



GAZİANTEP UNIVERSITY JOURNAL OF SOCIAL SCIENCES

Journal homepage: <http://dergipark.org.tr/tr/pub/jss>



Araştırma Makalesi • Research Article

II. Viyana Seferi'nin Manastır'daki Lojistiği

The Logistics of the second Siege of Vienna in Manastır (Bitola)

Faruk SÖYLEMEZ^{a*}, Hülya GÖZCÜ^b

^a Prof. Dr., Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Kahramanmaraş / TÜRKİYE

ORCID: 0000-0003-1814-0047

^b Doktora Öğrencisi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kahramanmaraş / TÜRKİYE

ORCID: 0000-0001-6373-2530

MAKALE BİLGİSİ

Makale Geçmişi:

Başvuru tarihi: 25 Ocak 2021

Kabul tarihi: 25 Mayıs 2021

Anahtar Kelimeler:

Osmanlı,

Manastır,

Viyana,

Lojistik,

Şer'iyye Sicili.

ARTICLE INFO

Article History:

Received January 25, 2021

Accepted May 25, 2021

Keywords:

The Ottoman Empire,

Manastır,

Vienna,

Logistics,

Sharia Registry

ÖZ

Osmanlı Devleti tarihinin önemli bir dönüm noktasını teşkil eden II. Viyana Seferi'nin hazırlıkları sırasında, ordunun toplanması ve lojistik ihtiyacının karşılanması önemli bir mesele idi. Bu bağlamda devlet geniş bir menzil teşkilatı kurarak lojistik maddelerin sefer güzergâhına ve savaş alanına zamanında ulaştırılmasına büyük bir ehemmiyet göstermiştir. Ordunun işe ve ikmalini oluşturan bu lojistik maddelerin bir kısmının Manastır şehrinden temin edildiği anlaşılmaktadır. Bu çalışma esas itibarıyla 1682-1684 yıllarını kapsayan 25 numaralı Manastır Şer'iyye Sicili'nde yer alan belgelere dayanmaktadır. Bu belgelerden anlaşıldığı üzere II. Viyana Seferi'ne katılacak olan ordunun zahire ve konaklama ihtiyaçlarının bir kısmı zahire baha, avâriz ve nüzul vergisi olarak Manastır'ın köylerinden tahsil edilmektedir. Bu bağlamda sefere memur edilen askerlerin ihtiyacı olan un, tereyağı ve koyun ile binek hayvanları için lazım olan arpa ve saman gibi maddelerin bir kısmı sürsat bedeli olarak Manastır'dan alınmaktaydı. Bunların yanı sıra sefer masrafları için cizye ve ispenç gibi senelik vergilerin, henüz zamanı gelmeden iki senelik olarak tahsil edildiği görülmektedir. Ordunun savaşta kullandığı önemli mühimattan olan barutun hammaddelerinden güherçile ve kükürdün de Manastır'dan elde edildiği ve II. Viyana seferine yetiştirilmek üzere Ohri'de işlenip, Selanik baruthanesine nakledildiği belgelerden anlaşılmaktadır. Ayrıca lojistik maddelerin naklinde kullanılan beygirlerin Manastır'dan temin edildiği gibi bunlara ödenecek kira bedellerinin de ahalden tahsil edildiği görülmektedir.

ABSTRACT

Gathering the army and meeting logistical challenges was an important issue during the preparations for the second Siege of Vienna, which constitutes an important turning point in the history of the Ottoman Empire. In this regard, the state gave great importance to the delivery of logistics materials to the expedition route and the battlefield on time by establishing a wide range organization. It is understood that some of these logistics items, which constitute the food and supply of the army, were supplied from the city of Manastır. This study is mainly based on the documents in Manastır Sharia Registry number 25 which covered period from 1682-1684. As can be understood from these documents, the grain and accommodation needs of the army of the second Siege of Vienna were collected from the villages of Manastır as a tax. of *zahire baha*, *avâriz* and *nüzul*. In this regard, the materials needed for the soldiers, such as flour, butter and sheep, as well as barley and straw needed for the riding animals, were taken from Manastır in return for the tax of *sürsat*. Besides, it is seen that annual taxes such as *cizye* and *ispenç* were collected two years earlier. It is understood that the raw materials of gunpowder, which were among the important ammunition used by the army in the war, such as saltpeter and sulfur were supplied from Manastır. These raw materials were processed in Ohrid and transferred to the Thessaloniki gunpowder factory for the the second Siege of Vienna. Also, it is seen that the horses used in the transportation of logistics materials were supplied from Manastır.

* Sorumlu yazar/Corresponding author.
e-posta: fsoylez@ksu.edu.tr

EXTENDED ABSTRACT

Manastır (Bitola), one of the most strategic cities of Macedonia, has attracted the attention of states throughout history due to its location on commercial roads. Therefore, there have been power struggles over the control of the city throughout history. After the conquest of Manastır by the Ottoman Empire, Turks were settled in the city and both agricultural and commercial activities in the city were increased. Thus, Manastır became an important base for future conquests. During the preparations for the second Siege of Vienna, Manastır was located on the left-hand route and this increased its strategic importance.

It was an important issue to meet the needs of an army consisting of hundreds of thousands of soldiers during the preparation of a long and big campaign like the second the second Siege of Vienna. In this regard, the state gave great importance to the timely delivery of logistics materials to the expedition route and the battlefield by establishing a wide range organization. Because, the continuity of the fighting capability of the Ottoman army mostly depended on the timely arrival of these food items from the behind of the front to the determined places. It is understood that some of the logistics materials of the army during the the second Siege of Vienna were supplied from the city of Manastır. From this perspective, this study deals with the logistics of the second Siege of Vienna in Manastır in the light of the documents in Manastır Sharia Registry number 25 which covered period from 1682-1684.

As can be understood from the documents, all military groups within Anatolia and Rumeli Province were invited to the expedition to be carried out in the spring of 1683. It was reported that the army first gather in Edirne and then move to the Belgrade field. Besides, it is ordered that the gunmen and cavalymen in the Manastır and surrounding towns gather under the flag of the *alaybeyi* (a military rank of the Ottoman Army) and be ready in the Belgrade field on time. It was also stated that, in order to gather the army completely, a roll call vote would be taken in the Belgrade field, and those who were not capable of using the weapons they brought would be sent and registered as the *raiyyet* (singular of *reaya*). In addition, it was emphasized that those who did not obey these orders would be punished with various penalties, their *timars* (fiefs) would be taken from their hands and would not be re-given in any way, and the properties of those who did not fulfill their duties properly would be confiscated.

A large amount of grass, hay and barley were needed to feed the riding and pack animals which were used for the siege of Vienna. In order to meet these needs and to ease the burden on the Ottoman economy, the state met the expedition logistics of the army by collecting taxes under the name of *avârız* and *nüzul* from the villages. Accordingly, in order to meet the grain needs of the army, it was ordered to collect the taxes of *avârız* and *bedel-i nüzul* of 1682 and 1683 from Manastır as soon as possible. In the collection of the taxes of *avârız* and *nüzul*, the villages of Manastır were distributed in proportion to the power of the people based on *avârızhanes* (tax house units). In this regard, the materials needed for the soldiers, such as flour, butter and sheep, as well as barley and straw needed for the riding animals, were taken from Manastır in return for the tax of *sürsat*. Ayrıca, the cash equivalent of the same food was taken from places far from the post-stations. It is understood that the raw materials of gunpowder, which were among the important ammunition used by the army in the war, saltpeter and sulfur were supplied from Manastır. These raw materials were processed in Ohrid and transferred to the Thessaloniki gunpowder factory for the the second Siege of Vienna. Besides, it is seen that the horses used in the transportation of logistics materials were supplied from Manastır and the rental prices to be paid for them were collected from the people. At this point, the people faced great difficulties as the taxes such as *avariz*, *nüzul* and *sürsat* were tried to be collected before their time. Therefore, the people had to borrow money from usurers, and this caused the emergence of group called *muameleci*. In conclusion, this study argues that all these findings, which were determined based on the Manastır Sharia Registry number 63 would contribute to the clarification of the points stated in the scope of purpose of the study.

