

**T.C.**  
**ORDU ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**TARİH ANABİLİM DALI**  
**GENEL TÜRK TARİHİ BİLİM DALI**



**19. YÜZYILDA TÜRKİSTAN'DA KERVANLAR**

**YAZAR**  
**ECE İREM ÖZSAYIN**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**DANIŞMAN**  
**DOÇ. DR. MESUT KARAKULAK**

**ORDU- 2024**

## TEZ KABUL

**ECE İREM ÖZSAYIN** tarafından hazırlanan “**19. YÜZYILDA TÜRKİSTAN’DA KERVANLAR**” başlıklı bu çalışma, **01.03.2024** tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak jürimiz tarafından **Yüksek Lisans Tezi** olarak kabul edilmiştir.

<b>Başkan</b>	Prof. Dr. Fatih Ünal Ordu Üniversitesi / Fen-Edebiyat Fakültesi	İmza
<b>Üye</b>	Doç. Dr. Mesut Karakulak Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi / Edebiyat Fakültesi	İmza
<b>Üye</b>	Doç. Dr. Ali Rıza Yağlı Giresun Üniversitesi / Fen-Edebiyat Fakültesi	İmza

## **ETİK BEYANI**

Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında; tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, tez çalışmasında yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi, kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı, bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu, bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Ece İrem ÖZSAYIN

## ÖZET

### TARİH ANABİLİM DALI

#### 19. YÜZYILDA TÜRKİSTAN'DA KERVANLAR

##### ECE İREM ÖZSAYIN

“19. Yüzyılda Türkistan’da Kervanlar” başlıklı çalışma, 19. yüzyılda Çarlık Rusya ve İngiltere arasındaki çıkar çatışmalarını, bölgeye giden kervanlar üzerinden ele almaktadır. Rusya’nın Hindistan’a ulaşma hedefi, İngiltere’nin Hindistan’daki sömürgeleri için bir tehdit oluşturmuş ve bu durum İngiltere ile Rusya’nın Türkistan’a odaklanmasına yol açmıştır. Ancak, Türkistan Hanlıkları’nın askerî güç bakımından zayıf olmalarına rağmen, bölgenin doğal engelleri Rusya ve İngiltere’nin ilerlemesini engellemiştir. Bu nedenle, doğal engellere dayanan savuma sistemini keşfetmek amacıyla bölgeye kervanlar vasıtasıyla birçok seyyah ve casus gönderilmiştir. Bu casuslar, kervan yolculuğu sırasında Türkistan’ın güzergâhlarını belirlemiş, su kaynaklarını, mesafeleri ve erzak temin imkânlarını araştırmıştır. Toplanan bilgiler, Rusya’nın Türkistan’ı işgalini kolaylaştırmıştır. Bu çalışmada, kervanların İngiltere ve Rusya’nın Türkistan’ı keşif sürecindeki rolü ele alınmıştır. Seyyahlar, Türkistan’da ciddi zorluklarla karşılaşmışlardır. Bölgenin zorlu coğrafyası, iklimin aşırı değişkenliği, yağma faaliyetleri seyyahların ilerlemesini engellemiştir. Bu bağlamda çalışmada, seyyahların yolculuk boyunca yaşadığı fiziksel ve psikolojik zorluklar ele alınmıştır. Seyyahların kervanlar hakkında sunduğu bilgiler, kervanların oluşumunu, yönetimini, düzenini, güvenliğini ve ticaretteki rolünü açıklığa kavuşturmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Türkistan, İngiltere, Rusya, Kervan, Seyyah, Seyahatname.

## **ABSTRACT**

### **DEPARTMENT OF HISTORY**

#### **19TH CENTURY CARAVANS IN TURKESTAN**

**ECE İREM ÖZSAYIN**

The study titled "Caravans in Turkestan in the 19th Century" examines the conflicts of interest between Tsarist Russia and Britain in the 19th century through the caravans traveling to the region. Russia's aim to reach India posed a threat to Britain's colonies in India, which led Britain and Russia to focus on Turkestan. However, despite the Turkestan Khanates' weak military power, the region's natural barriers prevented Russia and Britain from advancing. Therefore, many travelers and spies were sent to the region via caravans to explore the defense system based on natural barriers. During the caravan journeys, these spies determined the routes of Turkestan, investigated water sources, distances and supply possibilities. The information gathered facilitated Russia's invasion of Turkestan. In this study, the role of caravans in Britain and Russia's exploration of Turkestan is discussed. Travelers encountered serious difficulties in Turkestan. The difficult geography of the region, the extreme variability of the climate and looting activities prevented the travelers from moving forward. In this context, the study focuses on the physical and psychological difficulties experienced by the travelers during their journey. The information provided by the travelers about caravans clarified the formation, management, organization, security and role of caravans in trade.

**Keywords:** Turkestan, England, Russia, Caravan, Traveller, Travelogue.

## TEŞEKKÜR

Bu çalışmanın ortaya çıkmasında yapmış olduğu katkılardan dolayı tez danıőmanım Doç. Dr. Mesut Karakulak'a, tavsiyelerini esirgemeyerek gerekli düzeltmeleri yapmamda yardımcı olan Prof. Dr. Fatih Ünal'a, Doç. Dr. Murat Özman'a ve Doç. Dr. Ali Rıza Yağlı'ya çok teşekkür ederim. Araştırma süresince destek olan arkadaşım İrem Aytaç'a ve her daim yanımda olan, desteklerini bir an olsun esirgemeyen aileme sonsuz teşekkür ederim.

ECE İREM ÖZSAYIN

## İÇİNDEKİLER

<b>TEZ KABUL</b> .....	i
<b>ETİK BEYANI</b> .....	iii
<b>ÖZET</b> .....	iv
<b>ABSTRACT</b> .....	v
<b>TEŞEKKÜR</b> .....	vi
<b>İÇİNDEKİLER</b> .....	vii
<b>TABLolar DİZİNİ</b> .....	viii
<b>SİMGELEr VE KISALTMALAR DİZİNİ</b> .....	ix
<b>GİRİŞ</b> .....	1
<b>1. İNGİLTERE VE RUSYA’NIN TÜRKİSTAN’I KEŞFİNDE KERVANLARIN ROLÜ</b> .....	5
1.1.    Türkistan Hanlıkları ve Çarlık Rusya Arasındaki Diplomatik İlişkiler Kapsamında Rusya’nın Türkistan’ı Keşif Politikası.....	5
1.2.    İngiltere’nin Türkistan’ı Keşif Politikasında Doğu Hindistan Şirketinin Yeri	14
1.3.    19. Yüzyılda İngiltere ve Rusya’nın Türkistan’ı Keşif Aracı: Kervanlar.....	16
<b>2. SEYAHATNAMELERE GÖRE TÜRKİSTAN’DA KERVANLAR</b> .....	20
2.1.    Kervanların Oluşumu.....	20
2.2.    Ticari Kervanlar.....	26
2.3.    Türkistan’ın Yol Güzergâhları.....	31
2.4.    Seyyahların Yol Güzergâhları.....	34
<b>3. SEYYAHLARIN KERVAN YOLCULUĞUNDA YAŞADIĞI ZORLUKLAR..</b>	43
3.1.    Coğrafya ve İklim.....	43
3.2.    Yağma.....	52
<b>SONUÇ</b> .....	61
<b>KAYNAKÇA</b> .....	64
<b>ÖZGEÇMİŞ</b> .....	70

## TABLÖLAR DİZİNİ

Tablo 2. 1 Türkistan Hanlıklarının 1840-1850 yılları arasında Rusya'ya gerçekleştirdiği ihracat.....	28
Tablo 2.2 1840-1850 yılları arasında Türkistan Hanlıklarının Rusya'dan ithalatı. ....	29
Tablo 2. 3 Seyyahların yol güzergâhları.....	34
Tablo 2. 3 Seyyahların yol güzergâhları.....	35
Tablo 2. 3 Seyyahların yol güzergâhları.....	36
Tablo 2. 3 Seyyahların yol güzergâhları.....	37
Tablo 2. 3 Seyyahların yol güzergâhları.....	38
Tablo 2. 3 Seyyahların yol güzergâhları.....	39
Tablo 2. 3 Seyyahların yol güzergâhları.....	40
Tablo 2. 3 Seyyahların yol güzergâhları.....	41
Tablo 2. 3 Seyyahların yol güzergâhları.....	42



## SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

C. : Cilt

Çev. : Çeviren

Ed. : Editör

Haz. : Hazırlayan

## GİRİŞ

19. yüzyılın ortalarında, Türkistan bölgesi, Batı dünyasında büyük bir ilgi ve merakın odağı haline gelmiştir. Bu ilginin temelinde, Sanayi İnkılâbı sonrasında Avrupa sanayi ülkelerinin veya sanayileşmeye çalışan ülkelerin hammadde ve pazar arayışı yatmaktadır (Biçer, 2011, s. 128). Avrupa ülkeleri, bu pazar rekabetinde öne geçmek, sanayilerini geliştirmek, ürettikleri ürünler için yeni pazarlar bulmak ve ticaretlerini genişletmek amacıyla ciddi çaba sarf etmişlerdir. İngiltere, özellikle Sanayi İnkılâbı'nın etkisiyle sömürge topraklarını genişleterek, sanayisini güçlendirmiş ve ticari nüfuzunu artırmıştır. İngiltere'nin Hindistan gibi önemli sömürge toprakları, Rusya'nın sıcak denizlere inme ve Hindistan'a ulaşma politikasının bir tehdidi haline gelmiştir. Bu durum, İngiltere'nin kendi çıkarlarını korumak adına Türkistan bölgesine odaklanmasına yol açmıştır. Çünkü Rusların Hindistan'a ulaşma hedefine en uygun yol, Türkistan üzerinden geçmektedir (Güngör, 2018, s. 43).

Türkistan bölgesi, bozkırlar, çöller ve dağlarla çevrili karmaşık bir coğrafyaya sahiptir. Bu coğrafyanın ana öğelerinden biri olan bozkırlar; Aral Gölü, Sırderya Nehri ve Tanrı Dağları'nın kuzeyinde geniş bir sahayı kapsamaktadır. Bozkırın kuzeyi, Sibiryaya ormanlarını sınırlayan otlaklarla çevrilidir, güneyi ise Karakum, Kızılıkum ve Taklamakan Çölleri ile birlikte bir dizi küçük çöl ve kurak Üst Yurt platosuyla şekillenmiştir. Türkistan'ın batısında ise Amu Derya (Ceyhun) ve Sır Derya (Seyhun) Nehirleri bulunmaktadır. Bu nehirler, kuzeybatıya doğru akarak sularını Aral Gölü'ne dökmektedir (Erdoğan, 2017, s. 10). Bu su kaynakları, bölgenin hidrografik yapısını belirlemekte ve çevresindeki ekosistem üzerinde önemli bir etki yapmaktadır. Türkistan'ı çevreleyen coğrafi unsurlar, aslında Türkistan Hanlıkları için önemli bir savunma sistemi oluşturmuştur. Ancak Hanlıklar'ın Rusya ve İngiltere gibi güçlü devletlere karşı yeterli askerî güce sahip olmaması, bölgenin siyasi ve stratejik dinamiklerini etkilemiştir. Bu durum, Türkistan'ın tarihindeki belirleyici faktörlerden biridir ve bölgenin jeopolitik konumunu anlamak için dikkate alınması gereken önemli bir unsurdur.

İngilizler ve Ruslar, Türkistan hakkında henüz bilgi sahibi olmadığından bölgeye çok sayıda “elçi, seyyah, din adamı, tüccar” adı altında “ajanlar” göndererek bilgi edinmeyi amaçlamışlardır. Bu noktada Türkistan Hanlıkları, İngilizler ve Ruslar tarafından bölgeye gönderilen her yabancıya birer ajan olmasından kuşkullanmış ve bölge

hakkında bilgi toplamasını engellemeye çalışmıştır. Özellikle Buhara Hanlığı istihbarat toplayabilecek yabancılara karşı düşmanlığı bir kaide haline getirmiş, bu kişileri zindana atmaktan hatta idam etmekten beis duymamıştır (Zarcone, 2021, s. 1). Ajanlara karşı düşmanlık halk tarafından da benimsenmiştir. Meyendorf, bu konu hakkında bazı Buharalı tüccarların yorumlarını seyahatnamesine şu şekilde aktarmıştır: “*Belki de Hristiyan gezginlerin hiçbiri kendi ülkelerine dönemeyecektir. Hive Hanı'nın onların geçmesine izin verdiğini varsaysak bile, bizim Han'ımız bu aptallığı yapmaz. Hristiyanların ülkemizi tanımalarına neden izin verelim ki?*” (Meyendorf, 1840, s. 4). Savunma sisteminin henüz keşfedilmemesi ve Türkistan Hanlıkları'nın ajan olabilecek yabancılara karşı düşmanlığı İngiltere ve Rusya'nın Türkistan'ı keşfinde büyük bir engel yaratmıştır. Bu nedenle bölgeyi tanımak isteyen iki büyük güç kervanları bir keşif aracı olarak kullanacaktır. Bu bağlamda, Türkistan'ın keşfi için İngiltere ve Rusya'nın kervanları kullanması anlamlıdır, çünkü bölgeye girişin tek yolu olarak kervanlar görülmüştür. Türkistan'ın kapılarını açmak için kullanılan bu strateji, bölgenin jeopolitik dinamikleri ve yerel halkın tutumları göz önüne alındığında anlam kazanmaktadır.

Kervanlar, önceden belirlenmiş rota ve programlara bağlı kalarak yolcuları hedeflenen noktaya güvenli bir şekilde ulaştırmayı amaçlamıştır (Fragner, 1990). Türkistan'da coğrafya ve iklimin çetin şartları ve bölgedeki yoğun yağma faaliyetleri, diğer bölgelerdeki kervanlara nazaran daha ciddi bir düzenin oluşmasına sebebiyet vermiştir. Bu nedenle Aleksander Burnes, Türkistan'daki kervanları şu şekilde tanımlamıştır: “*Bir kervan tam bir cumhuriyettir; ancak çoğu cumhuriyetin bu kadar düzenli olduğuna inanmıyorum.*” (Burnes, 1834b, s. 19). Kervan içerisindeki bu düzen ve kurallar ayırt edilmeksizin herkes için geçerli olmuştur. Nitekim Burnes, kervanda herkesin eşit olduğunu ifade etmiştir: “*Bir kervan topluluğu içinde çok iyi bir dostluk ve bencil bir insan için çok değerli dersler vardır. Efendi ile uşak arasındaki tüm ayrımları ortadan kaldırır; ve her ikisinin de her şeyi paylaştığı yerde, tekil olmak imkansızdır.*” (Burnes, 1834a, s. 252).

Olağanüstü bir düzene sahip olan kervanlar genellikle deve, at, katır ve eşeklerden oluşmaktadır (Bozkurt ve Yüksel, 2022, s. 298). Kervan, genellikle yolcular arasından seçilen ve “kervanbaşı” adıyla anılan bir kişi tarafından yönetilmektedir. Bu lider, yol boyunca hareket ve molaları belirlemiş, yolculuk sırasında ortaya çıkabilecek anlaşmazlıkları kervandaki diğer yolcularla birlikte çözmüş, konaklama yerinde

güvenliği sağlamak için gerekli önlemleri almış ve kervanın iaşesi ve mali işleriyle ilgilenmiştir (Alkan, 2006, s. 145). Kervanın hedeflenen noktaya ulaşabilmesi için bölgeyi çok iyi tanıyan kılavuzlar tutulmuştur. Bu kılavuzlar, genellikle çobanlık gibi görevlerle başlayıp avcılık gibi aktivitelerle devam ederek hayatları boyunca bölgenin her karışını öğrenmiş ve kılavuzluk yaptıkları dönemlerde eksikliklerini tamamlamışlardır. Kılavuzlar gece-gündüz güzergâhtan sapmamak için benzersiz teknikler kullanmış ve kervanın güvenli bir şekilde rotasını takip etmesini sağlamışlardır (Mehmet Emin Efendi, 1986, s. 67-68).

İngiltere ve Rusya'nın Türkistan'a yönelik casusluk faaliyetleri, bölge hakkında bilgi sahibi olma amacıyla kervanlara katılmayı zorunlu hale getirmiştir. Ancak özellikle Buhara Hanlığı'nın ajanlara karşı beslediği düşmanlık, bazı ajanların kılık değiştirerek kervanlara sızmasına sebebiyet vermiştir. Sahte kimliklerin ortaya çıkma riski, Türkistan'ın coğrafyasının ve ikliminin zorlu şartları ve yağma tehdidiyle karşılaşma riski, bu ajanları zor durumda bırakmıştır. Jean Paul Roux, bu durumu şu şekilde aktarmıştır:

*Türkistan'a seyahat etmek isteyenleri pek çok tehlike beklemekteydi; çöller, bozkırlar, dağlar, aşırı soğuklar, sıcaklar, hırslı göçebe halklar vb. Tüm bunlarla karşılaşmayı göze almak için maceracı bir ruha, kuvvetli bir inanca, olağanüstü bir kazanma hırsına sahip olunmalıydı. Beden ve ruhun bilinmezliğe alışık ve günlük bunalımlara dayanıklı olması gerekiyordu. Orta Asya'ya baştanbaşa katetmek isteyen binlerce gezgin olmuştur. Bazıları bize nelerden kurtulduklarını, nelere dayandıklarını anlatmıştır. Pek çoğu acı içinde ölmüştür. Çok azı tanınır ve çoğunun ismi unutulmuştur (Roux, 2001, s. 30).*

Tüm bu tehlikelere rağmen Türkistan'a gitmeye karar veren ajanların ve seyyahların çoğu, bölgeyi tanıyanlar tarafından gitmemeleri yönünde uyarılmıştır. Vambery, henüz İran'da iken Türkistan'a gitme kararı aldığı anda arkadaşları, Türkistan'daki yolların Osmanlı'daki yahut İran'daki yollar kadar güvenli olmadığını, bu yollarda haftalarca barınma imkânı, ekmek ve bir damla su bulamayacağını, kum fırtınalarının altında kalıp ölebileceğini ya da yağmacılar tarafından esir alınıp satılabileceği konusunda uyarıda bulunmuştu (Vambery, 2022, s. 46). Joseph Pierre Ferrier, 1845 yılında Bağdat'ta on altı ay kaldıktan sonra Türkistan'a gitme kararı almıştı. Bu konuda görüştüğü Doğuluların çoğunluğu bu yolculuğun Ferrier için ölümcül bir şekilde sonuçlanacağını düşünmüştü. Doğulular endişelerini haklı çıkarmak için, Stoddart ve Conolly'nin ölümlerine atıfta bulunmuş, öte yandan Afganların zulmünü anlatmışlardı. Ancak

Ferrier, yazılan kadere karşı mücadele edilemeyeceğini belki de kendi kaderinin bu seyahati başarmış olduğunu ifade etmiştir (Ferrier, 1856, s. 2). Jules Joseph Leclercq, Ağustos ayında Türkistan'ı gezmek istediğini arkadaşlarıyla paylaştığında arkadaşları yakın zamanda Türkistan'dan gelen Çinli bir diplomatın bu yolculukta büyük zorluklar çektiğini ve hayatta kalmasının bir mucize olduğunu söylemiştir. Öte yandan yolun uzun, sıcak ve tehlikelerle dolu olduğunu ve çoğu yerde yerleşim alanlarının dışında kalınacağını, eğer Türkistan'a gitmekte ısrarcı ise kışın yolculuk yapmanın daha iyi olacağını da sözlerine eklemiştir. Tüm bu zorluklara rağmen Leclercq, sıcak ülkelerin yazın, soğuk ülkelerin ise kışın görülmeye değer olduğunu belirterek 1890 yılında Türkistan'a seyahat etmiştir (Leclercq, 2015, s. 26).

Bu çalışma, 19. yüzyılda İngiltere ve Rusya'nın Türkistan'ı keşfinde kervanların önemli bir keşif aracı olarak rol oynadığını ortaya koymayı amaçlamaktadır. Bu çerçevede, bölgeye gönderilen ajanların kervanlara katılımı ve yol boyunca elde ettikleri bilgilerin, Türkistan'ın işgaline giden süreçte nasıl bir rol oynadığını incelemek hedeflenmektedir. Çalışmanın başlıca amacı, ajanların yolculuk boyunca tuttıkları notlardan yararlanarak Türkistan'daki kervanlar hakkında detaylı bilgiler elde etmektir. Bu bilgilerin ışığında, Türkistan'daki kervanların oluşumları, yönetimleri, amaçları, ticari faaliyetleri, sosyal, siyasi, ekonomik, kültürel önemleri gibi konularda daha önce aydınlatılmamış pek çok bilgiyi gün yüzüne çıkarılacaktır. Ayrıca, ajanların yaşadığı psikolojik ve fiziksel zorlukların raporlarında nasıl yer aldığına odaklanarak, Türkistan'da kervan yolculuklarının ne denli zorlu olduğunu detaylı bir şekilde ele almak da bu çalışmanın önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Sonuç olarak, çalışma, Türkistan'ın keşfinde kervanların taşıdığı öneme dair yeni perspektifler sunmayı ve ajanların elde ettiği bilgiler aracılığıyla bölgenin daha iyi anlaşılmasına katkıda bulunmayı hedeflemektedir.

## 1. İNGİLTERE VE RUSYA'NIN TÜRKİSTAN'I KEŞFİNDE KERVANLARIN ROLÜ

Yakın Çağ'da dünyayı etkileyen en mühim gelişmeler arasında yer alan Sanayi İnkılâbı ile sömürgecilik yeni bir boyut kazanmıştır. Avrupa devletlerinin, gelişen sanayileri için lüzumlu hammadde kaynaklarını sağlama ve ürettikleri ürünleri satabilecekleri yeni pazarlar bulma fikri, Yakın Çağ'da sömürgecilik faaliyetlerini harekete geçirmiştir. Coğrafi keşifler sonucunda yeni keşfedilen kıtaları ve dünyanın geri kalmış bölgelerini paylaşan Avrupalı devletlerin ilgisini, Yakın Çağ'da Türkistan çekmeye başlamıştır (Özdemir, 2010, s. 118). Bu ilginin temelini Yeni Çağ'da meydana gelen birtakım mühim gelişmeler oluşturmuştur.

### 1.1. Türkistan Hanlıkları ve Çarlık Rusya Arasındaki Diplomatik İlişkiler Kapsamında Rusya'nın Türkistan'ı Keşif Politikası

Rusların, Türkistan ile münasebeti 16. yüzyılın başında Altınordu Devleti'nin yıkılmasıyla birlikte başladı (Keserci, 2020, s. 201). Nitekim bu yıkımın ardından Ruslar, 1552'de Kazan Hanlığı'nı, 1556'da Astrahan Hanlığı'nı ve 1582 yılında Sibir Hanlığı'nı işgal etti (Ünal, 2010, s. 49). Bu doğrultuda Ruslar, Batı Sibirya'dan İran coğrafyasına kadar büyük bir alanda Türkistan'a doğru yeni nüfuz ve yayılma alanları elde etti. Rusya, 16. yüzyılda askerî genişleme politikasından evvel hakkında çok az bilgiye sahip olduğu Türkistan bölgesini tanımak, askerî ve ticari imkânlarını öğrenmek amacıyla muhtelif diplomatik misyonlarını ve elçilik kervanlarını Türkistan Hanlıkları'na göndermeye başladı. 16. ve 17. yüzyıllar arasında Çarlık Rusya ile Türkistan Hanlıkları arasında görüşmeler olsa da, bu ilişkiler sistemli bir diplomatik ilişkiye dönüşmedi. Düzensiz bir şekilde devam ettirilen bu elçilik faaliyetlerinde en mühim konuları ticaret ve Rus esirlerin akıbeti oluşturdu (Sever, 2019, s. 226-227).

İngiltere, 16. yüzyılda İran ve Türkistan'daki ülkelerle ticari ilişkiler kurarak yeni pazarlar elde etmek için 1557 yılında Moskova-Londra Ortak Şirketi'nin İngiliz tüccarlarından Anthony Jenkinson'u Rusya'dan Türkistan'a göndermeye karar verdi. Bu esnada Buharalı ve Hiveli elçiler hediyelerle Moskova'ya gelerek Rus Çarı'ndan kendi tüccarlarının Rusya'da serbestçe ticaret yapmasına icazet vermesini talep etti. Rus Çarı, Jenkinson'u Hive ve Buhara Hanları'na hitaben yazılan fermanlar ile elçi olarak 1558 yılında Türkistan'a gönderdi. Nihayetinde Jenkinson, 1559 yılında Moskova'ya Buhara,

Belh ve Ürgenç'ten elçilerle birlikte geri döndü. Böylelikle Rusya ile Hive Hanlığı arasındaki ilk siyasi temas gerçekleşmiş oldu (Koç, 2015b, s. 85-86).

Bu ilk temastan sonra Rus Çarlığı ve Türkistan Hanlıkları arasındaki ilişkiler uzun bir süre duraksadı. Fakat Buhara Hanı İmamkulu, hanlığının ekonomik çıkarları doğrultusunda Rus Çarı I. Mihail Fedoroviç'e elçi yollamasının ardından siyasi ilişkiler yeniden başladı (Karakulak, 2019, s. 1608). İmamkulu Han'ın elçisi Âdem Beg, Han'ın mektubunu 1619 yılında Moskova'ya giderek Çar'a ulaştırdı. Bu mektupta Han, iki ülke arasındaki geçmiş dostlukları hatırlatarak serbest ticaretin yapılmasını talep etti. İlaveten Çar'a, elçi ya da itimatlı bir adamını göndermesi durumunda Kırım ve Nogay'dan çok sayıda aldığı esirleri elçilerle beraber Moskova'ya gönderebileceğini bildirdi. Âdem Beg'in Buhara'da tutulan Rus esirlerin serbest bırakılacağı sözünü aktarması, Rusya'nın bu ilişkileri devam ettirebilmesi amacıyla bir diplomatik misyon oluşturmasına sebep oldu. Bu doğrultuda Rus elçisi İvan Daniloviç Hohlov ve Moskova'da bulunan Buhara ve Hive elçileri nihayetinde Buhara'ya gönderildi (Karakulak, 2020a, s. 375).

Hohlov'un elçilik görevinden sonra Çar I. Mihail Federoviç, Rus esirleri konusunun çözüme kavuşturulması için 1642 yılında Astrahanlı S. Gorohov ve tüccar O. Gribov'u orta seviyede elçi olarak Buhara'ya İmamkulu Han'a gönderdi. Elçiler, Buhara Hanı'ndan ülkesindeki Rus esirlerin serbest bırakılarak Rusya'ya gönderilmesini talep edeceklerdi. Ancak S. Gorohov henüz Buhara'ya ulaşmadan yoldayken hayatını kaybetti. Gribov ise Buhara'ya giderek Hanlığın idaresini ele geçiren Nazır Muhammed Han ile Rus esirleri konusunu görüştü. Fakat bu görüşmeden bir sonuç alamayarak Nazır Muhammed'in Rus Çarı'na gönderdiği Kazak Nagay isimli Buhara elçisiyle beraber Rusya'ya geri döndü. Buhara elçisi, Nazır Muhammed'in Buhara ve Hive'de hâkimiyeti ele geçirdiğini, Rusya ile dostluğu ve ticari ilişkileri sürdürmek istediğini, Rusya'da bulunan Nogay ve diğer Müslüman esirlerin serbest bırakılması durumunda Rus esirleri ülkelerine gönderilebileceklerini Rus Çarı'na bildirdi. Aynı dönemde Nazır Muhammed, Çar'a Şihbab isiminde bir ulak göndererek Hive Hanlığı'nda hâkimiyeti ele geçirdiğini bu nedenle Hiveli tüccar Şihbab'dan Astrahan'da alınan gümrük vergisinin geri verilmesini ve daha önce Hive Hanı İsfendiyar tarafından Moskova'ya yollanan elçi Mehmed Emin'in gönderilmesini istemiştir. Bu durum üzerine I. Mihail Federoviç'in ölümünün ardından tahta çıkan Rus Çarı Aleksey Mihailoviç, Buhara'ya karşılıklı ticaret yapılmasını onayladığını, ancak Nogay mirzalarının serbest bırakılmasına

mukabil Rus kölelerinin geri verilmesi teklifini kabul etmediğini iletmesi için Gribov'u elçisi olarak 1646 yılında yeniden Buhara'ya yollamaya karar verdi. Ancak Gribov Buhara'da meydana gelen siyasi olaylardan dolayı Buhara'ya ulaşamadı (Koç, 2017, s. 65).

