

Sayı. 15

Sene:1995-1997

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ EDEBİYAT FAKÜLTESİ

*Prof. Dr. M. MÜNİR AKTEPE'YE*

# *ARMAĞAN*

TARİH ENSTİTÜSÜ DERGİSİ

EDEBİYAT FAKÜLTESİ BASIMEVİ  
İSTANBUL 1997

## OSMANLI YOL SİSTEMİNE DÂİR

*İsmet Miroğlu\**

İstanbul, Osmanlı yoi 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 ayırımları buna göre Anadolu'nun sağ kolu, Anadolu'nun orta kolu, Anadolu'nun sol kolu diye belirtilmiştir<sup>1</sup>.

a — Anadolu'nun sağ kolu : İstanbul'dan (Üsküdar) başlamakta Eskişehir, Akşehir, Konya, Adana, Antakya şehirlerine uğrayarak Haleb'e ulaşmaktadır<sup>2</sup>.

b — Anadolu'nun orta kolu : İstanbul'dan (Üsküdar) başlamakta Gebze, İznik, Sapanca<sup>3</sup>, Geyve, Hendek, Ayaş, Düzce, Bolu, Hacı Hamza<sup>4</sup>, Merzifon, Amasya, Turhal, Tokat, Sivas, Hasan Çelebi, Malatya, Harput yolu ile Diyarbakir'e ulaşmaktadır<sup>5</sup>.

\* 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 Pisi, *Hacı Hamza Kasabası'nın Tarihi Hakkında Bir Araştırma*, İstanbul 1968, Edebiyat Fakültesi Tarih mezuniyet tezi.

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

c — Anadolu'nun sol kolu : İstanbul'dan (Üsküdar) başlamakta olup Gebze, İzmit, Düzce, Bolu, Çerkeş, Tosya, Hacı Hamza, Merzifon, Karahisar-ı şarkî, Bayburd, Tercan, Erzurum yolu ile Kars'a vâsıl olmaktadır.

Bu ayırım dışında kalan önemli bir yol vardı ki o da Üsküdar'dan başlamakta olup Gebze, Dil iskelesi, Gemlik, Mudanya, Ulu-abad, Çanakkale (Kale-i Sultaniye), Susıgırlığı, Manisa, İzmir, Urla yolu ile XVII. - XVIII. yüzyılda çok önemli bir ticareti limanı olan Çeşme'ye varan yol idi<sup>6</sup>.

Rumeli yolları da aynı şekilde bir ayırımı uğramışlardı.

a — Rumeli'nin sağ kolu : İstanbul'dan başlayıp Kırıkkaleli, Aydos, Pravadi, Babadağı, Isakça, Akkerman'a uğramak sureti ile Karadeniz sahilini takip ederek Özi<sup>7</sup>'ye varan yol.

b — Rumeli'nin orta kolu : İstanbul'dan başlayıp Silivri, Çorlu, Edirne, Filibe<sup>8</sup>, Sofya, Belgrad'a giden yoldur. Macaristan Osmanlı hakimiyetinde iken bu yol Budin'e -bugünkü Budapeşte'nin bir kısmı- kadar uzanmakta idi.

c — Rumeli'nin sol kolu : İstanbul'dan başlayıp Silivri, Tekirdağ, Gelibolu, Malkara, Keşan, Gümülcine, Yenice-i Karasu, Selânik<sup>9</sup>, Larissa (Yenişehir), Çatalca, İzdin, Livadya, İstefe (Thebai)'-ye gelmektedir<sup>10</sup>.

Bu ana yollar da kendi içlerinde kollara ayrılmaktadır; fakat bu ayrılış genel olarak ikiye olup sağ kol, sol kol diye adlandırılmaktadır. Bu şekilde memleketin en uzak ve üçra köşelerine kadar yollar giderdi.

6 Çeşme için bk. Evliya Çelebi, *Seyahat-name*, İstanbul 1935, IX, 107 v.d.

7 Dinyeper nehri ağzında bulunan Özi kalesi Rumeli'nin sağ kolunun ulaştığı en son yer idi; Rusya'nın eline geçince buraya Uçakov adı verilmiştir.

8 Filibe'den ayrılan bir yol Samakov, Dubniçe, Kumanova, Manastir, Kesriye, Elbasan, Prizren'den geçerek İşkodra'ya ulaşırdı.

9 Vardar Yenicesi'nden ayrılan bir diğer yol Florina, Görice, Tepedelen, Ergiri Kasrı, Avlonya, Yanya, Narda'dan geçerek Preveze'ye vâsıl olurdu.