Giriş

Manastır, tarih boyunca Makedonya'nın en stratejik şehirlerinden birisi olmuştur. Şehrin ilk yerleşimi Ege Deniz'ini Adriyatik'e bağlayan eski Roma yolu (Via Egnatia) üzerinde bulunan Heraklea antik şehrine dayanmaktadır. Bu şehir Roma ve Hristiyanlığın ilk dönemlerinden itibaren dikkat çekici bir şekilde büyümeye başlamış, zamanla ticari ve dinî bir merkez haline gelmiştir (Prifti, 2003, s. 562; Çağ, 2010, s. 60). Şehre, Manastır isminin verilmesi ise dinî bir merkez olmasının yanı sıra şehrin kiliselerle çevrili olmasından dolayıdır (Tevfik, 1327, s. 27). Manastır, Türkler tarafından fethedilene kadar çeşitli krallıkların hâkimiyeti altına girmiş ve en son Sırp Krallığı'na bağlı dinî bir merkez haline getirilmiştir. Buraya ilk Türk akını, Aydınoğlu Umur Bey tarafından 1332 tarihinde gerçekleştirilmiştir (İdrizi, 2008, s. 19). Osmanlı Devleti zamanında Sultan I. Murad Han'ın fermanıyla Rumeli Beylerbeyi Timurtaş Paşa, Manastır ve Pirlepe'nin fethi ile görevlendirilmiştir. Timurtaş Paşa 1383 yılında kalabalık bir ordu ile önce Pirlepe kalesini kuşatıp âmânla teslim aldıktan sonra Manastır şehrini kuşatmış, bir süre şehir halkının direnişiyle karşılaşmış olsa da neticede kuşatma fetihle sonuçlanmıştır (Hoca Sadettin Efendi, 1992, s. 154).

Osmanlıların eline geçtikten sonra askeri ve stratejik bir konum elde eden Manastır şehri, ileri fetihler için bir üs konumuna getirilmiştir (Uzunçarşılı, 2011, s. 175). Şehrin üzerinde kurulduğu ticaret yolları güvenli bir şekilde ulaşımına açılarak, ekonomi yeniden canlandırılmış, verimli topraklarına Türklerin yerleştirilmesiyle birlikte şehrin nüfusu hızla artmıştır (Lory ve Popovic, 1996, s. 62). Bu dönemde Manastır şehrinde Osmanlı'nın idari sistemi tesis edilerek, Rumeli'nin önemli bir askeri ve idari merkezi haline getirilmiştir. Bunun yanı sıra gerek Arnavutluk ve Macaristan'da çıkan karışıklıkları bastırmak gerekse Avrupa'da yeni fetihler için bu bölgede bulunan Osmanlı ordusunun ve padişahlarının Manastır'da bir süre konakladıkları bilinmektedir (Çağ, 2011, s. 348-355).

Osmanlı Devleti, Balkanlar ve Avrupa seferlerini sağ kol, orta kol ve sol kol olmak üzere üç ana yol güzergâhı üzerinde gerçekleştirmekteydi. Manastır'ın bu ana yollardan birisi olan sol kol güzergâhında yer alması, şehrin Belgrad, Budin ve Viyana seferleri sırasında stratejik önemini arttırmıştır. Yine bu güzergâh üzerinde çok sayıda vakfin bulunması, askeri amaçlı kullanımının dışında ticari bir yol olarak da kullanıldığını göstermektedir (Osmanlı Yer Adları I, 2013, s. 13). Manastır'ın eski çağlardan itibaren önemli bir ticaret yolu üzerinde bulunması ise, ticari faaliyetler açısından ehemmiyetini artırmakta ve ekonomisine zenginlik katmaktaydı.

Bu bağlamda, ekonomik kaynakları ve stratejik konumu itibariyle Manastır şehrinin II. Viyana Seferi'nde Osmanlı ordusuna sağladığı lojistik destek bu çalışmanın ana konusunu teşkil etmektedir. Araştırma konusu esas itibariyle, Manastır'ın 1682-1684 yılları arasında kayda alınan Kadı sicilindeki belgeler ışığında incelenmeye çalışılacaktır.

II. Viyana Seferi'nin İlanı ve Ordunun Toplanması

Osmanlı Devleti, Macar topraklarına yaptığı seferler ve fetihler neticesinde Avusturya sınırına kadar ilerlemişti. Bu sebeple iki devlet arasında Macaristan üzerinde nüfuz kurma mücadeleleri başlamıştı. Osmanlıların 1529 yılında Viyana'yı ilk kez kuşatması Avusturya açısından önemli bir tehdit oluşturmuş ve bu tarihten itibaren sınır boylarındaki anlaşmazlıklardan dolayı sürekli bir çatışma baş göstermişti. Osmanlı Devleti ile Avusturya İmparatorluğu arasında 1606 yılında imzalanan Zitvatoruk Antlaşması'yla birlikte, iki devlet arasında bir süreliğine sulh hali devam etmişse de Avusturya'nın, Osmanlı Devleti'ne bağlı olan Erdel'in içişlerine karışması sonucu barış ortamı yerini silahlı mücadeleye bırakmıştı. Avusturya'nın Erdel'e hâkim olma isteği 1662 yılından itibaren daha da şiddetlenmiş bu durum ise Erdel topraklarını Osmanlı ile Avusturya arasında bir çatışma alanı haline getirmiştir

(Beydilli 1991, s. 174). Osmanlı sultanı IV. Mehmed'in sadrazamlığa Köprülü Mehmed Paşa'yı getirmesiyle birlikte başlayan Köprülüler döneminde ise Avusturya üzerine birçok sefere çıkılarak Uyvar fethedilmiş, Neokrat ve Leva kaleleri ele geçirilmişti. 1664 yılında yapılan Yanıkkale seferinde Osmanlı Devleti başarısız olmuş ve neticede Avusturya ile Vasvar antlaşması imzalanmıştı (Ateş, 2015, s. 11). Ancak Avusturya'nın Macarlara dinî ve kültürel baskı uygulaması sonucu Orta Macar Kralı Tökeli İmre Osmanlı Devleti'nden yardım talebinde bulunarak, devletin himayesine girmek istediğini bildirmişti. Sadrazam Kara Mustafa Paşa'nın ısrarı üzerine Padişah yardım vaadinde bulunarak, Macaristan'da çıkan ayaklanmaları bastırmak ve uzun süredir devam eden anlaşmazlıklara son vermek üzere Avusturya'ya savaş açarak, sefere çıkılmasına karar vermişti (Uzunçarşılı, 1995, s. 434-445).

