

MÜHİMME DEFTERLERİNE GÖRE XVI. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA OSMANLI DEVLETİ'NDE VERGİ MUÂFIYETİ: KÖPRÜCÜLÜK ÖRNEĞİ

Almila Gökçe ÖZCAN*

Özet

Bu makalede Osmanlı Devleti'nin XVI. yüzyılın ikinci yarısında Anadolu ve Rumeli Beylerbeyliklerinde uyguladığı vergi muâfiyetinin sebepleri, muâfiyet verdiği vergiler, devletin ve halkın muâfiyete bakışı Mühimme Defterleri'nden tespit edilen hükümler doğrultusunda köprücülük örneğinde incelenmeye çalışılmıştır. Bu cümleden olmak üzere bu makalenin konusunu köprülerin inşa edilmesi, bakımı ve tamiri, köprücülerin görevleri ve bu göreve atanma prosedürleri, köprücülerin muâfiyet prosedürü, muâf oldukları vergiler ve köprücülerin vergi muafiyeti konusunda yapılan suistimaller oluşturmaktadır.

Köprücülerin görevi köprülerin bakımını, tamirini yapmak ve yolcuların güvenliğini sağlamaktır. Osmanlı Devleti, köprücülere bu stratejik hizmetleri karşılığında vergi muâfiyeti tanımıştı. Devletin XVI. yüzyılın ikinci yarısında yaşadığı ekonomik ve sosyal sıkıntılar halkın vergi vermemek için gerekli olmayan yerlere köprü inşa etmelerine ve köprücü olduklarını iddia etmelerine yol açtığı gibi köprücülerin görevlerini yerine getirmemelerine de sebep olmuştur. Makalenin kaynağını oluşturan Mühimme Defterlerine Divân-ı Hümâyun'da alınan kararlar kaydedilirdi. Bu sebeple Mühimme Defterleri, Osmanlı Devleti'nin siyasi, içtimai, askerî ve iktisadi yapısı hakkında önemli bir kaynaktır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Vergi Muâfiyeti, Köprücü, Rumeli Beylerbeyliği, Anadolu Beylerbeyliği.

TAX EXEMPTION in the OTTOMAN STATE in the SECOND HALF OF THE XVITH CENTURY ACORDİNG TOMÜHİMME DEFTERS: the KÖPRÜCÜLÜK MODEL

Abstract

In this article, it has been aimed to examine, on the köprücülük and in accordance with the decrees contained in Mühimme defters, the reasons behind the tax exemption applied by the Ottoman State for Anatolian and Rumelian Provinces in the second half of the XVIth century, as well as the types of exempted taxes and the perception of state and society towards tax exemption. Therefore, the subject of this article covers the establishment of bridges, maintenance and repair of the bridges, the duties of the köprücü, exemption procedure of köprücü, tax exemptions which köprücü was subjected to and the abuse of tax exemption of the köprücü.

The duties of the köprücü were to maintenance and repair to the bridges and provided the safety of the passengers. The Ottoman State had granted tax exemption for the 'köprücü' who carried out a strategic mission, in return of his service. The economic and social depression encountered by the Ottoman State throughout the second half of the XVIth century have led the people to claim themselves being köprücü to avoid tax charge, and led to köprücü failure to fulfill his duties. The Mühimme defters on which the decisions taken in the Divân-ı Hümâyun have been recorded are some important resources concerning the political, social, economical and military structure of the Ottoman State.

* Doktor Araştırma Görevlisi, Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi.

Key words: Ottoman State, Tax Exemption, Köprücü, Province of the Anatolia, Province of the Rumelia.

Giriş

Bu makalenin amacı Osmanlı Devleti'nde uygulanan vergi muafiyetinin sebeplerini, muafiyet verilen vergileri ve vergi muafiyeti konusunda yaşanan suiistimalleri ortaya koymaktır. Bu amaçla vergi muafiyeti uygulaması devletin vergi muafiyeti verdiği hizmetlerden olan köprücülük örneğinde Mühimme Defterlerinden elde edilen hükümler doğrultusunda incelenmeye çalışılmıştır.

Dîvân-ı Hümâyûn'da karar verilen konular hakkında padişahın onayı alındıktan sonra düzenlenen fermanların suretlerinin yazıldığı Mühimme Defterlerine iç ve dış meselelerle ilgili siyasi, askerî, içtimai ve iktisadi alanlarda önemli kararlar kaydedilirdi.¹

Mühimme Defterlerinden tespit ettiğimiz hükümlere göre Osmanlı Devleti halka güvenlik, ulaşım ve zirai üretim gibi hizmetler ile kötürüm, topal, ama ve yaşlı olmak gibi çalışmayı engelleyen kişisel durumlar sebebiyle birtakım vergilerden muâfiyet tanınıyordu.² Devlet bu sayede bütçeye yük getirmeden ulaşım, güvenlik ve üretim gibi ihtiyaçları karşılamıştı. Ayrıca bedensel engelleri sebebiyle çalışamayan insanlara vergi sorumluluğu yüklemeyerek onların mali sıkıntılarını azaltmış ve devlete ısınmalarını sağlamıştı.

Mühimme Defterlerinden bir yere köprü yapılmasının sebepleri, köprülerin bakımı, köprücü tayin olunma prosedürü, köprücülerin görevleri, köprücülerin muâf oldukları vergiler ve köprücülükle ilgili olarak yapılan suistimaller hakkında bilgiler elde etmek mümkündür.³

Bu makalede Osmanlı Devleti'nin XVI. yüzyılın ikinci yarısında Anadolu ve Rumeli Beylerbeyliklerinde uyguladığı vergi muâfiyeti köprücülük bağlamında Mühimme Defterlerinden elde edilen hükümler doğrultusunda incelenmeye çalışılmıştır.

1. Osmanlı Devleti'nde Köprüler

Ticari ve ekonomik faaliyetlerin, nakliyatın, haberleşmenin ve askerî hizmetlerin gerçekleşmesi düzenli bir yol sistemi ile mümkündür. Bu sebeple Osmanlı Devleti diğer devletler gibi yol ve yol sistemlerine büyük önem vermişti.⁴ Devlet şehirler ve nahiyeler arasında bağlantıyı sağlamak için birçok köprü inşa etmişti.