10 Rumeli yol ayırımı için bk. *Maliye defterleri* tasnifi, nu. 3373, 3169.

I — *Yolların kullanılma şekilleri*

Genel olarak iki şekilde kullanıldıkları görülmektedir; devlet tarafından sulh ve savaş zamanlarında idarî ve askerî maksatlarla kullanılması, halkın ve ticaretle uğraşanların iş, ticaret ve çeşitli seyahat maksatlarıyla yollardan yararlanmaları.

A — Devletin gerek barış ve gerekse savaş zamanlarında devamlı haberleşme ihtiyacı için kurduğu ve geliştirdiği bir teşkilât vardı. Ama yollar üzerinde muayyen merhalelerde tesis edilmiş menziller devletin eyâletlerle ve hatta komşu devletlerle haberleşmesini temin etmekte idiler. Yol üzerinde muayyen merhalelerde bulunan ve kadrosunu haberci ve atların meydana getirdiği menzil veya haber istasyonlarını kapsıyan teşkilât XVI. yüzyılda 'ulak teşkilâtı' adını taşıırken değiştirilmiş ve ıslah edilerek ismi 'menzil teşkilâtı' olmuştu<sup>11</sup>. Bir haber veya yazılı talimat ulakla merkezden komşu menzile ulaştırılır, o menzilin ulaşı da gelen talimatı alarak bir sonraki menzile ulaştırır ve bu suretle devrin şartlarına göre en süratli bir şekilde haberler, ulaştırılacak sancak veya eyâlete gönderilirdi. İşte bu bakımdan menzillerde hizmet gören ve yolun geçtiği köy ve kasabalardan derlenmiş olan menzillciler bir amme hizmeti gördükleri için avarız<sup>12</sup> gibi bazı vergilerden muaf tutulmuşlardı. Menzillerde dâimi olarak bulunan kimseye menzilci denirdi. Bunlar menziller için at besler ve bu atları menzillere uğrayan, ata ihtiyacı olan ulaklara verirlerdi. Bu mecburi bir mükellefiyet olduğu için yerlerini terk edemezlerdi. Her menzilin masrafı idare tarafından kabul edilmiş şekle göre civar kazalardan temin edilmekte idi<sup>13</sup>. Devlet bakımından çok önemli ve gizli haberler aynı ulak veya haberci tarafından ulaşacağı yere kadar her menzilde at

11 XVI. yüzyıl başlarında halkı büyük bir sıkıntıya sokan ve lüzum anında kime aid olursa olsun hayvanların alınması şeklinde bir tatbikat şekline ulaşan bu sistem Sadrazam Lutfi Paşa tarafından ıslah edilerek yeni bir şekil verilmiş, yani halkın üzerinden alınarak bazı kimseleri vergiden muaf tutmak şartı ile menziller tesis edilmiştir. (*Asaf-nâme*, İstanbul 1326, s. 11-12).

12 Avârız-ı divaniye; örfî vergilerden olup olağanüstü zamanlarda halka yüklenen aynî ve nakdî vergidir. Fakat zamanla dâimî olmuştur.

13 Hikmet Tongur, *Türkiye'de Genel Kolluk Teşkilâtı ve Görevleri*, Ankara 1946, s. 109; *Maliye'den Müdevver defterler*, nu. 8456, s. 300.

değiştirmek sureti ile gönderilirdi. XVIII. yüzyıl başlarında menzillerdeki atlar dört günde bir gün haber ulaştırmada kullanılırlardı<sup>14</sup>.

Bu menzil teşkilâtı savaş zamanları ordunun iâşe ve cephane ihtiyacının temin edilmesinde büyük rol oynamıştır. Yani savaş zamanı bir bakıma ordunun ikmal işi ile uğraşırdı. Ordu savaşa gitmeden önce muayyen menzillerde zahire toplanması için ayrıntılı bir plân yapılırdı. Her menzilde toplanacak maddenin nereden, ne miktar ve ne şekilde alınacağı evvelden kararlaştırılırdı. Askerî birlikler cepheye hareket etmek üzere yığınak yaptığı zaman en aşağı 50.000 kişilik bir ordunun zahiresi temin edilmiş bulunurdu<sup>15</sup>.