Rus Çarı Aleksey Mihailoviç 1669 senesinde Hive Hanlığı'yla diplomatik münasebetleri geliştirmek için İvan Fedotov'u elçi olarak Ürgenç'e göndermeye karar verdi. Elçiye, Matveev Muromtsev ve Rusya'da bulunan Hive Hanı'nın elçisi Muhammed Bey eşlik etti. Fedotov'a Hive Hanlığı'nın genel durumu, askeri gücü, Han'ın diğer komşu hanlarla ilişkileri vb. konularda kapsamlı malumat toplaması emri verildi. Fedotov, Hive Hanlığı'nda bulunan Rus esirlerin Moskova'ya gönderilmesi halinde iki devlet arasında ticaret ve dostluğun mevcut olacağını ihtiva eden Rus Çarı'nın fermanını da Han'a iletmekle görevlendirildi. Ancak Rus esirleri geri verilmedi ve elçi esirlerden yalnızca 12 kişiyi satın alarak hürriyetine kavuşturabildi. Hive Hanlığı'nda dört ay kalmasının ardından 1669 tarihinde Astrahan'a döndü (Koç, 2015b, s. 86).

Rus Çarlığı'na ülkenin çeşitli bölgelerinden Hive ve Buhara'da bulunan Rus esirlerin kurtarılması konusunda çok sayıda mektup gönderilmişti. Ancak Astrahan Valisi boyar İvan Semenoviç Prozovski'ye gönderilen üç mektup, Rus Çarlığı'nın Hive ve Buhara ile diplomatik bir temas kurmasına neden oldu. Esirlerin valiye gönderdiği ilk mektupta Kazan, Ufa ve Sibiry gibi bölgelerden bir hayli Rus vatandaşının Kalmuk, Nogay ve Başkurtlar tarafından memleketlerinden kaçırılarak esir pazarlarına satıldıkları belirtildi. Esirler, ikinci mektupta mübalağalı bir şekilde Ürgenç, Buhara ve Belh'de 1200 esirin bulunduğunu belirterek Çar'ın kendilerini bu esaret hayatından kurtarmasını istedi. Nihayetinde Çar'ı üç mektupta da imzası bulunan rahip Afanasii İvanov tarafından yazılan üçüncü mektup harekete geçirdi. Rahip, bölgede bulunan esirlerin zor durumlarından bahsederek, Müslüman olmaya mecbur bırakıldıklarını bildirmişti (Karakulak, 2019, s. 1610). Bu nedenle Çar Türkistan'da bulunan Rus esirleri konusunu görüşmesi için Buhara Hanlığı'na Boris ve Semen Pazuhin adlı iki kardeşi elçi olarak göndermeye karar verdi. Pazuhin kardeşler Astrahan'dan Buhara'ya ulaşmak üzere 1670 yılında yola çıktı (Koç, 2017, s. 66). Elçiliğin Türkistan misyonunu oluşturan muayyen görevleri vardı. Türkistan'da bulunan Rus esirleri hürriyetlerine kavuşturmak, Hindistan'a giden güzergâh hakkında bilgi toplamak, İpek yetiştiriciliği yapan Buhara ve Hiveli tüccarlar ile ilişkileri geliştirmek amacıyla ticari girişimlerde bulunmak,



tüccarların takip etmesi gereken güzergâhı ve vergileri öğrenmek, Türkistan Hanlıkları'nın Hindistan, İran ve Osmanlı Devleti ile münasebetleri hakkında bilgi toplamak, hanlıkların diplomasi ritüellerinin neler olduğunu öğrenmek, Moskova yönetimine isyan eden Stenka Razin ve takipçileri hakkında bilgi toplamak ve Ortodoks inancında mühim bir şahsiyet olan Aziz Simon'un kemikleri hakkında bilgi toplayarak Moskova'ya getirmek elçilere verilen görevler arasında yer almaktaydı (Karakulak, 2019, s. 1611). Bahsi geçen konular hakkında çeşitli bilgiler toplayan Pazuhin kardeşler Buhara'da on altı ay kaldıktan sonra 1672 yılında Astrahan'a döndü (Koç, 2017, s. 66).

Pazuhin kardeşler Buhara'ya gelmeden önce Abdulaziz Han, Çar Aleksey Mihailoviç'e onunla daimi siyasi ilişkiler kurmak ve Han Sarayı için gerekli ürünlerin Rusya'da satın alınmasına dair müsaadesini talep etmek adına Mollafar adlı elçisini, elçinin oğlunu ve 16 kişiden oluşan maiyeti 1671 yılında Moskova'ya gönderdi. Ardından Mollafar Rus Sarayı'ndan Han'a yazılan bir mektupla Buhara'ya dönmek üzere yola çıktı. Mektupta Çar, Buharalı tüccarların mallarını kanunlar kapsamında hudut şehirlerinde sattıklarını ya da Rus mallarıyla takas yaptıklarını belirtmiş, Han'dan Rus tüccarlarına Buhara'da serbestçe ticaret yapma hakkını vermesini ve köle olarak çalıştırılan Rusları hürriyetlerine kavuşturarak ülkesine göndermesini istedi. Ancak Mollafar yolculuğu esnasında vefat etti. Bu durum üzerine Buhara Hanı 1675 yılında Moskova'ya Hacı Ferik isminde bir elçi daha gönderdi. Bu elçi Buhara'da köle olarak çalıştırılan Astrahanlı 28 Rus'u Moskova'ya getirerek Rus yetkililerine teslim etti. Bu elçinin asıl gönderilme nedeni hayatını kaybeden Mollafar'ın malları konusunu çözmektir. Ancak kendisine Mollafar'ın Tobolsk'ta ölümünden sonra mallarını ve Rus Sarayı'ndan verilen hediyeleri maiyetinin Buhara'ya götürdüğü bildirildi. Ayrıca Çar, Hacı Ferik ile Vasiliy Aleksandrov Daudov ve Muhammed Yusuf Kasimov'u orta seviyede elçi olarak Hive'ye ardından da Abdülaziz Han'la görüşmeleri için Buhara'ya gönderdi. Çar elçilik heyetine Rus esirlerin fidye ile kurtarılmasını, Buharalıların ürettiği ipeğin miktarı ve kıymetini, Moskova kontrolüne geçmesi halinde kâr sağlayacak başka hangi ticari malların olduğunu öğrenilmesini, Buhara ve Hive hanlıklarının diğer ülkelerle iktisadi ve siyasi ilişkilerinin hangi nitelikte olduğunu araştırılmasını, Hindistan'a giden güzergâhların ve oradan gelen ürünlerin hakkında bilgi toplanmasını, su yollarını ve bu yollar etrafında hangi halkların ve üretim tesislerinin olduğunu öğrenilmesi hususunda talimatlar verdi. Nihayetinde Daudov, Hive ve Buhara'dan toplam 1.114 ruble

karşılığında satın alarak hürriyetine kavuşturduğu 33 Rus köleyle birlikte Moskova'ya geri döndü (Koç, 2017, s. 66-68).

Yukarıda görüldüğü üzere 16. ve 17. yüzyıllarda Çarlık Rusya ve Hanlıklar arasında gerçekleştirilen diplomatik görüşmelerin konusu genellikle ticaret ve esirlerin akıbeti olmuştur. Rus elçilerin günlük tutma tecrübesinin gelişmemesi ve diplomatik misyon raporlarında sadece verilen görevler çerçevesinde bilgi toplamaları Rusların Türkistan'ı keşfinde yetersiz olmuştur. Nitekim yol boyunca tuttıkları karışık notlar yalnızca yapılan sorgulamalar esnasında bazı soruların cevaplarının ortaya çıkmasını sağlamıştır. Oysa Avrupalı seyyahların günlük ve raporları yorumu dayalıdır (Karakulak, 2020a, s. 376-377). Nihayetinde bu durum I. Petro ile değişmiştir. I. Petro ile başlayan Rusya'nın köklü reform döneminde düzensiz elçilik faaliyetleri ve yüzeysel keşif raporları yerini bölge zenginlikleri hakkında bilgi edinme, bölgeyi keşfetme ve muhtemel askerî harekâtları kolaylaştıracak bilgiler toplama amaçlı keşif seferlerine bırakmıştır (Sever, 2019, s. 227).

Çarlık Rusya'nın Rönesans ve Reform hareketlerini kaçırdığı bir dönemde Çar I. Petro, devletin kalkınması adına birtakım hazırlıklar yapmaya başlamıştır. Petro, bir yandan reformlar yaparken diğer yandan çağın iki büyük devleti İsveç ile Büyük Kuzey Savaşı ve Osmanlı Devleti ile Prut Savaşı'na girmiştir (Özkan, 2018, s. 96). Büyük Kuzey Savaşı'nın uzun sürmesi, devlet hazinesinin ağır bir darbe almasına sebebiyet vermiştir. Bu nedenle Ruslar etkin bir dış politika yürütebilmek ve savaş karşıtı ayaklanmaları bastırabilmek amacıyla devlet hazinesini canlandırmak için yeni bir kaynak arayışına girmiştir. Bu esnada Sibiry Valisi Prens Matvey Petroviç Gagarin ve Astrahan Valisi Zamanov'un Çar'a yönlendirdiği Türkmen Hoca Nefes isimli kişi, Petro'nun Türkistan'a yönelme politikasındaki kilit noktası olmuştur. Zira Hoca Nefes, Çar'a Türkistan'da zengin altın yataklarının bulunduğu bilgisini vermiştir. Petro, bu kaynaklara sahip olması durumunda Ural Dağları'nda kurmuş olduğu maden endüstrisini geliştirebilecek ve kaynak temin edebilecekti (Özkan, 2020b, s. 190). Öte yandan Hoca Nefes, Çar'a Amu Derya'nın önceden Hazar Denizi'ne aktığını, fakat kısa zaman önce Rus korkusundan çekinen Hiveliler tarafından Aral Denizi'ne yönlendirildiğini iletmış, bu bilgiler Hive elçisi tarafından da doğrulanmıştır. Eğer Petro, Amu Derya'yı eski yatağına yöneltebilirse antikite coğrafyacılarının anlattığı Hazar Denizi ve Hindistan arasındaki nehir yolunu yeniden kurabilecekti (Özkan, 2019, s. 30). Böylelikle Petro İran, Türkistan ve Çin'in hammaddelerine ve Hindistan'ın

baharatına ulaşabilecek ve yine bu yolla bölge ticaretinde söz sahibi olabilecekti. Bahsi geçen bu amaçlar Rusların güney bölgelerine yayılma politikasının temel sebeplerini teşkil etmiştir (Özkan, 2020b, s. 189).

Rus hazinesinin devam eden savaşlardan dolayı boşalması ve Hive ve Yarkend'de altın yataklarının olduğu bilgisi bölgeye bir sefer düzenlenmesini mecbur kıldı. Asya'nın kayıp hazinelerini, maden yataklarını ve zenginliklerini öğrenmek amacıyla Aleksandr Bekoviç Çerkaski Hive seferine, İvan Dmitreviç Buhgolts, Yarkend seferine gönderildi. (Özkan, 2020b, s. 191-192). Seferler başarısız olmasına rağmen Petro, Türkistan'a elçiler göndermeye devam ederek ilişkilerin daimi bir hale gelmesini istiyordu. Bu esnada 1717 yılında Buhara Hanı Ebulfeyz Han, Hankulu Topçubaşı adında bir elçisini Çarlık Rusya'ya gönderdi. Elçi, Han'ın Çarlık Rusya ile ticareti geliştirmek isteğini, Petro'nun İsveç'e karşı kazandığı zaferi kutladığını, Çerkaskiy ve maiyetinin Hive Hanı Şir Gazi tarafından katledilmesini tasvip etmediğini belirtmekle ve Buhara Hanlığı'ndaki 36 Rus köleyi Rusya'ya iade etmekle görevlendirildi. Öte yandan elçi Ebulfeyz Han'ın, Petro'dan ilişkilerinin ve iş birliklerinin devam etmesi adına bir elçi göndermesi isteğini ilettili. Nihayetinde Petro, Türkistan'a savaş yoluyla değil, diplomatik yolla girebilecekti. Bu durum üzerine Çar, Florio Beneveni'yi Buhara'ya göndermeye karar verdi (Özkan ve Karakulak, 2020, s. 212-213).

Beneveni'ye verilen talimatlar, keşiflerin I. Petro'dan itibaren daha detaylı bir hale gelmesine yönelik mühim işaretlerden biridir. Petro'nun verdiği talimatlar şu yöndedir: Yolculuk esnasında düzgün bir gözlem yapabilmesi için Buhara elçisiyle beraber farklı bir kimliğe bürünerek Buhara hanının idaresi altındaki kara ve deniz yolları üzerinde bulunan liman, şehir ve diğer yerleşim yerlerinin konumları, Hazar Denizi'ne dökülen nehirlerin gemi ulaşımına uygun olup olmadığı, hangi şehirlerde güçlü hisarların bulunduğu tespit edilmelidir. Han'ın idaresi altındaki kalelerin sayısı, konumları, bu kalelerde ne kadar asker, süvari, piyade, top ve silaha sahip olduğu, asker ve topların düzenleri, atış menzilleri hakkında bilgiler toplanmalıdır. Buhara Hanlığı'nın komşu devletlerle arasındaki ilişkilerin nasıl olduğu, Buhara için hangi ülkenin dost ya da düşman olduğu, Çarlığın yardımına ihtiyacının olup olmayacağı, halkın ve yönetimdeki kişilerin Han ile ilişkilerinin nasıl olduğu hakkında malumat toplanmalıdır. Elçi, Buhara idaresi altındaki bölgelerde hangi ürünlerin üretildiği, en çok hangisinin talep edildiği, bu ürünlerin Rus ticaretini geliştirmek için kullanılıp kullanılmayacağı, ticaretin deniz yoluyla gerçekleştirilebilirliği, şayet gerçekleştirilmeyecekse neden mümkün olmadığı,

kara ticaret yollarının hangi güzergâhlar üzerinden geçtiği ve bu yolların coğrafi ve güvenlik durumu hakkında bilgi toplamalıdır. Çar'ın verdiği diğer bir talimat ise Hive'deki altın rezervler hakkında detaylı bilgilerin toplanmasıdır: altınları çıkarmanın mümkün olup olmadığı, bölgeye ulaşımın nasıl sağlanacağı, oraya insanların gidip gitmedikleri, eğer giden varsa bunların kim olduğu, altınların Hive halkından korunup korunmadığı, altın çıkarma faaliyetleri karşısında Buharalıların vereceği tepkinin ne olacağı hakkında bilgi toplanmasıdır (Özkan ve Karakulak, 2020, s. 214-215).

Petro'nun Türkistan'a yönelik uyguladığı bu siyaset kendisinden sonra gelen çarlar tarafından istikrarlı bir şekilde devam ettirilmiştir. Petro'nun ardılları tıpkı onun gibi Türkistan'ı keşfetmek amacıyla bölgeye çok sayıda elçi, keşif ve bilim heyeti, göndermişlerdir. Çeşitli mesleklere sahip olan bu görevlilerin asıl gayesi Rus Çarlığı'nın askerî harekâtlarına ön hazırlık mahiyetinde bölge hakkında bilgiler toplamaktır (Sever, 2019, s. 227).

II. Petro, 1728 yılında Türkistan'ın siyasi durumu hakkında bilgi edinmek için Buhara ve Hive Hanlıkları'na orta seviyede bir elçi göndermeye karar verdi. Bu görev Astrahan'da bulunan tüccarlardan Kervanbaşı Yadigar Mahler Muglı Alimov'a verildi. Elçi görevi tamamladıktan sonra 1729 yılında Astrahan'a döndüğünde Rus yetkili makamlarına hem Buhara hem de Hive Hanlarının elçisi olduğunu söyledi. Nitekim Astrahan'a geri dönerken Buhara ve Hive Hanı Çar'a bu elçi aracılığıyla mektup göndermişti. Hive Hanı II. İlbars Han, Rusya ile ticareti geliştirmek istiyordu. Buhara Hanı ise iki adet mektup göndermişti. İlk mektupta Mekke'ye hac için giden Müslümanların Rus topraklarından serbestçe geçmesine izin verilmesi ve karşılıklı ticari ilişkilerin geliştirilmesi isteniyordu. İkinci mektupta ise Rusya'da 15 yıldır hapiste olan iki önemli Müslümanın serbest bırakılması isteniyordu. Bu mektuplar Rusya'ya ulaştığında iktidarda Anna İvanovna vardı. Mektuba yazılan cevaplar elçi Yadigar ve Topçu Albay Garber ile gönderilse de kervanın Kazaklar tarafından saldırıya uğraması sonucunda elçilik seferi başarısızlığa uğradı (Koç, 2017, s. 70-71).

Kalmuklar, Kazaklar üzerinde ciddi bir tehlike teşkil ediyordu. Bu nedenle Küçük Orda Kazak Hanı Ebulhayır Han, Kalmuk tehlikesini Rusların askerî ve siyasî desteğiyle ortadan kaldırmak, Küçük Orda'nın yönetiminde kendisine rakip olanlara üstünlük sağlayarak tahtını korumak ve diğer Kazak ordaları üzerinde nüfuz sahibi olmak istedi. Bu nedenle 1730 yılında elçilerini Ufa'daki Rus yetkilisi Buturlin'e gönderdi. Ebulhayır Han, Kalmuk tehlikesinden, Başkurt ve Yayık Kazaklarının saldırılarından bahsettikten

sonra Rusya'nın Türkistan Hanlıkları ile ticari ilişkilerinde yaşadığı problemleri göz önünde bulundurarak, Hivelilerin, Karakalpakların ve Aral bölgesi halkının itaate alınması için Rusya'ya yardım vaadinde bulundu ve Rus himayesi altına alınmasını rica etti. Buturlin, elçilik heyetini Petersburg'a gönderdi. İmparatoriçe Anna İvanovna Küçük Orda'nın Rus himâyesine kabulünü hâvi tezkerayı Mirza Tevkelev ile Ebulhayr Han'a gönderdi. Rusya, Küçük Orda Kazak Hanlığı'nı kendine hâkim kıldıktan sonra bu vaziyeti daha da sağlamlaştırmak ve Rus etkisini Kazak bozkırlarının iç bölgelerine kadar taşımak amacıyla faaliyetlerini artırdı ve bölgeye Orenburg Ekspedisyonu'nu gönderdi. Bu bağlamda 15 Ağustos'ta Or Nehri yakınlarında Orenburg kalesinin/şehrinin temelleri atıldı (Ünal, 2015, s. 90-92).

Rus hâkimiyetini kabul eden Küçük Orda Hanı Ebulhayr Han, Sırderya'nın ağzına yakın bir yerde şehir kurmaya karar verdikten sonra 1739 senesinde Rus hükûmetinden kendisine bilgili kişilerin gönderilmesini talep etti. Bu durum üzerine Rus hükûmeti şehrin planlandığı yerde ön hazırlıkların yapılması için 1740 yılında Rus Subayı Dmitriy Gladışev, Jeodezi Uzmanı İvan Muravin, İstihkâmcı Nazimov, Tercüman Osman Arslanov ve birkaç Kozak askerini bölgeye gönderdi. Ebulhayr Han'ın Hive'de tahta çıkması üzerine elçiler Hive'ye gitti. Ebulhayr Han elçilerden Nadir Şah'tan Çar adına Hive'yi kendisine terk etmesini istedi. Elçiler Nadir Şah'ın yanına gittiğinde Nadir Şah Ebulhayr Han'ın kendisini bizzat ziyaret etmesini isteyince Ebulhayr Han Nadir Şah'a güvenmeyerek Küçük Orda'ya kaçtı. Bu olay üzerine Gladışev Hive'den döndükten dört ay sonra 1741 yılında yeniden Ebulhayr Han'a gönderildi. Hiveliler Nadir Şah'ın temsilcilerini öldürerek Ebulhayr'ın oğlu Nurali'yi han olması için davet etti. Gladışev'in buradaki amacı Nurali Han'ın Rusya'ya bağlılığını sağlamaktı (Koç, 2015b, s. 91).

Rusya, Ural ve Kazak bölgelerini idaresi altına almasının ardından burada Orenburg merkezli bir yönetim kurdu (Çapraz, 2011, s. 54-55). Senatonun 15 Mart tarihli raporunda, Orenburg'a valilik statüsü verilmesine ve bu valiliğin "Orenburg Valiliği" adını almasına karar verildi. İlk vali Neplüev oldu. Valiliğin bünyesine Uralötesi Başkurtları, İsetsk eyaleti, Ufa eyaleti ve Kazaklar dâhil edildi. Böylelikle Orenburg Komisyonu kaldırıldı ve yerine Orenburg Valiliği kurulmuş oldu (Ünal, 2015, s. 116). 1740-50'li yıllarda Rusya'nın Türkistan hanlıkları ile ticari ve diplomatik münasebetlerinin ağırlık merkezi Astrahan'dan Orenburg'a geçti (Çapraz, 2011, s. 54-55). Nitekim Hive'den Orenburg'a gönderilen ilk elçilik heyeti Hive Hanı Kaip Han

tarafından gönderildi. Ebulhayr Han'ın 1748 senesinde Orta Kazak Cüzü Hanı Barak Sultan ile girdiği çatışmada öldürülmesinin ardından Küçük Kazak Cüzü'nün başına Ebulhayr Han'ın oğlu Nurali geçti. Küçük Cüz'ün içerisindeki muayyen bir kesim Batır Sultan'ı kendilerine han olarak seçmesi ve Batır Sultan'ında oğlu olan Hive Hanı Kaip'in desteğini alması üzerine Kazaklar arasında uyuşmazlıklar ortaya çıktı. Bu nedenle 1750 yılında Kaip Han Rusya'ya Şirbek adındaki elçisini göndermişti (Koç, 2015b, s. 92).

Buhara Hanı'nın Rus hükûmetine dostluğunu bildirmek için iki defa elçi göndermesi üzerine, Çariçe II. Katerina 1781 yılında Mendiya Bekçurin'i elçi olarak gönderdi. Bekçurin daha önce 1779 yılında Kazak Han'ı Ablay Han ile görüşmek üzere görevlendirilen Yüzbaşı G. Liningrey'in misyonuna katılmıştı. Bekçurin bu misyonunda ticari konuları görüşmekten ziyade Buhara Hanı'nın Osmanlı Devleti'ne elçi yollamasındaki amacının ne olduğunu, elçinin neden İran üzerinden değil de Rusya toprakları üzerinden İstanbul'a yollandığını öğrenmeye çalıştı. Öte yandan Buhara Hanlığı'nın iç durumu, askeri gücü, Han'ın elçi kabulü, yargılama usulü gibi konularda da bilgiler topladı (Koç, 2017, s. 72-73).

Rusların Türkistan'ı kapsayan 18. yüzyıldaki son elçilik faaliyeti 1794 senesinde gerçekleşti (Ükten, 2017, s. 158). Çariçe II. Katerina, İngiltere'de kurulan Afrika Araştırmaları Cemiyeti'nin faaliyetlerini yakından takip etti. Cemiyet, Afrika kıtasının muhtelif bölgelerini araştırmayı, bölgenin zenginliklerini keşfetmeyi ve ticari durumu hakkında malumatlar toplamayı amaçladı. II. Katerina, bu cemiyetin etkisi altında kalarak sonsuz Kırgız-Kazak bozkırlarında, Buhara ve Taşkent'te araştırmalar yapmak istedi. Bu bağlamda bilinmezliklerle dolu Türkistan'ı tanımak amacıyla bölgeye keşif amaçlı bir seyahatin yapılmasına karar verdi (Özkan, 2019, s. 54-55). Çariçe II. Katerina, maden görevlisi T. Burnaşev ve Rus ordusunda görevli A. S. Beznosikov'u Türkistan'ı keşif seferi için vazifelendirdi. Elçiler, Rus hükûmeti tarafından yazılan mektupları Şah Murad'a ve Buhara'ya bağlı bölge yöneticilerine iletmek bahanesiyle yola çıktı. Ancak Buharalılar, Şah Murad'ın yerine diğer yöneticilere mektup gönderilmesini şüphyle karşıladı. Burnaşev, saraya teşrif edilse de casusluk faaliyetinde bulunmasından dolayı şüphelenilmiş, hayati tehlikelerinin bulunduğu bahane edilerek Taşkent'e gitmesine izin verilmemiş ve Buhara'da yaklaşık iki ay boyunca kalarak serbestçe dolaşma imkânı bulmuştu (Ükten, 2017, s. 158-159)

## 1.2. İngiltere'nin Türkistan'ı Keşif Politikasında Doğu Hindistan Şirketinin Yeri

Hindistan, sahip olduğu zenginlikler sayesinde tarih boyunca önemli ölçüde dikkat çeken mühim bir bölge olma özelliğini taşımıştır. Dünya tarihinde meydana gelen pek çok siyasi, iktisadi ve askeri hadisenin altında Hindistan'a sahip olma isteği yatmaktadır (Doğan ve Erdoğan, 2017, s. 839-840). Osmanlı Devleti ve diğer Doğu devletlerinin ticaret yollarına sahip olması nedeniyle 15. yüzyılın ortalarından itibaren Avrupalı devletler, farklı ticaret yollarını keşfetmeyi amaçlamışlardır. Bu keşifler sonucunda Portekiz adına keşif çalışmalarında bulunan Vasco Da Gama Hindistan yolunu keşfetmiştir. Bu bağlamda Portekizliler bölgeye ulaşan ilk sömürgeci devlet olmuştur. Bu keşfin ardından; İspanyollar, İngilizler, Hollandalılar ve Fransızlar Hindistan'a gelerek bölge ticaretinden pay almak için rekabete girmişlerdir. Ancak bu rekabetin kazanımı nihayetinde İngiltere olacaktır (Çalışkan, 2022, s. 109-110).

Hindistan'daki yüksek kazançlı ticaretten pay almayı hedefleyen Londra merkezli bir grup tüccar bir araya gelmiş ve Doğu ile ticarete tekel sağlayacak imtiyaz vermesi için Kraliçe I. Elizabeth'e taleplerini dile getirmişlerdir (Güngör, 2018, s. 51). 30 Aralık 1600 tarihinde Kraliçe Elizabeth'in izniyle "İngiliz Doğu Hindistan Şirketi" kurulmuştur. Şirkete ilk merhalede 15 yıllığına Ümit Burnu ile Güney Amerika'nın Güneyindeki Macellan Boğazı arasındaki ülkelerde ticaret yapma ve denizcilik hakkı sağlanmıştır (Günarlan, 2022, s. 105).

İngiltere'nin 17. yüzyılda Hindistan ticaretine katılmasının ardından en güçlü rakipleri Portekizliler, Hollandalılar ve Fransızlar olmuştur. Hollandalılar bu dönemde bölgede en büyük ticari güce sahip olduğundan İngilizler kendi hâkimiyet sahasını oluşturarak pek çok şirket kurmuştur. 1641 yılında Madras'ta ilk defa bir toprak parçası almış ve bir kale inşa etmişlerdir. Ardından 1668'de Bombay'ı Portekizlilerden almışlardır. Portekizlilere karşı üstünlük sağlamanın ardından Orenje Prensi William, aristokratlar tarafından yapılan bir darbeye İngiltere tahtına çıkarılınca İngiltere ve Hollanda birleşmiştir. Ancak çok vakit geçmeden Hollanda rekabetten çekilince İngilizlerin Hindistan'daki tek rakibi Fransa olmuştur (Güngör, 2018, s. 51-52).

Fransa, 1664 yılında Hindistan'da "Fransız Doğu Hindistan Şirketi"ni kurmuş, 1668 yılında Surat'ta, 1690 yılında ise Kalküta yakınlarında bir fabrika inşa etmiştir. Böylece Fransızlar, Avrupa, Kuzey Amerika ve Asya'da İngilizlerin ticari ve askerî yönden rakibi olmuştur (Erçin, 2017, s. 115). İngilizlerin sömürü siyasetleri arasında en mühim

yeri Hindistan almıştır. Napolyon bu konuda İngiltere'nin gücünün kırılması için Hindistan'ın ele geçirilmesinden başka bir yol olmadığını belirterek Hindistan'da pek çok faaliyette bulunmuştur. Ancak 1756-1763 yılları arasında süren Yedi Yıl Savaşları sonucunda İngiltere Fransızları tamamen Hindistan'dan çıkarmayı başarmıştır (Polat ve Ayaz, 2021, s. 122).