Osmanlı Devleti fethettiği yerlerde bulunan köprülerin tamir edilmesi ve bakımının yapılması için gereken tedbirleri almış, gerekli hallerde yolların üzerinde yeni köprüler inşa etmişti.⁵ Köprüler devlet tarafından veya bazı kişiler tarafından vakıf olarak yaptırılırdı.⁶ Bu köprüleri inşa edenler padişahlar, vezirler, saray mensupları ve zengin hayırseverlerdi.⁷ Bir yerde köprü yapılması için öncelikle o yerin trafik açısından yeterli olması gerekmektedir. Halk

¹ Mübahat S. Kütükoğlu, "Mühimme Defterleri", *TDVİA*, C.31, Ankara 2006, s.520.; *Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi*, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, İstanbul 2010, s. 60.

² BOA (Başbakanlık Osmanlı Arşivi) Bab-ı Asafî, Mühimme Defterleri, (BOA. A.DVNS. MHM.d.) Numara 5, 7,10, 12, 14, 16, 19, 28, 30, 33, 34, 35, 39, 41, 42, 73.(Mühimme Defterleri bundan sonra MD olarak kısaltılacaktır.)

³ BOA, MD, nr. 5, 7,10, 12, 14, 16, 19, 28, 30, 33, 34, 35, 39, 41, 42, 73.

⁴ Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, İlgî Kültür Sanat, İstanbul, 2014, önsöz.

⁵ Lütfi Güçer, "XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası", *Türk İktisat Tarihi Yıllığı*, 1987, 10/10/2017, <http://dergipark.ulakbim.gov.tr/utity/article/viewFile/1023014580/1023013796>, s.9,10.

⁶ Cengiz Orhonlu, "Köprücülük", *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, (Derleyen S.Özbaran), Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No 31, İzmir, 1984, s. 71.

⁷ Güçer, a.g.m., s. 9,10.

yaşadıkları yerde köprüye ihtiyaç olması halinde bu durumu buldukları yerin kadısına, kadı da merkeze bildirirdi. Köprüler çayın veya nehrin üzerine inşa edilirdi.⁸

Köprülerin bakımında iki yol izlenmekteydi. Devlet padişahlar, vezirler, saray mensupları ve zengin hayırseverlerin inşa ettirdiği köprülerin tamirini ve bakımını üstlenmişti. Buna göre bu köprülerin tamir ve bakımı için köprüyü inşa ettiren kişi vakıftan tahsisat ayırıyor ya da bazı kişiler bu işi bir yükümlülük olarak yerine getiriyordu. Devlet, vakıf köprüler dışındaki köprülerin tamirini ve bakımını genellikle köprü civarında yaşayan köylere veya bir kısım köylülere mali muâfiyet karşılığında yaptırmaktaydı. Osmanlı Devleti, muâfiyet vererek devlet hazinesinden yaptığı bir fedakârlığın karşılığında hazineden para sarf etmesine gerek kalmadan köprülerin bakım ve tamirinin sürekli olarak yapılmasını sağlıyordu. Bu yolla köprülerin tamiri ve bakımı işin başında olan kişiler tarafından zaman kaybetmeden yapılmaktaydı.⁹

2. Osmanlı Devleti'nde Köprücüler

2.1. Köprücülerin Görevleri

Osmanlı yol sisteminin işleminde derbendçiler, kaldırımcılar ve gemicilerle birlikte önemli bir role sahip olan köprücüler¹⁰ özellikle ordunun geçeceği yerlerdeki köprülerin tamirinden ve muhafaza edilmesinden sorumlu olan görevlilerdi.¹¹ Köprücü denildiğinde akla köprüyü inşa eden kişilerin geldiğini belirten Cengiz Orhonlu'ya göre köprücüler genel olarak yapılan köprünün bakımı ve muhafaza edilmesiyle görevli olan kişilerdi ve köprücülere bazen meremmetçi de denmekteydi.¹² Köprücülerin bir diğer görevi köprüden gelip geçenlerin can ve mal güvenliğini sağlamaktı.¹³

Buldukları yerlere göre Müslüman veya Hıristiyan olabilen¹⁴ köprücüler genellikle köprünün etrafında olan köylerin halkından seçilir ve bazı vergilerden muaf tutulurdu.¹⁵

2.2. Mühimme Defterlerine Göre Köprücülerin Tayin Edilme Prosedürleri ve Görevleri

Mühimme Defterlerinden tespit edilen hükümlere göre köprücülerin görevleri köprü inşa etmek, harap olan köprülerin tamirini ve bakımını yapmak, yolcuların köprüden geçerken yaşadığı sıkıntıları çözmek ve köprüyü şenlendirmektir.

Buna göre Rumeli Beylerbeyliği'nde Silistre Sancağı'nda Prevadi Kazası'nda Bristmiçi Karyesi'nin yakınında olan nehir çoğu zaman taşıdığı için buraya bir köprü yapılması gerektiğinden köprücü atanmıştı.¹⁶

Anadolu Beylerbeyliği'nde Hüdevendigâr Sancağı'nda Akyazı Kazası'nda köprünün harap olması,¹⁷ Mihaliççik (?) Kazası'nda Kütahya Suyu'nun taşması üzerine köprünün harap olması,¹⁸ Teke Sancağı'nda yer alan Sarıkavak Kazası'nda köprünün harap olması¹⁹ sebebiyle köprücü

⁸ Cengiz Orhonlu, 'Köprücülük', s.71.

⁹ Güçer, a.g.m., s. 10-11.

¹⁰ Orhonlu, 'Köprücülük', s. 70.

¹¹ Mithat Sertoğlu, *Osmanlı Tarih Lüğatı*, Enderun Kitabevi, İstanbul, 1988, s. 191.

¹² Orhonlu, 'Köprücülük', s. 71.

¹³ Güçer, a.g.m.,s.11.

¹⁴ Orhonlu, 'Köprücülük', s. 72

¹⁵ Sertoğlu, a.g.e., s. 191.

¹⁶ BOA, MD, nr.7, 916/2510. (H. 27 Cemazeyilevvel 976 / M. 17Kasım 1568.)

¹⁷ BOA, MD, nr. 14, 101/135. (H. 2 Muharrem 979/M.27 Mayıs 1571.)

¹⁸ BOA, MD, nr. 28, 69/ 167. Bu hükmün tarihi yazmamaktadır. DefterH. 984/M. 1576-1577 tarihidir.

