

Araştırma Makalesi / Research Article**Osmanlı Devleti'nde Sefer Lojistiğinin Bir Unsuru Olarak Nüzûl ve Sürsat Uygulamaları***Nüzûl and Sürsat Practices as Elements of Campaign Logistics in the Ottoman Empire*Lütfi BUDAK¹& Çiğdem BUDAK²DOI : [10.63556/ankad.v10i3.454](https://doi.org/10.63556/ankad.v10i3.454)

Geliş/Received: 25/02/2026

Kabul/Accepted: 18/05/2026

Öz

Osmanlı askeri teşkilatının sürekliliği ve seferlerin başarısı, büyük ölçüde etkin bir lojistik organizasyonun varlığına bağlıydı. Bu bağlamda nüzûl ve sürsat uygulamaları, klasik dönem Osmanlı sefer lojistiğinin temel unsurları arasında yer almıştır. Nüzûl, savaş zamanlarında ordu güzergâhı üzerindeki kazalardan aynı olarak talep edilen zahire yükümlülüğünü ifade ederken; sürsat ise belirlenen narh üzerinden askerî birliklere yiyecek, yem ve diğer ihtiyaç maddelerinin teminini öngören bir tedarik mekanizmasıdır. Her iki uygulama da merkezi otoritenin taşra üzerindeki denetimini güçlendiren, aynı zamanda ordunun iase ve ikmal sürekliliğini sağlayan mali-idari araçlar olarak işlev görmüştür. Bu çalışma, nüzûl ve sürsat mükellefiyetlerinin hukuki dayanaklarını, uygulama biçimlerini ve zaman içerisinde geçirdiği dönüşümü incelemeyi amaçlamaktadır. Özellikle olağanüstü dönem vergileri ile aynı yükümlülükler arasındaki ilişki ele alınarak, söz konusu uygulamaların reaya üzerindeki ekonomik ve sosyal etkileri değerlendirilmektedir. Ayrıca 18. yüzyıldan itibaren artan sefer maliyetleri ve nakdileşme eğiliminin, nüzûl ve sürsatın tahsil ve icra biçimlerinde meydana getirdiği değişimler analiz edilmektedir. Özellikle arşiv belgeleri ışığında yapılan bu değerlendirme, nüzûl ve sürsatın yalnızca askerî iase yöntemleri değil, aynı zamanda Osmanlı maliyesinin kriz dönemlerinde başvurduğu esnek finansman araçları olduğunu ortaya koymaktadır. Böylece çalışma, Osmanlı sefer lojistiğinin mali ve toplumsal boyutlarını bütüncül bir çerçevede ele alarak alana katkı sunmayı hedeflemektedir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Sefer Lojistiği, Nüzûl, Sürsat, Askerî İase**Abstract**

The continuity of the Ottoman military organization and the success of its campaigns largely depended on the existence of an effective logistical system. In this context, the practices of nüzûl and sürsat constituted two fundamental components of classical Ottoman campaign logistics. Nüzûl referred to the in-kind requisition of grain and provisions from districts located along the army's route during wartime,

¹ Sorumlu Yazar/Corresponding Author, Asst. Prof., Aydın Adnan Menderes Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Türkçe ve Sosyal Bilgiler Eğitimi Bölümü, Aydın-Türkiye E-mail: lbudak@adu.edu.tr

² Dr., Aydın Adnan Menderes Üniversitesi, Köşk Meslek Yüksek Okulu, Köşk/Aydın-Türkiye E-mail: cigdem.budak@adu.edu.tr

Önerilen Atıf/Suggestion Citation

Budak, L. & Budak, Ç. (2026). Osmanlı Devleti'nde Sefer Lojistiğinin Bir Unsuru Olarak Nüzûl ve Sürsat Uygulamaları. *Anadolu Kültürel Araştırmalar Dergisi*, 10(3), 1609-1629.

whereas sürsat denoted a supply mechanism through which foodstuffs, fodder, and other essential goods were procured for military units at officially determined prices. Both practices functioned as fiscal-administrative instruments that not only ensured the continuity of provisioning and supply for the army but also reinforced central authority over the provinces. This study aims to examine the legal foundations, modes of implementation, and historical transformation of nüzûl and sürsat obligations. In particular, it explores the relationship between extraordinary wartime taxation and in-kind liabilities, while assessing the economic and social impact of these practices on the reaya. Furthermore, the study analyzes the changes in the collection and execution of these obligations in light of rising campaign costs and the increasing monetization trends from the seventeenth century onward. Based on archival documents and relevant scholarship, this evaluation demonstrates that nüzûl and sürsat were not merely methods of military provisioning but also flexible fiscal instruments employed by the Ottoman treasury during periods of financial strain. Accordingly, the study seeks to contribute to the field by addressing the fiscal and social dimensions of Ottoman campaign logistics within a comprehensive analytical framework.

Keywords: Ottoman Empire, campaign logistics, nüzûl, sürsat, military provisioning

1. GİRİŞ

Tarih sahnesine çıktığı andan itibaren askerî faaliyetlerini kesintisiz biçimde sürdüren, gaza ve cihad anlayışı doğrultusunda hareket eden Osmanlı Devleti, yüzyıllar boyunca edindiği tecrübe sayesinde iâşe ve ikmal alanlarında önemli bir birikim oluşturmıştır (İşbilir, 2002). Bu noktada tarih boyunca gücünü ordusundan ve bu ordunun savaşlarda sergilediği performanstan alan devlet, varlığının ve gücünün sürekliliğini sağlayabilmek için yapacağı mücadelelerde ordusunu seferlere en iyi şekilde hazır hale getirmiştir (Yüksel, 2005).

Söz konusu çerçevede Osmanlı Devleti, sınır komşularıyla yürüttüğü savaşlar sırasında, ordusunun gerek sınır bölgelerinde gerekse düşman topraklarında gerçekleştirdiği askerî faaliyetlerini etkin biçimde sürdürebilmesi için silah, cephaneye, erzak, yem ve mali kaynakların teminine ve bu unsurların ihtiyaç duyulan noktalara süratle sevk edilmesine büyük önem vermiştir. Günümüzde “lojistik” kavramı ile ifade edilen ve sefer öncesi ile sefer süresince yürütülen bu faaliyetler, Osmanlı terminolojisinde “iâşe” ve “ikmal” kavramlarıyla karşılık bulmaktadır (İşbilir, 1996).

Osmanlı ordusuna gerekli iâşe/ikmalin toplanması için devlet, tarih boyunca farklı yöntemler uygulamıştır. Bunlarda en çok kullanılan ikisi ise “avarız-ı divaniyye” ve “tekâlif-i örfiyye” adıyla da anılan ve zirai mahsullerin üretim ve dağıtımını izleyebilmek için oluşturulan devlet mekanizmasıdır (Sevinç, 2010). Osmanlı belgelerinde “avâriz-ı divâniyye” ve “tekâlif-i örfiyye” olarak da adlandırılan bu vergiler, kapsamı geniş ve oldukça çeşitli yükümlülükleri içermektedir. Bu çerçevede, askerî birliklerin geçiş güzergâhları üzerinde kurulan menzil noktalarına belirlenen tür ve miktarlarda zahire satılması, ordunun ihtiyaç duyduğu savaş malzemeleri ile arpa ve saman gibi temel ikmal unsurlarının temin edilmesi ve nakledilmesi bu vergiler kapsamında yer almaktaydı. Ayrıca gerekli görüldüğünde amele, araba ve yük hayvanı sağlanması; “kürekçi”, “azap”, “cerahor” ve “kavas” gibi adlar altında orduya yardımcı sınıfların temin edilmesi; “hisar inşası” ile “avâriz akçesi” ya da “avâriz bedeli” olarak nakdî katkı yoluyla sefer masraflarına iştirak edilmesi de avâriz vergilerinin başlıca unsurları arasında bulunmaktaydı. Buna göre sefer durumunda ordu iâşesi için gerekli maddelerin temini avâriz mükellefiyeti dâhilinde geliştirilen “nüzûl” ve “sürsat” yöntemleriyle karşılanmıştır.

Osmanlı sefer lojistiği ve buna bağlı iâşe-ikmal mekanizmaları üzerine yapılan çalışmalar, genel olarak üç ana eksen etrafında şekillenmiştir. İlk grup çalışmalar, Osmanlı askerî ve idarî yapısını bütüncül bir çerçevede ele alarak, iâşe ve ikmal meselelerini devletin mali ve kurumsal kapasitesi bağlamında değerlendirmiştir. Bu yaklaşımda, özellikle Halil İnalcık gibi araştırmacıların öncülüğünde geliştirilen perspektif, Osmanlı devlet yapısının merkez-taşra ilişkileri üzerinden işleyişine odaklanmakta; sefer organizasyonunu ise bu yapının bir uzantısı olarak ele almaktadır.

İkinci grup çalışmalar, erken modern dönemde savaşların ölçek ve nitelik bakımından geçirdiği dönüşümler çerçevesinde Osmanlı askerî organizasyonunu incelemiş; özellikle uzun mesafeli seferlerin planlanması, menzil sistemi ve lojistik altyapının işleyişi üzerinde durmuştur. Bu çerçevede Rhoads Murphey ve Virginia H. Aksan gibi araştırmacıların çalışmaları, Osmanlı ordusunun hareket kabiliyeti ile lojistik organizasyon arasındaki ilişkiyi ortaya koyması bakımından dikkat çekmektedir.

Üçüncü grup ise daha ziyade iktisat tarihi perspektifinden hareketle, iâşe temini ve taşra kaynaklarının mobilizasyonunu inceleyen çalışmalardan oluşmaktadır. Bu literatürde, avârız-ı divâniyye ve tekâlif-i örfiyye gibi yükümlülükler çerçevesinde şekillenen mali yapı analiz edilmiş; nüzûl ve sürsat uygulamaları çoğunlukla bu bağlam içerisinde değerlendirilmiştir. Özellikle Mehmet Genç ve Şevket Pamuk gibi araştırmacılar, bu uygulamaların devletin mali ihtiyaçlarını karşılamadaki rolünü ve taşra ekonomisi üzerindeki etkilerini ön plana çıkarmıştır.

Bununla birlikte söz konusu literatürde nüzûl ve sürsat uygulamalarının ağırlıklı olarak mali birer yükümlülük olarak ele alındığı, bu sistemlerin sefer sürecindeki fiilî işleyişine, özellikle de temin edilen zahirenin taşınması, dağıtımı ve organizasyonu gibi lojistik boyutlarına sınırlı ölçüde yer verildiği görülmektedir. Oysa nüzûl ve sürsat, yalnızca vergi tahsil mekanizmaları olarak değil, üretim, ulaştırma ve dağıtım süreçlerini bütünleştiren çok katmanlı bir lojistik düzenek olarak değerlendirilmelidir. Bu bağlamda, mevcut çalışma, söz konusu uygulamaları Osmanlı sefer lojistiğinin işlevsel bir unsuru olarak ele alarak, literatürde görece ihmal edilmiş olan pratik ve operasyonel boyutları görünür kılmayı amaçlamaktadır.

Osmanlı tarih yazımında önemli bir yer tutmakta ve özellikle iktisat tarihi literatüründe ayrıntılı biçimde ele alınmaktadır. Osmanlı askerî teşkilatının uzun soluklu sefer kapasitesi, yalnızca savaş meydanındaki taktik ve stratejik üstünlükle değil, bu üstünlüğü mümkün kılan lojistik organizasyonun etkinliğiyle de yakından ilişkilidir. Nitekim erken dönemlerden itibaren Balkanlar, Anadolu ve Orta Avrupa coğrafyasında genişleyen siyasî hâkimiyet alanı, ordunun uzun mesafeli ve mevsimsel olarak sınırlı seferler düzenlemesini zorunlu kılmış; bu durum iâşe, ikmal ve ulaştırma meselelerini devlet organizasyonunun merkezî unsurlarından biri hâline getirmiştir. Bu çerçevede Osmanlı askerî sistemi, klasik dönemde timar teşkilatı, kapıkulu ocakları ve eyalet askerî unsurlarını kapsayan çok katmanlı bir yapı sergilerken; bu yapının işlerliği, düzenli ve sürdürülebilir bir lojistik altyapıya dayanmıştır (İnalçık, 2000; Murphey, 1999).

