



## 18. Yüzyılda Amasya Kazasına Tahmil Olunan Vergiler

*The Taxes Imposed to Amasya Town in XVIIIth. Century*

*Jülide Akyüz Onat<sup>1</sup>*

### **Özet**

*Osmanlı Devleti vergi sistemi hem şer'e hem de örfe dayalı bir yapı arz etmektedir. Vergi devlet açısından kendi masraflarının, bunun yanında reyaya götürülen bir takım hizmetlerin finansmanı için kullanılmaktadır. Osmanlı Devleti savaş dönemlerinde güzergâh üzerinde bulunan beldelerden avarız türünden vergiler talep etmiştir. Savaş vergilerinin Amasya Kazası'na asker, zahire, hayvan, menzil olarak yansıdığı vakidir. Bunun yanı sıra savaş dışındaki durumlar için de (hazar) bazı vergiler talep edilmiştir. Artık olağan hale gelen bu vergilerin Amasya Kazasındaki uygulamaları, verginin talep edilme nedeni gibi hususlara işaret edilecektir.*

**Anahtar Kelimeler:** *Osmanlı – Amasya – Safevi – sefer - vergi.*

### **Abstract**

*In the Ottoman State, tax system was both on legal and customary form. The taxes in terms of state were used for its own expenditures and apart from this for some services which were taken to public. Ottoman State during the wars demanded some taxes called avarız from town on the route. It is known that the taxes of war were used for military, rations, animals and gunshot in Amasya. Apart from this some taxes were also demanded for peace. The practise of these taxes which became quite usual will point to matters of reason of demanding taxes.*

**Key Words:** *Otoman – Amasya – Safevi – war - tax.*

### **1. Giriş**

Vergi geliri denilince akla devletin yaptığı muhtelif harcamaları karşılayabilmek amacıyla kamu gücüne dayanarak temin ettiği tüm kamu gelirleri gelir. Bireysel kazançlardan alınanlar başta olmak üzere, çeşitli dolaysız vergiler, resim, harç ve şerefiye gibi kamu gücüne

---

<sup>1</sup> Doç. Dr; Kafkas Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü – Kars.

dayanan diğerk kamu gelirleri de geniş anlamıyla vergi hukuku içinde yer alır. Devletin gerçekleştirdiğı kamu hizmetlerinin finansmanına vergiler aracılığıyla katılmak birey için yasalarla yüklenmiş bir ödevdir. Modern hukukta devletin ve bireyin sorumlulukları bu çerçeveden değerlendirilmektedir.<sup>2</sup>

İslâm hukuku da bu bağlamda İslâm devletinin teb'ası olanlara vergi cinsinden birtakım yükümlülükler getirmiştir. Şeriâtın doğrudan düzenlediğı başta “öşr” olmak üzere bazı gelir vergileri yanında; İslâm hükümdarına da, teb'aya götürülecek hizmetler karşılığında vergi koyma yetkisini tanımıştır. Birincilere “şer'î vergiler”, ikincilere de “örfi vergiler” denmektedir.

Osmanlı idâre hukuku, vergiyi reâyâyâya götürülen bir hizmet karşılığı olarak tanımlamıştır. Toplum halinde yaşayan ve mutlaka bir takım ortak harcamalara muhtaç olan halkın güvenliği, bağımsızlığın korunması ve devamı amacıyla hükümetler de bir takım kurallar çerçevesinde çeşitli kaynaklardan yararlanmak zorundadırlar. Bu amaçla, çeşitli kaynakların kullanılması, bu kaynakların miktarlarının belirlenmesi, bu miktarın hâsılâtının toplanması, dağıtımı ve bölüşümü, yani yönetim ve kullanımı söz konusudur. Bu kaynaklar ya *tekâlîf* denilen vergiler veya müstemlekât-ı umûmiye veyahut borçlanmalardan ibârettir.

Osmanlı Devleti'nde de İslâm hukukuna uygun bir vergi tarh etme sistemi yaratılmıştır. Ancak, Osmanlı Devleti uygulamada devletin almaya hak sahibi bulunduğu vergilerin büyük bir bölümünü doğrudan merkezî hazineye aktarmadan kaynağında birtakım hizmet ve yükümlülükler karşılığı olarak devlet görevlilerine bırakmıştır. Bu bağlamda tımar sistemi denen geniş bir uygulama içinde vergilerin toplanması için “dirlik” denilen yönetim ve vergi alanları oluşturulmuş ve bunlar padişah'tan en küçük tımarlıya kadar çeşitli kademedeki görevlilere verilmiştir. Bu uygulamada sadece padişaha ait olan haslar, yani dirliklerin vergi gelirleri merkezî hazineye gönderilmiş; diğerkleri hak sahiplerinin tasarrufuna bırakılmıştır. Bu genel uygulama içinde vakıflar, malikâne denen özel statüsü bulunan dirliklerde de aynı işlem geçerli olmuştur.

Bu genel uygulamanın yanında kökeni şeriâta dayanan “avâız vergisi” de bir başka vergi uygulamasıdır. Avâız-ı divâniye ve tekâlîf-i örfiyye denen vergiler çok yönlü ve çeşitliydi. Askerin geçeceği yollar boyunca tesis edilen menzillere belirlenen çeşit ve miktarda zahire satmak, ordunun ihtiyacı olan harp malzemesini ve arpa, saman gibi çeşitli ihtiyaç maddelerini tedârik etmek ve nakletmek, gerektiğinde amele, araba, hayvan bulmak, kürekçi, azap, cerâhor, kavas isimleri altında orduya yardımcı sınıflar temin etmek, hisar yapmak ve avâız akçesi ya da avâız bedeli akçe ile seferin masraflarına iştirâk etmek bu vergilerin belli başlılarından idi. Toplama yetkisi divâna ait olan avâız, kuruluş yıllarından itibaren Osmanlı Devleti'nde mevcut olup, ilk dönemlere ait temliknâmelerde ve vakfiyelerde mülk ve vakıf sahiplerine tanınan muâfiyetler arasında sayılmıştır. Anadolu Beyliklerinde ve İlhanlılarda da bu vergilerin bulunması verginin geçmişte de uygulandığını ispat etmektedir<sup>3</sup>.

Osmanlı Devleti'nin reâyâyâdan talep ettiği vergiler üzerine araştırmalar yapılmıştır. Bu araştırmalar genellikle şehir halkının vergi yükü üzerinedir. Yusuf Oğuzoğlu, şehirlerin ürün pazarı olması haricinde sanayi ve ticaret potansiyeline sahip olması hasebiyle vergi

<sup>2</sup>Bu konuda bkz: Sayan, Nihat Sami, (1961). *Amme Maliyesi ve Devlet Gelirleri*, I, İstanbul.

<sup>3</sup>Barkan, Ö. Lütfi. (1997). “Avâız”, *İA/ II*, Eskişehir, 14.

yükümlülüğünün öncelikle şehirlere paylaştırıldığını vurgulamaktadır.<sup>4</sup> Yine özellikle seferlerin kaza halkına yaptığı yansımalar da araştırma konusu olmuştur. Bu bağlamda 1684 Avusturya-Macaristan Seferinin Afyonkarahisar Kazası halkına etkileri üzerinde durulmuştur.<sup>5</sup> Çalışmada Kaza halkına sefere çıkacak asker dışında avâriz, sürsat ve nüzül türünden vergiler tarh edildiği, aynı yıl içerisinde beş-altı tür vergi talebinin halkı sıkıntıya soktuğuna dikkat çekilmiştir.