¹⁹ BOA, MD, nr. 73, 43/ 102. (H. 15 Zilhicce 1003/M. 21 Ağustos 1595.)

atanmıştı. Kütahya'da yaya taifesinden Hızır bin Ali Kemal Bey Köprüsü'nü tamir etmek şartıyla köprücü yazılmıştı.²⁰

Rumeli Beylerbeyliği'nde Karasu Yenicesi'nde -farklı zamanlarda- halktan köprü'nün tamir ve termimi,²¹ köprü'nün harap olması²² ve Paşa Köprüsü' nün sel alan iki gözünün tamir edilmesi gerektiğinden²³ ve köprü'nün bazı yerleri değirmenler sebebiyle zarar gördüğünden²⁴ köprücü atanmıştı.

Bosna Sancağı'nda Oluk Kazası'nda vaki Dırnaca Nehri'nin üzerindeki köprü'nün,²⁵ Olovo Kazası'nda vaki bir karyede nehrin taşmasından dolayı zarar gören köprü'nün,²⁶ yine Bosna Sancağı'nda vaki Vrbas Nehri'nin üzerindeki köprü'nün muhafaza ve tamir edilmesi için²⁷ ve bazı karyelerin ahali köprü'yü tamir etmek şartıyla²⁸ köprücü atanmıştı.

Yine Rumeli Beylerbeyliği'nde Dimetoka Kazası'nda Kızıldeli Nehri'nin üzerindeki köprü'nün ağaç döşemesinin yer yer delinmesi sebebiyle bu köprü'den gelip geçen yolcular sıkıntı çektiği için,²⁹ Arnavud Belgradı'nda bulunan Osum Nehri'nin üzerindeki Ali Paşa Köprüsü yıkıldığından,³⁰ Hersek Sancağı'nda Taşluca Kasabası'ndaki köprü'nün tamire ihtiyacı olduğundan³¹ ve bir nahiyede Berubance adlı nehrin taşması sebebiyle üzerindeki köprü harap olduğundan³² köprücü atanmıştı. İskenderiye Sancağı'nda vaki bir karyede bazı zimmiler köprü meremmeti için köprücü yazılmışlardı.³³

Rumeli Beylerbeyliği'nde Rumeli Karasu Yenicesi'nde köprücü sayısının azalması sebebiyle köprücü atanmıştı.³⁴

Anadolu Beylerbeyliği'nde Ankara Sancağı'nda bir köprü ve kervansarayın yakınındaki köylerin ahali bu köprü ve kervansarayı şenlendirmek, hıfz u hrâset etmek için köprücü yazılmışlardı.³⁵

Mühimme Defterlerinden tespit edilen hükümlere göre bir yere köprücü atanmasında halkın köprücü olmayı talep etmesi, kadının halktan köprücü atanmasını teklif etmesi ya da devletin doğrudan köprücü yazılmasını bildirmesi şeklinde üç yol izlenmekteydi.

Köprücülerin atanmasında izlenen birinci yol halkın köprücü olma taleplerini yaşadıkları yerin kadısına, kadının da bu isteği devlet merkezine bildirmesidir. Buna göre Anadolu Beylerbeyliği'nde Hüdavendigâr Sancağı'nda Akyazı Kazası'nda³⁶ ve Mihalışçık Kazası'nda,³⁷

²⁰ BOA, MD, nr. 30, 148/350. (H. 19 Safer 985/M. 08 Mayıs 1577.)

²¹ BOA, MD, nr. 7, 914/2503. (H. 27 Cemazeyilevvel 976/M. 17 Kasım 1568.)

²² BOA, MD, nr.7,945/2600. (H. 27 Cemazeyilevvel 976/M. 17 Kasım 1568.)

²³ BOA, MD, nr. 12, 281/576. (H. 17 Şevval 978/M. 14 Mart 1571.)

²⁴ BOA, MD, nr. 14, 1123/1653. (H. 22 Şevval 978/M. 19 Mart 1571.)

²⁵ BOA, MD, nr. 19, 340/677. (H. 14 Rabiulahir 980/M. 24 Ağustos 1572.)

²⁶ BOA, MD, nr. 35, 130/333. (H. 5 Cemâziye'l-âhir 986/M. 9 Ağustos 1578.)

²⁷ BOA, MD, nr.5, 252/642. (H. 17 Cemaziyelevvel 973/M. 10 Aralık 1565.)

²⁸ BOA, MD, nr. 14, 1020/1510. (H. 10 Muharrem 979/M. 4 Haziran 1571.)

²⁹ BOA, MD, nr. 16, 101/199. (H. 25 Zilkade 979/M. 09 Nisan 1572.)

³⁰ BOA, MD, nr. 19, 14/40. (H. 6 Muharrem 980/M. 19 Mayıs 1572.)

³¹ BOA, MD, nr.34, 115/252. (H. 8 Safer 986/M.16 Nisan 1578.)

³² BOA, MD, nr.34, 230/488. (H. 12 Rebiülevvel 986/M. 19 Mayıs 1578.)

³³ BOA, MD, nr. 42, 279/858. (H. 27 Cemâziye'levvel 989/M. 29 Haziran 1581.)

³⁴ BOA, MD, nr.33,277/563. (H. 27 Zilka'de 985/M. 5 Şubat 1578.)

³⁵ BOA, MD, nr. 28,314/790. (H. 8 Şaban 984/M. 8 Mayıs 1577.)

³⁶ BOA, MD, nr. 14, 101/135.

³⁷ BOA, MD, nr. 28,69/167.

Ankara Sancağı'nda³⁸ ve Teke Sancağı'nda yer alan Sarıkavak Kazası'nda³⁹ halk köprücü olmak istediklerini yaşadıkların yerin kadısına bildirmiş, devlet kadılarının bu durumu haber vermeleri üzerine halkın köprücü yazılmasına karar vermişti.

Rumeli Beylerbeyliği'nde Bosna Sancağı'nda Oluk Kazası'nda,⁴⁰ Silistre Sancağı'nda Prevadi Kazası'nda,⁴¹ Çirmen Sancağı'nda Dimetoka Kazası'nda⁴² ve Avlonya Sancağı'nda Arnavud Belgradı'nda,⁴³ Hersek Sancağı'na tabi bir nahiyede⁴⁴ halk köprücü olmak istediklerini yaşadıkların yerin kadısına bildirmiş, devlet kadılarının bu durumu haber vermeleri üzerine halkın köprücü yazılmasına karar vermişti.