Erken modern dönemde savaşların ölçeğinin büyümesi ve orduların mevcudunun artması, iâşe ve nakliye meselelerini daha karmaşık hâle getirmiştir. Osmanlı Devleti, nakliyenin maliye üzerindeki yükünü azaltmak amacıyla taşıma işini zaman zaman timar ve zeamet sahiplerine tevdi etmiş; bu yükümlülüğü yerine getirmeyenler ise cezai yaptırımlarla karşılaşmıştır. Örneğin, Şark canibine vukubulacak sefer için ordu ile gidecek asker için çayırılık menziline sevk ve ihzar olunacak zehair ve saire hakkında Kazıklı ve Dikili taş menzilleri mübaşirlerine ayrı ayrı hüküm gönderilmiştir (BOA, Cevdet-Askeriye, nr. 1107/48963). Bu usulle sevk edilen iâşe maddelerinin orduya dağıtımı da belirlenmiş kurallar çerçevesinde gerçekleştirilmiştir. Özellikle XVI. yüzyıldan itibaren Orta Avrupa ve İran cephelerinde yürütülen uzun süreli seferler, yüz binleri bulan askerî ve yardımcı unsurların beslenmesini ve hareketliliğini gerekli kılmıştır. Bu süreçte Osmanlı Devleti, bir yandan merkezî hazineyi aşırı yük altına sokmadan kaynak temin etmeye çalışmış; diğer yandan taşra üretim kapasitesini askerî ihtiyaçlara entegre eden esnek mekanizmalar geliştirmiştir. Nüzûl ve sürsat uygulamaları, tam da bu bağlamda, maliye ile lojistik arasında kesişen bir düzenek olarak ortaya çıkmıştır (Genç, 2012).

Osmanlı sefer organizasyonunda menzil sistemi, lojistik ağın omurgasını teşkil etmekteydi. Ordu güzergâhı üzerinde belirli aralıklarla tesis edilen menzil noktaları hem konaklama hem de iâşe ve ulaştırma hizmetlerinin sağlandığı merkezlerdi. Bu noktalarda zahire depolanmakta, yük hayvanları değiştirilmekte ve ordunun ihtiyaç duyduğu malzemeler sevk edilmektedir. Menzil teşkilatı üzerine yapılan çalışmalar, bu sistemin devletin ulaştırma kapasitesini artırdığını ve seferlerin düzenli biçimde ilerlemesini sağladığını ortaya koymaktadır (Halaçoğlu, 2002; Aksan, 2007). Ancak menzil sisteminin işlerliği, büyük ölçüde taşra toplumunun katılımına dayanmakta; nüzûl ve sürsat gibi yükümlülükler aracılığıyla bu katılım kurumsal bir çerçeveye oturtulmaktaydı.

Nüzûl, başlangıçta olağanüstü dönemlerde başvurulmuş bir aynî vergi türü iken, zamanla özellikle sefer dönemlerinde düzenli bir uygulama hâline gelmiştir. Ordu güzergâhı üzerindeki kazalardan belirlenen miktarda buğday, arpa ve benzeri temel gıda maddeleri talep edilmekte; bu ürünler menzil depolarında toplanarak askerî birliklere dağıtılmaktaydı. Sürsat ise zahirenin belirlenen narh üzerinden satılması esasına dayanan, görünüşte piyasa mekanizmasına dayalı olmakla birlikte fiiliyatta zorunlu bir yükümlülük niteliği taşıyan bir uygulamaydı. Bu iki yöntem hem devletin mali yükünü hafifletmekte hem de iâşe zincirinin kesintisizliğini sağlamaktaydı.

XVII. yüzyıldan itibaren Osmanlı maliyesinde gözlenen nakdileşme eğilimi, nüzûl ve sürsat uygulamalarında da dönüşümlere yol açmıştır. Aynı yükümlülüklerin giderek bedel karşılığı tahsil edilmesi, bir yandan merkezî hazinenin nakit ihtiyacını karşılamaya yönelik bir adım olarak değerlendirilebilirken; diğer yandan taşra ekonomisinde para dolaşımının artmasına katkı sağlamıştır (Pamuk, 2000). Bununla birlikte, aynıden nakdîye geçiş her zaman sorunsuz olmamış; özellikle üretim kapasitesinin sınırlı olduğu bölgelerde vergi baskısının artması sosyal huzursuzluklara zemin hazırlamıştır (İnalcık, 2000).

Sefer lojistiğinin bir diğer boyutu, ulaştırma organizasyonudur. Zahirenin yalnızca temin edilmesi değil, aynı zamanda zamanında ve güvenli biçimde orduya ulaştırılması hayati öneme sahipti. Bu süreçte görev alan “müteahhid”lerle ilgili Osmanlı arşivinde yer alan kayıtlardan birinde Rumeli ve Anadolu’da bazı livaların mukataa iltizâmını deruhde eden müteahhidlerin isimlerini ve bunların 1150 senesinden 1152 tarihine kadar vuku bulan tahsilat, bedelat veya ayniyatının Hazine ve ambarlara yapılan teslimatını veyahut bahşış, atıyye, inam, harcırah, mübayaa, nakliye ücûrâtı ile emsali hususata sarf edilen mebâliğin müfredâtını ve bu babda Hazine’den yazılan tezkire kayıtlarını ve bazı işlerin temin ve tesviyesi için kadılarla alakadara yazılan hüküm suretlerini içeren muhasebenin irad ve masraf defteri mevcuttur (BOA. MAD. nr. 5311). Bu süreçte araba, deve, katır ve öküz gibi yük hayvanları ile bunları sevk eden sürücüler, sistemin ayrılmaz parçalarıydı. Avârız ve tekâlif kapsamındaki yükümlülükler çerçevesinde taşra halkı, yalnızca ürün sağlamakla kalmıyor; aynı zamanda taşıma hizmeti de sunuyordu. Böylece nüzûl ve sürsat, üretim ile ulaştırmayı bütünleştiren bir lojistik rejim işlevi görmektedir (Murphey, 1999).

Osmanlı sefer lojistiği üzerine yapılan modern çalışmalar, devletin bu alandaki kapasitesinin erken modern dünya ölçeğinde dikkat çekici olduğunu göstermektedir. Avrupa devletleriyle karşılaştırıldığında Osmanlı Devleti’nde özellikle kara ordularının iâşesinde yerel kaynakları etkin biçimde mobilize edebildiği; bu yönüyle merkezîyetçi fakat yerel aktörlerle iş birliğine dayalı bir model geliştirdiği ifade edilmektedir (Agoston, 2012). Bu modelde nüzûl ve sürsat, merkez ile taşra arasındaki mali ve idari ilişkinin somutlaştığı araçlardır. Yine bu çalışmalarda nüzûl ve sürsat, çoğunlukla devletin olağanüstü dönemlerde başvurduğu aynî ve nakdî yükümlülükler olarak değerlendirilmiş; sistemin mali boyutu, taşra üzerindeki vergi baskısı ve köylü nüfus üzerindeki etkileri ön plana çıkarılmıştır (İnalcık, 2000; Genç, 2000). Bu yaklaşım, nüzûl ve sürsatın Osmanlı maliyesi içindeki yerini açıklamak açısından önemli katkılar sunmuştur. Bununla birlikte, mevcut literatürde nüzûl ve sürsat uygulamalarının sefer sürecindeki fiilî lojistik işlevi ikincil bir unsur olarak ele alınmıştır. Zahirenin temini kadar, bu zahirenin menzil noktalarına ve ordu birliklerine nasıl taşındığı, hangi araçlar ve hangi toplumsal aktörler aracılığıyla ulaştırıldığı meselesi sınırlı ölçüde tartışılmıştır. Oysa nüzûl ve sürsat, yalnızca bir mali yükümlülük değil, aynı zamanda taşıma, ulaştırma ve organizasyon boyutlarını içeren işlevsel bir lojistik rejimdir.

Osmanlı askerî lojistiği üzerine yapılan çalışmalarda menzil sistemi, yol ağı ve iâşe hatları ayrıntılı biçimde ele alınmış olsa da bu sistemin sivil toplumla kurduğu ilişki, özellikle taşıma faaliyetlerinin taşra nüfusu üzerinden nasıl yürütüldüğü yeterince incelenmemiştir (Aksan, 2007). Nüzûl ve sürsat kapsamında gerçekleştirilen lojistik faaliyetler, büyük ölçüde sivil kaynaklara, insan ve hayvan gücüne dayanmış; bu durum taşra toplumunun sefer organizasyonuna doğrudan ve zorunlu biçimde dâhil edilmesine yol açmıştır. Bu yönüyle nüzûl ve sürsat uygulamaları, merkezî idarenin tek taraflı bir dayatmasından ziyade, taşra ile devlet arasında sürekli etkileşim ve müzakere üreten bir yapı arz etmektedir.

Ayrıca, nüzûl ve sürsat uygulamalarının toplumsal boyutu da göz ardı edilmemelidir. Reaya için bu yükümlülükler, özellikle sefer yıllarında üretim planlamasını ve hane ekonomisini doğrudan etkileyen unsurlar olmuştur. Zahire teslimi, taşıma hizmeti ve nakdî bedeller, kırsal nüfusun emek ve sermaye birikimini sınırlayabilmekteydi. Bununla birlikte, bazı bölgelerde sürsat uygulamasının yerel tüccarlar için kazanç fırsatları doğurduğu; devletle piyasa arasında aracılık yapan aktörlerin ortaya çıktığı da bilinmektedir (Genç, 2012). Bu durum, nüzûl ve sürsatın tek boyutlu bir baskı mekanizması olarak değil, çok katmanlı bir ekonomik ilişki ağı içinde değerlendirilmesi gerektiğini göstermektedir.

Çalışma, Osmanlı Devleti’nde nüzûl ve sürsat sistemini yalnızca mali tarih perspektifiyle ele almanın ötesine geçerek, bu uygulamaları sefer lojistiğinin işlevsel bir unsuru olarak değerlendirmeyi

amaçlamaktadır. Yine burada, nüzûl ve sürsatın askerî seferler sırasında nasıl bir lojistik ağ oluşturduğunu; bu ağın menzil sistemi, taşıma organizasyonu ve sivil aktörler aracılığıyla nasıl işlediğini incelemektedir. Bu yaklaşım, nüzûl ve sürsatın Osmanlı askerî organizasyonu içindeki yerini yeniden düşünmeyi ve sefer lojistiğinin gündelik, pratik boyutlarını görünür kılmayı hedeflemektedir. Bu doğrultuda çalışmada temel kaynak olarak, T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı bünyesindeki Osmanlı Arşivi'nin çeşitli fonlarında kayıtlı onlarca Cevdet-Askeriye (C.AS), Cevdet-Nâfia (C.NF) ve Cevdet-Maliye (C.ML), Maliyeden Müdevver (MAD.d), Mühimme defterleri başta olmak üzere çok sayıda arşiv belgesi kullanılmıştır.

2. YÖNTEM

2.1. Araştırma Modeli

Çalışma, nitel araştırma yöntemine göre desenlenmiştir. Araştırmada veri toplama tekniği olarak doküman analizi kullanılmıştır (Karasar, 2005). Çalışmanın amacı, Osmanlı Devleti'nde sefer lojistiğinin temel unsurlarından biri olan nüzûl ve sürsat uygulamalarını yalnızca mali yükümlülükler olarak değil, askerî organizasyonun işlevsel ve operasyonel bileşenleri olarak ele alarak arşiv belgeleri ve ikincil kaynaklar üzerinden bir çözümleme yapmaktır.

Doküman analizi, geçmiş dönemlere ait yazılı ve görsel belgelerin araştırma konusu çerçevesinde anlamlandırılması, sınıflandırılması ve yorumlanmasını içermektedir. Bu çalışmada ise arşiv belgeleri ve diğer ikincil kaynaklar üzerinden tarihsel-sosyolojik bir tahlili ortaya koymaktadır. Bu yönüyle çalışmanın amacı, nüzûl ve sürsatı Osmanlı sefer organizasyonunun mali, lojistik ve toplumsal boyutlarını bir arada değerlendiren bütüncül bir analiz çerçevesinde incelemektir.

2.2. Veri Toplama ve Analiz

Araştırmada veri toplama süreci, başta Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri olmak üzere ilgili arşiv fonlarından temin edilen birincil belgeler ile dönemin resmî yayınları ve literatüründen elde edilen ikincil kaynaklara dayandırılmıştır. Çalışmada, nitel veri toplama teknikleri çerçevesinde arşiv belgeleri tasnif edilerek konu, tarih ve içerik bakımından sistematik biçimde sınıflandırılmıştır. Elde edilen veriler, tarihsel yöntem doğrultusunda bağlamsal analiz, içerik analizi ve karşılaştırmalı okuma teknikleri kullanılarak çözümlenmiş; belgeler arasındaki süreklilik ve değişim unsurları tespit edilmiştir. Bu yöntem sayesinde hem arşiv malzemesinin eleştirel değerlendirilmesi sağlanmış hem de araştırma sorularına sistematik ve tutarlı cevaplar üretilmiştir.