“İngiliz Doğu Hindistan Şirketi” 1757 yılına kadar bölgede küçük bir alana sahipti. Bu alan çevresine hâkimiyet kuran küçük ordulardan müteşekkil bir ticari şirket konumundaydı. Ancak 1757'de meydana gelen Plassey Savaşı'ndan sonra birçok bölgeyi ele geçirerek İngiltere ve Fransa'nın sahip olduğu yüzölçümünden daha büyük bir alanı kontrol etmeye başladı. Nitekim bu tarihten sonra Hindistan'daki mevcut 150 milyon insanın üzerinde 50.000 kişiden az bir kadro ile imparatorluk kurma başarısına ulaştı (Erçin, 2017, s. 118)

Amerika Birleşik Devletleri'nin bağımsızlığını ilan etmesiyle birlikte İngiltere hazinesinde önemli ölçüde kayıplar yaşamıştır. Bu bağlamda 1775 yılından itibaren İngiltere dış ticaretinde büyük bir yere sahip olan Hindistan'a daha çok önem vermiştir. Bilhassa Hindistan'ı yakından takip etmiş, bölgeye yönelik tehditlere karşı ciddiyetle her türlü müdahalede bulunmuştur. 1784 yılında ise şirket tamamen Londra'daki hükûmetin kontrolü altına alınmıştır (Güngör, 2018, s. 52).

İngiltere, Hindistan'ı tamamen ele geçirmesinin ardından “İmparatorluk Yolu” adındaki Hindistan ile İngiltere arasındaki deniz yolunun güvenliğine büyük ölçüde ehemmiyet vermiştir. Bahsi geçen yolun Mısır'dan geçmesi nedeniyle İngiltere Mısır'ı ele geçirmeye veyahut farklı güçlü bir devletin eline geçmesini engellemeye çalışmıştır. Bu doğrultuda 1798 yılında meydana gelen Napolyon'un Mısır seferi İngiltere'yi tedirgin etmiştir. Napolyon için Fransa'nın en güçlü rakibi İngiltere'dir. Bu nedenle Hindistan'a giden yolun en kısası olan Mısır'ı ele geçirerek Akdeniz hâkimiyetini sağlamayı düşünmüş ve buradan İngiltere'nin Hindistan'daki varlığını bitirmeyi amaçlamıştır. Ancak Mısır'ın Fransızlar tarafından kuşatması, İngiltere ve Rusya'nın destekleri ile Osmanlı Devleti tarafından etkisiz hale getirilmiştir. Mısır seferinin başarısız olması İngiltere'ye bir süreliğine rahat bir nefes aldirmiştir (Doğan ve Erdoğan, 2017, s. 842). Fransız tehlikesini atlatan İngilizler bu defa Rus tehdidiyle karşılaşacaktır. Nitekim Ruslar Hindistan politikası doğrultusunda Kafkasya ve Türkistan topraklarına ilerlemeye başlayacaktır. Nitekim bu ilerleme, İngilizler'in yönünü Türkistan'a çevirmesini kaçınılmaz kılmıştır.



### 1.3.19. Yüzyılda İngiltere ve Rusya'nın Türkistan'ı Keşif Aracı: Kervanlar

19. yüzyılın ortalarından itibaren Rusya, güney politikasındaki en önemli yerlerden biri olan Kafkasya'da askeri işgallerini tamamlayarak hâkimiyeti büyük ölçüde ele geçirmiştir (Çapraz, 2011, s. 56). Bu ilerleme İngiltere ve Rusya'nın arasında meydana gelecek olan "Büyük Oyun"u başlatmıştır. Rusya, ezelden beri Hindistan'a uzanan ticaret yollarını ele geçirme politikası kapsamında başarılar sağlamış, nitekim Aras Nehri'ne kadar dayanmıştır. İngiltere, Fransa'nın Mısır'ı ele geçirmesine engel olmasının ardından Rusların hareketlerini yakından takip etmiştir (Saydam, s. 249-250).

Napolyon Bonaparte'ın, Çar I. Aleksander'a Hindistan'ı ele geçirerek Büyük Britanya İmparatorluğu'nun Hindistan'daki hâkimiyetine son verme teklifi, İngilizleri oldukça telaşlandırmıştır. Napolyon'un stratejisine göre, 50.000 Fransız askeri İran üzerinden ilerleyecek, ardından Rusların Kozak ordularıyla Afganistan'da birleşecek ve İndus Nehri vadisinden Hindistan'a girecekti. İngilizler, Hindistan'a yalnızca deniz yolu ile ulaştığından bu ordunun geçeceği güzergâh hakkında bilgi sahibi değildi. Bu nedenle İngiliz hükûmeti, şirket yöneticilerine Fransız-Rus ordusunun ilerlemesini engelleyerek ortadan kaldıracığı güzergâhların belirlenmesi ve haritalandırılması yönünde gerekli talimatları verdi. Bu doğrultuda yöneticiler, Fransız-Rus ordusunun geçeceği yerlere hâkim olan İran ve Afganistan'ın hükümdarları ile diplomatik görüşmeler yaparak düşmanla işbirliği içine girmesini engellemeye çalıştı. Nihayetinde Napolyon komutasındaki Fransız ordusunun, Çarlığın Doğu Avrupa'daki topraklarını ele geçirerek Moskova'ya girmesi, planlanan Hindistan seferinin tarihin tozlu sayfalarına karışmasına sebep oldu.

Fransız ordusunu mağlup etmesinin ardından özgüven kazanan Ruslar ikinci defa Kafkaslara inmeye başlamış ve yönünü Türkistan Hanlıkları'na çevirmesi İngiliz hükûmetini ve şirket yöneticilerini endişelendirmiştir. Bu nedenle İngiltere, hakkında çok az bilgi sahibi olduğu Türkistan'ın dağ geçitlerini ve çöllerini haritalamak, mevcut haritaların eksikliklerini tamamlamak, Rusların hareketleri hakkında bilgi toplamak, Buhara, Hive ve Hokand Hanları ile dostluk kurmak amacıyla bölgeye çok sayıda casus, subay, kâşif ve seyyah göndermiştir. Nitekim bu keşif politikası, Hindistan'ın korunması için son derece elzemdir (Demirtaş, 2019, s. 16-17). Bu bağlamda Siyasi çıkarları doğrultusunda Türkistan'ı ele geçirmek isteyen İngiltere ve Rusya bilinmeyen Türkistan'ı keşfetmek adına 19. yüzyılın sonuna kadar casusluk faaliyetlerine devam etmiştir.

Buhara Hanlığı, 18. yüzyılın sonlarına doğru gittikçe güçlenen Rusya tehdidini hissetmeye başlamıştır. Hanlık, ordusunun zayıf olması hasebiyle doğal engellere dayanan savunmasına güvenmiştir. Nitekim hanlığın batı, kuzey ve güneyi bozkırlar ve çöllerle, doğusu ise dağlarla çevrilidir. Bu nedenle hanlıklar Batılıların, bilhassa Rusların hudut bölgelerini keşfe çıkması, güzergâhları öğrenmesi, su noktaları arasındaki menzilleri ölçmesi, hayvanlar için ot bulma olanaklarını araştırması gibi ülkeyi keşfedebilecek her türlü bilginin elde edinmesinden korkmuştur (Zarcone, 2021, s. 2). Nitekim Türkistan'ın işgalinde ilk basamak doğal engellerden oluşan savunma sistemini öğrenebilmektir. Bu sistem yalnızca kervanlar vasıtasıyla öğrenilebilirdi. Zira Türkistan'a giriş yalnızca kervanlarla yapılmaktaydı.

19. yüzyılda İran, Rusya, Hint İmparatorluğu ya da Çin'den başlayan ve Buhara Hanlığı'nda sona eren kervan yollarında muhtelif yolcular seyahat etmekteydi. Ancak bu kervanlar içerisindeki en yoğun kabileyi ülkeleri adına yolculuk yaparken istihbarat toplayan Avrupa devletlerinin sefirleri veya olağanüstü elçileri oluşturuyordu (Zarcone, 2021, s. 3). Ajanlar Türkistan kervanlarına katılarak yolculuk esnasında bölge hakkındaki her bilgiyi gizlice not alıyordu. Alınan her not Türkistan'ın işgaline giden süreci bir adım daha yaklaştırıyordu. Bu nedenle dönemin iki büyük gücü olan İngiltere ve Rusya'nın Türkistan'ı keşfinde kervanlar oldukça mühim bir rol oynamaktaydı. Bu nedenle Hanlık, bölgeye gelen elçilerin Rus ya da İngiliz istihbaratının bir ajanı olmasından şüpheleniyor, gözetim altında tutuyor, ufak bir not dahi almalarını yasaklıyor, zindana atmaktan hatta idam etmekten kaçınmıyordu. Bu süreçte hanlık içerisinde ajan olabilecek yabancılara karşı düşmanlığı bir kaide haline gelmişti (Zarcone, 2021, s. 1-2).

Rus hükûmeti, 19. yüzyılın başında Türkistan'a giden Rus kervanlarının yağmalanması ve bu girişimlerin cezasız kalması üzerine bölgeye silahlı bir kervan göndermeye karar verdi. Ticaret Bakanı Kont Rumyantsev'in bildirisine üzerine 12 Ağustos 1802 tarihinde Buhara'ya ticari ilişkilerin geliştirilmesi ve doğru yolun araştırılması amacıyla bir elçi gönderilmesine karar verildi ve elçiliğin başkanlığına Rus subayı Gaverdovskiy tayin edildi (Koç, 2017, s. 73). 29 Temmuz 1803 yılında Orenburg'dan Buhara'ya hareket eden bu kervana Tatar, Fars, Hint ve diğer Doğu dillerinin tercümanları, yazı işleri görevlileri, bir yüzbaşı komutasındaki 15 Rus Kozak, üç kornetli 10 Tipter olmak üzere toplam 50 görevli katıldı (Gaverdovskiy, 2007, s. 2). Ayrıca bu diplomatik kervana, 55 deve üzerinde 260.000 ruble değerinde mal taşıyan bir Rus tüccar kervanı katılmıştı

(Lysenko, 2019, s. 140). Hem diplomatik hem de ticari olan bu kervanda ayrıca akademisyenler de bulunmaktaydı. Gaverdovskiy ve akademisyenler bu diplomatik misyon kapsamında bölge hakkında çeşitli bilgiler edinmeyi amaçlamıştı. Doktor Savva, meteorolojik ve diğer fiziksel olayları gözden kaçırmadan çeşitli doğa tarihi konularıyla ilgili araştırmalar yapmıştır. Gaverdovskiy, mümkün olan her yerde kutbun yüksekliğini belirlemiş, seyahat edilen yerlerin coğrafi konumunu, buralarda yaşayan halkların tarihini ve yasalarını not almıştır. Teğmen İvanov yolu ve manzarayı resmetmiştir. Teğmen Bogdanoviç jeognostik ve mineralojik-kimyasal kısmı araştırmıştır. Tercüman, Bektaşev ve Ahun Tonkaçev, halkların ayinlerini ve geleneklerini not etmiştir. Daha önce bozkırda bir yolculuk yapan Tercümen Bekçurin kılavuz olan Kazak halkından sorumlu olmuş, Kazaklarla birlikte yolda konfor ve güvenliğe dikkat etmiştir. Tatar İbrahim Smayilov ise kervanbaşı görevini üstlenmiştir (Gaverdovskiy, s. 2-3). Gaverdovskiy'nin kervanı Kazaklar tarafından yağmalanmış ve henüz Buhara'ya ulaşmadan geri dönmek zorunda kalmıştır. Gaverdovskiy'nin misyonu başarısız olmasına rağmen kervan yolculuğu esnasında mühim bilgiler toplaması ve bu keşif notlarını yayınlaması aslında kervanların keşif aracı olduğuna dair bir örnek niteliğindedir.

Gürcistan Askeri Valisi ve Rus İmparatorluk Servisi Piyade Genel Komutanı Aleksey Petroviç Ermolov, bölgedeki göçebe Türkmenlerle dostça bir münasebet kurulması ve Hazar Denizi'nin Doğu kıyısına bir sefer gönderilmesi amacıyla bir proje hazırlamıştır. Bölge hakkında bilgi toplanması ve Hive Hanı Muhammed Rahim Han ile ittifak görüşmesi yapılması için Nikolay Muravyev Hive'ye gönderilmiştir. Öte yandan Muravyev'e Hindistan'a ulaşan olası güzergâhları keşfetmeye çalışmak, Hive Hanlığı'nın yöneticileri, halkı, coğrafyası ve madenleri hakkında pek çok bilgi toplamak gibi görevler verilmiştir (Atasoy, 2022, s. 1294). Muravyev, Han'ın görevlilerine Hive'ye geldiğini bildirmek için yanındaki Türkmen'i Ak Saray Kalesi'ne gönderdiğinde Türkmenler Muravyev'den överek bahsediyorlardı. Bu övgü, Muravyev'in casus olarak görülmesine sebep olacaktı. Nitekim Türkmenler yol boyunca yazabildiği her kuyunun ne kadar derin olduğunu ve bir sonraki kuyu arasında ne kadar mesafenin olduğunu sürekli not ediyordu. Türkmenler bu notları alabilen bir kişinin oldukça seçkin bir şahsiyet olduğunu söylemişlerdi. Bu övgü nihayetinde Han'ın kulağına gitmiş ve bir casus olarak öldürülmesi için tavsiyeler sunulmuştu (Muraviev, 1871, s. 47). Muravyev'in kervan yolculuğu esnasında su kuyularının niteliği hakkında

bilgiler toplaması dikkate değerdir. Nitekim bu bilgi Türkistan'ın işgalinde oldukça önemli bir yere sahiptir. Zira işgale çıkacak ordunun su ihtiyacı sonsuz Türkistan bozkırlarında yalnızca su kuyularından temin etmekle mümkündür. Bu bağlamda kervanlar işgale giden süreçte mühim bir yer almaktadır.

Seyyahlar, yukarıda bahsedildiği üzere yağmaya uğramamak ve casus kimliğinin ortaya çıkmasını önlemek amacıyla birtakım çeşitli yöntemler kullanmışlardır. Nitekim Türkçeyi ya da Farsçayı öğrenmiş, İslamiyet'i araştırarak Müslüman kılığına bürünmüş ve bölgeye girmeye çalışmışlardır. Bu yöntemi kullanarak bölgeye giren ve oldukça başarılı olan seyyahlar Jean-Jacques Pierre Desmaisons ve Arminius Vambery'dir. Desmaisons, bir Tatar mollası kılığına girerken, Vambery derviş kılığına girmiştir. Türkistan bölgesine Müslüman kılığında girmenin birçok avantajı vardı. Kervan yolcuğunda Müslüman kılığındaki kişi, İranlı değilse Kırgız<sup>1</sup> ya da Türkmen saldırısına uğradığında esir alınmıyordu. Öte yandan Buhara da elçiler de dâhil resmen kabul edilmiş hiçbir kâfir yabancıнын elde edemediği bir şekilde serbestçe dolaşabiliyordu (Zarcone, 2021, s. 16). Bu avantajlara sahip olan Desmaisons ve Vambery kervan yolculuğu esnasında casus konumuna düşmeden, Müslüman yolculardan rahat bir şekilde bilgi alabilmişti. Desmaisons, yanında kendisini izleyen ve gerçek amacını öğrenmeye çalışan silahlı Kırgızlar, Buharalılar ve Tatarlar tarafından kendisine dilleri, gelenekleri, huyları ve dini törenleri hakkında epey bilgi aktararak oldukça yardımcı olduğunu aktarmaktaydı (Ünal, 2019, s. 67).

---

<sup>1</sup> Rus tarih literatüründe Kazaklara, Rus Kozaklarıyla karıştırmamak amacıyla "Kırgız" ya da "Kırgız-Kaysakları" denilmiştir. Bu nedenle raporlarda bu isimlerle bahsedilen halk, aslında Kazaklardır.

## 2. SEYAHATNAMELERE GÖRE TÜRKİSTAN'DA KERVANLAR

### 2.1. Kervanların Oluşumu

Kervanlar, önceden belirlenmiş rota ve programlara bağlı kalarak, yolcuları güvenli bir şekilde istenilen bölgeye ulaştırmayı amaçlamaktaydı. Kervanın tüm yönetimi kervanbaşının sorumluluğundaydı (Fragner, 1990) Kervanbaşı, kervanı oluşturan kişiler arasından seçilirdi, bu kişi genellikle tüccardı. Kervanbaşı, yolculuk boyunca dinlenme ve yola çıkma vaktini belirler, yolculuk boyunca çıkabilecek herhangi bir anlaşmazlığı kervandaki diğer tüccarlarla beraber çözüme ulaştırır, konakladıkları yerlerde güvenlik önlemlerini alır ve kervanın iâşesi ve mali işleriyle ilgilenirdi. Kervanbaşı üstlendiği sorumluluklar için kervandaki yolculardan taşıdıkları yük başına ücret alırdı (Alkan, 2006, s. 145). Kervanın tüm masrafı ise yolcular tarafından bireysel bir şekilde ödenirdi.

Kervanlar her zaman önceden belirlenmiş güzergâhları takip ederdi. Bu güzergâhlar suyun, dinlenme yerlerinin ve yerleşim yerlerinin konumuna göre belirlenmişti (Fragner, 1990). Öte yandan uçsuz bucaksız bozkır topraklarında kervanlar bu güzergâhlardan sapmamak için evliyaların ve mutasavvıfların türbelerini takip etmekteydi. Seyahatnamelerin çoğunda, tüm güzergâh boyunca çölün konaklama noktalarında, suyun ya da bir su kuyusunun etrafında, evliya türbeleri bulunduğu aktarılmaktadır (Zarcone, 2021, s. 80). Ancak yolcular güzergâh üzerindeki izleri tanıyamamakta bu nedenle her kervan uzman bir kılavuza ihtiyaç duymaktaydı (Fragner, 1990). Bahsi geçen bu uzman kılavuzlar çobanlıktan başlayarak avcılığa kadar hayatları boyunca çölün her karışını öğrenmiş, ardından kılavuzluk yaptıkları dönemde tecrübe kazanarak eksiklerini tamamlamıştı. Kılavuzlar, yolculuk boyunca pusula kullanmak yerine geceleri “Demirkazık” isimli yıldızı yöneldikleri noktaya göre sağ omuzlarına alarak takip etmişlerdi. Gündüzleri ise yukarıda bahsedildiği üzere tepeler, mezarlar ve su kuyuları güzergâhlar üzerinde belirleyici bir işaret görevi görmüştü. Gündüzleri güzergâhtan sapma durumunda geceleri yeniden Demirkazık yıldızını esas alarak doğru güzergâha girmişlerdi.

Kılavuzların ıssız bir çölde yaptığı en küçük hata, dalgınlık ve basit bir sorumsuzluk tüm kervanın ölümüne neden olabilmekteydi (Mehmet Emin Efendi, 1986, s. 67-68). Vambery'nin kervanında, kervanbaşının uyuyakalması ve katarların başında giden kılavuzun yolu şaşırması kervanı ölümün kıyısına sürüklemişti. Kiçi Balhan'ın eteği üstleri beyaz renkte kalın bir kabukla kaplı çok miktarda oldukça tehlikeli buz

bataklıklarıyla kaplıydı. Bu bataklıklar etraftaki zeminle aynı renkte olduğundan ayırt edilemiyordu. Öte yandan her iki zeminde bir parmak kalınlığında aynı maddeyle örtülüydü. Develer yolda ilerlerken altlarındaki zeminin kırılmasıyla birlikte durmuş, ilerlememekte ısrarcı olmuşlardı. Yolcular develerden indiğinde sanki kayıktaymışçasına sallandıklarında bataklığa girdiklerini anlamışlardı. Gece karanlığında bataklıktan kurtulmanın imkânsız olması sebebiyle hava aydınlanana kadar yaklaşık üç saat durdukları yerde beklemiş ve nihayetinde geriye doğru hareket ederek bataklıktan kurtumuşlardı. Vambery, kervanın biraz daha ilerlemesi durumunda bataklığa batarak ölmenin kaçınılmaz olduğunu belirtmişti (Vambery, 2022, s. 133).

Türkistan'ın bozkır ve çöl bölgelerinde kervanlar geceleri seyahat eder, gündüzleri dinlenirdi. Bilakis Hazar kıyılarında ise gündüz seyahat edilir, geceleri dinlenilirdi. (Fragner, 1990). Kervanlar genellikle yol üzerinde uygun bir yerde konaklardı. Dinlenme sırasında yolcular yemek yer, yürüyüş yapar, bağdaş kurarak oturur ve açık havada yerde uyurlardı (Burnes, 1835, s. 199). Türkistan'ın sonsuz ıssızlıklarında yolculuk yapmanın en büyük sıkıntılarından biri, katedilen mesafenin ve geçen vaktin belirsiz olmasıydı. Joseph Pierre Ferrier'e göre bölge sakinlerinin saati yoktu. Çoğu Avrupa'da kullanılan zaman diliminden habersizdi. Onlar zamanı kendi yöntemlerine göre bölmekteydi. Bu zaman dilimleri; bir namazdan diğerine; bir yemekten diğerine; uyuma ya da kalkma zamanına kadardı. Herkes mesafeyi kendi bacaklarının gücüne ya da kendi atının hızına göre hesaplamaktaydı. Zaman ve mesafe konusunda sabit bir fikirleri yoktu. Hatta Ferrier'e göre bazıları bir fersahın uzunluğunu bile bilmiyordu (Ferrier, 1856, s. 283). Bu nedenle kervanların hakkında net bir bilgi elde etmek mümkün değildir. Kervanın dinlenme süresi, katettiği mesafe her kervanda farklılık göstermektedir.

Her kervanın büyüklüğü farklıydı. En büyük kervanlar 1.500-2.000 deveden oluşabiliyorken, en küçük kervanlarda yalnızca on kadar hayvandan oluşabiliyordu. Türkistan'a giden seyyahların kervan büyüklüğü elde edilen bilgilere göre şu şekildedir: Meyendorf'un kervanı 358 deve ve 400 attan; Desmaisons'un katıldığı kervan 400 arabadan, Vambery'nin kervanı 80 deveden, Alexander Burnes'in kervanı 20 deveden (Zarcone, 2021, s. 78), Sven Anders Hedin'in kervanı 26 attan (Hedin, 2021, s. 20), Jules Joseph Leclercq'in kervanı 6 attan (Leclercq, 2015, s. 27), Eugene Schuyler'in kervanı ise 8 attan oluşmaktaydı (Schuyler, 2007, s. 16). Seyyahlar her zaman aynı

kervan ile yolculuk yapmadığından bu kervanların büyüklükleri net bir şekilde tespit edilememektedir.

Kervanlar deve, at, katır ve eşeklerden oluşurdu (Bozkurt ve Yüksel, 2022, s. 298). Karasal iklimin hükmettiği Türkistan'da uzak mesafelere taşımacılık yapmak için kullanılan en uygun hayvan deveydi (Karataş, 2023, s. 285). Deve, vücut ısını gece ve gündüz sıcaklıklarına göre artırıp azaltabilmektedir. Öte yandan uzun süre susuzluğa dayanabilmekte zira gerektiğinde idrar yapımını azaltarak böbrek tubuluslarından üreyi resorbe ederek protein sentezlemesi gerçekleştirebilmektedir. Gıda yetersizliğinde ise hörgücünde depoladığı yağ dokusunu kullanarak vücudu için lazım olan enerjiyi temin edebilmektedir. Uzun süre susuz kaldıktan sonra çok su içse dahi vücudu zarar görmemektedir. Kalın sıkı bağ dokudan oluşan ağız yapısı sayesinde çölde mevcut olan dikenli otları besin olarak tüketebilmektedir (Atasoy ve Özbaşer, 2014, s. 85-86). Özellikle Türkistan'daki develer Asya bozkırlarında bol miktarda yetişen khar-i shutar (?) adındaki dikenli ota oldukça düşküdü. Mola verildiğinde develerin bu ota beslenmesi için serbest bırakılması yeterliydi. Bazen sürücüler develere günde bir defa bir yumruk büyüklüğünde arpa unu verirlerdi (Ferrier, 1856, s. 378).

Türkistan kervanlarında genellikle üç tür deve kullanılmaktaydı. Bunlardan ilki çift hörgüçlü (Bactarian) deveydi. Bu deve türü Buhara'nın kuzeyindeki çölde Kazaklar tarafından yetiştirilmekteydi ve sayıca çoktu. İki uyluklarında da bir kümeyle boyunlarının altında uzun siyah kıllardan püsküller vardı (Köse, 2017, s. 107). Çift hörgüçlü develer olağanüstü bir güç ve gelişme göstermekteydi. Bu nedenle yalnızca yük hayvanı olarak kullanılmaktaydı. Genellikle bu develer 6 ila 8 cwt. (600-800 pound = 272-362 kilogram) yük taşırlardı. Bu yükü ancak eğimsiz, düz ve toprağın kuru olduğu bir ülkede taşıyabilirlerdi. Bu develerin ayakları bir toynak tarafından korunmadığından engebeli, tepelik bölgelerde sağlam adımlar atamazlardı. Zira oldukça kırılğan olan uzuvları kolayca yerinden çıkar ya da kırılır ve deve yerinden kalkamazdı. Böyle bir durumda deve için çare kalmadığından Asyalılar deveyi orada öldürür ve etini yerlerdi (Ferrier, 1856, s. 378-379). Bu devenin dağ yolculuğuna uygun olmadığını Gabriel Bonvalot şu şekilde aktarmaktadır:

*Bu hayvanlarda tırmanıcı ayak yapısı yoktu, bu yüzden dağlar, "çöl denizcilerine" çok zor geliyordu. Sık sık taşlara takılıyorlar, her adımda karşılaştıkları engellere sinirlendiklerinden bacaklarını gererek duruyorlar ve gitmemekte inat ediyorlardı. O zaman deveciler burunlarını sıkıştırıyorlar, zavallı hayvanların sahyaları akıyor ve acılarından*

*gözyaşları geliyor, ama sonunda kara bir öküze binmiş ak sakallı, yaşlı Kazak'ı izlemek zorunda kalıyorlardı.*

Kervanlarda kullanılan ikinci deve türü tek hörgüçlü (Dromedary) deveydi. Görünüş olarak oldukça küçük ve cılız görünse de oldukça güçlüydü. Bir hafta boyunca günde yirmi beş ya da otuz fersah yol alabilirlerdi. Hiç su içmeden elli ya da altmış saat yol aldıkları olurdu. (Ferrier, 1856, s. 378). Tek hörgüçlü develer çift tırnaklı olup, tırnakları arasında deri kıvrımı ve taban altında kalın bir nasır tabaka bulunmaktaydı. Bu yapı devenin kumda ve karda batmadan süratli bir şekilde yürütmesine yardımcı olmaktadır. Bu nedenle tek hörgüçlü develer genellikle binicilik için kullanılmaktaydı (Atasoy, 2014, s. 85-86).

Kervanlarda bulunan üçüncü deve türü ise çift hörgüçlü Baktriya erkek devesinden ve tek hörgüçlü dişi deveden türetilmişti. Bu melez develer, kısa bacaklı, bodur gövdeli ve tüylüydü. Bu develer de tıpkı tek hörgüçlü develer gibi yükseklerle tırmanırken yardımcı olan ve yağışlı havalarda killi topraktan kaymasını önleyen güçlü tırnaklara sahipti. Tek hörgüçlüydü, başı ve kuyruğu büyüktü. Yükü indirildiğinde ya da sırtına bindirildiğinde ses çıkarmamaktaydı. Melez develer diğer develerden daha fazla ağırlık taşımaya rağmen yorulmadan uzun bir yol katedebilmekteydi. Sabırlı, sessiz ve uysaldı ve tepe yolculuğu için daha güvenliydi. Düz bir ovada sekiz yüz poundun (= 362 kilogram) ağırlığı taşıyan bu develer uzun dağlık bir yolculukta en fazla dört veya beş yüz pounddan (=181-226 kilogram) fazla yük taşıyamamaktaydı (Harlan, 1939, s. 53-54).