Devlet gerekli gördüğü bazı durumlarda halktan gelen köprücü olma talebi hakkında karar vermeden önce bir araştırma yapılmasını istemişti. Buna göre Rumeli Beylerbeyliği'nde Dimetoka Kazası'nda Neccar İlyas avâriz-ı divâniyye ve tekâlif-i örfiyyeden muâf olmak şartıyla köprücünün tamirini üstlenmek istemiş, ancak devlet kadınının daha önce bu işin nasıl yapıldığını bildirmesini emretmişti.⁴⁵

Köprücülerin atanmasında izlenen ikinci yol ise kadının devletten halkın köprücü yazılmasını talep etmesi ve devletin bu talebi kabul etmesidir. Buna göre Bosna Sancağı'nda vaki Olovo Kazası'nda bir karyenin kadısı halktan nehrin üzerinde olan köprüye köprücü yazılmasını istemiş ve bunun üzerine halktan köprücü yazılmıştı.⁴⁶

Köprücü atamasında izlenen diğer yol ise devletin gerekli gördüğü takdirde köprücü atamasıydı. Buna göre devlet Rumeli Beylerbeyliği'nde Karasu Yenicesi Kazası'nda 1568 yılında köprücünün tamir ve termimi için, 1578 yılında köprücülerin bir kısmı öldüğünden bir kısmı da yerini terk ettiğinden köprücü yazılmasını⁴⁷ ve Bosna Beyi'nin sancağın bazı karyelerinde mühim köprülere köprücü tayin etmesini bildirmişti.⁴⁸

Rumeli Beylerbeyliği'nde Hersek Sancağı'na tabi bir nahiyede ise –diğer örneklerden farklı olarak- Kobuzcuoğlu İskender inşa ettiği köprü için kasabadaki köylerden bazı avâriz hanelerini muâf olmak üzere köprücü yazdırmıştı.⁴⁹

XVI. yüzyılın ikinci yarısında yaşanan ekonomik sıkıntılar muâfiyet verilecek kişi sayısının belirlenmesinde etkili olmuştur. Buna göre 1571 yılında Akyazı Kazası'nda halk köprücü olmak istedikleri köprücünün harap olduğunu ve kendilerinden 200 kişinin köprücü yazılması halinde eskiden köprücü yazılan 700-800 kişinin işini yapacaklarını bildirmişti. Devlet halkın bu isteğini kabul etmişti.⁵⁰

3. Osmanlı Devleti'nde Vergi Muâfiyeti

³⁸ BOA, MD, nr. 28,314/790.

³⁹ BOA, MD, nr. 73,43/ 102.

⁴⁰ BOA, MD, nr. 19, 340/677.

⁴¹ BOA, MD, nr.7, 916/2510.

⁴² BOA, MD, nr. 16, 101/199.

⁴³ BOA, MD, nr. 19, 14/40.

⁴⁴ BOA, MD, nr.34, 230/488.

⁴⁵ BOA, MD, nr. 16, 101/199.

⁴⁶ BOA, MD, nr. 35,130/333.

⁴⁷ BOA, MD, nr. 7, 914/ 2503., BOA, MD, nr.7,945/2600 ve BOA, MD, nr.33,277/ 563.

⁴⁸ BOA, MD, nr.10, 31/44. (H. 17 Muharrem 979/M.11 Haziran 1571.)

⁴⁹ BOA, MD, nr. 35, 27/ 59 (.H. 19 Rebi'ü'l-âhir 986/ M. 25 Haziran 1578) ve BOA, MD, nr.35, 42/97(H. 19 Rebi'ü'l-âhir 986/ M. 25 Haziran 1578).

⁵⁰ BOA, MD, nr. 14, 101/ 135.

Osmanlı Devleti'nde herhangi bir sebepten dolayı çeşitli vergilerden müstesna tutulanlara muaf ve müselleme denirdi. Genellikle bütün askerî sınıf üyeleri, ehli hiref, sakatlar, ihtiyarlar, derbendçiler, şahinciler ile devlete önemli bir hizmette bulunanlar muaf ve müselleme kabul edilirdi.⁵¹ Osmanlı Devleti'nde bir kişinin muaf kabul edilmesi için raiyyet defterlerinde hiç kimseye raiyyet yani kul yazılmaması gerekmektedir.⁵²

Osmanlı Devleti vergiden muafiyet verirken üç kademeli bir sistem uygulamıştı. Buna göre devlet ilk olarak avâriz-ı dîvâniyye türü vergilerden, ikinci olarak tekâlif-i örfiyye türü vergilerden (raiyyet rûsûmu), üçüncü ve son olarak tekâlif-i şer'iyye türü vergilerden muafiyet sağlamıştı. Devlet şer'î vergilerden muafiyeti olağanüstü hallerde ve nadiren vermiş, bu kademelendirmede ikinci sırada olan raiyyet rûsûmuna sipahinin hakkı saymış ve hemen hemen daima tımara tahsis etmişti. Devlet raiyyet rûsûmundan muafiyeti genellikle fiilî askerî bir hizmet yüklenen reâyâyâ vermiş, avâriz-ı dîvâniyyeden muafiyeti ise genellikle en basit muafiyet şekli olarak uygulamıştı. Osmanlı Devleti raiyyet rûsûmundan muaf olanları aynı zamanda avâriz-ı dîvâniyyeden, şer'î vergilerden muaf olanları da raiyyet rûsûmundan ve avâriz-ı dîvâniyyeden muaf tutmuştu. Devlet XVI. yüzyılda bir hizmet karşılığı olarak reâyâyâ eskiden bağışlanmış olan öşür ve raiyyet rûsûmundan muafiyeti kaldırmaya ve yalnız avâriz-ı dîvâniyyeden muafiyet vermeye başlamıştı.⁵³

Osmanlı Devleti kendi görevinin adaleti, tebaanın can ve mal güvenliğini sağlamak olduğunu kabul etmiş⁵⁴ ve bu sebeple bunların dışında kalan eğitim, kültür, bayındırlık, sağlık ve sosyal yardım hizmetleri vakıflar tarafından yerine getirilmişti.⁵⁵ Bu hizmetlerin bir kısmının yerine getirilmesinde -bu çalışmanın ana konusu olan- vergi muafiyeti usulü de kullanılmıştı.

