

KLASİK DÖNEMDE OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA KARAYOLU ULAŞIMINI VE NAKLİYATI ETKİLEYEN FAKTÖRLER (1500-1800)*

ÜMİT EKİN**

Giriş

Sanayi devriminden önceki dönemde ulaşım araçlarının hızı ve taşıma kapasitesi son derece sınırlıydı. En fazla 150 kg taşıyabilen at ve katır ile yaklaşık 250 kg civarında yüke dayanabilen deve, yollarda en çok karşılaşılan nakliye hayvanları idi. Şartlara göre değişmekle birlikte, öküz ve manda gibi birkaç hayvanın çektiği arabaların kapasitesi de fazla değildi; söz konusu araçlar 1.000 ile 2.000 kg arasında yük taşıyabiliyordu. Dönemin ticari konvoyları olan kervanların bir günde kat ettiği mesafe 30 ila 40 km arasında değişmekteydi. Sefere çıkan yüklü ordunun hızı ise daha düşüktü. Bu durum sadece Osmanlı İmparatorluğu için değil çağdaşı ve rakibi olan diğer Avrupa devletleri için de geçerliydi.

Ancak belirtmek gerekir ki, ulaşım hızını ve taşınan yükün miktarını belirleyen unsur sadece taşıma araçlarının türü ve niteliği değildir. Belli başlı birkaç güzergâh dışında birer izden başka bir şey olmayan yolların sunduğu sınırlı imkânlar, iklim koşulları, güvenlik ve ulaşım araçlarının tedarikinde yaşanan güçlükler ulaşım ve nakliyatın gerçekleşmesinde öne çıkan faktörler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu makalede, 16. yüzyıldan 19. yüzyılın başlarına kadarki dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda yapılan karayolu ulaşımının ve münakalenin hangi şartlar altında gerçekleştiği sorusuna arşiv belgeleri ve çeşitli araştırmalardan yararlanılarak cevap aranacaktır.

* Bu makale, yazarın “XVII. - XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma” isimli doktora tezinden üretilmiştir.

** Doç. Dr., Sakarya Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Sakarya/TÜRKİYE uekin@sakarya.edu.tr

Yolların Durumu

Osmanlı İmparatorluğu, Sümerler, Asurlar, Babiller, Hititler, Grekler, Romalılar, Persler, Araplar ve Selçuklular gibi birçok devletin kurulup yıkıldığı topraklar üzerinde kurulmuştur. Hem Anadolu hem de Rumeli’ndeki yollar, arazinin morfolojisine göre oluşmuş, yüzlerce yıllık bir süreç içinde en uygun yol güzergâhları ortaya çıkmıştır. Osmanlı döneminde Bizans ve Selçuklulardan devralınan ulaşım teknolojisinde büyük bir değişiklik yapılamamıştır. Organik enerjinin belirlediği ulaşım hızı ve kapasitesi neredeyse hiç değişmeden 19. yüzyıla kadar devam etmiştir. Anadolu ve Balkanlarda Romalıların yaptığı yollar¹ Osmanlılar tarafından yeniden onarılmış, ihtiyaç duyulan yerlere yeni yollar ve köprüler eklenmiştir².

İmparatorlukta yol yapımı ve tamiriyle ilgilenen bir kuruma rastlanmadığı gibi bu hususta oluşturulan yasal düzenlemeler de bulunmamaktaydı³. Osmanlı yönetiminin özellikle üstünde durduğu nokta, ordunun geçeceği yolların bakımını yapmak ve İstanbul-Mekke arasındaki yolları açık tutmaktı⁴. Bununla birlikte, yollar üzerindeki köprü, kervansaray gibi bayındırlık tesislerini oluşturmak ve işler halde bulunmalarını sağlamak için hayırseverler tarafından vakıflar kurulmuştur. Ama bu tür organizasyonların sınırlı sayıda oldukları ve bütün yolların bakım ve onarım masraflarını karşılayacak düzeyde olmadıkları ortadadır. Yine de Osmanlı