Eugene Schuyler, develerin 16 pud (576 pound = 261 kilogram), Joseph Pierre Ferrier, 600-800 pound (= 272 – 362 kilogram) yük taşıdığını belirtmektedir. Frederick Burnaby, develerin her gün 362 kilogram yük taşıyabilmesine rağmen mesafe arttıkça kısa sürede bitkin düştüğünü ifade eder. Bu nedenle Burnaby, deve başına 180 kilogram yük taşıtsa da develer bir günde on altı saatlik mesafeyi zorlukla ilerlemişlerdir (Burnaby, 2021, s. 139). Devenin dizlerinin üzerine çökmesi, yükünün daha kolay bir şekilde yüklenip indirilmesini sağlamaktaydı. Devenin yükünü indirirken iki balyayı birbirine bağlayan ipler çözülünce balyalar yerde kalır ve deve onların arasından kalkıp giderdi. Deve yüklenirken ise hayvan balyaların arasında diz çöker ve balyalar çok az bir emek sarfedilerek bağlanırdı. Bu şekilde develer yolcuları büyük bir zahmetten kurtarırdı (Schuyler, 2007, s. 216). Eğer deve yolun uzun, yüklerinin çok ağır ya da koşum takımlarının bir kısmının yanlış takıldığı yönünde bir düşünceye kapılırlarsa böğürmeye başlardı. İsteklerine ulaşıncaya kadar böğürmeye devam eder, çöker ve



ilerlemeyi reddederdi. Bu durumda yolcunun hayvanı serbest bırakmaktan ve bacaklarına köstek vurmaktan başka yapacak çaresi yoktu (Schuyler, 2007, s. 20).

Eugene Schuyler, develerin çok yavaş olduğunu ve nadiren bir saatte iki buçuk milden fazla gidebildiklerini belirtir (Schuyler, 2007, s. 19). Alexander Burnes, iki millik ve saatte 3740 yarımda sekizde biri oranındaki bir hızda ilerlediklerini söyler (Köse, 2017, s. 80). Bu ağır geçen yolculuklarda en önde giden devenin kuyruğuna ip bağlanırdı. Hemen arkasındaki devenin burnu delinirdi ve bu ipi devenin burnuna bağlardı. Develerin hepsi bu şekilde birbirine bağlı ilerlerdi. Kervandaki herhangi bir deve bir anlık durmaya kalkışırsa burnundaki ip yüzünden çok ciddi bir acı çekerdi (Vambery, 2022, s. 128). Bu şekilde kervanın nizamı korunurdu.

Kervanlarda deveden sonra tercih edilen diğer hayvan atı. Türkistan'da çok sayıda at çeşidi bulunmaktadır. Bunlardan ilki Türkmen atıdır. Bu at temel olarak Teke ve Yomut olmak üzere iki türe ayrılmaktadır. Teke cinsi atların en önemli ırkı Köroğlu ve Ahal'dır. Bu atlar fevkalade boylarıyla (16 – 17 el arasında) bilinirler. Çok hızlı olmalarına rağmen dayanıklı değildirler. Yomut atı ise daha küçük, hızlı, güçlü ve dayanıklıdır. Türkmen atı, ince belli, seyrek kuyruklu, güzel başlı ve boyunlu, güzel ve parlayan derisi ile diğer atlardan kolayca ayırt edebilirlerdi. Türkmen atının fiyatı 100 – 300 düka arasında değişmekteydi. Ancak 30 dükanın altına hiçbir zaman düşmezdi. Türkmen atları genellikle İran'a ihraç edilirdi.

Özbek atı Yomut atından daha tıkmaz ve güçlüdür. Boynu kalın ve kısadır. Seyahat etmekten ziyade savaş ve yağmalarda kullanılırdı. Bu at türü Afganistan'a ihraç edilirdi. Kazak atı ise biçimsiz bacaklı, büyük başlı, uzun tüylü, küçük ve yarı vahşidir. Genellikle yaz-kış fark etmeksizin otlaklarda dolaşarak yardım almadan kendi beslenebilir.

Yük ya da araba atı olarak kullanılan Hokand atı Özbek ve Kazak atının melezidir. Oldukça kuvvetlidir (Vambery, 2022, s. 480-482). Bu nedenle genellikle malları bir yerden başka bir yere nakletmek için taşıyıcılar tarafından kullanılırdı. Yüklü bir yük arabasının normal ağırlığı beş batmandı, ancak bazen bu yük Buhara'dan Semerkand'a kadar yedi ve sekiz batmana çıkardı. Hokand atının gücü, istifleme atları olarak kullanıldığında daha fazla ortaya çıkardı (Oğuz, 2021, s. 167).

Argamak atı, uzun boylu, ince bacaklı, yapılıdır. Güzelliğini parlak postundan almaktadır. Ancak dar olan göğsü ve çökük beli bu atın uzun yolculuklar yapmasına

engel olmaktadır. Öte yandan kendilerine verilen aşırı bakımdan dolayı oldukça şımarıktırlar, yaz ve kış aylarında kendi yiyeceklerini bulamazlar. Bu nedenle kervanlara bu at ile Kırgız bozkırında yolculuğa çıkılması önerilmemektedir (Oğuz, 2021, s. 166).

Bahsi geçen at türlerinden daha alt kalitede Karabayır ve Kırgız adında iki at türü daha vardır (Oğuz, 2021, s. 166). Karabayır, Özbek atına eşit büyüklükte, ancak baş ve bacakları Argamak'a benzeyen bir at ırkıdır. Karabayır, Buhara'da iyi yarış atları olarak kabul edilmekteydi ve kukbari oyunu (?) için eğitilirdi. Bu atlar güçlerini başta tükettiklerinden uzun yarışlar yapamazdı (Oğuz, 2021, s. 167). Seyahatnamelerde Kırgız atı ile ilgili pek bilgi bulunmamaktadır. Burnaby, Jana Derya'dan sonra hiç durmadan altmış verst, yani kırk mil yol gittiğini buna rağmen Kırgız atlarının bu denli uzun yolculuklarda gösterdiği dayanıklılığa şaşırıldığını ifade eder. 300 mil yol gitmesine ve atının iskelet gibi görünmesine rağmen kendisini Kazalı'dan ayrıldığı günkü kadar iyi taşıdığını da aktarır. (Burnaby, 2021, s. 155). Kırgız atları açlığa, susuzluğa ve yorgunluğa iyi dayanmaktadır. Büyük bir cesarete sahiptir ve kolay kolay kondisyonlarını kaybetmemektedir. (Muraviev, 1871, s. 147).

Türkistan Hanlıkları'nın işgalinden sonra seyyahların çoğu kervanlara katılmak yerine atlara koşulan özel arabalarla yolculuk yapmayı tercih etmiştir. Bu arabalardan biri "Tarantas"tı. Tarantas, uzun direkler üzerine uzunlamasına yerleştirilmiş dikdörtgen bir sepetti. Bu direklerin altında dört tekerlek bulunurdu. Ön ve arka dingiller, merkezin altından geçen ve diğer ikisine paralel olan üçüncü sağlam bir direk ile birleştirilmişti. Yay yoktu. Arka kısmı örtülüydü ve ön kısmı açık bırakılmıştı (Bigham, 1897, s. 224-225). Tamamı ahşap olan tarantasın arkasında arzu edildiğinde fırtınadan, yağmurdan ve güneşten korunmak için basit bir şekilde kapanıp açılabilen bir bölümü mevcuttu (Leclercq, 2015, s. 137). Öte yandan arkada belirli bir miktarda bagajın bağlanabileceği bir çıkıntı vardı (Bigham, 1897, s. 224-225). Buna ek olarak bazı tarantasların altında büyük bir sandık vardı. Bu sandık hem eşya koymaya hem de arabanın nehir ve çaylardan geçerken yüksekte kalmasını sağlamaktaydı. Arabanın ön tarafında sürücü yeri mevcuttu. Arabanın yayının olmaması yolculuk esnasında sarsıntılara neden olmaktaydı. Bu nedenle arabalar atların tırıs hızında hareket ettirilmekteydi. Jules Joseph Leclercq, sarsıntılardan dolayı arabayı işkence odasına, sürücüyü ise işkenceci papaz yamağına benzetmişti. Arabanın insanın önce kemiklerini kırarak parçaladığını ardından kambur dikenli baskı etlerini lime lime ederek sonsuz bir acı hissettirdiğini

anlatmıştır (Leclercq, 2015, s. 137-139). Gabriel Bonvalot, yerleşim merkezleri arasındaki mesafenin oldukça uzun olması, bu nedenle yolların bakımının imkânsız olmasını göz önünde bulundurmuş, nitekim aracın bu yol için oldukça ideal olduğunu ifade etmiştir (Bonvalot, 2015, s. 11). Kış mevsiminde tarantasın tekerlekleri çıkarılarak bir kızağa dönüştürülebilmekteydi. (Bigham, 1897, s. 226). Ancak Frederick Burnaby, bu kızağı bir tabuta ve Orta Çağ'da Londra Kulesi'nde olan Hurdacının Kızı adındaki bir işkence aletine benzetmektedir (Burnaby, 2021, s. 104). Seyyahların kullandığı diğer araç "Arba"ydı. Arba tamamen ahşaptan yapılmıştı. Tekerlekleri yaklaşık altı ayak çapındaydı. Bu yüksek tekerlekler yolcuların üç ya da dört ayak derinliğindeki suların üzerinden geçmesini sağlamaktaydı. Nehirin bu yükseklikten fazla olduğu durumlarda atlar kayak gibi taşıdıkları arbayla yüzerek karşıya kıyıya geçmekteydi (Meakin, 1903, s. 193).

## 2.2. Ticari Kervanlar

XIX. yüzyılın ortalarına kadar ticaretin gelişmesinde temel bir yere sahip olan antik kervan yolları, Türkistan Hanlıkları'nın ticari ve diplomatik ilişkilerinde büyük bir öneme sahip olmuştur (Mubinov, 2021, s. 187). Bilhassa Buhara şehri Doğu ve Batı Asya arasındaki tüm ticari yolların merkezi noktasındadır, Asya ürünlerinin Avrupa'ya gönderildiği yerdir. Rus sınırına yakın olması nedeniyle güneyindeki devletler için bir depo niteliğindedir (Oğuz, 2021, s. 171). Böylesine önemli bir güzergâha sahip olan Türkistan Hanlıkları'nın ticari kervanlara vermiş olduğu önem tartışmasızdır.

Hive Hanlığı ile Buhara Hanlığı arasında yapılan ticaret sonucunda kervanların taşıdığı başlıca ürünler: çeşitli keten baskılar, mavi patiskalar, eğrilmiş pamuk, ipek, ipek kuşaklar, yünlüler, siyah kuzu derileri, tütün, (Muraviev, 1871, s. 145), ipekli ve pamuklu kumaşlar, indigo, yeşil çay, kurutulmuş meyve, ham şeker, pirinç, (Ünal, 2019, s. 134), baharat ve kâğıttı (Spalding, 1874, s. 219).

Buhara Hanlığı ve Hokand Hanlığı arasında aktif bir ticari ilişki mevcuttu. Nitekim Hokand'dan Buhara'ya biri yazın başında diğeri ise sonbaharın sonlarına doğru, ağırlıklı olarak Çin mallarının bulunduğu iki büyük ticari kervan gönderilmekteydi. Bu kervanın yanı sıra yıl boyunca da hakiki Hokand ve Taşkent ürünleriyle yüklenen küçük ticari kervanlar gönderilirdi. Bu kervanlar Buhara Hanlığı'na çay, porselen fincan, Çin ve Hokand üretimi ipek kumaşlar, demir ve çelikten yapılmış Rus malları getirirdi (Koç, 2015a, s. 79-80). İki ülke arasındaki sınır nedeniyle birçok kervan yolu birbirine

bağlıydı. Özellikle Hokand Hanlığı'nın orta kısmı olan Fergana Vadisi ile Buhara Hanlığı'nı birbirine bağlayan iki büyük kervan yolu vardı. Hokand'dan yola çıkan kervan, Beşarik, Mahram, Hocend, Uratepe, Zaamin, Jizzakh, Yangikurgan ve Semerkand üzerinden Buhara'ya ulaşırdı. İkinci kervan yolu, birinci kervan yolundan daha uzundu ve Hokand, Beşarik, Mahram, Hocend, Uratepe, Djom, Ravvot, Djiza, Yangikurgan, Semerkant ve Buhara güzergâhını izlerdi. İlk kervan yolu 526 verst iken ikinci kervan yolu 615 versti. Hokand Hanlığı'nın önemli ticari şehirlerinden biri olan Taşkent ile Buhara arasındaki mesafe ise 498 versti. Bu kervan yollarında deve ve at hizmetlerinden faydalanmak mümkündü. Hokand-Buhara kervanında develere hava şartları ve siyasi duruma göre 2 altın ila 3.75 altın arası ücret ödenirken Buhara-Taşkent kervanında develere 2,25, 2,5 ve 2,75 altın ödenirdi. Bu yollarda yaygın olarak Hokand arabaları da kullanılırdı (Mubinov, 2021, s. 188).

Hive Hanlığı, Hokand Hanlığı'na elbise, patiska, İngiliz basma kumaşı gibi ürünler gönderse de Hive ve Hokand Hanlığı arasındaki ticaret hacmi Buhara Hanlığı'na göre nispeten daha azdı. Zira iki hanlığın arasındaki kervan yolu Buhara Hanlığı'nın toprakları üzerinden geçiyordu ve Buharalılar Hive ve Hokand kervanlarından gümrük vergisi alıyorlardı. Bu durum ticaret hacminin büyük ölçüde azalmasına neden olmuştu (Koç, 2015a, s. 80). Bu bilgiler göz önünde bulundurulduğunda Buhara Hanlığı'nın bölgedeki ülkelerin ticareti üzerinde belirleyici bir rol oynadığını söylemek mümkündür (Mubinov, 2021, s. 188).

Türkistan Hanlıkları ile en eski ve en önemli ticari ilişkilere sahip olan ülke Rusya'ydı (Vambery, 2022, s. 484). Rusya, Türkistan ile olan ticaretini yönlendirmeye ve Makariev fuarı gibi büyük yıllık fuarlar çevresinde merkezileştirmeye çalıştı. Buhara kervanları Rusya'ya getirdiği malların büyük çoğunluğunu burada satıyor, ayrıca ülkelere götürmek üzere tüm malları buradan satın alıyordu. Bu fuar 1818 yılında Nijni-Novgorod'a taşındı. Nijni-Novgorod'da açılan fuara rağmen Buhara kervanları Çarlığın bütün sınır karakollarına gidiyor ve en çok Troytsk gümrüğüne uğruyordu. Öte yandan Türkistan'dan gelen kervanlar Astrahan'a veya Orenburg'a giderek buralara Türkistan mallarını getiriyorlardı. İklim şartları, Türkmen yağmaları gibi durumlar kervanların kesin kurallar çerçevesinde hareket etmesine sebep olmuştu. Temmuz ayında başlayan ve 20 Ağustos'ta sona eren Nijni-Novgorod fuarı Buhara Hanlığı ve Rusya arasındaki ticaretin hangi dönemde yapılacağını belirleyen etkenlerden biri

olmuştur. Bu bağlamda Buhara kervanları mayıs ayında Rusya'ya gitmiş, ekim ya da kasım ayında geri dönmüştür (Vurgun, 2013, s. 176-177).

Buhara Hanlığı tarafından Rusya'ya ihraç edilen ürünler başlıca: pamuk, ham ve boyalı ipekler, ipek hilatlar ve kuşaklar, indigo, küçük kaplar, turkuazlar, şallar, kürkler, kuru meyve, pirinç (Oğuz, 2021, s. 174), kuruyemiş, çay, lapis lazuli (lacivert taşı) ve firuze taşından oluşurdu (Zarcone, 2021, s. 78). Hive Hanlığı Rusya'ya pamuklu kumaş, meyve, değerli taşlar, pamuk ürünleri, işlenmiş ipek kumaşı, halı, kilim, kuzu derisi, sayga boynuzu, kürk elbiseler, kaşmir şal, kök boya, pirinç, keçi kılı, çay gibi ürünleri ihraç ederdi (Atasoy, 2022, s. 1307-1308). Hokand Hanlığı ise pamuk, paspas, kuru meyve, pirinç ve halı ihraç ederdi (Koç, 2015a, s. 79-80).

**Tablo 2. 1** Türkistan Hanlıklarının 1840-1850 yılları arasında Rusya'ya gerçekleştirdiği ihracat (Vambery, 2022, s. 485).

	Buhara	Hive	Hokand	Toplam
Baharat, altın ve gümüş	213,969	15,210	375	229,554
Bakır	45,776	1,856	2,043	49,675
Demir, hırdavat, çeşitli metaller	82,127	9,331	10,979	102,437
Pamuklu kumaşlar	156,707	58,915	7,559	223,181
Yünlü kumaşlar	50,467	25,869	1,976	78,312
İpekli kumaşlar	10,5	4,799	71	15,420
Deri	81,543	37,921	4,069	123,533
Ahşap ürünler	8,595	460	826	9,881
Boya ve renklendiriciler	48,635	17,904	693	67,232
Çeşitli ürünler	85,416	27,567	2,031	115,012
Toplam	783,785	199,830	30,622	1.014,237

Buhara Hanlığı'nın Rusya'dan ithal ettiği ürünler: beyaz kumaş, pamuklu ince kumaş, basma kumaş, hem İngilizlerin hem de Rusların ürettiği çuha, Çin bezi ve ince altın tel ile taklit olan sırma ile işlenmiş kadife gibi tamamı evde üretilmiş ürünler; kürkler, kırmızı boyası, lüleler, demir, pirinç, bakır; teller, deri, kağıt, iğne, kalitesiz çatal kaşık takımı ve mücevher, hırdavat eşyaları, saf beyaz şeker, bal (Köse, 2017, s. 133), çelik, cıva, mercan, zeytinyağı, tereyağı, (Zarcone, 2021, s. 78) altın ve gümüş iplikler, jilet, makas, ince keten, ayna, bakır ve demir kaplardı (Muraviev, 1871, s. 146). Hive Hanlığı Rusya'dan madeni para biçiminde gümüş ve altın, bakır, demir vb. madenler, pamuklu kumaş, ipek ve yün kumaş, marangoz mamulü, deri, boya, porselen eşya, bal ve şeker

ithal ederdi (Atasoy, 2022, s. 1308). Hokand Hanlığı ise ham demir, bakır, çelik, dökme demir, düşük kalitede basma ve çuha, az miktarda kadife, şeker, çini fincan, küçük ayna, işlenmiş deri, Rusya'ya tabi Kazak bozkırı üzerinden kurşun, koyun, iç yağı, sıvı yağ, işlenmemiş deri ve keçe ihraç ederdi (Koç, 2015a, s. 79-80).

**Tablo 2.2** 1840-1850 yılları arasında Türkistan Hanlıklarının Rusya'dan ithalatı (Vambery, 2022, s. 485).

	Buhara	Hive	Hokand	Toplam
Ham ve iplik halinde pamuk	333,177	76,255	2,718	412,150
Pamuklu kumaşlar	498,622	88,960	14,180	601,802
Ham ipek ve ipekli kumaşlar	17,443	3,088	160	20,691
Yünlü kumaşlar	428	1,322	52	1,802
Kök boya bitkisi	7,351	26,201	7	33,559
Kürkler, kuzu derileri	151,773	6,297	1,995	160,065
Kıymetli taşlar ve inci	17,856	703	-	18,559
Kurutulmuş meyve	27,784	2,147	16,883	44,814
Kaşmir şalları	24,784	-	-	24,242
Çeşitli ürünler	19,664	4,452	3,941	28,057
Toplam	1.096.380	209,425	39,936	1.345.741

Buhara Hanlığı ve Rusya arasında yapılan ticarete kervanların kullandığı dört büyük ana hat vardı. Birinci güzergâhta kervanlar Astrahan'dan yola çıkar, Mangışlak ve Ürgenç şehirleri üzerinden Buhara'ya ulaşırdı ve bu güzergâh otuz günde tamamlanırdı. İkinci güzergâhta kervanlar Orenburg'dan yola çıkar, Aral ve Hazar Denizinin arasındaki bölgeden geçerek Ürgenç üzerinden Buhara'ya ulaşırdı ve bu güzergâh altmış günde tamamlanırdı. Üçüncü güzergâhta Troitskai'den yola çıkan kervanlar, Kıpçak Çölü üzerinden Aral'ın doğusuna geçer, Sır Derya nehrinin ardından Buhara'ya ulaşırdı ve bu güzergâh kırk sekiz günde tamamlanırdı. Dördüncü güzergâhta ise Petropolosk'tan başlanır ve Taşkent'in güney batı yönünden ilerleyerek Buhara'ya ulaşırdı ve güzergâh doksan günde tamamlanırdı (Köse, 2017, s. 132).

Türkistan Hanlıkları'nın Türkmenlerle yapmış olduğu en önemli ticaret esir satışıydı. Türkmenler esir satışından kazandıkları para ile Türkistan halkından koyun derisi,

pamuklu dokumalar, ipekli kumaşlar, yeşil ve siyah çay, pirinç, boya maddeleri, meyve kurusu, tütün, tabaklaşmış deri, kap-kacak, şeker, çay ibriği, barut, porselen tabaklar alırdı (Blocqueville, 200, s. 74).

Türkistan Hanlıklarının ticaret yaptığı ülkelerden biri de Hindistan'dı. Bu ticari ilişki neticesinde kervanlar Hindistan'dan Buhara'ya çok sayıda ürün getirirdi. Bu ürünler: *naşatır* (amonyak), *kimekab*, Sarık için kullanılan ve İngiliz muslini olan *daka*, *Haydar Şahi*, İngiliz desenli pamuk kumaşı *çit*, Hint yapımı pamuk baskılı kumaş *çite nassirhane*, farklı renklerde İngiliz şalları, pamuklu beyaz bir başörtü olan *çakan*, *murçi* (Biber), *zincbil* (Melocan), *dalçin* (tarçın), *çubi sandal* (sandal ağacı), gergedan boynuzu, işlenmemiş şeker, *havat* (akide şekeri), *hina* (kına), *sina* (sinameki), çivit otu olan *usma*, *zarçuba* (zerdeçal) ve *hakikti* (akik taşı). Pencab'tan *nil* (indigo) ve ham şekerdi. Keşmir'den farklı cinsten şallar, ve *kalamdan* (mürekkep hokkası) gönderilirdi. Peşaver'den ise beyaz ve mavi, pamuklu başörtüsü olan *lungi*, pirinç, Hindistan cevizi kabuğundan yapılan tütün tabakası *balagun*, terazi ve ham şeker gönderilirdi.

Kabil'den Buhara'ya usma ve zarçuba, hançer ve yay, Afgan tüfekleri, pirinç ve kürk gelirdi. Kabil tüccarları geri dönerken Buhara'dan çok miktarda altın demir para, Buhara Tilla'sı ve Hollanda Duka'sı, basılmış para ya da külçeler, Hokand ipeği, ipekli-yarı ipekli kumaşlar ve geniş örtüler, çay ve Çin porseleni, Hokand'dan kenevir, Türkmenistan kocarları, altın ve gümüş iplikler gibi bazı Rus malları, nanka, kalay, bakır, demir, çuha, balmumu, ipek kumaşlar, sandıklar, Rus porselenleri, kağıt, küçük aynalar, iğneler, tepsiler, işlenmiş deriler ve camdan yapılmış küçük ürünler alırdı (Ünal 2019, s. 132). Türkistan kervanları yazın, haziran ve temmuz ayında Kabil'e ulaşırdı. Kabil'den Buhara'ya giden kervanlar ise ağustos ayında yola çıkar, nihayetinde iki aylık bir yolculuğun sonunda ekim ayında Buhara'ya ulaşırdı (Vurgun, 2013, s. 177-178).

Buhara Hanlığı'nın ticaret yaptığı bir diğer ülke İran'dı. Hanlık, Meşhed'e post, kuzu derisi, pamuk ve pirinç ihraç ederdi. Bunun karşılığında Buhara Hanlığı Meşhed'den İran tezgâhlarından gelen şal, termanama, İngiliz tezgahlarından gelen basma, pamuklu bez ve muslin gibi pamuk ve ipekli malzemedan İran halıları veya orada adlandırıldığı gibi Meşhed, Türkmen ve Horasan halıları; büyük kısmı Rusya'ya giden ve gizli bir şekilde Buhara'ya getirilen turkuazlardan ithal ederdi. Meşhed'den Buhara'ya yılda üç ya da dört kervan gelirdi (Oğuz, 2021, s. 177). Buhara Hanlığı, Herat'a demir, bakır işlenmiş deri, nanka, iğneler, aynalar ve Rus üretimi nesnelere, halılar, tilki kürkü, düşük kaliteli kuzu kürkleri, fıstık ve buzgunç, kuru erik, afyon ihraç ederdi. Kermez'den ise

iyi kalite halılar, biber, melocan, Hindistan'dan elde edinilen daha iyi çeşit tarçın, karanfil (mikhak), safran, afyon, Afgan, tilki kürkü, Kerman'dan şallar, kırmızı ve kara ipekten elbiseler, saçaklı ve ipekten başörtüler, Tegeran'da hazırlanan, ipek, altın kumaşlar, Keşan'dan mektup yazarken kullanılan kamış, Nişabur çevresinden gelen firuze ve bazı İngiliz kumaşları ithal edilirdi (Ünal, 2019, s. 132-133).

Kervandaki yolcular genellikle kervansaraylarda konaklamaktaydı. Türkistan'daki kervansaraylar duvarlarla çevrili, altında konaklama için çok sayıda oda veya hücre bulunan bir meydandan oluşmaktaydı. Her kafilenin kendine ait odası vardı ve kesinlikle özeldi zira birinin diğerini rahatsız etmesi âdete aykırıydı (Burnes, 1835, s. 206). Kervancılar hayatlarını ve mallarını korumak için buraya gelerek, Emir'in sürekli kervansarayda kalan askerleri tarafından himaye edilirdi. Ancak bu yapılar zamanla ihmal edilmişti (Bonvalot, 2015, s. 112). Buhara'da, yirmi dördü taştan ve on dördü ahşaptan yapılan toplamda otuz sekiz adet kervansaray vardı. Bu kervansarayların bir kısmı özel kişilere ait iken, bir kısmı hükümdarın mülkünü oluşturmaktaydı ve bu kervansaraylar kiralanmaktaydı (Oğuz, 2021, s. 123). Kervansaraylar dışında büyük yerleşim yerlerinde halka açık misafir çadırları bulunmaktaydı ve yolcuların burada da ağırlandığı olurdu. Küçük yerleşim yerlerinde ise ev sahiplerinin kendi evlerini yolculara kiraladığı da olurdu (Abbott, 1867, s. 54).

### **2.3. Türkistan'ın Yol Güzergâhları**

Buhara ve Rusya arasında ticari münasebetlerin sürdürüldüğü dört ana güzergâh bulunmaktaydı. Birinci güzergâh Astrahan'dan Mangışlak'a, Mangışlak'tan Ürgenç'e ve Ürgenç'ten Buhara'ya ulaşırdı (Köse, 2017, s. 131). Astrahan'dan gemilerle Hazar Denizi'nin doğu kıyısındaki Mangışlak'a ulaşan tüccarlar burada malları özel arabacılar gözetiminde iskelede kalan Türkmen veya Buhara develerine yüklerdi. Buradan itibaren yol, pınarlarda su bulunan küçük dağlar boyunca güneydoğuya eğilmeydi. Ancak daha sonra güzergâh kuyuların nadir ve yetersiz olduğu ve kervanların küçük gruplara ayrılmak zorunda kaldığı taş Mangışlak bozkırı üzerinden ilerlemekteydi. Kervandaki hayvanlar burada bozkır sazları ve diğer otların karışımı ile beslense de bu çoğu zaman yetersizdi. Taş bozkırın ardından Karaumet Dağları'nı geçen kervanlar kumlu tepeliklerle kaplı ova bozkırına girdikten sonra Ürgenç antik kentinin kalıntılarını geçerek 15. günde Hive'ye ulaşırdı. Buhara'ya gitmek isteyen kervanlar, Hive'den ayrıldıktan sonra geçiş ücretini bir görevliye ödedikleri Yeni Ürgenç'den geçirdi. Kervanlar, Hive'deki küçük köyleri geçtikten sonra Amu Nehri'nden geçip, az sayıda



kuyunun mevcut olduğu Bakankum ve Kızılkum ölu'ne girerdi. Burada Türkmen kabilelerinin küçük grupları çölde dağılarak kervanlara yalnızca küçük gruplar halinde baskın yapardı. Zira hızlı ve gizli bir şekilde ilerleyen tüccarlar, onların büyük gruplar halinde birleşmelerine fırsat tanımazdı. Nihayetinde Kervan, Hive'den ağır yüklerle 10 günde, hafif yüklerle 8 günde Zerafşan Nehri'ne, oradan da 2 günde Buhara'ya ulaşırdı. Tüccarlar en yakın güzergâh olarak bu yolu tercih ederdi. Gaverdovskiy bu yolun 19 günde katedildiğini belirtirken (Gaverdovskiy, 2007, s. 119-120), Burnes 30 günde katedildiğini belirtmişti (Köse, 2017, s. 131).

