

**OSMANLI İMPARATORLUĞUNDA MEKÂN ORGANİZASYONUNUN
GERÇEKLEŞTİRİLMESİNDE AVARİZ VERGİLERİNİN ROLÜ**

**THE ROLE OF AVARİZ TAXES FOR THE REALIZATION OF VENUE
ORGANIZATION IN THE OTTOMAN EMPIRE**

**РОЛЬ ОХОТНИЧЬИХ НАЛОГОВ В ОПРЕДЕЛЕНИИ
ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ОСМАНСКОЙ ИМПЕРИИ**

Levent KÜÇÜK*

ÖZ

Osmanlı devleti modernleşme öncesi dönemde çok geniş sınırlara ulaşan bir yapıya ulaşmıştır. Bu durum sınırları içinde teknolojik açıdan çok iyi bir organizasyon meydana getirmesini gerektirmiştir. Sıkı sıkıya merkeze bağlı olan Osmanlı Devletinin taşra teşkilatının en büyük parçasını eyaletler teşkil etmektedir. İdari yapı itibariyle eyaletlerde sancaklara, kazalara ve nahiye/köy ünitelerine ayrılmışlardır. Bu idari mekanizma içerisinde hükümdarın taşradaki temsilcileri askeri yetkilerde bey unvanlı, Beylerbeyi, idari yetkilerde efendi unvanlı Kadılar olmuştur.

Osmanlı taşra teşkilatı uzun ve çeşitli merhalelerden geçtikten sonra 16. Asırda Rumeli, Anadolu, Arabistan ve Kuzey Afrika'da en gelişmiş şekline ulaşmıştır. Osmanlı eyalet idaresi daha önceki Türk ve İslam devletlerine ait idari geleneklerden bir çok unsuru alarak bu teşkilatı geliştirmiştir.

Osmanlı imparatorluğunun topraklarının eyaletlere ayrılmasında güdülen amaç bunların iktisadi yönden kendi kendini yönetmesi ilkesidir. Her eyalet imparatorluğun savunması için gerekli olan ve gelirine göre hissesine düşen askeri de yetiştirmekle görevli idi. Bu husus Tımar ve Zeamet toprakların temel işlevleri arasında sayılmıştır.

Osmanlı devletinin yarı muhtar birimlerden oluşan merkezi devlet yapısı kendi idari gelenekleri geliştirip uygulamada etkili olmuştur. Geniş bir ülkeye sahip bir devletin bu vasfı sağlayabilmesi ancak sağlıklı bir haberleşme ve ulaşım ağına olmakla mümkündür. Osmanlılar Bizans ve Selçuklulardan devraldıkları ulaştırma imkânlarını geliştirmişlerdir. İpek yolunun devamını oluşturan yolların bir kısmı tekerlekli araçların geçmesine elverişli düz yollardır. Yolların büyük bir kısmı kervan ulaşımına imkân tanımaktadır.

Osmanlı mekân organizasyonunun ana politikası içinde Memalik-i Mahruse'nin tümünü kaplayacak mekânın ulaşılabilirliğini sağlamak önem arz etmektedir. Osmanlı klasik döneminde bunun için iki yol izlenmiştir. İlki, İstanbul'dan başlayan ve bir taraftan Rumeli canibinde diğer yandan da Anadolu canibinde sağ, orta ve sol kol adı ile oluşturulan yol ağı kurulmuştur. Ayrıca bu ana güzergâh talî yollar ile de genişletilmiştir. Bu yollar üzerinde güvenliği ve ulaşılabilirliği sağlamak üzere menzil ve derbend teşkilatları işlevsel kılınmıştır. Osmanlıların mekân entegrasyonu için izledikleri bir diğer metod ise İstanbul'dan itibaren çevreye doğru genişleyen yol güvenliği çemberleri kurmak olmuştur.

* Dr. Ardahan Üniversitesi İBEF Tarih Bölümü, e-mail: leventkucuk@ardahan.edu.tr.

10.17498/kdeniz.279663

Başkent İstanbul-Hüdavendigâr ve İzmit sancaklarının yer aldığı mekânlar bir bütünlük arz etmektedir.

Anahtar Kelimeler: Mekan Organizasyonu, Avarız, Menzil, Derbend, Muaf,

ABSTRACT

The Ottoman Empire acquired a structure spreading over immense boundaries in the pre-modernization era. This required a well settled technological organization within its boundaries. The biggest portion of the rural organization of Ottoman Empire consists of States which have close ties to the center. In terms of administrative structure, it was divided into sanjaks, townships and sub-districts/village units. Within this administrative mechanism, the rural representatives of the emperor were "Beylerbeyi" in military authorities who had the title of "Bey" and "Kadi" in administrative authorities who had the title of "Effendi"

The Ottoman provincial organization acquired its most advanced form in Rumelia, Anatolia, Arabia and North Africa in the 16th century after passing through long and various stages. Ottoman state administration developed this organization by taking many elements of administrative traditions of previous Turkish and Islamic states.

The intended purpose of Ottoman Empire's separation of its lands into states is the principle of self-governance in terms of economics. Each state was responsible for training soldiers required for its defense and allocated in proportion to its share. This issue was considered to be among the basic functions of Timar and Zeamet lands.

The centralized state structure of Ottoman Empire consisting of semi- autonomous units was effective in developing and implementing its own administrative traditions. It is possible for a state having a vast territory to be able to satisfy this qualification only with a healthy transportation and communication network. The Ottomans improved the transportation possibilities inherited from Byzantium and Seljuks. Some of the roads that constitute the Silk Road were straight roads which were available for wheeled vehicles to pass. The large part of the roads enabled caravan transportation.