Veziriazam Kara Mustafa Paşa'nın Sultan IV. Mehmed'i Avusturya seferine ikna etmesiyle birlikte, sefer kararı alınmış ve 21 Ocak 1683 yılında Edirne'de, saray kapısı üzerine tuğlar dikilerek, Rumeli ve Anadolu'da bulunan vezirlere, beylerbeylerine ve sancakbeylerine ulaklar vasıtasıyla emirler gönderilmişti (İnbaşı, 2001, s. 171). Sefer hazırlıklarının bir an önce başlaması için gönderilen bu emirlerde, Rumeli ve Anadolu Eyaleti dâhilindeki askerlerin tamamı sefere çağrılmaktaydı. Manastır kadısına gönderilen 1682 tarihli bir ferman suretine göre Anadolu ve Rumeli'de bulunan ulu vezirler, beylerbeyi, devlet adamları, dergâhı muallâ (saray) müteferrikaları, divanı hümayun ve defter-i hâkâni kâtipleri ve şakirtleri, alaybeyleri, zâimler tımar erbabı, altı bölük halkı, dergâhı mualla yeniçerileri, cebeci, topçu ve top arabacıları, birden bine ve binden yüz bine varıncaya dek dirlik sahibi olan asker taifesinin sefere memur ve tayin olunarak, cümlesinin vakti zamanında, harp edevatıyla beraber mükemmel bir şekilde Belgrad¹ Sahası'nda orduyu hümayuna mülhak olmaları emredilmiştir (MŞS, No: 25 v. 51b / 153). Manastır kadısına gönderilen bir başka hükümde de ordunun öncelikle Edirne'de toplanacağı, oradan Belgrad'a hareket edileceği ve Belgrad Sahrasında yoklama alınacağı bildirilmekteydi (MŞS, No: 25 v. 58a / 208). Böylesine büyük bir sefer hazırlığında ordunun istenilen mevkide zamanında toplanması ve hazır olması, sefer düzeni ve muvaffakiyeti için oldukça önem arz etmekteydi. Bu bağlamda, askerlerin toplanması adına devlet tarafından asker sürücüleri ve kethüda yerleri görevlendirilmiş, askerlerin eksiksiz bir şekilde ve zamanında toplanması hususunda bilhassa ehemmiyet gösterilmesi bildirilmiştir.²

Sefer hazırlığı bağlamında Osmanlı taşra teşkilatındaki yöneticilere gönderilen emirlerde ise, sipahi ve silahtarların alaybeyi bayrağı altında toplanarak, harp edevatlarıyla birlikte, Belgrad Sahrasında, eksiksiz bir şekilde hazır bulunmaları emredilmekteydi. Getirdiği silahları kullanmaya kadir olmayanların ise geri gönderilerek raiyyete yazılmaları buyrulmaktaydı. Sefere iştirak etmeyip evlerinde kalanların, cümle âleme ibret olması için şiddetle cezalandırılması, tımarlarının hiçbir surette tekrar verilmemek kaydıyla ellerinden alınması ve gerekli cezaların verilmesi emredilmekteydi (MŞS, No: 25 v. 51 / 193; v. 58a / 208). Askerin ve askeri toplamakla görevlendirilen beylerin bu konuda gevşeklik göstermemesi adına devlet, çeşitli ikazlar ve cezalar uygulamaktaydı. Hatta bunların mallarına devlet adına el koyulacağı bildirilmekteydi. Manastır kadısına gelen bir emirde, askeri toplamakla görevli kethüda yerlerinin görevlerini ihmal etmeleri halinde, öncelikle onların cezalandırılacağı, mal

¹ Belgrad, Kanuni Sultan Süleyman tarafından fethinden sonra Osmanlı Devleti'nin önemli bir idari merkezi haline getirilmiş ve Macaristan'ın Habsburg idaresinde kalan yukarı kısmına ve Avusturya'ya düzenlenen seferlerde lojistik üs olarak kullanılmıştır. Agoston, 2009, s. 198.

² Osmanlı Devleti zamanında Macaristan Engürüs olarak tabir edilmekteydi. Manastır kadısına gönderilen belgelerde Viyana ismi geçmemekle beraber seferin baharda Engürüs keferesi üzerine yapılacağı bildirilmekteydi. Seferin çıkılmasının asıl sebebi, Macaristan topraklarında Avusturya'nın aldığı kaleleri yeniden ele geçirmektir.

ve erzaklarına devlet hazinesi adına el koyulacağı bildirilmişti (MŞS, No: 25 v. 58 / 209). Bu bağlamda sefere katılmayanların Allah'ın gazabına uğrayacağı vurgulanmakla beraber seferin asıl amacının, Allah'ın adını yüceltmek ve İslamiyet'e hizmet etmek olduğu bildirilmektedir (MŞS, No: 25 v. 51 / 193).

Ulak ve İaşe Menzilleri

II. Viyana seferi gibi uzun süreli ve büyük bir sefer hazırlığı sırasında toplanacak yüz binlerce askerden oluşan ordunun ihtiyaçlarının karşılanması önemli bir mesele idi. Bu bağlamda Osmanlı Devleti'nde sefer hazırlıkları sırasında, haberleşme, konaklama ve ordunun ihtiyaç duyduğu lojistik malzemeler, menzil teşkilatı tarafından yürütülmekteydi. Oldukça geniş topraklara sahip olan Osmanlı Devleti, menzil teşkilatının yürütülebilmesi için gerek Anadolu'da gerekse Rumeli'de ana yollar ve bunlara bağlı tali yollar yapmıştı.³ Yine sefer sırasında ihtiyaç duyulduğunda yeni menziller ihdas edilmekte ve işlevini yitirmiş menziller yeniden teşkilatlandırılmaktaydı (Ertaş, 1999, s. 591). Menziller üzerindeki muhabere merkezlerinde bulunan ulaklar vasıtasıyla ordunun ihtiyaçlarının ve iaşesinin temini için merkezden kazalara haberler gönderilmektedir (Osmanlı İmparatorluğunda Kollar, Ulak ve İaşe Menzilleri, 1966, s. 3-5).

Devlet tarafından teşkilatlandırılan menziller, Anadolu ve Rumeli taraflarında üç ana yol ve bu yollara bağlı güzergâhlarda tesis edilmişti. Sağ, orta ve sol kol diye adlandırılan bu yollar, Rumeli tarafında, İstanbul'dan üç yöne doğru ilerlemekteydi (Ertaş, 1997, s. 92). Bu yollardan birisi olan sol kol, Osmanlı Devleti'nin Balkanlara ve Avrupa'ya doğru genişlemesinde İstanbul'dan Trakya, Makedonya ve Arnavutluk'a giden anayol olarak kullanılmaktaydı (Osmanlı Yer Adları I, 2013, s. 13). 1682-1684 tarihli şer'iyye sicilinde yer alan belge suretlerinden anlaşıldığı üzere Manastır şehri sol kol güzergâhında bulunmaktaydı (Gözcü, 2019) Manastır'ın sol kol güzergâhında bulunması ise II. Viyana gibi seferlerde şehrin stratejik ve lojistik önemini artırmaktaydı.

Sefer sırasında ordunun lojistik ihtiyacı iki şekilde karşılanmaktaydı. Bunlardan ilki ordunun hareket ettiği güzergâh boyunca halkın tahıl stoklarına ve hayvanlarına el koyulmak suretiyle iaşenin temin edilmesi, diğeri ise ordunun hareket ettiği yol hattı boyunca ve savaşın meydana geleceği alanlarda, belirli yerler tespit edilerek, lojistik maddelerin buralara sistemli bir şekilde nakledilmesiyle sağlanmaktaydı. Gerekli olan ihtiyaç maddeleri vergi karşılığı olarak veya satın alma yoluyla temin edilmekte ve belirli noktalarda hazır bulundurulmaktaydı (Çetin, 2011, s. 413) Günümüzde lojistik olarak adlandırılan sefer öncesi ve sefer sırasında yürütülen bu faaliyetlere Osmanlılar devrinde ise iaşe ve ikmal adı verilmekteydi (İşbilir, 2002, s. 278). Osmanlı ordusu sefere çıkmazdan evvel konaklayacağı yerler tespit edilir, bu yerlerin ve civar kazaların kadılarına gönderilen emirlerle belirtilen malzeme ve yiyeceklerin menzillere getirilmesi istenirdi (Halaçoğlu, 2004, s. 160) Menzillere uzak olan yerlerden ise yiyeceklerin bozulabileceği ihtimaliyle ve sefere mali kaynaklık etmesi hasebiyle bu maddelerin bedeli, nakdî olarak temin edilmekteydi. Yine Manastır kadısına gelen bir emirde, menzile yakın olan yerlerden zahirenin aynî olarak alınacağı, uzak yerlerden ise bunun bedeli mukabilinde nakdî