## 2. Devletin Sefer Organizasyonu Talepleri

Osmanlı Devleti'nin sefer hazırlıkları oldukça büyük organizasyonlar gerektirmektedir. Bu organizasyonlara iştirâk eden her unsur kendisinden bekleneni yerine getirmek durumundaydı. Karadan, denizden yapılan seferlere asker haricinde halkın da katılımı söz konusuydu. Askerlerin, zahire, hayvan ve malzeme ihtiyaçlarının temini muazzam bir düzen gerektiriyordu. Sefer öncesinde ve sefer sonrasında yürütülen faaliyetler Osmanlı literatüründe îâşe ve ikmâl olarak adlandırılmıştır.<sup>6</sup>

Orduya ait her türlü sevk ve harekât merkezin yetkisinde idi. Büyük bir ordunun harekâtı, menziline ulaşması ve istenilen sonucu alması için devlet ayrıca önlemler almak zorunda idi. Osmanlı Devleti *örfe* dayanarak zaruret halinde -savaş, yangın, deprem- tüm teb'asından her türlü hizmet veya yardım isteme salâhiyetine sahipti. Olağanüstü durumlarda divânın teklifi ve padişahın emri ile toplanabilen bu vergilere *avâriz-ı divâniyye* ve *tekâlif-i örfiye* denilirdi.<sup>7</sup> Bu şekilde nitelendirilen vergi grubunun içerisine askerlerin zahire, hayvan ile konaklama ihtiyaçları dâhil olup, ihtiyaçların karşılanması konaklanan yerin ahalisine tarh edilmiştir.<sup>8</sup> Merkezî hükümetin mâl ve hizmet talepleri aynı ya da nakdi olabilirdi. Ancak, vergiler zaman içerisinde nakliyedeki zorluklardan ve kayıplardan dolayı aynîlikten nakde dönüşmüştür. Taleplerin nakde dönüştürülmesi devlet için de paranın serbest dolaşımını ve para kullanımındaki hareket serbestliğini desteklemiştir.<sup>9</sup>

Çıkarılan sefer fermânları ile ordunun nerede toplanacağı, toplanacak asker miktarı, askerin toplanacağı yerler, konaklanacak menziller, yiyecek, içecek, hayvan ve bu hayvanların yem ihtiyaçları vb gibi ikmâller ayrıntılarıyla belirtilmiştir. Devlet, sefer düzenlenecek güzergâhda yer alan beldelere her türden yükümlülükleri ihtiva eden emirler göndermiştir. Güzergâh üzerinde bulunan merkezlerden talep edilen ikmallerin ne ölçüde istendiği, bu taleplerin karşılanması, halkın bu taleplere olan bakışı nasıldı gibi sorular aydınlatılmayı beklemektedir. Bu nedenle 18. Yüzyılda Sivas Eyâleti'ne bağlı olup, Anadolu'nun orta kolu

<sup>4</sup>Oğuzoğlu, Yusuf. (1995). "Osmanlı Şehirlerindeki Halkın Vergi Yükü Üzerine Bir Araştırma". *Osmanlı Araştırmaları*, Sayı XV, 158.

<sup>5</sup>Şahin, Gürsoy. (2003). "Osmanlı Devleti'nin 1684 Avusturya-Macaristan Seferi Hazırlıkları ve Bunların Afyonkarahisar Kazasında Halka Yansımaları". *U.Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı 4, 111-123.

<sup>6</sup>İşbilir, Ömer. (2002). "Osmanlı Ordularının İâşe Ve İkmâli: I. Ahmed Devri İnan Seferleri Örneği", *Türkler/10*, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 51-163.; Yıldız, Hakan. (2000). *1711 Prut Seferi'nin Lojistik İşleri*, (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul.

<sup>7</sup>Barkan, Ö. Lütfi. (1986). "Avâriz", *İA/II*, 14.; Sahillioğlu, Halil. (1991). "Avâriz", *DİA/4*, 108-109.; Türkmen, M. Nuri. (2005). "XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Avâriz Ocaklığı Çerçevesinde Has Ambar, Mirî Ahrır Ve Kışlaklara Lojistik Destek", *Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi*, Sayı 5, 103-118.

<sup>8</sup>MC Gowan, Bruce. (1981). "Osmanlı Avâriz-Nüzül Teşekkülü", *VIII. Türk Tarih Kongresi/II*, 1327.; Demirci, Süleyman. (2002). "İltizam (tax-farming) in the Avâriz-tax System: A Case Study of the Otoman Province of Karaman, c.1650 s-1700.", *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi/12*, 159-172.

<sup>9</sup>Sahillioğlu, Halil. (1964). "17. Yüzyılın Sonunda Bolu Livası Sürsat Bedeli", *Çele*, Sayı XI, 15.

üzerinde yer alan önemli bir kavşak noktası<sup>10</sup> konumundaki Amasya Sancağına hem Safevi seferi hem de diğer ihtiyaçlar nedeniyle yansıyan vergiler üzerinde durulacaktır.

### 2.1. Amasya Kazası'ndan Asker Talebi

Osmanlı Devleti ile Safeviler arasındaki mücadele yüzyıllar boyu devam eden uzun soluklu bir mücadeledir. Bu süreçte yer yer büyük seferler, genellikle de sınır savaşları vukû bulmuştur. 1722'lerden itibaren İran'da meydana gelen gelişmeler Osmanlılar ile Safavileri karşı karşıya getirmişti. Sultan III. Ahmed döneminde başlayan mücadele, 1730 *Patrona Halil İsyanı* ile III. Ahmed'in tahttan indirilmesi neticesinde I. Mahmud'un saltanatı sırasında 1736'da imzalanan anlaşma ile son bulmuştur.<sup>11</sup>

Osmanlı Devleti'nin Safeviler ile 1722'lerde başlayan mücadelesi birden çok cephede devam etmişti. Bu durum hem seferin uzun sürmesini hem de istenen şekilde sonuçlanmamasını beraberinde getirmişti. Sadrazam Damat İbrahim Paşa bu durumun Devlet merkezi ve halk üzerindeki olumsuz etkisinin Padişâhın bizzat sefere çıkmasıyla ortadan kalkacağına inanarak sultanı sefere katılması konusunda ikna etmişti.<sup>12</sup> Bunu dikkate alan Sultan III. Ahmed sefere katılacağını bildiren bir fermân yayınlamıştı.<sup>13</sup>

Devletin seferdeki asıl ihtiyacı muhârib gücü, yani savaşacak nitelikteki asker. Ancak bu askerlerin bir takım özelliklere, en önemlisi yararlılık vasfına sahip olması gerekiyordu. Yararlılık, eskiden beri askerlik yapmak, devlete bağlılık tımar kanunlarına göre bir askerde bulunması gereken niteliklerdi. Evâsıt-ı Receb 1143/Ocak ortaları 1731 tarihli fermân İstanbul'da Acem elçisiyle akd olunan musalahanın İran tarafından çiğnendiğini, İran tarafına asker toplanacağını bildirmiştir. Fermana askere yönelik betimleme atik (eski), yarar ve kâr-güzâr olmasıdır.<sup>14</sup> Buna ilaveten askerin iâşesinin nasıl karşılanacağı da belirtilmiştir.

27 Şaban 1142/7 Mart 1730'da Sivas'dan Gence'ye kadar yol üzerindeki hitâp eden fermânla Gence Kalesi muhafazası için Anadolu Vilâyetinde Hendek, Bolu, Sivas ve havalisinden 1000 nefer cebeci tahrîr olunacağı bildirilmiştir. Tahrîr olunacak cebecilerin buldukları mahalden görev yerlerine varıncaya kadar her türden ihtiyaçları ve taşımacılık ücretleri o kaza halkı tarafından karşılanacaktı. Bu karşılama kaza halkının tekâlifleriyle takas olunacaktı.<sup>15</sup> Burada vergiden kastedilen avâriz vergisidir. Ahâlinin karşılaması gereken bu yükümlülükler aynîdir, fakat belirlenen miktarla nakdî olarak takas edilmesi söz konusudur.

Receb 1143/Ocak 1731'de Bağdad cânibi ser-askeri yanında bulunmak üzere Anadolu'dan 1050 nefer dergâh-ı âli topçusu tahrîr olunmuştur. 1050 kişilik topçuların tahrîr olundukları yerlerden Diyarbekir'e varıncaya kadarki yem ve yiyecek ihtiyaçları mevcutlarına göre konakladıkları merkezlerin kaza ahâlisine ait sayılmıştır. Topçuların her neferine günlük (yevmî ) 1 çift nân (ekmek) ve her 6 neferine günlük 1 vukiyye lahm (et), saka ve zabîtan

<sup>10</sup>Halaçoğlu, Yusuf. (2002). *Osmanlılarda Haberleşme Ve Ulaşım (Menziller)*, Ankara: PTT Genel Müdürlüğü, 5.

<sup>11</sup>Uzunçarşılı, İsmail Hakkı. (1988). *Osmanlı Tarihi/IV/I. Bölüm*, Ankara: TTK, 72-234.

<sup>12</sup>Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, 201.

<sup>13</sup>Amasya Şer'iyye Sicili (AŞS), 62/331, ".....sene-i mübâreke de şark cânibine bizzât teveccüh-i hümâyûnum mukarrer ve tahakkuk olunmağla.....". (Aslında bu katılma isteği samimi değildi, padişâh sefere katılacakmış gibi rol yapıldı.); Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, 202.

<sup>14</sup>AŞS, 40/97, 98, 99, 101.