B — Halkın ve ticaret ile meşgul olanların iş, ticaret ve çeşitli maksatlarla yollardan yararlanmaları hususunda en canlı deliller, mevcudiyetlerini bugüne kadar sürdürmüş olan ve yollar boyunca muayyen mesafelerde inşa edilmiş bulunan hanlar ve kervansaraylardır. Şimdiye kadar han ve kervansarayların iktisadî hayatta oynadıkları role genel olarak temas edilmiş, fakat daha ziyade sanat tarihi açısından mimârî üslupları üzerinde durulmuştur<sup>16</sup>. Kervansaraylar, Selçuklu ve Osmanlı kervansarayları diye ikiye ayrılmakta olup birincisi üzerinde katalog mahiyetinde çalışmalar olduğu halde<sup>17</sup>, Osmanlı kervansarayları hakkında böyle bir toplu tesbit yapılamamıştır; Osmanlı kervansarayları hakkında tek tek ayrı monografiler yayınlanmaktadır<sup>18</sup>. Ancak en önemli olan, bu binaların yapılma gayeleri ile işleme tarzları üzerinde durmaktır ki bunun üzerinde durulmamıştır. Osmanlı yollarının işlenmesini sağlayan bu kuruluşlar kurucuları tarafından bölge ihtiyacına göre ıssız ve iskân merkezine uzak yol üzerinde tesis edilmişlerdir. Ker-

14 *Maliye'den Müdevver defterler*, nu. 4031, s. 2 v.d.

15 Muayyen bazı menzil defterlerine dayanmakla beraber bu konuda bk. Rıza Bozkurt, *Osmanlı İmparatorluğunda Kollar, Ulak ve İaşe Menzilleri*, Ankara 1966.

16 Kurd Erdmann, *Das Anatolische Karavansaray des 13. Jahrhunderts*, Berlin 1961, I-II; Cl. und G. Holzmeister, *Bilder aus Anatolien, Höhlen und Hane in Kappadokien*, 1955.

17 M. Kemal Özergin, «Anadolu'da Selçuklu Kervansarayları», *Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, sayı 20 (1965), s. 141-170.

18 Fakat Karayolları Genel Müdürlüğü Türkiye'de mevcut Selçuklu ve Osmanlı kervansaraylarını *Tarihi Türk Hanları* (Ankara 1969) adlı eserde toplamıştır.

vansarayları idare eden bir kimse olup han veya kervansaray ağası adını taşırdı; kervansarayların içinde muhafızlar ve işçiler olmak üzere iki grup insan vardı. Kervansarayı idare edenlerin namuslu kimseler olması gerekmektedir. Kervansarayda konaklayan insanların mallarından o sorumlu idi. Han veya kervansaray ağalığı berat ile tevcih edilmektedir<sup>19</sup>. Bir kervansaray 100 deve yükü alabilecek orta avluya sahip olabilmeli idi; bu avlu etrafındaki ahırlarda da diğer binek ve yük hayvanları muhazafa edilirdi; üst odalarda sıkışık olmamak şartı ile 200 kişi ikamet edebilirdi<sup>20</sup>. Kervansaraylar kalabalık tüccar kervanlarının gelip kaldığı ve bu kervanların getirdiği malların hem depolama ve hem de buldukları muhite dağıtıldıkları bir iktisadî merkez de olduklarından hükümetin aldığı bazı iktisadî kararların ilk uygulama yerlerinden biridir; mesele yürürlükten kaldırılan paralar ile yeni yürürlüğe konan paraların değerleri gibi kararların ilk tatbik yerleridir<sup>21</sup>.

Bugün Türkiye sınırları içinde mevcut bulunan han ve kervansarayların gerçek sayısı bilinmemekle beraber bilinenlerin 114'ü Selçuklu ve 300 küsuru Osmanlı devrinde yapılmış olup ana ticaret yolları üzerinde sıralanmışlardır; başlangıçta söylediğimiz gibi halkın ve iş sahiplerinin bu yolu ne şekilde kullanmış olduklarını gösteren canlı belgelerdir.

## II. Yol sisteminin işlemlerini temin eden müesseseler

Bir çok memleketleri içine alan geniş Osmanlı toprakları üzerinde yolların işleyişi bir takım kuruluşlar, hizmet grupları sayesinde mümkün olabilmekte idi. Esasen Osmanlılarda bir yol düşüncesi, yol bakımı, inşası gibi fikirlerin olduğu bu müesseseler vasıtasıyla anlaşılmaktadır : Osmanlı cemiyetinde kamu (amme) hizmetlerinin görülmesi için bazı kimseler vergilerden muaf tutulurlardı, Osmanlı cemiyetinde herkes bir iş yapmak zorunda idi; köyler ve kasabalarda oturan insanlar ya buldukları toprakların özel-

19 Başbakanlık Arşivi, Hatt-ı humayun tasnifi, nu. 26991.

20 Buckingham, *Travels in Mesopotamie Including a Journey from Aleppo to Bagdad*, London 1827, I, 140-141.

21 *Kanânname-i Sultâni ber mâceb-i örf-i Osmâni*, nşr. Dr. R. Anhegger - Dr. H. İnalçık, Ankara 1956, s. 8-9.