³ Menziller başlangıçta, eyaletlerin durumu, serhadlerde elde edilen bilgilerin merkeze ulaştırılması ve gereğinin yerine getirilmesi amacıyla kurulmuştur. Daha sonraları ise ordunun sefer sırasında ulaşımı, iaşesinin temini ve haberleşmenin sağlanmasına hizmet etmiştir. İki menzil arası mesafe üç saatten yirmi sekiz saate kadardı. Doğrudan menzil tayin edilmeyip, ulakların uğradığı yerlerde ise ulakların masraflarının ahali tarafından karşılanması zorunluydu. Menzilde devlet tarafından bir yıllığına tayin edilen Menzil emini, menzil Kethüdası, Ahur Kethüdası, Odacı, Sürücü ve Menzilkeş ismi verilen ve menzil çevresindeki köy ve kasaba ahalisinden oluşan hizmetliler grubu bulunmaktaydı. Halaçoğlu, 2004, s. 159; 1981, s. 124-16.

olarak temin edileceği bildirilmekle beraber Manastır ile civar kazalardan nakdi olarak tahsil olunması emredilmekteydi.



Harita: Osmanlı İmparatorluğunda Kollar, Ulak ve İaşe Menzilleri, Gnkur. Bşk. Harp Dairesi Resmi Yayınları, Seri No: 2, Ankara 1966.

Menzillerde toplanan yiyecekler un, buğday, bulgur, çavdar, darı, pirinç, arpa, yağ, bal, koyun, ekmek, saman, ot ve odun gibi maddelerdi. Bu maddelerden depolanamayanlar ise yol boyunca halktan toplanırdı. Ayrıca aynı işenin, nakdi karşılığı olan zahire baha da menzile uzak olan yerlerden alınmaktaydı (Ulaş, 2019, s. 65). Manastır kadısına gelen bir emirde sefer için Rumeli valilerine verilen zahire bahanın tahsil olunarak gönderilmesi emredilmekteydi (MŞS, No: 25 v. 58b / 2010). Diğer vergilerde olduğu gibi zahire bahanın da tahsilinde görevlendirilen memurların masrafları buldukları kazanın ahalisi tarafından karşılanmaktaydı. Buna göre ağanın hizmeti ile tahsildarın ücreti ve bazı masraflar için toplamda 63 bin akçe tahsil olunup köylere tevzi olunması emredilmekteydi (MŞS, No: 25 v. 53b / 197). Bunun yanı sıra ordunun yoldaki azıkları ve zahire konaklarının tedariki hususunda Manastır'da Mustafa Ağa'nın görevlendirildiği ifade edilmektedir (MŞS, No: 25 v. 57b / 207).

Ordunun İaşe ve İhtiyaçları İçin Manastır'dan Alınan Vergiler

Geniş bir coğrafyaya sahip olan Osmanlı Devleti, yapacağı seferlerin ve savaşların masraflarını ve levazımını karşılamak adına Avârız-ı Dîvâniyye adı altında bir sistem kurmuştu. Bu sistem orduya gerekli erzak ve yem temini ile bunların menzillere ve savaş alanlarına nakledilmesi gibi önemli hizmetleri de ihtiva etmekteydi. Ayrıca savaş zamanında aynı ve nakdi olarak alınan bu fevkalade vergiler, seferlerin ve savaşların artmasıyla birlikte XVI. yüzyıldan itibaren daimî bir hale getirilmişti (Majer, 1981, s. 186-187). Avârız-ı Dîvâniyye adı altında toplanılan vergilerin belli başlıları; harp malzemesi, arpa ve saman tedariki ile bunların nakledilmesi, icabında amele, araba ve hayvan bulmak, kürekçi, azap, cerahor, kavas vs. adlar altında orduya yardımcı sınıflar temin etmek ve avarız akçesi adı altında

muayyen bir miktar para ile devletin veya seferin idare masraflarına iştirak etmek (Söylemez, 1995, s. 54) şeklinde sıralanabilir.

XVII. yüzyılın başlarından itibaren düzenli olarak alınan bu vergiler mevkûfat kaleminin denetimi ve sorumluluğu altındaydı ve ayrı bir deftere kaydedilmekteydi (Selçuk, 2008, s. 163). Sefere çıkan ve asker sayısı yüz binleri bulan Osmanlı ordusunun iâşesinin karşılanması yanında yük ve binek hayvanlarının beslenmesi için de bol miktarda ot, saman ve arpaya ihtiyaç duyulmaktaydı. Bu ihtiyaçların karşılanması ve Osmanlı maliyesindeki yükün hafifletilmesi adına devlet, köylerden avâriz ve nüzul adı altında vergiler olarak ordunun sefer lojistiğini karşılamaktaydı (Çelik, 2018, s. 138). Buna göre II. Viyana Seferi'ne çıkan ordunun zahire ihtiyacı için Manastır'dan 1682 ve 1683 senesine ait avâriz ve bedel-i nüzullerinin tahsil edilmesi emredilmekteydi. Avâriz ve nüzullerin toplanmasında ise avârizhâneler esas alınarak Manastır'ın köylerine, ahalinin gücü nispetinde tevzi ve taksim edilmekteydi (MŞS, No: 25 v. 50a / 190; 59b / 2013). Avâriz vergisi normalde olağanüstü vergilerden olup savaş zamanında toplanmaktaydı. Ancak art arda yapılan savaşlar neticesinde senelik olarak toplanan daimi bir vergi haline getirilmişti (Sahillioğlu, 1991, s. 108). Nitekim II. Viyana Seferi'nde avâriz vergisinin Manastır'dan senelik olarak alınması bu duruma örnek teşkil etmektedir. Nüzul vergisi ise savaş zamanlarında ordunun iâşesi için un ve arpanın belirli menzillerde hazırlanması gayesiyle ortaya çıkmış olup, önceleri avâriz gibi fevkalâde vergilerden iken, XVI. yüzyılın ortalarında gerçek bir vergi mahiyetine dönüşmüştü (İşbilir, 2007, s. 311). Yine bu vergi, avârizin devamı niteliğinde olup, tahsili hususunda avârizhâneler esas alınmaktaydı (Tablo:1).

Osmanlı ordusunun savaş kabiliyetinin devamlılığı cephe gerisinden gelen bu iâşe maddelerinin, belirlenen menzillere zamanında ulaşmasına bağlıydı. Bu nedenle bu vergilerin eksiksiz bir şekilde toplanması çok önemliydi (Polat, 2018, s. 830-831). Viyana Seferi'ne askerin bir günlük konaklamasında ortalama zahire tüketimi 1900 kile un ve 100 kile has un, 800 kile arpa, 150 araba ot, 300 araba odundur. Menzillere uzak yerlerden ise bu zahirelerin nakdî karşılığı olan avâriz ve bedeli nüzul vergileri alınmaktaydı.