<sup>15</sup>AŞS, 40/266, " .....ahâli-i kazâ taraflarından virilüb icâb iden ta'yinât bahâsi ve mekkâri ücretleri kazâlarının tekâliflerinden takas olunmak üzere...."

bargîrlerine günlük 8 kile şair (arpa) tayinât ile orta mühimmâtının taşınması (tahmîli) için her 10 neferine birer re's mekkârî bârgîri tedârik edilmesi ayrıca bildirilmiştir.<sup>16</sup>

Safer 1143/Ağustos 1730'da Tebriz ser-askeri İbrahim Paşa maiyeti için Üsküdar'dan Erzurum'a kadar olan yerlerden 1000 nefer cebeci toplanması ön görülmüştür. Toplanacak cebecilerin 25 neferi âsitânededen, 975'i ise Anadolu tarafındandır. Cebecilerin her 100 neferine bir serdengeçdi ağası tayin olunmuştur.<sup>17</sup> Askerlerin her neferine günlük bir çift ekmek, her 6 neferine bir vukiyye et ve her bir ortaya 4'er kile arpadan 16 kile arpa tayinât ile cebecilerin eşyalarının taşınması amacıyla her 10 neferine 1 re's mekkari bârgiri verilmesi emredilmiştir. Belirtilen tayinât ve bârgirler Erzurum'a kadar yol üzerindeki kazalar ahâlisinin vergilerine takas olunmuştur.<sup>18</sup> Bu emrin yeterince kabul görmemesi üzerine Rebiü'l-âhîr 1143/Ekim 1730'da aynı konu ile ilgili bir başka fermân daha gönderilmiştir.<sup>19</sup>

Tebriz istikâmeti için bu defa İznikmid'den 2000 asker toplanmıştır. Bunların her neferine Erzurum'a varıncaya kadar günlük 1 çift ekmek ve her altı neferine yine günlük 1 vukiyye et verilmesi kararlaştırılmıştır.<sup>20</sup> Revan cânibi için ise Anadolu'dan 1277 nefer dergâh-ı mualla topçusu tahrîr olunmuş, her neferine günlük 1 çift ekmek ve her altı neferine günlük 1 vukiyye et, orta ve zabitân bârgirlerine günlük 8 kile arpa ve eşyaları için her on neferine günlük 1 re's bârgir mekkari ücretleri tespit olunmuştur.<sup>21</sup>

Bağdad Valisi ve Hemedan cânibi ser-askeri Ahmed Paşa maiyetindeki asâkir-i mansûrenin artırılması amacıyla Zilhicce 1142/Temmuz 1730'da Amasya sancağından ve uygun görülen mahallerden 500 nefer müselleme piyade levendât tahrîr olunması istenmiştir.<sup>22</sup>

Devletin sadece doğuda değil diğer cenahlarda da uzun ve başarılı olmayan seferleri askerde bir bezginlik yaratmıştır. Bu nedenle savaşı nitelikte asker bulmak sıkıntı yaratmış, askerler sefere gitmemek için kendilerini gizlemiştir. Örneğin; 23 Muharrem 1152/2 Mayıs 1739'da Amasya Sancağı Arıkur köyünden Hasan oğlu Mahmud ve Hızır adlı iki kardeş yeniçeri olarak yazıldıklarını, ancak bu iş için iktidarları olmadığını mahkemede dile getirmişlerdir.<sup>23</sup>

Kadı huzuruna gelen Ömer ve Osman kardeşlerin iddiası da aynı konu nedeniyledir. Kendilerinin eskiden beri reaya olduğunu, askerlikle bir alakaları olmadığını, bunun yanında vergilerini de ödediklerini huzurda ifade etmişlerdir.<sup>24</sup>

Devlet, sefere iştirâki sağlamak, sefere katılacakları teşvik etmek amacıyla gönderdiği fermânlarda sefere katılanlara verilecek ücret konusunda bazı izahatta bulunmuştur. Meselâ;

<sup>16</sup>AŞS, 40/117.

<sup>17</sup>AŞS, 40/366, "... vezir-i müşârun ileyhin yanına varınca sağ ve sol ve orta kollardan yarar ve tûvânâ ve müselleme ve müretteb-i cenk ve bahâdir yigitlerden ve kul oğullarından .....zıkr olunan dokuz yüz neferin beher yüz neferine ber müceb-i mu'tâd bir serdengeçdi ağası nasb ve ta'yin...."

<sup>18</sup>AŞS, 40/365.

<sup>19</sup>AŞS, 40/405.

<sup>20</sup>AŞS, 40/118.

<sup>21</sup>AŞS, 40/119.

<sup>22</sup>AŞS, 40/121.

<sup>23</sup>AŞS, 62/25.; "...bizler kadîmden reâyâ olub askerlikden ve sipah çiftliğinden alâkamız yoktur ahâli-i karye ile üzerlerimize isâbet eden saliyânelerimizi edâ itdik ..."

<sup>24</sup>AŞS, 62/28, 27.; "..... takrîr-i kelâm edüb bundan akdem yeniçeri yazılıub lakin iktidârımız olmayub yeniçeriliğimiz beyhûde olmağla ke'l-evvel reâyâ zümresinden olub.."

bu göreve gideceklerin bir neferine 12'şer kuruş bahşış ve her ay 2,5 kuruş 6'şar aylık ulûfe ve 3'er aylık harçlık verileceği, diğer masrafları da dâhil olmak üzere bunlara harcanacak 18310 kuruşun hazîne-i âmireden ödeneceği belirtilmiştir.<sup>25</sup>

1142 Zilhicce Evail'inde /1730 Haziran ortalarında Bağdad Valisi Hemedan cânibi ser-askeri Ahmed Paşa için 1000 nefer cebeci toplanmıştır. 1000 nefer cebeciye zâbit olarak Hüseyin Kethüda atanmıştı. Hüseyin Ağa'nın ocağın yarar ve emekdârı olduğu ifade edildikten sonra gönderilen fermânda; Hendek, Bolu, Kastamonu, Kangırı, Amasya, Sivas ve sayir yerlerden Hemedan'a varıncaya kadar 10 serdengeçdi ağası bayrağı altında toplanıp bayrak açan ağa ve alemdârlardan emekliliğe rağbet eden ağalara görevin tamamlanmasından sonra 40'ar akçe ve alemdârına 25'er akçe emeklilik verileceği, terakki olarak ağalara 10'ar akçe ve alemdârlara 5'er akçe ihsan olunacağı bildirilmiştir.<sup>26</sup>

Bu teşvik sadece söz konusu sefer için geçerli değildir. Receb 1151/Kasım 1738'de de Anadolu'nun Kayseri, Bolu, Kastamonu, Çorum, Boğazlayan ve Amasya taraflarından 50'şer neferden 20 bayrak olmak üzere toplanan mirî levendin her neferine 30'ar kuruş bahşış ve her neferine şehriyye (aylık) 2,5 kuruşdan 6'şar kuruş ve diğer masraflar için toplam 58396,5 kuruş yirmi akçe verileceği bildirilmiştir.<sup>27</sup>

Devlet gönderdiği sefer emirlerinde bu ödüllendirmeleri peşinen belirterek askerliği özendirmeye, dolayısıyla asker ihtiyacını karşılamaya çalışıyordu. Bu teşvikler sadece nakit türünden değildir. Seferde ele geçirilen bölgelerin tahririyle sefere katılanlara toprak tahsis edileceği de dile getirilmiştir. Örneğin 1142 Şaban Evâhir'inde /1730 Mart ortalarında yayınlanan fermân; Hemedan, Tebriz ve Ardalan eyâletlerinde tahrîr olunan köyler ve mezâri' yerlerin zeâmet ve tımar olmak üzere Anadolu'dan sefere katılan yarar ve şecâ'at-güzâr ve tüvânâ yiğitlere verileceğini belirtmiştir.<sup>28</sup>

Bu sıkıntılı dönemlerde sadece askerden değil, reâyâdan kaynaklanan problemler de yaşanmıştır. Devlet savaştacak muharip güç bulamazken, kılık-kıyafet değiştiren reâyâ İran serhadlerine yeniçeri zümresi olarak dâhil olmuşlardır.<sup>29</sup> Devletin sefere katılacaklara vaad ettiği tımar ve zeâmet toprakların yanı sıra askerlerin vergi muâfiyeti bu türden bir muhâlif davranışı reâyâ nezdinde tetiklemiştir. Ayrıca seferlerin uzun sürmesi, seferde halktan istenen hem nakdî hem aynî yükümlülüklerin yukarıda da görüldüğü üzere fazlaca talebi durumu daha da kötüleştirmiştir.

## 2.2. Zahire Talebi

Sefer sırasında ordunun iâşesinin sağlanması da diğer bir önemli safhadır. Seferde ve hazarda ordunun harcama kalemlerini avâriz, nüzül ocaklığı şeklinde üretim bölgelerine

<sup>25</sup>AŞS, 40/292.

<sup>26</sup>AŞS, 40/308, “.. on aded serdengeçdi ağalarına bayrak küşâd etdirüb ve bayrak küşâd eden ağa ve alemdârlardan tekâ'üdlüğe rağbet eden ağalara itmâm-ı hizmetden sonra kırkar akçe ve alemdârlarına dahi yigirmibeşer tekâ'üdlük ve .....ağalara onar akçe ve alemdârlara beşer akçe terakki ihsân olunmak şartıyla....”