liğine göre ya da mesleklerine göre idarenin mes'uliyetine katılmışlardı. Meselâ şehirlerde hizmet eden ve su tesisatına bakan, suyun dağılımını kontrol eden su-yolculuk yapan kimseler<sup>22</sup> ile maden bölgesinde bulunan bazı köyler daimî olarak madenlerde çalışmak sureti ile bazı vergilerden muaf tutulmuşlardı. Herkes birbirini tamamlayan bir bütünün parçaları olarak kamu (amme) hizmetini, mevcut kanun ve nizam çerçevesi içinde ifa etmekten sorumlu tutulmuştur. Bu hizmetleri yapma mukabili avarız vergisinden ve raiyyet vergisinden muaf tutulmuşlardı; raiyyet vergisine esas olarak çift<sup>23</sup> vergisi dahildir. İşte kamu hizmeti gören köprücü, suyolcusu, derbentçi, menzilci, iskele hizmeti, gemici gibi zümreler ile devlet kontrolünde iktisadî istihsal yapan çeltikçi, tuzcu, küreci, madenci, ortakçı gibi zümreler de yukarıda belirtilen vergilerden muaf tutulmuşlardı<sup>24</sup>.

Yol sisteminin işlemesine ayrılmış hizmet zümreleri Osmanlı teşkilâtı ve kanunlarının ön gördüğü yukarıda açıklanmış olan esasa göre çalışmakta idiler. Bunlar A-kaldırımcılar, B-köprücüler, C-derbentçiler, D-gemiciler idi.

A — Yukarıda yol ile ilgili olarak zikredilmiş zümreler içinde doğrudan doğruya yola âid hizmet grubu bunlardır. Şehirlerde bir esnaf olarak teşkilâtlanmış olan kaldırımcıların esas buldukları yerler şehirlerdi. Hristiyan vaye müslüman menş'e'den olan kaldırımcılar her yerde muafiyet esasına göre çalışmamakta, fakat daha ziyâde para karşılığında iş görmekte idiler. Devrin uzunluk-mesafe ölçüsüne göre zira<sup>25</sup> başına muayyen bir para almakta idiler. Kaldırım kelimesinin o devirde yol anlamında kullanıldığına işaret

22 Bk. Cengiz Orhonlu, «The Institution of 'suyolcu' in the XVI th Century», *Actes du Premier Congres International des études Balkaniques et sud-est Europeennes*, Sofya 1969, 673-676.

23 Bir çiftlik genişlikte topraktan alınan vergi; buna kulluk akçası da denir. Bunun evli oğlu bennak, bekâr oğlu mücerred diye ayırd edilir (Bk. Halil İnalçık, «Osmanlılarda Raiyyet Rûsümü», *Belleten*, sayı 92 (Ankara 1959), 581- 582 v.d.

24 Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunda Derbent Teşkilâtı*, İstanbul 1967, 33-34.

25 Bunun çeşitleri olup inşaatta kullanılan mimarî zira (zira-ı mimârî) dir; metrik sisteme göre ölçüsü 75,8 cm. dir.

etmek lâzım gelir<sup>26</sup>. Resmî belgeler tetkik edilince -mevcud yol inşaat defterlerinin- daha ziyâde hükûmet tarafından yaptırıldıkları anlaşılmaktadır. Ancak bu yüzlerce kilometrelik bir inşaat olmayıp en fazla 30-40 kilometrelik mesafelere âid inşaattır. Bir misal olarak 1728 yılında bugün Hatay'da bulunan Belen ile Karamort hamı arasındaki yolun keşif defteri tetkik edildiğinde mesafenin 10 küsur kilometre olduğu zikredilmelidir<sup>27</sup>. Kaldırımcıların yaptığı yol yeni taş döşeme ise kullanılmış, eski taş döşeme yollara nazaran daha pahalı idi; meselâ yeniden yaptırılan yolun zırası 6 akça iken mahlut (karışık) taştan döşemenin 4 akça idi<sup>28</sup>. Evliya Çelebi<sup>29</sup> İstanbul'da 800 kaldırımcının bulunduğunu kaydetmektedir. İstanbul ile Halkalı arasındaki yol devamlı bir şekilde bakılmakta ve tamir edilmekte idi<sup>30</sup>. Devamlı bakım altında olan diğer bir yol da Çukurova'ya giden Ulukışla'dan Çakıd Hanı'na kadar olan 38 km.lik yol idi. Bunun dışında olan yollar taş döşenmemekle beraber toprak tesviyesi yapılarak temizlenir ve geçite açık tutulurdu<sup>31</sup>. Şehir ve kasabaların içinde ve civarındaki ana yolların yapımı, yukarıda verilen misallerden de anlaşıldığı gibi, taş döşenmesi kaldırımcılar vasıtası ile yapılmakta idi.

