

XVII. YÜZYIL SEFER MENZİLLERİNİN EKONOMİK YÖNÜ VE ESNAFIN KATKISI

*Mustafa Nuri Türkmen**

Özet: *Osmanlı Ordusunun bir veya ihtiyaca göre daha fazla konakladığı sefer menzillerinde devletin ne şekilde zahire ve diğer ihtiyaç maddelerini organize ettiği, günlük ihtiyaçların karşılanması için Orduca esnafının nasıl bir fonksiyon üstlendiği ve sefer menzillerinde oluşan ekonomik faaliyetin nasıl şekillendiğini incelemeye çalıştık.*

Anahtar Kelimeler: *Sefer Menzilleri, Orduca Esnafı, Zahire*

Economic Way Of The 17th Century Campaigns Stages And Help Of Tradesmen

Abstract: *We discussed in this article that, how the government organized provisions and needing materials of the Ottoman Army at the stages military campaign, how was the role of the orduca (helper of military) tradesmen to provide daily needs of the army, and how was formed the economic activity of the campaign stages.*

Keywords: *stages of campaign, orduca tradesmen, provisions.*

Osmanlı Ordusu sefer için toplandığı sahradan, muharebe sahalarına kadar her gün bir menzil ilerlerken her menzilde bir veya ihtiyaca göre daha fazla konaklamaktadır. Bu konaklama mekanları olan menzillerdeki faaliyetler hakkında yeterince bilgi yoktur. Halbuki bu mekanlardaki organizasyon, bol emtia, rahat ve huzur seferin neticesine tesir edebilecek kadar önemlidir. Bu alanlardaki sıkıntılar hem devlet otoritesini zaafa uğratabilecek, hemde

* Dr., A.Ü.D.T.C.F., Tarih Anabilim Dalı

çevredeki halka sıkıntı verebilecek potansiyele sahiptir. Bu cümleden olarak menzillerdeki her türlü sosyal ve ekonomik olaylar önem kazanmaktadır.

Sefer organizasyonundaki menzil ile ulak menzili¹ birbirine karıştırmamak gerekir. Ulak menzili sınırlı sayıda yolcuya hizmet veren mekânlar iken sefer menzili on binlerce askerin çadırlarının kurulduğu, iâşe ve ibâtesinin sağlandığı sahradır. Bu ifademiz sefer menzili ile ulak menzili farklı bölgeler olduğu manasında değildir. Örneğin ulak menzili Aydos ile sefer menzili olan Aydos aynı bölgedir fakat ikisinin işlevleri birbirinden çok farklıdır. Sefer öncesinde ve sefer sırasında yoğunlaşan haber trafiğinden dolayı, ulak menzillerinin yükü arttığından, beygir sayısı ve tayinatlarının artırılması yoluna gidilirdi².

Ordunun duruma göre bir gün veya daha fazla süre ile konakladığı sefer menziline ordunun gelmesini, gözümüzde canlandıracak olursak; büyük bir insan ve hayvan selinin uğultu ile aktığını ve seslerinin kilometrelerce öteden duyulduğunu düşünmek gayet tabiidir. Ordunun gelmesinden önce konakçı paşa ve onun emrindekiler menzilde hazırlıkları yapmış, bu cümleden olarak çadırların kurulması, tuvalet ihtiyacı için çukurlar kazılarak tuvaletlerin hazırlanması, fırınlarda ekmeğin pişirilmesi, sakaların su taşımalarını söyleye biliriz. Menziller arası yürüyüşlerde askere moral ve yürüyüşüne ahenk katmak için sade şekilde mehter çalardı. Ordu menzile geldiği vakit, ikinci namazından sonra nöbet vurularak askere moral verilir ve yorgunluk çıkarmaları sağlanırdı³.

Askerin bir günlük konaklamasında ortalama zahire 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 olmalıdır⁴. Bu miktardaki zahirenin menzilde hazır bulundurulması, aynı zamanda önemli bir nakliye organizasyonunu da gerektiriyordu. Tonlarca hayvan ve insan yiyeceğinin zamanında menzillerde hazır durumda bulundurulması hayati öneme sahipti⁵. İster sürsat, avâriz yada nüzül karşılığı, isterse satın alınma yoluyla temin edilmiş olsun büyük miktarda nakliye parasını gündeme getiriyor ve mekkâri esnafına iş düşüyordu⁶. 1083

¹ Bk; Yusuf Halaçoğlu, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı Üzerine Bazı Mülhazalar", *Osmanlı Araştırmaları*, II, İstanbul 1981, 123-131.