<sup>27</sup>AŞS, 62/108.

<sup>28</sup>AŞS, 40/259-260. “..Hemedan Tebriz Ardalan eyâletlerinde tahrîr olunan kurâ ve mezâri' ağır zeâmet ve tımar olmak üzere Anadolu taraflarından rağbet iden yarar ve şecâ'at-güzâr ve tüvânâ yiğitlere virilmesi tertib olunmağla....”

<sup>29</sup>AŞS, 40/359. “..aralarına bigâne karışub reâyâ ta'ifesinin ekseri tebeddül-i kıyâfet edüb kendüleri rüsüm ve öşürlerin toplayub İran serhadlerine yeniçeri zümresinden duhül edüb .....”

dağıtan devlet, sefer zamanında güzergâh üzerindeki bölgelerden bu yükümlülüğü talep ediyordu. Avâriz hânesi temel alınarak toplanan nüzûl tam manasıyla bir mükellefiyettir.<sup>30</sup> Zaman içerisinde devletin para sıkıntısı yaşaması nedeniyle nakde dönüştürülmüştür. XVI. yüzyıl sonlarında avâriz ve nüzûlün nakde dönüşmesi sonucu *sürsat* uygulaması başlamıştır.<sup>31</sup> Sefer zamanlarının yükümlülüğü olan *sürsat* esas itibariyle ordunun iâşesi için zaruri olan birkaç kalem zâhireyi tahsîl ve ordunun geçeceği yol üzerindeki belli yerlere taşımak mükellefiyetinden ibarettir. Fakat istenen zâhireyi tahsîl etmek, belirtilen yerlerde depolamak ve taşımak hem çok külfetli hem de zâhirenin çeşitli nedenlerle telef olmasına sebep olan oldukça zor bir işlem zinciridir. Bundan dolayı *sürsat* zâhiresi için mîrî satın alma fiyatı tespit ediliyor ve zâhirenin mirîce tespit edilen fiyat üzerinden bedeli tahsîl ediliyordu.<sup>32</sup>

Osmanlı ordusunun günlük iâşe miktarı, üzerinde durulan araştırma konularından biri olarak dikkat çekmektedir. Bu konu ile ilgili daha önce yapılmış bir çalışmada Osmanlı Ordusunun sefer sırasında günlük ortalama tüketimi 1900 kile un ve 100 kile has un, 8000 kile arpa, 150 araba ot, 300 araba odun ve arpaya yakın saman, ot veya ferik\* olarak tespit edilmiştir.<sup>33</sup>

Osmanlı Devleti güzergâhlara gönderdiği fermânlarda zâhirenin ne kadar ve nasıl toplanacağına dair emirler de bildirmiştir. Buna göre askerlerin ihtiyaçları konaklanacak menzil halkına tahmil edilmiştir. Bunun yanı sıra bazı menzillerden talep olunan zâhirenin satın alınması da söz konusudur. Bu alımlarda devlet İstanbul kilesini esas almıştır. Bu işlemler mühürlü ve imzalı defterlere kaydedilerek işin ehemmiyeti ve her hangi bir sorun çıkması önlenmeye çalışılmıştır.

Receb 1143/Ocak başları 1731’de Üsküdar-Erzurum kolu arasındaki bölgelere hitâben Revan cânibi ser-askeri Ali Paşa maiyeti için Anadolu’dan tahrîr olunan 500 nefer silâhdârın ihtiyaçlarının nüzûl edecekleri menzillerden karşılanması istenmiştir. Askerlerin nüzûl edecekleri menzillerde her nefere bir çift ekmek, her 5 nefere günlük 1 vukiyye güşt (et) verilmesi belirtilmiştir.<sup>34</sup>

Haziran 1730’da sefer için Sivas Eyâleti’nden 30.000 kile hinta (buğday), 20.000 kile dakîk (un) ve 60.000 kile şair (arpa) olmak üzere toplam 110.000 kile zehâyir satın alınacağı bildirilmiştir.<sup>35</sup> Arpa, buğday, unun ölçüldüğü İstanbul kilesi 25,6 kilodur. Akabinde Sivas Eyâletinden istenen tayinâta mühürlü ve imzalı defter sûreti gereğince değer biçilmiştir. Buna göre hintanın her İstanbulî kilesi 28 ve dakîkin her İstanbulî kilesi 40 ve şairin her İstanbulî kilesi 20’şer sağ akçedir. Devlet bu tür satın alımlarda yerel ölçüleri temel almak yerine İstanbul ölçüsünü kullanmaktadır.

<sup>30</sup>Güçer, Lütfü. (1964). *XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu’nda Hububat Meselesi Ve Hububattan Alınan Vergiler*. İstanbul. 94-95.

<sup>31</sup>İşbilir, “İran Seferleri Örneği...”, 151.

<sup>32</sup>Türkmen, M. Nuri. (2004). “XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Sürsat Vergisinin Seferde ve Hazarda Kullanım Şekilleri”, *Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi*, Sayı 3, 87.

\*Ateşte kavurularak yenilen yeşil buğday daneleri. Sami, Şemseddin. (1987). *Kâmûs-ı Türkî*, İstanbul: Çağrı Yayınları. 994.

<sup>33</sup>Bozkurt, Rıza. (1988). “Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Ülkenin Harekât Bakımından Bölgelere Ayrılması, İkmâl ve İâşe İşleri, Haberleşme Sistemleri”, *Askerî Tarih Bülteni*, Sayı 25, 6.

<sup>34</sup>AŞS, 40/414. 1 vukiyye= 400 dirhem= 1.2822945 kg.; İnalçık, Halil. (2000). *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik Ve Sosyal Tarihi/1 1300-1600* İstanbul. Eren Yayınları. 446.

<sup>35</sup>AŞS, 40/321. İstanbul kilesi: 1500, 18 okka, 350 dirhem= 24.215 kg. İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu*, 444.

Satın alınan zâhire seferin istikâmetine göre ya orduya teslîm olunur ya da ambarlara depo edilirdi. Sivas ve çevresinden talep olunan zâhire Zara'daki ambarlara nakl edilmiştir. Sivas Eyâleti'nden istenen zehâyirin bedeli 23066,5 kuruş tutmuş ve bunun Sivas Eyâleti avârız ve nüzûlüne zam edilmesi karara bağlanmıştır.<sup>36</sup> Bu emre istinâden Amasya Livâsından 3753 kile hınta, 2502 kile dakîk ve 7508 kile şair satın alınmıştır.<sup>37</sup> Satın alınacak bu zâhireden Amasya nefesine ise 843 kile hınta, 562 kile dakîk ve 1686 kile şair düşmüştür.<sup>38</sup> 1143 Rebiü'l-evvel Evâsıt'ında/1730 Eylül ortalarında yine şark seferi için sâbık Tiflis defterdârı Ahmed mübâşeretinde aynı miktarlarda zahire satın alınması ikinci bir emirle yinelenmiştir.<sup>39</sup>

Ordunun en çok tükettiği besin maddesi ekmektir. Sefere katılacak askere verilecek ekmek yukarıda da görüldüğü gibi belirlenmiştir. Ordunun en önemli ve en çok tüketilen besin maddesinin temini nasıl gerçekleşiyordu? Ekmek menzillerde depolanan unlardan parası ödenerek fırıncılara pişirtilebileceği gibi çeşitli kazalardan bu talebin karşılanması da söz konusudur. Erzurum'da bulunan ordu için öncelikle 1000 çift çuval dakîk talep edilmiştir. Un talebi ekmek pişirildiğini düşündürmekle beraber belgelerde böyle bir sarahât mevcut değildir. Unun has mı yoksa normal un mu olduğu da belli değildir. Ekmeğin taşınması ve muhafazası için kıldan yapılmış gırâre<sup>40</sup> denilen büyük çuvalara ihtiyaç duyulmuş, 1500 çift gırare istenmiştir. Yine ayrıca 2.000 çift gırâre ekmeğin acilen satın alınması belirtilmiştir. Ekmeğin her çifti için ikişer akçe fiyat belirlenmiştir.<sup>41</sup> Tokat, Turhal, Amasya ve Zile'den mübâyâ'a edilen ekmekler Erzurum'a gönderilerek Erzurum gümrük emini El-Hac Ali'ye teslim edilmiştir. Satın alınan ekmeklerin bedelinin Tokat Voyvodalığı mâlından karşılanması karara bağlanmıştır.<sup>42</sup> Tokat Voyvodası Ömer'e bu konuyla ilgili olarak gönderilen fermânda Erzurum Valisi ve Tebriz cânibi ser-askeri Ali Paşa için istenen dakîk, ekmek ve çuvalın mukâta'a aklâmından karşılanması şartıyla satın alındığı belirtilmiştir.<sup>43</sup>