Orenburg'dan başlayan ikinci güzergâh Aral Gölü'nün ve Hazar Denizi'nin arasından geçerek Ürgenç'e ardından da Buhara'ya ulaşırdı (Köse, 2017, s. 131-132). Orenburg'dan Buhara'ya giden yol iki yöne ayrılırdı. Birinci yol Aral Denizi'nin batı kıyısı boyunca Hive'den geçerdi. Bu yolda Rus tüccarları kervanı yürüten liderleri ve mal taşıyan develeri Emba Nehri boyunca aullarıyla dolaşan Kazaklardan kiralardı. Güzergâh önce Korsakbaş bölgesinden geçerdi. Bu yönler genel olarak güneye doğru eğimliydi; İlek, Hopda (Kuldi ?), Uylı, Kuil (?), Temir ve diğer nehirlerle yapışıp geçerek düz kil tepeleri boyunca Emba Nehrine kadar uzanmaktaydı. Bahsedilen nehirler boyunca odun, sazlık ve yem mevcuttu. Geçişler uygundu. Emba Nehri genellikle bozkır nehirlerinin ilkbahar taşkınları nedeniyle kıyılarını terk ettiği Nisan ve Mayıs başları hariç, tüm uzunluğu boyunca ve yılın herhangi bir zamanında geçitlerle geçilirdi. Gaverdovskiy burada yalnızca iki güvenilir geçidin olduğundan bahsetmektedir. İlk geçit Eski Nogay Yolu üzerindeydi ve Orenburg'dan 12 günlük yürüyüş mesafesindeydi. Diğer ise Mavlyuberda harabeleri yakınındaydı ve Orenburg'a en fazla 9 günlük yürüme mesafesindeydi. Mavlyuberda harabeleri üzerindeki yolda belirli noktalarda su bulunduğundan güzergâh daha belirgindi. Kervan, bu yolla Aral Denizi'ne ulaştıktan sonra Eski Nagai yoluna çıkar ve Konrad üzerinden ya da doğrudan Hive'ye giderdi. İkinci geçitteki yol da Eski Nagai yolu boyunca devam etmekteydi. İlk geçitte Hive yolculuğu sadece 20 gün sürerken, ikinci geçitte bu süre 25 günden fazlaydı (Gaverdovskiy, 2007, s. 123-124). Bu yol toplamda 880 mildi. Schuyler, bu yolun 43 günde (Schuyler, 2007, s. 218), Burnes ise 60 günde tamamlandığını belirtmektedir (Köse, 2017, s. 131). Orenburg'dan Buhara'ya giden ikinci yol, Sir Nehri üzerinden doğrudan Buhara'ya gitmekteydi. Bu yol çöllerle kaplı olmasına rağmen Orenburg-Buhara arasındaki en kısa güzergâhtı. Zira bu güzergâh 3-4 hafta içerisinde tamamlanmaktaydı. Ancak bu güzergâh yağma akınlarından dolayı

1794 yılından beri kullanılmamıştı (Gaverdovskiy, 2007, s. 125). 19. yüzyılda bu güzergâhı Meyendorf kullanmıştır.

Üçüncü yol Troytski'den başlar, Kıpçak Çölü üzerinden Aral Gölü'nün doğusundan devam eder ve Sir Nehri'ne ulaşırdı (Köse, 2017, s. 132). Troytski'den sonra kervanlar Tonguzak, Ayat ve Kayat Nehirleri üzerinden ilerler ve Tobol Nehri'ne ulaşır ve Urkaç (?) ve Kindelikul (?) Gölü üzerinden ilerlerdi. Burada yol iki yöne ayrılırdı. Birincisi, Karaçetau (?) Dağı'nı sağda bırakarak, her zamanki Şümekey yoluna yakın Tugoshkanu (?) yoluna kadar uzanır, Karakum Çölü'nü geçer ve Sir Derya'da sonlanırdı. İkinci yönde ise Turgay Nehri'ni geçtikten sonra Aksakal Gölü'nün doğusundan ilerleyerek Karakum Çölü'nü geçip Sir Nehri'ne ulaşırdı. Gaverdovskiy bu güzergâhın 2 ya da 3 ay sürebileceğini ifade ederken (Gaverdovskiy, 2007, s. 128-129), Burnes, 48 günlük bir yürüyüş ile güzergâhın tamamlanabileceğini söylemiştir (Köse, 2017, s. 132). Vitkeviç seyahatinde bu güzergâhı kullanmıştır.

Dördüncü yol Petropavlovsk'tan başlar ve Taşkent'in güney batı yönünden geçilerek Buhara'ya ulaşırdı (Köse, 2017, s. 132). Petropavlovsk'tan yola çıkan kervan Akmolinsk'e ulaştıktan sonra Betpakdala Çölü'ne girerdi. Ardından Suzak'ı ilerledikten sonra Karaa-tav'ın güney yamaçlarından geçerek Çimkent'e ardından da Taşkent'e ulaşırdı (Schuyler, 2007, s. 217). Bu yolculuk 90 gün sürmekteydi (Köse, 2017, s. 132). Flipp Nazarov ve Nikolay İlviç Potanin bu güzergâhı kullanmıştır.

Türkistan Hanlıkları'na ulaşan kervanlar, hanlıklar arasında birçok güzergâhı kullanırdı. Hokand Hanlığı'nın merkezi Fergana Vadisi ile Buhara Hanlığı'nı birbirine bağlayan iki büyük kervan yolu vardı. Güzergâh Hokand'dan başlar, Beşarık, Mehrem, Hocent, Uratübe, Zomin, Cizzak, Yeni Kurgan, Semerkant'a kadar ilerler ve Buhara'da son bulurdu. Bu yol 526 verstti. İkinci kervan yolu ise Hokand'dan başlar, Beşarık, Mehrem, Hocent, Uratübe, Djom, Ravvot, Cizzak ve Yeni Kurgan'dan ilerler ve Semerkant'ta son bulurdu. Bu yol ise 615 verstti. Güzergâh yaklaşık 20-23 gündü (Mubinov, 2021, s. 188). Buhara'dan Semerkant'a giden güzergâh Buhara'dan başlar, Mezar, Kermine, Mir, Kette Kurgan, Daul'dan sonra Semerkant'a ulaşırdı. Güzergâh toplamda 32 fersahtı (Vambery, 2022, s. 474). Semerkant'tan Taşkent'e giden güzergâh ise Semerkant'tan başlar, Yeni Kurgan, Cizzak, Çinas ve Zengi Ata üzerinden Taşkent'e ulaşırdı. Güzergâh 33 fersahtı (Vambery, 2022, s. 475). Hive ile Buhara arasındaki güzergâh, Hive'den başlar, Hanka, Şurahan, Akkamış, Töyeboun, Tünüklü, Üç-Ucak, Karakul, Buhara'da sonlanırdı. Bu güzergâh toplam 60 fersahtı (Vambery,

2022, s. 471). Schuyler, Hive'den Buhara'ya giderken Amu Derya üzerinden Üstik'e kadar akıntıya karşı botlarla gidildiğini belirtir. Amu Nehri'nin akıntısı oldukça güçlü olduğundan dönüş yolculuğu daha kısa sürerdi. Buna bağlı olarak Schuyler, Buhara ve Hive arasındaki yolun 350 mil olduğundan ve 17 gün sürdüğünü söylemektedir (Schuyler, 2007, s. 218).

#### 2.4. Seyyahların Yol Güzergâhları

**Tablo 2. 3** Seyyahların yol güzergâhları

SEYYAH	GİDİŞ	DÖNÜŞ
<b>Poruçik Gaverdovskiy</b>	Orenburg – Guberlinskiy Dağları – Orsk Kalesi – Or Nehri – Minlibay Nehri – Ayarykbutak Nehri – Kotkan Nehri – Chiderkatkan Nehri – Irgız Nehri – Baban Bozkırı – Zhailgan/İrkuş Gölü – Biryukul Gölü – Karakul Gölü – Tallykul Gölü – Baybichakul Gölü – Parchakum Çölü – Kotorlykum Kumları – Muzbil Bozkırı – Kaynar Dağları – Kchiparchakum Çölü – Mansur Ovası – Kuşmurun Dağı – Syrparchakum Çölü	Kchiparchakum Kumları – Kaynar Dağları – Muzbil Bozkırı – Parchakum Kumları – Karamul Dağları ve Turgay Nehri – Khochzhakun Gölü – Tilkara Nehri – Kungurtubya Dağı – Irgız Nehri – Karadyur Dağları – Atamkul Gölü – Kamyshakly Nehri – Or Nehri – Bazabikya Geçidi – Minlibay Nehri – Orsk Nehri – Orenburg - Petersburg <sup>2</sup>

<sup>2</sup> Bahsi geçen bölge isimleri harita üzerinde bulunmadığından, isimler Kiril alfabesinden Latin alfabesine çevrilip, direkt yazılmıştır.

**Tablo 2. 4** Seyyahların yol güzergâhları

<b>Flipp Nazarov</b>	Omsk – Petropavlovsk Kalesi – Kırgız-Kaysak Bozkır – Korotumar Bölgesi – Kuktirek Menzili – Yuskamış Menzili – Saragaç – Çağlinka Deresi – ÇubarAygır Menzili – Maşak Kamış Menzili – Tetenbet Karasu Menzili – Tur Aygır Menzili – Karabatır Çuka Bölgesi – Dombrala Menzili – Kuçak Menzili – Yanşıkun Nehri – Ayartau Menzili – Çiti Kongur – Kumlu Tepe – Kulan Etmes Menzili – Çu Nehri – Suzak Şehri – Çulak Aşu Menzili – Arastan Tau Dağı – Çimkent Şehri – Kozıgurt Dağı – Karakamış Deresi – Hocend Dağı – Sırderya Nehri –Hokand – Margilan – Andican – Oş – Yangi Kurgan – Sırderya Nehri	Hokand – Öretepe – Şaydam Kasabası – Mullamir Kasabası – Kındırtau Dağı – Gangara Nehri – Piçket – Çirçik Nehri – Taşkent – Çimkent – Karatu Dağı – Suzak – Çu Nehri – Uvanas Menzili – Sarısu Nehri – Kulan Etmes Deresi – Tair Bergen Menzili – İsim Nehri – Dambralı Menzili – Petropavlovsk Kalesi
<b>Nikolay Muraviev</b>	Tiflis – Sagala – Tausk – Elisabetopol – Turgan – Kur - Eski Shamakha – Glubokaya-balka – Arbat Kalesi – Bakü – (gemi ile) Sara Adası – Ak-Tepe – (gemi ile) Gümüş-Tepe – Gürgen Nehri – Hassan – Nafta Adası – Krasnavoda Körfezi – Suji Kabil –Kasil Aiyag Tepesi – Siuli Kuyusu – Damurjam Kuyusu – Kuli Dariya/Aji Kuyusu Gölü – Sare Baba Sıradağları – Tuar Kuyusu – Dirin Kuyusu – Kasagli Kuyusu – Besh Dishik Kuyusu – Ak Saray Kanalı – Hive	Yal Kaldi – Buz Hoiman Kanalı – Ak Nabat Kuyusu – Dali Kuyusu – Tongra Kuyusu – Tuar Kuyusu – Bakü - Kalisin İstasyonu – Kuba – Derbent – Bakü - Tiflis

**Tablo 2. 5** Seyyahların yol güzergâhları

<b>E. K. Meyendorf</b>	Orenburg – Cara-boutak – Bassagha Tepeleri – Koubleili Temir Nehri – Moussevil Tepeleri – Mugajar Dağları – Khodja-Koul Gölü – Coul-Koudouk – Borzouk Kumulları – Sari-boulak Tepesi – Akhchekoudouk – Derman-bachi /Termembes – Karakum Çölü – Sarit-chaghanak Deresi – (yeniden) Karakum Çölü – Camechlu-bach – Sır Derya Kıyıları – Quvan Derya – Boukhan Kuyusu – Bech-boulak/Bukboulduk – Kapkantach – Batkak-coum Kumları – Karaağaç – Ağatma – Buhara	Dönüş güzergâhı hakkında bilgi bulunmamaktadır.
<b>Nikolay Ilviç Potanin</b>	Omsk – Semipolatinsk – Irtış Nehri – Kıraç Bozkırı/Betpak Dala Çölü – Çu Nehri – Karakol Gölü – Çolak Korgan – Çolak Atau Menzili – Cırık Korgan Köyü – Karatu Dağı – Mın Bulak Menzili – Arıs Nehri – Çimkent– Kazıkurt Ata Dağı – At Bulak Menzili – Keles Deresi – Kara Kamış Deresi – Taşkent – Salarka Nehri – Kara Tübe Köyü – Kreyuçi Köyü – Kreyuçi Şehri – Samgar Köyü – Kamış Korgan Köyü – Sır Derya Nehri – Karapolyası Köyü - Hokand	Kandırtau Dağı – Şaydam Köyü – Mulamir Mezrası – Telyau Korgan Köyü – Kara Kitay Korgan Köyü – Karasu Köyü – Taşkent – Çolak Korgan Köyü – Çu Nehri – Tokrau Nehri – Karkaralinsk Dağı – Semiyarsk ileri Karakolu
<b>Alexander Burnes</b>	Pencap – Lahor – Chenab Nehri – Peşaver – Kabil Nehri – Kabil Şehri – Kunduz – Belh – Karşi – Buhara – Zerefşan – Kohik – Karakol – Eski Baykent – Çarçuy – Merv Irmağı – Merv – Meşhed – Gürgan – Mazenderan – Tahran (Köse, 2007, s. 10-11).	

**Tablo 2. 6** Seyyahların yol güzergâhları

<b>Joseph Wolff</b>	Southampton – London – Cebelitarık – Tunus – Zemra Adası – Pantaleria Adası – Napoli Botanik Körfezi (Botany Bay of Naples) – Malta – Atina – İberyâ – İzmir – Çanakkale – İstanbul – Trabzon – Gümüşhane – Bayburt – Erzurum – Dehli Baba – Kara Klesea – Kolassur – Utsh-Kelesea (Üç Kilise) – Awajick – Karaine Köyü – Sohr-Abad – Tashwish – Tawsaj – Tabreez – Tebriz – Seydabad – Tekmetash – Siyadehen – Kasween – Tahran – Horasan – Meşhed – Darey Khar – Lasgerd – Surk-hak – Aghwan – Damghan – Sharoot – Miyamey – Miyandasht – Abbas-Abad – Massenân – Meher – Khosroejerd – Sebzawar – Safran – Germ-ab – Nishapoor – Kadamgah – Shereef-Abad – Askerea – Meşhed – Jehaar Gunbaz – Rabat Mahal – Karagosh – Abe-Sherok – Gonbazli – Merv – Kalja – Rafitak – Jehaar-Joo – Buhara.	Dönüş güzergâhı hakkında bilgi bulunmamaktadır.
<b>Petr Ivanoviç Demezov</b>	Orenburg – Orsk – Ori – Lüthubay Deresi – Kamışaklı Deresi – Yungabar Deresi – Kamışlı Deresi – Kunali Gölü – KunaliDağları – Şulak Cedi-Sor – Tuz Gölü – Ulukırgız Gölü üzerinden Kildisar Gölü – Mulbiz Ovası – Kuvan Derya – Yanı Derya – Sayrunbay Guli Yolu – Bukan Ovası – Bukan Dağları – Tübelik Ovası –Yaman Kızılkum – Buhara	Yaman Kızılkum – Tübelik Ovası – Bukan Dağları – Bukan Ovası – Sayrunbay Guli Yolu – Yanı Derya –Kuvan Derya – Mulbiz Ovası – Ulukırgız Gölü üzerinden Kildisar Gölü – Tuz Gölü – Şulak Cedi-Sor – Kunali Dağları – Kunali Gölü – Kamışlı Deresi –Yungabar Deresi – Kamışaklı Deresi – Lüthubay Deresi –Ori – Orsk – Orenburg

**Tablo 2. 7** Seyyahların yol güzergâhları

<b>Ivan Viktoroviç Vitkeviç</b>	Orsk – Irgız – Kalakayçı- Barbi Gölü –Muzbil Ovası/Kara Kum – Syr Nehri – Kuvan Nehri – Yana/Kyzyl Nehri – Aigyr Bulak – Bala Karak - Buhara	Kuvan Nehri – Syr Nehri – Irgız - Orsk
<b>J. P. Ferrier</b>	Sheraban – Kuzil Robot – Kanaki – Kusra Shireen – Serpeul – Karund – Haroon-abad – Mahed-asht – Kermanshah – Besitoo – Sannah – Kungawar – Sahadabad – Hamadan – Bibik-abad – Zereh – Noovaran – Shemereen – Koshgek – Khanabad – Rabat Kerim – Teheran – Hissar-Emir – Eywane- Keij (ya da Heivanak) – Kishlak – Deh-nemuck – Lasjird – Semnoon – Aheeyon – Goocheh – Damghan – Deh-mollah – Shah-rood – Meyomeed – Miyane-Dasht (Ferrash- abad olarak da isimlendirilmektedir.) – Abbasabad – Muzeenoon – Mehr – Subzawar – Zaffouroonee – Nishapoor – Derrood – Turgoveh – Meshed – Turokh – Sangbut – Hedireh – Mahmoodabad – ToorbutSheikhJamee – Kariz – Kussan – Rosanuck – Shekwab-mimizak – Herat – Purwana – Kooshk- robot – Kooshk-assaib – Chingoorek – Turchikh – Mingal – Mourghab – Kaleh-Weli – Charchembeh – Kaissar – Meimana – KaffirKaleh – Rabat Abdullah Khan – Shibberghan – Andekhooye – Akhcheh – Meilik –	Girishk – Nigiari – Mianpushteh – Benader Kalan – Hazar-juft – Girishk – Zirek – Biabanak – Paiwuk – Washeer – Koh i Duzdan – İbrahimi – Shiaguz – Khoormalek – Furrah – Kariz-makoo – Khoospas – Khash – Shah- aziz-Khan – Shaaboo- thaleb (ya da Derwazeh) – Helmund – Gooljin – Jehanabad – Jelalabad – Sekooha – Ser Jadda – Zerdabad – Noorroozabad – Laush-jowaine – Furrah – Khosh-ava – Jeja – Subzawur (Sebzar olarak da adlandırılır.) – Adreskan – Chabith – Roouz-bagh – Herat – Shekwan – Kussan – Kariz – Toorbut Sheik Jam – Mahmoodabad – Hadeerah – Sangbut – Meshed – Sherifabad – Kadum-gah – Nishapoor – Zafffouroun- ee – Subzawar – Mehir – Muzeenoon – Abbasabad – Meyomeed – Shah-rood – Deh Mollah – Damghan – Goosheh – Aheeyon – Semnoon – Lasgird – Deh- nemuck – Kishlak – Eywane- Keif – Khatoorabad – Teheran

**Tablo 2. 8** Seyyahların yol güzergâhları

	Balkh – Mazar – Khulm – Heibak – Korram – Kartchoo – Dehas – Sirpool – Boodhi – Div Hissar – Singlak – Kohistani-baba – Deria-dereh (DerehMustaphaKhan olarak da isimlendirilmektedir.) – Zerni – Abirevan – Narbend – Tarsi – Herat – Shabith – Adreskan – Kash-jaberan – Shah-jehan – Ab-Kourmeh – Giraneh – Gurm-ab – Shahguz – Haji-İbrahimi – Washeer – Mahmoodabad– Girishk – Khak-i choupan – Khoosk-i Nakood – Haouz – Kandahar	
<b>Hormoz Kazemighalingieh</b>	Hazret-i Abdülazîm Zaviyesi – Pelaşt – Eyvankeyf – Gişlak - Deh Nemek – Lascerd – Simnan – Ahovangoşe – Devletabad – Damoğan - Deh Molla – Bistam – Rahmetabad – Miyami – Miyandeşt – Abbasabad – Mezinan – Mehr – Sebzevar – Zafaraniyeh – Hüseyinabad – Nişabur – Kademgah – Şerifabad – Meşhed - Hıdır Bey Kalesi – Ğorgun – Çahargombed – Munzuran – Şorlug – Serahs – Merv – Çarçuy – Karagöl - Buhara.	İslam – Beykent – Karagöl – Amuderya – Çarçuy – Repetek - Orag Hace? – Serahs – Şorlu – Çahargombad - Erzi-egdes – Mozduran – Meşhed – Şerifabad – Nişabur – Sebzevar – Sudher – Mezinan – Abbasabad – Miyandeşt – Miyami – Şahrud - Deh Molla – Damgan – Devletabad – Simnan
<b>Henri De Coulibouf De Blocqueville</b>	Tahran – Çetinâbâd Köyü – Tuanekif Köyü – Kışlak Köyü – Dehinesek (Tuz Köyü) Köyü – Laskerd Köyü – Semnan Şehri – Gonch – Devletâbad Köyü – Damgan Şehri – Deymolla Köyü – Şahrud – Miamey – Abbasâbâd Köyü – Mazinan – Maire –	Kocakum – Kurttepe – eski Sarak – Çeşme – Meşhed – Tahran.



**Tablo 2. 9** Seyyahların yol güzergâhları

	Sebzevar – Safran Köyü – Nişapur – Kademgah – Şerifâbâd Köyü – Meşhed – Serbend – Tecen Nehri – Kurttepe – Kocakum – Mürgab Nehri – Esir alındı	
<b>Arminius Vambery</b>	Tahran – Mazenderan – Zir Ab – Heft-Ten – Sari – Karatepe – Aşurada – Gümüştepe – Etrek – Hive – (hoca) – Hanka – Tünüklü - Ademkırılğan – Medemin Bulak – Zerefşan Nehri – Buhara – Mezar – Çölmelik – Kermine – Karasu – Dual – Semerkant – Karşi – Ceyhun – Kerki – Mezar – Zeyd – Andhoy – Meymene – Narin – Çiçektû - Bala Murgab – Telhgüzar Dağları – Makas – Alvar – Serçeşme – Kerah – Herat – Nukre – Kale-i Seferhan – Rozered ? Sebeşir – Kuhsan – Şehr-i Nev – Feriman – Şeriabad – Kademgah – Nişapur – Sebzvar – Mezinan – Kuşe – Ahuan – Damgan – Semnan – Lascerd – Dehnemek – Havar Geçidi - Tahran	
<b>Eugene Schuyler</b>	Peterssburg – Moskova – Saratof - Krasni Yar – Uralsk - Orenburg – Orsk – Kazala – Karabutak – Irgız - Karakum Çölü – Perovvski – Yülek – Savran – Türkistan – Taşkent – Çinaz – Cizak – Semerkand – Urgut – Semerkand – Hocent – Pisket - Kurama – Hokand – Haykovar – Aandican – Uş – Aravan – Margelan – Buhara – Kermine - Şirin Hatun – Kettekurgan – Taşkent - Evliya Ata - Isık Göl –	

**Tablo 2. 10** Seyyahların yol güzergâhları

	Yedisu – Sergiopol – Almatı – Semipalatisk – Petropavlovsk – Troitsk – Orenburg – Samara – Saratof – Petersburg	
<b>Frederick Burnaby</b>	Londra – Berlin – Petersburg – Orenburg – Rajsk – Penza – Samara – Orenburg – Orsk – Kazalı – Kalenderhane – Jana Derya – Ürgenç – Hive - Petro Aleksandrovska – Orenburg – Uralsk	
<b>Mehmet Emin Efendi</b>	Dersaadet – Poti Limanı – Tiflis – Gence – Şirvan – Badıkuy – Krasnovodsk – Hasan Kuli – Etrek Nehri – Gümüštepe – Etrek Nehri – Mugan Çölü – Buğdaylı Kuyusu – Boğan Su Yatağı – Koviye Burnu (su yatağı) – Yedi Şur – Küçük Balkan Dağları – Çalikuşlu Kaya – Lame Burnu – Akdam – Cebel-i Ata – Balkan Dağlarının kolu olan Arkım ve Koşa Çolpa Dağları – Kara İman, Taze Urfa, Köhne Urfa yolları üzerinden Atanak Yolu – Koşuh – Uzun Kuyu – Kopul Deryası (göl) – Bütün Dağ – Balıklı – Köhne Ürgenç – Hilalli Kalesi – Taşhavuz Kalesi – Çağatay Kalesi – Şahabad Kalesi – Yeni Ürgenç Kalesi – Gaziabad Kanalı – Hive.	Aleksandr Petrovsk – Taşkent – Hokand – Kaşgar – Hindistamn – İstanbul.
<b>Gabriel Bonvalot</b>	Moskova – Nijniy Novgorad – Perm – Yekaterinburg – Tjumen– Omsk – Baraba Bozkırı – Semipalatinsk – Seriopol – Kopal – Çingil – İli Irmağı – Vernoye – Çu – Pişpek – Çırçık – Taşkent – Çinaz – Saraylık – Cimbay –	Dönüş güzergâhı hakkında bilgi bulunmamaktadır.

**Tablo 2. 11** Seyyahların yol güzergâhları

	Zerefşan Vadisi – Semerkand – Beglemiş – Taşlık – Karşi – Şehr-i Kent – Yusuf kuyuları – Yusuf-Sardaran – İspantonda – Yakub-Ata – Kilif – Çuşka Guzar – Domuz Geçidi – Şirâbâd – Şehr-i Samâne – Kerkis – Patta Kisar – Tirmiz – Şirâbâd – Sayrab – Guzar – Karşi – Şehri Sebz – Çim – Kitab – Semerkand	
<b>Jules Joseph Leclercq</b>	Odesa – Batum – Tiflis – Vladikafkas – Piatigorsk – Kislovodsk – Tiflis – Bakü – Uzun Ada – Amu Derya – Buhara – Semerkant – Registan – Semerkant – Çisak – Hoçent – Margellan – Kokand – Taşkent – Merv – Gök Tepe – Bami – Kızıl-Arba – Uzun Ada – Bakü – Tiflis – İstanbul – Sofya – Belgrad – Viyana	Dönüş güzergâhı hakkında bilgi bulunmamaktadır.
<b>Sven Anders Hedin</b>	Stokholm – Petersburg – Krasnovodsk – Merv – Çarçu – Buhara – Semerkand – Taşkent – Andican – Taldık Geçidi – Alai/Kızılısu Vadisi – Tang Burnu – Tiyanşan – İrkeştan – Yarkent Derya Tarım nehri – Yangı Göl Taklamakan Çölü – Çeçen Derya – Lop Çölü – Ulu Göl – Gobi Çölü – Leolan	Dönüş güzergâhı hakkında bilgi bulunmamaktadır.

### 3. SEYYAHLARIN KERVAN YOLCULUĞUNDA YAŞADIĞI ZORLUKLAR

#### 3.1. Coğrafya ve İklim

İran'ın Horasan bölgesinden başlayan Türkistan, Kuzey Afganistan dâhil Pamir ve Hindukuş-Kunlun Dağları'nın kuzey eteklerinden Çin'in Tun-huang bölgesine kadar uzanan, buradan Mançurya'nın batısına varan, Moğolistan'la birlikte Güney Sibirya'nın tamamını içine alan, batıda Ural Dağları ile Volga Irmağı'nın Hazar Denizi'ne vardığı noktaya kadar devam eden büyük bir alanı kapsamaktadır (Taşağıl, 2012, s. 556).

Türkistan'da birçok su kaynağı mevcuttur. Ancak bölgenin su kaynakları genel olarak beş ana nehir havzasından oluşmaktadır; Amuderya, Sirderya, Balkaş-Alakol, Obi-İrtiş ve Ural. Amuderya ve Sirderya havzalarının suları Aral Gölü'ne; Balkaş-Alakol'un suları Balkaş Gölü'ne, Ural'ın suları Hazar Denizi'ne, Obi-İrtiş'in suları ise Arktik Okyanusu'na dökülmektedir (Sarıkaya ve Öztopal, 2019, s. 30).