Tablo 1: 1683 yılına ait Manastır ve civar kazaların avârizhâne sayıları

Kaza İsmi	Manastır	Görice	Bihilişte	Kolonya	Karadağ
Avârizhâne Sayısı	1.332,5	651,5	416	129	74
Alınacak akçe Tutarı	433.062,5	211.737,5	135.200	41.925	24.050
Toplam Akçe	845.975				

Tabloda yer alan kazaların her bir avâriz hânesinden, merkezden gönderilen mühürlü ve nişanlı defter suretinde belirtildiği üzere 325 akçe tahsil edilmesi bildirilmiştir. Ayrıca tahsil için gelen mübaşirin maişeti için de her bir haneden 60 akçe alınması istenmiştir (MŞS, No: 25 v. 54a / 198). Buna göre diğer kazalarla karşılaştırıldığında Manastır'ın avârizhâne sayısının diğer kazalardan bir hayli fazla olduğu görülmektedir. Bu durum, Manastır'ın diğer kazalara oranla daha büyük ve daha gelişmiş olduğunu göstermektedir.

Tablo 2: 1683 yılına ait Manastır ve civar kazaların nüzulhâne sayıları

Kaza İsmi	Görice	Manastır	Bihilişte	Kolonya	Karadağ
Nüzulhâne Sayısı	852.5	692.5	416	129.5	74 ve 1 rub‘
Alınacak akçe Tutarı	511.500	415.500	249.600	77.700	44.550
Toplam Akçe	1.298,85				

Merkezden gönderilen defter suretince tabloda yer alan kazalardan hane başına altışar yüz akçe bedeli nüzullerinin tahsili emredilmiş olup, gelen mübaşirin maiyeti için de yine her bir haneden otuzar akçe daha alınması buyrulmuştur. Bunlardan başka, gelen emirlerde defterde belirtilen miktardan noksan alınmaması ve ziyade akçe talebiyle ahaliye zulmedilmemesi tembih edilmekteydi (MŞS, No: 25 v. 54b / 199). Görüldüğü üzere II. Viyana Seferi'nin hazırlıkları sırasında ordunun işesi için Manastır şehrinden avâriz ve nüzul adı altında vergiler toplanmış ve vergileri toplamakla görevli mübaşirin ve maiyetinin masrafları da yine Manastır ahalisinden temin edilmiştir.

Osmanlı ordusu XVI. yüzyılın ikinci yarısından itibaren sürekli sefer halinde olduğundan dolayı ordunun ihtiyaçları artmaktaydı. Bu nedenle Osmanlı Devleti, bu ihtiyaçları karşılamak adına avarız ve nüzulden başka sürsat vergisi de tahsil etmeye başlamıştı. Bu vergi nüzulden farklı olarak un ve arpadan başka yağ, bal, koyun, ekmek gibi maddeleri de ihtiva etmekte ve bunlar devletin belirlediği miktar karşılığında satın alınmaktaydı. (İşbilir, 2007, s. 312). Sefer sırasında alınan sürsat da avarız ve nüzul gibi zamanla hakiki bir vergiye dönüşmüş olup, mübâyaa ve iştirâ adı altında devletin belirlediği narha dayalı olarak tahsil edilmekteydi (Majer, 1981, s. 192). Bu bağlamda II. Viyana Seferi öncesinde Manastır kadısına gelen bir emirde; “Bahar ayında sefer muhakkak olup, seferi hümayunda bulunan memur ve ordunun zahireleri için Anadolu ve Rumeli’de bulunan kazalardan menzile yakın yerlerden aynı sürsat narhiyesinin, aynı zahire olarak alınması ve uzak olan kazalardan ise buna mukabil ahalinin hallerine göre sürsat vukiyyesi bedellerinin tahsili”(MŞS, No: 25 v. 46a / 175) emredilmekteydi. Buna göre mühürlü ve nişanlı mevkufat defteri suretince, Manastır ve diğer ve kazalardan alınması gereken sürsat vukiyyesi bedelleri ve belirlenen narh fiyatları şu şekilde belirtilmiştir:

Tablo 3: II. Viyana Seferi sırasında tahsil edilen maddelerin fiyatı

Tahsil Edilen Ürün	Birimi	Tutar (akçe)
Şa’ir (arpa)	İstanbul kilesi	40
Dakık (un)	İstanbul kilesi	90
Ağnâm	Adet	200
Revgân-ı şîr (tereyağı)	Vukiyye	30

Asel (bal)	Vukiyye	20
Odun	Araba	70
Saman	Kantar	30

Tablo 4: Paşa Sancağına bağlı kazalardan tahsil edilecek sürsat bedeli

Kaza İsmi	Sürsat Bedeli (akçe)	Kaza İsmi	Sürsat Bedeli (akçe)
Manastır	300.070	Serfice	223.200
Görice	140.800	Bihilişte	112.300
Kesriye	118,600	Pirlepe	116.200
Usturva	129.300	Cuma Pazarı	125.700
Filorine	227.700	Eğribucak	42.009
Horpeşte	105.700	Kolonya	36.600
Nasliç	164.400	-	-

Osmanlı Devleti, II. Viyana Seferi için Manastır ve civar kazalardan sürsatı nakdi olarak temin etmektedir.⁴ Ayrıca Manastır'dan alınan sürsat bedelinin diğer kazalardan bir hayli fazla olduğu görülmektedir. Bu durum, Manastır halkının refah düzeyinin diğer kazalara oranla daha yüksek olduğunun bir göstergesidir.

Osmanlı Devleti'nin düzenlediği uzun ve masraflı seferler sırasında halktan tahsil ettiği avarız, nüzul ve sürsatın yeterli gelmemesi durumunda, her yıl düzenli olarak tahsil edilen cizye ve ispenç gibi nakdî vergilerin, zamanından önce toplandığı ve tahsilinde acele edildiği anlaşılmaktadır. Devletin gelirleri arasında önemli bir yer tutan bu vergilerin zamana göre miktarları artırılmaktaydı. Cizye ödemekle mükellef bulunan her gayrimüslimin çift resminin karşılığı olan İспенçi de ödemesi zorunluydu ve bu ikisinin beraber tahsil edildiği görülmektedir (İnalçık, 1993, s. 45-46; 2001, s. 177). Sefer öncesi Manastır kadısına gönderilen hükümlerde zamanı gelen ve gelmekte olan cizye ve ispençlerin tahsili emredilmekteydi. 1683 tarihli bir belgede, 1682 senesine ait Ohri ve Manastır'da bulunan Kıptiyanın Müslüman olanlarından altı yüz ellişer akçe, keferesinden ise yedi yüz ikişer akçe cizye ve ispençleri ile ve sair rüsumlarının tahsili emredilmekteydi (MŞS, No: 25 v. 56a / 203). Yine 1683 tarihli bir belgede Manastır keferesinden 1683 senesine ait cizyelerinin tahsilini ve firar eden bazı reayanın yerlerine getirilmesi istenmekteydi (MŞS, No: 25 v. 52b / 194). Başka bir belgede ise Rumeli Beylerbeyi'ne Manastır'dan verile gelen cizye bahanın tahsili için Manastır'ın köylerine tevzi

⁴ Manastır şehri II. Viyana Seferi sırasında her ne kadar menzile fazla uzaklıkta bulunmasa dahi sürsatın buradan nakdi olarak tahsil edildiği görülmektedir. Bunun sebebinin yiyeceklerin bozulmaması açısından bu ürünlerin menzil üzerindeki yerlerden alınması ve sefere mali kaynak sağlamak için olduğu düşünülmektedir.

ve taksim edilmesi emredilmekte ve tahsil için gelen ağanın masraflarının da ahaliye tevzi edilmesi bildirilmektedir (MŞS, No: 25 v. 45a / 173).