### 2.3. Ulaşım-Taşımacılık Talebi

Sefer sırasında üzerinde önemli durulan konulardan biri de haberleşme, ulaşım ve taşımacılıktır. Hayati önem sahip ulaşım sadece sefer zamanlarında değil, barış zamanlarında da önemli bir işleve sahipti. Ekonomi, ticaret, maliye, haberleşme, ulaşım gibi faaliyetler için çok düzenli ve işlek bir yol sistemi gerekiyordu. Osmanlı Devleti'nde Anadolu'da ve Rumeli'de orta, sağ ve sol kollar üzerinde belirlenen menziller sayesinde bu hizmetler yerine getirilmiştir. Menzillerin buldukları civarlar yöre halkı ile yakın ilişki içerisindeydi. Gerektiğinde halk nakil, teslim işlerinde devlet tarafından yükümlü kılınıyordu.<sup>44</sup> Menziller vergilerin toplanması, nakledilmesi memurlara ihtiyaçları olan beygirlerin temini için ana yollar üzerindeki uygun şehir ve kasabalarda kurulmuştur. Menziller aynı zamanda devlet adamlarının gidiş ve geliş esnasında konakladıkları yerler olarak da hizmet görmüşlerdir.<sup>45</sup> Menzillerde devlet tarafından bir yıl için tayin edilen menzil emini, menzil kethüdası, ahur

<sup>36</sup> AŞS, 40/322.

<sup>37</sup> AŞS, 40/322.

<sup>38</sup> AŞS, 40/323.

<sup>39</sup> AŞS, 40/355, 356, 392.

<sup>40</sup> Sami, *Kâmûs-ı Türkî*, 963.

<sup>41</sup> AŞS, 40/150.

<sup>42</sup> AŞS, 40/330, 331, 334.

<sup>43</sup> AŞS, 40/73.

<sup>44</sup> İlgirel, Mücteba. (2002). "Bulgaristan'da Menzil Teşkilâtı Ve Yöre Halkı İle Münâsebeti", *Balkanlar'da İslâm Medeniyeti Milletlerarası Sempozyum Tebliğleri*, Sofya: 21-23 Nisan.

<sup>45</sup> Çınar, Hüseyin. (1999). "Osmanlı Ulak- Menzilhane Sistemi ve XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Antep Menzilleri", *Osmanlı/III*, 627.



kethüdası, odacı, seyis, sürücü, aşçı gibi hizmetlilerle, menzilin asıl yükünü çeken çevredeki bir köy veya kasaba ahalisinden teşekkül eden Menzilkeş denilen hizmetliler grubu bulunmaktaydı. Bu görevliler yaptıkları hizmetler karşılığında avâriz-ı divâniye ve tekâlif-i örfiyeden muâf tutulurlardı. Amasya yol güzergâhı üzerinde olup, Amasya ve Amasya'nın birçok köyü *menzilkeş* olarak belirlenmişti.<sup>46</sup>

Menzil olarak belirlenen Amasya menzili senelik olmak üzere iltizâma verilmekteydi. 1143/1730'da menzil iltizâmı Amasya/Gazgancı mahallesinden ve mekkârî (taşımacı) tairesinden Anastas adlı zimmîye 1360 kuruşa iltizâm edilmiştir.<sup>47</sup> Devlet Revan tarafındaki askerlerin zahire ihtiyaçlarının nakledilmesini Amasya ahâlisine tarh etmişti. Nakliye için belirlenen ücret 1360 kuruş tutmuş ve Anastas 1360 kuruşu Amasya ahâlisi yedinden aldığına dair mahkemede beyânda bulunmuştur.<sup>48</sup>

Ordunun iâşesinin, mühimmâtının nakl edilmesi de sefer sırasındaki bir diğer önemli organizasyondur. Safevi seferi sırasında devlet bu amaçla hem kara yolunu hem de su yolunu işler kılmıştır. Osmanlı Devleti su yolunu IV. Murad'ın Bağdad seferi sırasında da kullanmıştır. Birecik'te nakliye amacıyla 800 gemi inşâ edilmiştir.<sup>49</sup> Amasya'nın coğrafi konumu kıyı şehri olmadığından burada kara taşımacılığında kullanılacak olan nakliye araçları talep olunmuştur. Devlet gönderdiği emirlerle nakliye arabalarının yapımını ayrıntılandırmış, usta sayısını belirlemiş, tarh edilen yerleri belirtmiştir.

1143/1730'daki emre göre Rumili cânibinden sefer için tedârik edilen cephaneye gemilerle Payas iskelesine oradan da Haleb'e nakl olunacaktır.<sup>50</sup> Bu nedenle merkezden gönderilen emirlerde her bölgede seferde kullanılmak üzere yaptırılacak araba sayısı belirlenmiştir. Sivas ve Karaman Eyâletleri'ne isâbet eden miktar 500 aded katır arabası olmuştur.<sup>51</sup> Gönderilen emirde talep olunan arabanın özellikleri şöyledir: Bir aded kanlı (kağnı) araba üç deve yüküne eş değerde (üç deve yükü taşıyabilen), iki tekerleği demir kaplı, direği ve boyunduruğu keresteden bir arabadır. Demirci ve araba yapıcısı ücretiyle bir aded arabanın 15 kuruşa inşâsı tahmin edilmiştir. Bunun haricinde kullanılacak kayış bir kuruş bir rub' ve ipler de iki kuruş olmak üzere toplam 18 kuruş bir rub'a iltizâm edilmiştir. 500 aded arabadan Sivas Eyâleti'ne 350 ve Karaman Eyâleti'ne 150 aded isâbet etmiştir. Yirmi nefer araba yapıcısının her birine 25 kuruş peşin ücret verilmiş, yine bu eyâletlerden her çifti 30 kuruşa olmak üzere 500 çift camus talep edilmiştir.<sup>52</sup> Böylesine ağır ve masraflı 350 aded kanlı

<sup>46</sup>AŞS, 70/152, ; 40/52.

<sup>47</sup>AŞS, 40/25.

<sup>48</sup>AŞS, 40/29. Taşımacılık konusu için bkz: Ekin, Ümit. (2000). *XVII.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım Ve İletişim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma*, (Basılmamış doktora tezi), Ankara.

<sup>49</sup>Ünal, Tahsin. (1966-67). "Savaşa Çıkan Osmanlı Ordusunda Lojistik İşleri", *Türk Kültürü/V*, Sayı 58, s. 58.

<sup>50</sup>AŞS, 40/340, "... Rum ili câniblerinden mübâya'ası fermânım olan zehâyir ile âsitane-i sa'âdetimden gönderilecek mühimmât-ı cebehâne ve tophâne sefâin ile Payas iskelesine vardukda zikr olan zehâyir ile mühimmât .....ile iskele-i mezbûrdan Haleb'e nakl olunması....."

<sup>51</sup>AŞS, 40/342.

<sup>52</sup>AŞS, 40/340, "...üç deve hımlına mütehammil olmak üzere temürlü kapulu kanlı arabanın tekerlekleri ma'a .....ve boyunduruk ve sair kerâstelerden olan mühimmâtı ve temürcü ve araba yapucu ücretiyle iki tekerlekli bir 'aded kanlı arabası on beş guruşa lâzım gelen kayış bir guruş bir rub'a ve urganları iki guruşa ki cümle lâzım zikr olan lâzıme ile her bir araba 18 guruş bir rub'a iltizâm sûretiyle boyunduruk ve sair kerâstelerden olan mühimmât ve temürcü ve arabaya 3'er ücretiyle iki tekerlekli bir 'aded kanlı arabası 15 kuruş arşına lâzım gelen kayış bir kuruş bir rub'a....iki guruşa ki her bir araba 18 kuruş ve 1 rub'a iltizâm suretiyle temâm bahâsı verilmiş olub ve âsitaneye gadr olduğun ve 500 'aded arabanın 350' adedi Sivas eyâletinde Bozok sancağına iktâ' ve diğer kazalara yapıdırulub iktizâ eden temür, kayış, urgan mübâya'a ve ne mikdâr temürcüve dahi araba iktizâ eder ise Bozok sancağı kazaları ve eyâlet ve kazalardan ihrâcî ve kerâstesi dahi bu kazalardan ve 150 'adedi dahi Karaman

araba yapımı organizasyonu camus, diğerk malzemeler ve sürücü ücretleriyle beraber Sivas Eyâleti için 13.335 kuruşta baliğ olmuştur. Sivas Eyâleti'nden istenen araba, malzeme, araba sürücüsü, yapıcı adedlerinin Amasya'ya düşen kısmı şöyledir: 46,5 çift camus, 46,5 aded kanlı araba malzemesi, 46,5 nefer araba sürücüsü, 3 nefer araba yapıcısı.<sup>53</sup> Devletin hizmet olarak beklediği bu talep 1143 senesi Sivas Eyâleti bedel-i beldârî akçesinden olmak üzere nakde dönüştürülmüştür.<sup>54</sup>