B — Gerek devlet ve gerekse şahıslar tarafından vakıf olarak yaptırılan köprülerin bakımı ve tamirini yapan kimseye köprücü denirdi. Köprü ister bir çay, ister büyük bir nehir üzerinde olsun bakımı ve tamiri köprücüler vasıtası ile yapılırdı. Kelime, köprü inşa eden teknisyen havasını verirse de genel olarak bu anlamda kullanılmaz. Halkın kullandığı yolların üzerinden geçtiği köprülere, önemine göre muayyen sayıda köprücü tayin edilirdi. Köprücüler berat ile tayin edilirdi. Köprücü olan bir kimse vefat ettiği zaman yerine oğlu tayin edilmektedir. Daha ziyade kolların geçtiği yerlere yakın köylerden muayyen miktar, yahut bir köy halkı olduğu gibi köprücü tayin edilirdi. Meselâ Kocaeli bölgesinde bulunan

26 «Araba geçtiği kaldırımlar ile yaya kaldırımlarının binâları hususunda» (Başbakanlık Arşivi, *Mühimme defteri*, nu. 53, s. 154, hüküm nu. 450).

27 *Maliye'den Müdevver defterler*, nu. 3172, s. 62.

28 *Mühimme defteri*, nu. 64, s. 217, hüküm 556.

29 *Seyahat-nâme*, İstanbul 1314, I, 628.

30 Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi, nu. E. 1235.

31 Başbakanlık Arşivi, Ali Emiri tasnifi- III. Mustafa kısmı, nu. 8285; belgenin tarihi Hicri 1172'dir.



Sakarya köprüsü için 117, Adapazarı'nda bulunan Uzun köprü için 150, Akyazı'da bulunan Dilsiz köprü için 6 kişi köprücü tayin edilmişti. Köprücüler buldukları yerin ahalisinin din bakımından dağılışlarına göre müslüman veya hristiyan olabiliyorlardı. Köprücüler avarız ve raiyyet yani çift resminden muaf tutulmuşlardı. Bu hususda kendilerine muafiyet kâğıdı verilir; bu kâğıtta köprücülerin tayin edildikleri hizmetten başka hizmete koşulmamaları da belirtilmiştir. Zira kamu (amme) hizmetine tayin edilmiş olanların başka angaryalara gönderilmemeleri genel bir kaide idi. Köprülere nezaret eden köprücülerin başında bir köprücü-başı vardı; bunun yerine bazan köprü nâzırı kelimesi de kullanılırdı<sup>32</sup>.

C — Derbendçiler : Derbend veya geçit bekliyen kimselerdir. Yollar üzerindeki kavşak ve geçitlerde bekçilik yaparlar, bir bakıma bir nevi kır jandarması durumundadırlar. Hizmet edilen yere yakın köy ve kasabalardan tayin edilirlerdi. Derbendçiler eyâlet veya sancak idaresinin tayin ettiği derbend hududu içinde görevlerini yaparlardı. Derbendçiler bir nevi kır jandarması olarak buldukları bölgede emniyet temin ederler, bölgelerindeki yolların tamir ve yapılmasında çalışırlar ve ıssız yerlerde iskân merkezleri meydana getirirlerdi. Yolların kolay geçit vermediği dar yerlerini genişletmek, geçişe müsaid duruma getirmek, yol üzerindeki engelleri ve çalı çırpı gibi şeyleri imha etmek, yolu geçilir bir hale getirmek sureti ile görevlerini yerine getirirlerdi. Derbendçiler kamu (amme) hizmeti gören diğer hizmet sınıfları gibi savaşa gitmezlerdi. Bir askerî kuvvetin geçeceği yolun düzeltilmesine o bölgedeki derbendçiler kâfi gelmiyeceği için her kazadan muayyen miktar adamlar görevlendirilerek bu işin bir an evvel bitirilmesine çalışılırdı. Yol tamiri işi yağmurlu mevsimden sonra bazı yerlerde bataklıklar meydana gelmesi sebebi ile çok zor bir çalışmayı gerektirmekte ve bu iş tahmin edilen zamandan da fazla bir zaman almakta idi. Esasen onların görevlerinden olan yolların muhafazası, hem yolların emniyeti hem de yolların onarımı mânâsındadır. Derbendçiler görevlerini yerine getirdikten sonra bazen bölgelerinde bulunan han ve kervansarayların da hizmetini yapmakta idiler<sup>33</sup>.

32 Cengiz Orhonlu, «Köprücülük», VII. Türk Tarih Kongresi, Ankara 25-29 Eylül 1970, Kongreye Sunulan Bildiriler, II, Ankara 1973, s. 701-708.

33 Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunda Derbend Teşkilâtı*, İstanbul 1967, s. 65-66 v.d.

D — Yol sisteminin devamlı işlemlerini sağlayan müesseselerden biri olan gemicilik'in deniz ile hiç bir ilgisi yoktur. Bu müessese yine su ile ilgili olmakla beraber nehir ve ırmakların köprü inşasına elverişli olmayan tehlikeli ve coşkun yerlerinde kayık ile insan, hayvan ve eşya naklini temin eden hizmet şekline âiddir. Osmanlı devrinde nehirlerden geçişin üç şekilde temin edildiği görülmektedir : 1 - İleri gelen ve zengin kimseler tarafından vakfedilmiş kayıklar vasıtası ile halkın parasız nakledilmesi, 2 - Bazı yerlerde sancak beyleri ve diğer memurlar için bir gelir kaynağı teşkil eden para karşılığında halkı nakletmek, 3 - Fırat ve Tuna gibi büyük nehirlerde devletin tesis ettiği ve çoğunlukla askerî gaye için kullanılan nehir donanmaları ki 'ince donanma' diye isimlendirilmişlerdir.

Öyle anlaşılmaktadır ki birinci ve ikinci grup arasında bir yakınlık vardı. Osmanlı Devleti'nin kuruluş ve gelişme devirlerinde birinci tipe rastlanmakta olup zamanla vakıf kayıklar ile nehirlerin her iki kıyası arasında nakliyat yapma işi trafiğinin gittikçe yoğunlaşması sebebi ile bazı şahıslar için bir para kazanma vasıtası haline gelmiştir. Gemi hizmetinin bulunduğu yerler Tunca, Arda, Ergene, Meriç sularının birleştiği yerde, Yenice-i Karasu üzerinde, Ogustin nehrinin Tuna'ya karıştığı yerde, Gebze'de Dil iskelesinde, Sakarya nehri üzerinde görülmektedir. Zikredilen bu yerlerin kara trafiğinin çok sıkışık olduğu yerler olduğu dikkat çekmektedir; gemicilik hizmeti sayesinde can, mal ve zaman kaybının önlenmesi mümkün olmaktadır. Ayrıca Tuna gibi büyük nehirlerde karşıdan karşıya geçişi temin etmek için hükümet tarafından özel geçit gemileri yaptırılmıştı.

Vilâyet defterinde gemici olarak kaydedilmiş olan kimse ömrü boyunca bu işi yapmakta idi; vefat ederse yerini oğlu alırdı. Ancak buna muhitinde bulunan sözüne güvenilir kimselerin kefil olmaları icab etmektedir. Gemicilik hizmeti berat ile tevcih edilmektedir. Bu hizmeti yapan gemicilerin bulunduğu köy bazen Gemiciler' köyü adı ile de anılmakta idi; meselâ Batı Trakya'da bulunan Dimetoka kazasındaki Ferecik nahiyesinde bu şekilde Gemici diye anılan bir köy vardı. Bu köyün ismi çok yakın zamanlara kadar Gemici diye anılmaya devam etmiştir. Gemicilik yapan, daha doğrusu vakıf kayık işleten kimselerin geçimlerini sağlamaları için vakıf

olarak toprak ayrılmıştı; bu toprakları ekip biçerler, fakat onlardan öşür veya toprağa âid başka bir vergi alınmazdı. Aynı zamanda buldukları köyün avarız vergisinin verilmesine de katılmazlardı. İşlettikleri kayıkları icab ettiği zaman yenileyip, icab ettiği zaman da tamir ederlerdi. Bu şekilde ulaştırma sistemine âid bir hizmet şekli olan gemicilik Tanzimat'a kadar devam etmiş olup zikredilen devirden sonra yavaş yavaş ortadan kalkarak onun yerini bizzat devlet hizmeti almıştır<sup>34</sup>.

### III. Yol yapımı ve onarımı

Nakliyat vasıtaları binek hayvanları -deve, katır, merkeb, at-iki tekerlekli (kağnı), dört tekerlekli (yaylı ve diğer çeşitleri) arabalardan ibaretti. Arabaların bir çok çeşitleri vardı<sup>35</sup>. Tek bir atla çekilen arabalar genel olarak Kırım Türkleri arasında revaçta idi<sup>36</sup>. Altı atla çekilen bir araba çeşitli hinto adını taşırdı<sup>37</sup>; yaylı, kapalı ve dört tekerlekli olup tek atla çekilen koçu arabası adını taşırdı<sup>38</sup>. Dört atla çekilen ve daha ziyâde Rumeli'de revaçta olan bir araba da Buğdan arabası adını taşırdı<sup>39</sup>. Şehirlerde, özellikle İstanbul'da arabacılar önemli bir esnaf grubunu teşkil etmekte idiler<sup>40</sup>. Esas yük nakil arabalarının öküzlerle çekilen kağnılar olduğunu ifade etmek lâzım gelir. Zira bazı yollarda havanın müsaade ettiği nisbette ilerlemek mümkündü; bazı yollar sadece bir patikadan ibaretti; arabalar buralardan işliyemezdi; ancak öküz arabaları ile

34 Bu konu için bk. Cengiz Orhonlu, «Gemicilik», *Türkiyat Mecmuası*, XV (İstanbul 1969), 157-169.

35 Araba için genel olarak bk. M. Robinson, «Araba», *Journal Asiatique*, CCXIV (Paris 1957), 273-280; V. Gordon Childe, *A History of Technology*, Oxford 1954, I.

36 Rusların droshka diye anılan tek atlı arabalarının ilkel şekli ropousky olup Kırmılıların arabalarından adapte edildiği iddia edilir. (M. Guthrie, *A Tour through Taurida*, 72).

37 *Vekayi-i Ruz-merre*, Süleymaniye Kütüphanesi Es'ad Efendi kısmı, nu. 2437, yp. 265 b.

38 *Haşim Efendi Mecmuası*, Topkapı Sarayı, Hazine ktb., nu. 1564, yp. 10 b.

39 *Vekayi-i ruz-merre*, yp. 265 b.

40 Meselâ İstanbul'daki arabacılar kethüdalığı için bk. *Maliye'den Müdevver defterler* nu. 9909, s. 89.

geçmek mümkündür<sup>41</sup>. Yukarıda zikredilmiş olan vasıtalar çoğu defa yıllardan beri kullanılmaktan çeşitli vasıtanın izlerini taşıyan aşınmış yollar üzerinde gidip gelmekte idiler; bu gibi yollar yabancılar için gidilecek yönün adeta göstericisi idiler; yol ne kadar araba izi taşırsa o kadar kullanıldığına kanaat edilerek hangi büyük merkeze gidileceği yolcular tarafından tahmin edilebilirdi<sup>42</sup>. Ancak bunlar dışında İstanbul'dan Belgrad'a giden ana yol ile, İstanbul'u Suriye ve Irak'a (Bağdad, Basra) bağlayan ana yollar, Erzurum'a, oradan Kafkasya ve İran'a giden ana yollar, hem askerî ve hem de ticarî yollar oldukları için diğerlerine nazaran daha bakımlı ve düzgün idiler. Bunlara hac mevsiminde çok kullanılan yollar da ilâve edilmelidir. İşte bu çeşitli gayelerle kullanılan yolların daima kullanılır halde olması için hükümet yolların geçtiği eyâlet ve sancaklara bu konuda daimî emirler vermektedir. Beylerbeyiler ve sancakbeyiler bunun için kendi idâri bölgelerindeki imkânları kullanarak bu işi gerçekleştirmeye çalışmakta idiler. Bu konuda idarelerine tâbi yol üzerinde bulunan bütün köylere emirler göndererek onları seferber etmekle beraber, yukarıda açıkladığımız derbendci ve kaldırımcı ve köprücülerden daha fazla istifade etmekte idiler. Zira evvelce açıklandığı gibi bu hizmet sınıflarının esas görevleri yol ile ilgili idi<sup>43</sup>. Özellikle savaş zamanları ordunun geçeceği yollar çok evvelden düzeltilir ve geçit verir hale getirilirdi. Mesela IV. Murad devrinde yapılan Bağdad seferinde Bağdad'a dört günlük mesâfe olan yolun tamiri, temizlenmesi ve genişletilmesi evvelden tedbir alınmış ve icraat yapılmıştı<sup>44</sup>. Bazen buna imkân olmaz o zaman yürüyüşe geçen ordunun önü sıra bazı askerler görevlendirilirdi<sup>45</sup>; bununla beraber bu, sınır bölgesine yakın yerlerde vuku

41 Helmuth von Moltke, *Türkiye'deki Durum ve Olaylar Üzerine Mektuplar* (1835-1839), çeviren Hayrullah Örs, İstanbul 1960, s. 156.