Osmanlı Devleti sefer öncesi büyük bir hazırlık başlatmış olup, ordunun ihtiyaçları ve yapılacak seferin masrafları için diğer kazalardan olduğu gibi Manastır'dan da çeşitli vergiler tahsil etmiştir. Bu vergilerden avarız ve nüzulün Manastır'dan toplanması sırasında tahsile gelen memurlara muameleci tayfası engel olmaya çalışmıştır. Bahsi geçen muameleci tayfası faizle kişi veya köylülere borç veren kişilerdir. Bu muameleci tayfası köylülerin ihtiyaçları doğrultusunda borç verdikleri gibi aynı zamanda köylülerin ödemekle yükümlü buldukları olağan ve olağanüstü vergiler ile tevzi masraflarını da köylüler adına devlete peşin olarak ödeyip, daha sonra köylülerden belirli bir faiz oranında taksitle alabilmekteydi. Bu suretle bu tayfanın yaptığı işlemler, XVII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, kadılar ve divan tarafından meşru görülmekteydi (Aydın, 2010, s. 441-442). Bununla birlikte zaman zaman muameleciler ile devlet adına vergi tahsiline gelen memurların karşı karşıya geldikleri, muameleciler köylülerin bize borçları vardır, öncelikle bizim borçlarımızı ödemek zorundalar diyerek tahsildara engel oldukları durumlar da yaşanmıştır. Manastır'da da böyle bir durumun yaşanması üzerine bu anlaşmazlık mübaşir tarafından saltanat merkezine bildirilmiştir. Padişah tarafından gönderilen bir emirle, öncelikle devlete ait verginin tahsil edilmesi, buna engel olmaya çalışanların ise tespit edilerek gereken cezanın verilmesi istenmiştir. Sonuç itibarıyla muamelecilerin faaliyetleri devletin menfaatleri ile çatışmadığı sürece, devlet tarafından meşru görülmüştür (MŞS, No: 25 v. 56b / 204). Seferin ağır yükünü kaldırmakta zorlanan ahaliye borç vererek, bir manada devletin vergileri toplamasına yardımcı olduklarından dolayı devlet, muameleci gibi bir sınıfın faaliyetlerine göz yummuş olmalıdır.

Barut Yapımı İçin; Kükürt, Güherçile ve Nakil Beygiri Temini

Balkanlara doğru genişleyen Osmanlı Devleti, bölgede ateşli silahları kullanan Balkan milletleri ile karşılaşmış ve bu silahların önemini kavrayarak kendi ordusunda da kullanmaya başlamıştır. İmal ettikleri top ve barutlu silahları kale kuşatmalarında ve kale savunmalarında oldukça etkin kullanmışlardır (Agoston, 2009, s. 196; 2012, s. 241). Osmanlı Devleti bu silahların mühimmatı için gerekli olan barutu imal etmek amacıyla İstanbul, Selanik, Gelibolu ve İzmir gibi önemli merkezlerde baruthaneler kurmuştur (Gölen, 2002, s. 136). Kurulan bu baruthanelerde işlenen barut bizzat ordu veya nakliye araçları ile savaş alanına taşınarak kullanılmaktaydı. Barutun ana maddesini ise güherçile⁵, kükürt ve kömür teşkil etmekteydi (Majer, 1981, s. 192; Sevinç, 2010, s. 101-102). Barutun yapımında kullanılan güherçile, Osmanlı Devleti'nin Rumeli topraklarında, Selanik, Vodena, Manastır, Florine, Filibe, Üsküp; Anadolu'da ise Afyonkarahisar, Denizli, Karaman, Akşehir, Konya, Maraş, Erzurum, Diyarbakır, Malatya gibi çok değişik bölgelerde imal edilmekteydi.

Barut yapımı için kullanılan güherçilenin bir kısmı avarız bedeli karşılığı olarak ocaklık tayin edilen yerlerden temin edilmekteydi. II. Viyana Seferi hazırlıkları sırasında, Paşa sancağında bulunan Manastır ve diğer kazalara gönderilen emirlerde, sefer için lazım olan barutun, Selanik Baruthanesi'nde⁶ işlenmesi ve barut yapımında ihtiyaç duyulan güherçilenin

⁵ Barut ve patlayıcı madde yapımında oksitleyici, tarımda gübre, hekimlikte ilaç olarak kullanılan potasyum nitratın yaygın adıdır. Güherçile, barut imalinde kullanılabilir hale gelmesi için önce yıkanıp eritilmekteydi. Kütükoğlu, 1992, s. 97.

⁶ 1664 yazılı tarihli bir yazı ile Selanik'te barut yapımı için bir müessese kurulması istenmiş, bunun üzerine Söğütlü suyu adındaki akarsu kenarında Müftü değirmeni denilen yerde bir baruthane yapımı uygun görülmüştür. Selanik kadısı ile Selanik barut mübaşiri Mehmed Ağa'nın nezareti altında kurulan bu baruthane XVIII. yy ortalarında yanmış olsa da sonrasında tekrar ihya edilmiştir. Eyice, 1992, s. 94.

ocaklık tayin edilen yerlerden temin edilerek bir an evvel baruthaneye gönderilmesi emredilmekteydi. Söz konusu belgelerde, 1683 ve 1684 yılına ait güherçilenin, ocaklıklardan avarızlarının mukabelesince tahsil edilmesi ve diğer senelere kıyas olunmayarak⁷ baharda muhakkak sefere çıkılacağı bildirilmekteydi. Bu bağlamda Devlet-i Aliyye tarafından nazır tayin edilmiş ve iki senenin barutunun acilen işlenerek seferi hümayuna yetiştirilmesi emredilmişti. Eğer ki bu kazalardan güherçile, acilen baruthaneye yetiştirilmeyecek olursa, gerekli ikazların yapılması ve her kazaya ziyadesiyle tembih edilmesi buyrulmaktaydı. Mevkufat defterindeki kayıtlar esas alınarak bu kazaların avârizhânelerinin her birinden yirmişer vukiyye halis güherçile toplanmaktaydı (MŞS, No: 25 v. 43b. / 168-169; v. 44a / 170; v. 44b / 171). Kaliteli barut yapabilmek için güherçilenin kaliteli bir başka deyişle halis güherçile olması gerekiyordu (Sevinç, 2010, s. 102).

Güherçileden başka barut yapımında kullanılan ve birleştirici özelliğe sahip olan kükürt, belirli merkezlerde işlenerek baruthanelere gönderilmekteydi. Selanik baruthanesine kükürt temin eden kazaların kükürtleri ise Ohri'de işlenmekteydi. II. Viyana Seferi esnasında Ohri, Manastır, Pirlepe, Görice ve Priştine kadılarına gönderilen hükümlerde, 670 kantar kükürdün Ohri'de işlenerek, Selanik ambarına nakledilmesi hususunda, bu kazalardan nakil beygiri temin edilmesi talep ediliyordu

Tablo 5: II. Viyana Seferinde Manastır ve civar kazalardan istenilen beygir miktarı.

Kaza İsmi	Ohri	Manastır	Görice	Filorine	Pirlepe	Pirsepe	Horpeşte	Kesriye
Beygir Sayısı	70	90	70	70	70	22	40	20

Saltanat merkezinden Ohri, Manastır, Görice, Filorine, Pirlepe, Pirsepe, Horpeşte ve Kesriye kazalarına gönderilen hükümlerde, toplamda 452 baş beygirin tedarik edilmesi ve her iki kantara bir beygir düşmek üzere acilen ihraç edilmesi buyrulmaktadır. Yapılacak olan Viyana Seferi'nin ehemmiyetine binaen mühimmat temininde kullanılmak üzere 1683 ve 1684 senesine ait iki senelik kükürdün nakli emredilmektedir. Ayrıca kükürdün taşlı ve kumlu olmaması, barut imalatına uygun, halis kükürt olmasına dikkat edilmesi istenmekteydi (MŞS, No: 25 v. 48b / 184; 49a / 186). Bu bağlamda Kükürt eminine gönderilen emirde, barutun ziyadesiyle lazım ve mühim olduğu bildirilmekte, kükürdün vakti zamanıyla işlenmesi emredilmektedir (MŞS, No: 25 v. 48b / 185).