*Beldâr*; bir dağ geçidini ve boğaz konumundaki bir mevkiyi korumakla görevli olanlara verilen addır. Bel kelimesi derbendin Türkçe karşılığıdır.<sup>55</sup> Beldâr bu vazifeyi bir maaş veya muayyen bir ücret mukabilinde icra ederdi. Bunlara verilen ücret senelik olarak her mahalle için belirlenir ve tevzi' defterlerine işlenerek halktan tahsil edilirdi.<sup>56</sup>

Sefer için gerekli her türden malzeme, iâşe ve askerin nerelerde toplanacağı ve muhafaza edileceği ayrıntılarıyla belirlenmiştir. Devletin yol ağı içerisinde yer alan ana ve tali yollar dışında limanlar da önemli işleve sahiptirler. Bu dönemdeki Safevi seferleri için istenen zâhire, asker, usta, araba ve diğerk malzemelerin Karadeniz cânibinde Kuban ve Baltık İskelelerinde, Akdeniz cânibinde Selanik, Kavala, Urkan İskelelerinde toplanacağı belirtilmiştir. Belirtilen iskele ve limanlara giden yolların arabaların kullanımı açısından rahat ve çabuk olması, zamandan tasarruf amacıyla temizlenmesi, bataklıkların doldurulması ve kurutulması da ayrıca emredilmiştir.<sup>57</sup>

Seferler sırasında ordunun kullanacağı malzemelerin sağlanması, tamiri gibi ihtiyaçları *orducu esnâfi* denilen görevliler sayesinde yerine getirilirdi.<sup>58</sup> İhtiyaca göre devlet ne kadar orducu toplayacağını ve nerelerden temin edeceğini o bölgenin kadısına havale ederdi. İşlerinde mâhir olan kişiler sefere iştirâk ederlerdi. 1151/1738'de açılan sefer-i hümâyûn için Sivas ve Tokat'tan 10'ar nefer *çadırıcı amesi* talep olunmuş, neferlerin her türden ihtiyacı yine yol üzerindeki kazalara tahmil edilmiştir.<sup>59</sup>

Devlet sefere katılacak askerin toplanması dışında bu asker gruplarının kullanacağı bârgir miktarlarını da belirtmekteydi. Sefer sırasında her türden malzeme dönemin koşullarında at, deve ya da katır vasıtasıyla taşınmaktaydı. Sefer için gerekli bârgirler nüzül vergisine göre kaza ahâlisi tarafından karşılanmıştır. Ramazan 1143/Mart 1731'de Sivas Eyâleti'nden Erzurum Valisi ve Revan cânibi ser-askeri Ali Paşa için 400 mehâr mekkâri deve ve 300 re's katır ve bârgir ihrâcı talep edilmiştir. Eyâlet dâhilindeki bölgelerden talep olunan

---

*eyâletinde Teke sancağına .....yapdırulub 500 'aded arabanın inşası masrafı kayış, urgan bahâsı 18 kuruş 1 rub'dan 9125 kuruş ve Sivas eyâletinde ta'mir ve termim için 20 nefer araba yapucuları için beher neferine 25 kuruş peşin ücretleri ile Sivas ve Karaman eyâletinden 500 çift camusun her çifti 30 kuruşdan.... ma'rifet-i şer'le tevzi' ve taksim olundukda livâ-i merkûm kırk altı buçuk camus ve kırk altı buçuk araba malzemesiyle tekmil ve kırk altı buçuk araba sürücüsü ve üç nefer araba yapucusu ve livâ-i mezbûr kazalarıyla ikiyüzellibeş çift girâr hisse isâbet idüb taraf-ı şer'den virilen poliçe mücebince tahsilüçün.... "*

<sup>53</sup>AŞS, 40/343, 345.

<sup>54</sup>AŞS, 40/342.

<sup>55</sup>Orhonlu, Cengiz. (1990). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilâtı*, İstanbul: Eren Yayınları. 83.

<sup>56</sup>Pakalın, M. Zeki. (1983). *Osmanlı Tarih Deyimleri Ve Terimleri Sözlüğü/I*, İstanbul: MEB. 202.

<sup>57</sup>AŞS, 40/363, 364, ".....mâru'z-zikr arabaları tesyîrçün yolları tathîr ve tevsi'i iktizâ eden mahallerin gereği gibi tathîr ve tevsi'i ve doldurulması lâzım gelen bataklıkların doldurdub..... "

<sup>58</sup>Çelik, Bülent. (2003). "Osmanlı Sefer Organizasyonlarında Esnaf Temsilcileri: Orducular", *Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi*, Sayı 1, 153-69.

<sup>59</sup>AŞS, 62/60.; "...kifâyet mikdârı yemeklik ve menzil bârgirleri yol üzerinde her kangınızın taht-ı tasarrufuna dâhil olur ise meks ve ta'âm itdirmeksizin göndermeyin ve sağ salim birbirinize ulaştırın."

bârgirler sancaklara dağıtıldığında Amasya livâsına 65 katır- bârgir ve 52 deve isâbet etmiştir.<sup>60</sup>

### 3. Vergilerin Reayaya Yansması

18. yüzyılın genel eğilimine uygun olarak avâriz vergisinin giderek nakde dönüşmesi sebebiyle avâriz yükümlüsü nüfusu belirlemek için yapılan avâriz tahrirlerine dayanarak Hazîne-i Hümâyûn'un Mevkûfât Kalemî'nde imparatorluğun her tarafındaki kazalarda kaçır avâriz hânesi bulunduğunu gösteren mevkûfât defterleri düzenlenmeye başladı. Bu defterler avâriz vergisinin toplanmasında esas teşkil etti. Devlet, büyük bir özenle Hazîne-i Âmire'de mahfûz olunan mevkûfât defterlerine müracaat etmiş, bu konudaki kayıtları incelemiş ve vergi mükelleflerinin haklarını göz önünde tutmuştur. Söz konusu seferin uzun sürmesi ve halk üzerine yüklenen vergilerin ağırlığı beraberinde bir takım problemleri de getirmiştir. Fazla vergiler reâyânın mekânda hareketliliğine neden olmuştur. Reâyâ yaşadığı toprağı, çiftini, çubuğunu terk ederek başka yerlere göç etmek durumunda kalmıştır.<sup>61</sup>

1143/1730'da Amasya Kazasına tâbi Bayraklı karye halkı İstanbul'a arz göndererek eskiden Taşâbâd'a bağlı olan karyelerinin yeniden Taşâbâd'a bağlanmasını istemişlerdir. Durumun aydınlığa kavuşması için hazine-i âmire'de mahfûz Mevkûfât Defterleri'ne müracaat edilmiş, Bayraklı karyesinin Taşâbâd'a bağlanması uygun görülmüştür.<sup>62</sup> Yine Zile Hassı Voyvodası Mehmed Emin, has mülhakâtından ve Amasya Kazasına tâbi karye re'âyâlarından olanların vukû' bulan seferler nedeniyle talep olunan vergilerden perâkende ve perişân olduklarını Divân'a bildirmiştir. Vergi vermek istemeyen reâyâ kendilerinin askerî statüde olduğunu iddia ederek muhâlefette bulunmuşlardır. Voyvoda bu konuda merkezden bir fermân gönderilmesini arz etmiştir.<sup>63</sup>

### 4. Menzil Talepleri

Yukarıda Amasya'nın orta kol üzerinde önemli bir menzil olduğu ifade edilmişti. Sadece sefer esnasında değil, özellikle elçilerin kullandığı bir menzil olarak da hizmet verdiği belgelerden anlaşılmaktadır. 12 Cemaziye'l- evvel 1151/28 Ağustos 1738'de Bağdad Valisi Ahmed Paşa Amasya mütesellimi, kadısı, vilayet önde gelenlerine bir buyuruldu göndermiştir. Buyuruldu İran Şahı tarafından İstanbul'a elçi olarak gönderilenler hakkındadır. Elçiler Amasya'ya vardıklarında kendilerinin yemekten-konaklamaya kadarki tüm ihtiyaçlarının karşılanması bildirilmiştir.