Within the main policy of the Ottoman venue organization it was important to provide accessibility of the venue which will cover the entire Memalik-i Mahruse Two paths were followed for this in the Ottoman classical period. A road network was established with the names of right, middle and left branches where the first one starts from Istanbul and in one hand in the Rumelia Side and on the other hand in the Anatolian side. Besides, this main route was been expanded by secondary routes. In order to provide security and accessibility on these roads menzil and derbend organizations was provided to be functional. Another method pursued by the Ottomans for venue integration was to establish road safety circles that expanded from Istanbul to the periphery. The venues which included the capital İstanbul-Hüdavendigâr and İzmit sanjask were constituting an integrity

Keywords: Venue Organization, Avarid, Menzil, Derbend, Exempt,

АННОТАЦИЯ

Османское государство перед периодом модернизации превратилось в страну с широкими границами. На бескрайних территориях необходимо было технически организовать управление государством. Очень тесную связь разных частей страны с

центром Османского государства можно определить через организационные виды управления.

Управленческие единицы состояли из унитарных санджаков, казалов и сельских округов. В этом управленческом механизме правитель назначал своего представителя-наместника с воинскими полномочиями в ранге бея, начальника беев, административными полномочиями также наделялись судьи.

Османская организация страны после долгих и различных градаций в XVI веке переходит в формы управления на примере Российской, Анатолийской, Аравийской и Североафриканской систем.

Османская структура управления сохранила и некоторые традиционные, сложившиеся ранее, турецкие и исламские элементы.

Главной политикой османского территориального разделения страны являлось как можно большее сохранение общих мамлюкско-магрибских принципов. В классическом османском периоде для этого использовались два пути. Первый, начиная от Стамбула в сторону Рима и правее, в сторону Анатолии. Этот путь был построен и назывался правая, средняя и левая сухопутные дороги.

Отдельно, по главному маршруту к югу дороги тоже были расширены и модернизированы. Безопасность передвижения на этих дорогах обеспечивалась охранными службами. Для интеграции османов в территориальную систему управления использовался и второй путь. Он охватывал дорогу от Стамбула к близлежащим территориям. Строились и охранялись кольцевые дороги, которые охватывали расстояние от столичного Стамбула до санджаков Худавендигар и Измит. Таким образом создавалась единая территориальная целостность.

Ключевые слова: организация территорий, Авариз, Дербент, освобожденный.

I. Yol Ağı Oluşturma

Osmanlı devleti Anadolu ve Rumeli yönünde ulaşım ağını sağ, orta ve sol kol olarak 3 kol üzerinden oluşturmuştu. Anadolu yönünde sağ kol İstanbul - Halep güzergâhını, orta kol İstanbul - Bağdat güzergâhını, sol kol ise İstanbul - Kars ve Doğu Bayazıt güzergâhını oluşturmaktadır. Rumeli yönünde sağ kol İstanbul – Azak, orta kol İstanbul – Belgrad ve sol kol da İstanbul – Atina güzergâhını kullanmaktadır. Bu yönlerde ulaşım hayvanlarla sağlanıyordu. Bu ana güzergâhlar üzerinde tali yollar da meydana getirilerek hem ekonomik bağımlılıkların giderilmesi hem güvenlik ağının oluşturulması ve de haberleşme sisteminin kurulması gerçekleştirilmiştir. Devlet bu ulaşım ağını devamlı surette işler kılarak bir anlamda egemenliğini de sağlamış olmaktadır. Ayrıca Osmanlı devleti ticaret sistemi bünyesinde mütemekkin ve seffar tüccarlar aracılığı ile bölgeler ve şehirlerarası haberleşmeyi de bu ulaşım ağı üzerinden gerçekleştirmekteydi. Padişahın ve devletin otoritesinin uzak mahallere ulaştırılması da bu sistem sayesinde sağlanmış oluyordu.

Osmanlı devleti mekân organizasyonu gerçekleştirme açısından derbend ve menziller ile birlikte kervansarayları da devreye sokmuştur. Kervansaraylar sadece ticari organizasyon merkezi olarak değil konaklama faaliyetleri ile nüfus toplama ve emniyeti gerçekleştirme merkezi olarak da dikkat çekmektedirler(Ortaylı, 2007:328).

Osmanlı mekezi yönetimi, ulaşım organizasyonu yani bir anlamda menzil, derbend, ulak ve kervansaray teşkilatını da içine alan sistemi sayesinde imparatorluğu bir ağ gibi saran yollar üzerinde ticaret, haberleşme ve ulaşımı sürekli olarak açık bulunduracak bir

kontrol mekanizması kurmayı başarmıştır. Ulaşım örgütlenmesinin alt üniteleri olan derbend, menzil, ulak teşkilatlarını avarız vergileri ile finanse ederek hazine'den harcama yapılması oranını oldukça düşürmüştür.

a. Menzil Teşkilatı

Menzil, lûgat manası olarak bir günlük yol, yol üzerindeki konak yerleri veya ev anlamında kullanılan bir terimdir(Develioğlu, 2001: 617). Menzil, kervanların ve posta tatarlarının indikleri, at değiştirdikleri veya geceyi geçirmek amacıyla konakladıkları bina ve han benzeri yapılardır. Osmanlı devleti ordusu sefer halinde iken askerlerin ihtiyacını karşılamak için ayrıca bedeli ödenmek koşuluyla zahire alımını sağlamak için de menziller vücuda getirmiştir (Pakalın, 2002: 915).