Amuderya, Pamir ve Hindikuş Dağları'nın birleştiği yerde, 4950 metre yükseklikteki kaynağından Aksu adı altında doğarak batıya doğru devam eder, kuzeyden, başlıca Pamir Vahan suyu, Kızılsu, Kafirnihan ve Surhan, güneyden Köçesu kollarını alarak Kunduz-Belh doğrultusunda kuzeybatıya dönmektedir. Bu dönüşten sonra bazen çöller ve bozkırlar içinde, herhangi bir kol almadan kuzeybatı yönünde devam eder, sonunda çeşitli kollara bölünerek Aral Gölü'ne ulaşmaktadır. Bu nehir 2540 kilometre uzunluğundadır (Esin, 1991, s. 98). Spalding'in tanımına göre; 400 verstlik bir mesafe boyunca hanlığın yerleşik alanlarını sulayan Amuderya, Aral Gölü'ne dökülmeden önce birkaç kol oluşturur. En fazla suya sahip olan kol 280 ile 420 yarda genişliği ve ortalama 28 fit derinliği ile Oulkoun'dur. Çubuğun derinliği yalnızca 2 ya da 3 fittir, bu en derin kol olmasına rağmen burada dahi seyrüsefer için zorluklar çıkmaktadır. Amuderya'nın Kongrad ve Bent arasındaki genişliği 90 ila 140 yarda arasındadır. Nehir aşağılara indikçe genişliği artmakta ve yer yer 500 ila 1.000 yarda arasında bir genişliğe ulaşmaktadır. Ortalama derinliği ise 15 ila 20 feet arasındadır (Spalding, 1874, s. 179-182). Muravyev, seyahatnamesinde yerlilerin Amuderya hakkında verdiği bilgilere yer vermiştir. Bu bilgilere göre nehrin bir tarafındaki adam, karşı taraftan zorlukla ayırt edilebilmektedir. Nehrin büyüklüğü insan sesinin ulaşabileceğinden iki kat daha geniştir. Zira bir kişi nehrin karşı kıyısındaki biriyle konuşmak istediğinde ancak nehrin ortasındaki üçüncü bir kişinin aracılığıyla iletişim kurabilmektedir. Bu bilgiyi göz

önünde bulunduran Muravyev, nehrin Hive'deki genişliğinin 600 fit olduğunu düşünmektedir (Muraviev, 1871, s. 103).

Kervanların Amuderya'dan geçiş yöntemi oldukça farklıydı. Zira nehrin taşıdığı büyük miktardaki kumlar neredeyse her gün yatağının değişmesine neden olmaktadır (Bonvalot, 2015, s. 118). Öte yandan Mayıs'tan Haziran'a ve Temmuz'dan Ağustos'a olmak üzere yılda iki kez taşkın gerçekleşirdi. Aralık sonunda veya Ocak başında donan nehrin buzları ise Şubat ayında kırılırdı. Yalnızca kıyıya yakın yerlerinde donduğu yıllar da olmuştu (Spalding, 1874, s. 179-180). Bonvalot, yağmur mevsimi olmadığı zamanlarda dahi nehrin sularının saatte dört kilometre hızla aktığını belirtir (Bonvalot, 2015, s. 118). Böyle bir durumda köprü ya da bir geçit vasıtasıyla karşıya geçmek imkânsız hale gelmekteydi. Bu nedenle yolcuların nehirden güvenli bir şekilde geçişini sağlamak için oldukça farklı bir geçiş sistemi kurulmuştu. Nehirden karşıya geçmek için dipleri düz dört büyük sal kullanılmaktaydı. Tecrübeli atlar, sahiplerinin bir işareti ile sala hemen geçerken, henüz bu geçişe alışkın olmayan genç atlar suya girmeyi reddederdi. Böyle bir durumda at sahipleri atın sala geçmesi için sesle, hareketle ve sağrılarına vurdukları kamçı darbeleriyle ilerlemeye zorlar; iki adam atı dizginlerinden çekerken, diğer ikisi arkasından iterdi. Ancak at tüm bu zorlamalara rağmen hareketsiz kalmaya devam ederdi. Nihayetinde atlar bu zorlamalar karşısında inadına yenik düşerek karşı kıyıya geçmekten başka çare bulamazdı. Sürekli nehrin karşı kıyısına gidip gelen atların yorgunluktan kaburgası ortaya çıkardı. Bu yorgunluğu azaltmak için salların arkasında dört kürekçi, ilkel dümenleri kullanırdı. Bu yöntemle kervanın karşıya geçmesi iki gün sürerdi. Bu geçiş yöntemi için bir ücret ödenmekteydi. Ücret karşıya geçecek eşyaların cinsi ve ağırlığı ile belirlenirdi (Bonvalot, 2015, s. 118-122). Burnes, bu geçiş esnasında çok defa yerel tüccarların yolculardan fazla ücret aldığından bahsederek bizzat başından geçen durumu şu şekilde aktarmıştı:

*Yolculuk için gemiye binmeye hazırlanıyor iken, daha önceden birçok kez delilleriyle kanıtlanmış olan, yerel tüccarların alçaklığına şahit oldum. Teknemizi karşıya çekmek için at yoktu ve bize, onları kiralamamız önerildi; masrafi paylaşmamıza katkıda bulunacağı için, bundan mutluluk duyacağımızı söyleyerek parayı vermek için hazırlandım. Cevap tatmin edici olmadı, çünkü bizden hepsini ödememizi istediler; 3000 tilla tutarındaki mala sahip olan tüccarlardan birisi ve rupinin dörtte birlik miktarı kadar mala sahip olmayan her kişi ödemeyi paylaşmasına rağmen bu öneriyi reddettik ve at olmadan gemiye bindik.*

Bu durum üzerine Burnes, at olmadan Amuderya'nın karşı kıyısına güvenli bir şekilde geçmiştir (Köse, 2017, s. 73).

Sırderya Nehri, Kırgızistan'dan doğan Narın ve Karaderya ırmaklarının birleşmesiyle ortaya çıkmıştır. Nehir, 2.212 kilometre uzunluğa sahiptir; Narın ırmağıyla beraber bu uzunluk 3.109 kilometreye ulaşmaktadır. Havzasının alanı 219.000 kilometrekaredir. Nehir Kırgızistan'dan başlar ve Tacikistan, Özbekistan ve Kazakistan'dan ilerleyerek Aral Gölü'ne ulaşmaktadır. Sırderya, Kırgızistan'dan ayrıldıktan sonra Fergana vadisine ulaşmaktadır. Bu bölgede en önemli kolları Kasansay, Gavasay, Çaadaksay, İsfayramsay, Soh, İsfara çaylarıdır. Sırderya, Fergana'nın ardından Ferhad Dağları'nı aşarak kuzeybatıya döner. Angren, Çirçik, Keles ve Kazakistan'da Arıs kollarını alır. Nehir, kar sularıyla beslendiği Mart – Nisan aylarında en yüksek seviyeye ulaşmaktadır. (Gedikli, 2014, s. 82-83). Kış aylarında nehir donmakta ve geçiş için oldukça tehlikeli hale gelmektedir. Meyendorf, donan nehirden geçerken bir devenin ağırlığıyla buzı kırdığını, devenin zorlukla sudan çıkarıldığını ifade etmiştir. Kazaklar develerin kaymasını önlemek amacıyla saz demetlerini yakıp küllerini buzun üzerine serpmişlerdir (Meyendorf, 1840, s. 24-25).

Bu nehirden geçilmesi için Amuderya'da olduğu gibi nakliye işini özel şahıslar icra etmekteydi. Bu geçişlerde genellikle işletmeci yararına geçiş vergisi alınırdı. Vergi yaklaşık 15 kişi olan nakliyeciler tarafından toplanırdı. Geçiş, altı düz ve büyük gemilerle gerçekleşirdi. Gemide kürek ve dümenin yerine üç ya da daha fazla sayıda at kullanılırdı. Atlar, yelelerinden iplerle geminin burun tarafına bağlanırdı. Atların biri geminin burun kısmının ön tarafına diğer ikisi de yan taraflarına yerleştirilirdi. Bu atlar geminin burun tarafında oturan insanlar tarafından yönlendirilirdi. Geniş olan ve çok hızlı akan bu nehirde atlar ağır yükler taşımaya rağmen Amuderya Nehri'ndeki atların aksine hiç yorgunluk hissetmemekteydi (Koç, 2015a, s. 177-178). Flipp Nazarov bu geçiş sürecini detaylı bir şekilde aktarmaktadır:

*Küçük bir kasaba olan Kamiş Kurgan'ın karşısında durarak, bir pınarın yakınında geceledik ve ertesi gün artık 150 sajen genişliğinde olan Sırderya Nehri'ne gittik. Oranın geçişine balık havuzuna benzeyen ve içine 70 kadar devenin sığıldığı büyük gemiler kurulmuştu. Sığıktan ötürü bu gemiler kıyının yakınına yaklaşamıyorlardı. Bu yüzden biz de develeri sığ yerlerden geçirerek gemilerin yanına götürmek zorunda kaldık. Sonra da insanların yardımıyla onları sürükleyerek bir gemiye çıkardık. Atlarımız ise nehri yüzerek geçtiler. Bu geçiş bize ziyadesiyle tuhaf geldi: balyalarla develerin gemiye sokulmasıyla birlikte Hokandlılar beşer tane gem vurulmuş atı yelelerinden her bir geminin dayanağına bağladılar. Onlardan iki tanesi burun tarafına, iki tanesi kış tarafına ve bir tanesi de arkadan dümenin yerine bağlanmıştı. Bu atlar kürek vazifesi görerek ve gemiyi kendileriyle birlikte çekerek yüzmeye başladılar. Her bir atın yanına özel bir kişi*

*koyulmuştu. Bu şahısların görevi atların hepsinin bütün olarak eğik akımda gitmeleri için hareketleriyle onlara yön vermektir. Gemi kıyıya yanaştığında atları çözdüler ve sahile çıktılar. Nehrin süratine ve yükün ağırlığına rağmen, onlarda hiçbir yorgunluk göremedik. Bu geçiş esnasında 20 Hokandlı nöbetçi bulunduruluyor. Bizi bu geçişte Hokand Han'ı tarafından gönderilen bir bürokrat karşılığında dolayı geçiş yapan kervanlardan mutat şeklinde alınan vergiyi ödemedik. (Koç, 2015a, s. 119).*

Doğu Türkistan'ı Batı Türkistan'dan ayıran ve kuzeybatı – güneydoğu, batı – doğu, güneybatı – kuzeydoğu yönlerinde birtakım yaylar çizen dağ sıraları kuzeyden güneye doğru şu şekilde sıralanmaktadır: Kuzeybatı – güneydoğu yönünde uzanan Tarbagatay dağları ve güneyindeki Aladağlar. Bahsi geçen iki dağın sırası Türkistan dağlarının kuzey yaylarını oluşturmaktadır. Bu dağ sıralarının güneyinde Tanrıdağları'na ait sıralar bulunmaktadır: Çungarya Aladağı, Kungei Aladağı, Terskei Aladağı, Talas Aladağı. Narin suyu ile Amu Derya'nın kaynak kısmı arasında kalan dağ sıraları (Alay dağları, Zerefşan Dağları, Türkistan dağları, Hisar dağları) Türkistan dağlarının orta yaylarını oluşturmaktadır. Altay dağları ile Pamirler çevresinde güneybatı – kuzeydoğu, batı – doğu ve kuzeybatı – güneydoğu yönünde uzanan sıralar ise Türkistan dağlarının güney yaylarını oluşturmaktadır (Ardel, 1992, s. 12-13).

Nazarov ve Potanin, dağ yolculuğunun zorluğu hakkında yaşadıkları tecrübeleri seyahatnamelerinde aktarmışlardır. İki seyyahında yolculuk yaptığı dağ Kandirtau Dağı'dır. Dağın zirvesinden geçmek zorunda kalan Potanin, dağ silsilesinin zirvesine çıkarken yolun dar, dik ve oldukça kavisli olduğundan bahsetmektedir. Potanin'in sol tarafında uçurum, sağ tarafında ise büyük kayaların eğik çıkıntıları olan dağlar bulunmaktadır. Potanin dağın betimlemesini yaparken, Nazarov, yolculuğunun sıkıntılarını aktarmıştır. Potanin Kandirtau Dağı'nı şu şekilde betimlemektedir:

*Uçurumun dibi ağaçlarla kaplıydı. Ağaçların arasından büyük gürültüyle bir pınar akıyordu. Dağın dik ve sarp yokuşundan büyük bir kaya kitlesi sarkmıştı. Büyük zahmetle dağın zirvesine çıktık ve olağanüstü derecede dik ve dar bir patikadan aşağı doğru inmeye başladık. Bu patikanın her iki tarafında da ormanlarla kaplı derin uçurumlar vardı. Patikanın yokuşlarında da çok sayıda sarkık kayalar bulunuyordu. Onlar sarplıklarıyla surları andırıyorlardı. Dağdan inerken yayan olarak gitmek ve atlarımızla develerimizi dizginlerinden tutmak zorundaydık. Fakat bütün dikkatimize ve itinaımıza rağmen atlarımız ve develerimiz birçok defa yere düştüler.*

(Koç, 2015a, s. 188-189). Nazarov, dağın zirvesine çıktıktan sonra genişliği üç çeyrek arşın olan dar bir patikadan geçmiştir. Patikanın bir tarafında dipsiz bir uçurum

bulunmaktadır. Çoğu vakit yolcular kayarak uçurumdan düşüp ölmüştür. Bu nedenle Nazarov, develeri ve atları takip ederek patikayı geçmeye çalışmıştır. Bu esnasında çıkan şiddetli gök gürültüleri ve fırtınalar geçişi zorlaştırmıştır:

*O zaman fırtına ve bir de kara bulutlardan ışıldayan şimşegın eşlik ettiği gök gürlemesinin sesleri etrafı kasıp kavuruyordu. Sanki dağlar tekrar eden ağır uğultularla sarsılıyorlardı. Atlarımız homurdanıyordı ve kulakları bükülmüştü. Kervanda bulunan Asyahılar gözyaşlarıyla Hz. Muhammed'i yardıma çağırıyordı. O zamana kadar her an karşı karşıya kalınan ölümü hor göen korkusuz Kozaklar bile gayriihtiyari bir ürpertiyle haç çıkarıyorlardı.*

Ancak Nazarov, bu dağın zirvesinden inmenin anlatılan olaya nazaran çok daha zor olduğunu belirtmiştir. Zira iniş esnasında develerinden biri yanlış bir adım atmış, göğsünü taşa vurarak ölmüştür. Atların inmesi de oldukça zordur. Yolcular dağdan kuru budaklar ve sarkan yosunları kavrayarak, taştan taşa atlayarak inmiştir (Koç, 2015a, s. 146-147).

Türkistan'ın bozkırları, güneye indikçe kırılaşmakta ve yer yer kumlu çöllere dönüşmektedir. Bu çöllerin en büyükleri Kızılkum, Karakum, Gobi, Taklamakan ve Akkum, çölleridir (Koca, 2017, s. 5). Susuzluğun hükmettiği bu çöllerde kervanların tecrübeli bir kılavuz ile yolculuk yapması zaruridir. Bu kılavuzlar çobanlıktan başlayarak avcılığa kadar hayatları boyunca çölün her karışını öğrenmiş, ardından kılavuzluk yaptıkları dönemde tecrübe kazanarak eksiklerini tamamlamışlardır. Kılavuzlar pusula kullanmak yerine geceleri "Demirkazık" isimli yıldızı yöneldikleri noktaya göre sağ omuzlarına alarak takip etmişlerdir. Gündüzleri ise tepeler, mezarlar ve su kuyuları güzergâhları üzerinde belirleyici bir işaret görevi görmüştür. Gündüzleri güzergâhtan sapma durumu yaşadıklarında geceleri yeniden Demirkazık yıldızını esas alarak doğru güzergâha girmişlerdir. Kılavuzların ıssız bir çölde yaptığı en küçük hata, dalgınlık ve basit bir sorumsuzluk tüm kervanın ölümüne neden olabilmektedir (Mehmet Emin Efendi, 1986, s. 67-68). Zira Türkistan bölgesi oldukça tezattır. Çöller yazın kavrulmakta, kışın ise donmaktadır (Zarcone, 2021, s. 4).

Türkistan'da yaz mevsiminde sıcaklıklar 40 derecenin üzerine çıkmaktadır. Yaz aylarında bölge hiç yağış almamaktadır. Nitekim şiddetli yağışlar olsa dahi yağın yağmur, kavurucu sıcaklığın altındaki toprakta kaybolmaktadır (Koca, 2017, s. 4). Kavrulan çöllerde yolculuk yapabilmeyi imkân kılan tek şey su kuyularıydı. Ancak bu kuyuların suları içmeye elverişli değildi. Kuyuların kullanıma uygun hale gelmesi için içindeki tüm suyun çekilmesi ve özellikle ilkbaharda yavaş yavaş biriken oldukça kalın



bir toprak tabakasının çıkarılarak temizlenmesi gerekmekteydi. Bu su çok kısa bir sürede acı bir tat alır, kokar ve gittikçe kötüleşirdi. Ardından böceklerle dolu koyu kırmızı bir sıvıya dönüşürdü. İnsanlar ve hayvanlar bu suyu içtikten sonra şiddetli sancı ve ishalden muzdarip olurdu (Spalding, 1874, s. 136-137). Nazarov, kervandaki kişilerin kuyudaki acı suyu içmesiyle birlikte kilo kaybı yaşadıklarından, baş ve karın ağrısı çektilerinden ve iştahlarını kaybettiklerinden bahsetmiştir. Bu kişiler ancak içtikleri ilaçlar sayesinde tedavi olabilmişlerdi (Koç, 2015a, s. 110).

Bonvalot, Karşı'den yaklaşık otuz kilometre uzaklıktaki Yusuf Kuyuları'ndan aldığı suyun durgun, çamurlu ve içine hayvan tezeği karıştığını aktarmıştır. Süzme işlemi sırasında süzgeçler hemen tıkanır, işlemez duruma gelirdi. Sular sarımtırak ve tuzluydu. Bu sudan yapılan çayın rengi kahverengine dönüşürdü. (Bonvalot, 2015, s. 107).

Burnes, Murghab yolu üzerindeki çölde mevcut su kıtlığının askeri yönden büyük bir sıkıntı teşkil edeceğinden bahseder. Zira buradaki kuyuların birbirine uzaklığı otuz altı mil olmakla birlikte su içmeye elverişsiz ve yetersizdir. Ayrıca Amuderya'dan aldığı suyunda çöldeki kuyu suyundan daha acı olduğunu belirtmiştir. Bu kalitesiz sular ciltlerinde çatlakların meydana gelmesine sebep olmuştur (Köse, 2017, s. 85-86).

Seyyahlar kuyuların çoğu zaman kurduğunu aktarmaktadır. Gaverdovskiy, bu nedenle bozkırdaki seyyahların sık sık su kıtlığına maruz kaldığından bahseder. Kılavuzun eksikliğinde gezginlerin günlerce boş yere su aramasına neden olur (Gaverdovskiy, 2007, s. 16). Bu nedenle Türkmenler, susuz kalan yolculara en ihtiyacı olduğu anda su vermenin büyük bir sevap olduğunu düşünmüştür. Bu durum için "*çölde susamış bir adama verilecek bir damla su, yüzyılın günahını paklar,*" şeklide bir Türkmen atasözü dahi vardır. Bilhassa Vambery, ciddi bir susuzluk tehlikesiyle karşı karşıyayken kervanbaşının yolculara dağıtmak için su saklaması ve herkese su dağıtması bu duruma bir örnektir (Vambery, 2022, s. 139).

Kılavuzun su temin etmediği veya yolcuları yanlış yönlendirdiği durumlarda kervanlar susuzluktan dolayı yok olma tehlikesiyle karşı karşıya kalmıştır. Mehmet Emin Efendi, kılavuzun yönlendirmesiyle çöle girdikten sonra su temin etmek için yaklaştığı kuyunun kurduğunu fark etmiştir. Bu esnada suyu tamamen tükenen seyyah, çölün ortasında bir göl görmüş, ancak suyun içmeye elverişli olmadığını anlayınca büyük bir hayal kırıklığına uğramıştır. Bu durum üzerine çölde susuzluktan ölmektense suda boğulmayı dilemiştir. Yarım saat uzaklıkta bir kuyu mevcut olsa da bu kuyuda kurumuştur.

Susuzluktan bayılan Mehmet Emin Efendi, nar tanelerinin suyunun ağzına damlatılmasıyla ölümden kurtulmuştur (Mehmet Emin Efendi, 1986, s. 108-111).

Vambery, çöle girerken üç yol arasından su temin edebileceği yolu tercih etmiştir. Çölde bir çeşmeye ulaşsa da bu suyun içilmeye uygun olmaması üzerine susuzluk çekmeye başlamıştır. Susuzluk yaşarken sanki korkunç bir ateşin bağırsaklarını yaktığını, başının ağrısından sersemleştğini ve ömrünün sonuna geldiğini hissettiğini ifade etmiştir. Nihayetinde İranlı köleler tarafından son anda ölümden kurtulmuştur (Vambery, 2022, s. 210).

Meyendorf, Çarçuy'dan ayrılmadan birkaç gün önce Karakum Çölü'nde meydana gelen trajedik bir olaydan bahsetmiştir. Ürgenç kampından seyahat eden üç kişilik bir grup yolunu kaybetmiş, tüm sularını tüketmiş, nihayetinde iki atı da susuzluktan ölmüştü. Yolcular hayatta kalmak için develerin damarını keserek kanını içmiş, etini yiyerek temel besin ihtiyaçlarını karşılamış ve bu şekilde Çarçuy'a ulaşmıştı. Meyendorf, susuzluktan bitkin bir hale düşmüşken az önce bahsedilen deve ve atların iskeletlerini görmüştür. Bu olayların sıklıkla meydana geldiğini bahsetmiş ve Ürgenç Han'ın çöle en son yürüyüşünde adamlarına su sağlamakla yükümlü olan iki binin üzerinde devesini kaybettiğini aktarmıştır (Köse, 2017, s. 81).

Susuzluk tehlikesinden sonra çölde meydana gelen diğer bir tehlike ise kum fırtınalarıydı. Yaz aylarında sık sık esen sıcak, kuru, kara rüzgârları bazen boraya dönüşmekte ve etrafı toz duman içinde bırakmaktaydı (Koca, 2017, s. 4). Meyendorf çölde yolculuk yaparken fırtına aniden şiddetini arttırmıştı. Kumlar kasırgalar halinde yükselerek, her yere nüfuz etmişti. Çöldeki kum fırtınalarından korunmak amacıyla yapılan gözlükleri kullansa da bunun çok az faydası olmuştu. Yolcuların gözleri bu kumlar nedeniyle iltihaplanmıştı. Şiddetli kum kasırgaları sebebiyle hiçbir şey görünmemekte, kılavuzlar yolu bulamamaktaydı. Bu esnada Buhara'dan gönderilen bir atlı, kervan içerisinde bir Rus kölenin gizlenip gizlenmediğini kontrol etmek için geldiğinde, Meyendorf ve yolcular bu kişiyi kendilerine kılavuzluk yapması için kafasına tabanca dayayarak zorlamıştı. Bu tehdit karşısında görevlinin kılavuzluk yapmaktan başka çaresi kalmamıştı (Meyendorf, 1840, s. 71).

Kum fırtınalarına maruz kalan seyyahlardan biri de Sven Anders Hedin'di. Hedin, kum fırtınasına yakalanınca kervandan uzaklaşmış, korunmak için uygun bir yer bulamamış ve ilerleyememiştir. Ona göre fırtına yoğun kum bulutları kaldırmıştı, beş adım

mesafede olanları görmek mümkün değildi. Kum gözlerine, ağızına ve burnuna girmiş, neredeyse boğulacak hale gelmişti. Bu nedenle yüzünü elleriyle örtmüş, arada nefes alabilmek için fırtınanın esen tarafına arkasını dönerek beklemiştir. Kasırgalar hızlı bir şekilde birbirini takip ettiğinden kasırganın, kendisini bir yoğun akıntı içinde döndürdüğünü zannetmiştir. Bir müddet boğulma tehlikesi yaşadktan sonra geceyi bulunduğu yerde geçirmek zorunda kalmıştır (Hedin, 2021, s. 168).

Vambery ve yolcular fırtına yaklaştığı anda kervanbaşının talimatıyla develerden inmiştir. Kum fırtınasının yaklaştığını hisseden develer bağırarak dizlerinin üzerine çökmüş, uzun boyunlarını yere uzatarak kafalarını kuma gömmeye çalışmışlardır. Bu esnada yolcular sanki bir duvarın arkasındaymış gibi develerin arkasına uzanmıştır. Vambery, fırtına başladığı andan itibaren tene değen ilk kum taneciklerinin sanki ateş parçacıkları yağıyormuş gibi hissedildiğini aktarmıştır. Eğer altı mil daha çölün içindeyken bu fırtınaya maruz kalınsaydı tüm kervanın yok olacağını ifade etmiştir. Fırtına sonunda, bulunduğu yerde, üstlerini iki parmak kalınlığında kum kaplamıştır (Vambery, 2022, s. 208).

Kum fırtınaları, araba yolculuğunda dahi tehlike teşkil etmektedir. Nitekim Jules Joseph Leclercq, arabada kum fırtınasına yakalanarak zor anlar yaşamıştır. Fırtınanın oluşturduğu devasa toz bulutu her tarafı karanlığa bürümüştür. Leclercq, arabanın içerisinden ne yolu ne de atları görebilmiştir. Kumlar fırtınasının etkisiyle arabanın içerisine girmiştir. Atlar tepeden tırnağa bembeyaz toza bürünmüştür. Görmek, nefes almak, boğazı temizlemek için öksürmek mümkün değildir. Göğsü daralan Leclercq, gittikçe ölüme yaklaştığını hissetmiştir. İçgüdüsel olarak arabanın içine uzanmış ve atlara arkasını dönerek beklemeye başlamıştır. Leclercq, kumların ceketinin cebindeki cüzdanın içine kadar girdiğinden bahsetmiştir. Fırtına yaklaşık üç saat sürmüştür. Büyük bir felaketten kurtulan Leclercq Türkistan'daki Müslümanlardan öğrendiği üzere Allah'a şükretmiştir (Leclercq, 2015, s. 154).

Sert bir kara iklimi hüküm süren Türkistan'da kışlar dondurucu soğuklarla, fırtınalı geçmektedir. Sıcaklık -50 dereceye düşmektedir. Her yer kalın bir kar tabakasının altında kalmakta, şiddetli soğuklar hayatı zorlaştırmaktadır. Zira hayvanlar, soğuktan ve açlıktan kitleler halinde telef olmaktadır (Koca, 2017, s. 4). Burnaby, Türkistan'daki bu şiddetli soğuğu şu şekilde betimler:

*Kazak bozkırı soğuğu, dünyanın herhangi bir yerinde, hatta kutup bölgelerinde bile görülmemiştir. Eğer Hive'ye ulaşmak istiyorsam, yüzlerce*

*mil boyunca uzanan karı, tuz göllerini ve saksaul denen bir çeşit dikenli bitki dışında hiçbir şeyin bulunmadığı devasa genişlikteki bozkırı at sırtında geçmem gerekiyordu. Avrupalılar, Asya'nın bu bölgelerinde rüzgârların nasıl olduğunu bilemezler. Daha doğu rüzgârlarından şikâyetçi oluyorlarken, tüm gücüyle esip gürlediği ülkelerde rüzgârın nasıl olduğunu hayal bile edemezler. Çünkü orada şiddetini dindirecek ılık bir okyanus, yönünü kontrol edecek tek bir ağaç, tepe ya da dağ bulunmaz. Rüzgâr, bu yerlerde kar ve tuz kaplı yollar üzerinden sürekli eser. Yollardaki tuzları kaldırıp kendine katmasıyla, maruz kalanların yüzlerini keser. Bu his, bir tıraş bıçağının kenarına dokunma hissinden başka hiçbir hisle karşılaştırılmaz. (Burnaby, 2021, s. 19-20).*

Hedin, soğukların geceleri tahammül seviyesini daha da aştığını belirtir. Ağzından çıkan buharın hemen donduğunu, boyun şalının sakalına ve burnuna yapıştığını, gözlerini açıkta bırakmanın oldukça zor olduğunu anlatır. Zira şiddetli poyraz gözleri yaşartmakta, bu yaşlar da soğğun etkisiyle donmaktadır. Öte yandan kirpiklerin üzerinde biriken buzların hemen silinmesi gerektiğini de söylemektedir (Hedin, 2021, s. 142).