¹ Roma yolları 3 ila 5,7 metre arasında değişmekteydi. Bu ölçülerden anlaşıldığına göre Romalıların yaptığı yollar arabalardan ziyade piyadelerin geçişi için hazırlanmıştı (Rhoads Murphey, “17. Yüzyılda Via Egneta Boyunca Görülen Ticaret Örüntüleri”, *Sol Kol, Osmanlı Egemenliğinde Via Egneta (1380-1699)*, (Çev). Özden Arıkan-Ela Güntekin-Tülin Altınova, (Ed). Elizabeth A. Zachariadou, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1999, ss. 198-199). Balkanlarda bulunan yollar üzerindeki Osmanlı köprülerinde genel olarak benimsenen genişlik ölçüleri yukarıda belirtilen genişliğe oldukça yakındır. Anadolu için de benzer şeyleri söylemek mümkündür. Örneğin İznik’ten sağlanan saray odununun taşındığı İznik-Gemlik arasındaki yol, iki arabanın geçebileceği genişlikte olmadığı için 1576’da genişletilmişti (Arif Bilgin, *Osmanlı Saray Muşfağı*, Kitabevi, İstanbul 2004, s. 234.)

² Osmanlı yol sistemi hakkında bkz. Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, PTT Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 2002; Anadolu’daki Osmanlı yol ağı hakkında ayrıca bkz. Franz Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, (Çev). Nilüfer Epeçeli, (Ed). Yücel Öztürk, Bilge Kültür Sanat, İstanbul 2010.

³ Mehmet Yaşar Ertaş, “Savaşlarla Şekillenen Yollar: Osmanlı Devleti’nde Yol Sistemi”, *CIEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri*, C. I, İzmir 2011, s. 629.

⁴ İstanbul’dan Şam’a, oradan da Mekke’ye ulaşan Hac yolu hakkında bkz. Sevim İlgürel, “Abdurrahman Hibri’nin Menâsik-i Mesâlik-i”, *Tarih Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 6, İstanbul 1975, ss. 111-128; A. Latif Armağan, “XVIII. Yüzyılda Hac Yolu Güzergâhı ve Menziller (Menâzilü’l-Hacc)”, *Osmanlı Araştırmaları*, Sayı: 20, İstanbul 2000, ss. 82-100; M. Yaşar Ertaş, “İstanbul-Şam Hac Güzergâhındaki Menzil Külliyelerinin Bakım ve Onarımı (1729-1732)”, *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, Sayı: 15, İstanbul 2006, ss. 1-24; Zübeyde Güneş Yağcı, “Hac ve Askeri Yol Üzerinde Bir Menzil: Adana Menzili”, *Çukurova Araştırmaları Dergisi*, I/1, Kış 2015, ss. 58-74.

İmparatorluğu'nda bir yol düşüncesi, yol bakımı ve onarımı gibi fikirlerin var olmadığını söylemek doğru olmaz. Osmanlı karayolu şebekesinin işleyiş biçimi ve derbentçilik ve kaldırımcılık gibi kuruluşlar sayesinde rahatlıkla bu yargıya varılabilir⁵.

Karayollarında daha yüksek olan taşıma kapasitelerine rağmen araba yerine deve, at, katır gibi yük hayvanları tercih edilmekteydi. Bunun nedeni yolların niteliklerinde ve geleneklerde aranmalıdır. Bu hayvanlar, tekerlekli trafiğe büyük oranda geçit vermeyen karlı ve çamurlu yollarda arabalara göre daha kolay yol alabilmekte, yolun dışına çıkmak gerektiğinde de aynı rahatlıkla yürüyüşlerine devam edebilmekteydiler⁶.

16. yüzyıldan 19. yüzyıla kadar Osmanlı topraklarını ziyaret etmiş olan bazı gezginlerin gözlemleri ve kimi sefer ruznâmeleri, yollarda çekilen sıkıntılardan bahseden satırlarla doludur. Bu eserlerdeki ortak yön, hem Balkanlardaki hem de Anadolu'daki yollardan şikâyet ediyor olmalarıdır.

17. yüzyılın başında Balkanlar üzerinden İstanbul'a gelen, buradan da yolculuğuna Anadolu'ya doğru devam eden Polonyalı Simeon, Balkan yollarının sarp dağlar arasından geçtiğini ve taşlık olmasından ötürü, ulaşımına pek elverişli olmadığını, arabalarının bin bir güçlüklerle ilerleyebildiğini söylemiştir⁷.

IV. Murat'ın Revan Seferi'ne ilişkin bir Ruznâme'ye göre, hem gidiş hem de dönüş oldukça meşakkatli olmuştur. Yolların büyük kısmı bozuktur, hatta geçilemeyecek derecede kötüdür. İyi olan kısımlarında bile, iklim koşulları nedeniyle ordunun ilerlemesi gecikmiş, zayıf bile verilmiştir⁸.