2.3. Etik Kurul Onayı

Çalışmanın kavramsal çerçevesinin hazırlanması, veri toplama araçlarının uygulanması, verilerin toplanması, verilerin analizi ve yorumlanması aşamalarının tamamında etik kurallara uygun hareket edilmiştir. Karşılaşılabilecek tüm etik ihlallerde ANKAD Yayın Kurulu'nun hiçbir sorumluluğu bulunmamaktadır. Tüm sorumluluk yazarlara aittir. Bu çalışmanın ANKAD dışında herhangi bir akademik yayın ortamına değerlendirme için gönderilmemiş olduğunu taahhüt ederim. Yapılan bu çalışmada “Yükseköğretim Kurumları Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Yönergesi” kapsamında uyulması belirtilen tüm kurallara uyulmuştur. Yönergenin ikinci bölümü olan “Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiğine Aykırı Eylemler” başlığı altında belirtilen eylemlerden hiçbiri gerçekleştirilmemiştir. Bu araştırmada kamuya açık bir kaynak olan yazılı belgeler ve arşiv kayıtları tahlil edilmiştir. Çalışma, doküman analizi tekniği kullanıldığı için etik kurul izni gerektirmemektedir.

3. AVÂRIZ-I DİVÂNİYYE VE TEKÂLİF-İ ÖRFİYYE SİSTEMİ

Osmanlı maliyesinde klasik dönemde devletin olağanüstü ihtiyaçlarını karşılamak üzere başvuru alan vergi ve yükümlülükler bütünü, genel olarak “avâriz-ı divâniyye” ve “tekâlif-i örfiyye” başlıkları altında ele alınmaktadır. Bu sistem, özellikle savaş ve sefer dönemlerinde artan askerî harcamaları finanse etmek amacıyla geliştirilmiş esnek bir mali mekanizma niteliği taşımaktaydı (İnalçık, 2000).

“Avâriz” kelimesi Arapça kökenli olup “*arizi, sonradan ortaya çıkan hâl ve durumlar*” anlamına gelmektedir. Dolayısıyla “avâriz-ı divâniyye”, devletin olağanüstü durumlarda (sefer, isyan, doğal afet vb.) reayadan talep ettiği geçici nitelikteki vergileri ifade eder. Başlangıçta istisnai ve düzensiz biçimde tahsil edilen bu vergiler, XVI. yüzyıldan itibaren özellikle uzun süren savaşların etkisiyle daha sistematik bir hâl almıştır (Genç, 2000).

“Tekâlif-i örfiyye” ise şer’î vergiler (öşür, haraç, cizye gibi) dışında, padişahın örfî hukuk çerçevesinde koyduğu mali yükümlülükleri kapsamaktadır (İnalcık, 1959). Bu yükümlülükler, doğrudan merkezî idarenin tasarrufu altında olup çoğu zaman avâriz vergileriyle birlikte uygulanmıştır. Uygulamada iki kavram arasındaki ayırım net olmamakla birlikte, literatürde genellikle aynı mali kategori içinde değerlendirilmektedir.

Avâriz sistemi başlangıçta aynî ve nakdî olmak üzere iki şekilde uygulanmıştır. Aynî yükümlülükler kapsamında zahire, hayvan, taşıma hizmeti ve iş gücü sağlanırken; nakdî yükümlülükler “avâriz akçesi” veya “bedel-i avâriz” şeklinde tahsil edilmiştir (Genç, 2000). Bu çerçevede, ordu güzergâhı üzerindeki kazalardan zahire temini, yük hayvanı sağlanması ve amele gönderilmesi gibi yükümlülükler doğrudan avâriz sistemi kapsamında değerlendirilmiştir.

XVI. yüzyılın sonlarından itibaren artan savaş maliyetleri ve tımar sisteminin çözülmeye başlaması, devletin nakdî gelir ihtiyacını artırmış; bu durum avâriz vergilerinin düzenli bir mali kaynak hâline gelmesine yol açmıştır (İnalcık, 2000). Özellikle XVII. yüzyılda Celâlî isyanları ve uzun süren Avusturya ve İran savaşları sırasında avâriz tahsilatı yaygınlaşmış ve neredeyse sürekli bir vergi niteliği kazanmıştır (Akdağ, 1999).

Ne var ki, “avâriz-ı divâniyye” ve “tekâlif-i örfiyye” sistemi, yalnızca bir vergi mekanizması değil, aynı zamanda Osmanlı askerî lojistiğinin temel dayanaklarından biri olmuştur. Bu sistem aracılığıyla ordu için “zahire” ve “yem” temin edilmiş, menzil noktalarına erzak sevki sağlanmış, taşıma için araba ve yük hayvanı temin edilmiş ve bu işlerin yapılması doğrultusunda yeni bir takım yardımcı sınıflar (kürekçi, azap, cerahor gibi) oluşturulmuştur. Dolayısıyla avâriz sistemi, merkezî maliye ile taşra üretim kapasitesi arasında bir köprü işlevi görmüş; savaş ekonomisinin sürekliliğini sağlamıştır. Bu yönüyle sistem, Osmanlı devlet yapısının kriz dönemlerinde başvurduğu esnek bir finansman ve mobilizasyon aracı olarak değerlendirilmelidir (Genç, 2000).

XVII. ve XVIII. yüzyıllarda nakdîleşme eğiliminin artmasıyla birlikte aynî yükümlülüklerin önemli bir kısmı bedel karşılığı tahsil edilmeye başlanmış; bu durum hem taşra ekonomisinde para dolaşımını artırmış hem de merkezî hazinenin nakit ihtiyacını karşılamıştır (Pamuk, 2000). Ancak bu süreç, özellikle üretim kapasitesi sınırlı bölgelerde vergi baskısını artırarak sosyal gerilimlere de zemin hazırlamıştır (İnalcık, 2000).

4. MENZİL TEŞKİLATI VE ULAŞTIRMA ORGANİZASYONU

Osmanlı sefer lojistiğinin belkemiğini oluşturan kurumsal yapıların başında menzil teşkilatı gelmektedir. Menzil sistemi, hem haberleşme ve ulaştırma ağının sürekliliğini sağlamak hem de ordunun iâşe ve ikmal ihtiyaçlarını düzenli biçimde karşılamak amacıyla oluşturulmuş idari ve lojistik bir organizasyondur (Halaçoğlu, 2002). Özellikle uzun mesafeli kara seferlerinde ordunun düzenli ilerleyişi, büyük ölçüde bu sistemin işlerliğine bağlıydı. Yine de karayolu taşımacılığı hem süre bakımından uzun sürmesi hem de yüksek maliyet doğurması nedeniyle, zahirenin sevinde imkân bulunan bölgelerde daha çok deniz ve nehir ulaşımı tercih edilmiştir. Buna örnek olarak, Belgrad muhafızlarının iâşesi için un mubayaasının sevki nakliye gemileri ile gerçekleştirilmiştir (BOA, Cevdet-Askeriye, nr. 251/10484).

“Menzil” kelimesi sözlük anlamıyla “konak yeri” veya “iki konak arasındaki mesafe”yi ifade eder. Osmanlı idarî terminolojisinde ise menzil, *belirli güzergâhlar üzerinde kurulan ve ulaştırma, konaklama, iâşe ve haberleşme hizmetlerinin yürütüldüğü resmî merkezleri* tanımlamaktadır (Halaçoğlu, 2002).

Osmanlı Devleti, özellikle XVI. yüzyıldan itibaren Balkanlar, Anadolu ve Orta Avrupa yönündeki askerî hareketliliğin artmasıyla birlikte ana sefer yolları üzerinde sistemli menzil hatları oluşturmuştur (İnalcık, 2000). Bu menzil noktalarında zahire depolanmakta, yük ve binek hayvanları değiştirilebilmekte, ulak ve resmî görevliler için konaklama sağlanmakta ve sefer sırasında ordu birliklerine erzak dağıtılmaktaydı. Menzil teşkilatı yalnızca askerî değil, aynı zamanda idarî ve diplomatik işleyiş açısından da önemliydi. Devletin merkezî emirlerinin taşraya hızlı ulaştırılması ve eyaletlerden merkeze bilgi akışı, bu sistem sayesinde mümkün oluyordu (Faroqi, 1993).

Sefer ilan edildiğinde menzil organizasyonu olağan işleyişinin ötesine geçer ve tamamen askerî ihtiyaçlara tahsis edilirdi. Bu süreçte ordu güzergâhı üzerindeki kazalar, belirlenen miktarda zahireyi menzil depolarına teslim etmekle yükümlüydü (Genç, 2000). Nüzûl ve sürsat yükümlülükleri bu noktada

menzil sisteminin ikmal ayağını oluşturmuyordu. Sefer esnasında ordunun günlük ilerleme kapasitesi, menzil noktaları arasındaki mesafeye göre planlanırdı. Genellikle bir günlük yürüyüş mesafesi (yaklaşık 20-30 km) bir menzil aralığını oluşturmakta ve ordunun düzenli hareketi bu planlamaya göre yürütülmekteydi (Murphey, 1999). Bu düzenlilik hem askerî disiplinin korunmasını hem de iâşe zincirinin kopmamasını sağlıyordu. Yürüyüş düzeninin korunması ve gerek savaş öncesinde gerekse savaş esnasında firar vakalarının önüne geçilmesi amacıyla çeşitli önlemler uygulanmıştır. Seferin bir yıl içinde tamamlanamayıp uzaması hâlinde ise ordunun dağılmasına izin verilmeyerek, birliklerin savaş bölgesine yakın alanlarda kışlamaları temin edilirdi. Bununla birlikte, bu süreçte herhangi bir aksaklık yaşanmaması için son derece titiz ve kapsamlı tedbirler alınması zorunluydu. Belirlenen gün ve saatte, istenen yerde, öngörülen sayı ve nitelikte askerle hazır bulunmayan birlik kumandanları ve diğer sorumlular ise ibret teşkil etmesi amacıyla ağır cezalara çarptırılmıştır. Bu sıkı disiplin anlayışı sayesinde devlet, sefer sürecini mümkün olduğunca düzenli ve hatasız biçimde yürütmeyi hedeflemiştir.

Zahirenin yalnızca temini değil, menzil noktalarına ve ordu birliklerine ulaştırılması da ayrı bir organizasyon gerektiriyordu. Bu kapsamda araba, deve, katır ve öküz gibi yük hayvanları sistemin temel unsurlarıydı (Murphey, 1999). Taşra halkı, avâriz ve tekâlif kapsamında yük hayvanı sağlamak, arabacı ve sürücü temin etmek ve taşıma hizmeti sunmakla yükümlüydü. Bu durum, lojistik organizasyonun sivil üretim kapasitesi ve emek gücü üzerine kurulu olduğunu göstermektedir. Özellikle büyük seferlerde yüzlerce araba ve binlerce yük hayvanının organize edilmesi, merkezî idarenin taşra üzerindeki koordinasyon kapasitesini ortaya koymaktadır (Aksan, 2007). Nitekim Osmanlı lojistik organizasyonu yalnızca zahire ve ulaştırma faaliyetleriyle sınırlı kalmamış, askerî altyapının korunması amacıyla teknik personel sevkini de kapsamıştır. Bu çerçevede Varna ahalisinin talebi üzerine Varna Kalesi'nde görevlendirilmek üzere iki marangoz ve makinacının üç aylık peşin ücretleri verilerek gönderilmesi, devletin stratejik askerî merkezlerin bakım ve tahkimi için uzman iş gücünü de lojistik organizasyonun bir parçası olarak değerlendirdiğini göstermektedir (BOA, Cevdet-Askeriye, 876/37606).

XVII. yüzyıldan itibaren artan savaş maliyetleri ve uzun süren cephe savaşları, ulaştırma organizasyonunun daha karmaşık bir hâl almasına yol açmıştır. Bu dönemde aynî yükümlülüklerin bir kısmı nakdî bedellere dönüştürülmüş ve devlet, taşımayı özel yükleniciler veya yerel ayan aracılığıyla gerçekleştirmeye başlamıştır (Pamuk, 2000). Bu gelişme, menzil sisteminin klasik yapısında dönüşümlere işaret etmektedir.

5. NÜZÛL UYGULAMASI

Literatürdeki genel tanıma göre nüzul vergisi, “avarız” adıyla bilinen ve özellikle savaş zamanlarında ordunun ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla ortaya çıkarılan verginin zamanla nakdî bir vergiye dönüşmesiyle uygulamaya konulan bir yükümlülüktür (McGowan, 1981).

Kelime anlamı itibarıyla ise “bir yerde durma, konaklama, misafir için hazırlanan yiyecek” gibi karşılıklar taşıyan nüzûl, askerî ve malî bir kavram olarak değerlendirildiğinde, bir askerî birliğin iâşesini sağlamak üzere belirlenen miktardaki zahirenin temin edilmesi ve bu zahirenin belirli bir noktada hazır bulundurulması anlamına gelmektedir. Literatürde genel kabul gören tanıma göre ise nüzûl vergisi, özellikle savaş dönemlerinde ordunun ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla uygulanan ve avarız kapsamında yer alan yükümlülüğün, zamanla nakdî bir vergiye dönüşmesi sonucu ortaya çıkan bir uygulamadır (Güçer, 1964).

Osmanlı sefer lojistiğinin temel unsurlarından biri olan nüzûl, savaş ve sefer dönemlerinde ordu güzergâhı üzerindeki kazalardan aynî olarak zahire talep edilmesini ifade eden bir yükümlülük türüdür. Başlangıçta olağanüstü dönem vergileri kapsamında değerlendirilen nüzûl, zamanla (özellikle XVI. ve XVII. yüzyıllarda) düzenli bir sefer uygulamasına dönüşmüştür (Genç, 2000). Bu yönüyle nüzûl hem mali hem de lojistik boyutları olan bir kurumdur.

Osmanlı ordusu sefer süresince yanında taşınması mümkün olan malzemeleri beraberinde götürmekte, bu kapsamın dışında kalan ihtiyaçlar ise avâriz-ı divâniyye çerçevesinde yerel imkânlardan temin edilmekteydi. Bu amaçla nüzûl, sürsat, iştirâ ve mübayaâ gibi çeşitli uygulamalara başvurulmuştur. Nüzûl, sefere çıkan ordunun gereksinimlerini karşılamak üzere, belirlenen menzil noktalarında un, buğday ve arpa gibi zahirelerin vergi yoluyla halktan toplanmasını ifade etmektedir. XVI. yüzyıldan itibaren uygulamaya konulan sürsat ise ordunun iâşe ihtiyacının belirli bir bedel karşılığında satın alınmasına dayanmaktadır. Nüzûl uygulamasından farklı olarak sürsat kapsamında yalnızca un ve zahire

değil aynı zamanda bal, yağ, koyun, ekmek, saman ve odun gibi iâşe maddeleri devletin belirlediği bir fiyat üzerinden halktan talep edilmektedir (Gökçe, 2022).

Nüzûl uygulaması, Osmanlı maliyesinde “avâriz-ı divâniyye” ve “tekâlif-i örfiyye” çerçevesinde değerlendirilmiştir. Şer‘î vergilerden farklı olarak örfî hukuk zeminine dayanan bu yükümlülük, padişahın savaş ve olağanüstü hâl durumlarında kamu yararı gerekçesiyle vergi koyma yetkisine dayanmaktaydı (İnalçık, 2000).

İmparatorluk ordularının yürüttüğü seferler genel olarak yığınak yürüyüşü, yığınak safhası, muharebe ve geri dönüş olmak üzere dört temel aşamadan oluşmaktaydı. Sefer kararı alındıktan sonra hazırlıklara derhal başlanır; her bir aşama için gerekli olan ve günümüz terminolojisiyle birinci sınıf ikmal maddeleri olarak nitelendirilebilecek ihtiyaçlar ayrı ayrı belirlenerek, ikmal planlamasının yapıldığı tertib defterlerine kaydedilirdi. Arşiv belgelerine dayanan araştırmalar, Anadolu güzergâhında ilerleyen bir Osmanlı ordusunun günlük ortalama ihtiyacının yaklaşık 1.100 kile un (bir kile 20 okka), 700 kile has un, 800 kile arpa, 2.000 kantar saman (bir kantar 44 okka), 150 araba ot, 300 araba odun ve 600 okka kömür (bir okka 1,282 gr.) civarında olduğunu göstermektedir. Sefer sürecindeki ikmal ihtiyacının hesaplanmasında, ordunun toplam mevcudu, bir askerin günlük tüketimi ve menzil noktalarında kalış süresi gibi unsurlar birlikte değerlendirilmekteydi. Gidiş ve dönüş dâhil olmak üzere ortalama iki günlük menzil konaklaması, bu hesaplamalarda belirleyici bir faktör olarak dikkate alınmıştır. Günlük tüketimin belirlenmesinde, ordu mevcuduna yiyecek maddeleri için dörtte bir, hayvan yemi için ise altıda bir oranında ilave yapılmakta; ortaya çıkan rakamlar her bir erzak kaleminin günlük istihkak miktarıyla çarpılarak toplam ihtiyaç tespit edilmekteydi. Bu hesaplamalar doğrultusunda, taarruz harekâtları için 50 günlük, savunma durumları için ise 90 günlük ikmal seviyesi esas alınmıştır. İkmal maddelerinin depolanması ve dağıtımı belirli bir hat sistemi çerçevesinde düzenlenmiştir. Buna göre, birinci hat depolarında -sınır bölgelerinde veya muharebe sahasına yakın alanlarda- yaklaşık 15 günlük, ikinci hat olarak tanımlanan menzil depolarında 15–20 günlük, üçüncü hat depolarında ise -iç bölgelerde- yine 15 günlük ihtiyacı karşılayacak miktarda erzak bulundurulması öngörülmüştür. Personel için birinci sınıf ikmal maddelerinin tespitinde ise, özellikle günlük yürüyüş mesafesinin beş saat olarak kabul edilmesi esas alınmış; her beş günde bir dinlenme yapılacağı varsayımıyla bu ikmal maddelerinin menzil noktalarında hazır bulundurulması hedeflenmiştir (Türk Silahlı Kuvvetleri, 1995).

Askerî-malî bir terim olarak menzillerde askerlerin iâşesi için hazırlanan erzak anlamındaki nüzûlün tahsilinde avarızhaneleri (Sahillioğlu, 1991) esas alınarak, bölgenin zenginlik, fakirlik durumuna, şehir, köy ya da kasaba oluşuna göre miktarı belirlenmektedir. Başlangıçta aynî ve bedenî olarak alınan avâriz vergisinin zamanla nakdî vergiye dönüşmesi ile un ve arpadan aynî olarak toplanan “nüzûl vergisi” ortaya çıkmıştır. Genellikle un ve arpa şeklinde aynî olarak tahsil edilen nüzûl, sefer bölgesine uzak bölgelerden nakit olarak alınmıştır. Örneğin, 1158 yılında Kırım’dan çıkarılıp İran seraskerinin emrine verilen Tatar askerleri Tulça İskelesi, Aydos ve diğer yerlere ulaştıklarında, kendilerine iâşe olarak verilen saman ve koyunun bedeli Hassa Kasapbaşı Mustafa Efendi tarafından ödendiği için, bu masraf Balıkesir’e bağlı Saka ve diğer köylerin avarız ve nüzul vergisi gelirlerinden karşılanmıştır (BOA. Cevdet Askeriye, nr. 570/23961). Nüzûl için gerekli zahirenin tedariki, çuvallanarak menzillere ulaştırılması, Ordu Emîni’ne ya da mirî zahire ambarlarına aktarılması genellikle kadıların vazifesidir (İşbilir, 2002).

Halil İnalçık’a göre, Osmanlı maliyesinde örfî vergilerin meşruiyeti, “devletin bekası” ve “askerî zaruret” ilkeleriyle temellendirilmiştir (İnalçık, 2000). Bu bağlamda nüzûl, hukuki açıdan olağanüstü hâl vergisi niteliği taşımaktadır. Ancak XVII. yüzyıldan itibaren savaşların süreklilik kazanması, bu uygulamanın fiilen yarı düzenli bir vergiye dönüşmesine yol açmıştır (Akdağ, 1999).

Nüzûl vergisi, avarız vergisinin devamı niteliğinde bir uygulama olduğundan, bu verginin tarh ve tahsilinde avarız hanesi esas alınmıştır. Bu çerçevede, öşür ve salariye vergilerinde doğrudan toprağı işleyen çiftçi mükellef kabul edilirken, nüzûl vergisinde mükellefiyet kaza birimi temelinde düzenlenmiş; bir kadının yetki alanına giren şehir, kasaba ve köyler bu yükümlülüğün muhatabı olmuştur. Bu nedenle nüzûl vergisinin tarh ve tahsil sürecinde kadılar başat rol üstlenmiştir. Nüzûlün toplanmasına ilişkin temel düzenlemeler kadılara bildirilmekle birlikte, taşrada görev yapan diğer devlet görevlilerine de verginin toplanmasını organize etmek veya süreci denetlemek amacıyla çeşitli emirler gönderilmiştir (Polat, 2018).

Devlet, seferler için gerekli lojistik desteğin planlanmasından, ikmal maddelerinin uygun bölgelerden temin edilmesine, depolanmasına ve birliklere dağıtılmasına kadar uzanan sürecin tamamından sorumluydu. Bu kapsamda menzil noktalarında bulundurulacak ikmal malzemeleri, düzenlenen “tertib defterleri” aracılığıyla merkezî idare tarafından belirlenmekte ve tedarik edilmekteydi. Ordunun ihtiyaç duyduğu silahlar ile çeşitli araç ve gereçler ise barış ve savaş dönemlerinde, imparatorluğun farklı bölgelerinde kurulan lojistik tesis ve kurumlarda muhafaza edilmekteydi. Bu tesisler arasında menzillerde yer alan iâşe ambarları, hayvanlar için yem depoları, cephane ve silahların saklandığı depolar, kalelerde bulunan iâşe ve mühimmat ambarları ile fırınlar ve üretim amaçlı imalathaneler bulunmaktaydı. Menzil eminlerinin idaresindeki bu ikmal noktalarının gereksinimleri, bağlı bulundukları kazaların kadılarına, âyânlarına, mütesellim ve voyvodalarına gönderilen hükümler doğrultusunda temin edilir; ayrıca menzil eminlerine tahsis edilen ödenekler aracılığıyla dış piyasadan yapılan satın almalarla karşılanırdı. Buna örnek bir arşiv kaydında 1147 yılının Mayıs ayından başlayıp 1148 yılının Kasım dönemine kadar, menzil in’am hükümleri kapsamında Anadolu’daki bazı merkezlere gönderilen ulakların isimlerini ve Üsküdar Menzili tarafından kendilerine verilen bargir (posta atı) sayısını gösteren menzil in’am defteri yer almaktadır (BOA. MAD. nr. 23217). Bu sayede ambarlarda biriktirilen erzak, ordu için kullanılmadığı dönemlerde bozulmaması için ya satılır ya da acil durumlarda halka dağıtılabirdi. Ancak savaş bitince kaldırılan bu menziller nedeniyle bazen bazı olumsuzluklar da yaşanmış ve tekrar menzil oluşturulmasına gidilmiştir. Mesela, savaş nedeniyle 1143’te Birecik’te kurulan menzil, savaş bitince kaldırılmış. Ancak ulaklar at bulmakta zorlanınca, 10 at ve 700 kuruşluk bir gelir ayrılarak tekrar kurulmuştur (BOA. Cevdet-Nafia, 21/1019). Zaman içerisinde lojistik teşkilât ve kurumlarda çeşitli değişiklikler yaşanmış olmakla birlikte, eski ve yeni yapılar temelde aynı lojistik amacı yerine getirmeye devam etmiştir (Gökçe, 2022).

Tahsilatın organizasyonu yalnızca ürün teminiyle sınırlı değildi. Aynı zamanda zahirenin tartılması, depolanması ve sevk için hazır hâle getirilmesi de idari bir koordinasyon gerektiriyordu (Murphey, 1999). Bu durum, nüzûlün yalnızca mali değil, aynı zamanda operasyonel bir lojistik mekanizma olduğunu göstermektedir. Toplanan zahireler genellikle ordu güzergâhı üzerindeki menzil noktalarında depolanırdı. Bu depolar, sefer sırasında ordunun günlük iâşe ihtiyacını karşılamak üzere stratejik olarak konumlandırılmıştı (Halaçoğlu, 2002). Sevk işlemleri “arabalar”, “develer” ve “katır”lar aracılığıyla, taşra halkının sağladığı sürücülerle veya askerî gözetim altında gerçekleştirilirdi. Bu sistem, üretim ile ulaştırma organizasyonunu bütünleştiren bir lojistik zincir oluşturmuştur. Bu şekilde, Osmanlı kara ordularının yerel kaynakları mobilize etme kapasitesi erken modern dönem Avrupa devletleriyle karşılaştırıldığında dikkat çekici boyuttadır (Aksan, 2007).

XVII. yüzyıldan itibaren Osmanlı maliyesinde gözlenen “nakdileşme” eğilimi, nüzûl uygulamasını da etkilemiştir. Artan savaş maliyetleri ve nakit ihtiyacı, aynı yükümlülüklerin bir kısmının “bedel-i nüzûl” adı altında para olarak tahsil edilmesine yol açmıştır (Genç, 2000). Ancak aynıden nakdiye geçiş her zaman sorunsuz olmamıştır. Özellikle fiyat dalgalanmalarının yaşandığı dönemlerde belirlenen bedeller, reaya açısından ağır bir yük oluşturabilmekteydi. Bununla birlikte, nakdileşme süreci devletin sefer finansmanında daha esnek bir yapıya kavuşmasına imkân sağlamıştır (Pamuk, 2000).

6. SÜRSAT UYGULAMASI

Sürsat uygulaması nüzûl kadar eski ve askerî maksatlarla halka yüklenmiş olmasına rağmen, nüzûlden farklıdır (İnalçık, 2004; Ertaş, 1999). Şöyle ki; sürsat uygulamasında avâriz ve nüzûl muafiyetleri geçerli değildir. Sürsat, görünürde bir satış işlemi söz konusu olmakla birlikte, uygulama fiilen zorunlu bir yükümlülük niteliği taşımaktaydı.

Nüzûl, belirli bir mükellefiyet çerçevesinde uygulanan bir yükümlülük niteliği taşıırken, sürsat uygulamasında ihracı fermanla belirlenen zahire, bedeli ödenmek suretiyle devlet tarafından satın alınmıştır. Ancak sürsatta tespit edilen fiyatların çoğu zaman piyasa fiyatlarının altında olması nedeniyle, halk istenilen malzemeyi satmak ve nakletmek zorunda bırakılmıştır (İşbilir, 1996). Tahsil süreci bakımından da iki uygulama arasında farklar bulunmaktadır: Nüzûlün toplanmasında avârizhaneler esas alınırken, sürsatın tahsilinde avârizhane kayıtları ve muafiyetler dikkate alınmamıştır. Ayrıca XVII. yüzyılın başlarından itibaren, devletin içinde bulunduğu mali koşullar nedeniyle sürsat vergisinin nakit olarak tahsil edilmeye başlandığı görülmektedir (Ertaş, 2000).

Aslen bir vergi niteliği taşımayan sürsat, daha çok bir yükümlülük olarak uygulanmıştır. Ancak halk üzerinde önemli bir yük oluşturan bu aynı yükümlülük, zaman içerisinde bedel esasına dayalı bir uygulamaya dönüşerek vergi benzeri bir nitelik kazanmıştır (Türkmen, 2003). Uygulamanın gerek aynı gerekse nakdî biçimlerinde, halktan talep edilen malların önceden belirlenmiş menzil noktalarına taşınması ve yetkili görevlilere teslim edilmesi zorunlu tutulmuştur (Kurtaran, 2012).

Narh sistemi, Osmanlı ekonomik düzeninde fiyat istikrarını sağlamak amacıyla uygulanan resmî fiyat belirleme mekanizmasıdır (İnalcık, 2000). Sürsat kapsamında belirlenen fiyatlar çoğu zaman piyasa fiyatının altında olabilmekteydi. Bu durum, sürsatın gönüllü bir ticari faaliyet değil, kamu gücüne dayalı bir yükümlülük olduğunu göstermektedir (Genç, 2000).

Sürsat uygulaması genellikle ordu güzergâhına yakın kazalarda yürürlüğe konulurdu. Divan-ı Hümayun'dan gönderilen hükümlerde hangi kazanın hangi tür zahireyi ve ne miktarda teslim edeceği belirtilirdi (İnalcık, 2000). Uygulama sürecinde kadılar ve yerel yöneticiler narhın uygulanmasını denetler, ürün teslimleri kayıt altına alınır ve zahire menzil noktalarına veya doğrudan ordu birliklerine sevk edilirdi. Bu sistem sayesinde devlet, piyasadan doğrudan satın alma yerine, kontrollü bir tedarik mekanizması oluşturmıştır.

Yine devlet ile piyasa arasındaki ilişkinin özgün bir örneğini teşkil eden sürsatta, görünüşte bir alışveriş söz konusu olsa da fiyatın devlet tarafından belirlenmesi ve satışın zorunlu olması, uygulamayı klasik piyasa ilişkilerinden ayırmaktadır (İnalcık, 2000). Osmanlı ekonomik düzeni, "iaşe politikası" çerçevesinde devletin piyasa üzerinde düzenleyici ve müdahaleci bir rol üstlenmesini öngörmekteydi (Genç, 2000). Bu bağlamda sürsat, serbest piyasa mekanizmasının askıya alındığı ve kamu yararının önceliklendirildiği bir uygulama olarak değerlendirilebilir. Bununla birlikte bazı bölgelerde sürsat uygulaması, yerel tüccarlar için aracılık fırsatları da doğurmuştur. Devlet ile üretici arasında aracılık yapan aktörler, belirli kazançlar elde edebilmiştir (Faroqhi, 1993). Bu durum sürsatın yalnızca baskıcı bir mekanizma değil, aynı zamanda ekonomik ilişkiler üreten bir yapı olduğunu göstermektedir. Ancak fiyatların piyasa değerinin altında belirlenmesi, özellikle üretici kesim açısından memnuniyetsizlik yaratabilmekteydi.

XVII. yüzyıldan itibaren Osmanlı maliyesinde görülen nakdileşme eğilimi, sürsat uygulamasını da etkilemiştir. Artan savaş maliyetleri ve nakit ihtiyacı, aynı sürsat yükümlülüğünün yer yer "sürsat bedeli" adı altında para olarak tahsil edilmesine yol açmıştır (Genç, 2000). Bu süreçte devlet, doğrudan ürün temin etmek yerine nakit gelir elde etmeyi tercih etmiş; böylece merkezî hazinenin likidite ihtiyacını karşılamaya yönelmiştir (Murphey, 1999). Nitekim Rusya üzerine gerçekleştirilmesi planlanan seferin masraflarını karşılamak amacıyla, Rumeli'de bulunan vilayet, liva ve kazalardan sürsat bedeli tahsil edilmesine dair hüküm gönderilmesi, sürsatın yalnızca aynı iaşe sistemi değil, aynı zamanda doğrudan askerî finansman aracı olarak da kullanıldığını göstermektedir (BOA, C.ML, 751/30615).

Sürsatın nakdileşmesi, bir yandan lojistik organizasyonu esnekletirmiş; diğer yandan taşra halkı üzerindeki vergi baskısını artırmıştır. Özellikle fiyat dalgalanmalarının yaşandığı dönemlerde belirlenen sürsat bedelleri, reaya açısından ağır bir yük oluşturabilmiştir (Akdağ, 1999).

7. NÜZÛL VE SÜRSATIN SEFER LOJİSTİĞİNDEKİ İŞLEVSEL ROLÜ

Osmanlı askerî organizasyonunun uzun mesafeli ve mevsimsel seferleri sürdürebilmesi, yalnızca savaş meydanındaki taktik kapasiteye değil, aynı zamanda güçlü bir lojistik altyapıya dayanıyordu. Bu çerçevede nüzûl ve sürsat uygulamaları, mali birer yükümlülük olmanın ötesinde, sefer lojistiğinin operasyonel temelini oluşturan işlevsel mekanizmalar olarak değerlendirilmelidir. Özellikle menzil teşkilatı, taşıma organizasyonu ve sivil aktörlerin katılımı, bu sistemin sahadaki somut karşılıklarını oluşturmaktaydı (Murphey, 1999; Halaçoğlu, 2002). Osmanlı sefer organizasyonunda menzil noktaları, lojistik ağına düğüm noktalarını teşkil etmekteydi. Ordu güzergâhı üzerinde belirli aralıklarla tesis edilen bu merkezler hem konaklama hem de iaşe ve ulaştırma işlevlerini bir arada yürütmekteydi (Halaçoğlu, 2002).

Nüzûl ve sürsat kapsamında toplanan zahire, öncelikle bu menzil depolarında biriktirilmekte, ardından ordunun ilerleyişine paralel olarak sevk edilmekteydi. Böylece üretim alanı ile cephe hattı arasında süreklilik arz eden bir lojistik hat oluşturuluyordu. Osmanlı ordusunun günlük ilerleme planı, menzil noktaları arasındaki mesafeye göre düzenlenmekteydi; bu durum lojistik planlamanın askerî stratejiyle

doğrudan ilişkili olduğunu göstermektedir. Menzil sistemi sayesinde devlet, taşra üretim kapasitesini merkezi planlama ile entegre etmiş ve sefer sürecini kontrollü bir tedarik ağı üzerinden yürütmüştür (İnalcık, 2000). Bu bağlamda nüzûl ve sürsat, menzil organizasyonunun ikmal ayağını oluşturmuştur. Zahirenin temini kadar, sevki de hayati öneme sahipti. Osmanlı sefer lojistiğinde taşıma faaliyetleri; “arabalar”, “develer”, “katırlar” ve “öküzler” aracılığıyla yürütülmekteydi (Murphey, 1999).

Taşıma organizasyonu çoğunlukla taşra halkının yükümlülükleri çerçevesinde sağlanmıştır. Avâriz ve sürsat sistemine bağlı olarak kazalar, yalnızca zahire temin etmekle değil, aynı zamanda bu ürünleri menzil noktalarına ulaştırmakla da sorumluydu. Özellikle XVIII. yüzyılda Osmanlı ordularının uzun süren savaşlar sırasında büyük çaplı taşıma organizasyonları kurabildiğini ve bu kapasitenin devletin yerel kaynakları mobilize etme yeteneğini gösterdiğini belirtmektedir. Bu organizasyon, merkezi idarenin taşra üzerindeki koordinasyon gücünü ortaya koyarken, aynı zamanda yerel toplumun askerî yapıya doğrudan entegre edildiğini göstermektedir (Aksan, 2007). Nüzûl ve sürsat uygulamaları, sefer organizasyonunu yalnızca askerî bir faaliyet olmaktan çıkararak geniş bir sivil katılım ağına dönüştürmüştür. Köylüler, üreticiler, tüccarlar, arabacılar ve hayvan sahipleri bu sürecin aktif unsurlarıydı.

Osmanlı ekonomik düzeni, “iaşe ilkesi”ne dayalı bir devlet-piyasa ilişkisi öngörmekteydi. Bu bağlamda sivil aktörler, devletin belirlediği çerçeve içinde üretim ve dağıtım faaliyetlerine katılmaktaydı. Bazı bölgelerde sürsat uygulamasının yerel tüccarlar için aracılık imkânı doğurduğunu ve devlet ile üretici arasında ekonomik ilişkiler geliştirdiğini belirtmektedir. Bu durum, nüzûl ve sürsatın yalnızca zorlayıcı bir vergi mekanizması değil, aynı zamanda ekonomik etkileşim alanı oluşturduğunu göstermektedir (Faroqhi, 1993). Ancak ağırlaşan yükümlülükler, özellikle XVII. yüzyılda toplumsal huzursuzluklara da zemin hazırlamıştır (Akdağ, 1999). Bu yönüyle sefer lojistiği, taşra toplumunun ekonomik ve sosyal dengelerini doğrudan etkilemiştir.

Osmanlı Arşivi’nde yer alan Cevdet-Askeriye (C.AS), Cevdet-Nâfia (C.NF) ve Cevdet-Maliye (C.ML), Maliyeden Müdevver (MAD.d) ve Mühimme defterleri, nüzûl ve sürsat uygulamalarının sefer sürecindeki işleyişini ayrıntılı biçimde ortaya koymaktadır. Bu defterlerde kazaların teslim etmekle yükümlü olduğu zahire miktarları, narh üzerinden belirlenen fiyatlar ve sevk kayıtları yer almaktadır. Örneğin XVII. yüzyıla ait sürsat defterlerinde, belirli kazalardan arpa ve buğdayın menzil depolarına teslim edildiği ve ardından cephe hattına sevk edildiği kayıt altına alınmıştır. Bu kayıtlar, lojistik zincirin üretim–depolama–sevkiyat aşamalarını açık biçimde göstermektedir (Genç, 2000; Murphey, 1999). Bu belgeler, nüzûl ve sürsatın yalnızca mali kategoriler değil; planlı bir lojistik rejimin parçaları olduğunu ortaya koymaktadır. Devlet, üretim alanlarını askeri ihtiyaçlara göre yönlendirmiş; menzil sistemi aracılığıyla düzenli bir dağıtım ağı kurmuş ve taşra toplumunu bu ağın zorunlu unsuru hâline getirmiştir.

8. EKONOMİK VE TOPLUMSAL ETKİLER

Nüzûl ve sürsat uygulamaları, Osmanlı sefer lojistiğinin mali araçları olmanın ötesinde, taşra toplumunun ekonomik dengelerini ve sosyal yapısını doğrudan etkilemiştir. Olağanüstü dönem vergileri kapsamında değerlendirilen bu yükümlülükler, özellikle uzun süren savaş dönemlerinde reaya üzerindeki vergi baskısını artırmış; üretim yapısı, hane ekonomisi ve yerel ticaret ağları üzerinde belirleyici sonuçlar doğurmuştur (Genç, 2000; İnalcık, 2000).

Nüzûl ve sürsat, klasik dönemde arızı nitelikte görülse de XVI. yüzyılın sonlarından itibaren savaşların süreklilik kazanmasıyla birlikte yarı düzenli bir mali yükümlülüğe dönüşmüştür (İnalcık, 2000). Bu durum, özellikle kırsal nüfusun vergi yükünde artışa yol açmıştır. Avâriz ve buna bağlı yükümlülüklerin başlangıçta istisnai bir vergiyken zamanla reaya için ağırlaşan bir mali külfet hâline gelmiştir. Aynı yükümlülükler (zahire teslimi, taşıma hizmeti) ve nakdî bedeller, hane gelirinin önemli bir kısmını oluşturan tarımsal üretim fazlasını azaltmıştır.

XVII. yüzyılda Celâli isyanlarının arka planında ağırlaşan bu olağanüstü vergiler ve sürsat yükümlülükleri önemli bir rol oynamıştır. Bu bağlamda nüzûl ve sürsat, yalnızca mali bir araç değil; toplumsal gerilim üreten bir unsur olarak da değerlendirilmelidir.

Nüzûl ve sürsat kapsamında talep edilen zahire miktarları, özellikle savaş dönemlerinde üretim planlamasını doğrudan etkilemiştir. Devletin belirlediği miktar ve fiyatlar, üreticinin piyasa tercihlerini sınırlandırmış ve hane ekonomisinin gelir-gider dengesini değiştirmiştir (Genç, 2000).

Osmanlı ekonomik düzeninin temel ilkelerinden biri olan “iaşe” politikası, önceliği ordunun ve şehirlerin ihtiyaçlarına vermekydi (İnalcık, 2000). Bu çerçevede kırsal üretim, büyük ölçüde askerî ihtiyaçlara göre yönlendirilmiştir. XVII. ve XVIII. yüzyıllarda nakdileşme eğiliminin artmasıyla birlikte para dolaşımı genişlemiş; ancak bu sürecin özellikle kırsal kesimde fiyat dalgalanmaları ve satın alma gücü sorunları yarattığı görülmüştür (Pamuk, 2000). Aynı yükümlülüklerin bedel karşılığı tahsili, bazı haneler için nakit bulma zorunluluğu doğurmuş ve borçlanma eğilimini artırmıştır. Bu durum, üretim fazlası sınırlı bölgelerde ekonomik kırılganlığı artırmış ve uzun vadede kırsal demografik hareketliliklere zemin hazırlamıştır (Akdağ, 1999).

Sürsat uygulaması, her ne kadar zorunlu satış esasına dayansa da yerel ekonomik aktörler için yeni aracılık imkânları doğurmuştur. Osmanlı taşrasında devlet ile üretici arasında aracılık yapan tüccarların ve ayanların zamanla güç kazanmasının sebebi ise budur. Devlet tarafından belirlenen narh üzerinden yapılan sürsat satışları, bazı durumlarda yerel tüccarların ürün toplama ve sevk organizasyonunda rol almasına yol açmıştır. Bu süreç, taşra ekonomisinde yeni bir ara sınıfın oluşmasına katkı sağlamıştır (Genç, 2000).

Özellikle XVIII. yüzyılda, ayanların askerî ve lojistik organizasyondaki artan rolüne dikkat çekilmektedir. Bu gelişme, merkez-taşra ilişkilerinde yeni bir güç dengesi oluşturmuş ve mali yükümlülüklerin yerel elitler aracılığıyla yürütülmesine zemin hazırlamıştır (Aksan, 2007).

Netice itibarıyla sürsat sistemi, bir yandan üretici kesim üzerinde baskı oluştururken; diğer yandan yerel ticaret ağlarını ve aracılık mekanizmalarını güçlendiren bir ekonomik etkileşim alanı yaratmıştır.

Nüzûl ve sürsat uygulamalarının ağırlaştığı dönemlerde taşra halkı çeşitli şikâyet mekanizmalarına başvurmuştur. Osmanlı idari sistemi, reayanın merkeze arzuhal ve şikâyet yoluyla başvurmasına imkân tanımaktaydı (İnalcık, 2000). Arşiv belgelerinde, belirlenen narhın altında ürün teslimine zorlandıklarını veya taşıma yükümlülüklerinin aşırılaştığını belirten şikâyet dilekçelerine rastlanmakta olup söz konusu durum, devletin zaman zaman yerel uygulamalardaki aşırılıkları düzeltmeye çalıştığını göstermektedir (Genç, 2000).

Öte yandan, XVII. yüzyılda artan vergi yükü ve ekonomik daralma, toplumsal huzursuzlukları derinleştirmiştir. Bu çerçevede, Celâlî İsyanları yalnızca siyasî değil, aynı zamanda ekonomik baskılara karşı gelişen toplumsal tepkiler olarak değerlendirilmelidir. Celâlî hareketlerini yalnızca siyasî değil; aynı zamanda ekonomik baskılara karşı gelişen toplumsal tepkiler olarak değerlendirmek gerekir.

Nihayetinde tahlil edildiğinde nüzûl ve sürsat uygulamaları, Osmanlı sefer lojistiğinin sürekliliğini sağlarken; taşra toplumunun ekonomik yapısını dönüştürmüş, sosyal gerilimleri tetiklemiş ve merkez-taşra ilişkilerinde yeni müzakere alanları ortaya çıkarmıştır.

9. XVII. VE XVIII. YÜZYILLARDA DÖNÜŞÜM

XVII ve XVIII. yüzyıllar, Osmanlı maliyesi ve askerî organizasyonu açısından yapısal dönüşümlerin yaşandığı bir dönemdir. Uzun süren Avusturya ve İran savaşları, Celâlî isyanları, artan asker sayısı ve değişen savaş teknolojileri, devletin mali ve lojistik kapasitesini yeniden şekillendirmiştir (İnalcık, 2000; Murphey, 1999). Bahsi geçen dönüşüm süreci, nüzûl ve sürsat uygulamalarında da belirgin değişimlere yol açmıştır.

XVI. yüzyıl sonlarından itibaren Osmanlı savaşlarının süresi ve coğrafi kapsamı genişlemiş, bunun sonucunda sefer maliyetleri önemli ölçüde artmıştır (Aksan, 2007). Klasik dönemde tımar sistemi ve ganimet gelirleri, savaş ekonomisinin önemli dayanaklarıken; XVII. yüzyılda bu kaynakların yetersiz kalmaya başlaması, devletin nakit ihtiyacını artırmıştır (Genç, 2000). Özellikle uzun süren Avusturya savaşlarının lojistik maliyetleri artırdığı ve ordunun iaşe organizasyonunun daha karmaşık hâle geldiği görülmektedir. Özellikle uzun süren Avusturya savaşlarının lojistik maliyetleri katladığını ve ordunun iaşe organizasyonunun daha karmaşık hâle geldiği görülmektedir. Sözedilen süreçte nüzûl ve sürsat uygulamaları, geçici birer sefer yükümlülüğünden ziyade düzenli mali araçlara dönüşmeye başlamıştır.

XVII. yüzyılda Osmanlı maliyesinde belirginleşen nakdileşme süreci, nüzûl ve sürsat uygulamalarının aynı niteliğini kısmen dönüştürmüştür (İnalcık, 2000). Artan asker maaşları ve nakit harcamalar, devletin doğrudan para tahsilini tercih etmesine yol açmıştır. Bu süreç, Osmanlı maliyesinin “esnek adaptasyon kapasitesi” ile açıklanmaktadır (Genç, 2000). Aynı yükümlülüklerin “bedel-i nüzûl” ve

“sürsat bedeli” adı altında nakde çevrilmesi, merkezi hazinenin likidite ihtiyacını karşılamaya yönelik faydacı bir çözüm olarak ortaya çıkmıştır. Bu dönemde para dolaşımı genişlemiş ve mali sistem giderek daha parasal bir nitelik kazanmıştır. (Pamuk, 2000). İfade edilen dönüşüm, nüzûl ve sürsatın tahsil ve icra biçimlerinde belirgin değişimlere yol açmıştır.

XVIII. yüzyılda taşrada ayanların güç kazanması, nüzûl ve sürsat uygulamalarının yerel düzeyde yürütülme biçimini etkilemiştir (Aksan, 2007). Devlet, özellikle mali ve lojistik organizasyonlarda ayanlardan yararlanmış; tahsil ve sevk işlemlerinde yerel elitlerin rolü artmıştır. İlgili dönemde merkez-taşra ilişkilerinin daha müzakereci bir karakter kazandığını görülmektedir. Nüzûl ve sürsat tahsilatının ayan aracılığıyla gerçekleştirilmesi, uygulamanın hem hızını artırmış hem de yerel güç dengelerini değiştirmiştir. Klasik dönemde doğrudan merkezî kontrol altında yürütülen lojistik mekanizmanın, XVIII. yüzyılda daha yerel aktörlere dayalı bir yapıya evrildiği anlaşılmaktadır.

XVII ve XVIII. yüzyıllarda söz konusu dönüşüm, nüzûl ve sürsat uygulamalarının kriz dönemlerinde başvurulan esnek finansman araçları olduğunu ortaya koymaktadır. Osmanlı maliyesinin olağanüstü dönemlerde örfî vergiler aracılığıyla kaynak mobilize etme kapasitesi devletin sürekliliğinin temel unsurlarından biridir. Artan savaş maliyetleri karşısında aynı yükümlülüklerin nakde çevrilmesi, yerel aktörlerin sürece dâhil edilmesi ve tahsil mekanizmalarının çeşitlendirilmesi, devletin adaptasyon yeteneğini göstermektedir (Genç, 2000). Ne var ki bu esneklik, toplumsal maliyetlerden bağımsız değildir. Ağırlaşan vergi yükü ve ekonomik daralma, XVII. yüzyılda toplumsal huzursuzlukları artırmış; XVIII. yüzyılda ise merkez-taşra ilişkilerinde yeni güç dengeleri doğurmuştur (Akdağ, 1999).

Nihayetinde, XVII ve XVIII. yüzyıllar, nüzûl ve sürsat uygulamalarının klasik aynı yükümlülüklerden kısmen nakdî ve yerel aktörlere dayalı bir yapıya evrildiği; Osmanlı savaş ekonomisinin mali ve kurumsal dönüşüm geçirdiği bir dönem olarak değerlendirilebilir. Söz konusu süreç, Osmanlı maliyesinin kriz koşullarında geliştirdiği uyarlanabilir ve çok katmanlı yapıyı açık biçimde ortaya koymaktadır.

10. SONUÇ

Osmanlı Devleti’nin askerî organizasyon kabiliyeti, yalnızca savaş meydanındaki stratejik ve taktik üstünlükle açıklanabilecek bir olgu değildir. Bu başarının arka planında, geniş coğrafyalara yayılan seferlerin sürekliliğini sağlayan güçlü bir lojistik ve mali organizasyon bulunmaktadır. Çalışmada incelenen nüzûl ve sürsat uygulamaları, söz konusu organizasyonun merkezinde yer alan ve Osmanlı sefer lojistiğinin işleyişini mümkün kılan temel araçlar olarak değerlendirilmiştir.

Nüzûl ve sürsat, ilk bakışta olağanüstü dönem vergileri çerçevesinde ele alınabilecek mali yükümlülükler gibi görünmekle birlikte, daha yakından incelendiğinde bunların çok katmanlı bir lojistik rejimin parçası olduğu anlaşılmaktadır. Nüzûl, belirli dönemlerde aynı zahire teminini zorunlu kılarak ordu iâsesinin sürekliliğini sağlamış; sürsat ise narh esaslı zorunlu satış mekanizması aracılığıyla devlet ile piyasa arasında kontrollü bir tedarik ilişkisi kurmuştur. Her iki uygulama da üretim alanları ile cephe hattı arasında düzenli bir ikmal zinciri oluşturmuş, menzil sistemi ile bütünleşmiş biçimde çalışarak sefer organizasyonunun omurgasını teşkil etmiştir.

Osmanlı sefer lojistiği, yalnızca zahirenin teminiyle sınırlı olmayan, depolama, ulaştırma ve dağıtım aşamalarını kapsayan bütüncül bir yapıya sahiptir. Bahsi geçen yapı içerisinde menzil noktaları, lojistik ağın düğüm merkezleri olarak işlev görmüş; zahire de bu merkezlerde toplanmış, muhafaza edilmiş ve ordunun ilerleyişine paralel biçimde sevk edilmiştir. Böylece üretim ile tüketim arasındaki mesafe, idari planlama ve zorunlu yükümlülükler aracılığıyla kontrol altına alınmıştır. İfade edilen sistem, erken modern dönemin ulaşım ve haberleşme imkânları göz önünde bulundurulduğunda, son derece gelişmiş bir organizasyon kapasitesine işaret etmektedir.

Nüzûl ve sürsat uygulamalarının en dikkat çekici yönlerinden biri, merkez ile taşra arasındaki ilişkinin kurumsal bir çerçevede yeniden tanımlanmasına katkı sağlamış olmasıdır. Devlet, sefer dönemlerinde taşra üretim kapasitesini doğrudan askerî ihtiyaçlara tahsis etmiş; böylece kırsal toplum ile askerî yapı arasında doğrudan bir bağlantı kurmuştur. Söz konusu bağlantı, yalnızca mali bir aktarım ilişkisi değil; aynı zamanda emek, taşıma ve organizasyon boyutlarını içeren çok yönlü bir etkileşim alanı üretmiştir. Taşra halkı, üretici olmanın ötesinde, taşıyıcı, tedarikçi ve organizasyonun aktif unsuru hâline gelmiştir.

Söz konusu bağlamda nüzûl ve sürsat, Osmanlı devlet yapısının merkezî karakterini güçlendiren araçlar olarak değerlendirilebilir. Zira söz konusu uygulamalar sayesinde merkezî idare, geniş coğrafyada yer alan üretim birimlerini sefer planlamasına entegre edebilmiş ve kaynak mobilizasyonunu doğrudan denetim altında tutabilmiştir. Bununla birlikte, uygulamaların icrası sırasında yerel yöneticilerin, kadıların ve zamanla ayanların rolü artmış; böylece merkez-taşra ilişkileri tek yönlü bir tahakkümden ziyade müzakereye açık bir idari sürece dönüşmüştür.

XVII ve XVIII. yüzyıllarda yaşanan mali ve askerî dönüşümler, nüzûl ve sürsat uygulamalarının niteliğinde de değişikliklere yol açmıştır. Uzun süren savaşlar, artan asker sayısı ve değişen savaş teknolojileri, devletin nakit ihtiyacını artırmış; bu durum aynı yükümlülüklerin kısmen nakdî bedellere dönüştürülmesini beraberinde getirmiştir. Nakdileşme süreci, bir yandan merkezi hazinenin likidite sorununu hafifletirken; diğer yandan taşra ekonomisinde para dolaşımının artmasına katkı sağlamıştır. Ancak bu dönüşüm, toplumsal maliyetlerden bağımsız değildir.

Reaya üzerindeki vergi yükünün artması, özellikle üretim kapasitesi sınırlı bölgelerde ekonomik kırılganlık yaratmış ve bazı dönemlerde sosyal huzursuzlukları tetiklemiştir. Aynı yükümlülüklerin bedel karşılığı tahsili, hanelerin nakit temin etme zorunluluğunu artırmış; borçlanma eğilimlerini güçlendirmiştir. Bununla birlikte sürsat uygulaması, yerel tüccarlar ve araçlar için ekonomik fırsatlar doğurmuş; devlet ile piyasa arasında yeni bir ilişki zemini oluşturmuştur. Böylelikle, nüzûl ve sürsatın yalnızca tek boyutlu bir baskı mekanizması olarak değerlendirilmesi yetersiz kalmaktadır.

Çalışmanın ortaya koyduğu temel sonuçlardan biri, nüzûl ve sürsatın Osmanlı savaş ekonomisinin esnek ve uyarlanabilir araçları olduğudur. Devlet, olağanüstü koşullar altında mali kaynak yaratmak ve lojistik sürekliliği sağlamak amacıyla bu mekanizmaları etkin biçimde kullanmış; değişen koşullara göre uygulamanın biçimini dönüştürmüştür. Aynıden nakdîye geçiş, yerel aktörlerin sürece dâhil edilmesi ve tahsil yöntemlerinin çeşitlendirilmesi, Osmanlı maliyesinin statik değil, dinamik bir yapıya sahip olduğunu göstermektedir.

Bu itibarla nüzûl ve sürsat uygulamaları, yalnızca mali tarih literatürü içinde değil; askerî tarih, iktisat tarihi ve toplumsal tarih bağlamında da değerlendirilmelidir. Zira bu uygulamalar, devletin kriz dönemlerinde nasıl kaynak mobilize ettiğini, taşra toplumunu askerî organizasyona nasıl entegre ettiğini ve merkez-taşra ilişkilerini hangi araçlarla düzenlediğini anlamak açısından anahtar niteliğindedir.

Osmanlı sefer lojistiği üzerine yapılan çalışmalarda çoğu zaman menzil sistemi, ulaşım hatları veya askerî stratejiler ön plana çıkarılmıştır. Oysa nüzûl ve sürsat gibi mali-idari mekanizmalar, bahsedilen sistemin işleyişini mümkün kılan temel dayanakları oluşturmuştur. Zairenin temini kadar, onun hangi idari süreçler aracılığıyla toplandığı, nasıl depolandığı ve nasıl sevk edildiği meselesi, askerî başarının sürdürülebilirliği açısından belirleyicidir.

Bu çalışma kapsamında, nüzûl ve sürsatı yalnızca olağanüstü vergi kategorileri olarak değil; üretim, ulaştırma ve dağıtım kapsayan bütüncül bir lojistik rejim çerçevesinde ele alarak literatüre katkı sunmayı amaçlamıştır. Arşiv belgelerinin ışığında yapılan değerlendirmeler, söz konusu uygulamaların sahadaki somut işleyişini görünür kılmakta ve Osmanlı devletinin organizasyon kapasitesine dair daha derinlikli bir perspektif sunmaktadır.

Sonuç olarak nüzûl ve sürsat uygulamaları, Osmanlı Devleti'nin askerî gücünün arkasındaki görünmeyen fakat hayati öneme sahip kurumsal mekanizmalardır. Söz konusu mekanizmalar sayesinde devlet, geniş coğrafyaya yayılan seferlerini sürdürebilmiş; mali ve toplumsal kaynaklarını askerî organizasyonla bütünleştirmiştir. Böylece Osmanlı savaş ekonomisi, kriz dönemlerinde dahi işleyebilirliğini koruyan esnek bir yapı sergilemiştir.

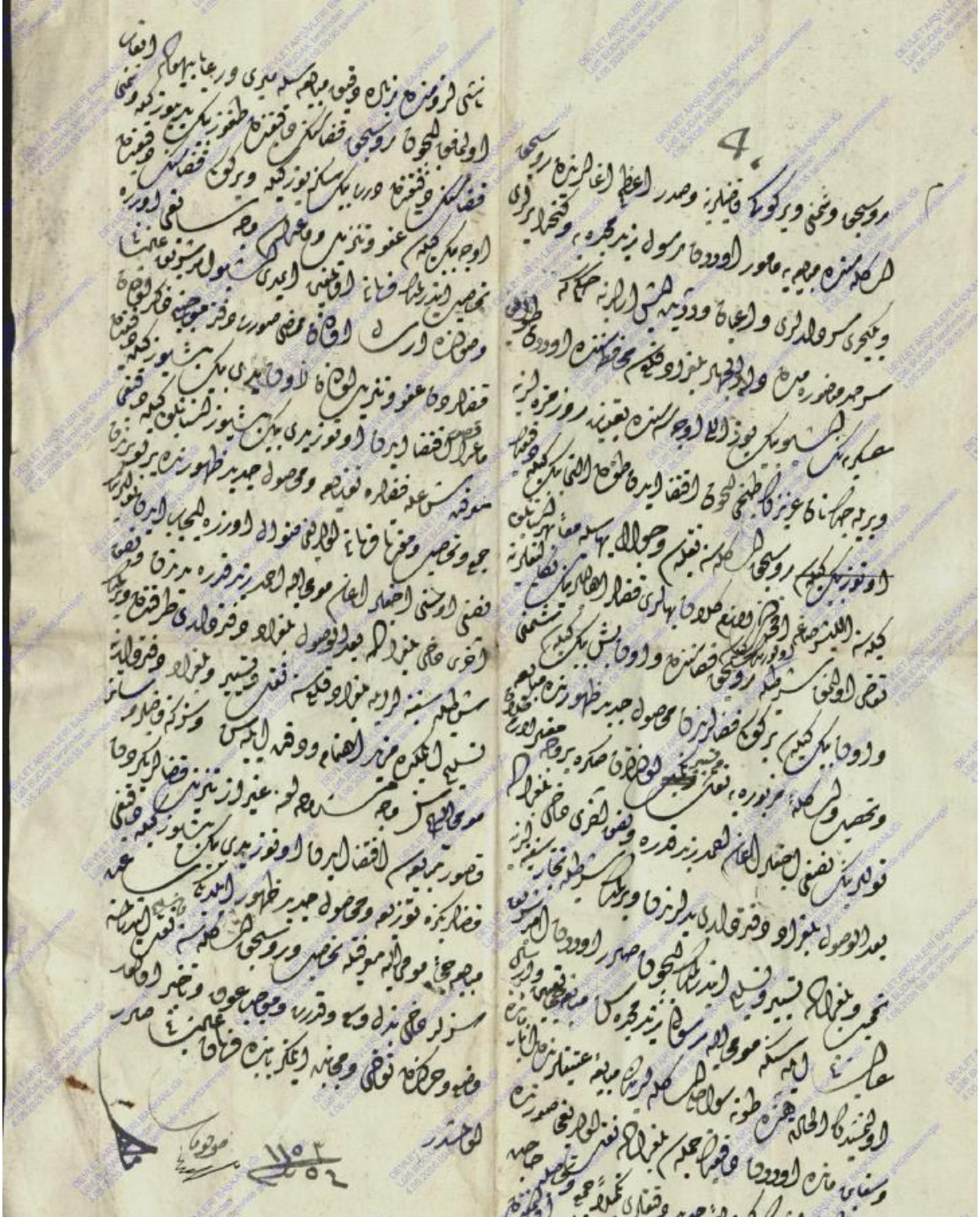
Nüzûl ve sürsat sisteminin incelenmesi, yalnızca geçmişin mali uygulamalarını anlamaya yönelik bir çaba değil; aynı zamanda erken modern devletlerin kaynak mobilizasyonu ve kriz yönetimi kapasitelerini değerlendirmeye yönelik karşılaştırmalı çalışmalar için de önemli bir zemin sunmaktadır. Böylelikle konu, Osmanlı tarih yazımında daha fazla arşiv temelli ve disiplinlerarası araştırmaya açık bir alan olarak varlığını sürdürmektedir.

KAYNAKÇA

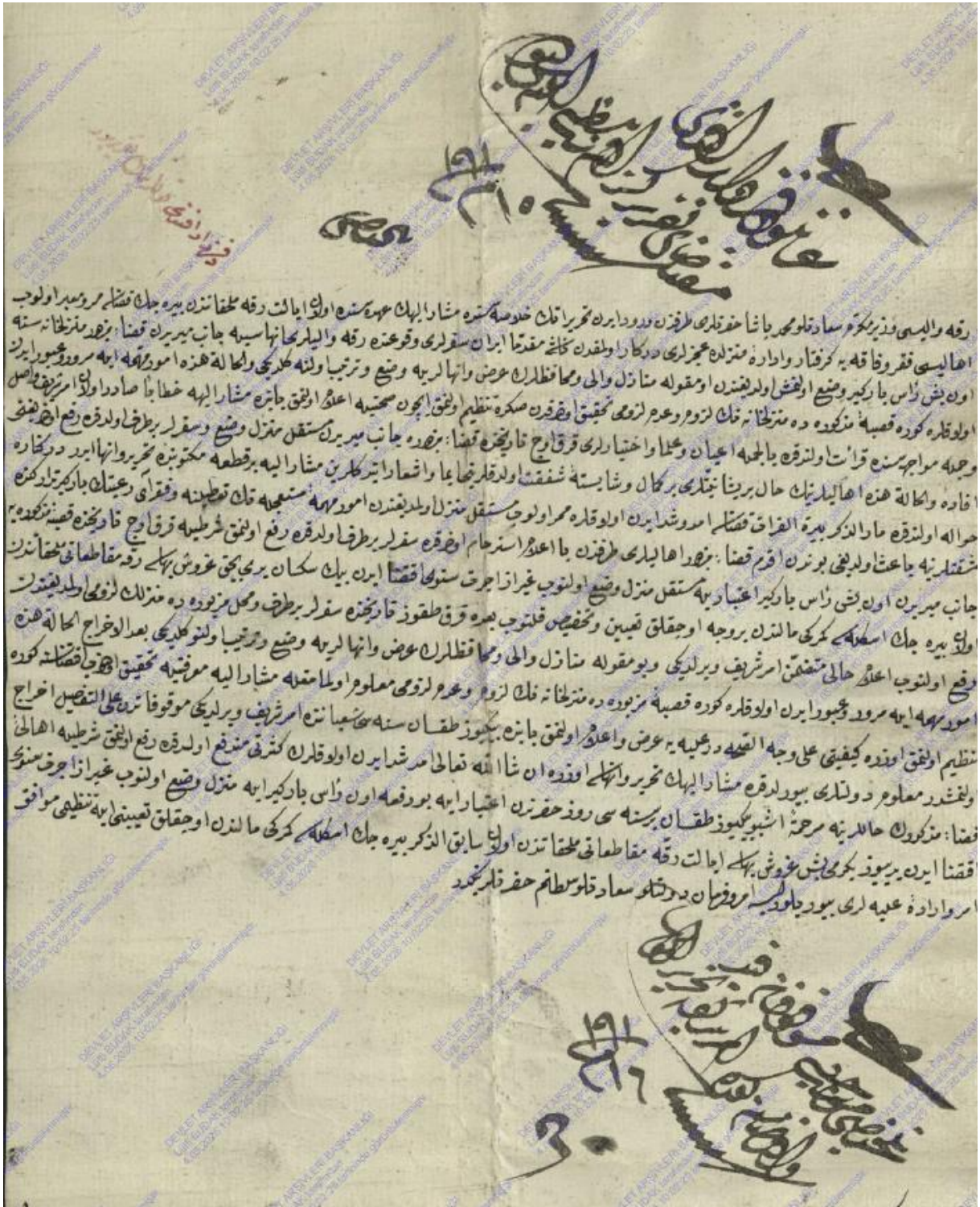
- Ágoston, G. (2012). *Osmanlı'da strateji ve askerî güç* (M. F. Çalışır, Çev.). İstanbul: Timaş Yayınları.
- Akdağ, M. (1999). *Türk halkının dirlik ve düzenlik kavgası: Celâli isyanları*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA). Cevdet-Askeriye, 251/10484.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA). Cevdet-Askeriye, 570/23961.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA). Cevdet-Askeriye, 876/37606.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA). Cevdet-Askeriye, 1107/48963.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA). Cevdet-Maliye, 751/30615.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA). Cevdet-Nâfia, 21/1019.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA). Maliyeden Müdevver, nr. 5311.
- Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA). Maliyeden Müdevver, nr. 23217.
- Ertaş, M. Y. (1999). Osmanlı Devleti'nde sefer organizasyonu. G. Eren (Ed.), *Osmanlı* (Cilt 6, ss. 690–697).
- Ertaş, M. Y. (2000). *Mora'nın fethinde Osmanlı sefer organizasyonu (1714–1716)* (Yayımlanmış doktora tezi). Marmara Üniversitesi.
- Faroqhi, S. (1993). *Osmanlı'da kentler ve kentliler*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Genç, M. (2000). *Osmanlı İmparatorluğu'nda devlet ve ekonomi*. Ötüken Neşriyat.
- Genç, S. (2012). *Osmanlı-Safevi savaşlarında sefer organizasyonu ve lojistik (1722–1725)* (Yayımlanmamış doktora tezi). Marmara Üniversitesi.
- Gökçe, E. (2022). III. Selim döneminde Isparta'nın Osmanlı ordusuna askeri ve Lojistik katkısı: Nizam-ı Cedit askeri ve Mısır seferi örneği. *SDÜ Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (56), 167–201.
- Güçer, L. (1964). *XVI–XVII asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nda hububat meselesi ve hububattan alınan vergiler*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları.
- Halaçoğlu, Y. (1981). Osmanlı İmparatorluğu'nda menzil teşkilâtı hakkında bazı mülahazalar. *Osmanlı Araştırmaları*, 2, 123–132.
- Halaçoğlu, Y. (2002). *Osmanlılarda ulaşım ve haberleşme (Menziller)*. Ankara: PTT Genel Müdürlüğü Yayınları.
- İnalcık, H. (1959). Osmanlılarda raiyyet rüsumu. *Belleten*, 23(92), 575–610.
- İnalcık, H. (2000). *Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik ve sosyal tarihi* (Cilt 1). İstanbul: Eren Yayıncılık.
- İşbilir, Ö. (1996). *XVII. yüzyıl başlarında Şark seferlerinin iaşe, ikmâl ve lojistik meseleleri* (Yayımlanmamış doktora tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi.
- İşbilir, Ö. (202). Osmanlı ordularının iaşe ve ikmâli: I. Ahmed devri İran seferleri örneği. G. Eren (Ed.), *Türkler* (Cilt 10, ss. 151–163).
- Karasar, N. (2005). *Bilimsel araştırma yöntemi*. İstanbul: Nobel Yayıncılık.
- Kurtaran, U. (2012). Osmanlı seferlerinde organizasyon ve lojistik. *Turkish Studies*, 7(4), 2269–2286.
- McGowan, B. (1981). Osmanlı avarız-nüzul teşekkülü 1600-1830. *VIII. Türk Tarih Kongresi, II*, 1327–1331.
- Murphey, R. (1999). *Ottoman warfare 1500–1700*. Rutgers University Press.

- Pamuk, Ş. (2000). *İstanbul ve diğer kentlerde 500 yıllık fiyatlar ve ücretler (1469–1998)*. Ankara: Devlet İstatistik Enstitüsü.
- Polat, S. (2018). Osmanlı Devleti’nde nüzul vergisinin teşkili ve gelişimi: XVI–XVII. yüzyıllarda Osmanlı ekonomisini nüzul vergisi üzerinden değerlendirmek. *Belleten*, 82(295), 829–862.
- Sahillioğlu, H. (1991). Avarız. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (Cilt 4, ss. 108–109). İstanbul.
- Sevinç, T. (2010). *1695 ve 1696 Avusturya seferlerinde organizasyon ve lojistik* (Yayımlanmamış doktora tezi). Marmara Üniversitesi.
- Türk Silahlı Kuvvetleri. (1995). *Osmanlı devri: Osmanlı İmparatorluğu’nun kara kuvvetlerinin idari faaliyetleri ve lojistik (1299–1913)*. (Cilt 3, 7. Kısım).
- Türkmen, M. N. (2003). Osmanlı Devleti’nde XVII. yüzyılın son çeyreğinde halkın üzerindeki olağanüstü vergi yükü. *Nüsha*, 3(9), 193–200.
- Yüksel, A. (2005). *Osmanlı sefer organizasyonlarına taşradan bir bakış: Sivas şehrinde sefer hazırlıkları (1787–1850)* (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Sivas: Cumhuriyet Üniversitesi.

EKLER



Belgrad muhafızlarının iaşesi için un mübayaası, sevki ve nakliye gemilerinin geçirilmesi ile ilgili belge (BOA., C..AS., 251-10484)



Harp münasebetiyle 1143'de Birecik kasabasında tesis edilen müstakil menzil, üç sene sonra harbin hitamında ilga edilmiş isede, gelip giden ulakların menzil beygiri bulmaktaki müşkilata binaen, on beygir ve Birecik iskelesi malından yediyüz kuruş ocaklık ile yeniden menzil teşkil olunması ile ilgili belge (BOA., C.NF., 21-1019)

Araştırma Makalesi / Research Article

Osmanlı Devleti'nde Sefer Lojistiğinin Bir Unsuru Olarak Nüzûl ve Sürsat Uygulamaları

Nüzûl and Sürsat Practices as Elements of Campaign Logistics in the Ottoman Empire

Lütfi BUDAK  & Çiğdem BUDAK 

DOI : [10.63556/ankad.v10i3.454](https://doi.org/10.63556/ankad.v10i3.454)

Geliş/Received: 25/02/2026

Kabul/Accepted: 18/05/2026

EXTENDED ABSTRACT

Introduction

The sustainability of early modern empires depended not only on battlefield performance but also on their capacity to organize and maintain complex logistical systems. The Ottoman Empire, which conducted long-distance and seasonal military campaigns across Anatolia, the Balkans, and Central Europe, developed a sophisticated provisioning structure to sustain its armies. Within this structure, the institutions of *nüzûl* and *sürsat* functioned as central mechanisms for securing food supplies, fodder, transportation services, and other logistical necessities during wartime.

Existing historiography has largely examined *nüzûl* and *sürsat* within the framework of fiscal history, emphasizing their character as extraordinary taxes under the broader categories of *avârız-ı divâniyye* and *tekâlif-i örfiyye*. While this literature has successfully highlighted their fiscal burden and socio-economic implications, their operational role within campaign logistics has received comparatively limited attention. In particular, the relationship between these fiscal obligations and the *menzil* (staging-post) system, transportation organization, and the mobilization of provincial resources has not been sufficiently analyzed from a functional logistical perspective.

This study aims to move beyond a purely fiscal interpretation by examining *nüzûl* and *sürsat* as integral components of Ottoman campaign logistics. It argues that these institutions were not merely extraordinary tax mechanisms but formed a structured logistical regime that integrated provincial production, transportation networks, and military planning into a coordinated system. By focusing on their operational dimension, the study seeks to reassess the place of *nüzûl* and *sürsat* within Ottoman military-administrative organization.

Methods

This research is designed within a qualitative methodological framework and is based primarily on document analysis. The core sources consist of archival materials preserved in the Ottoman Archives of the Presidency of the Republic of Türkiye, including Cevdet-Askeriye (C.AS), Cevdet-Nâfia (C.NF) and Cevdet-Maliye (C.ML), Maliyeden Müdevver (MAD.d), Mühimme registers, and various imperial decrees related to provisioning and transportation. These primary documents were systematically classified according to date, region, and content.

The study employs historical and socio-institutional analysis through contextual reading, content analysis, and comparative evaluation. Particular attention was given to tracing the processes of procurement, storage, transportation, and distribution of supplies during campaigns. By examining

quantitative data in provisioning registers together with imperial orders and administrative correspondence, the study reconstructs the logistical chain linking production zones, menzil depots, and frontline military units.

Secondary literature on Ottoman fiscal history, military organization, and economic structures was also consulted to situate archival findings within broader historiographical debates. Through this combined approach, the research evaluates both continuity and transformation in the functioning of *nüzûl* and *sürsat*, especially in the seventeenth and eighteenth centuries.

Results and Discussion

The findings demonstrate that *nüzûl* and *sürsat* operated as functional pillars of Ottoman campaign logistics. Beyond their fiscal character, these mechanisms ensured the systematic mobilization of grain, flour, barley, livestock, fuel, and transportation services along predetermined campaign routes. Supplies collected through *nüzûl* were stored in strategically located menzil depots, while *sürsat* functioned as a controlled procurement system in which goods were obtained—often at fixed prices—under state supervision.

The study reveals that the effectiveness of the Ottoman logistical system depended on the integration of provincial production capacity with centralized planning. Menzil stations served as logistical nodes, enabling the continuous movement of supplies in coordination with the army's daily marching schedule. Transportation relied heavily on civilian resources, including carts, pack animals, and local labor, demonstrating that campaign logistics were embedded in a broad framework of compulsory civilian participation.

In the seventeenth and eighteenth centuries, prolonged warfare, fiscal pressures, and the gradual monetization of the Ottoman economy led to significant transformations in these institutions. Both *nüzûl* and *sürsat* increasingly shifted from in-kind obligations to cash payments (*bedel*), reflecting the growing liquidity needs of the central treasury. While this transition provided greater fiscal flexibility, it also intensified the economic burden on provincial populations and contributed to social tensions in certain regions.

At the same time, the growing role of provincial notables (*ayan*) and intermediaries in organizing procurement and transportation indicates a partial decentralization of logistical functions. This development reconfigured center–province relations and reshaped the balance between state authority and local actors.

Overall, the study concludes that *nüzûl* and *sürsat* constituted a structured logistical regime rather than merely extraordinary fiscal impositions. They linked taxation, transportation, storage, and military strategy into a coordinated system that enabled the Ottoman Empire to sustain long-distance campaigns for centuries. By foregrounding their operational dimension, this research contributes to a more integrated understanding of Ottoman military logistics and offers a reinterpretation of the relationship between fiscal institutions and imperial warfare.