Potanın, soğuktan kötü şekilde etkilenen bir kervanın durumunu aktarmaktadır. Taşkent'ten yola çıkan kervan Semipolatinsk'e gitmek için Ocak ayında yola çıkmıştır. Ancak yoğun kar yağışından dolayı Çu Nehri'nin kenarında kalmışlardır. Kervan, Mart ayında yeniden yola çıksa da kumlu bozkırda Tüs Bulak menziline durmak bilmeyen bir fırtınaya yakalanmıştır. Taşkentliler gıda eksikliğinden ve şiddetli soğuktan dolayı çok sayıda at ve develerini kaybetmiş, mallarını bırakmak zorunda kalmış ve işçi Kırgızlara gerek kalmadığını düşünerek çoğunu burada bırakmışlardır. Çu Nehri'ne doğru dönen kervan nehrin taşması nedeniyle karşı kıyıya geçememiştir. Hiç erzağı olmayan yolcular kurbağalarla, kaplumbağalarla, çeşitli sürüngenlerle, ravent bitkilerinin kökleriyle ve yapraklarla karınlarını doyurmak zorunda kalmıştır. Potanın yolcuların bu durumuna üzülerek onları nehirden geçirmiş, et yedirmiş ve bir koyun hediye etmiştir (Koç, 2015a, s. 195).

Meyendorf, Eylül ayında yolculuğa çıkmak istese de bazı engellerden dolayı yolculuk tarihi Ekim-Kasım aylarına ertelenmiştir. Bu aylarda daima yağmur, dolu ve kar yağışı ile birlikte sert donlar görülmeye başlanmaktadır. Meyendorf, bu ayda yolculuğa çıkacağını öğrendiğinde Emir Timur'un ordusunun soğuk iklime maruz kalarak kulaklarını, burunlarını, ellerini ve ayaklarını kaybettiğini anımsamıştır. Seyyah, bu ünlü fatihin yok olmasına neden olan ülkeden daha soğuk bir ülkeden geçmek üzere.

Meyendorf, kürkü olmayan askerlerinin çok Şiddetli bir kışın acımasızlığına maruz kalmasından dolayı üzüntü duymuŐtur (Meyendorf, 1840, s. 2).

Ruslar, Hive Hanı Allah Kulu Han ile yaŐanılan birtakım anlaşmazlıklar sonucunda 1839 yılında Hive zerine bir sefer gerçekleŐtirmeye karar vermiştir (zkan, 2020a, s. 257). Ancak seferin yapılacağı mevsim hususunda önemli tartiŐmalar yaŐanmıŐtır. Yaz aylarında harekete geçilmesi durumunda, çölde suyun mevcut olmaması sebebiyle çok sayıda askerin ve hayvanın öleceği düşünüldü. Bu nedenle kış aylarında yağan kar ve yağmurun su ihtiyacını karŐılayacađı düŐünülerek bu mevsimde seferin yapılması kararlaŐtırıldı (zkan, 2020a, s. 261-262). Ancak yolculuğun baŐlamasının ardından ordu, Şiddetli soğuğa maruz kalmaya başladı. Don etkisini artırmaya baŐlayınca askerler yürümekte zorluk çekti. Isınmak için votka içmeye baŐlasalar da bir süre sonra votkaları tükendi. Nihayetinde hayvanların soğuktan ölmesiyle birlikte Rus askerleri malzemeleri taŐımakta zorluk çekti. Hastalıkların başlamasıyla birlikte askerler umudunu kaybetmeye başladı. (zkan 2020a, s. 263). Bu esnada Hivelilerin Rus askerlerine saldırmasıyla birlikte geri çekilen Rus askerleri dönüş yolunda da soğuk hava Őartlarından dolayı çok sayıda kayıp verdi. Nitekim yaklaşık 1780 hayvan telef olurken 1000 kişiden fazla Rus askeri hayatını kaybetti. (zkan, 2020a, s. 266).

Karlarla kaplı olan soğuk bozkırlarda yolcular genellikle saksaul ismindeki bir ağacı yakarak ısınmıŐlardır. Saksaul ile ateş yakıldığında akŐamları kzler yavaŐça beyaz bir kor haline gelerek bütün gece adırdı hafif bir ısı oluşurdu. Bu alı ılgıngillerin bir türüdür. Ardıç gibi bir yaprağı, kahverengimsi sarı bir kabuğu vardır. Odunu çok sert ve ağırdır (Meyendorf, 1840, s. 14-15). Saksaul, çölün hareketli kumlarında susuz bir Şekilde geliŐmektedir. Uzun kökleri, kayan kumları bir arada tutmaya yardımcı olur. Bu nedenle Ruslar demiryolu hatları boyunca bu bitkiyi dikmiŐtir. AhŐabı oldukça ağırdır; tüm özü kurumuŐ olsa bile su üzerinde dzleŐtirilememektedir. Sıradan kömürün iki katı ısı verdiği için Rus nehir vapurlarında yakıt olarak kullanılmıŐtır (Meakin, 1903, s. 20-21).

### **3.2. Yağma**

Türkler, her millet gibi dünya tarihinin en eski zamanlarından itibaren tabii, siyasi, sosyal ve kültürel nedenlerle ortaya çıkan yağma kültürünü belirli dönemlerde yaşamıştır (kten, 2021, s. 1486). Bilhassa bu kültür, 19. yüzyılda Türkmenler tarafından yaŐatılmaya devam etmiştir. Göçebe, yarı-göçebe ve kısmen de yerleşik bir

hayat sürdüren Türkmenler çiftçilik, hayvancılık, zanaatkârlık, savaşçılık ve balıkçılık gibi karma bir ekonomiye sahipti. Yaşadıkları coğrafyanın zor koşulları nedeniyle ekonomik faaliyetleri kısıtlanan Türkmenler, çareyi İran ve Rus köylerini yağmalamakta bulmuşlardı. Bu yağma faaliyetlerinden esir ve ganimet elde edilmeye başlanması sonucunda Türkmen ekonomisi temel olarak yağma ve köle ticaretine dayandı (Vurgun, 2014, s. 181-182).

Türkmenler, İran topraklarını yağmalamak için mezhep farklılığını öne sürmekteydi (Cihan, 2010, s. 327). Zira Sünni olan Türkmenler, Şii İranlıları kâfir olarak gördüklerinden ele geçirip köle olarak satmayı meşru görüyorlardı. Bilhassa onlara göre bu Allah'ın hoşuna giden çok değerli bir eylemdi. İranlıları Sünni mezhebine mensup olmak zorunda bıraktıklarında onların Müslüman olduklarını düşünüyorlardı (Muraviev, 1871, s. 90). Esasında bu mezhepsel çatışma Türkmenler için bir yağma motivasyonuydu. İran'ın coğrafi yakınlığı nedeniyle lojistik merkezden çok uzaklaşmadan, hızlı ve ani baskınların yapılabilmesi, bilhassa İran sınırlarını koruyacak askeri bir gücün olmaması, Türkmenlerin İran sınır köylerine kolaylıkla yağma seferlerinde bulunmasını sağlamıştı (Karakulak, 2020b, s. 29-30).

Türkmenlerin yağma için diğer bir motivasyon kaynağı da yağmanın saygın bir eylem olarak görülmesiydi. Türkmen çocuklar yağma hikâyeleriyle büyütülür, kendi erkliğini ispatlayacak yağmayı heyecanla beklerdi. Zira yağma hareketini yöneten serdarlar toplum içerisinde oldukça değer görürdü. Öte yandan başarısız bir yağma hareketinden dönen Türkmenler toplum tarafından ayıplanır ve dışlanırdı (Karakulak, 2020b, s. 20-21). Serdarlar, yaşlı adamların ve eşlerinin kınamalarına maruz kalmaktan utanırdı. Ferrier, böyle bir durumda eşlerinin onları küçümsediklerinin bir işareti olarak iç etekliklerini gösterdiklerini ve başarısız olmalarından öğrendiklerini aktarır. Bu nedenle Türkmen hanımları serdarların başarılı olabilmelerini sağlamak amacıyla yeniden yağma yapmaları konusunda ikna etmeye çalışırlardı. Ancak hiçbir koşul altında hiçbir şey bir Türkmen'i üç kereden fazla saldırmaya ikna edemezdi. Ardından Takdir-i İlahi'nin kendisine karşı olduğuna tamamen ikna olan serdarlar kamplarına çekilirdi (Ferrier, 1856, s. 87). Tüm bu veriler göz önünde bulundurulduğunda Türkmenler arasında coğrafya, hayat tarzı, gelenek, dini anlayış ve ekonomik düzen yağmanın yaygın ve itibar gören bir faaliyet olarak kabul edilmesini zorunlu kılan esas faktörlerdi (Karakulak, 2020b, s. 21).

Türkmenler yağma yapmaya karar verdiklerinde yağmayı yönetecek olan Serdar, çadırının önüne mızrağını dikerdi ve yağma hareketinin yapılacağı tellallar tarafından duyurulurdu. Ancak yağmanın yeri ve zamanı söylenmezdi. Yağmaya katılmak isteyen kişiler de aynı şekilde mızraklarını serdarın mızrağının yanına dikerdi. Serdarın emirlerine uymak erlerin en önemli görevidi. Zira bu emirleri yerine getirmemek veya emirlerin dışına çıkmak büyük bir suç olarak görülmekteydi. Yeterli sayıya ulaştığını düşünen serdar yapılacak yağma hareketinin yeri ve zamanına karar verdikten sonra hazırlıklar başlardı. Bu hazırlık sürecinde yağmanın en önemli aracı olan atlara büyük önem verilirdi (Karakulak, 2020b, s. 30-31). Yağmacılar atın gücü ve dayanıklılığını artırmak için atı uzun süre aç bırakır, koşturur ve ardından su verirlerdi. At bol miktarda su içtiğinde yağlarının henüz yeterince azalmadığı düşünür ve yeniden eğitime tabi tutarlardı. Bu eğitimin süresi bir ayı geçmezdi. At bir ay boyunca her gün altı libre saman ya da yonca samanı ve yaklaşık üç libre arpa ya da yarım ölçüde adi mısırla beslenirdi (Cihan, 2010, s. 336).

Türkmenler yağma harekâtı için İran'ın sınır köylerinde yaşayan insanlardan sık sık istihbarat alırdı. Bu kişiler para karşılığında yolları keşfederek kendi yurttaşlarını Türkmenlere teslim ederdi. Bu keşif süresi boyunca Türkmenler beş ya da altı kişilik küçük gruplar halinde sık sık tarlada çalışan köylüleri kaçırdı. Toplanan istihbaratlar doğrultusunda serdar saldırıyı başlatırdı. Yağmacıların yarısı erzakların ve hayvanların yanında kalırken, diğer yarısı köyü yağmalamaya başlardı (Ferrier, 1856, s. 85-86). Türkmenler bu yağmalar esnasında ellerine geçirdikleri her şeyi alır, alamadıklarını acımadan yok eder ve kendilerine karşı çıkan herkesi öldürürlerdi. Bu yağma sonucunda elde edilen ganimet yağmacılar arasında paylaşılır, en büyük payı ise serdar alırdı. Ganimeti paylaşırken bir problem yaşanması durumunda ganimetler satılır ve satıştan elde edilen para yağmaya katılanlar arasında paylaştırılırdı (Spalding, 1874, s. 108).

Ele geçirilen esirler sayılarının çokluğuna göre atların arkasına bağlanarak hızla ilerletilmesi sağlanırdı. Esir yavaşlarsa kamçılanırdı. Eğer yakın takip söz konusu değilse esirler ata bindirilmezdi. Bileklerine zincir takılırdı. Esirin ata binmesi zorunlu olduğunda ise ata sıkıca bağlanırdı. Üzerlerindeki kıyafet alınır, yerine Türkmenlerin eski kıyafetleri verilirdi (Karakulak, 2020b, s. 46-47). Yağmacılar evlerine dönerken bağırsıklar ve tüfek sesleriyle yaklaştıklarını haber verirdi. Akrabaları ve arkadaşları onları karşılar ve ölen yağmacılar hakkında bilgi alırlardı. Ölen yağmacıların arkasından akrabaları belirli bir süre yas tutardı (Spalding, 1874, s. 108).

Türkmenler çoğunlukla kaçırdıkları esirlerin ailelerinden fidye almaya çalışırdı. Bilhassa İranlı komutanlara çok saygılı davranır, onlar için istedikleri fidyeyi mutlaka alacaklarını düşünürlerdi. Fidyeye ödeyecek durumu olmayan kişiler köle pazarlarında satışa çıkarılırdı (Vurgun, 2014, s. 184). Pazardaki tüm köleler ahırda tutulur, sözlü sınava tabi olur ve buna göre satışa çıkarılırdı. Burada alıcılar esiri inceler, Türkistan'da çok yaygın bir hastalık olan cüzam hastalığına yakalanıp yakalanmadığını kontrol eder, nihayetinde fiyat için satıcıyla konuşur, pazarlıklar yapılırdı (Köse, 2017, s. 26).

Kölelik, Türkistan'da çok yaygın bir faaliyetti. Türkistan'da köle sahibi olmak zenginlik simgesi olarak görüldüğünden neredeyse hepsi köle satın alırdı. Hanlar ve aristokratlar da köleye sahip olurdu. Bilhassa Buhara Hanı Nasrullah Han'ın binden fazla kölesi, kuşbeyi gibi önemli devlet adamlarının ise neredeyse 100 kölesi, zenginlerin ise 40 kadar kölesi mevcuttu. Zenginlik simgesi haricinde bu kişiler çok sayıda bağ-bahçeye, araziye ve kalabalık bir aileye sahip olduklarından köleye oldukça ihtiyaç duyuyorlardı (Vurgun, 2014, s. 185).

Satın alınan kölelerin kaderi kendilerine her türlü işkenceyi planlayan efendilerinin elindeydi. Efendiler, kölelerin yaşamı ve ölümü hakkında tam yetkiye sahipti. Ancak kölenin ölümü efendi için doğrudan mülk kaybı olduğundan ölüm yerine ceza vermeyi tercih ederdi. Bu cezalar genellikle bir kulağın kesilmesinden, bir gözün dışarı çıkarılmasından ya da ölüme sebebiyet vermeyecek şekilde bıçaklanılmasından oluşurdu. Efendi, bu koşullar altında acı çeken kölesini henüz yaralarını sarmasına zaman tanımadan işe başlatırdı. Bahsi geçen cezalar kasıtlı bir şekilde firar için verilirdi. Efendi, kölenin ikinci kez kaçmaya niyetlendiğinden şüphelenirse onu kulağından bir direğe veya evinin kapısına çivilerdi. Üç gün boyunca burada aç ve susuz bırakılan köle, yoldan geçenlerin alaylarına maruz kalırdı. Bu nedenle kölelerin çok azı firar girişiminde bulunurdu (Muraviev, 1871, s. 136).

Türkmenler, İran ve Rus sınır köylerini yağmalamakla birlikte kervanları da yağmalamışlardır. Genellikle bu yağma girişimi gece yaparlardı. Pusuya yatarlar, pusudan korkutucu çığlıklarla avlarının üzerine atılırlardı. Bu çığlıklar develeri korkuturdu. Korkan hayvanları toplamak bir daha mümkün olmadığından bu hayvanlar yağmacıların ellerine geçerdi. Nitekim Türkistan bozkırlarında devesiz olmak birçok tehlikeleri beraberinde getirir ve nihayetinde çoğu zaman can kaybına neden olurdu. Hayvanları yağma esnasında koruyabilmenin en iyi yöntemi develeri çömeltilmekti (Meyendorf, 1840, s. 4). Yağmacılar uzun mızraklarının ucuna bir ateş bileşimi bağlar



ve bu ateş saldırı anında alev alırdı. Yolcuların korkularına güvenerek saldırırlar ve herhangi bir direnişle karşılaşmadıklarında yolcuları, hayvanları ve malları ele geçirerek dağlardaki özel sığınaklarına götürürlerdi (Harlan, 1939, s. 62).

Türkistan'a giden Rus kervanları çok sayıda yağmaya uğramaktaydı ve bu durum genellikle cezasız kalırdı. Bu nedenle 19. yüzyılın başında Rus hükûmeti Türkistan'a silahlı bir kervan göndermeye karar verdi. Buhara'ya, ticari ilişkilerin geliştirilmesi ve doğru yolun araştırılması amacıyla 1802 yılında Ticaret Bakanı Kont Rummyantsev'in bildirisini sonucunda bir elçi gönderilmesi kararı alındı. Elçiliğin başkanlığına Rus subay Poruçik Gaverdovskiy atandı. Nihayetinde Gaverdovskiy ve görevliler ufak bir kervanla 29 Temmuz 1803 yılında Orsk'tan Buhara'ya doğru hareket etti (Koç, 2017, s. 73). Ancak Gaverdovskiy, Sır Derya nehri yakınındaki Baygara kuyusunda yağmacıların kendisini yağmalamak için beklediği haberini aldı. Bu haber, kervan içerisinde büyük bir paniğe yol açtı. Gaverdovskiy, yağmacılara gönderdiği bir molladan, hâlihazırda 4.000'den fazla silahlı yağmacı olduğunu öğrenmesi üzerine Baygara kuyusunda kervanı tahkim ederek saldırıyı beklemeye başladı. 4.000 silahlı adama karşılık Gaverdovskiy'nin yalnızca 50 silahlı adamı vardı. Bu nedenle Gaverdovskiy, kendisine sadık olan Şümekey'lerin köyüne kaçmaya, ardından 250 mil geriye gitmeye ve Orta Orda üzerinden Buhara'ya dönmeye karar verdi. Ancak yağmacıların durumu öğrenmesi üzerine plan başarısız oldu. Nihayetinde Gaverdovskiy, Muzbil bozkırına ilerleyene kadar, sürekli liderleri geride kalan ve bazen 15 mil ya da 15 milden uzun tepelere nöbetçiler yerleştirdi ve en küçük hareketten dahi haber almak için devriyeler gönderdi. Atlı bir Kazak'ın yağmacıların geldiğini haberi vermesi üzerine Gaverdovskiy, Türkistan'da yağmaya uğrayan her kervanın oluşturduğu savunma mekanizmasıyla korunmaya çalıştı. Öncelikle bagajları ortaya aldı, bagajın etrafını çevrelediği develeri dörtgen şeklinde dizdi ve Kazakları etrafa yerleştirerek aceleyle yola çıktı. Ancak yağmalanmaktan kurtulamadı ve yağmacılar ile çatışmaya girdi. Bu esnada kervan susuz bozkır için hazırladığı yedi torba suyu çatışma esnasında kaybetti. Kuyu açma faaliyet ise başarısız oldu. Nihayetinde Kazaklar ölü ve yaralıları için kanunları gereğince rüşvet istedi. Öldürülen kişiler için toplam 6.000 düka ve pek çok mal verildi. Ancak buna rağmen yağmacılar kervana yeniden saldırdı. Gaverdovskiy ve kervanı sadece önemli belgeleri ve mühimmatları alarak kaçmaya başladı (Gaverdovskiy, 2007, s. 59-63). Bu kaçış esnasında Gaverdovskiy'nin eşi, doktoru ve kervanının dörtte üçü yağmacıların eline esir düştü (Meyendorf, 1840, s. 2-3).

Gaverdovskiy'nin doktoru, esir alındıktan sonraki yaşadığı süreci detaylı bir şekilde aktarmıştır. Doktor, Kazaklardan kaçıp kervanı terk etmek için hazırlıklar yaparken bir anda Kazakların saldırısıyla karşı karşıya kalmıştır. Saldırı esnasında kaçmaya çalışırken kılıçla kafasından yaralanmış ve bir Kazak tarafından sürüklenerek götürülmüştür. Kazak, bölgeden uzaklaştıktan sonra doktoru bıçaklayıp başına kum dökerek, üzerini bir örtüyle örtmüştür. Ardından ayağa kalk diye bağırması, bir saç ipiyle ellerini arkadan bağlamış ve arkasındaki diğer ata bindirmiştir. Bu uygulamayı bir süre sonra yeniden tekrarlamıştır. Ardından birkaç Kazak, doktorun elbiselerini soymuş ve tamamen çıplak bıraktıktan sonra attan indirmiş, bacaklarından ve kollarından tutarak at sürmüştür. Attan düştükten sonra bu sefer ellerini önden bağlamış ve deveye bindirmişlerdir. Deve sahibi Kazak doktorun ellerine asılarak deveye binmiş ve doktorun üzerine oturmuştur. Bu şekilde 15 verst yol almışlardır. Gece dinlenmek için durduklarında doktorun yaralarını inceleyip kirli bezle sarmış, Tatar vatruşu (?) isimli bir yemek vermiş ve gece uyurken kaçmaması için at bezleriyle bağlamışlardır. Doktor, ganimetlerin paylaşımı yapılırken tabanca, kılıç ve hançer dışında neredeyse her şeyin kullanılamaz hale geldiğini anlatmıştır. Kazaklar, evlerine ulaştıklarında aileleri tarafından elleri dolu geldiğinde sevinçle karşılanmış ve ganimetler yeniden paylaşılmıştır. Doktor tilla cinsinde elden ele dolaşmış ve burada yaklaşık dört ay kalmıştır. Günlük görevi odun kesmek, su taşımak, kibitka yakmak, darı öğütmek ve tezek temizlemektir. Bu işleri hallettiğinde boş zamanlarında yün ovdurmuşlardır. Verilen yiyecek yetersiz olduğundan bu işleri yapacak enerjiyi kendinde bulamamıştır. Çikti Sultanı Ebulgazi Kaipov, doktoru Kazakların elinden aldıktan sonra Rusya'ya teslim etmek üzere yanına almıştır (Gaverdovskiy, 2007, s. 70-73).

İran Şahı Muzaffer'in Türkmenistan'a hareket eden kolordusunda fotoğrafçı olarak görev alan Henri De Couliboeuf De Blocqueville, Teke Türkmenlerinin baskınıyla bozguna uğramıştır (Biçer, 2011, s. 130). Baskından sonra Türkmenler eşyaları ve hayvanları ele geçirmiştir. Yaşanan bu olaydan sonra komutanlardan birkaçı, askerleri toplayarak Türkmenlerin ele geçirdiği cephaneyi yeniden almaya çalışsa da arazinin elverişli olmaması ve Türkmenlerin yollarına pusu kurması nedeniyle başarısız olmuşlardır. Yeniden saldırının başlamasıyla birlikte komutanların askerlerini terk etmesi, İran ordusu üzerinde ümitsizliğe ve paniğe neden olmuştur. Kaçan askerlerin birçoğu kanalı geçmeye çalışsa da başarılı olamamıştır. Başta Blocqueville olmak üzere pek çok İranlı asker Türkmenlerin eline esir düşmüştür (Blocqueville, 2000, s. 32-34).

Esir alınanlar, üç kişinin birer ayağı aynı kelepçeye vurulacak şekilde zincirlenmiş, boyunlarına demir halka takılmıştır. Bu duruma Blocqueville ciddi bir şekilde karşı çıkmış ve bir Türkmen'e saldırmıştır. Bu saldırı sonucunda Blocqueville dövülmüş ve zincirleri bir kat daha artırılmıştır. Ele geçirilen esir İranlılar zincirlere ikişer, üçer, dörder şekilde bağlı olarak satılmak üzere Buhara'ya gönderilmiştir. Blocqueville da dâhil olmak üzere fidye ücreti yüksek olan komutanlar Türkmenlerin arasında kalmaya devam etmiştir. Türkmenler Blocqueville için 464 Frank para teklif etse de tüccarlar esirin ağır işlere uygun olmadığını ifade edip bu ücreti kabul etmemişlerdir. Türkmenler, genellikle esirlere paralarının yerini itiraf ettirmek için çok az yiyecek vermişlerdir. Blocqueville kışın yaklaşması üzerine Türkmenlerden topçu paşası olan Abdul-Ali Han'ın yanına götürmesini ikna etmiş ve paşadan aldığı ödünç para ile kışa hazırlık yapmıştır (Blocqueville, 2000, s. 35-39). Esir hayatından kurtulmak isteyen Blocqueville, kaçmak için planlar kurmaya başlamıştır. Ancak sürekli göz hapsindedir ve atlar kapalı bir yerde bağlıdır. Kaçmak için bir Türkmen'e güvenmek ise imkânsızdır. Zira parayı önceden alan Türkmen, esiri kaçırdıktan sonra öldürecek ve hiçbir şey olmamış gibi çadırına dönecektir. Ancak esir dikkatli davranıp parayı sonra ödeyeceğini bildirirse Türkmen'in başka bir planı oluşur: Esiri kaçırdıktan sonra soyar ve bir tellalin gelmesini bekler. Tellal kaçan esirin şeklini tarif edip, böyle birini görüp görmediğini sorar ya da Türkmen tellali bularak ödülün kendisine verilmesi durumunda kaçan esiri bulurak getireceğini söyler ve nihayetinde pazarlıklar yapılır. Kaçan esir efendisinin yanına döndüğünde daha ağır cezalandırılır ve iki kat zincire bağlanır, kilitlere kurşun dökülür. Ayak bileklerine ise 15 kilogram ağırlığında bir kütük bağlanarak hareket etmesine imkân tanınmaz (Blocqueville, 2000, s. 77). Tüm bunlara rağmen Blocqueville kaçmak için Buharalı bir tüccarla anlaşsa da halen esir olan İran generallerinden Yusuf Han kurtuluş akçesini ödemek için serdara elçi göndermiştir ve nihayetinde Blocqueville on dört aylık esaretinden kurtulmuştur (Blocqueville, 2000, s. 78-79).

Flipp Nazarov'un kervanı Korputsk Volostu'nun yer aldığı Nur Nehri'nden geçerken Kuenstagay-Kirsensk ve Kirney-Karakisetsk volostlarının Kırgızlarının üzerlerine saldırmak istediği haberini kendisine bağlı Kırgızlardan gizlice almıştır. Bu saldırının asıl nedeni birkaç yıl önce tüccar Sveşnikov ve arkadaşlarının Rus kervanından hayvan çalması üzerine bölgeye gönderilen Kozak birliğinin cezalandırmasından dolayı Ruslardan intikam almak istemeleridir. Nazarov, kervanı tehdit eden tehlikeyi görmüş,

kaçma imkânı olmadığını anlamış ve kendisine verilen talimat gereğince bu durumu Kolordu Komutanı'na ulak vasıtasıyla bildirerek yardım talebinde bulunmuştur. Bu esnada bozkırlarda kendilerine takviye yapacak birliğe buldukları yeri belirtmek için pek çok ipucu bırakmıştır. Küllerin içine hangi yoldan gittiklerini belirten notlar gömmüş, ağaçların ve karşılaştıkları piramit yıkıntılarının üzerine Rusça yazılar kazımış, geceleri fenerler yakmış, oklara ateş kapsülleri bağlayıp yukarıya atarak işaretler vermiştir. Bu esnada Kırgızlar büyük kalabalıklar halinde mızrak, tüfek, kılıç ve berdişlerle silahlanmış olarak kervanın yakınlarında dolaşmıştır. Kırgızların sinirini bozmaktan korkan Sultan Huday Menda kervanın saldırıya uğraması durumunda suçlu durumuna düşmemek için volostuna yaklaşmamalarını istemiştir. Bu durum üzerine kervandakiler büyük bir umutsuzluğa düşse de yardım birlikleri kervana ulaşmış ve Sultan ile görüşmüştür. Bu esnada tedbiri elden bırakmayan Nazarov, gündüz güvenlik için kamptan 3 verst uzak mesafeye gözcüler dikmiş, geceleyin de nöbetçilerle iki yüz kişiden meydana gelen bir hat kurmuş, balyaların yanına kırk kişi kadar nöbetçi dikmiş, atları ise sürekli kazığa bağlı bırakmıştır. Sultan Huday Menda ile görüşme esnasında kendilerine saldırı planları yapan Kırgızları görmüştür. Kırgızlar, Kozak birliğinin Rusya'ya geri dönmesi koşuluyla saldırıdan vazgeçeceklerini açıklamış, nihayetinde Nazarov ve kervanı yağmalanmaktan kurtulmuştur (Koç, 2015a, s. 105-108).