Para darlığı devletin muafiyet uygulamasının bir başka sebebiydi. Osmanlı Devleti Ortaçağ sonundan beri Avrupa ve Akdeniz'de yaşanan para darlığından etkilenmişti. Nakdî maaş alan ulufeli ordunun mevcudunun artmasıyla bu orduya ulufe, bahşiş ve terakki yetiştirmek devlet maliyesinin en önemli sorunu haline gelmişti. Bu sebeple devlet birçok hizmet ve cezayı nakdiye çevirmişti. Tımarlılar da köylülerden aynı olarak alınması gereken öşür vergilerinin yerine kesim olarak para istemeğe başlamışlardı. Ayrıca kazanılmayan savaşlar devletin mali yükünün ve para ihtiyacının daha da artmasına yol açmıştı.⁵⁶

Devletin muafiyet uygulamasının bir diğer sebebi aynı zamanda Osmanlı iktisadi yapısının çözmek zorunda olduğu en önemli sorunlardan biri olan nakliyatı.⁵⁷ Ekonomik ve ticari

⁵¹ Sertoğlu, a.g.e. s. 227.

⁵² Yılmaz Kurt, "XVI. Yüzyılda Kars-ı Maraş Sancağı'nda Muafklar ve Muafiyet Sebepleri", *38. Uluslararası İcanâs Kongresi Bildirileri*, IV, 10-15 Eylül 2007, <http://www.avk.gov.tr/wp-content/uploads/2015/01/KURT-Y%C4%B1lmaz-XVI.-Y%C3%9CZYILDA-KARS-I-MARA%C5%9E-SANCA%C4%9EIE2%80%99NDA-MU%E2%80%99C3%82FLAR-VE-MU%E2%80%99C3%82F%C4%B0YET-SEBEPLER%C4%B0.pdf>, s.2010.

⁵³ Halil İnalçık, 'Osmanlılar'da Raiyyet Rûsumu', *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, Eren Yayıncılık, Ankara 2009, s.52. Halil İnalçık'a göre belli başlı örfî vergiler raiyyet rûsûmundan oluşmaktaydı. Çift resmi ve bağlantıları asıl raiyyet rûsûmuna oluşturmaktaydı. Bu sebeple bazen kanunlarda ve Tahrir Defterlerinde rûsûm-u örfiyye denildiği zaman çift resmi ve bağlantıları kastedilmekteydi. Çift-resmi yahud kulluk akçası veya raiyyet-resmi köylü ile eski senyörler arasındaki bazı feodal hizmetlerin Osmanlı Devleti tarafından paraya çevrilmiş karşılıklarının toplamı idi. Osmanlı Devri'nde de bu hizmetlerin bir kısmı bazı yerlerde aynen devam etmiştir. (İnalçık, Osmanlılar'da Raiyyet Rûsumu', s. 36,37,49.).

⁵⁴ Nazif Öztürk, "Osmanlı Döneminde Vakıflar", *Türkler*, C.10, 1999, s. 440.

⁵⁵ Bahaeddin Yediyıldız, "Müesseseler-Toplum Münâsebetleri Çerçevesinde XVIII. Asır Türk Toplumunu ve Vakıf Müessesesi", *Vakıflar Dergisi*, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, Sayı 15,1982, s. 24.

⁵⁶ İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu* ...,s.160-161.

⁵⁷ Cengiz Orhonlu- Turgut Işıksal, 'Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar DİCLE VE FIRAT NEHİRLERİNDE NAKLİYAT', *Tarih Dergisi*, XVII-XVIII, İstanbul, 1963, <http://www.journals.istanbul.edu.tr/iutarih/article/view/1023002211/1023001848>, s.77.

faaliyetlerin, haberleşme ve nakliye hizmetlerinin ulaşım yoluyla gerçekleşmesi ulaşımın tarih boyunca devletlerin önem verdiği konulardan biri olmasına sebep olmuştu. Osmanlı Devleti Anadolu ve Rumeli’de ihtiyaca bağlı olarak ana yollar ve bunlara bağlı tali yollar inşa ederek sivil ve askerî nakliyatın sorunsuz gerçekleşmesini sağlamıştı.⁵⁸

3.1. Mühimme Defterlerine Göre Köprücülerin Vergi Muafiyetleri

Devlet köprücülere âmme hizmeti gören diğer gruplara (derbendçi, gemici vs.) olduğu gibi vergi muafiyeti tanımıştı. Köprücüler, köprücülükle ilgili hizmetler dışında diğer hizmetlerden muafıtlar. Köprücülerin muafiyetleri hizmete devam ettikleri sürece geçerliydi. Cengiz Orhonlu’ya göre derbendçiler avâriz-ı divâniyye ve tekâlif-i örfiyye türü vergilerden muaf tutulmuşlardı.⁵⁹

Mühimme defterlerinden tespit edilen hükümlere göre köprücüler avâriz-ı divâniyye, tekâlif-i örfiyye ve tekâlif-i şer’iyye türü vergilerden muaf tutulmuşlardı. Köprücülere muafiyet verilen vergilerin derecelerine göre dağılımı şu şekildedir. Tekalif-i şeriyeden muafiyet sadece Rumeli Beylerbeyliği’nde ve bir kez verilmiştir. Buna göre İskenderiye Sancağı’nda bir köyün ahalişi öşür, ispençe, âdet-i ağnam vesair avâriz-ı divâniyye ve tekâlif-i örfiyeden muafıtlar.⁶⁰

Tekalif-i örfiyeden muafiyet sadece Rumeli Beylerbeyliği’nde verilmiştir. Buna göre köprücülük karşılığında Hersek Sancağı’nda vaki Taşlıca Kazası’na tabi Garak ve Mezrovnik karyelerinin ahalişi karakulluktan ve tekâlif-i örfiyeden,⁶¹ Bosna Sancağı’nda Kobaş Kazası’nda vaki bazı karyelerin halkı avâriz-ı divâniyye, tekâlif-i örfiyye, cerahorluk hizmeti ve sancakbeyinin teklif edeceği diğer hizmetlerden⁶² muafıtlar.

Yine Rumeli Beylerbeyliği’nde Bosna Sancağı’nda Olovo Kazası’nda köprücüler⁶³ ve mezkur sancaktaki bazı karyeler tekâlif-i örfiyeden,⁶⁴ Hersek Sancağı’nda Taşlıca Kasabası’nda vaki bir köyün halkından seksen hane⁶⁵ ve Avlonya Sancağı’nda Arnavud Belgradı’ndaki köprücüler⁶⁶ avâriz-ı divâniyye ve tekâlif-i örfiyeden muafıtlar.

Avâriz-ı divaniyeden muafiyetin dağılımı şu şekildedir. Köprücüler Anadolu Beylerbeyliği’nde Hüdavendigâr Sancağı’nda Akyazı Kazası’nda avâriz,⁶⁷ Mihaliççik (?) Kazası’nda avâriz-ı divâniyye,⁶⁸ Bolu Sancağı’nda vaki Gerece Kazası’nda ulak bargirinden,⁶⁹ Kütahya’daki yaya taifesinden olan Hızır bin Ali köprü hizmetinden başka yayalık vs. hizmetten,⁷⁰ Teke Sancağı’nda yer alan Sarıkavak Kazası’nda öşür ve rüsûmlarını verdikten sonra diğer tekliflerden⁷¹ ve Ankara Sancağı’nda avâriz ve tekâliften⁷² muafıtlar.

⁵⁸ Mehmet Taştemir, “Klasik Devirde Osmanlı’da Kara Ulaşımı ve Yollar”, *Osmanlı’da Ulaşım*, Ed. Vahdettin Engin, Ahmet Uçar, Osman Doğan, Çamlıca Basım Yayın, İstanbul, 2012, s.13.

⁵⁹ Orhonlu, ‘Köprücülük’, s. 74-75.

⁶⁰ BOA, MD, nr. 42, 279/858.

⁶¹ BOA, MD, nr.34, 115/252.

⁶² BOA, MD, nr.5, 252/642.

⁶³ BOA, MD, nr. 35, 130/333.

⁶⁴ BOA, MD, nr. 14, 1020/1510. ve BOA, MD, nr.10, 31/44.

⁶⁵ BOA, MD, nr. 35, 27/ 59. ve BOA, MD, nr.35, 42/97.

⁶⁶ BOA, MD, nr. 19, 14/40.

⁶⁷ BOA, MD, nr. 14, 101/ 135.

⁶⁸ BOA, MD, nr. 28, 69/ 167.

⁶⁹ BOA, MD, nr. 39, 36/89. (H. 26 Şevval 987/M.16 Aralık 1579.)

⁷⁰ BOA, MD, nr. 30, 148/350.

⁷¹ BOA, MD, nr. 73, 43/ 102.

⁷² BOA, MD, nr. 28, 314/790.

Rumeli Beylerbeyliği'nde köprücüler Bosna Sancağı'nda Oluk Kazası'nda karakulluktan,⁷³ Silistre Sancağı'nda Prevadi Kazası'nda sancakbeyi ve voyvoda salgını ve sair tekâliften⁷⁴ muâftılar.

Halkın kendilerine yapılan bazı vergi tekliflerine köprücü olmaları sebebiyle muâf olduklarını söyleyerek itiraz etmeleri köprücülerin bu vergilerden muâf olduklarını göstermektedir. Buna göre Anadolu Beylerbeyliği'nde Hüdavendigâr Sancağı'nda yer alan Mihâlç Kazası halkının arpa, buğday vesair,⁷⁵ Akyazı Kazası halkının odun⁷⁶ teklif edilmesine köprücü oldukları gerekçesiyle itiraz etmeleri köprücülerin avarızdan muâf olduğunu göstermektedir. Rumeli Beylerbeyliği'nde Vize Sancağı'nda Silivri Kazası'nda halkın kendilerine miri otluk hizmeti teklif edilmesine köprü hizmetinde oldukları gerekçesiyle itiraz etmeleri köprücülerin miri otluk hizmetinden de muâf olduğunu göstermektedir.⁷⁷

Halkın bazı vergilerden muâf olmak şartıyla köprücü olmayı istemeleri de köprücülere bu tür vergilerden muâfiyet verildiğini göstermektedir. Buna göre Rumeli Beylerbeyliği'nde Dimetoka Kazası'nda Neccar İlyas'ın avâriz-ı dîvâniyye ve tekâlif-i örfiyyeden muâf olmak şartıyla köprüyü tamir etmeye talip olduğunu kadiya bildirmesi,⁷⁸ Hersek Sancağı'na tabi bir nahiyede bazı kişilerin kulluktan, cerahordan ve beğler tekâlifinden muâf olmak şartıyla köprüyü tamir etmeye talip olduklarını kadiya bildirmeleri⁷⁹ köprücülerin bu vergilerden muâf olduğunu göstermektedir.

4. Mühimme Defterlerine Göre Köprücülük İle İlgili Suistimler

Osmanlı Devleti, Avrupa'nın savaş teknolojisinin ve gümüş bolluğunun devletin klâsik askerî ve mali düzenini etkilemesi, Safeviler ve Habsburg ile uzun süren savaş dönemlerinin yol açtığı mali sıkıntılar sebebiyle bunalım yaşamıştı. XVI. yüzyılın ikinci yarısında savaşların oldukça masraflı hale gelmesi ve İran savaşları Osmanlı askerî düzeninde ve maliyesinde büyük sıkıntılara yol açmıştı. Bu sebeple devlet merkezî hazinenin gelir kaynağını artırmak zorunda kalmış, çözüm olarak doğrudan doğruya hazineye gelen vergileri yani avâriz-ı dîvâniyyeyi artırmaya karar vermişti. Avâriz-ı dîvâniyye önceleri özellikle savaş dönemlerinde toplanırken her yıl toplanan nakdî bir vergi haline gelmişti. Devlet hazinesi 1590 yılından sonra büyük açıklar vermişti. Reâyâ, avâriz ve cizye vergilerinin artırılması, bunun yanında vergi toplayanların kötü davranışları sebebiyle rahatsız olmuş ve yaşadığı yeri terk etmeye başlamıştı.⁸⁰

Devletin XVI. yüzyılın ikinci yarısında yaşadığı ekonomik sıkıntılar köprücülük konusunda bazı suistimallerin yaşanmasına sebep olmuştu. Bu suistimallerde köprücülerin yanı sıra halk ve kadılar etkin bir rol oynamıştır.

Halkın yaptığı suistimler vergi vermemek için gerekli olmayan yerlere köprü inşa etmek ya da köprücü olduğunu iddia etmektir. Buna göre Rumeli Beylerbeyliği'nde Bosna Sancağı'nın bazı köylerinde yaşayan halk vergilerden muâf olmak amacıyla köprüye ihtiyaç olmayan yerlerde köprü inşa etmiş, kendilerine kalelerin tamiri ve bazı hizmetler için cerahorluk teklif edildiğinde köprücü

⁷³ BOA, MD, nr. 19, 340/677.

⁷⁴ BOA, MD, nr.7, 916/2510.

⁷⁵ BOA, MD, nr. 41, 33/68. (H. 17 Şaban 987 /M. 9 Ekim 1579.)

⁷⁶ BOA, MD, nr. 14, 103/ 138. (H. 2 Muharrem 979/M. 27 Mayıs 1571.)

⁷⁷ BOA, MD, nr. 7, 488/1410. (H. 15 Zilkade 975/M. 12 Mayıs 1568.)

⁷⁸ BOA, MD, nr. 16, 101/199.

⁷⁹ BOA, MD, nr.34, 230/488.

⁸⁰ Halil İnalçık, *Devlet-i Aliyye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar-I Klâsik Dönem (1302-1606) Siyasal, Kurumsal ve Ekonomik Gelişim*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2009, s.191, 194-196.

oldukları gerekçesiyle bu hizmetleri yerine getirmemişlerdi. Bunun üzerine hizmet vaki olduğu zaman sancak halkını hizmete ihraç etmek için bir hüküm verilmesini isteyen Bosna Sancakbeyi'ne gönderilen hükümlerde devlet gerekli köprülere yeterli sayıda kişiyi tayin etmesini, bu kişileri deftere yazıp bildirmesini, böylece tekâlif-i örfiyyeden muâf olmak üzere köprücü tayin olunmasını ve köprücülerin haricinde kalan kişileri ise miri hizmete nevbet ile kifayet miktarı göndermesini bildirmişti.⁸¹

Köprücülerin yaptıkları suiistimal köprünün tamir edilmesi gerektiği zamanlarda köprüyü tamir etmemektir. Buna göre Rumeli Beylerbeyliği'nde Karasu Yenicesi'nde Paşa Köprüsü'nü tamir etmek için muâfiyet üzere yazılan 121 köprücü ve 6 neccar köprünün sel alan iki gözünü tamir etmemişti. Köprünün bu durumu yolcuların sıkıntı çekmesine sebep oluyordu. Devlet, Karasu Yenicesi Kadısı'na gönderdiği hükümde adı geçen köprücü ve neccarları ihraç etmesini ve hizmete gelip gelmediklerini bildirmesini emretmişti.⁸² Devlet bu konuda kadıya tekrar bir hüküm göndererek Lütfi Çavuş'un köprü işine mübaşeret etmekle görevlendirildiğini, Lütfi Çavuş kazaya geldiğinde onun mübaşeretiyle köprücü ve neccarları hizmete göndermesini, tamiri zaman kaybetmeden yaptırmasını, köprücü ve neccarların hizmete gidip gitmediğini bildirmesini emretmişti.⁸³

Yine Karasu Yenicesi'nde kadının ve köprücülerle neccarların reisi olan Veli'nin ihmali sebebiyle köprünün bazı yerleri değirmenlerden etkilenmişti ve bu sebeple set yapılması gerekmekteydi. Devlet bunun üzerine Sinan Çavuşu köprüye set yapmak ve hizmete gitmeyenleri küreğe göndermekle görevlendirmiş, ayrıca bir hükümlerle kadının muâfiyet karşılığında köprücü ve neccar olanların köprüyü tamir edip etmediklerini, ihmal varsa sorumlularının küreğe gönderilmeme sebebini araştırıp bildirmesini emretmişti.⁸⁴ Devlet bu konuda kadıya tekrar bir hüküm göndererek köprüye muâfiyet üzere kayıtlı olan yüz yirmi nefer kimsenin köprünün harap olan yerlerini tamir edip etmediklerini ve bu konuda ihmal varsa ihmali olanların küreğe konulmak üzere gönderilmemelerinin sebebini bildirmesini emretmişti.⁸⁵

Hersek Sancağı'nda yaşanan olayda ise hem kadı hem de halk suiistimalde bulunmuştu. Hersek Sancağı'nda Taşlıca Kasabası'nda bulunan bir köyde Kobuzcu oğlu İskender bir köprü inşa etmiş, bu sebeple avârizhanelerinden seksen hane gerekli olmamasına rağmen tekâlif-i örfiyye ve avâriz-ı dîvâniyyeden muâf tutulmuştu. Bu durumu bildiren Hersek Kadısı'na gönderilen hükümde devlet eğer köprünün inşa edildiği yer *memerr-i nâs* değil ise muâf tutulan seksen haneden avâriz almasını bildirmişti.⁸⁶ Hersek Kadısı'nın köprünün *memerr-i nâs* ve *tarîk-i âmm* olmadığını ve bu sebeple avârizhanesinden seksen haneye muâfiyet verilmesi gerektiğini bildirmesi üzerine devlet kadıya gönderdiği hükümde avâriz hanelerinden avâriz almasını, adı geçenlere köprü hizmetini yaptırmasını ve ellerinde muâfnâme olduğunu söylemelerine aldırılmamasını bildirmişti.⁸⁷

Hersek Sancağı'nda vaki Taşlıca Kazası'na tabi Garak ve Mezrovnik karyelerinin ahalisi Taşlıca Kasabası'nın yakınında bir köprü inşa etmişlerdi. Halk ihtiyaç olduğunda köprüyü tamir etmekle yükümlü olmasına rağmen köprü harap olmuş, köprüden gelip geçenler sıkıntı çekmeye

⁸¹ BOA, MD, nr. 14, 1020/1510. ve BOA, MD, nr.10,31/44.

⁸² BOA, MD, nr. 12, 281/576.

⁸³ BOA, MD, nr. 14,1110/1634. (H. 22 Şevval 978/M.19 Mart 1571.)

⁸⁴ BOA, MD, nr.12, 282/578. (22 Şevval 978/M. 19 Mart 1571.)

⁸⁵ BOA, MD, nr. 14, 1123/1653.

⁸⁶ BOA, MD, nr. 35, 27/59.

⁸⁷ BOA, MD, nr.35, 42/97.

başlamışlardı. Taşlıca kadası Dere, Radoşıye ve Sirante (?) karyelerinin ahalsinin köprü meremmeti karşılığında muâf olmaları için gerçeğe aykırı arzda bulunmuş ve bahsedilen köylerin muâf olmaları için emr-i şerif verilmişti. Ayrıca köprü yol başında değildi, kaza ve köylerin halkının muâf olması gerekmiyordu. Köprüyü eskiden beri tamir eden Garak ve Mezrovnik karyelerinin halkı kadıya eskisi gibi miri hizmeti yapıp köprüyü gerekli olduğunda tamir edeceklerini söylemiş, durumu İstanbul'a bildirmesini rica etmişlerdi. Devlet bu durumu bildiren kadıya gönderdiği hükümde mezkur köprüyü görmesini, köprüyü eğer eskiden beri Garak ve Mezrovnik karyelerinin halkı ve zaim Hüseyin tamir ediyorsa eskisi gibi yine onlara tamir ettirmesini bildirmişti.⁸⁸

Vize Sancağı'nda Silivri Kazası'nda ise köprücülüğü para karşılığında yapan halk –daha önce de belirttiği üzere- kendilerine miri otluk hizmetinin teklif edilmesine köprücü oldukları gerekçesiyle itiraz etmişti. Devlet bunun üzerine Silivri Kadısı'na gönderdiği hükümde köylülerin köprü işini para ile yaptıklarını bildirmiş ve adı geçenleri miri otluk hizmetinde istihdam etmesini emretmişti.⁸⁹

Sonuç

Köprücüler hem köprülerin inşa, tamir ve bakımında hem de yolcuların köprülerden rahatça geçmelerinin sağlanmasında önemli bir rol oynamış, ulaşım faaliyetlerine katkıda bulunmuşlardı. Osmanlı Devleti XVI. yüzyılın ikinci yarısında bu hizmetlerinin karşılığı olarak köprücülere Anadolu Beylerbeyliği'nde avâriz-ı divâniyye türü vergilerden, Rumeli Beylerbeyliği'nde ise bu verginin yanı sıra tekâlîf-i örfiyye ve tekâlîf-i şer'iyye türü vergilerden muâfiyet vermişti. Devlet bu beylerbeyliklerdeki köprücülere vergi muâfiyetini genellikle en basit şekliyle yani avarız-ı divaniye türü vergilerden muâfiyet ile uygulamıştı. Devlet tekalif-i şer'iyyeden muâfiyeti bir kez olmak üzere Rumeli Beylerbeyliği'nde İskenderiye Sancağı'nda tanımıştı.

XVI. yüzyılın ikinci yarısında yaşanan ekonomik sıkıntılarla birlikte köprücülük konusunda suistimaller yaşanmaya başlanmıştı. İhtiyaç yokken köprü inşa etme ve köprücü yazılma, köprücülük görevini yerine getirmeme şeklinde olan bu suistimaller toprakları batı seferlerinin güzergâhında olan Rumeli Beylerbeyliği'nde görülmüştü. Devlet bazı durumlarda köprü tamirinde ihmali olanların küreğe gönderilmesini istemesi köprücülüğün önemini göstermektedir. Ekonomik sıkıntılar sadece suistimallere sebep olmamış, köprücü atanmasını ve köprücülerin sayısını da etkilemiş, devletin köprücü olanların sayısının -mümkün olduğunca- az olmasını tercih etmesine yol açmıştı.

Kaynakça

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Bab-ı Asafi (A.DVNSMHM), Mühimme Defterleri, numara 5, 7,10, 12, 14, 16, 19, 28, 30, 33, 34, 35, 39, 41, 42, 73.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, İstanbul 2010.

GÜÇER, Lütfi, “ XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası”, *Türk İktisat Tarihi Yıllığı*, S.1, 1987, s. 1-128. erişim tarihi 10/10/2017, <http://dergipark.ulakbim.gov.tr/iutity/article/viewFile/1023014580/1023013796>

⁸⁸ BOA, MD, nr.34, 115/252.

⁸⁹ BOA, MD, nr. 7, 488/1410.

- HALAÇOĞLU, Yusuf, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, İlgı Kültür Sanat, İstanbul, 2014.
- İNALCIK, Halil, *Devlet-i Aliyye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar-I Klâsik Dönem (1302-1606) Siyasal, Kurumsal ve Ekonomik Gelişim*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2009.
- İNALCIK, Halil, 'Osmanlılar'da Raiyyet Rüsümü', *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi*, Eren Yayıncılık, Ankara, 2009, s.31-65.
- İPŞİRLİ, Mehmet, "Osmanlı'nın Esas Yapısının Bozulması ve Islahı Çalışmaları Üzerine Gözlemler", *Türkler*, C. 9, Yeni Türkiye Yayınları, 2002, s. 839-846.
- KURT, Yılmaz, "XVI. Yüzyılda Kars-ı Maraş Sancağı'nda Muâflar ve Muâfiyet Sebepleri", 38. *Uluslararası İcanâs Kongresi Bildirileri*, 10-15 Eylül 2007, IV, <http://www.ayk.gov.tr/wp-content/uploads/2015/01/KURT-Y%C4%B1lmaz-XVI.-Y%C3%9CZYILDA-KARS-I-MARA%C5%9E-SANCA%C4%9EIE%E2%80%99NDA-MU%E2%80%99C3%82FLAR-VE-MU%E2%80%99C3%82F%C4%B0YET-SEBEPLER%C4%B0.pdf>, erişim tarihi 19.06.2015, s.2007-2022.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., "Mühimme Defterleri", *TDVİA*, C. 31, Ankara, 2006, s. 520-523.
- ORHONLU, Cengiz - Turgut Işıksal, "Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar DİCLE VE FIRAT NEHİRLERİNDE NAKLİYAT", *Tarih Dergisi*, Cilt 13, S.17-18,1963, <http://www.journals.istanbul.edu.tr/iutarih/article/view/1023002211/1023001848>, erişim tarihi 25.05.2015, s. 77-102.
- ORHONLU, Cengiz, 'Köprücülük', *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, (Derleyen Salih Özbaran), Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No 31, İzmir, 1984, s. 70-76.
- ÖZTÜRK, Nazif, "Osmanlı Döneminde Vakıflar", *Türkler*, C. 10, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s.447-460.
- SERTOĞLU, Mithat, *Osmanlı Tarih Lügatı*, Enderun Kitabevi, İstanbul, 1988.
- TAŞTEMİR, Mehmet, "Klasik Devirde Osmanlı'da Kara Ulaşımı ve Yollar", *Osmanlı'da Ulaşım*, (Ed. Vahdettin Engin, Ahmet Uçar, Osman Doğan), Çamlıca Basım Yayın, İstanbul, 2012, s. 13-31.
- YEDİYILDIZ, Bahaeddin, "Müesseseler-Toplum Münâsebetleri Çerçevesinde XVIII. Asır Türk Toplumunu ve Vakıf Müessesesi", *Vakıflar Dergisi*, Sayı 15,1982, s. 23-53.