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki yolları belki de en iyi tanıyanlardan biri olan Evliya Çelebi eserinde geçtiği yolları, aşığı geçitleri ve çektiği zorlukları betimlemekten geri kalmamıştır. Değil arabayla, atla bile seyahat etmenin tam bir çileye dönüştüğü Osmanlı yollarını “cehennemden bir parça” şeklinde tanımlamaktadır⁹.

⁵ Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım*, (Der). Salih Özbaran, İzmir 1984, s. 27.

⁶ Örneğin 16. yüzyılın sonlarında Selanik'ten İşkodra'ya batut ve kurşun taşıyan arabalar, yolun Manastır'dan sonraki kısmının dağlık araziden geçiyor olmasından ötürü yollarına devam edemeyince yükler hayvanlara taşıtılmıştır (Lütfi Güçer, “XVI.-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Politikası”, *Türk İktisat Tarihi Yılığ*, Sayı: 1, Yıl: 1987, İstanbul 1988, s. 29).

⁷ Hrand D. Andreasyan, *Polonyalı Simeon Seyahatnamesi 1608-1619*, İÜEF Yayınları, İstanbul 1964, s. 3.

⁸ A Süheyl Ünver, “Dördüncü Sultan Murad'ın Revan Seferi Kronolojisi, 1635”, *Bellekten*, C. XVI, Ankara 1952, ss. 565-576.

⁹ Mehmet Yaşar Ertuş, “Bir Seyyahın Gözüyle Osmanlı Yolları”, *Evliya Çelebi Atlası*, (Ed). Coşkun Yılmaz, Bahçeşehir Üniversitesi Medeniyet Araştırmaları Merkezi, İstanbul 2012, s. 459.

Benzer gözlemler Karl Tebly tarafından da yapılmıştır. 1665 yılında İstanbul'a Belgrat üzerinden gelen Karl Tebly notlarında, kullandıkları yolun çok bozuk olduğunu, bu nedenle arabalarının sık sık ya devrildiğini ya da tekerleklerinin kırıldığını belirtmekte, yolculuklarının oldukça yavaş geçtiğini eklemektedir¹⁰.

Aynı şikâyetler, 1786'da Osmanlı ülkesini ziyaret eden Elisabeth Craven tarafından da dile getirilmiştir. Craven, özellikle Transilvanya ile Eflak arasındaki yolun bozuk olduğunu, ne yazık ki bu yolun dışında yolcuların kullanabileceği başka bir yolun bulunmadığını ifade etmektedir¹¹.

19. yüzyılın başlarına kadar ana yollar büyük oranda devlet tarafından varidat fazlası ile inşa ettirilmiş, tâli yolların yapım ve bakımı ise timar ve zeâmet sahiplerine bırakılmıştır¹².

Osmanlı Devleti'nde yolların bakım ve onarımının daha çok padişahın ve ordunun geçeceği sırada yapıldığı görülmektedir¹³. Özellikle savaş dönemlerinde ordunun ve top gibi savaş malzemelerinin geçirileceği yolların açık tutulması için özel bir çaba harcanmaktaydı. Sefer başlamadan önce, menziller arasındaki yollar hakkında ayrıntılı raporlar hazırlanmaktaydı¹⁴. Bu raporların düzenlenmesi için, menzillerin bulunduğu kazanın kadısı görevlendirilirdi¹⁵. Yapılan keşif sonucu

¹⁰ Karl Tebly, *Dersaadet'te Avusturya Sefirleri*, (Çev). Selçuk Ünlü, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara 1988, s. 95.

¹¹ Elisabeth Craven, *1786'da Tümkije*, (Çev). Reşat Ekrem Koçu, Çağır Kitabevi, İstanbul 1939, s. 43.

¹² Şekip Eskin, *Posta, Telgraf ve Telefon Tarihi*, Ulusal Matbaa, Ankara 1942, s. 13; Yusuf Ha-laçoğlu, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülahazalar", *Osmanlı Araştırmaları*, II, İstanbul 1981, s. 123.