Osmanlı Devleti'nin savaşlarda belirleyici bir rol oynayan ateşli silahları etkin bir şekilde kullandığı bilinmektedir. Bu bağlamda önemli bir mühimmat olan barutun

⁷ “bu seneler sâir senelere kıyâs olunmayub sefer-i hümayûnug ehemmi- umûriyedir ve iki senenig bârutu bu sene işlenüb sefer-i hümayûna yetiştirmek üzere emr-i âli vârid olunmuşdur el-iyâzu billah kazâlara ta'yîn olunan iki senenig güherçilelerin âceleten kesr-i hâneye yetiştirilmeyüb ve bârut işlenmeyüb ihmâl ve müsâmaha olunub sefer-i hümayûnug müzâyakasına bais olanlara müşkil ve mesûl ve cevâba bir vech ile kudret olunmadugun ma'lûm-ı şerîfileridir imdi lâyıq-ı devlet olub gayret-i İslâmiyyeden mâada bu senelerde mükemmel mertebe takayyüd-i tâm idüb sâdir olan fermânım mücebince her kazâyâ ziyâde tenbîh ve te'kîd idüb bir gün ve bir sâat mukaddem olmaları elzem gelüb güherçilelerin getirüb teslim idüb edâ-i temessük alalar yohsa bu tenbihden sonra getirüb edâ etmeleri arz ve i'lâm muhtâc olur ve i'tâyâ müstehak olmaları emr-i mukarrerdir ve yine efendi bizim adamımız her kazâyâ varub emr u defterleri sicil-i mahfuza kayd olundukda tarik-i müceddidine i'lâm için yedine birer mektûb tahrîr buyurub ma'lûmatı için taraf-ı muhiblerine irsâl buyurmanız me'muldur” MŞS, No: 25, v. 44b / 171.

hammadelerinin ülke içerisinde çıkarılması, herhangi bir ithalata ihtiyaç duyulmaması Osmanlı Devleti'ne önemli bir avantaj sağlıyordu. Yerli hammaddenin yanı sıra kurduğu baruthanelerle kendi barutunu da kendisi üretmekteydi. Bu cümleden olarak II. Viyana Seferi sırasında, Selanik'te bulunan Baruthane'de üretilen barutun hammaddelerinden olan güherçile ve kükürdün bir kısmı da Manastır'dan karşılanmaktaydı. Ayrıca bu hammaddelerin işlenmek üzere naklinde kullanılan beygirlerin bir kısmı yine diğer kazalardan olduğu gibi Manastır'dan aynı olarak karşılanmış, yine bu beygirlerin kiralari için de ahaliden ücret tahsil edilmişti.

Sonuç

Makedonya'nın en stratejik şehirlerden birisi olan Manastır'ın, ticari yolların üzerinde bulunması tarih boyunca devletlerin ilgisini çekmiş ve şehri ele geçirmek adına nüfuz mücadeleleri yaşanmıştır. Osmanlı Devleti'nin Manastır'ı fethinden sonraki süreçte Türk iskânıyla beraber şehirdeki zirai ve ticari faaliyetler artırılmış, ekonomisi bir hayli canlandırılmış ve ileri fetihler için önemli bir üs konumuna getirilmiştir. Bu çalışmada ele alınan II. Viyana Seferi'nin hazırlıkları sırasında Manastır'ın sol kol güzergâhında bulunan kazalardan birisi olması stratejik önemini artırmaktaydı. Bunun yanı sıra ekonomisinin de gelişmiş olmasıyla birlikte sefer sırasında lojistik maddelerin ve mali kaynakların temininde önemli bir paya sahip olduğu görülmektedir.

Bu araştırmada varılan sonuçlardan birisi 1683 yılı bahar ayında yapılacak sefer için Anadolu ve Rumeli Eyaleti dâhilinde bulunan bütün askeri zümrenin sefere çağrıldığı ve askerlerin öncelikle Edirne'de toplanacağı, oradan Belgrad sahrasına hareket edeceğinin bildirilmesidir. Manastır ve civar kazalarında bulunan sipahi ve silahtarların tam teçhizatlı olarak alaybeyi bayrağı altında toplanması ve belirtilen vakitte Belgrad sahrasında hazır bulunmaları emredilmektedir. Yine ordunun eksiksiz bir şekilde toplanması adına Belgrad sahrasında yoklama alınacağı, getirdiği silahları kullanmaya kâdir olmayanların ise gönderilerek raiyyete yazılacağı bilgisine ulaşılmıştır. Ayrıca bu emirlere uymayanların çarptırılacağı cezalar ise tımarlarının ellerinden alınarak hiçbir surette tekrar verilmeyeceği ve görevlerinde gevşeklik gösterenlerin mallarının müsadere edileceğidir.

Belgelerden anlaşıldığı üzere sefere katılacak olan askerin sayısı yüzbinleri bulmakta idi. Bu denli büyük bir ordunun ihtiyaç duyduğu lojistik malzemelerin temini hususunda büyük bir ehemmiyet gösterilmesi icap etmektedir. Zira bu malzemelerin zamanında ve yeterli bir şekilde belirlenen menzillerde ve savaş alanında bulundurulması, savaşın kazanılmasında önemli bir rol oynamaktaydı. Bu hususta Osmanlı Devleti, Manastır ve diğer kazalara gönderdiği emirlerde lojistik ihtiyacın karşılanması adına avarız ve nüzullerin bir an evvel tahsil edilerek menzillerde vakti zamanında hazır bulundurulmasını bildirmektedir. Yine, buğday, arpa, saman, bal, koyun, tereyağı gibi ürünleri içeren sürsat bedelinin Manastır ve civar kazalardan nakdi olarak temin edildiği görülmektedir.

Sefer lojistiğine aynı ve mali kaynaklık eden bu vergilerin tahsili hususunda avârizhâneler esas alınmaktadır. Yukarıdaki tablolardan anlaşıldığı üzere Manastır'ın avârizhâne sayısı ve tahsil edilen miktar diğer kazalardan bir hayli fazladır. Böylece Manastır'ın diğer şehirlere oranla XVII. yüzyılda iktisadi açıdan daha iyi bir durumda olduğu bilgisine ulaşılmaktadır. Ayrıca bu vergilerin yanı sıra Manastır ve çevresinden cizye ve ispenç gibi vergilerin zamanından önce tahsil edilmesi de sefer için çok fazla mali kaynağa ihtiyaç duyulduğunun bir göstergesidir. Yine bu vergileri toplamakla görevli memurların ücretlerinin ve maiyetinin masraflarının Manastır'ın köylerine tevzi ve taksim edilerek devletin mali yükünün azaltıldığı anlaşılmaktadır.

II. Viyana seferi için mali kaynak olarak Manastır'dan alınan vergilerin yanı sıra ateşli silahların kullanımında ihtiyaç duyulan barutun hammaddelerinden olan güherçile ve kükürdün

Manastır'dan sağlandığı anlaşılmaktadır. Bu maddelerin Ohri'de işlenerek, Selanik baruthanesine gönderileceği ve sefere yetiştirilmek üzere hazır edileceği bildirilmektedir. Bu bağlamda Osmanlı Devleti, sefer için gerekli olan barutun temini hususu üzerine önemle durmuş, kazaların kadılarına emirler göndermiş, barutun bir an evvel hazır olması adına Nazır ve eminler tayin etmiştir. Hatta barutun ne derece elzem ve mühim olduğunu bilhassa bildirerek, iki senenin barutunun hazır olmasını buyurmuştur. Bunların yanı sıra güherçile ve kükürdün işlenmesi için Selanik Baruthanesine naklinde kullanılan beygirlerin bir kısmının da Manastır'dan tedarik edildiği, buna ilaveten beygirlerin kiralari için ödenecek ücretin de Manastır'ın köylerine tevzi ve taksim edildiği görülmektedir.