42 Bk. Franz Taeschner, «Die Entwicklung des Wegenetzes und des Verkehrs im Türkischen Anatolien», *Anadolu Araştırmaları*, 1, 2 (İstanbul 1959), 169-193.

43 Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunda Derbend Teşkilâtı*, s. 66.

44 Tavernier, *A new Relation of the inner part of the Grand Seigneur's Seraglio*, London 1677, 70; IV. Murad'ın Bağdat seferi dolayısı ile yazılmış anonim bir risâlede yolların durumu da kaydedilmiştir (Halil Sahillioğlu, «Dördüncü Murad'ın Bağdad Seferi Menzîlnâmesi Bağdad Seferi Harp Jurnalı», *Türk Tarih Belgeleri Dergisi*, 11/3-4 (Ankara 1967), 1-35).

45 Meselâ 19 Şaban 973'de '3 dülger ve bir demirci' görevlendirilmişti (*Maliye'den Müdevver defterler*, nu. 2775, s. 1087).

bulan icraattan idi. Ordunun gideceği yere kadar olan yolların düzeltilmesi ve genişletilmesi için bütün idâri imkânlar yukarıda zikredildiği gibi seferber edilmektedir; taşlı olan yerlerin taşlarının ayıklanması; ağaçlı ve çalılı yerlerin ağaç ve çalılarını kesmek, dar yerleri genişletmek, çukur yerleri doldurmak sureti ile yapılan bu faaliyette her kazadan görevlendirilmiş 'baltalı, kazmalı ve bur-gulu' kimseler askerden bu işe tayin edilmiş kimselerle birlikte çalışmakta idiler; aynı zamanda yol güzergâhı üzerinde çay, nehir ve bataklık yerlerde köprü yapmak gerekirse, ihtiyaca cevap verecek kadar geniş köprüler yaptırılırdı. Bütün bu işlerde mütehas-sıs olarak derbendci, kaldırımçı, köprücüler de çalışırlardı<sup>46</sup>. Bu gibi faaliyete girişilmeden çok önce yolların durumu kaza kadıları vasıtası ile keşif ve muayene ettirilirdi; bu suretle nerelerde köprü yapmak gerektiği, hangi yerlerde yolun genişletilmesi veya düzeltil-mesi icab ettiği tesbit edilirdi<sup>47</sup>.

Şehir ve kasabalar içindeki yollar ve hemen hemen bir iki saat mesafe olan çevredeki yollar mimarbaşı tarafından keşif yapıldık-tan sonra inşa edilirdi<sup>48</sup>. Genel olarak şehir ve kasabalar ve civar-larındaki yolların dâimî bakım altında olduğu söylenebilir. Büyük ana yollar XVIII. yüzyıl sonlarında bakım ve onarım hususunda ihmal edilmeye başlandı. Bunda o devirde sık sık savaş yapılması sebebi ile yolların tamirine para ayrılamaması büyük rol oynamış-tır; bu gibi hallerde hükûmet ; bu işi tamamen vergiden muaf tuttuğu derbendci, köprücü gibi köylerin üstüne yıkmıştı<sup>49</sup>. İşte bundan sonra bu yollardan geçen yabancı seyyahların da müşa-hade ettikleri gibi yollar mevcudiyetlerinden şüphe edilecek derece-ye kadar kötüleşmiştir<sup>50</sup>.

46 *Kanun-nâme*, Beyazîd Devlet Kütüphanesi, Veliyüddin Efendi kısmı nu. 1970, yp. 109 b.

47 Başbakanlık Arşivi, Kâmil Kepeci tasnifi, nu. 7423, s. 1; bu defter 1073 tarihinde Belgrad ve Banyaluka kadıları tarafından yapılmış olan keşfe âiddir.

48 Başbakanlık Arşivi, Cevdet tasnifi-Nafia kısmı, nu. 1393.

49 'Mesârif-i seferiyenin kesret olmak takribiyle bu misillü ebniyenin ta'mirine cânib-i miriden vus'at olmayup ve karye-i mezbûre re'ayâları ise an asıl ba'zı tekâlif vârid ise mu'af ve mahall-i merkume dahi civarları olmak hasebiyle iâneleri lâzımeden olmağla sen ki mütesellimsin zikr olunan kaldırımları karye-i mezbûre ahâlileri ma'rifetiyle ta'mirine ikdam...' (Cevdet tasnifi-Nafia kısmı, nu. 1731).

50 Helmuth von Moltke, *Türkiye'deki Durum ve Olaylar Üzerine Mektuplar*, s. 159; John Macdonald Kinneir, *Journey Through Asia Minor, Armenia and Kour-distan*, London 1818, s. 15; J. Baker, *Turkey in Europe*, London 1877, s. 446 v.d.