² BOA, MAD, no: 6572, s . 145.

³ Ahmet Tezbaşar, *Mehter Tarihi, Teşkilatı ve Marşları*, İstanbul 1975, s.27.

⁴Rıza Bozkurt, "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Ülkenin Harekat Bakımından Bölgelere Ayrılması, İkmal ve İâşe İşleri, Haberleşme Sistemleri", *Askeri Tarih Bülteni*, S . 25, Ankara 1988, s.6.

⁵ İhan Tekeli, "Osmanlı İmparatorluğunda Mekân Organizasyonundaki Gelişmeler", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, S . 45, Ankara 1971, s . 5.

⁶Bk. Ümit Ekin, *XVII.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletişim örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma*, (Basılmamış doktora tezi), Ankara 2000, s . 112-126.

senesi Kamanıçe Seferi'nde Edirne'den itibaren sekizinci menzil olan ve iki gün konaklanılan Ilıcaları örnek olarak ele alacak olursak bu söylediklerimiz daha iyi anlaşılacaktır. İster sürsat, isterse işтира veya ocaklık olsun zahirenin menzilde hazır edilmesi büyük bir nakliye organizasyonunu elzem kılmaktaydı..

Gönderme şekli	arpa kile	Un Kile	Ağnam re's	Sade yağ vukiyye	Bal vuki.	Odun araba	Ot araba
Silivri sürsatı	1550	100	120	170	100	80	150
Nevahi-i Keşan sürsatı	1350	120	108	120	58	79	150
Ocak sürsatı	1080	50	80	50	40	35	100
Büyükçekmece sürsatı	1150	100	100	100	50	80	100
Çatalca sürsatı	1150	120	100	100	50	65	150
Küçükçekmece sürsatı	1000	120	100	100	50	20	150
Midye sürsatı	1500	120	50	100	50	50	200
Mahmiye-i Edirne sürsatı	6980	525	1000	400	330	250	600
Cısr-i Mustafa Paşa sürsatı	500	75	50	50	50	50	100
Ğulam-ı cev ocaklığı	1000						
Toplam ⁷ .	17260	1330	1708	1190	778	709	1700

Bu tabloyu incelediğimizde Trakya kazaları sürsatının bu menzile havale edilmiş olduğunu görürüz. Ilıcalar Edirne'den itibaren sekizinci menzildir, menziller arasını yaklaşık 30 km. kabul eder ise Edirne- Ilıcalar arası 240 km. artı kazaların Edirne'ye uzaklığı ilave edilecek olursa, yaklaşık 400 km. civarında bir mesafe görünmektedir. Bu mesafenin bu kadar uzun olmasının ana sebebi devletin nakliye yükümlülüğünü halka yüklemesi ve büyük bir nakliye külfetinden kurtulmasıdır. Trakya için özel sebep ise bu bölgenin kara taşımacılığına uygun olması ve coğrafi engellerin bulunmamasıdır. Burada esas yükümlülük zahirenin kendisinden ziyade taşınma ameliyesidir. Bu durum bize, nakliyenin ne kadar maddi ve bedeni zor bir faaliyet olduğunu göstermektedir.

Sefere çıkacak ordunun çeşitli alanlardaki ihtiyaçlarının karşılanması için bir takım görevlilere ihtiyaç vardı. Bunlar genel olarak orducu olarak adlandırılan esnafardan oluşuyordu. Ordunun levazım hizmetlerini görece bu kişiler, ülkenin çeşitli bölgelerinden ihtiyaç nispetinde temin edilir ve bu işlerden ilgili yerlerin kadıları sorumlu idi. İstanbul, Bursa ve Edirne'nin orducu

⁷ Mustafa Nuri Türkmen, Kamanıçe Seferinin Lojistik Hazırlıkları, (Basılmamış doktora tezi), Ankara 2002, s.(82.)74.

çıkarması kanun gereği olmakla birlikte ihtiyaç halinde başka bölgelerden de orducu çıkarılabildi.. Orducu çıkan esnaf alet edevatıyla orduya katılır ve bunların sanatlarında ehil kişiler olmasına dikkat edilirdi. Seçilen esnaflar orducu başının maiyyetin de orduya katılır ve belirli bir süre hizmet ettikten sonra geri dönerlerdi. Eğer sefer devam ediyor ise yerlerine yenileri gönderilirdi⁸.

1083 Kamanıçe Seferi'nde Edirne'den Çukurçayı sahrasına gelişte esnaf alayları şunlardan oluşmaktaydı; ekmekçiler, meşaleciler, kasaplar, bahçıvanlar (sebzevatçılar), yemişçiler (tatlıcılar), hasırcılar, pamukçular (haffaf), silahçılar, şamdancılar, mumcular, kürkçüler, debbağlar, pabuçcular, çuhacılar, kahveciler, sarık yapıcılar, terziler, kunduracılar, bunların toplamı 3000 den fazla ve çoğu gayr-ı müslim idi⁹.

Bir gün için yaklaşık 750 koyun kesildiği ve her askerin günlük çift ekmek istihkakı olduğu ve bunların dışında daha bir çok kalem mal ve hizmete ihtiyaç duydukları düşünülecek olursa, orducu esnafının ne kadar gerekli olduğunu ortaya çıkmaktadır. Koyunların kesim işini kasaplar yapar iken, debbağlar derisini, yünlerini ise haffaflar değerlendiriyordu. Bu metalar katma değer kazanırken, ordu hazinesine irad kaydediliyordu. Yine her askere günde verilen bir çift ekmek için ise fırıncılara görev düşmektedir. Askerin elbise tamirinde terzilere ve ayakabı tamirinde kunduracılar, sebze meyve ihtiyacında bahçevanlar ve yemişçilere, aydınlanma ihtiyacı için ise mumcu ve şamdancılara iş düşüyordu. Bunlardan birisinin olmamasının ne gibi sıkıntılara sebebiyet vereceği çok açıktır.

Devletin merkez askeri için yapmış olduğu zahire alınlarının dışında, reayanın arabalarla getirip ordu içinde sattığı zahire¹⁰ ise ayrı bir ekonomik faaliyeti işaret etmektedir. Bu şekilde reaya zahire veya sebze-meyve satıp para kazanır iken askerde ihtiyaçlarını karşılamış oluyordu. Yine örnek olarak ele aldığımız Kamanıçe seferinde bir nevi serbest piyasa şeklinde oluşan fiyatlar şu şekildedir.

⁸ Orhan Kılıç, "1585 Yılında Tebriz Seferine Çıkan Osmanlı Ordusunun İkmal ve İlaşesi", *Askeri Tarih Bülteni*, S. 46, s .120-121.

⁹ Antoine Galland, *İstanbul'a ait günlük hatıralar*, (çev. Nihat Sırrı Örik), I, Ankara 1987, s .110-111; Bülent Çelik, *Osmanlı Seferlerinin Lojistik Sorunlarına Kentli Esnafın Getirdiği Çözümler: Orducu Esnafı*, (basılmamış doktora tezi), Ankara 2002, s .168.

¹⁰ Türkmen, a. g .t, s .78.

Menziller	Arpa Kile Fiyatı	At yemi fiyatı	Un Kile fiyatı	Peksimet Vukiyye Fiyatı	Yağ Vky. fiyatı	Bal vky. fiyatı	Pirinç Kile fiyatı	Kahve Vky. fiyatı
Karasu	16 akçe	6						
İsakçı	24		5	10	35-40	25-27	170	300
Kırlanoş	25-30				30-35			
İsak		11	5	15				
Burudeşt	160							
Çuçure	23							
Lobunca	100							
Kamanıçe	60		6-7	8-10	60-70		180-200	200
İzvonçe		18-20	10	15			180	150
Bucaş		40-50	50-60	70-80	70-80			180-200
Dönüş İzvonçe		25-30	8-10	15-20			150	120
Çuçure		15	10		50		200	
Yapure		40						
Kekeçağzı		40-50						
Zerniş		50-60						
İsak		70-80						
İsakçı		10-12					180-200	130-140