*"...ber vech-i müsâferet Şah-ı İran tarafından bu def'a dahi devlet-i 'aliyeye me'mûr olan Ali Merdan Han ve Herat Şeyhü'l-islâmı ve Oğuz Ali Han Bağdad'a mürûr edüb Bağdaddan kariban hareket ve savb-ı me'mûrlarına 'azîmet olmalarıyla Amasya toprağı dâhilinde vâki' olan konaklarda yevmiyye iktizâ eden zâd ve zâhirelerini rahatları mücebince*

<sup>60</sup>AŞS, 40/121.

<sup>61</sup>Sadece sefer zamanlarında değil, diğer vergiler karşısında da halk göç ederek tepki vermiştir. Bkz: Sahillioğlu, Halil. (1966). "Osmanlı Devrinde Ağırlaşan Vergilere Karşı Halkın Tepkileri I. Göç Bolu Subaşılık Aidâtı, II. Pazarlık", *Çele/3*, Sayı 33-35. s. 9-12, 25-31.

<sup>62</sup>AŞS, 40/41.; "...tahammüllerinden ziyâde tekâlif tarh ve tahmül ile perâkende olduklarından..."

<sup>63</sup>AŞS, 40/154.; "...Re'âyâ bizler sâdât ve sipâh ve yeniçeri ve topçu ve top arabacısı ve kul oğullarıyız deyu..."

*tedâriik ve her konakda hâzır ve müheyyâ ve hîn-i vürûdlarında teslîm etdirüb bir dürlü zaruret çekdirmemek bâbında buyuruldu ısdâr ve irsâl kılınmışdır ...*<sup>64</sup>

Osmanlı topraklarında misafir olan elçilere elbette misafirperver davranılması icap etmekteydi. Vali Ahmed Paşa gönderdiği buyurulduda elçilere asla zahmet çektirilmemesi konusuna değinmektedir. Amasya sancağından söz konusu elçilere verilecek listede şu malzemeler yer almaktadır.

*“...nân-ı azîz (ekmek), pirinç, revgân-ı sâde (sade yağ), lahm-ı ganem (koyun eti), tavuk, şem-i ‘asel (bal), şair (arpa), saman, hatab, manda.”*<sup>65</sup>

### 5. Yönetici Zümrenin Talepleri

Osmanlı Devleti kendisi adına yetki kullanan, devlet otoritesini bulunduğu belde temsil eden yönetim erkânına hazineinden bir ödeme yapmazdı. Yöneticiler kendilerine gelir olarak tahsis edilen vergilerden faydalanırlardı. 18. Yüzyılın bu anlamdaki genel görüntüsü imdâd-ı seferiyyenin yöneticiler için düzenli bir gelir haline dönüşmesidir.

Amasya Sancağının bağlı olduğu Sivas Eyâlet Valisi Abdullah Paşa 1152/1739-40 senesi için eyâletteki kadırlara hitâben buyuruldu göndermiştir. Buyuruldu vergiler ile alakalıdır. Söz konusu buyurulduda İbrahim Ağa'nın bu iş için görevlendirildiği, vergiye dair bir emir taşıdığı, sicil defterinde nâtik olduğu açıklamaları sabittir.

*“...1152 senesine mahsûb olmak üzere eyâlet-i Sivas Vâlisi Abdullah Paşa Hazretlerinin eyâlet-i mezbûreden müte'ayyin olan imdâd-ı seferiyyeyi tahsilçün taraf-ı şehriyâriden eyâlet-i mezbûre kadırlarına hitâben .....İbrahim Ağa yediyle vârid olan bir küt'a sûret-i emr-i âli mücebince Amasya Sancağında vâki' kazalara imdâd-ı seferiyye-i mezkûre isâbet edüb sicil-i mahfûzda olan defteri nâtik olduğu üzere .....”*<sup>66</sup>

Sivas Valisi Abdullah Paşa'nın ahaliden bir başka imdâd-ı seferiyye talebi daha olmuştur. Bu talebin asıl nedeni Sivas'ta yapılmak istenen tamirâtlardır. Kalede bulunan sarayın askerlerin kullanımında olduğu, bu sarayın tamirinin de eyâlet kazalarına ait olduğu bilgileri bu talebin geçmişini açıklamaya yöneliktir. On beş senedir tamir gerektiren sarayda artık asker kalmamakta, askerinin kaldığı hanların kirasının halk için daha pahalıya geldiği bilgisi ise söz konusu sarayın tamirinin ahalinin lehine bir iş olduğuna vurgu yapmaktadır.

*“...kadîmü'l-eyyâmdan berü nefis-i Sivasda kal'a dâhilindeki sarayda levendât dahi sâbık müteveffâ Mehmed Paşa binâ eylediği ....odalar demekle ma'rûf odalarda sâkin ve iktizâ eden ta'mîr ve termîm masârifi Sivas eyâletinde vâki' kazalar ahâlileri görürlerimiş iken mürûr-ı eyyâm ile zikr olunan saray ve ba'zı odalar harâbe müşrif olub kâbil-i sükânâ olmamağla onbeş seneden berü dahi Mehmedpaşazâde Mustafa Bey'in mülkü olan saray ve odalar mahallâtına levendât bayrakları hanlarda sâkin olub gerek saray ve gerek mahallât ve hanların iktizâ eden icarât masârifi ta'mirâtdan daha çok olub.....Sivas ahâlisi ahvâlleri perişan olmağla beher sene bu makûle masârif beyhûdeden....reâyâ fukarâsı merhûm Mehmedpaşazâde Mustafa Bey'in hanesin valilerçün cümle ma'rifetiyle 4.000 guruşa iştirâ ve*

<sup>64</sup>AŞS, 62/52.

<sup>65</sup>AŞS, 62/66, 73, 74, 75, 80, 81, 82, 83.

<sup>66</sup>AŞS, 62/91.

*kethüda ve ağavât dahi kal'a derûnunda olan kebîr harâbe sarayın ta'mîr ve tecdîdi 8.000 guruşa ve yine kal'a derûnunda olan Kethüdabey Saray demekle ma'rûf sarayın ta'mîri 4800 guruşa ve hâric-i kal'ada levendât sâkin olıcak yeni odaların ta'mîri 3700 guruş itmekle meblâğ-ı mezbâr Sivas eyâletinde vâki' kazalar ahâlilerine imdâd-ı seferiyyeye kıyâsen tevzi' ve tahsîli mahall-i mezkurede ta'mîr ve tecdîd itdirilmek ricâsına .....<sup>67</sup>*

Abdullah Paşa'nın bu açıklayıcı buyuruldusunu takiben söz konusu mekânların tamir ve iştirâsının 20500 guruşa bâliğ olduğu belirtilmiştir. Bu masraflardan Amasya Sancağı kazalarına isâbet eden bedel 2747 guruştur.

*"...20500 guruşa bâliğ oldukda masarufât-ı mezkûr için....imdâd-ı seferiyye taksîdi üzere taksîm beher kaza ahâlisi hisselerine isâbet eden masarufât-ı ta'mîrât verilmek bâbında vârid olan emr-i âli-i mantuk üzere Sivas kadısı pusulası mücebince meblâğ-ı mezbûrdan Amasya Sancağında vâki' kazalara isâbet eden müfredât defteridir ki.."<sup>68</sup>*

Başlıca görevleri, şehre uğrayan kamu görevlilerini, sefere çıkan veya eşkıya takibine giden askerî birlikleri, yolculuk yapan ya da göreve giden vali, mutasarrıf, mütesellim gibi devlet yöneticilerini ağırlamak ve konaklamalarını sağlamak ve bu işler için yapılan harcamaların defterini tutmak olan Şehir kethüdâsının başka bir görevi de devlete toplanan vergilerin edası ile ilgilenmektir. Vergilerin tevzî' ve taksim edilmesi, mahallerde ekonomik duruma göre kimin, ne kadar vergi vereceği, kimin muaf olduğunun tespit edilmesi gibi görevleri de yapmakta idiler.

1152/1739-40 tarihinde Amasya Şehir kethüdalığında bir değişiklik olmuştur. Mustafa Bey adlı kethüdânın yerine Hacı Halil bu göreve ahalinin onayıyla nasb olunmuştur. Görev değişikliği nedeniyle yapılan muhasebe vilâyet masraflarının halka tarh edildiğine işaret etmektedir.