Böylelikle II. Viyana Seferi için gerekli lojistiğin tedarik edilmesi adına, Manastır'dan aynı ve nakdi kaynaklar temin edilmekle beraber, bu hususta görevli ağaların ve mübaşirlerin ücretleri ile Manastır'da kaldıkları süredeki masrafları da Manastır'ın köylerinde yaşayan halka yüklenmiştir. Avarız, nüzul ve sürsat gibi vergilerin II. Viyana Seferi sırasında halktan önceden talep edilmesi, halkın da söz konusu vergileri ödemekte güçlük çekmesi sonucunda tefecilerden borç almak zorunda kalmaları ve neticesinde muameleci diye bir zümrenin doğmasına yol açmıştır.

Kaynakça

- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Manastır Şer'iyye Sicili, No: 25.
- Agoston, G. (2012). Top. *DİA*, C. XXXXI, İstanbul, 240-242.
- Agoston, G. (2009). Savaş. *DİA*, C. XXXVI, İstanbul, 196-200.
- Ateş, Ş. (2015). *17. yüzyılın ikinci yarısına ait anonim bir tarihçe "Vekâyi-i Viyana"*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Osman Paşa Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2015.
- Aydın, H. V. (2010). 18. yüzyılda Selanik kazasında tefecilerle köylüler arasındaki borç ilişkileri. *XVI. Türk Tarih Kongresi*, Cilt IV, I. Kısım, Ankara, 439-456.
- Beydilli, K. (1991). Avusturya. *DİA*, C. IV, İstanbul, 174-177.
- Çağ, G. (2010). *16. ve 17. yüzyıllarda Osmanlı hâkimiyetinde Manastır*. Yayınlanmamış Doktora Tezi Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya.
- Çağ, G. (2011). Osmanlı batı seferleri güzergâhında bir durak noktası olarak Makedonya toprakları", *Ciepo Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri*, Uşak, 348-355.
- Çelik, B. (2018). Osmanlı seferleri'nde orducu esnafının fonksiyonları. *Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, (1), 136-147.
- Çetin, C. (2011). Osmanlı Devleti'nde ulaşım ve haberleşme bağlamında: menzil ve menzilhâne kavramları üzerine bazı tespitler. *Ciepo 6. Ara Dönem Sempozyumu (14-17 Nisan)*, Uşak, 411-430.
- Ertaş, M. Y. (1999). Osmanlı Devletinde sefer organizasyonu. *Osmanlı Ansiklopedisi VI Eren*, G. (Ed.), Semih Ofset, Ankara, 590-597.
- Ertaş, M. Y. (1997). XVIII. yüzyıl başlarında Rumeli'deki menzillerin askerî fonksiyonları. *Celal Bayar Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (1), 92.
- Eyice, S. (1992). Baruthâne, *DİA*, C. V, İstanbul, 94-96.
- Gölen, Z. (2002). Osmanlı barut üretim merkezi: Baruthâne-i Âmire, *Türkler Ansiklopedisi*, X, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 136-144.
- Gözcü, H. (2019). 25 nolu Manastır şer'iyye sicili'nin transkripsiyonu ve değerlendirilmesi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kahramanmaraş.
- Halaçoğlu, Y. (2004). Menzil. *DİA*, XXIX, Ankara, 159-161.

- Halaçoğlu, Y. (1981). Osmanlı İmparatorluğu'nda menzil teşkilatı hakkında bazı mülahazalar. *Osmanlı Araştırmaları II*, (2), İstanbul, 123-132.
- Hoca Sadettin Efendi, (1992). *Tacü't-Tevârih I*, (İ. Parmaksızoğlu, Haz.) Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.
- İdrizi, M. (2008). *XIV. ve XV. yüzyıllarda Bitola (Manastır)*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya.
- İnalçık, H. (1993). Cizye, *DİA*, VIII, İstanbul, 45-48.
- İnalçık, H. (2001). İspence. *DİA*, XXII, İstanbul, 177.
- İnbaşı, M. "II. Viyana Seferi'nde Edirne'den Viyana'ya kadar menziller ve yapılan masraflar. *Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Uluslararası Sempozyumu (8-11 Haziran 2000)*, Ankara, 151-158.
- İşbilir, Ö. (2007). Nüzul, *DİA*, XXXIII, İstanbul, 311-312
- İşbilir, Ö. (2002). Osmanlı ordularının iâşe ve ikmalî: I. Ahmed devri İran Seferleri örneği, *Türkler Ansiklopedisi*, X, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 151-158.
- Kütükoğlu, M, S. (1992). Baruthâne-i Âmire. *DİA*, V, İstanbul, 96-98.
- Lory, B. ve Popovic, A. (1996). Balkanlar'ın kavşağındaki Manastır 1816-1918. Dumot, P. ve Georgeon, F. (Ed). *Modernleşme sürecinde Osmanlı kentleri*, (A. Berktaş, Çev.) İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Majer, H. G. (1981). 17. yüzyılın sonlarında Avusturya ve Osmanlı ordularının seferlerdeki lojistik sorunları. İnalçık, H., Göyünç, N., Lowry, H. W. (Ed). *Osmanlı araştırmaları II*, İstanbul 185-194.
- Osmanlı İmparatorluğunda kollar, ulak ve iâşe menzilleri. (1966)*. Gnkur. Bşk.Harp Dairesi Resmi Yayınları, Ankara
- Osmanlı yer adları I. (2013), *Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü*, (A. Özkılınç vd. Haz.) Ankara.
- Polat, S. (2018). Osmanlı Devleti'nde nüzul vergisinin teşkili ve gelişimi: XVI- XVII. yüzyıllarda Osmanlı ekonomisini nüzul vergisi üzerinden değerlendirmek, *Bellekten*, LXXXII, (295) Aralık, 829-862.
- Prifti, K. (2003). Manastır. *DİA*, XXVII, Ankara, 562-563.
- Sahillioğlu, H. (1991). Avârız. *DİA*, IV, İstanbul, 108-109.
- Selçuk, H. (2008). Osmanlı Devletinde merkez-taşra ilişkisi bağlamında avârız, nüzul ve sürsat vergileri (şer'iyye sicillerine göre XVII. yüzyılda Kayseri Sancağı), *Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (24). Kayseri, 159-201.
- Sevinç, T. (2010). *1695 ve 1696 Avusturya Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*, Basılmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Söylemez, F. (1995). II. Bayezid döneminde ilk defa "Azap" ve "Kürekçi"lerin "Avârız" olması", *Türk Dünyası Tarih Dergisi*, (105) Eylül, 54-55.
- Tevfik, M. (1327), *Manastır Vilayetinin Tarihçesi*, Manastır: Beynelmîlel Matbaası.
- Ulaş, T. (2019). Osmanlı maliyesinde imdâdiyye vergilerinin ortaya çıkışı", Bilgin, A. ve Çağlar, B. (Ed.) *Klasikten moderne Osmanlı ekonomisi*, İstanbul: Optimum Basım, 57-72.
- Uzunçarşılı, İ. H. (1995). *Osmanlı tarihi*, III / I, Ankara: TTK Yayınları.
- Uzunçarşılı, İ. H. (2011). *Osmanlı Tarihi I*, Ankara: TTK Yayınları.