Osmanlı devletinde menziller, haberleşme ve hac menzilleri ile askeri menzil olarak üç farklı kategoride değerlendirilmektedir. Askeri menziller sefer sırasında Osmanlı ordusunun ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla düz araziler üzerinde ve kolayca su bulunabilecek noktalarda kurulmuşlardır. Hareket halindeki ordunun konaklayacağı mevki olmasından dolayı yerleşme alanlarının dışı tercih edilmiştir. Haberleşme ve hac menzilleri ise daha çok ana yollar üzerinde yerleşim merkezleri yakınlarında olmak üzere kurulmuşlardır. Osmanlı devleti, ulaşım ağı üzerinde menziller inşa ederek haberleşmeyi, ticareti ve güvenliği temin etmektedir(Teaschner, 2010: 71). Menziller sayesinde seyahat edenlerin iâşe ve ibatelerinin sağlanması gerçekleşmektedir. Konaklayanların üç gün ücretsiz olarak menzil hizmetlerinden yararlanmaları söz konusudur. Menzillerin etrafındaki köyler menzilin ihtiyaçlarını karşılamakla görevlendirilmiştir. Bu hizmetleri karşılığı olarak avarız-ı divaniye vergilerini ödemekten muaf kılınmışlardır. Menzillerin dikkat çeken bir özelliği bu yerlerin yalnızca devlet görevlisi olan kişilere hizmet sunuyor olmasıdır(Halaçoğlu, 1982: 167).

Anadolu'nun sağ kol güzergâhını takip ederek kutsal topraklara giden Hacıların yol güzergâhı üzerinde geceyi geçirmek ve diğer ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla kullandıkları konak yerleri de menzil olarak adlandırılmaktadır(Armağan, 2000: 82). Osmanlı döneminde hac yolculukları ortalama üç ay sürerdi. Hac menzillerinin kurulması bu yolculuk süresi ile alakalıdır. Hac yolcuları ve surre alaylarını kutsal topraklara ulaştırmakla görevli kafileler, istirahat, iâşe ve güvenlik konularında hac menzillerinden yararlanmaktaydılar.

17. yüzyıldan itibaren artan seferler, resmi haberleşme ve buna bağlı konaklama taleplerini artırmıştır. Devlet bu dönemde menzillerin kapasitelerini artırmak yolunu tercih etmiştir. Dolayısıyla menzil masraflarında da artışlar meydana gelmiştir. Bu durum civardaki menzil yükünü çeken köy ve yerleşmelere yeni vergiler konularak çözülmeye çalışılmıştır(Altunay, 2002: 78).

Menzillerde, devlet tarafından bir yıl için tayin edilen Menzil emini, Menzil kethüdası, Ahur kethüdası, seyis, odacı, sürücü, aşçı gibi hizmetliler ile Menzilin çevresindeki köy halkından oluşan bir grup bulunmaktadır. Menzil emimleri kaza kadısı veya onun naibi tarafından teklif edilerek ve devletin bunu onaması sonucu tayin edilmektedir. Menzil emimleri, ordunun veya askeri birliklerin seyahatleri sırasında istirahatlarını sağlamak, levazımlarını temin etmek ile yükümlüdürler. Bu görevi yerine getirirken ihmalleri görülürse cezalandırılırlardı.

Menzilin düzenli ve sürekli hizmet vermesini sağlamakla görevli olan menzildarlar, menzilin yönetimi ve işleyişinden sorumlu olduklarından dolayı bu işin üstesinden gelebilecek yetenekte ve işbirlikte olmak durumundaydılar.

Menzillerde bulunan beygirlerin günlük masrafları arpa, saman, torba, yular, sürücü, odacı, eşici, seyis, ahır kirası, nal ve mih gibi giderlerden kaynaklanmaktadır. Bu giderler için sabit ücret tayin etmek güçtür. Her menzilin bulunduğu bölgeye göre bu miktarlar değişebilmektedir(Altunan, 2002: 80).

Seferler nedeniyle menzillerin masraflarının artması menzilkeş köyler ahalisini sıkıntıya düşürmüştür. Ancak artan vergi yüküne rağmen menzil hizmetinde herhangi bir aksamaya neden olmadan menzili ayakta tutmaya çalışmışlardır. 17. yüzyıl sonlarından itibaren her yıl düzenli olarak artan vergiler menzilkeş köyler halkının köylerini terk etmesine hatta menzilhanelerin menzillerinden firar etmelerine neden olmuştur. Osmanlı Devleti, menzillerin askeri ve stratejik açıdan taşıdıkları önemden dolayı yeni düzenlemeler yaparak yüklerini hafifletmeye çalışmıştır. Menzillerdeki beygirler saat ücreti ile kiralanarak bir anlamda menzile katkı sağlanmak istenmiştir.

b. Derbend Teşkilatı

Osmanlı devleti yol ve seyahat güvenliğini sağlamak için bir çeşit küçük kale şeklinde bina edilmiş karakollara derbend adını vermiştir. Derbend dağ üzerindeki geçitlerde ve boğazlarda bulunan karakolhane veya iki dağ arasındaki geçit ve boğaz anlamlarında da kullanılmaktadır. (Pakalın:1983, 425).

Osmanlı devleti derbend adı verilen organizasyonlara kuruluş devrini müteakip büyük önem vermiştir. Esas amaç yol güvenliğinin sağlanması olsa da ıssız bölgelerin şenlendirilmesi de diğer bir nihai amaç olmuştur. Osmanlı Devleti derbendleri iki ana grup dahilinde değerlendirmiştir. Birincisini yurtluk ve ocaklık şeklinde tımar yoluyla tasarruf olunan derbendler oluşturur. İkincisi ise muafiyet usulü ile tevcih edilen ve tehlikeli bölgelere yerleştirilen halkın o bölgeyi muhafaza ile görevlendirildiği derbendlerdir. İkinci grup derbendler vakıf ve has topraklar üzerinde veya kimsenin tasarrufunda olmayan bölgelerde tesis edilirdi.(Orhonlu: 1990, 23-30)

Bir yerin derbend olabilmesi için Menzillerde olduğu gibi kaza kadısının teklif yapması gerekliydi. Yapılan teklif sonrası devlet bir araştırma yaparak o yerin derbend olup olamayacağına karar verirdi. Daha sonra teklifi yapan kişiye iltizam usulü ile derbendin idaresi verilerdi. Derbendin korunması için çevre köy ve kasabalar halkı derbendci olarak görevlendirilirler ve bu hizmetlerinden dolayı avarız-ı divaniye vergilerinden muaf kılınırlardı. Derbendci tayin edilen reayanın Osmanlı ticaret hayatının ana unsuru olan derbendleri muhafaza görevlerinden dolayı belirli kanunlar çerçevesinde hareket etme zorunlulukları bulunmaktaydı. İzinsiz olarak derbend reyası yerlerini terk ederse geri tekrar yerlerine getirilmelerinde tımar sistemindeki on yıl geçmesi esası uygulanmıyordu. Tekrar yerlerine geri yerleştirilmeleri için sıkı denetimler yapılıyordu.

II. Diğer Genel Hizmetler İçin Avarız

a. Mahalle, Köy ve Esnaf Avarız Akçeleri

Kentsel alanda mahalle ve kırsal alanda da köy toplulukları Osmanlı idaresinin en alt düzey birimleridir. Devlet yönetimi açısından cemaat idaresinin çekirdeğini mahalle ve köyler oluşturmaktadır. Mahalleli demek, kaldırılacak cenazeden, çıkan yangından, semtin temizlik ve bakımından ortaklaşa sorumluluğu olan kimseler demektir. Mahalleli asayişi sağlamaktan ve avarız adıyla salınan ortak yükümlülüklere katılmaktan toplu olarak sorumludurlar(Ortaylı, 2007: 305).

Mahalle terimi Osmanlı devleti uygulamalarında üç farklı anlamda kullanılmaktadır. Birincisi şehir ve kasabalarda benzer faaliyetler yapan ve özellikleri ile benzerlik taşıyan

insan gruplarının ortak yaşam alanı olan mekandır. İkincisi sosyal dayanışma ölçeğinde birbirlerine karşı sorumluluk taşıyan kişilerin oluşturduğu topluluktur. Üçüncüsü ise tahrir defterlerinde vergi mükellefi olarak kaydedilen insan grubudur. Her üç anlamda Osmanlı literatüründe kullanılmış ve özellikle vergi ile alakalı konular söz konusu olduğunda devlet mahallenin imam ve diğer yöneticileri aracılığı ile iletişim ve irtibat kurmuştur(Ergenç, 1984: 69).

Avarız-ı divaniye vergilerinden avarız akçesi ve kürekçi bedeli gibi nakit olarak reaya üzerine yüklenen vergilerin, mahalle ve köy halkının müştereken karşılamaları gereken mükellefiyetler olması dolayısıyla, bazı hayırseverler ve cemaat mensupları, avarız vergilerini ödemede güçlük çekenler için para ve gelirler vakfederek onların bu sıkıntıdan kurtulmalarını sağlamışlardır. (Barkan, 1979: 18). Kurulan para ve gelir vakıflarından köy ve mahalle halkının avarız vergileri karşılandığı gibi esnaf loncalarında hastalık vb nedenlerle iş gücü kaybına uğrayan esnafın da ihtiyaçları karşılanırdı. (Pakalın, 1983: 114).

Devlet vergilerinin, örfî tekalif ve avarız şeklinde mahallelere tevzi' sistemi önemini kaybederek ortadan kalkmasına bağlı olarak mahalle ihtiyar heyeti elinde olan avarız vakıfları da yeni bir rol üstlenerek mahallenin su yolu ve kaldırım inşası ile fakir kimselerin iâşe ve evlendirilmesi konuları için yardım sandığına dönüşmüştür. Esnaf'dan olanlar da sermaye tedariki ve cenaze işlemleri gibi ortaya çıkan yeni gelişmelerde avarız vakıflarından yararlanabilmekteydiler.

b. Beklenmedik Durumlar İçin Avarız

Osmanlı devleti her hangi bir olağanüstü durum ile karşılaştığı zaman hazinenin bu yeni durumu finanse edecek kaynaklarının olmaması veya yetersiz olması durumunda kendisine gerekli aynî, hizmet ve nakdî türdeki ihtiyaçları avarız genel adıyla anılan vergilerden karşılamak metodunu benimsemiştir. Savaşlar dışındaki olağanüstü durumlara deprem, yangın, sel, kıtlık, kuraklık, ürünü çekirgelerin istila etmesi ve şehir hayatında rolü olan kale, hisar, çarşı, cami' ve benzeri yapıların onarımını sayabiliriz. Devlet böyle zamanlarda memleketin bütün kaynaklarını bu olağandışı durumun yarattığı sıkıntıları çözümlmek amacıyla seferber etmektedir

Olağandışı durumlar ile ilgili olarak istenen avarız ile ilgili 17 Zilhicce 1190 (27/01/1777) tarihli belgede Kilis kazasının mukataa'sına Kilis kasabasının her yıl 7016 kuruş avarız ve nüzul malı maktua' olarak bağlı bulunduğu anlatılmaktadır. 1188/1775 yılının kıtlıkla geçmesi nedeniyle bu miktarın gönderilmesinin hızlandırılmasını isteyen emir Kilis halkına duyurulduktan sonra kaza halkının eskiden beri avarız adıyla bir nesne vermedikleri kaydı ile birlikte kazanın diğer kısımlarının harap olduğu bilgisi elde edilmiştir. Bunun yanı sıra aynı yıl çekirge bolluğu nedeniyle ahalinin mahsulatının yetersiz olduğu anlaşılmaktadır. Kaza halkının avarızdan af istekleri kaza Mutasarıfı İbrahim Paşa aracılığı arz edilmiş ve eğer af edilecekse ya da tahsil edilecekse bu durumun bir emir ile kendilerine bildirilmesi istekleri de belgede yer almaktadır.¹ (Barkan: 1979, 14).

Osmanlı Devletinin olağan dışı durumlar ile karşılaştığında alacağı önlemler ile ilgili olarak ya da talep ettiği vergilerden toptan veya tenzilât yoluyla yapacağı değişikliklere belgelerde sıkça rastlanmaktadır. 14 Ramazan 1129(22/08/1717) tarihli belgede Manisa ulemasının divana giderek şehirde çıkan yangın sonucu yaklaşık 3700 dükkanın ve 150 avarız hanesine sahip olan menzilin yandığını ve ahalsinin tamir için kudretleri olmadığı bilgisi bulunmaktadır. Kazanın toplam 996 haneye sahip olduğu ayrıca halkının

¹ BOA, Cevdet Maliye, No: 7070, 17 Zilhicce 1190(27/01/1777)

çoğunluğunun askerî ve sefer mensubu olması da anlatılarak 150 hanenin indirilmesi talebinde bulunmuşlardır. Mevkufat defterlerinin incelenmesi sonrası kazanın 996,5 avarız hanesi ve 350 mütekaidin bedeli yükümlüsü olduğu görülmüş bu arada benzer bir afet ile karşılaşan Hacıoğlu kasabasının da 54 hane karşılığı verdikleri arpa bedeli ve nüzul bedelinin 646,5 kuruş tutarında olduğu anlatılarak kasabanın sadece 1126/1714 yılı tekaliflerinin kaldırıldığı kaydı da hatırlatılarak kendilerine de benzer bir uygulama yapılması talepleri görülmüştür. Manisa kazasının 1129/1717 yılına ait olmak üzere 50 adet hanelerine isabet eden avarız, nüzul, sürsat ve beldar bedellerinin 947,5 kuruş tutarında olduğu kayıtlardan teyit edilerek Hacıoğlu kasabasına kıyas ile Manisa kazasının da yalnızca 1129 yılı tekalifleri af edilerek deftere bu durum kaydedilmiştir.²

c. Genel Hizmetler karşılığı Avarızdan Muafiyet

Tekalif-i örfiye ve avarız-ı divaniye'den muaf olanları bireysel ve toplu muafiyet sahibi olanlar diye gruplandırmak mümkündür. Bireysel muafiyetlerde tahrir defterlerindeki muafiyet prensipleri üzerinden hareket edilerek askerî görevleri bulunan çavuşlar, sipahiler, sipahizadeler ile imam, hatip, müezzin, kayyum gibi dini hizmetler ile görevli olanlarla muhassıl, amil gibi mali sorumluluğu bulunan resmi memurlar, zaviyedar, tekkenişin gibi dinsel görevliler yanında kör, topal, pirifani gibi çalışamayacak durumda olanlar avarız hanesi hesaplarının dışında bırakılarak tekalif-i örfiye ve avarız-ı divaniye den muaf tutulmuştur. Bu durum ile ilgili olarak kayıtlarda birçok örnek bulunmaktadır. Bunlardan birisi olan 3 Zilkade 1199 (07/09/1785) tarihli belgede İçil Sancağına bağlı Gülnar kazasının Yuvacık kavşağı köyünde yaşayan 16 kişilik derviş zümresinin Şeyh Ali Semerkandi halifesinin soyundan geldikleri belirtilerek avarız-ı divaniye ve tekalif-i örfiye vergilerinden muafiyet beratlarının yenilenmesi istekleri yer almaktadır. Yapılan İncelenme sonrası bu derviş grubunun Şeyh Ali Semerkandi soyundan geldikleri bilgisine ulaşılmış ancak vakıfla ilgili muafiyet senetlerinin olmadığı da anlaşılmıştır. Bu derviş grubunun sadaka ile geçindikleri ve daha önceden avarızdan muafiyet beratları olduğu da anlaşılmıştır. Şimdi yaşadıkları Küçük Halife köyünde avarızdan muaf oldukları kayıtlı olmasına rağmen kaza mütesellimleri ve voyvodalarının avarızdan başka tekâlif-i örfiye dahi talep etmeleri üzerine bu derviş grubunun her türlü salgundan, alacak akçesinden, hisar yapmadan, çift akçesinden ve oşürden muaf oldukları belirtilerek idarecilerin müdahale etmemeleri emredilmiştir. Ayrıca bu gruba 1147(1735) yılında verilen beratın geçerli olduğu vurgulanarak eğer bu zümre avarız alınmasına vesile olacak emlak ve arazi tasarruf ederse muafiyet ve serbestiyetlerinin sona ereceği bildirilmiştir.³

Toplu muafiyetlerde ise imparatorluk coğrafyasında insan ve malların naklinde emniyet sağlayarak ticareti kolaylaştıran derbent teşkilatı, köprülerin korunması ve onarım hizmetleri, resmi posta teşkilatı⁴, menzilecilik, tuzlara ve maden ocaklarına işçi ve kömür

² BOA, **Cevdet Maliye**, No:7579, 14 Ramazan 1129 (22/08/1717)

³ BOA, **Cevdet Maliye**, No: 5651, 3 Za 1199(07/09/1785)

⁴ **BOA, MAD, No:8472**, 14 S 1122 (14/04/1710) tarihli belgede sağ kol üzerinde olan Akçahisar kazasının Ulakların güzergahları üzerindeki Aydın, Saruhan, İzmir ve Menteşe taraflarına gidip gelirken uğradıkları mahallerden olduğunu ve kazanın menzil olmamasına rağmen ulakların kaza halkının beygirlerini kullandıklarından bahisle kaza halkının menzileci olma isteklerinden bahsedilmektedir. Kaza halkının beygirlerinin 22 saat mesafesindeki Balıkesir kazasına kadar sürüldüklerini ve bu yüzden helak olduklarından bahisle masraflarının da 1500 -2000 guruş tuttuğunu bildirerek ayrıca veba salgınından dolayı reyanın çoğunun göç ettiğini bildirerek 230 hane olan mükellef grubunun 90 haneye kadar düştüğü anlatılmıştır. Mevkufat kayıtları incelenerek kazanın

temini, çeltik üretimine iş ve sermaye temin etmek gibi hizmetler karşılığında belirli bölgelerin halkına örfi vergilerden muafiyet tanınması yöntemlerinde olduğu gibi tekalif-i örfiye ve avarız-ı divaniyelerden de muafiyetler tanınmaktadır. (Güçer: 1964, 74).

Bu duruma örnek olarak 4 Cemaziye'l-ahir 1113 (06/11/1701) tarihli belgede Mihalıççık kazasının Karaağac-ı kebir karyesinin 2.5 avarız hanesi olduğu ve bu köyün İlbeyaz köprüsü denilen mevkide bulunduğu belirtilmektedir. Çevrede başka bir köy olmadığı için bu köprünün eşkıya tarafından toplanma ve yol kesme yeri olarak kullanıldığı ve gelip geçen yolcuların mallarının gasp edildiği anlatılarak Karaağac-ı kebir köyünün avarız hanelerinin kaldırılarak karşılığında İlbeyaz köprüsünün güvenliğini sağlamak ve yolcuların emniyetini temin etmek vazifesine olan talepleri dile getirilmiştir. Köylülerin bu talepleri olumlu karşılanmış ancak 2.5 hanelik hazine kaybına gelir bulmak şartıyla köyün derbendci tayin edilmesine ve emri şerife verilmesine karar verilmiştir.⁵

Osmanlı devleti olağanüstü durumlarda reaya üzerine yükümlü kıldığı bazı hizmet çeşitlerini yerine getirmeleri karşılığında bir takım gruplara muafiyet tanımaktadır. Köylü ve kentlilerden hizmet; esas olarak istihkamlar ve diğer inşaat işleri, madenler, orduya besin maddeleri ve hayvan yemi nakliyesi için talep edilirdi (Faroghi, 2000: 662).

Devletin hizmet talep ettiği gruplar genel olarak köprücü, su yolcu, sayyad, derbendci, tuzcu, çeltikçi, menzilci ve kürekçilerden oluşmaktadır. Bu gruplar devlete sunmuş oldukları hizmetler karşılığında avarız-ı divaniyeden muafiyet elde etmektedirler.

Bu konu ile ilgili belge örneklerinde oldukça çeşitlilik söz konusudur. Mesela 19 Ca 1108 (14/12/1696) tarihli belgede Bolu Sancağı Keçinos kazası Akveran köyünde müezzin olarak sakin olan Şaban Halife Dededen toruna berat-ı şerif ile cami'i şerifin müezzini olduğunu ve yaptığı bu hizmet karşılığında tekalif-i örfiye ve tekalif-i şakka türü vergilerden muaf iken kendi üzerine rub' hane kaydedildiğini ancak bu yükümlülüğü ödemeye iktidarı olmadığını beyan etmiştir. Ahalinin de kendisine şahit olması neticesinde ilmi muhit olması bu vergiden muafiyet kazanmasında etkili olmuştur.⁶

Yine aynı türden bir muafiyet örneği 10 Muharrem 1056 (26/02/1646) tarihli belgede bulunmaktadır. Aydın Sancağı Aşıklar köyünün Eyüp Ensarî Hazretlerinin vakfı olduğu ve vakfın havalisindeki Hafsa Hatun imaretine köy halkının hizmette bulunması nedeniyle avarız-ı divaniyeden muafiyet elde ettikleri kayıtlıdır.⁷

Osmanlı devleti hizmet sunan gayri Müslimlere de avarız muafiyetini tanımıştır. Mesela Evail-i Şevval 1114 (27/02/1703) tarihli belgede Jannu isimli zimmî gönderdiği arz ile Dergah-ı Ali yeniçerileri ağasının kapısındaki cami'i şerif için her yıl 25 vukiyye balmumu temin etmekle görevlendirildiği ve bu hizmetine karşılık olarak avarız-ı divaniye ve tekalif-i örfiye türü vergilerden muafiyet elde ettiğini anlatmaktadır. Ayrıca askerî taifesinin de müdahale etmemesi için kendisine yeni bir berat verilmesini istemektedir. Elinde bir beratı olduğu halde tasarrufunda olan Fener Kapısındaki menzile ehl-i örf

daha önceden menzil olmadığı ve gelip giden ulakların kaza beygirlerini kullanmaları karşılığında saat başına 10 akçe ücret vermek zorunda olduğu emri görülmüş ve bu uygulamanın devam etmesi gerektiği emri verilmiştir.

⁵ BOA, MAD, No:8484, 4 C 1113 (06/11/1701) s.107

⁶ BOA, Ali Emirî, S. MST. No: 13, Gömlek No:1238, 19 Ca 1108 (14/12/1696)

⁷ BOA, MAD, No: 14738, 10 M 1056 (26/02/1646)

taifesinin müdahale etmesinin sona erdirilmesi için hazine defterlerinin incelenmesi yapılmış ve beratına aykırı olarak müdahalenin ortadan kaldırılması emredilmiştir.⁸

Buna benzer bir hizmeti 25 Safer 1156(20/04/1743) tarihli belgede Dergah-ı âli yeniçerilerinin Ağa kapısında bulunan mescid-i şerifinin, divanhanenin ve mahpushanenin aydınlatılması için kullanılacak kandiller için gerekli olan 81 vukiyye zeytinyağını Şeker Veledi İvaz isimli zimmî her yıl tekalif-i örfiye ve tekalif-i şakka vergilerinden muaf olmak karşılığında sağlamaktadır. Ancak beş altı yıldan beri bu hizmeti yerine getiremediğinden dolayı Ağa kapısı hizmetlerinde emektar olan Hacadur Veledi Ağya isimli başka bir zimmînin bu hizmeti yerine getirmeye uygun olduğu belirtilerek tevcih beratı verilmesi için izin istenmiştir.⁹

27 Recep 1180(27/12/1766) tarihli belgede devlete tuz temin etme hizmeti karşılığı muafiyet elde edenler ile ilgili bilgiler bulunmaktadır. Ahi yolu kasabasının 280 kişiden oluşan Müslüman ve zimmî tuzciyan reyasının tuz hizmeti sunmaları karşılığında avarız türü vergilerden muafiyet elde ettiklerini ancak kasabada sakin olanların avarız talebiyle kendilerine baskı ve zulümde bulunmaları anlatılmaktadır. Tuzcu grubunun eski ve yeni tahrir defterlerinde kayıtlı oldukları üzere avarız-ı divaniye ve tekalif-i örfiye vergilerinden muaf oldukları hususu anlaşılmıştır. Ayrıca Sultan ve Vezir vakıfları ile havas-ı hümayûn köylerinin muafiyet esaslarında derbend koruyuculuğu köprü ve hanlar tamiri ve ocaklar ile menzillere hizmet sağlama şeklinde değilse bu muafiyetlerin Hatt-ı hümayûn ile kaldırılmasına karar verilmiş ve hizmet şeklinde muafiyet elde edenlerin bu statülerinin devamına karar verilmiştir.¹⁰

Hizmetleri karşılığı avarızdan muafiyet elde edenler ile ilgili olarak 7 Muharrem 1125(03/02/1713) tarihli belgede Sultaniye kadısına gönderilen hükümden kazanın Sarıca ili denilen köylülerinin kale güvenliğini sağlamak üzere görevlendirildiği ve şehir yakınındaki köprünün tamir ve korunması için de 40 kişinin köprücü tayin edildiği bilgisi bulunmaktadır. Bu kişilerin yaptıkları hizmet karşılığı olarak tekalif-i örfiyeden ve avarız-ı divaniyeden muaf olma hakkını elde ettikleri anlaşılmaktadır. Bu arada haneye kayıtlı olmayan köylülerinde çam odunu ve tuz malı türündeki yükümlülüklerini ödememek konusunda hareket ettikleri ve gelen tahsildarlara sorun çıkardıkları anlaşılmaktadır. 1121 yılında gönderilen emr-i şerif ile tahsildarların reyayayı rencide etmemeleri emredilmiştir.¹¹

Muafiyet elde etmek konusunda bir diğer hizmet grubu ile ilgili olarak 20 Ramazan 1135(24/06/1723) tarihli belgede anlatılanlar doğrultusunda duacı neferleri ve maden hizmetinde bulunanların nasıl bu muafiyetleri kazandıkları anlatılmaktadır. Kavala kazasına bağlı Evreşe isimli köyün 8 adet avarız ve nüzul hanesine sahip olduğu bunun 4 hanesinin duacı neferleri olduğu diğer 4 tanesinin ise Praveşte kârhanesine hizmet etme yükümlülüğü ile görevlendirildiği kaydı bulunmaktadır. Bu kişilerin ödemekle mükellef oldukları avarız malını eksiksiz olarak yerine getirirlerken 1134 tarihinde meydana gelen veba salgını sonrası halkının üçte ikisinin öldüğü kalan üçte birinin ise 8 hanenin yükümlülüklerini karşılamada yetersiz kaldıkları anlaşılmıştır. Bu durum hanelerinin bir kısmının af edilerek bir kısmının da kazaya bağlı Köse İlyas, Söğütçü ve Kudullu köylerine nakl edilerek çözülmeye çalışılmıştır. Mevkufat defterlerinin incelenmesi sonrası kazanın 114 ve 2 sülüs

⁸ BOA, Cevdet, Maliye No: 1862, Evail-i Şevval 1114 (27/02/1703)

⁹ BOA, Cevdet Maliye, No: 2263, 25 Safer 1156(20/04/1743)

¹⁰ BOA, Cevdet Maliye, No: 1891, 27 Receb 1180(29/12/1766)

¹¹ BOA, Cevdet Maliye, No:6486, 7 Muharrem 1125(03/02/1713)

ve 1 rub' hanesinden 18 ve 2 sülüs miktarının avarız hanesine bağlı olduğu, 96 ve 1 rub' hanesinin de duacı neferleri ocaklığı olduğu kaydı elde edilmiştir. Hane indirimine gidilmesinin hazineyi zarara uğratacağı bilgisi ile birlikte bir köyden diğer bir köye hane transferinin de köylüleri karşı karşıya getireceği ihtimali göz önünde bulundurularak yeni bir tahrir sonrası hak ve adalet üzere vergilerin yeniden salınması emri kaza kadısı ve diğer görevlilere gönderilmiştir.¹²

SONUÇ

Osmanlı idare hukuku, vergiyi reaya götürülen bir hizmetin karşılığı olarak öngörmüştür. Bu bakımından olağan vergi düzeni içinde reayadan talep edilen vergiler şu özellikleri gösterir. Şer'i vergilerin özünü oluşturan 'öşr bir kazanç vergisi olarak geçimlik zirai ekonominin temel üreticisi olan aile'nin üretiminden alınabilecek bir ürün fazlasıdır. Bu fazla ürün aile'yi ekonomik sıkıntıya düşürmeyecek boyuttadır. Raiyyet rüsumu diye anılan hemen tamamı örfi vergiler içinde yer alan vergiler ise esas itibarıyla bir bölümüyle statü vergileridir. Bir bölümü de yönetim hizmetleri sırasında talep edilen meblağlardır. Bunların miktarları da Osmanlı maliye kaynaklarının bize verdiği bilgilere göre çok büyük meblağlara ulaşmamaktadır. İşte böyle bir sistem içinde avarız vergileri büyük önem kazanmakta, dönemin teknolojik koşullarının sınırlamalarını aşabilecek büyük organizasyon yaratabilecek kaynaklar avarız yoluyla sağlanmaktadır. Uzun menzilli ve meşakkatli ordu yürüyüşlerini gerektiren büyük seferlerin lojistik desteği ülkenin bütününe entegre edecek yol ağı sisteminin kurulması ve bu ağ üzerinde canlı bir seyr-ü seferin yaratılabilmesi başta olmak üzere diğer bütün entegre hizmetler için kaynak avarızdır. Bu kaynağın sağlıklı kullanılabilmesi ve sonuçlarının reaya bir artı değer olarak dönebilmesi avarız usulünün uygulanmasını iyi işlemek suretiyle anlaşılabilir.

Bu bölümde anlattıklarımızdan görüleceği üzere reaya'dan talep edilen avarız ilk bakışta bir ilave külfet görünümündedir. Devlet bunu önlemek için avarızı gerçek vergi yükümlülerine değil bu yükümlülerin oluşturduğu cemaatlerin üzerine yüklemiştir. Alınış şekillerinde açıkladığımız gibi avarızı iş gücü sahibi ve emlak sahibi kişiler ödeyebilir. Bu gerçek kişilerden avarız hanesi denilen itibari vergi haneleri oluşturulmuştur. Bunun anlamı şudur: Gerçek vergi yükümlüleri ek bir külfetin doğrudan muhatabı değildir. Ayrıca içlerinden birisi herhangi bir teklif döneminde böyle bir yükümlülüğü yerine getiremeyecek durumda kalırsa diğerleri tarafından desteklenecektir. Ya da böyle bir yükümlülükle yerine getirilecek bir hizmeti doğrudan yaparlarsa avarız talebinin dışında bırakılabilirler.

Bu esaslara göre toplanan avarız vergilerinin kullanımı sonucu reaya'ya dönebilecek artı değer ise yukarıdaki bölümlerde anlatılmıştır.

Başarıyla sonuçlanacak bir seferin askerî, siyasî ve ekonomik sonuçları yalnız devleti değil kuşkusuz reaya'yı da ilgilendirmiştir. Başarı ile sonuçlanan seferlerin yarattığı genel güvenlik ortamı birçok araştırmanın sonuçlarıyla ortaya konmuştur. Fethedilen bölgelerle yeni oluşturulan ekonomik üniteler ya da faaliyet alanları bu cümleden sayılabilir. Bunlardan daha önemlisi bu bölümde açıkladığımız ülkenin entegrasyonunu sağlayan örgütlenmedir. Yollar, bunların bakımı, üzerindeki seyahatin güvenliğinin sağlanması, Hazine'den herhangi bir harcama yapılmadan sağlanan hizmetlerdir. Avarızın gerçek boyutu kendini burada göstermektedir.

¹² BOA, Cevdet Maliye, No: 7775, 20 Ramazan 1135(24/06/1723)

BİBLİYOGRAFYA

Arşiv Belgeleri

- BOA, Cevdet Maliye, No: 7070**, 17 Zilhicce 1190(27/01/1777)
BOA, Cevdet Maliye, No:7579, 14 Ramazan 1129 (22/08/1717)
BOA, Cevdet Maliye, No: 5651, 3 Za 1199 (07/09/1785)
BOA, MAD, No:8472, 14 S 1122 (14/04/1710)
BOA, MAD, No:8484, 4 C 1113 (06/11/1701) s.107
BOA, Ali Emirî , S. MST. No: 13, Gömlek No:1238, 19 Ca 1108 (14/12/1696)
BOA, MAD, No: 14738, 10 M 1056 (26/02/1646)
BOA, Cevdet, Maliye No: 1862, Evail-i Şevval 1114 (27/02/1703)
BOA, Cevdet Maliye, No: 2263, 25 Safer 1156(20/04/1743)
BOA, Cevdet Maliye, No: 1891, 27 Receb 1180(29/12/1766)
BOA, Cevdet Maliye, No:6486, 7 Muharrem 1125(03/02/1713)
BOA, Cevdet Maliye, No: 7775, 20 Ramazan 1135(24/06/1723)

Araştırma Eserler

- Altunan, Sema, “Osmanlı Devletinde Haberleşme Ağı: Menzilhaneler” , **Türkler**, c.10, s, 913-919, Yeni Türkiye Yayını, Ankara, 2002
- Altunan, Sema, “XVII. Yüzyıl Sonlarında İstanbul- Edirne Arasındaki Menziller ve Bazı Menzilkeş Köyler”, **XV. CIEPO Sempozyum Bildirisi**, Londra, 8-12 Haziran 2002
- Armağan, Abdullatif, “XVII. Yüzyılda Hac Yolu Güzergahı ve Menziller (Menazilü’l Hacc)”, **Osmanlı Araştırmaları**, XX, İstanbul, 2000
- Barkan, Ömer Lütfi, “Avarız”, **İslam Ansiklopedisi, MEB Yayınları**, Ankara, 1964
- Develioğlu, Ferit, **Osmanlıca Türkçe Ansiklopedik Lûgat**, Ankara, 2001
- Ergenç, Özer, “Osmanlı Klasik Döneminde Mekân Organizasyonu Açısından Kocaeli ve Hüdavendigar Sancakları”, **Uluslararası Gazi Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildiriler**, Sayfa, 309-312Kocaeli, 2015
- Ergenç, Özer, “Osmanlı Şehirlerindeki mahallenin İşlev ve Nitelikleri üzerine”, **Journal of Ottoman Studies (Osmanlı Araştırmaları) IV**, İstanbul, 1984
- Faroqhi, Suraiya, **Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, Cilt II. Editör Halil İnalçık, Çev. Halil Berktaş Ankara, 2000
- Halaçoğlu, Yusuf, **Osmanlı İmparatorluğunda Menzil Teşkilatı ve Yol Sistemi**, İstanbul 1982, (Basılmamış Doçentlik Tezi)
- Halaçoğlu, Yusuf, **Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)**, PTT Yayınları, Ankara, 2002
- Orhonlu, Cengiz, **Osmanlı İmparatorluğunda Derbend Teşkilatı**, İstanbul, 1990
- Ortaylı, İlber, **Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi**, Cedit Yayınları, Ankara, 2007
- Pakalın, Mehmet Zeki, **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, Cilt I. II. III., Ankara, 1983
- Teaschner Franz, **Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı**, Çev. Nilüfer Epeçeli, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul, 2010