Yine menzillerde sıkıntı çekilmemesi için sefer öncesinde, Tuna taraflarından İstanbul'a buğday gönderilmemesi, yöre idarecilerine emredildi. Bu şekilde Rumeli ve Tuna bölgesinde menzillerde zahire sıkıntısı çekilmemesi hedeflenmiştir. Sefer hangi tarafa olursa, o taraftan zahire toplandığını düşünmek yanlış olur. Rumeli ve Anadolu da deniz kıyısında olan bölgelerden zahire alımı yapılırdı. Mesafe uzak olsa da ulaşım kolaylığından dolayı bu yol her zaman tercih edilirdi¹¹.

Zahirenin 1082 senesi sürsat defterine göre fiyatları şöyledir; arpanın kilesi 40 akçe, unun kilesi 90 akçe, koyunun her bir tanesi 200 akçe, sade yağın okkası otuz akçe, balın okkası 20 akçe, samanın kantarı 30 akçe, odunun arabası 70 akçeden bedel tahsil edilmiştir¹². Bu fiyatlarla günlük zahire tüketim tutarları çarpıldığında ortaya çıkan rakamların büyüklüğü ve bu malzemenin muhafaza ve emniyetinin sağlanması gerek menzil, gerekse sefer organizasyonu için hayati öneme sahiptir.

¹¹ Kamanıçe seferi için Bolu'dan arpa satın alınmış, Bartın ve Ereğli iskelelerinden gemilerle İsakçı İskelesine taşınmıştır; Halil Sahillioğlu, "iv. Mehmed'in u. Lehistan Seferi Dolayısıyla Bolu Vilayeti'nden Aldığı Arpa", *Çele*, IX, Bolu 1963, s. 25.

¹² Halil Sahillioğlu, "XVII. Yüzyıl Sonunda Bolu Livası Sürsat Bedeli", *Çele*, XI, Bolu 1964, s. 19.

KAYNAKÇA.

BOA, MAD, no: 6572.

Bozkurt, Rıza, “*Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Ülkenin Harekat Bakımından Bölgelere Ayrılması, İkmal ve İâşe İşleri, Haberleşme Sistemleri*”, *Askeri Tarih Bülteni*, Sayı: 25, Ankara 1988.

Çelik, Bülent, *Osmanlı Seferlerinin Lojistik Sorunlarına Kentli Esnafın Getirdiği Çözümler: Orducu Esnafı*, (basılmamış doktora tezi), Ankara 2002.

Ekin, Ümit XVII.-XVIII. Yüzyıllarada Osmanlı İmparatorluğu’nda Ulaşım ve İletişim örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma, (Basılmamış doktora tezi), Ankara 2000.

Galland, Antoine, *İstanbul’a ait günlük hatıralar*, (çev. Nihat Sırrı Örik), I, Ankara 1987.

Halaçoğlu. Yusuf, “*Osmanlı İmparatorluğu’nda Menzil Teşkilatı Üzerine Bazı Mülahazalar*”, *Osmanlı Araştırmaları*, II, İstanbul 1981.

Kılıç, Orhan, “*1585 Yılında Tebriz Seferine Çıkan Osmanlı Ordusunun İkmal ve İâşesi*”, *Askeri Tarih Bülteni*, Sayı: 46.

Sahillioğlu, Halil, “*XVII. Yüzyıl Sonunda Bolu Livası Sürsat Bedeli*”, *Çele*, XI, Bolu 1964.

Sahillioğlu, Halil, “*IV. Mehmed’in u. Lehistan Seferi Dolayısıyla Bolu Vilayeti’nden Aldığı Arpa*”, *Çele*, IX, Bolu 1963.

Tekeli. İlhan, “*Osmanlı İmparatorluğunda Mekân Organizasyonundaki Gelişmeler*”, *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, Sayı: 45, Ankara 1971.

Tezbaşar, Ahmet, *Mehter Tarihi, Teşkilatı ve Marşları*, İstanbul 1975.

Türkmen, Mustafa Nuri, *Kamanıçe Seferinin Lojistik Hazırlıkları*, (Basılmamış doktora tezi), Ankara 2002.