*"İşbu 1152 senesi Cemâziye'l-âhiri evâhirinde Mustafa Bey şehir kethüdalığından ihrâc ve yerine Hacı Halil cümle ma'rifetiyle nasb olundukda hesâbları görülüb şehir ve nevâhide bâki kalub tahsil olunacak saliyânenin tahsîli için merkûm Hacı Halile havâle eylediği 11299 guruş saliyâneden vilâyet masârifine sarf eylediği 18572 guruş, saliyâneden menzîliye verdiği hâric-ez-defter 12482 guruş"<sup>69</sup>*

### Sonuç:

Osmanlı Devleti ile Safeviler arasında uzun yıllar süren mücâdele bazı yerleşim birimlerini etkilemiştir. Bu etkilenen yerlerden birisi de Amasya'dır. Bu mücâdelenin 1730-31 senesinde Amasya Sancağına yansımaları makalenin ilk bölümünde ele alınmıştır. Bu talepler Amasya Kazası'na iâşe, ikmâl ve asker şeklinde sirâyet etmiştir. Sefer güzergâhı üzerinde yer alan Amasya'ya fermânlar gönderilerek istenen asker miktarı, kullanılacak hayvanlar, satın alınacak malzemeler, gidilecek istikâmet ve yollar, masrafın reâyâyâya düşen kısmı açıkça bildirilmiştir. Tebriz, Ardalan, Hemedan canipleri için en önemli talep savaşı olacak kudrette asker olmuştur. Askerde aranan özellikler, verilecek tayinat, asker ağaları için ücret takdiri ilgili fermânlarda izah edilmiştir. Ordu için gerekli zahirenin ambarlarda toplanması, ekmek

<sup>67</sup>AŞS, 62/104.

<sup>68</sup>AŞS, 62/105.

<sup>69</sup>AŞS, 62/161.

bedelinin Tokat mukâta'ası aklâmından karşılanması, lojistik malzemelerin taşınacağı arabaların sayısı ve hangi özelliklerde imâl edilmesi gerektiği sefer organizasyonunun bir parçasıdır.

Safeviler ile yapılan mücadelenin uzun sürmesi hem Osmanlı Devleti'ni hem de halkı olumsuz etkilemiştir. Şöyle ki; gerek asker temininde gerekse diğer ihtiyaçların yerine getirilmesinde zaman zaman sıkıntılar olmuş, devlet bu ihtiyaçlar için birçok defa emir göndermek durumunda kalmıştır. Reâyâ bu süreçte farklı tepkiler vermiştir. Bazı durumlarda kendilerinin askerlikle bir alakaları olmadığını tescil ettirmiş, bazı durumlarda da yeniçeri kılığında sefere katılmışlardır. Bu katılımda sefer sonunda tımar dağıtılması ve vergi muâfiyeti reâyâyı teşvik eden unsurlardır.

Seferlerin reâyâ açısından en olumsuz tarafı mekânda hareketliliktir. Amasya Kazası'na bağlı köyler seferler nedeniyle perişan olduklarını, vergi vermek istemediklerini Divâna arz etmişlerdir.

Örneğin; 1143/1730'da Amasya Kazasına tâbi Bayraklı köyü halkı İstanbul'a gönderdikleri arzda köylerinin yeniden Taşâbâd'a bağlanmasını istemişlerdir. Zile Hassı Voyvodası Mehmed Emin, has mülhakâtından ve Amasya Kazası'na tâbi karye reâyâlarından olanların vukû' bulan seferler nedeniyle talep olunan vergilerden perâkende ve perişân olduklarını Divân'a bildirmiştir.

Amasya orta kol üzerinde bir menzil güzergâhıdır aynı zamanda. İstanbul'a gitmek için seyahat eden İran elçileri Amasya menziline konaklamışlar, her türlü yolculuk ihtiyaçları bu menzil tarafından karşılanmıştır.

Osmanlı Devleti'nin reâyâdan talep ettiği vergilerin bir kısmı olağanüstü dönemler için konulmuş, fakat daha sonra olağan bir vergi haline gelmiştir. Bunun en güzel örneği olağanüstü dönemlerde özellikle de savaş dönemlerinde başlangıçta savaş harcamalarını karşılamak için alınırken, sonraları ise artık düzenli bir vergi haline gelen imdâd-ı seferiyye vergisidir. Günümüzdeki gibi devlet adına hizmet yapanlara maaş ödenmemesi bu görevlilerin gittikleri yerlerdeki masraflarının karşılanmasını ahaliye tarh etmiş, fakat zamanla bu masraflar önemli boyutlara ulaşmıştır. Yine zaman içerisinde bu görevlilerin tüm ihtiyaçları bölge halkından karşılanmaya başlanmış, süreklilik kazanan bu vergiler reâyâ için yıkıcı olmuştur. Bu bağlamda bu verginin savaş dışında da reayadan alındığı Sivas Valisi Abdullah Paşa'nın kendisi ve Sivas'taki tamiratlar için ahaliden talep edilen vergilerle örneklendirilmiştir.

## KAYNAKÇA

### Arşiv Belgeleri

Amasya Şer'ie Sicili 40, 62.

### Araştırma Eserler

Barkan, Ö. Lütfi. (1986). "Avârız", *IA/II*, 14-18.

Bozkurt, Rıza. (1988). “Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Ülkenin Harekât Bakımından Bölgelere Ayrılması, İkmâl ve İâşe İşleri, Haberleşme Sistemleri”, *Askerî Tarih Bülteni*, Sayı 25, 6-18.

Çınar, Hüseyin. (1999). “Osmanlı Ulak- Menzilhane Sistemi ve XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Antep Menzilleri”, *Osmanlı/III*, 627-638.

Çelik, Bülent. (2003). “Osmanlı Sefer Organizasyonlarında Esnaf Temsilcileri: Orducular”, *Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi*, Sayı 1, 153-69.

Demirci, Süleyman. (2002). “İltizam (tax-farming) in the Avârız-tax System: A Case Study of the Otoman Province of Karaman, c.1650 s-1700.”, *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi/12*, 159-172.

Ekin, Ümit. (2000). *XVII.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım Ve İletişim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma*, (Basılmamış Doktora Tezi), Ankara.

Güçer, Lütfü. (1964). *XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Hububat Meselesi Ve Hububattan Alınan Vergiler*. İstanbul.

Halaçoğlu, Yusuf. (2002). *Osmanlılarda Haberleşme Ve Ulaşım (Menziller)*, Ankara: PTT Genel Müdürlüğü.

İlgirel, Mücteba. (2002). “Bulgaristan'da Menzil Teşkilâtı Ve Yöre Halkı İle Münâsebeti”, *Balkanlar'da İslâm Medeniyeti Milletlerarası Sempozyum Tebliğleri*, Sofya: 21-23 Nisan.

İşbilir, Ömer. (2002). “Osmanlı Ordularının İâşe Ve İkmâli: I. Ahmed Devri İran Seferleri Örneği”, *Türkler/10*, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 151-163.

Mc Gowan, Bruce. (1981). “Osmanlı Avârız-Nüzül Teşekkülü”, *VIII. Türk Tarih Kongresi/II*, 1327-1331.

Oğuzoğlu, Yusuf. (1995). “Osmanlı Şehirlerindeki Halkın Vergi Yüğü Üzerine Bir Araştırma”. *Osmanlı Araştırmaları*, Sayı XV, 157-171.

Orhonlu, Cengiz. (1990). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilâtı*, İstanbul: Eren Yayınları.

Pakalın, M. Zeki. (1983). *Osmanlı Tarih Deyimleri Ve Terimleri Sözlüğü/I*, İstanbul: MEB Yayınları.

Sahillioğlu, Halil. (1964). “17. Yüzyılın Sonunda Bolu Livası Sürsat Bedeli”, *Çele*, Sayı XI, 15-18.

Sahillioğlu, Halil. (1991). “Avârız”, *DİA/4*, 108-109.

Sahillioğlu, Halil. (1966). “Osmanlı Devrinde Ağırlaşan Vergilere Karşı Halkın Tepkileri I. Göç Bolu Subaşılık Aidâtı, II. Pazarlık”, *Çele*, Sayı 33-35, s 9-12, 25-31.

---

Sami, Şemseddin. (1987). *Kâmus-ı Türki*. İstanbul, Çağrı Yayınları.

Şahin, Gürsoy. (2003). “Osmanlı Devleti’nin 1684 Avusturya-Macaristan Seferi Hazırlıkları ve Bunların Afyonkarahisar Kazasında Halka Yansımaları”. U.Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı 4, 111-123.

Türkmen, M. Nuri. (2004). “XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Sürsat Vergisinin Seferde ve Hazarda Kullanım Şekilleri”, *Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi*, Sayı 3, 85-100.

Türkmen, M. Nuri. (2005). “XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Avârız Ocaklığı Çerçevesinde Has Ambar, Mirî Ahır Ve Kışlaclara Lojistik Destek”, *Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi*, Sayı 5, 103-118.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı. (1988). *Osmanlı Tarihi/IV/I. Bölüm*, Ankara: TTK.

Ünal, Tahsin. (1966-67). “Savaşa Çıkan Osmanlı Ordusunda Lojistik İşleri”, *Türk Kültürü/V*, Sayı 58, 32-48.

Yıldız, Hakan. (2000). *1711 Prut Seferi’nin Lojistik İşleri*, (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul.