

130969 MENZİL

- 080044 HAC

Tez başlığı : Osmanlılar zamanında Hac Yolu ve menziller.

Danışman : Doç. Dr. Ahmet İncekara.

Tezi hazırlayan : A. Latif Armağan. Ens. no : 87/1803. Tarih : 1990.

MENZİL

'Abd al-Qadir, n. 1786.

(Vaqa'i-i manazil-i Rûm)

Waqa'i-i manazil-i Rum = Diary of a journey to Constantinople / by Khwaja Abdul Qader; edited by Mohibbul Hasan. — London : Published for the Dept. of History, Aligarh Muslim University (by) Asia Publishing House, [1968]; 97, 167 p. : ill. ; 25 cm.

In LC collections.

Persian text with English critical apparatus.

I. Mubibb al-Hasan. II. Title.

nef 1-31817

MH NN

'Abd al-Qadir, n. 1786.

Vaqa'i-i manazil-i Rûm / ta'rif-i Khvajah 'Abd al-Qadir ; bi-sa'y va ihtimâm-i Mubibb al-Hasan. — Bombay : Ayshiyâ Pablişing Hâ'us, barâ-yi Qismat-i Târîkh, Dânişgâh-i Islâmî, 'Aligarh, [1969]; 167, 97 p. : maps (part fold.) ; 25 cm.

Added t.p.: Waqa'i-i manazil-i Rum; diary of a journey to Constantinople.

Persian; introd., notes and summary in English.

I. Mubibb al-Hasan. II. Title.

nef 1-31818

PU UU

21 KASIM 1997

Osmanlılar zamanında Hac yolu ve menziller. ARMAĞAN, A. Latif. Bil. Uz. İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1990. 93s.
Danışman: Doç. Dr. Ahmet İncekara.

9844

22 TEMMUZ 1997

17 ARALIK 1993

1175 Halaçoğlu, Doç. Dr. Yusuf: Osmanlı İmparatorluğu'nda menzil teşkilâtı ve yol sistemi. Doçentlik tezi. 1982.

130969 MENZİL

10254 ZDRAVEVA, M. The *menzil* service in Macedonia, particularly around Bitolj, in the period of Turkish domination. *Etudes Balkaniques*, 31 ii (1995) pp.82-88

17 AGUSTOS 2000

17 ARALIK 2004

2363 MÜDERRİSOĞLU, Fatih. *Menzil roads and menzil complexes in the Ottoman Empire. The great Ottoman-Turkish civilisation. Vol. 4: Culture and arts.* Editor-in-chief Kemal Çiçek. Ankara: Yeni Türkiye, 2000. pp.380-388

Menzil (TTM)

130969 MENZİL

Tez Lisans ATA

3163

Menzil defterlerine göre XVII. yüzyılda Anadolu'da yol sistemi hakkında bir araştırma /

Selçuk Atak.- - 3078

[y.y. : y.y.]. 1969-70.

6, 52 y. : hrt. ; 29 cm.

Tez (Mezuniyet).- - İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi

Tez Lisans DİL

861

Menzil defterlerine göre XVII. yüzyılda Rumeli'de yol sistemi hakkında bir araştırma /

Muharrem Dilmen.- - 3079

[y.y. : y.y.]. 1970-1971.

V, 44 yaprak : 30 cm.

Tez (Lisans).- - İstanbul Üniversitesi

25 TEMMUZ 1994

BAŞBAKANLIK
DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
OSMANLI ARŞİVİ DAİRE BAŞKANLIĞI
KÜTÜPHANESİ

MENZİL 130969

Tez Doçentlik HAI

6909

Osmanlı İmparatorluğu'nda menzil teşkilâtı ve yol sistemi /

Yusuf Halaçoğlu.- - 3075

[y.y. : y.y.]. 1982.

XI, 178 y. ; 30 cm.

Tez (Doçentlik).- - İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Yeniçağ Tarihi Birimi

BAŞBAKANLIK
DEVLET ARŞİVLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
OSMANLI ARŞİVİ DAİRE BAŞKANLIĞI
KÜTÜPHANESİ

25 TEMMUZ 1994

9969 HEYWOOD, C. The Via Egnatia in the Ottoman period: the *menzilhânes* of the *Sol Kol* in the late 17th / early 18th century. *The Via Egnatia under Ottoman rule (1380-1699): Halcyon Days in Crete II: A symposium held in Rethymnon 9-11 January 1994.* Ed. E.Zachariadou. Rethymnon: Crete University Press, 1996, pp.129-144

Menzil 130969

18 NISAN 2007

menzil *

Annals tur'don

Menzil (TTM)

LESSEPS, T. de. Itinéraire d'Alep à Constantinople, donnant la série des *menzels*, ou postes établis sur cette route et la distance respective des postes entre elles. *Bulletin de la Société de géographie* 5 (1826), 547.

22 111117 1181

Menzil (Bo 963)

İREM UYGUR - Y. METE OYMAKLI ANI KİTABI

**TARİH ve ARKEOLOJİ YAZILARI:
İTERDİSİPLİNER YAKLAŞIMLAR**

Yayın No: 09.700.0000.130/DR.07.002.423

MENZİL KİTAPINDAN
SONRA HELEN DOKÜMAN

25 EKİM 2008

Editörler:

Dr. Ahmet UHRİ

Dr. Yılmaz GÖKŞEN

İZMİR - 2007

Osmanlı Ulaşım ve Haberleşme Sisteminde

MENZİLLER VE MENZİLNAMELERİN ÖNEMİ*

Doç.Dr. Abdullah Martal

Menzil, konaklanan yer, iki konak arası mesafe, ulaşılmak istenen yer vb. anlamlar taşımakla beraber, ulaşım ve haberleşme kurumu açısından 1 günlük yola tekabül eder. Yol boyunca sıralanmış olan menziller, klasik dönemde devletin hızlı haberleşmesini sağlayan önemli bir kurumdu. Devletin her türlü haberleşmesi, değerli evrakın zamanında yerine ulaştırılması, görevli memurların ulaşım kolaylığını sağlayacak gerekli önlemlerin alınması (hazır at tedariki) gibi konular yollar üzerinde belirli mesafelerde kurulan menzilhanelerden sağlanırdı. "Menzil teşkilatı XVI. Yüzyılda sadrazam Lütfi Paşa tarafından, ulak hükmü denen, halkı büyük baskı altında bırakan usulü islah etmek vesilesiyle, yeni bir şekil verilerek ihdas edilmişti".¹

Menzil teşkilatı, Moğolların Türk ve İslam uygarlığına haberleşme alanında getirdiği bir yeniliktir. Asya'da çok geniş bir sahaya yayılan Moğol İmparatorluğu'nun, merkezle haberleşmeyi hızlandırmak amacıyla oluşturduğu posta teşkilatı, o dönem için önemli bir gelişmeydi. Cengiz Han, önemli yollar üzerinde belirli mesafelerde posta istasyonları (yam) kurmuş ve buradaki görevlilerin, devlet elçileri (tatar) için 20 at bulundurmaları mecburiyetini getirmişti. Eyaletlerde naiplerin ve onun üstünde sahib-i divanların emrine verilen bu teşkilat sonradan diğer İslam devletleri tarafından örnek alınmıştı.²

Yolculuk sırasında gece konaklanan yere menzil, şehirleri birbirine bağlayan yollara da menzil yolları denirdi. Savaşta ve barışta ulaşımı sağlayan bu yollar, Anadolu ve Rumeli'de üçer güzergahtan oluşmuş (sağ kol, orta kol, sol kol olmak üzere) ve yüzyıllarca önemini korumuştur.³ Bir günlük yolculuk mesafesi, yürüyüş şekline ve aracına göre az da olsa farklılıklar göstermekle birlikte, iki menzil arası yaklaşık 25 mil (40km civarı) kadardı ve menzilhaneler genellikle, anayolların geçtiği şehir ve kasabalarda, bu mesafeler üzerinde kurulurdu.

Menzil teşkilatı ve menziller, devlet emirlerinin istenilen yerlere kısa zamanda ulaştırılması yanında, sefer zamanı ordunun işesini sağlamak hususunda da önemli bir işleve sahipti. Ticaret yolları boyunca, ortalama 1 günlük yürüyüş mesafesine göre sıralanmış olan menzillerde, menzilhane denilen binalar, han veya kervansaraylar, o dönemin ulaşım ve haberleşme sistemini yansıması açısından değer taşır. Cengiz Orhonlu, menzilcileri, derbentçi, köprücü, suyalcu, martalos, kale neferatı gibi, yardımcı sınıflar arasında sayarak, kamu hizmeti gören bu zümrelerin raiyyet rüsumundan ve avarızdan muaf olduklarını belirtir.⁴

Menzilhane görevlilerine menzilci denirdi. Menziller için ulak hayvanı beslemek ve bunları menzillere uğrayan ulakların hizmetine vermek menzilcilerin başlıca göreviydi. Elinde ferman olan ve görevli olan ulaklardan ücret alınmazdı. Menzilcilik hizmetine tayin edilenler buldukları yeri terk edemezlerdi. 17. yüzyılda menzilkeş adıyla bilinen bu görevliler, menzilhanelerin bakımından, ulakların at ve diğer ihtiyaçlarının karşılanmasından sorumluydu. Menzillerin masrafı civardaki kazaların vergi hasılatından karşılanırdı. Derbent teşkilatında olduğu gibi, menzilhanelere de bulunduğu yerin yakınlarındaki köylerden menzilkeş tayin edilirdi. Menzilkeşlerin masrafı, menzil akçesi denilen vergiyle karşılanır, bazen bu görevi üstlenen bir köy halkı, hizmetlerine mukabil menzil akçesi ve avarız gibi bazı

XVIII. YÜZYIL BAŞLARINDA RUMELİ'DEKİ MENZİLLERİN ASKERİ FONKSİYONLARI

ÖZET

Osmanlı Devleti'nde menziller, haberleşmenin düzenli ve güvenilir bir şekilde sağlanması amacıyla oluşturulmuş resmi kurumlardır. Bununla birlikte menziller, Osmanlı tarihinde çok amaçlı kullanılmıştır. Belki de menzillerin önemini artıran haberleşme hizmetinden ziyade seferberlik ve savaş dönemlerindeki fonksiyonudur. Menziller lojistik hizmetlerin yürütülmesi ve ordu iaşesinin sağlanmasıyla ilgili sorumluluklarından dolayı savaş dönemlerinde stratejik birer üst konumundadırlar.

XVIII. yy. başında Rumeli'de üç ana kol üzerinde gerçekleştirilen seferler dolayısıyla menzillerdeki askeri faaliyetlerde yoğunlaşmıştır. Menzillerin, sefer dönemindeki yapısal ve finansal hazırlıkların, idari düzenlemelerini ve hizmet sürecini kısacası askeri fonksiyonlarını rahatlıkla takip edebilmekteyiz. Seferin veya askeri bir hareketin başarıyla sonuçlandırılması menzil noktalarının fonksiyonlarını iyi bir şekilde yürütmesine bağlıydı. Menzil organizasyonu ve fonksiyonlarıyla ilgili yapılacak çalışmalarla, ordunun savaş dönemlerindeki beslenmesi ve lojistik örgütlenmesi daha açık bir şekilde ortaya konulacaktır.

ABSTRACT

The classical functions of the menzil network in the Ottoman State were manifold: To link administration with the provinces and to provide a means for the rapid and secure transmission of administrative orders, to ensure the security of the frontiers of the state. Nevertheless, its provisioning and military functions were very important.

The Ottoman menzil network, as it existed in Rumeli in the eighteenth, as in earlier, century was divided into three main roads (kol). Along these routes, linking the central administration of the Empire with the provinces, the frontier garrisons and the borders of the Empire, were concentrated the courier and military traffic of the state in time of war. The efficient organization and building and maintenance of the menzil network or roads system were also indispensable parts of the military preparedness and of the army's success. Because, during the sefer (march), provisions were gathered in previously appointed menzil,

M. Yaşar ERTAŞ

Araş. Gör., Celal Bayar Üniversitesi Fen-
Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

130969

MENZİL

-
- 1 CEMAL ÇETİN, XVII. ve XVIII. yüzyıllarda Konya menzilleri, Selçuk Üniversitesi, Yüksek Lisans, 2004
-
- 2 NATALİE ÜLKER SÖNMEZ, Mimar Sinan yapısı menzil külliyelerinden; İzmit Pertev Paşa Külliyesi, Sakarya Üniversitesi, Yüksek Lisans, 2010

چاپار

۶۰۱

ولایات، تسریع در گزارش اخبار و رویدادهای مهم سیاسی، ارسال نامه‌ها و پیامها، حمل و نقل کالاهای دولتی و گاه خصوصی، به مقصد رساندن مأموران دولتی و ابلاغ فرمانهای حکومتی را برعهده داشت. برید خوانده می‌شد.

برید در دوره مغولان و دیگر دولتهای ترک پس از ایشان، مانند جلایریان، تیموریان، قراقویینلویها، آق‌قویینلویها، صفویان و قاجاریه، با عنوانهای یام، اولاغ / الاغ و چاپار خوانده می‌شد (نیز ← یام^۱).

در دوره ایلخانان، شاهزادگان، امرا، سرداران، صاحب‌منصبان دولتی و همسران ایلخانان، ایلچیان مخصوص داشتند (نیز ← ایلچی^۲).

به گزارش مارکوپولو^۳ (ج ۱، ص ۴۳۳-۴۳۴) تعداد یامها در دوره ایلخانان حدود ده هزار واحد پستی و فاصله آنها از یکدیگر حدود ۲۵ تا ۳۰ مایل بود. بنابر قوانینی که در زمان غازان تدوین شد، هر چاپار موظف بود در یک شبانه‌روز سی فرسخ طی کند. بنابراین، برای نمونه مسیر تبریز تا خراسان، چهار روز طول می‌کشید (د. ایرانیکا، ذیل واژه). در فاصله هنر سی فرسخ، چاپار دیگری ادامه مأموریت را برعهده می‌گرفت. چاپارها در دوره ایلخانان، حکمی یا تمغای سبز همراه داشتند که اگر به موقع به ایستگاه پست می‌رسیدند علامت Θ و اگر دیر می‌رسیدند علامت θ روی آن حکم نقش می‌گردید (وصاف‌الحضرة، ص ۳۸۷).

در میان مغولان، از واژه چاپار برای اسامی خاص هم استفاده می‌شد (برای نمونه، چاپار پسر قایدو ← رشیدالدین فضل‌الله، ج ۱، ص ۶۲۷-۶۲۸، ۶۳۱-۶۳۲).

در دوره تیموریان حفظ امنیت راهها و تعمیر یامخانه‌های سابق و ساختن یامخانه‌های جدید با تجهیزات بیشتر، مورد توجه حکومت قرار گرفت. در هر یامخانه بین صد تا دویست اسب وجود داشت. فقط پیکهای دولتی ایلچیه و سفیرانی که به دزبار تیمور می‌آمدند، حق استفاده از تشکیلات یام را داشتند و مردم عادی حق استفاده خصوصی از این تشکیلات را نداشتند (کلایخو^۴، ص ۱۸۴-۱۸۵). شتاب چاپاریان در رساندن اخبار به حدی بود که در مواقع بسیاری موجب مرگ حیوان می‌شد (← همان، ص ۱۸۷).

با روی کار آمدن صفویان، به تدریج یامها که یا از بین رفته و یا رو به ویرانی بودند، جای خود را به ساختمانهای جدیدی به نام چاپارخانه‌ها دادند و تشکیلات چاپار توسعه یافت. تشکیلات چاپاری در دوره صفویه تقریباً در انحصار خدمات دزباری و دولتی بود و برای ارسال مراسلات و رسانیدن احکام

منطقه‌ای یا ویژگیهای منحصر بفرد، تهران ۱۳۶۵ ش؛ سازمان منطقه آزاد تجاری و صنعتی چابهار، منطقه آزاد تجاری و صنعتی چابهار، [تهران ۱۳۸۱ ش] (لوح فشرده)؛ سازمان هواشناسی کشور، سالنامه آماری هواشناسی: ۷۶-۱۳۷۵، تهران ۱۳۷۸ ش؛ ابراهیم شاه‌حسینی، «چابهار بندری که از خواب گران برمی‌خیزد»، ماهنامه آریان، سال ۷، ش ۱ (فروردین ۱۳۷۵)؛ فرهنگ جغرافیائی آبادیهای کشور جمهوری اسلامی ایران، ج ۲۸: چابهار، تهران: سازمان جغرافیائی نیروهای مسلح، ۱۳۷۲ ش؛ پردخت فشارکی، فرهنگ جغرافیا، تهران ۱۳۷۹ ش؛ مهدی قائمی، کتابچه سیاحتنامه بلوچستان، چاپ ایرج‌افشار، در فرهنگ ایران زمین، ج ۲۸ (۱۳۶۸ ش)؛ مسعود کیهان، جغرافیای مفصل ایران، تهران ۱۳۱۰-۱۳۱۱ ش؛ مرکز آمار ایران، سرشماری اجتماعی-اقتصادی عشایر کوچنده ۱۳۷۷: جمعیت عشایری دهستانها، کل کشور، تهران ۱۳۷۸ ش؛ همو، سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۷۵: نتایج تفصیلی استان سیستان و بلوچستان، تهران ۱۳۷۶ ش؛ همو، سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۷۵: نتایج تفصیلی کل کشور، تهران ۱۳۷۶ ش؛ عبدالحمیدین فیروز ناصربلبله، سفرنامه بلوچستان: از ماهان تا چابهار، با مقدمه محمد ابراهیم باستانی پاریزی، چاپ محمدرسول دریاگشت، کرمان ۱۳۷۰ ش؛ نقشه تقسیمات کشوری جمهوری اسلامی ایران، مقیاس ۱:۳'۵۰۰'۰۰۰، تهران: سازمان نقشه‌برداری کشور، ۱۳۸۳ ش؛ نقشه توپوگرافی ایران]، مقیاس ۱:۳'۰۰۰'۰۰۰، تهران: اداره جغرافیائی ارتش، ۱۳۶۲ ش؛ نقشه جمهوری اسلامی ایران: براساس تقسیمات کشوری، مقیاس ۱:۶۰۰'۰۰۰، تهران: گیتاشناسی، ۱۳۸۳ ش؛ اسماعیل نورزاده بوشهری، ایران کنونی و خلیج فارس، تهران ۱۳۲۵ ش؛ آرنولد تالیوت ویلسون، خلیج فارس، ترجمه محمد سعیدی، تهران ۱۳۲۸ ش؛ J. G. Lorimer, Gazetteer of the Persian Gulf, 'Omān, and central Arabia, Buckinghamshire 1986; Percy Molesworth Sykes, Ten thousand Miles in Persia or eight years in Iran, New York 1902.

/ خسرو خسروی /

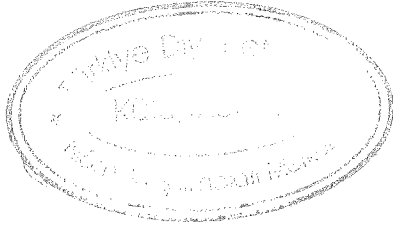
چاپار، عنوان اصلی بیک دولتی در ایران از قرن هفتم تا سیزدهم. چاپار واژه‌ای ترکی از ریشه چاپ / چاپماق به معنای چهارنعل رفتن با اسب، دوانیدن، به سرعت رواندن و شتاب کردن (← دورفرا^۱، ج ۳، ص ۱۲، ذیل «چاپار»؛ رشیدالدین فضل‌الله، ج ۳، تعلیقات روشن و موسوی، ص ۲۳۵۰) و در اصطلاح به معنای بیک، قاصد و نامه‌بر است (برای اصطلاح برید و پیشینه تشکیلات پستی و انتقال پیامها در ایران پیش از اسلام ← برید^۲).

در قرون اولیه اسلامی و تا قبل از حکومت مغولان در ایران، تشکیلات پستی سکه ارتباط میان مراکز حکومت و

1. Doerfer

2. Marco Polo

3. Ruy Gonzalez de Clavijo



MENZİL KAVRAMI VE OSMANLI DEVLETİ'NDE MENZİL YERLEŞİMLERİ

YRD. DOÇ. DR. M. FATİH MÜDERRİSOĞLU
HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ EDEBİYAT FAKÜLTESİ / TÜRKİYE

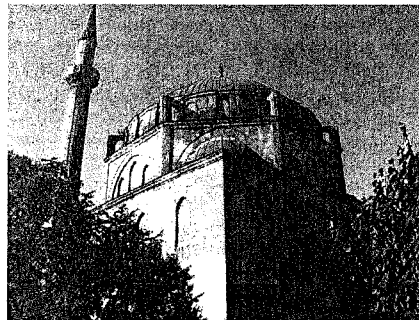
Arapça kökenden gelen menzil kelimesinin çeşitli anlamları vardır ve menzilden de türeyen çok sayıda kelime söz konusudur. Konumuzu ilgilendiren menzil kelimesi, "konak", "konak yeri", "bir günlük yol", "dinlenmek amacıyla durulan yer, konak", "iki konak arasındaki uzaklık", "kervanların ve posta tatarlarının indikleri ve ad değiştirdikleri yahut geceyi geçirmek üzere konakladıkları bina ve han", "yolculuk sırasında geceleyin kalınan yer, konak", "iki konak arası, bir konaklık yol", "mesafe", "ev, barınak" anlamındadır.¹ Bu bağlamda ordunun sefer amacıyla konakladığı yer, hacıların ve seyahat amacıyla yola çıkanların geceyi geçirdikleri yer, ticari amaçla yapılan kervan ticareti sırasında mola verilen mevki ile ulak adıyla tanınan posta tatarlarının at değiştirdikleri ya da zorunlu hallerde kaldıkları noktalar menzil yeri olmaktadır. Menzillerin buldukları yerler kimi zaman bir kuyu, çeşme, namazgah, köprü ve han ile vurgulandığı gibi kimi zaman da adeta yeni bir şehrin kurulması veya eski bir şehrin menzilin ihtiyaçları doğrultusunda yeniden imâra açılması şeklinde gerçekleştiriliyordu.²

Menzillerin belirlenmesi ve seçimi hiç şüphesiz yol kavramıyla yakından ilintilidir. Antik öncesi ve Antik Dönem'den itibaren ilk yollar oluşturulurken fiziki coğrafyanın koşullarına bağlı olarak geçit, bataklık, göl, akarsu, orman ve deniz vb. şartlar gözönüne alınarak zamana göre en uygun yol ağları belirlenmiştir. İlerleyen zamanda da bazı yolların hemen hemen hiç değişmeden ya da bazı kısaltma ve iyileştirmelerle kullanılması daha çok tabii yol kavramıyla bağlantılıdır. Yol, insanlar arasında çeşitli bağlantıları sağlayan, insanların ve ihtiyaç maddelerinin bir yerden başka bir yere taşınmasına olanak veren, nakil araçlarının hareketlerine uygun yüzeyli, dönemine göre değişen malzeme ile donatılmış arazi şeritidir. Ulaşım kavramı ise in-

san, hayvan ve ihtiyaç maddelerinin bir sistem dahilinde gideceği yere nakladılmasıdır.³ Yol ve ulaşım şebekesi günümüzde olduğu gibi tarihsel süreç içerisinde de her devlet için daima büyük önem taşımıştır. Çünkü ülke başkentinin diğer merkezlerle bağlantısı ile uluslararası yollarla olan bağlantıları ülkenin gelişmişliği ile yakından ilgilidir. Bu bağlamda askerî ve ticarî gayeler seyahat ve haberleşme özgürlüğü ancak düzenli ve gelişmiş bir yol sistemiyle gerçekleştirilmiştir.

Osmanlı öncesinde Anadolu'da büyük bir devlet kuran Anadolu Selçuklu Devleti kapsamında konuya yaklaşacak olursak, başkent Konya ile önemli merkezler Kayseri, Sivas, Malatya, Harput ile limanlar Alanya ve Sinop'u birbirine bağlayan ana yolların mevcut olduğu görülür. Dolayısıyla Anadolu, hemen hemen Doğu-Batı, Kuzey-Güney yönlerinde birbirine bağlanmış durumda idi. Bu yolların oluşturulmasında ön plana çıkan asıl amaç ticaret olduğundan, ana yolların belirlenen menzillerine han-kervansaray yapılması planlanmıştır.⁴ Genelde yüklü hayvan ve normal insan yürüyüşünün günde en fazla 30-40 km. olacağı düşünülerek hanlar inşa edilmiştir. Yolun işlekliliği bu mesafeyi kısaltabiliyordu. Örneğin Aksaray-Kayseri yolunun Aksaray-Nevşehir arasındaki bölümünde Ağzıkarahan, Alay ve Öresin adlarını taşıyan üç hanın arka arkaya yapılması yolun işlekliliği ve ticaretin canlılığı ile ilintili olmalıdır. Özellikle sultan ve saray çevresi tarafından inşa ettirilen hanlar farklı tip-

leriyle yoğun olarak çeşitli yerlere inşa edilmiştir. Hanlar içinde anıtsal boyutlarda olan ve sultanlar tarafından yapıldığı bilinen uygulamalara da "Sultan Han" adı verilir. Anadolu ticaretinin odak noktasını oluşturan hanların etrafı aynı zamanda pazar yeri olarak kullanıldığından cazibe merkezi konumuna yükselmiş ve daha ilerde biçimlenecek yerleşim yerinin çekirdeğini meydana getirmiştir. Anadolu Selçuklu hanlarının bu-



Izmit, Pertev Mehmed Paşa Camii güneybatı cephe



OSMANLILARDA HABERLEŞME VE MENZİL TEŞKİLÂTINA GENEL BİR BAKIŞ

YRD. DOÇ. DR. M. HÜDAİ ŞENTÜRK
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ FEN-EDEBİYAT FAKÜLTESİ / TÜRKİYE

1. OSMANLILARDAN ÖNCE HABERLEŞME TÂRİHİNE BİR BAKIŞ

Haberleşme (muhâbere) yani uzaktan iletişim, mesafeye ve coğrafi şartlara göre (meselâ: yüksek yerlerde ateş yakarak, dumanla, aynayı güneşe tutup yansıtarak, davul veya tamtamlarla, barut kullanarak, güvercinle, kervanlar veya yolcular vâsıtasıyla, atlı habercilerle vb.) yeni teknik ve usullerle zamanla gelişerek tarihin her devresinde olagelmıştır. Bunun yanında medeniyet ilerledikçe devletlerin merkezle idârî birimleri arasında ve diğer devletlerle muhâberâtını, ticârî kervanların nakliyatını,¹ orduların sevkîyatını ve insanların seyahatini emniyetle, serî ve kolayca temin bakımından ulaştırma şebekesinin, özellikle kara yollarının meydana geliş ve işleyiş, her devirde çok büyük önemi hâiz olmuştur. Bunun için müesseseler ve hizmet grupları teşkil edilmiş ve ana yollar üzerinde yolcuların, kervanların, habercilerin, orduların ihtiyaçlarını (iâşe, ibâte gibi) karşılamak üzere birtakım askerî, sosyal, ticârî ve hayrî tesisler (ribat, müsâfirhâne, han, kervansaray, derbent, menzil gibi) kurmak yoluna gidilmiştir.

Muhâbere, çeşitli usullerde bütün devletlerde cârî olduğu gibi, İslâm memleketlerinde de resmî olarak ilk defa Halîfe Hz. Ömer zamanında ihdâs olundu. Buna "el-berîd"² veya "neccâbe" denilirdi.³ "El-Berîd" kelimesi, posta ve postacı manasına geldiği gibi, posta menziline ve posta atlarına da bu ad verilmişti.⁴ Bu dönemde sâ'îlere Beytü'l-mâl'den devaler verilir; geçecekleri yerlerin askerî kumandanlarına ve idârecilerine emirler gönderilerek, şayet sâ'îler geri dönmeyecek olurlarsa Beytü'l-mâl nâmına devalerine el konulması; şayet devaler yorulmuş ise alınıp yerine hazineden başka deve verilmesi istenirdi.⁵

Hicrî 41 (M. 664) yılında Emevî Devleti'nin, mektûpların nakli için "Divân-ı Hatem" denilen bir posta teşkilâtı te'sîs ederek posta sürücüleri hakkında nizamnâmeler ve ka-ideler koyduğu bilinmektedir. Bütün resmî mektûplar bu dîvânda yazılıp mühürlenir ve sâ'îlere teslim edilerek gönderilirdi.⁶ Emevîler zamanında oldukça iyi teşkilâtlanmış olan muhâbere işleri, daha sonra Abbâsîler devrinde gevşemişti.⁷

Tarihte ilk olarak Moğolların "Tatar" (elçi) denilen serî haberciler vâsıtasıyla uyguladıkları öne sürülen muhâbere usulü, onların İslâm memleketlerini istilâ etmeleriyle, bilhassa Abbâsîler zamanında benimsenerek gittikçe yayılmıştır. Cengizîler'in (Moğollar) Irak'ı ve Anadolu'yu istilâ ettikten sonra kullandıkları ulaklar, ahâlînin hayvanlarından istifâde ederek kimin elinde ve nerede at, katır, deve bulurlarsa gereğinde zora başvurarak⁸ alıp giderlerdi.⁹

Abbâsî Devleti zamanında bir posta nezâreti teşkil edilmiş ve hatta bu devirde güvercinlerle de muhâbere usulü ihdâs olunmuştur.¹⁰ İslâm topraklarının İran, Suriye ve Mısır'a kadar genişlemesiyle devletin resmî işleri ve bürokrasi çoğaldı. Bunun yanında uzak yerlere gönderilecek mektûplar için, işlek yollar üzerinde muayyen noktalara menziller teşkil olunarak burarlarda katırlar beslenirdi. Abbâsîlerden sonra hükümet merkezinin emirlerini buraların vâlilerine ve idârecilerine, piyâde giden peykerle (sâ'îlerle) göndermek usulü uygulanmaya başladı.¹¹

Mısır fethedildikten sonra bilhassa Eyyûbî Sultânı Selâhadîn-i Eyyûbî zamanında posta teşkilâtı daha mütakâmil hâle getirildi ve muhtelif mahallerde posta merkezleri kuruldu.¹² Bu arada güvercin postaları büyük önem kazandı ve haçlı ordularının Akkâ'yı muhâsarası sırasında (1181-1191) muhâberâtta mü-



Amanos dağlarında mola vermiş bir kervan,
(W.H. Bartlett-T.Allom, 1843)

- Menzil
- Derbent

ANADOLU SELÇUKLU DÖNEMİ HANLARI
VE
POSTA-MENZİL-DERBENT TEŞKİLATLARI

Aysel Tükel YAVUZ*

Osman Turan'ın Selçuklu Kervansarayları¹ konulu araştırmasından ve dönemin yazılı kaynaklarından, kervansarayların ticari kullanımının yanı sıra, Anadolu'yu ziyaret eden yabancılara misafirhane, hapishane veya sığınak, ikinci derecede önemli bulunduğu zaman veya yol önemini kaybettiği zaman zaviye veya başka dini amaçlarla kullanıldığını öğreniyoruz². Elimizde mevcut dört han vakfiyesinden, özellikle büyük programlı ve zengin vakıfları olan Karatay Han'inkinden, böyle bir yapının kullanımı, mekânları, verdiği hizmetler ve hizmetlileri hakkında bilgileniyoruz. Bunların yanı sıra son otuz yılda yapılan araştırmalar birçok tanınmayan hanı tanıttığı gibi, bilinmeyen plan şemalarının varlığını da ortaya koymuştur³. Avlu ögesine dayalı plan tipolojisinin yeterli olmadığı anlaşılmış, mekânların işlevleri ve işlevlerin plan şeması ile ilişkisine dayalı bir plan tipolojisi geliştirilmiştir⁴. Bu çalışmalar sonucu bütün bir mekân gibi görünen barınak kısmının seki ve ahır şartlarına bölündüğü, genelde oda olarak tanımlanan birçok mekânın aslında çok farklı nitelikleri olduğu ve bu niteliklerin farklı işlevleri belirlediği anlaşılmaktadır⁵. Bir yanda kaynaklardan, bir yanda mevcut mekânların ayrıntılı incelenmesinden yola çıkarak yapılacak benzer çalışmalar şimdiye kadar belirlenen farklı işlevli mekânlar veya işlev vurgularına yenilerini katacaktır. Bu seminerde hanların işlevleri arasında kaydedilmemiş posta ve yol ağının emniyetine ilişkin işlevler konusunda bazı sorular sorulacak ve bu soruları belki de yanıtlayan bazı mimari veriler irdelenecektir.

Posta sisteminin geçmişi araştırıldığında arapça "berid" sözcüğünün latince posta hayvanı anlamına gelen "veredus"tan geldiği ve posta hayvanı, süvari postası, devlet postası, posta menzili, ve iki posta menzili arasındaki mesafe için kullanıldığı anlaşılmaktadır⁶. Sözcüğün kökeni, ilk islam fatihleri tarafından Suriye ve Mısır'da karşılaştıkları Bizans posta teşkilâtından alındığına işaret etmektedir. Posta sisteminin kökeni ise Ahamenidlere dayanıyor. I. Dara zamanında, hükümdarların emirle-

* Prof. Dr., ODTÜ Mimarlık Fakültesi

¹ O. Turan, "Selçuklu Kervansarayları. Selçuklular ve İslamiyet", İstanbul 1971. (*Belleten*, Sayı 39, 1946'dan tekrar basım) s. 93-116.

² A. Tükel (Yavuz), "Alara Han'ın Tanıtılması ve Değerlendirilmesi", *Belleten*, Cilt XXXIII, Sayı 132, Ankara, 1969, s. 431, dipnot 2-6.

³ Avluya dayanan tipoloji için bkz. K. Erdmann, *Das Anatolische Karavansaray Das 13. Jahrhundert*, Erster Teil, Verlag GEBR MANN, Berlin, 1961. Eşodaklı planlı hanlar için bkz. A. T. Yavuz, Alara Han'ın Tanıtılması..., s. 430-491, A. T. Yavuz, "Anadolu'da Eşodaklı Selçuklu Hanları", *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 2:2, Ankara, 1976, s. 187-206, R. H. Ünal, "Sevserek Hanı (Malatya-Pötürge) ve Yerhan (Erzincan-Refahiye) Hakkında Bir İnceleme", *I. Türkoloji Kongresi Tebliğleri* 1971, İstanbul 1979, s. 952-968, A. T. Yavuz, "Mirçinge Han ve Anadolu Selçuklu Dönemi Eşodaklı Kervansarayları Arasındaki Yeri", *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 11:1-2, Ankara, 1993, s. 41-55. İki sahnalı Hanlar için bkz. R. H. Ünal, "Deux Caravanserais Peu Connus de l'Époque Pre-Ottomane au Sud de Karaman (Konya). *Art and Archeological Research Papers*. No. 3, London, 1973, s. 59-69, R. H. Ünal, "Osmanlı Öncesi Devirden Yayınlanmamış Birkaç Han Üzerinde Bir İnceleme", *A. Ü. Araştırma Dergisi* Ankara, 1978, s. 453-483.

⁴ Eşodaklı plan tipinin varlığını 1969'da Alara Han ile ortaya koymuştum. İşlev ve mekân ilişkisine dayanan bir plan tipolojisini ise 1971 yılında I. Uluslararası Türkoloji Kongresi'nde sunmuştum. Bu tipolojinin gelişmiş şekli için bkz. A. T. Yavuz, "Anadolu Selçuklu Dönemi Kervansarayları Tipolojisi", *IV. Milli Selçuklu Kültür ve Medeniyeti Semineri Bildirileri*, 1994, Konya, 1995, s. 183-198.

⁵ A. T. Yavuz, "Anadolu Selçuklu Kervansaraylarında Mekân-İşlev İlişkisi İçinde Savunma ve Barınma", *IX. Vakıf Haftası Kitabı*, Ankara, 1992, s. 253-284.

⁶ F. Köprülü, "Berid" maddesi, *İslam Ansiklopedisi*, 2. Cilt, İstanbul, 1942, s. 541-549. "Berid" ve "barid" kaynaklarda nasıl yazılmışlarsa öyle kullanılmıştır.

20 Ocak 1997



Colin Heywood

163751

20 AĞU 2007

MADDE VE YERİNDEN
SOLDA BELLEZİ DOKÜMAN

Menzil

Writing Ottoman History

SOME TURKISH ARCHIVAL SOURCES FOR THE HISTORY OF THE
MENZILHANE NETWORK IN RUMELI DURING THE EIGHTEENTH
CENTURY (NOTES AND DOCUMENTS ON THE OTTOMAN ULAK, I) ¹

Documents and Interpretations

ABSTRACT

The history of the Ottoman **ulak** (state courier) and **menzilhane** (posting-station) system has not been studied hitherto on the basis of archival sources.

The purpose of these notes is to provide a short description of the surviving records of the **Mevkufat kalemi (menzil)** — the Bureau of Contributions in Kind (Posting-stations), i.e., the sub-bureau within the Ottoman financial administration which, in the eighteenth century, administered the menzilhane network in the **vilayets (beğlerbeğliks)** of Rumeli and Anadolu.

These records are mostly of the eighteenth century, and are preserved in Istanbul, for the most part in the **Başbakanlık Arşivi** (Archives of the Prime Minister's Office). A smaller number of registers and documents, some from as early as the fifteenth century, are also kept in the **Topkapı Saray Müzesi Arşivi** (Topkapı Palace Archive).

The **ulaklık**, or the official courier service of the Ottoman Empire, together with the network of **menzilhanes** (posting-stations) which was established on the most heavily-travelled routes of the Empire, remains a little-studied Ottoman institution of the classical period. J. H. Mordtmann,^{1a} the pioneer German Ottomanist, devoted to the ulak a masterly aside in one of his last articles,² in which he pointed out the antiquity of the institution and gathered together a score of contemporary western and Ottoman notices of it. He also published (from a mid-sixteenth century collection of **inşa**) the model text³ of an **ulak hükmü**, or imperial command for the requisition

IX

Some Turkish Archival Sources for the History of the
Menzilhane Network in Rumeli during the Eighteenth Century
(Notes and Documents on the Ottoman Ulak, I)
Boğaziçi Üniversitesi Dergisi.
Beşeri Bilimler-Humanities 4-5.
Istanbul, 1976-1977

39-54

Türkiye Binyüzer Vakfı İslâm Araştırmaları Merkezi Kütüphanesi	
Dem. No:	163751
Tas. No:	956-07 MEY-W

Hampshire 2002

Ashgate
VARIORUM

Colin Heywood

163751

Writing Ottoman History

Documents and Interpretations

- X The Ottoman *Menzilhane* and *Ulak* System
in Rumeli in the Eighteenth Century
Osman Okyar and Hatil Inalcık (ed.),
Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi (1071-1920).
Ankara, 1980

179-186

Türkiye Bıyânet Vâkfi İslâm Araştırmaları Merkezi Kütüphanesi	
Dem. No:	163751
Tas. No:	956-07 HEY-W

Hampshire 2002

Ashgate

VARIORUM

20 AĞU 2007

MADE YATIMLANMIŞTAN
SONRA ÇELEN DÜKÜMAN

X

Menzil

THE OTTOMAN MENZILHANE AND ULAK SYSTEM IN RUMELİ IN THE EIGHTEENTH CENTURY

In most of the great land-empires of Eurasia in the pre-modern period there existed as a vital arm of the state a sophisticated and highly-developed courier and posting-station network. Such *relais de poste* - the Roman *cursus publicus*; the Abbasid *band*; and the Çingizid *yam* (to name only three of the most typical of such institutions) - possessed many features in common, which derived not entirely from any real or imagined imitative faculty or from the direct transmission of institutional forms, but also from the universal limitations of time and geography, and of the physical endurance of horse and rider⁽¹⁾.

The functions of the classical courier network, as exemplified by the institutions mentioned above, were manifold: to link the court of the ruler with the provinces, and to provide a means for the rapid and secure transmission of administrative orders; to provide a channel for the receipt by the ruler and his advisers of provincial intelligence; to ensure the security of the frontiers of the state, and to keep close watch on external enemies and on the passage of privileged foreigners through the ruler's dominions.

These classical functions, together with other duties which were peculiar to it, were all to be found in the Ottoman equivalent of the *band* or the *yam*: that is to say, in the state courier (*ulak*) and posting-station (*menzilhâne*) network which radiated from the seat of government to the furthest provinces of the empire.

The *ulak* and *menzilhâne* system, like every other Ottoman institution, did not spring fully armed into the world from the forehead of Gazi Osman⁽²⁾. The *ulak*, of course, was employed from an early date by the state and we possess documents from the reign of Mehemmed II onwards which grant exemption from the onerous duty of providing horses for the courier service⁽³⁾. The extensive use of *ulaks* appears to have predated by at least a century the institution of *menzilhanes* along the major routes of the empire, a development of the middle years of the reign of Süleyman I and of the latter part of the sixteenth century⁽⁴⁾. Thus the institution as a whole evolved slowly and in a piecemeal way during the formative centuries of the empire's existence, not to reach its final bureaucratic and institutional apotheosis until the first decades of the eighteenth century.

(Anonymous). *Anglo Culture*.

<http://www.literarcynet.org/lp/hperspectives/anglocult.html>. October 27, 2008.

BARONE, Michael. (2008). "The Essence of Italian Culture and the Challenge of the Global Age." http://www.crvp.org/book/Series04/IV-5/chapter_vi.htm. 24 October, 2008.

BARTH, Fredrick. (1969). *Ethnic Groups and Boundaries*. Barth: Little Brown Company.

BRASS, Paul R. (1991). *Ethnicity and Nationalism: Theory and Comparison*. London: Sage Publications.

COHEN, Ronald (1983). "Ethnicity: Problem and Focus in Anthropolgy." *Annual Review of Anthropology*. Ed. Siegel B.

D'INNOCENZO, Michael and Josef P. Riserfman, eds. (1992). *Immigration and Ethnicity: American Society: "Melting Pot" or "Salad Bowl?"* London: Greenwood Press.

"Ellis Island." <http://www.ellisland.org/>. November 02, 2008.

EPSTEIN, A. L. (1978). *Ethos and Identity: Three Studies in Ethnçity*. Chicago: Aldine Publishing Company.

HADDAD, Yvonne Yazbeck and Adair T. Lummis. (1987). *Islamic Values in the United States: A Comparative Study*. Oxford: Oxford University Press.

HILL, Robert F. and Howard F. Stein. (1977). *The Ethnic Imperative: Examining White Ethnic Movement*. London: The Pennsylvania University Press.

JIOBU, Masao Robert. (1990). *Ethnicity and Inequality*. State University of New York Press.

KALLEN, Horace M. (1975). *Democracy versus the Melting-Pot*. De Kalb: Northern Illinois University.

LEGGON, Cheryl B. (1979). "Theoretical on Race and Ethnic Relations. A Socio-Historical Approach." *Research in Race and Ethnic Relations*. Vol. I. Greenwich, Conn, JAI Press.

SMİTH A. (1981). *The Ethnic Revival*. Cambridge: Cambridge University Press.

STRADLEY, Linda (2004). "History of English Afternoon Tea." <http://whatscookingamerica.net/History/HighTeaHistory.htm>. 24 October, 2008.

ZANDEN, James and W. Vander. (1983). *American Minority Relations*. 4th ed. New York: The Ranold Press.

XVIII. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA OSMANLI MENZİL TEŞKİLATI VE KARAHİSAR-I SAHİB MENZİLLERİ

Osmanlı Postal Establishment in the Second Half of the 18th Century and Post-offices in Karahisar-ı Sahib

Mehmet GÜNEŞ*

ÖZET

Osmanlı Devletinde, merkezi yönetimin tesis edilmesi anlayışının bir neticesi olarak, divandan çıkan emirlerin zamanında taşraya ulaştırılması son derece önemli bir husus idi. Bu sebeple emir ve fermanların vaktinde istenilen yerlere ulaştırılabilmesi için ana yollar üzerinde bulunan yerleşim yerlerinde belirli aralıklarla "menzilhane" adı ile konaklama mahalleri tesis edilmişti. Bugün olduğu gibi Osmanlı Devleti zamanında da önemli bir güzergah üzerinde yer alan Afyonkarahisar, üç önemli ana kola taksim edilmiş olan Anadolu yol ağının sağ cenahında, devletin mühim meselelerle ilgili haberleşmesini sağlayan ulakların ve ayrıca hacıların devamlı olarak kullandıkları bir güzergah üzerinde yer almaktaydı. Bu önemli güzergah üzerinde Karahisar-ı Sahib sancağı dahil ve mücavirinde bulunan üç faal menzilhane (Hüsrev Paşa Hanı Menzili, Bolvadin Menzili ve İshaklı Menzili) XVIII. yüzyılın ikinci yarısı itibarıyla bu çalışmamızın konusunu teşkil etmektedir. Çalışmada, arşiv vesikalarından istifade edilerek, bahsedilen dönemde Karahisar-ı Sahib menzilleri ve menzilcileri hakkında bilgi verilmeye çalışılmış, bu bağlamda belgelerin müsaade ettiği oranda adı geçen menzillerin kapasite ve faaliyetleri hakkında fikir verebilecek rakamsal veriler tablolar halinde takdim edilerek değerlendirilmeye gidilmiştir. Çalışma, daha önce müstakil olarak incelenmemiş olan Afyonkarahisar menzilhaneleriyle ilgili yeni bilgiler sunmayı ve bu meyanda konuyla ilgili bölgesel çalışmalara yeni bir tanesini daha eklemeyi amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Menzil, menzilhane, menzilci, Karahisar-ı Sahib, Hüsrev Paşa Hanı Menzili, Bolvadin Menzili, İshaklı Menzili.

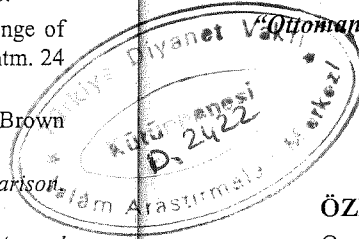
ABSTRACT

As a result of centralization of the administration become very important in order to convey the commands of the Sultans. Therefore the

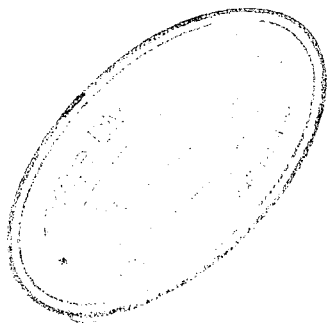
* Yrd. Doç. Dr. Afyon Kocatepe Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi. mgunes@aku.edu.tr

08 EYLÜL 2009

MADDE İZLENİMLERİNDEN
SONRA GELEN DOKÜMAN



130969
-Menzil

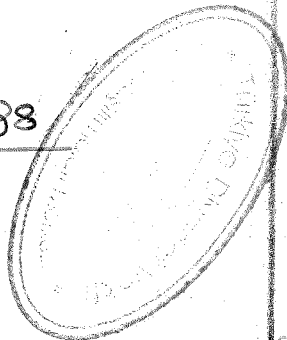
TWO FIRMANNS OF MUŞTAFA II ON THE REORGANISATION
OF THE OTTOMAN COURIER SYSTEM (1108/1696)(DOCUMENTS FROM THE THESSALONIKI CADI *SICILLS*)COLIN HEYWOOD*
(Wendover)

The present article publishes text and translation of two firmans of Muştafâ II, dated 1108 (1696), taken from copies in the *cadi registers (sicill)* of Thessaloniki, regulating the reform of the Ottoman state courier and post-station (*ulağ/menzilhâne*) network with regard to the Rumelian *şol kol* (Via Egnatia). The firman texts are designed to be studied in conjunction with the commentary in the author's study of the Rumelian *şol kol* in E. Zachariadou, *The Via Egnatia under Ottoman Rule (1380–1699)* (Rethymnon 1996), pp. 129–144.

Key words: Ottoman Empire, economic and social history, 1453–1699; Rumeli, history and historical geography; the Ottoman *ulağ* (courier) system, history; Via Egnatia, history (1380–1699); Ottoman paleography and diplomatics.

In 1977, when I was engaged in collecting material preserved in the Turkish state archives for a study of the rise and development of the Ottoman *ulağ* or state courier and post-station network, it soon became evident that the plethora of archival material on the subject for the eighteenth century, when compared to its scarcity for earlier periods, was due to no random process of fortuitous survival or archival accessibility. In two preliminary contributions to the subject, both of which were written in Istanbul when my research was in its early stages, I was able to establish that this proliferation of the records of the *ulağ* system reflected a thoroughgoing reorganisation of the administrative and financial bases of the system, at both central and provincial levels, which had been undertaken by the Ottoman authorities during the first decade of the twelfth/last decade of the seventeenth century, particularly in the years A.H. 1103 (September 1691–1692) and 1108 (July 1696–1697). It became clear also that this reorganisation had transformed the state courier system in a way which would determine its characteristics as an operating system throughout the twelfth and early to mid-thirteenth/eighteenth and early nineteenth centuries, down to the intro-

* Colin Heywood, Department of History, School of Oriental & African Studies, University of London, Thornhaugh Street, Russell Sq., London WC1H 0XG, United Kingdom, e-mail: dragomanate@aol.com



Milka Zdraveva (Skopje)

THE MENZIL SERVICE IN MACEDONIA, PARTICULARLY AROUND BITOLJ, IN THE PERIOD OF TURKISH DOMINATION

The necessity of contact was born with man. At first, news travelled by word of mouth then, with the invention of letters, news travelled in written form. Word-of-mouth news continued to exist with the illiterate even in quite recent times in many places, including Macedonia.

The oldest postal institutions in Macedonia were Roman, later taken on by Byzantium. The routes that were used included *Via Egnatia* and its branches that connected Heraclea Lyncestis, Stobi, Stip and further on Sardica (Sofia), Ulpiana (Lipljan) and Niš and, depending on the road and the time, transportation was either by cart or by foot¹.

We do not know how the postal service was organised at the time of Samouil and his successors or in the period of Byzantine domination. During the Serbian rule in Macedonia, messages from the ruler were carried by special *poklisar* and a sort of "monastery post" was also used. Generally speaking, according to the principles of feudal rent in kind, the subjects of the state were also obliged to serve as couriers. This is confirmed by a charter granted to the St. George monastery near Skopje, whereby its tax-payers were exempt from the *glasa nositi* tax (to relay news) because the tax in question could in some way hinder the farming of the monastery's lands. According to Stephen Dushan's law, when passing through the Serbian state foreign couriers had the right to accommodation, escort and safety on the roads².

Until 1453, when Constantinople was conquered by the Ottoman Turks, Byzantium maintained a courier network that linked it to Central and Western Europe. Although the religious antagonism after 1453 put an end to all ties between Constantinople and Europe, economic interest made the Italian cities and Ragusa maintain a courier system that reached Constantinople. After the capitulations were signed in the 16th century, France also began to maintain its own regular contact by courier with Constantinople, having used the Venetian – and respectively Ragusan – posts before that. In the middle of the 16th century Austria also appointed its own *dragoman* (interpreter) with the Sublime Porte, although the concrete opportunities for transporting post

¹ Gulan, N. V. Glasničke veze i pošte na području Makedonije u prošlosti. PTT Arhiv, 7. Beograd, 1961, 8–12.

² Ibidem, 13–15.

between Austria and Turkey were stipulated by the peace treaties of the 18th century. Before that, Austria used the courier network of Ragusa³.

After the Ottoman state had conquered Macedonia, postal services had to be organised by the Sublime Porte. At first, there was a system of express messengers who carried the important orders of the Sultan. Later, the government employed some one hundred couriers, dubbed with the Turkish names of *tartar* or *ulak*, who at first carried messages from Constantinople to the provinces when the need arose and later did this regularly once a month or every fortnight⁴. There were news couriers (*tartars*) in the administrative units of *sancak*, *kaza* and *nahiye* who carried orders to the respective territorial administrative units. For example, the Bitolj post maintained the services to Prilep, Lerin, Kičevo, Ohrida and Korçë⁵.

According to the Austrian envoy to Constantinople Ungnad (1573–1578), the Turkish *tartars* had the right – in case of need – to take the horse of anyone they met on the road and to ride it for several miles. The horse's owner had to run after them and take his animal back⁶. As people employed by the supreme authorities, the *tartars* enjoyed considerable rights. Everyone was obliged to move out of their way. They were accompanied by *sürücü* (people who led the horses) and *seyis* (stablemen) who cleared the way, and sometimes even by janissaries. The *sürücü* and *seyis* accompanied them to the first post station, after which they would return. By the way, the job of a *tartar* was not at all easy. They had to carry the messages regardless of the time and the weather. A case in point is the *tartar* Colak Cizmić, from Kruševo, who lost his fingers from frostbite in the line of duty and thus acquired the nickname "čolak"⁷.

In addition to the *tartars* who carried messages on horseback, there were also the so-called *sahis*, who carried messages on foot and at shorter distances. They wore special clothes, carried bells (an element borrowed from China), as well as bands below the left knee, and were regarded with respect even by the outlaw *haidouks*⁸.

The *tartars* and *sahis* carried messages of the authorities. Private messages – quite rare in the first centuries following the conquest – were relayed by travellers or private *sahis*. Later, with the opening of the official post houses, enterprising people and money-changers organised the transport of private messages, travelling with their writing kit from one place to another and receiving payment as they asked⁹.

At the end of the 16th and the beginning of the 17th century *menzilhane* – post stations – were organised in Turkey, where the *tartars* changed horses and received food. These were also the stations where the *sürücü* and the *seyis* were replaced. What documents have survived on this matter do not tell us whether the *menzilhane* in Macedonia were the old Roman – respectively

³ Sokol, V. Kurirski saobraćaj preko Balkana u XVI vijeku. PTT Arhiv, 5. Beograd, 1960, p. 45, 52, 62; idem. Kurirske veze preko Balkana u XVII, XVIII i XIX vijeku. PTT Arhiv, 7. Beograd, 1961, p. 77, 78.

⁴ Gulan, N. V. Op. cit., p. 22.

⁵ Турски документи за македонската историја 1818–1827.4. Превод, редакција и коментар Панта Цамбазовски. Скопје, 1957, 110–111.

⁶ Sokol, V. Ivan Rajnhard Valvasor – prvi kroničar i historičar pošta kod nas. PTT Arhiv, 1. Beograd, 1958, p. 23.

⁷ Креševljaković, H. Hanovi i karavanseraji u Bosni i Hercegovini. Sarajevo, 1957, p. 125.

⁸ Ковачевиќ, М. Весници и пошта кроз векове. Београд, 1938, 48–50.

⁹ Gulan, N. V. Op. cit., p. 18.

OSMANLI ULAK-MENZİLHÂNE SİSTEMİ ÇERÇEVESİNDE TOKAT MENZİLHÂNESİ (1690-1840)

Ali Açikel*

Özet

Bu makalede Osmanlı ulak-menzilhâne sistemi çerçevesinde 1690-1840 yılları arasında Tokat menzilhânesi, Tokat Şer'iyye Sicilleri ve arşiv malzemesine dayalı olarak ele alınmıştır. İlk olarak, Tokat menzilhânesinin Anadolu anayol güzergahları üzerindeki konumu tespit edilmiştir. İkinci olarak, Osmanlı Ulak-menzilhane sisteminde, değişen şartlar ve zamanla ortaya çıkan aksaklıklar nedeniyle gerçekleştirilen önemli düzenlemeler ve bunların Tokat menzilhânesine yansımaları incelenmiştir. Üçüncü olarak, menzilhânelerin genel işleyiş ve denetim kuralları çerçevesinde Tokat menzilhânesinin durumu ve görevlileri hakkında bilgi verilmiştir. Dördüncü ve son olarak, Tokat menzilhânesinin masraflarının hangi kaynaklardan karşılandığı ve menzilhane nizamının bozulma nedenleri değerlendirilmiştir. İnceleme, menzilhanelere dair az sayıdaki bölgesel çalışmalara yeni bir halka ekleyerek Osmanlı ulak-menzilhane teşkilatı hakkında genel nitelikli çalışmalarda görülen genellemeleri ve kapalı kısımları azaltmayı amaçlamaktadır.

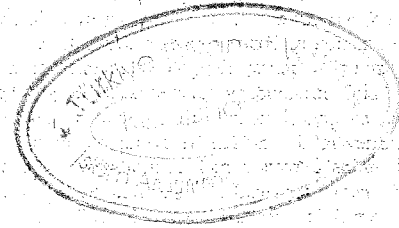
Anahtar kelimeler: Tokat, ulak, menzilhane, menzilci, şer'iyye sicili

Abstract

In this article, the menzilhane of Tokat during the period of 1690-1840 have been taken up based on archival materials and records in court registers. Firstly, the place on the main road network in Anatolia of the menzilhane of Tokat has been shown. Secondly, the regulations realized on the Ottoman ulak and menzilhane system because of changing conditions and appearing difficulties in time and their reflections upon the menzilhane of Tokat have been examined. Thirdly, it has been given information on the situation and personnel of the menzilhane of Tokat in the framework of the general rules of processing and inspecting of menzilhânes. Fourthly and lastly, it has been evaluated with which sources the expenditures of the menzilhane of Tokat were met, and the reasons of being spoiled of the menzilhâne system. The study aims to add a new article to a few of regional works on the menzilhânes and to decrease the generalisations and uncertain points seen in general works on the Ottoman ulak and menzilhane institution.

Key words: Tokat, messenger, menzilhane, menzil administrator, court register

* Dr., Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Elemanı. E-mail: acikel@gop.edu.tr.



D 372

THE VIA EGNATIA IN THE OTTOMAN PERIOD:
THE MENZİLHĀNES OF THE ŞOL KOL
IN THE LATE 17th/EARLY 18th CENTURY*

Colin HEYWOOD

Edited by Elizabeth Zachariadou
THE VIA EGNATIA UNDER OTTOMAN
RULE (1380-1699)
CRETE 1996, s. 129-144.
DN: 54868



16 EYLÜL 1998

I
The present paper is based on the exploitation of a limited number of contemporary Turkish archival sources directly from the operation of the Ottoman courier and communications network along the *şol kol*—equated for our purposes with the historical Via Egnatia— for a relatively limited period, principally in the late 17th/early 18th century. It takes little account of the Ottoman system as it existed before the late 17th-century reforms, nor does it draw on the extensive if scattered references in contemporary secondary literature. Neither will this paper have much to say on the antecedents of the Ottoman system in the Roman / Byzantine Via Egnatia, or on the important but virtually unstudied interface between archival source and archaeology in the context of the Ottoman road network and its supporting institutions, especially of the *menzilhānes* (post-stations), in that section of the system which concerns us. The present paper, therefore, has a strictly limited purpose. It is to describe and analyse the Ottoman *ulağ/menzilhāne* system of the so-called *şol kol*, the “[route of the] left arm/wing” or the “left branch [of the system]”, as it may be rendered,¹ in the later 17th/early 18th century, insofar as its

* The paper here published is a slightly reworked version of a text delivered at the Via Egnatia Symposium, which at short notice I was prevented from attending. My grateful thanks are due to my friend and colleague Dr. Rhoads Murphey, Jr., for his assistance on that occasion and for reading the paper in my absence.

1. The apparently dualistic, oppositional sense of the primary meanings of the term *kol* (“arm”, “wing” [scil. of a military force]) appears not to inhibit its secondary meaning (“branch”, “subdivision”; cf. SIR J.W. REDHOUSE, *A Turkish and English Lexicon*, (Constantinople 1921), s.v., as applied to the triplicative divisions (*şag̃; orta; şol*)—what Redhouse (*loc. cit.*) terms the “divarications”— of the Ottoman route network in both Rumeli and Anatolia. *Kol* in fact also possesses an old-established medial sense. Redhouse cites the term *orta kol* in both its geographical and military senses (“the main body of an army”; cf. further the rich documentation of the term in SIR G. CLAUSON, *An Etymological Dictionary of Pre-Thirteenth Century Turkish*, (Oxford 1972) p. 614-615: = *qalb-i laşkar*, “the main body of an army which is the commander-in-chief’s battle headquarters” (<18th cent. *Çağatay* usage).

mın icrayı uzun zaman elinde tutabilmesi zordu. Hamza Hâmid Paşa sadaretinden sonra da değişik yerlerde görevler alarak hizmetine devam etti. Adı hiç bir rüşvet ve suiistimal dedikodusuna karışmadığı için sadaretinden sonra da yeni bir makama kolayca tayin olunmuştur.

Manzil

Tarih Enstitüsü Dergisi (Prof. Dr. Münir Aktepeye

Armağanı, s. 15, 1997 İstanbul, s.

OSMANLI YOL SİSTEMİNE DÂİR

İsmet Miroğlu*

İstanbul, Osmanlı yol sisteminin başlangıç noktasını yani merkezini teşkil etmiştir. Anadolu, Suriye, Mısır, Arabistan, Rumeli ve diğer Balkan memleketlerine giden yolların başlangıç yerini İstanbul teşkil etmekte idi. Yollar İstanbul'dan Anadolu ve Rumeli'ye üçer kol halinde yayılmakta idi; sağ kol, orta kol, sol kol.

Anadolu'nun yol ayrımları buna göre Anadolu'nun sağ kolu, Anadolu'nun orta kolu, Anadolu'nun sol kolu diye belirtilmiştir¹.

a — Anadolu'nun sağ kolu : İstanbul'dan (Üsküdar) başlamakta Eskişehir, Akşehir, Konya, Adana, Antakya şehirlerine uğrayarak Haleb'e ulaşmaktadır².

b — Anadolu'nun orta kolu : İstanbul'dan (Üsküdar) başlamakta Gebze, İznik, Sapanca³, Geyve, Hendek, Ayaş, Düzce, Bolu, Hacı Hamza⁴, Merzifon, Amasya, Turhal, Tokat, Sivas, Hasan Çelebi, Malatya, Harput yolu ile Diyarbekir'e ulaşmaktadır⁵.

* Prof. Dr., İ. Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü öğretim üyesi.

1 Başbakanlık Arşivi, *Maliye defterleri* tasnifi, nu. 4108, 1053 Hicri tarihli *Anadolu Menzül Defteri*; *Maliye defterleri* tasnifi, nu. 18357, 1139 Hicri tarihli *Anadolu Menzilleri Ahkâm Defteri*.

2 Antakya'dan bir yol Şam'a ayrılırdı; Şam'dan ise bir kol Mekke'ye, bir diğeri de Kudüs'e olmak üzere iki yol ayrılırdı.

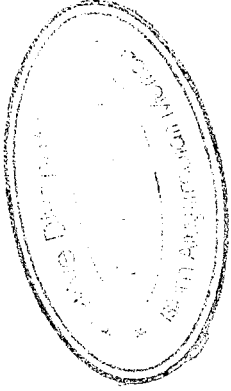
3 Sapanca'dan bir tâli yol sağ kol'a ulaşmakta idi.

4 Gerek orta ve gerekse sol kolun geçtiği çok önemli bir derbend yeri olan Hacı Hamza kasabası için bk. Salih Pisil, *Hacı Hamza Kasabası'nın Tarihi Hakkında Bir Araştırma*, İstanbul 1968, Edebiyat Fakültesi Tarih mezuniyet tezi.

5 Diyarbekir'den devam eden yol Şeyh Zoli, Mardin, Nusaybin, Toprak-kale, Musul'a ulaştıktan sonra Bağdad'a kadar uzanmakta ve orada sona ermektedir.

09 AGUSTOS 1997

5.241-252



HATTAT ŞEYH HAMDULLAH VE SULTAN II. MAHMUD'UN OK MENZİLLERİ ✓

M. ATIF KAHRAMAN
OSMANLI SPOR TARİHİ YAZARI / TÜRKİYE

Hamdullah bin Şeyh (Şeyhoğlu Hamdullah) Amasyalıdır. Güzel yazı (hat) yazmayı, ok atmayı, yüzmeyi, ok ve yay yapmayı Amasya'daki öğretmenlerden öğrenmiştir. O yıllarda (1453-11 Mayıs 1481) Amasya'da sancak beyliği yapmış olan Şehzâde Bayezid'in beğenisini kazanmıştır. Sultan Bayezid, 1481 yılında padişah olduktan bir süre sonra Şeyh Hamdullah İstanbul'da ölmüş ve Karacaahmed Mezarlığı'na gömülmüştür.

Şeyh Hamdullah'ın babası Sühreverdi Tarikatı'nın Şeyhlerinden Mustafa Dede'dir. O nedenle Hamdullah'a "Şeyhoğlu, İbnü'l Şeyh" denilmiştir. Mustafa Dede, Amasya'nın Ezine bucağına bağlı Kürtler-Kayı Köyü'ndendir. Hamdullah ilk yazı öğrenimine bu köyde başlamıştır.

Bu köyün halkı, Türkistan'da yaşarken Harezmsaş Devleti'nin yıkılışından (M.1219) sonra Anadolu'ya kaçan Celâlettin Harezmsaş ile Baba İlyas Horasani (d.? - ö.1259) emrinde Anadolu'ya göç ederek Amasya, Malatya, Sivas yörelerine yerleşen Türkmenlerden oluşur. Halen Amasya'ya bağlı Moramul (Bağlarüstü), Efte, Yenipazar, Ulusu, Yenice, Sevincer... halkı bu Türkmenlerdendir. Bu Türkmenlerden Ahmed Yesevi Hazretlerinin halifesi Baba İlyas Horasani'nin (d.?-1259) oğulları Şemsettin Mahmud, Muizzedin Ali, Ziyaeddin Mesud ve Muhliseddin Musa, ün yapmış kişilerdir.¹

Yine bu Türkmenlerden Aşık Paşa, (1271-ö.4 Ekim 1332) onun da torunu Şeyh Yahya'nın oğlu Aşık Paşazâde lâkabıyla ün yapmış olan Ahmed Aşiki'dir. (d.1400-ö.1484'ten sonra)²

Şeyh Hamdullah'ın, Türkmenistan'dan gelen özbeöz bir Türk olduğu gerçektir. Ancak Hamdullah'ın ataları gibi Aşık Paşazâde

Ahmed Aşiki'nin de ataları Baba İlyas Horasani ile birlikte Amasya'ya geldikleri ve aynı yıllarda yaşadıkları halde, Ahmed Aşiki bu ünlü hemşehrîsi Hamdullah'dan hiç bahsetmemiştir. Bunun tek nedeni, muhtemelen Hamdullah'ın İstanbul'a Ahmed Aşiki öldükten sonra gelmiş olmasıdır.

Şeyh Hamdullah, yeni bir stil yaratan büyük bir sanatkar, aynı zamanda bir sporcudur. Bu yazıda onun ok atıcılığını anlatmaya çalışacağız.

Hamdullah Efendi İstanbul'a gelmeden önce Amasya'da bulunurken yazıda ün yapınca "Şeyh-oğlu" lâkabıyla tanınmıştır. İstanbul'a gelip Ok Meydanı'nda menzil atıp taş dikince ve atıcılara şeyh olunca "Şeyh Hamdullah" diye anılmaya başlanmıştır. Hasan Çelebi o nedenle, Hamdullah Efendi'nin adını "Şeyh-zâde" (yk. 20b, 79a), "Hamdullah bin Şeyh" (yk. 20b), "Şeyh" (20b), "Şeyh Efendi" (20b, 27a, 27b, 28a, 79a), "Şeyh Hazretleri" (27b) şeklinde yazmıştır.

Atıcıların, "Şeyh" bilip bu lâkap ile anmalarına karşılık hat sanatıyla ilgili konularda ve saray belgelerinde yine "Hamdullah bin Şeyh katib..." şeklinde yazılıdır. Bu belgelere göre 17 Ocak 1504 (29 Receb 909) günü kendi el yazısı ile yazdığı Kur'an-ı Kerim'i padişaha sunmuş ve kendisine 7000 akçe ile "cübbe an murabba'bâ-çuka" giysi olarak verilmiştir. Bu miktar akçe o zamanki bir yeniçeri neferinin yedi senelik maaşı ve bir medrese öğretmenin (müdürrisi) gündeliğinin de 30-80 akçe olduğu, yine aynı yılın 20 Nisan 1504 günü (5 Zilkade 909) ünlü donanma reisi Kemal Reis'e 5000 akçe verildiği düşünülürse Sultan II. Bayezid'in Şeyh Hamdullah'a ne ölçüde bir değer verdiği anlaşılır.³

Bu sözümüzün gerçek kanıtı Hamdullah'ın Ok Meydanı'ndaki



Şeyh Hamdullah Abidesi

BOĞAZIÇI ÜNİVERSİTESİ

DERGİSİ

Beşeri Bilimler — Humanities

İstanbul

Vols. 4-5 — 1976-1977

SOME TURKISH ARCHIVAL SOURCES FOR THE HISTORY OF THE MENZILHANE NETWORK IN RUMELI DURING THE EIGHTEENTH CENTURY (NOTES AND DOCUMENTS ON THE OTTOMAN ULAK, I)

C. J. Heywood^{a, 1}

ABSTRACT

The history of the Ottoman *ulak* (state courier) and *menzilhane* (posting-station) system has not been studied hitherto on the basis of archival sources.

The purpose of these notes is to provide a short description of the surviving records of the *Mevkufat kalemi (menzil)* — the Bureau of Contributions in Kind (Posting-stations), i.e., the sub-bureau within the Ottoman financial administration which, in the eighteenth century, administered the *menzilhane* network in the *vilayets (beğlerbeğlik)* of Rumeli and Anadolu.

These records are mostly of the eighteenth century, and are preserved in Istanbul, for the most part in the *Başbakanlık Arşivi* (Archives of the Prime Minister's Office). A smaller number of registers and documents, some from as early as the fifteenth century, are also kept in the *Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi* (Topkapı Palace Archive).

The *ulaklık*, or the official courier service of the Ottoman Empire, together with the network of *menzilhanes* (posting-stations) which was established on the most heavily-travelled routes of the Empire, remains a little-studied Ottoman institution of the classical period. J. H. Mordtmann,^{1a} the pioneer German Ottomanist, devoted to the *ulak* a masterly aside in one of his last articles,² in which he pointed out the antiquity of the institution and gathered together a score of contemporary western and Ottoman notices of it. He also published (from a mid-sixteenth century collection of *inşa*) the model text³ of an *ulak hükmü*, or imperial command for the requisition

^a Dr., Department of History, School of Oriental and African Studies, University of London.

ÖZLEKİM 1998



130 HAZİRAN 1993

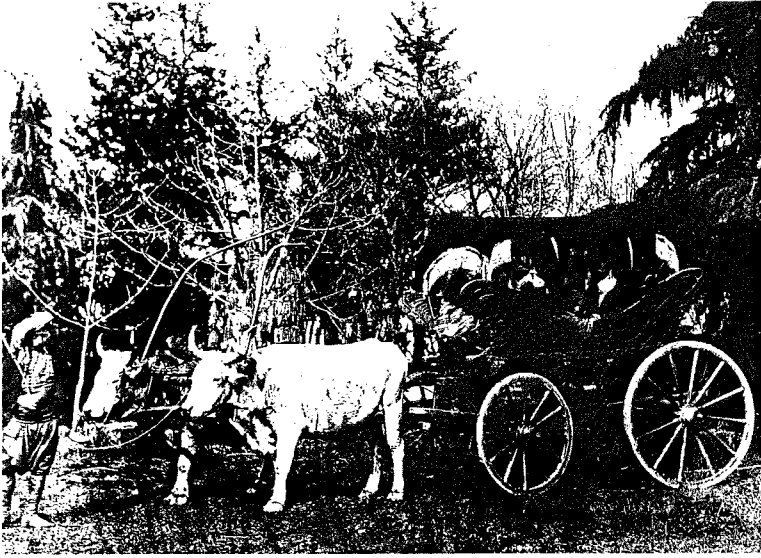
POSTA TEŞKİLÂTI KURULMADAN ÖNCE
OSMANLI İMPARATORLUĞUNDA
“MENZİLHÂNE VE KİRACIBAŞILIK”

MUSA ÇADIRCI

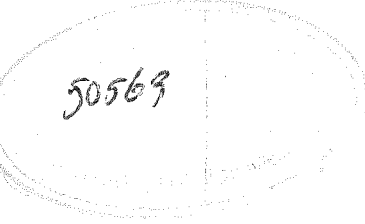
Bilindiği gibi çok geniş bir alana yayılmış bulunan Osmanlı İmparatorluğunda merkezle yönetim birimleri arasında haberleşmeyi sağlamak önem taşımaktaydı. Postane teşkilâtının kuruluşuna kadar geçen dönemde, devlet işleriyle ilgili haberleşmenin nasıl yapıldığını etraflıca bilemiyoruz. Umumî tarihlerde, kroniklerde konu ile ilgili dağınık bilgiler olmasına karşın, günümüze kadar doğrudan doğruya bu sorunu konu edinen bilimsel bir araştırma yapılmış değildir. Fakat arşivlerimizde sorunu aydınlatacak bir hayli bilgi ve belge bulunmaktadır. Biz gerek doktora çalışmalarımız sırasında ve gerekse daha sonra yaptığımız incelemelerde bu konu ile ilgili belgelerin bir kısmını görme olanağını bulduk. Ancak, biraz önce de dokunduğumuz gibi İmparatorluğun kuruluşundan üzerinde çalıştığımız yakınçağ başlarına kadar geçen dönem hakkında elimizde yapılmış bir araştırmanın olmayışı, meselenin geçmişi üzerinde durmamıza olanak vermedi.

Osmanlı İmparatorluğunda merkezî hükümetin ve padişahın buyruklarını zamanında ilgililere yetiştirmek büyük bir sorundu. Hazine gelirlerinin büyük bir kısmını oluşturan vergilerin vaktinde toplanması, asker sevki ve benzeri bütün sorunların çözümü, çoğu kez merkezden gönderilen emirlerle yaptırılmaktaydı. İşte bu emir ve fermanların istenilen yere zamanında ulaştırılması için ana yolların geçtiği şehir ve kasabalarda uygun aralıklarla “Menzilhane” denilen durak evleri yapılmıştı. İmparatorlukta 16. yüzyıldan beri bu durak evlerinin var olduğu bilinmekle beraber, hiç şüphesiz daha önceleri de böylesi ulaşım merkezleri bulunmaktaydı. Menzilhaneler ilk kurulduklarında yönetim biçimleri ne idi, kesinlikle bilemiyoruz. Osmanlı İmparatorluğunda Derbent teşkilâtı üzerinde çok yararlı bir araştırma yapmış olan merhum Prof. Dr. Cengiz Orhunlu, menzil teşkilâtının 16. yüzyılda Sadrazam Lütfü Paşa tarafından ulak hükmü yerine ihdas edilmiş olduğunu belirtmektedir. Ancak fazla bilgi vermeden Çağatay Uluçay’ın 18. ve

Edit. E. İhsanoğlu, M. Kocarı, Çağın, Yakalayan Osmanlı,
1995 İstanbul.



Koçu Arabası (IRCICA Fotoğraf Arşivi, Yıldız Albümleri)



KLASİK DÖNEMDE OSMANLILARDA HABERLEŞME VE YOL SİSTEMİ

Yusuf Halaçoğlu

Tarihin her devresinde, gerek ekonomik gerekse sosyal ve askerî bakımdan yollar hep birinci derecede önemi haiz olmuştur. Zira orduların bir yerden bir yere sevki, merkezle diğer idarî birimler arasında muhaberenin temini ve nihayet kervanlarla ticarî emtianın nakli keyfiyeti, en eski dönemlerden yakın devre kadar devletler için hayatî önem taşımıştır. Özellikle haberleşmede, haberin çabuk ve seri şekilde yerine ulaştırılması düşüncesi, insanları yeni muhabere usûlleri geliştirmeye itmiştir. Nitekim başlangıçtan itibaren ateş kulleleri ve koşucular vasıtasıyla bu ihtiyaç karşılandığı gibi, güvercinler ve haberci atlılar da kullanılmıştır. Ancak bu usûllerden genellikle haberleşmede olduğu kadar orduların sevki ve ticarî malların naklinde de ihtiyacı karşılaması açısından karayolunun tercih edildiği görülmektedir. Bu bakımdan Osmanlılar'da olduğu gibi, onlardan önce hüküm sürmüş veya onunla çağdaş olan Türk ve İslâm devletlerinde söz konusu gayelere hizmet için memleketin dört bir tarafına ulaşan yol şebekesi vücuda getirilmiş ve haberleşmeyi sağlayabilmek gayesiyle de bir teşkilât kurulmuştur. Osmanlılar'da "Menzil" olarak adlandırılan bu teşkilât, Emevî, Abbasi ve Mısır Memlûk Devletlerinde "Berid", Moğollar ve İlhanlılarda "Yam", Safevîlerde "Çaparhane" gibi isimler altında zikredilmektedir¹.

Osmanlı İmparatorluğu'nda bütün iktisadî faaliyet, yolların geçtiği yerler ile bu yolların vardığı liman ve şehirlerde toplanmıştır. Her devirde münakalenin lâyıkıyla gelişmesi ve işlemesi için, yolların emniyetinin sağlanması gerekmiştir. Bunun için büyük kervan ve ticaret yolları üzerinde, dağ ve geçit mahallerinde, tüccar ve yolcuları, kervanları barındıran hanlar yapılmış, ayrıca Ortaçağ Türk-İslâm devletlerinde görüldüğü üzere² "Ribat" tarzında ve bir karakol



XIX. Yüzyılda Boğaziçi'nde Pazar Kayığı (J.Brindesi, baskı gravür)
(Boğaziçi ve Saltanat Kayıkları, Haz. Hayatî Tezel, M. Erem Çalikoğlu,
Cem Yayınevi İstanbul 1983, s. 82).

¹ Geniş bilgi için bk. Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Menzil Teşkilâtı ve Yol Sistemi*, İstanbul 1982 (Basılmamış doçentlik tezi).

² Bunun için bk. A. Mez., "Orta Zaman Türk-İslâm Dünyasında Karayolları", çev., Cemal Köprülü, *Ülkü Halkevleri Dergisi*, S. 10, Ankara 1937, s. 25-26.

XVIII. YÜZYILDA MENZİLHANE SORUNU**

Doç. Dr. Yücel ÖZKAYA

Osmanlı İmparatorluğunda posta teşkilatının önemli dallarından biri de menzilhanelerdir. Menzilhaneler ya da menziller, Osmanlı İmparatorluğu hudutları içinde haberleşmeyi sağlayan ulakların uğradıkları konak yerleridir. Ulaklar, gelmiş oldukları menzilhanelerde ya da menzil denilen konak yerlerinde dinlenir, beygir değiştirir, yeni beygirler temin ederek yollarına devam ederlerdi. Menzilhanelerin idaresi için bir menzilci tayin olunurdu. Menzilciler, şehirler arasındaki haberleşmeyi sağlayan ulakların atlarını değiştirmek, dinlenmelerini temin etmek ve diğer ihtiyaçlarını sağlamakla görevli idiler.

Menzilhanelerin İşleyişi :

Menziller ya da menzilhanelerin bakımı, işlemesi, menzilci tayini konusunda menzilhane nerede mevcut ise, o yerin halkı görevlendirilmişti. Bütün menzillerin iyi bir düzen içerisinde işlemesi ve idare edilmeleri hususunda, kadılar, vilâyet ileri gelenleri ve zabitler sorumlu idiler. Bir menzilhanenin işlemesi için, menzilci tayini, menzilhaneye beygir, yiyecek, sürücü, hademe temini ve bütün bu masrafları karşılayacak para lazımdı. Her kazanın âyân ve zabitleri, her senenin ruz-ı hızırının başlarında "menzillerinin baygirlerini ve me'külâtları için iktizâ iden zahair ve sürücü ve hademe ve levâzım-ı sâ'iresini" zamanında temin etmekle yükümlü idiler. Âyân ve zabitler, bunlardan başka "cümlelerin ma'rîfet ve ittifâkiyle huzûr'-u şer' de mu'temed-i aliye kefilleri" bularak, "muhtar-ı ahâli olan kâr ü güzâr ve kâviü'l-iktidar kimesneleri menzilci" ta'yîn edeceklerdi. Ayrıca, gene bunlar "ta'yîn ve takdîr olunan masârîf ve imdâdiyeleri dahî vakt ü zamanıyla tamamen edâ ve temîn edeceklerdi. Fakat, XVIII. yüzyıl boyunca beygir temini hususunda sık sık ihtilâflar ortaya çıkmıştır. Özellikle, ulaklar menzilhanelerde bazı zamanlar beygir bulamaz olmuşlardır. Bu yüzden mühim işlerin zamanında yerlerine iletilmemesi gibi sorunlar ortaya çıkmıştır¹. İleride göreceğimiz üzere devlet bunu önlemek için bazen menzil-

** Bu konuda Gnkur. Bşk. Harp Tarihi Dairesi Tarafından "Osmanlı imparatorluğunda kollar, ulak ve işe menzilleri" Ank. 1966 adlı 42 sh. lık bir broşür yayınlanmıştır. Bu broşür 18 zilhicce 1155 (1 Mayıs 1743) tarihli telhisten ibarettir; bunun dışındaki etüdler posta teşkilâtı ile ilgili olmayışı askeri yönden menzillerin (konakların) durumuyla ilgilidir.

1 Bursa B. 219/446, Vr. 18-B, 19-A/B, Fotokopi: 1-2-3



OSMANLI DEVLETİ'NDE HABERLEŞME AĞI: MENZİLHÂNELER

YRD. DOÇ. DR. SEMA ALTUNAN
ANADOLU ÜNİVERSİTESİ EDEBİYAT FAKÜLTESİ / TÜRKİYE

Haberleşme insanlık tarihi kadar eskidir. İnsanlar arasında başlayan haberleşme, devletlerin ortaya çıkmasıyla gelişmiş; gerek devletin kendi içinde gerekse diğer devletlerle tarihin her döneminde çeşitli şekillerde haberleşme sağlanmıştır.

Osmanlı Devleti'nde haberleşme devletin ilk kurulduğu dönemden itibaren ulaklar aracılığıyla sağlanmıştır.¹ Ulaklar genellikle atlı olarak bazen de yaya olarak devletin haberleşme hizmetini görmüşlerdir. Devletin önemli ve acele işlerle ilgili haberlerini merkez ile eyaletler arasında götürüp getiren ulakların güvenilir, dürüst ve yol şartlarına dayanıklı olmalarına özen gösterilmiştir.²

Devletin sınırlarının genişlemesiyle birlikte merkez ve eyaletler arasında düzenli bir haberleşme ağı kurma ihtiyacı ortaya çıkmış ve XVI. yy. sonlarına doğru menzilhaneler gelişmeye başlamıştır. Posta istasyonları olarak görev yapan menzilhaneler haberleşme hizmetini ulaklar aracılığıyla yerine getirmişlerdir. Menzilhanelerde yeteri kadar menzil beygiri beslenerek ulakların hizmetine sunulmuştur. Ulaklar geçtikleri yollar üzerinde bulunan menzilhanelerde konaklayarak dinlenirler ve beygirlerini yenileriyle değiştirerek yollarına devam ederler ve böylece haberleşmeyi sağlarlardı.

Devletin merkezinde alınan kararların eyalet, sancak ve kazalardaki ilgililere zamanında duyurulması ve gerekli koordinasyonun sağlanması amacıyla ana yollar üzerinde belirli aralıklarla menzilhaneler kurulmuştur. Kelime olarak konak, iki konak arası ve bir konak yol anlamına gelen³ menzilhaneler posta istasyonları işlevini üstlenmişlerdir. Menzilhanelerin kurulmasında, coğrafi şartlar, yolların işlek olup olmaması, bölgenin nüfus yoğunluğu ve seferlerin yapılacağı yön belirleyici rol oynuyordu.⁴

Menzilhaneler genellikle 6 ila 12 saatlik mesafelerle (yaklaşık 40-

70 km) kurulmuşlardır. Nüfus yoğunluğunun az olduğu bölgelerde menzilhaneler arasındaki mesafe 24 saate kadar çıkabiliyordu.⁵

Menzilhaneler Osmanlı Devleti sınırları içinde gerek Anadolu'da gerekse Rumeli'de sağ kol, sol kol, orta kol olmak üzere üçlü ana yol sistemi üzerinde kurulmuşlardır. Ayrıca ana yoldan ayrılan tali yollar üzerinde de menzilhaneler kurulmuştur. Bunun yanı sıra gerek duyulduğunda menzil olmayan bir yer menzilhane statüsüne getirildiği gibi mevcut menzilhaneler de hizmet dışı bırakılabiliyordu.⁶

Daha önce Romalılar, Bizanslılar ve Selçuklular tarafından kullanılan Anadolu yolları Osmanlılar tarafından onarılarak kullanılmaya devam edilmiştir. İstanbul merkez olmak üzere Anadolu'nun sağ, orta ve sol kol olmak üzere üçlü güzergahı şöyledir.⁷

Anadolu Sağ Kol (Hac Yolu): Üsküdar-Gebze-Eskişehir-Akşehir-Konya-Adana-Antakya yolu ile Halep ve Şam güzergahını izleyen Hac yoludur.

Bu güzergahın üzerinde 27 menzilhane bulunuyordu. Üsküdar Menzilhanesi ile Halep Menzilhanesi arasındaki mesafe 247 saat idi. Anadolu Sağ Kol'dan ayrılan tali yollardan en önemlileri İzmir, Bodrum, ve Antalya-Anamur yollarıdır.

Anadolu Orta Kol (Bağdat-Basra Yolu): Üsküdar-Gebze-İznik-Bolu-Tosya-Merzifon-Tokat-Sivas-Hasan Çelebi- Malatya- Harput- Diyarbakir- Nusaybin- Musul-Kerkük güzergahını izleyen Bağdat-Basra yoludur.

Bu yol üzerinde 44 menzilhane bulunuyordu. Bağdat Menzilhanesi, İstanbul'a 445 saatlik bir mesafede bulunuyordu.

Anadolu Sol Kol: İstanbul-Erzurum arasında yer alan sol kol, Merzifon'a kadar orta kolun izlediği yolu izleyerek buradan Lâdik-Niksar-Karahisar-ı Şarkî-Kelkit-Aşkale-Erzurum yoluyla Hasankale'den bir kol Kars'a diğer bir kol da Tebriz'e ulaşıyordu.



Misis Köprüsü ve Menzil Külliyesi,
(W.H. Bartlett-T.Allom, 1843)

**XVII. ve XVIII. YÜZYILLARDA OSMANLI DEVLETİ'NDE
MENZİLLER VE FONKSİYONLARI : AKŞEHİR MENZİLLERİ
ÖRNEĞİ**

İzzet SAK* - Cemal ÇETİN**

ÖZET

Osmanlı Devleti, XIX. yüzyıla kadar, merkezin taşra ile olan irtibatını ve devletin resmî haberleşmesini ana yollar üzerinden sırasıyla ulak hükmü, menzilhâne sistemi, in'âm hükmü, kiracıbaşılık ve nihâyetinde de 1839 yılında kurulan posta teşkilâtı vâsıtasıyla sağlamıştır. Devlet seferler sırasında ordusunu cepheye ulaştırabilmek için, yine bu ana yollar üzerinde tespit edilen menzillerden faydalanmıştır. Ayrıca Anadolu'nun Sağ Kol güzergahı üzerinde, surre alaylarına ve hacı kabilelerine hizmet vermek üzere, hac menzilleri oluşturulmuş ve bu menziller sayesinde hem surre alayları hem de hacılar güvenli bir şekilde seyâhat etme imkanına kavuşmuşlardır. Sağ Kol güzergâhında olan Akşehir, bu sistem içerisinde hem haberleşme ve hac menzili olarak, hem de askerî menzil olarak yüzyıllar boyunca hizmet vermiştir.

ANAHTAR KELİMELER

Osmanlı Devleti'nde Menziller, Akşehir Menzilleri, Osmanlı Yolları, Haberleşme, Lojistik, Akşehir.

**IN 17th and 18th CENTURIES MENZILS IN OTTOMAN EMPIRE AND THIER
FUNCTIONS : A MODEL OF AKŞEHİR MENZILS**

ABSTRACT

Ottoman Empire had provided its center's contact with the provinces and the state's formal communication on main roads by means of ulak hükmü (messenger authority), system of menzilhâne (posting house), in'âm hükmü (in'âm authority), kiracıbaşılık and in the end via post-organization which was founded in 1839 until the XIXth century. The state had made use of these main roads that were determined to make its army reach to the front during the campaigns. Furthermore, pilgrimage menzils(halting places) had been formed to render service to pilgrim's convoys and surre regiments on the Right Wing Route of Anatolia and thanks to these menzils both surre regiments and pilgrims had got the opportunity of traveling safely. Akşehir which was on the Right Wing Route of Anatolia had rendered service in this system as both communication and pilgrimage menzils and military menzils for centuries.

KEY WORDS

Menzils of Ottoman Empire, Menzils of Akşehir, Roads of Ottoman Empire, Communication, Logistics, Akşehir.

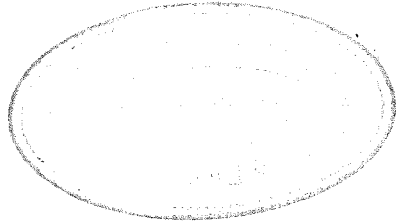
* Yard. Doç. Dr., Selçuk Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi.

** Araştırma Görevlisi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

179-221

Türkiyat Araştırmaları Dergisi, sayı: 16, Konya, 2006.

15.1610



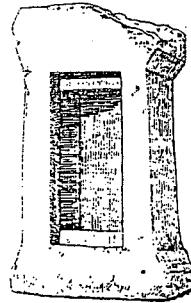
11 MART 2005

SELÇUK ÜNİVERSİTESİ
FEN-EDEBİYAT FAKÜLTESİ
TARİH BÖLÜMÜ

D 119



Resim 5 : M.Collignon, (1892), s.256, fig.125



Resim 6 : A.B.Cook, (1914), s.23, fig.7

D.T.C.F. Tarih Araştırmaları Dergisi, cilt 22, Sayı 34, 2003 Ankara -

XVII. YÜZYIL SEFER MENZİLLERİNİN EKONOMİK YÖNÜ VE ESNAFIN KATKISI

Mustafa Nuri Türkmen*

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

Anahtar Kelimeler: Sefer Menzilleri, Orducu Esnaftı, Zahire

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

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

Keywords: stages of campaign, orducu tradesmen, provisions.

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

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

MİMAR SINAN DÖNEMİ İSTANBUL-BELGRAD ARASI MENZİL YAPILARI HAKKINDA BİR DENEME

-Menzil

Yrd.Doç.Dr.Gülçin KÜÇÜKKAYA

30 EYLÜL 1991

Mimar Sinan deyince birçok eseri arasında akla ilk olarak Selimiye Camii gelir. Sinan en gelişmiş çalışmasını İstanbul'da değil de Edirne'de yapmıştır. İstanbul-Belgrad bağlantısı üzerinde eski menzil yerlerinde kurulmuş Osmanlı yerleşmeleri arasında Edirne tarihi eserler yönünden ayrı bir yoğunluk taşır. Bunun nedeni belli bir güzergâh üzerinde Edirne'nin başkent olarak yer almasıdır.

Mimar Sinan'ın Hassa Baş Mimarı olduğu I.Sultan Süleyman, II.Selim, III.Murat dönemlerinde "Batıda yeni topraklar fethetme" politikasının paralelinde, Trakya ve Balkanlar'da "Yeni menzil yerleri oluşturulması" fikri gelişti. Dönemin şirçilik faaliyetleri diyebileceğimiz çalışmalarla, mevcut menzil alanlarına artan ihtiyaçların gerektirdiği ya yeni ilaveler yapılmış ya da uzak menziller arasına yenileri ilave edilmiştir. Sonunda İstanbul'dan Belgrad'a uzanan ana stratejik bir hat ve buna bağlanan Trakya ve Balkanlara yayılmış küçük tali yollar Mimar Sinan yapılarıyla donanmıştır. (Bkz şekil 1 ve

Tablo)

Eskilerin "Terasya", "Teraki" (1), Yunanlıların "Thrake", Romalıların "Thracia" (19) dediği TRAKYA; isimlerin lengüistik kaidelerine göre bir kavim ismi olan "Trak" kelimesinin asıl kökünden türemiş memleket ismidir (19). "Trakya" Traklarla meskun memleket demektir (19).

Avrupa'nın Güney Doğusunda Tuna ve Karadeniz, Ege ve Marmara Denizi ve Rodop Dağları ile sınırlandırılan alandır. Asya ve Avrupa Kıtasının mühim bir birleşme noktasında yer almasından dolayı pek çok vakaya sahne olmuştur. Halkın sakin bir hayat sürmesi ancak 1361 de Edirne'yi fetheden Türklerden sonradır (1).

Mimar Sinan'ın Balkanlarla tanışması Yeniçeri olarak katıldığı Belgrad seferinden sonraya rastlar. Sinan daha sonra Prut Nehri üzerinde çok kısa sürede yapacağı muhteşem bir köprü sayesinde şöhret olacak ve Kanuni Sultan Sü-

KLASİK İSLÂM DÖNEMİNDE HABERLEŞME KURUMU İLE İLGİLİ BAZI MÜLAHAZALAR*

Yrd. Doç. Dr. Nesimi YAZICI

GİRİŞ

Haberleşmenin insanlar ve devletler için ne derece gerekli olduğunu uzun uzun açıklamaya gerek yoktur. Fakat şu kadarını belirtmek yerinde olacaktır. Bugünkü dünyayı haberleşme hizmetleri olmadan düşün- bilmek bile güçtür. Dönemlerini tamamlayıp, tarih içindeki yerlerini almış devletler ve insan topluluklarının da haberleşme kurumlarına; bunların hizmetlerine şüphesiz ihtiyaçları vardı. Nitekim bugün elde bu- lunan Anadolu'nun ilk yazılı kaynakları, aynı zamanda en eski mektup örnekleridir de. Bunlar M.Ö. 1950-1800 tarihlerini taşıyan Asurlulara ait ticarî mektuplardır¹.

Dünyanın neresinde olursa olsun kurulan bütün büyük devletler; idare teşkilatlarının gelişmişliği, topraklarının genişliği, medeniyetteki seviyeleri ile doğrudan orantılı olarak düzenli haberleşme kurumlarına sahip olmuşlardır. Örnek: Çin, Pers, Roma ve hatta İnka devlet ve imparatorlukları.

İlk İslâm Döneminde Haberleşme: Hz. Peygamber'in Medine'ye hicretinden sonra, O'nun tarafından kurulan ilk İslâm devletinin de haberleşme ihtiyacı olmuştur. Fakat gerek bu ilk dönemde ve gerekse Hulefâ-i Raşidîn devirlerinde bu gaye ile ayrı bir teşkilâtın meydana ge- tirilmiş olduğunu söylemek bugün için oldukça güçtür. Bununla birlikte Hz. Peygamber'in; Hicretin altıncı senesi sonu ile yedinci senesi başların- da komşu ülkelerin hükümdarlarına, kendilerini İslâma davet için hususi elçilerle mektuplar gönderdiğini biliyoruz. Nihayet daha sonra

* Bu makale 18-20 Eylül 1981'de İstanbul'da toplanan İkinci İslâm İlimleri Kongresi'ne tebliğ olarak sunulmuş hiç bir yerde yayımlanmamıştır.

1 Emin Bilgiç, *Kapadokya Tabletlerine Göre Anadolu Kavimleri Üzerine Araştırmalar*, DTCFD., c. II, S. 1 (Ankara 1943), s. 33; Aynı yazar, *Anadolunun İlk Kaynaklarındaki Yer Ad- ları ve Yerlerin Tayini Üzerine İncelemeler*, Belleten, c. V, S. 39 (Ankara 1946), s. 481-3; A. Müfit Mansel, *Eski Doğu ve Yunan Tarihinin Ana Hatları*, İstanbul, 1945, s. 77, 122; Nezahat Bay- dur, *Küllepe ve Kayseri Tarihi Üzerine Araştırmalar*, Ankara, 1970, c. 40, 50, 139.

19 AGUSTOS 1993

Wlak, Klenzil