Nazarov, Kulan Etmes yakınlarında yolculuk yaparken yeniden bir yağmayla karşı karşıya kalmıştır. Nazarov, hemen kervanın durmasını, develerin yatırılmasını, acele etmeden tüfeklerinin doldurulmasını emretmiş, Sultan Huday Menda'nın verdiği Telegut'un eşliğinde yağmacıların yanına gitmiştir. Kırgızlar, Telengut'u gördükten sonra görüşme yapmak için 4 kişiyi yanlarına yollamıştır. Nazarov, kervanının Rus tüccarına sahip olduğunu, zarar vermesi halinde Kozak birlikleri tarafından ağır bir şekilde cezalandırılacaklarını bildirmiştir. Bu durum üzerine Kırgızlar geri çekilerek kervanı kendi volostlarına davet etmiştir (Koç, 2015a, s. 153-154).

Kervanı yağma tehlikesiyle karşı karşıya kalan seyyahlardan biri de Nikolay İlviç Potanin'dir. Kazak nöbetçilerin akşam vakti Kırgızları görmesi üzerine kervan derhal güvenlik tedbiri almıştır. Hokand Hanı'na gönderilecek hediyeleri ortaya koyduktan sonra atları ve develeri hediyelerin etrafında çevreleyerek ihtiyat katarı oluşturmuşlardır. Potanin'in kervanında 37 kişi bulunuyorken, Kırgızların sayısı 300'den fazladır. Kırgızlar, kervanı üç taraftan kuşatmış ve fitilli tüfeklerle ateş etmeye başlamışlardır. Ardından hiç durmaksızın ok atışına başlayıp, yağmalamak amacıyla kervana

yaklaşmışlardır. Bu durum üzerine Potanin ve maiyetindekiler savunmaya başlayarak 276 savaş mühimmatını kullanmıştır. Nihayetinde girişimlerinin boş olduğunu ve kervanın yağma yapmak istedikleri Taşkent kervanı olmadığını anlayan Kırgızlar, geri çekilmiştir. Kervan bu yağma girişiminden en ufak zarar dahi almadan yeniden yola çıkmıştır (Koç, 2015a, s. 162-163).

Petr İvanoviç Demezov, Yanı Derya yatağını geçtikten sonra Ser-i Tam Kuyusu'ndayken kendi kervanından sarhoş birkaç kişinin Hive ve Hokand süvarilerinin kendilerine saldırmak için saklandıklarını, kervanbaşı Buharalı Niyaz Muhammed ile rehber Kırgız Kulbay'ın müzakereler için karşı tarafa çağırıldığını söylemesi üzerine tüm kervan paniğe kapılmıştır. Çıkan tartışmalar sonucunda bahsi geçen iki kişi görüşmeyi kabul etmiştir. Görüşme sonucunda aslında bu kişilerin yağmacı olmadıkları, zira Hoca Niyaz Bey'in maiyetinde gelen ve Hokand'dan Hokand ortaelçisi ile birlikte dönen Hiveli elçileri olduğu, bu elçilerin erzakları bittiği için Demezov'un kervanından koyun istemek için yaklaştığı anlaşılmıştır (Ünal, 2019, s. 73-74).

Joseph Pierre Ferrier, Muzeenoon'dayken Türkmenlerin yolda olduğunu öğrenmiştir. Türkmenler mızrak, ok ve yayla silahlanmışlardı. Ferrier, Türkmenlerle aynı sayıda olduğundan ve tüfekte silahlandıklarından gücüne güvenerek yola çıkmıştır. Yaklaşık bir saat ilerledikten sonra Sertheshnie (?) isimli bir yerde Türkmenlerle karşılaşmıştır. Türkmenlerin henüz ilerlemesine fırsat tanımadan bir yayılım ateşi göndermişlerdir. Buna karşılık Türkmenler bir ok uçuşuyla cevap vererek gruplarından otuz kişinin daha bulunduğu Pul-Ebrishim'e dönmüşlerdir. Burada kervanı korkutmak için yüksek sesle bağırarak ilerlemeye çalışılarda yayılım ateşiyle karşılaşmış, bunun sonucunda geri çekilmek zorunda kalmışlardır (Ferrier, 1856, s. 80).

## SONUÇ

Rus Çarlığı, Kazan, Astrahan ve Sibir Hanlığı'nı ele geçirmesiyle birlikte Türkistan'a doğru büyük bir nüfuz ve yayılma alanı elde etti. Hakkında oldukça az bilgiye sahip olduğu Türkistan'ı tanımak, özellikle de askeri ve ticari imkânlarını öğrenebilmek amacıyla bölgeye çok sayıda diplomatik heyet gönderdi. 17. yüzyılda bu diplomatik temaslar karşılıklı olarak gelişti. Nitekim Türkistan'dan Rusya'ya on altı, Rusya'dan Türkistan'a dokuz diplomatik heyet gönderildi. Türkistan'dan gönderilen heyetler yalnızca ticari meseleler ile görevlendirilirken, Rusya'dan gönderilen heyetler, ticari ilişkiler kurmak ve Rus esirlerin iadesini sağlamak adı altında ülkeleri adına bilgi toplamakla görevlendirildi. Ancak bu bilgiler talimatlar gereğince oldukça yüzeysel toplandığından Türkistan'ın keşfinde yetersiz kaldı. Bu yüzeysel keşifler, I. Petro'dan itibaren detaylı bir keşif politikasına dönüştü.

Çarlık Rusya, Büyük Kuzey Savaşı ve Prut Savaşı'nın ardından devlet hazinesine büyük bir darbe alarak ağır bir ekonomik buhranın altına girdi. Böyle bir dönemde Türkistan'da altın yataklarının mevcut olduğu duyumu Çar I. Petro'yu harekete geçirdi. Nitekim Türkistan'ın zengin yer altı ve yer üstü kaynakları kullanılarak devlet hazinesinin tazelenmesi düşünüldü. Öte yandan Petro, Türkistan'ın işgali ile ticaret hacmini genişleterek bölgede söz sahibi olmayı ve Hindistan'a ulaşmayı planladı. Bu amaçlar Rusların güney bölgelerine yayılma politikasını oluşturdu. Bu politikanın oluşmasının ardından Ruslar bölgeye diplomatik heyetler göndermeye devam etti. Bu heyetlerin sistematik bir hale getirilmesiyle keşif politikasının işgal politikasına döndürülmesi amaçlandı.

Hindistan, sahip olduğu zenginlikler sayesinde tarih boyunca mühim bir bölge olma özelliğini taşıdı. Pek çok Avrupalı devlet, Hindistan'a sahip olmak için mücadeleye girişse de İngilizler, Hindistan'a hâkim olmayı başararak bölgede aktif siyasi faaliyet sürdürdü. Rusya'nın Türkistan üzerindeki politikası şimdiye değin İngiltere'nin bölgedeki çıkarları için bir tehdit oluşturmadı. Bu durum Napolyon ve Çar I. Aleksander'ın birlikte Hindistan'ı ele geçirerek İngiltere'nin Hindistan'daki hâkimiyetini bitirme planıyla son buldu. Napolyon ve I. Aleksander'ın Hindistan'a ulaşabilmesi yalnızca karayolu ile mümkündü ve bu yol Türkistan üzerinden geçmekteydi. İngiltere Hindistan'ı korumak için hakkında çok az bilgiye sahip olduğu Türkistan'ı tanımak amacıyla bölgeye çok sayıda istihbaratçı gönderdi. Bu nedenle 19.

yüzyılda Türkistan, Batılı gezginlerin, seyyahların, misyonerlerin ve casusların uğrak noktası haline geldi.

İngiltere ve Rusya tehdidini hissetmeye başlayan Türkistan Hanlıkları, askerî gücünün zayıflığı sebebiyle dağlardan, çöllerden ve göllerden oluşan savunma sistemine güvendi. Kolayca erişilemeyen bu coğrafyaya, İngiltere ve Rusya, kervanlar vasıtasıyla ulaştı. Bölgeye gönderilen casuslar ve seyyahlar, kervan yolculuğu süresince güzergâh üzerindeki çöllerde mevcut olan su kuyularının derinliği ve birbirine olan uzaklığı, üzerinden geçilecek nehirlerin derinliği ve köprünün mevcudiyeti, erzak ve yemin temini imkânı, güzergâh üzerindeki halkların gelenek ve görenekleri, yöneticileri ile mevcut ilişkileri, Ruslara ve İngilizlere karşı bakış açısı hakkında bilgiler topladılar. Bu casuslar ve seyyahlar yolculuklarını başarısızlıkla tamamlasa dahi ülkelerine döndüklerinde bölge hakkında oldukça mühim bilgiler elde ettiler. Hanlıkların istihbarat toplayabilecek yabancılara karşı düşmanlığı nedeniyle casuslar, kendilerini Müslüman bir hacı, derviş ya da tüccar olarak tanıtip, kervanlara katıldılar. Bu sayede casuslar bölge hakkında bizzat yerlilerin ağzından bilgiler almayı başardılar. Öte yandan hanlıklarda serbestçe dolaşma imkânına da sahip oldular.

Türkistan'a giden seyyahlar ve casuslar bölgede ciddi zorluklarla karşılaştı. Nitekim Türkistan'ı çevreleyen dağlar, nehirler ve çöller kervanların ilerlemesini zorlaştıran büyük etkenlerden biriydi. Bölgenin tezat iklimi de coğrafi mekânların zorluğuna zorluk kattı. Yazın çölde ilerleyen kervanları bekleyen en büyük tehlike, susuzluktan yok olmaktı. Zira uçsuz bucaksız çöllerde su kuyuları yetersiz ve içilmeye uygun değildi. Kışın dondurucu soğuğunun pek çok hayvanı telef etmesi, kervanların ilerlemesini engellemişti. Kışın donan nehirlerin ilkbaharın gelmesiyle birlikte taşarak köprüleri yıkması gibi pek çok coğrafi ve iklimsel etken bölgeye yolculuğu elverişsiz kıldı. Sonbahar mevsimi yolculuğa oldukça uygundu ancak bu zamanlarda bölgeyi yağmacılar çevrelemişti. Kısıtlı ekonomik imkânlar, mezhepsel çatışmalar, gelenek ve görenekler neticesinde meydana gelen yağma faaliyetleri seyyahların çoğu zaman soyguna uğramasına ve köle olarak satılmasına neden oldu.

Türkistan'a seyahatin zorlu koşulları, kervanların oldukça nizamlı ve kurallı olmasına sebebiyet verdi. Kervanın nizamının ve kurallarının, kervandaki yolcular arasından lider seçilen, kervanbaşı tarafından oluşturulması, her kervanın birbirinden farklılıklar göstermesine neden oldu. Kervanın ilerleyeceği güzergâh; coğrafya, iklim, yağma ve siyasi koşullara bağlı olarak seçilirdi. Bu güzergâhlardan sapmamak için birçok işaret

belirlenirdi. Bu işaretler genellikle su kuyularından, evliya türbelerinden, yıldızlardan ve yerleşim yerlerinden oluşurdu. Seyahat vakitleri bölgeden bölgeye değişir; bazı kervanlar gündüz yol alırken bazıları gece ilerlerdi. Bölgede sabit bir zaman ve mesafe kavramının olmaması, bölgeler arası mesafenin ne kadar sürede katedildiğini belirlemeyi imkânsız kılmıştır. Kervan yolculuğuna en uygun hayvan develer ve atlardı. Bu hayvanlar taşımacılık ve binicilik olmak üzere kullanılış amaçlarına göre türlerine ayrılırdı.

Türkistan Hanlıkları'nın antik kervan yollarına sahip olması, kervan ticaretine önem vermesini kaçınılmaz kılmıştır. Özellikle Buhara, Doğu ve Batı Asya arasındaki tüm ticari yolların merkezî noktasındaydı. Öte yandan şehir, Rus sınırına yakın olması sebebiyle de güneyindeki devletler için antrepo niteliğindedi. Türkistan Hanlıkları başta kendi aralarında olmak üzere, Rusya, İran, Çin, Afganistan ve Hindistan ile yoğun bir ticarete sahipti. Kervanlar bu ülkelere yalnızca ürün taşımakla kalmayıp, bu ürünlerle birlikte kültür de taşımıştı.

Sonuç olarak Türkistan'da kervanlar sosyal, siyasi, ekonomik ve kültürel yönden büyük bir öneme sahiptir. Türkistan'a girişin tek yolu olan kervanlar, geçmişte henüz bilinmeyen Türkistan'ın keşfedilmesini sağlamıştır. Kervanların yalnızca geçmişle kalmayıp, günümüz araştırmaları açısından da aydınlatıcı bir araç niteliğine sahip olduğunu söyleyebiliriz. Zira bu bağlamda çalışmamızda İngiltere ve Rusya'nın Türkistan'ı keşfinde siyasi bir önem taşıdığını ortaya koymaya çalıştık. Öte yandan bölgeye giden seyyahların tuttıkları raporlar doğrultusunda 19. yüzyılda Türkistan'daki kervanlar hakkında bilgi vermeyi amaçladık. Raporlardan elde ettiğimiz bilgileri birbiriyle karşılaştırarak doğruluğunu teyit ettik. Bu bilgiler ışığında kervanları oluşturan unsurları, kervanın düzenini ve nizamını, hangi amaçlarla kullanıldığını, ticari faaliyetlerini, kullanılan yol güzergâhlarını tespit ederek daha önce aydınlatılmayan pek çok bilgiyi gün yüzüne çıkarmayı hedefledik. Türkistan seyahatinin zorlu koşulları karşısında mücadele eden seyyahların, tecrübelerini ve yaşadıkları psikolojik ve fiziksel zorlukları aktararak, Türkistan'ın kapılarını açan kervanların ne denli zorluklarla yol aldığını ortaya koymaya çalıştık.



## KAYNAKÇA

- ABBOT, J. (1867). *Narrative of a Journey From Heraut to Khiva; with Some Account of the Court of Khiva and the Kingdom of Khaurism*. (Vol 1), Londra: W. H. Allen & Co.
- ALKAN, N. (2006). 15. ve 16. Yüzyıllarda İnan İpek Yolu'nda Kervanlar. *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(11), 141-157.
- ARDEL, A. (2001). Türk Ülkelerinin Tabii Coğrafyası, *Türk Dünyası El Kitabı* (C 1, 7-54), Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları.
- ATASOY, D. (2022). XIX. Yüzyılda Hive: Nikolay Nikalayeviç Muraviev'in Gözünden Bir Şehir Portresi. *Vakanüvis - Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 7(Dr. Mahmut Kırkpınar'a Armağan), 1292-1319. <https://doi.org/10.24186/vakanuvis.1199632>
- ATASOY, F., & ÖZBAŞER, F. T. (2014). Anadolu'da Deve Yetiştiriciliği ve Deve Güreşleri. *Lalahan Hayvancılık Araştırma Enstitüsü Dergisi*, 54(2), 85-90.
- BİÇER, B. (2011). Seyyahların Gözüyle Türkistan'ın İstilas. *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (10), 127-145.
- BİGHAM, C. (1897). *A Ride Through Western Asia*. Macmillan and Company.
- BLOCQUEVİLLE, H. D. C. D. (2000). *Türkmenler Arasında*. Rıza Akdemir (çev.), Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.
- BOLAT, B. & AYZ, R. (2021). Sömürgeciliğin Tarihsel Seyri ve XIX. Yüzyılda İngiliz Sömürgeciliğinin Kodları. *Atatürk Yolu Dergisi*, (69), 115-139.
- BONVALOT, G. (2015). *Orta Asya'da Seyahat – Moskova'dan Türkistan'a –*. M. Reşat Uzmen (çev.), İstanbul: Bilge Kültür Sanat Yayınları.
- BOZKURT, N., & YÜKSEL, A. T. (2022). Kervan. *Türk Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C 25, 298-299). Ankara: Türk Diyanet Vakfı Yayınları.
- BURNABY, F. (2021). *Hive'ye Yolculuk: Orta Asya'da Seyahatler ve Maceralar*. Didar Arda Şen (çev.), İstanbul: Selenge Yayınları.
- BURNES, A. (1834a). *Travels into Bokhara: Being the Account of a Journey From India to Cabool, Tartary and Persia Also, Narrative of a Voyage on the İndus from the Sea to Lahore, with Present from the King of Great Britain, Performed under the Orders of*

- Supreme Government of India, in the Years 1831, 1832 and 1833.* (Vol 1). Londra: John Murray.
- BURNES, A. (1834b). *Travels into Bokhara: Being the Account of a Journey From India to Cabool, Tartary and Persia Also, Narrative of a Voyage on the Indus from the Sea to Lahore, with Present from the King of Great Britain, Performed under the Orders of Supreme Government of India, in the Years 1831, 1832 and 1833.* (Vol 2). Londra: John Murray.
- CİHAN, C. (2010). *XIX. Yüzyıl Seyyahlarına Göre Hazar Ötesi Türkmenleri (Sosyal, İktisadi ve Kültürel Durum)*. (Yayımlanmamış doktora tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- ÇALIŞKAN, E. (2022). İngiliz Sömürge Şirketlerinin Sömürge Siyasetindeki Rolü: Doğu Hindistan Şirketi, Kraliyet Afrika Şirketi, Virginia Şirketi Örnekleri. *Ulusal Araştırmalar Dergisi*, 6(2), 107-120.
- ÇAPRAZ, H. (2011). Çarlık Rusyası'nın Türkistan'da Hâkimiyet Kurması. *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2011(24), 51-78.
- DEMİRTAŞ, Y. S. (2019). “Doğu Sorunu”ndan “Yeni Büyük Oyun”a. *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, 17(31), 1-32.
- DOĞAN, O., & ERDOĞAN, A. (2017). The Place and Importance of India under British Rule in the Nineteenth Century. *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 16(3), 839-847. <https://doi.org/10.21547/jss.320177>
- ERÇİN, A. (2017). İngiliz Doğu Hindistan Kumpanyası ve Kumpanyanın Ticari Faaliyetleri (1600-1858). *Çeşm-i Cihan: Tarih Kültür ve Sanat Araştırmaları Dergisi E-Dergisi*, 4(2), 111-133.
- ERDOĞAN, A. (2017). *XIX. Yüzyılda İngiltere'nin Türkistan (Orta Asya) Politikası (İngiliz Kaynaklarına Göre)*. (Yayımlanmamış doktora tezi), Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kahramanmaraş.
- ESİN, E. (1991). Amuderya. *Türk Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C 3, 98-99). İstanbul: Türk Diyanet Vakfı Yayınları.
- FERRIER, J. P. (1856). *Caravan Journeys and Wanderings in Persia, Afghanistan, Turkistan and Baloochistan*. H. D. Seymour (ed.), London: John Murray.

- FRAGNER, B. G. (1990). Caravan. *Encyclopædia Iranica*. (Vol 4, Fasc. 7, 795-798).  
<https://www.iranicaonline.org/articles/aravan-pers>
- GAVERDOVSKİY, P. (2007). *Obozreniye Kirgiz-kaysakskoy stepi (chast' I-ya), ili Dnevnyye zapiski v stepi Kirgiz-kaysakskoy 1803 i 1804 godov.* (C 4), Almaty: Dayk-press.
- GEDİKLİ, Y. (2014). Sırderya ve Sırderya'nın Tarihî Adları Olan Oreksartes, Danu – Tanais, Yak-Sartes, Silis, Yinçü Ügüz, Ögüz, Seyhun ile Ceyhun, Seyhan, Ceyhan; Sıt, Sirab Nehir Adlarının Etimolojisi. *Türk Dünyası Araştırmaları*, 106(208), 81-100.
- GÜNARSLAN, H. (2020). Avrupalıların Doğu Ticareti Mücadelesi: İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'nin Kurulması. *Cumhuriyet Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 44(2), 101-126.
- GÜNGÖR, T. (2018). *Buhara Emirliği Üzerinde Rus-İngiliz Nüfuz Mücadelesi (1807-1868)*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi), Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- HARLAN, J. (1939). *Central Asia: Personal Narrative of General Josiah Harlan, 1823-1841*. Frank E. Ross (ed.), London: Luzac & Co.
- HEDİN, S. A. (2021). *Asya Kumsallarında*. Cem Sili (haz.), İstanbul: Doğu Kütüphanesi Yayınları.
- KARAKULAK, M. (2020a). İki Dünya Arasında Bir Elçi: İvan Daniloviç Hohlov'un Buhara Misyonu (1620-1622). *Turkish Studies – Social*, 15(1), 369-388.  
<http://dx.doi.org/10.29228/TurkishStudies.40422>
- KARAKULAK, M. (2019). Türkistan'da Diplomasinin Dönüşümü: Pazuhin Kardeşlerin Hive, Buhara ve Hindistan Misyonu 1669-1673. *History Studies*, 11(5), 1607-1626.  
<http://doi.org/10.9737/hist.2019.781>
- KARAKULAK, M. (2020b). *Türkistan'da Efendiler ve Köleler*. İstanbul: Kronik Yayınları.
- KARATAŞ, Ö. (2023). Rusların Türkistan'ı İşgalinde Develerin ve Deve Taşımacılığının Rolü. *Genel Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 5(9), 281-298.  
<https://doi.org/10.53718/gttad.1094659>
- KESERCİ, R. (2020). Çarlık Rusyası'nın Türkistan Coğrafyasını İşgal Süreci: Hokand Hanlığı Örneği. *Turkuaz Uluslararası Türk Dünyası Bilimsel Araştırmalar Dergisi*, 1(2), 199-208.

- KOCA, S. (2017). Eski Orta Asya'da Tabiat, İklim Ve İnsan Unsuru. *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(1), 1-18.
- KOÇ, D. (2017). Buhara Hanlığı'na Gelen Rus Diplomat ve Askerler. *Türk Dünyası Araştırmaları*, 115(227), 61-90.
- KOÇ, D. (2015a). *Rus Elçilik Raporlarına Göre Hokand Hanlığı (XIX. Yüzyılın İlk Yarısı)*. İdeal Kültür Yayıncılık.
- KOÇ, D. (2015b). Rus İşgalinden Evvel Hive Hanlığı'na Gelen Rus Askerler ve Elçileri. *Türk Dünyası Araştırmaları*, 109(215), 1557-1854.
- KÖSE, K. (2017). *İngiliz Seyyah Alexander Burnes'e Göre XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Buhara Hanlığı*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- LECLERCQ, J. J. (2015). *Avrupalı Gözüyle Kafkaslar ve Orta Asya (1890) Transkafkasya – Buhara – Fergana – Tanrı Dağları*. Haktan Birsal (çev.), İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayınları.
- LYSENKO, Y. A. (2019). The Problem of Security of Trade Caravans in Russian-Kazakh Relations in the first half of the XIX century. *Bylye Gody*, 1(51), 138-148. <http://dx.doi.org/10.13187/bg.2019.1.138>
- MEAKİN, A. M. B. (1903). *In Russian Turkestan a Garden of Asia and Its People*. George Allen 156.
- MEHMET EMİN EFENDİ, (1986). *İstanbul'dan Orta Asya'ya Seyahat*. Rıza Akdemir (haz.), Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları.
- MEYENDORF, C. (1840). *Journey of The Russian Mission from Orenburg to Bokhara*. Colonel Monteith, Madras Engineers (çev.), Londra: Spectator Press.
- MUBİNOV, M. (2021). The Role of the Bukhara Emirate in Domestic and Foreign Trade Routes (Based on the Works of Russian Travelers). *Central Asian Academic Journal of Scientific Research*, 1(1), 187-190.
- MURAVİEV, N. N. (1871). *Muraviev's Journey to Khiva through the Turcoman Country 1819-1820*. Philipp Strahl (çev.), Calcutta: Foreign Department Press.

- OĞUZ, S. (2021). *Rus Seyyah N. V. Hanıkov'a Göre Buhara Hanlığı/Emirliği (1841-1842)*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi), Aksaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aksaray.
- ÖZDEMİR, E. (2010). Rus İşgalinden Önceki Dönemde Türkistan'a Gelen Batılı Seyyahlar ve Türkistan Tarihine Kaynak Olarak Seyahatnameleri. *History Studies*, 2(2), 113-126. [http://dx.doi.org/10.9737/hist\\_109](http://dx.doi.org/10.9737/hist_109)
- ÖZKAN, M., & KARAKULAK, M. (2020). Florio Beneveni'nin Buhara Elçiliği (1718-1725). *Turkish Studies – Historical Analysis*, 15(1), 209-227. <http://dx.doi.org/10.29228/TurkishStudies.41822>
- ÖZKAN, M. (2018). Bekoviç Gibi Kaybetmek: Aleksandr Bekoviç Çerkasskiy'in 1717 Hive Seferi. *Marmara Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, (5), 93-111.
- ÖZKAN, M. (2020a). İklimle Savaş; Perovski'y'in Hive Seferi (1839-1840). Zeynep İskefiyeli (ed.) & Muhammed Bilal Çelik (ed.), *Türkistan'dan Anadolu'ya Tarihin İzinde*, (ss. 255-269). Ankara: Nobel Yayıncılık.
- ÖZKAN, M. (2020b). Petro'nun Altın Düşleri: İvan Dmitrieviç Buhgolts'un Yarkend Keşif Seferi (1714-1716). *Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları (HÜTAD)*, (32), 187-202. <https://doi.org/10.20427/turkiyat.593902>
- ÖZKAN, M. (2019). *Türkistan'ın Keşif Çağı: Rus Seyyah Burnaşev'in Gözünden Buhara*. İstanbul: Kronik Yayınları.
- ROUX, J. P. (2001). *Orta Asya Tarih ve Uygarlık*. Lale Arslan (çev.), İstanbul: Kabalcı Yayınevi.
- SARIKAYA, Y., & ÖZTOPAL, M. K. (2019) Orta Asya'da Su Kaynakları ve Gelecek Dönem Beklentileri. *Avrasya Dünyası*, (4), 29-35.
- SAYDAM, A. (2014). Rusya'nın Kafkasya'yı İşgali. *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 5(1), 243-261.
- SCHUYLER, E. (2007). *Türkistan: Batı Türkistan, Hokand, Buhara ve Kulca Seyahat Notları*. Firdevs Çetin & Ali Çetin (çev.), İstanbul: Pardigma Yayınları.
- SPALDING, H. (1874). *Khiva and Turkestan*. Chapman and Hall.

- SEVER, Z. (2019). Buhara ve Hive'nin Kısa Tasviri. *Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 4(2), 226-237.
- TAŞAĞIL, A. (2012). Türkistan. *Türk Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C 41, 556-560). İstanbul: Türk Diyanet Vakfı Yayınları.
- ÜKTEN, S. S. (2017). 16-18. Asırlarda Buhara Hanlığı'na Gelen Batılı Seyyahlar ve Seyahatnameleri. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 18(2), 137-164. <https://doi.org/10.17494/ogusbd.371461>
- ÜKTEN, S. S. (2021). 16-18. Asırlarda Maverünnehr ve Harezmi Bölgelerinde Cereyan Eden Yağma Akınları Üzerine Değerlendirmeler. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 18(2), 1485-1509. <https://doi.org/10.33437/ksusbd.960345>
- ÜNAL, F. (2015). *XVIII. Yüzyıl Türk-Rus İlişkilerinde Nepliyev (İstanbul'dan Orenburg'a)*. Ankara: Gece Kitaplığı Yayınları.
- ÜNAL, F. (2010). *Rus Emperyalizmine Karşı Stepte Büyük Başkaldırı Sultan Kenesarı*. İstanbul: İlgi Kültür Sanat Yayıncılık.
- ÜNAL, S. (2019). *Petr İvanoviç Demezov'un Buhara Hanlığı Hakkındaki Raporu (Tercüme-Tahlil)*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- VAMBERY, A. (2022). *Türkistan'a Seyahat Bir Sahte Dervişin İstanbul'dan Semerkant'a Yolculuğu*. Resul Şahsi (çev.), İstanbul: Divan Kitap.
- VURGUN, S. (2013). *XIX. Yüzyılda Seyahatnamelerin Işığında Buhara Emirliği (Hanlığı)*. (Yayımlanmamış doktora tezi), Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya.
- VURGUN, S. (2014). XIX. Yüzyılda Türkistan'da Kölelik, Çapul ve Yağma. *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, 14(1), 179-196. <http://dx.doi.org/10.13062/tdid.201416492>
- ZARCONE, T. (2021). *Yasak Kent Buhara 1830-1888: Bir Efsanenin Peşinde*. Ali Berktaş (çev.), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

## ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı	Ece İrem Özsayın
Yabancı Dili	
Orcid Numarası	0000-0002-1449-9813
Ulusal Tez Merkezi Referans Numarası	
Lise	
Lisans	Ordu Üniversitesi
Yüksek Lisans	
Mesleki Deneyim	
Akademik Çalışmalar	