¹³ "Hasköy, Kırkılise, Pınarhisar, Vize ve Silivri Kadılarına hükmü: Padişah ve Ordu-yı Hümayûn, Edirne'den İstanbul'a dönceğinden her biriniz taht-ı kazanızda vâkı' olan yollarda köprüye muhtaç olan mevâzi'a köprü ve tamiri lazım gelen köprüleri termim eyleyip bi'l-cümle yolların tevsi' ve tathiri bâbında ikdâmve ihtimâm eyleyesiz" (7 Numaralı Mühimme Defteri (975-976/1567-1569), I, Özet-Transkripsiyon-İndeks, Başbakanlık Arşivler Genel Müdürlüğü, Ankara 1998, ss. 535-536, 23 Ramazan 975/22 Mart 1568 tarihli, 1122 numaralı hükmü).

¹⁴ Bu raporlara örnek olarak bkz: BOA D.MKF, No: 28108; BOA, Müteferrik Defterler No: 36829; Ayrıca, A. DVN Tasnifi'nde bulunan bir belge, yol teftişinin nasıl yapıldığı hakkında ayrıntılı bilgiler içermektedir. Sapanca-Bolu arasındaki ahşap köprü, tahta döşeme ve kaldırımların tamiri için mübaşir tayin edilen Haşan Ağa'nın gönderdiği raporda, adı geçen güzergâhtaki taş kaldırımlar ile küçük-orta-büyük köprülerin isimleri, uzunlukları ve genişlikleri belirtildikten sonra, hangilerinin tamire ihtiyaç duyduğu veya yenilerinin yapılması gerektiği tek tek ifade edilmiş, tamir masraflarının vakıflar ya da varlıklı kimseler eliyle karşılanabileceği, bu da olmazsa devlet tarafından ödenmesi gerektiği bildirilmiştir. Bu arada, köprücü olarak tayin olunan ahalinin de durumu hakkında bilgi verilmiş ve hangilerinin görevlerini yaptığı, kimlerin devlete karşı itaatkâr olmadığı ve görevlerinden azledilerek başka yerlere nakledilmesi gerektiği dile getirilmiştir (BOA A.DVN No: 1665).

¹⁵ İsmet Miroğlu, "Osmanlı Yol Sistemine Dair", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi*, Prof. Dr. Münir Aktepe'ye Armağan, Sayı: 15, Sene: 1995-1997, İstanbul 1997, ss. 450-452.

hazırlanan raporlarda en ince ayrıntısına kadar yolların durumu hakkında bilgi veriliyor, menzillerin birbirine olan uzaklığı, ordunun konaklayacağı yerlerde su olup olmadığı, ırmakların geçit verip vermediği, bataklıklar ve ormanlık arazilerde yapılması gerekenler bildiriliyordu¹⁶.

Yolların durumu hakkında bilgi sahibi olan devlet, gerekenlerin yapılması için ilgili makamlara emirler göndermekte idi. Örneğin 20 Cemâziyelâhir 1137/6 Mart 1725 tarihli bir emirde şöyle denilmektedir: “Tebriz canibine serasker olan vezir Abdullah Paşa'nın askerleri için Erzurum Eyaleti'nden satın alınan zahirenin bir an önce taşınması gerekmektedir. Ancak Erzurum'dan Eleşkirt'e uzanan yolun bazı kesimlerinde kar kürtükleri ve bataklıklar olmasından dolayı, nakliyat sırasında büyük zorluklar çekileceği duyulmuştur. Taşıma işinden önce yolların ulaşımına açılması icap etmektedir. Bu nedenle ihtiyaç duyulan yerleri, kazalarınızdan adamlar göndererek temizlettiriniz.”¹⁷.

Adana-Halep arasındaki kazaların kadı ve diğer görevlilerine gönderilen 18 Cemâziyelâhir 1156/9 Ağustos 1743 tarihli bir hükümde ise şu ifadeler yer almaktadır: “İran seferi için orduyla gidecek şâhî toprak ve diğer mühimmat arabalarının geçeceği yolların genişletilmesi lazımdır. Bu yüzden kazalarınızdaki ahalinin de yardımıyla çukur ve bataklık olan yerleri doldurup, ormanları kırdırıp gerekli gördükçe köprüleri tamir ettiriniz. Maazallah daha sonra sorumluluğunuz altındaki yollardan top ve mühimmat arabalarının geçişi sırasında zorluk çekilecek olursa hiçbir özünlük kabul olunmayacaktır”¹⁸.

Ordunun geçeceği yolların genişletilmesi ve düzeltilmesi için bütün imkânlarla başvurulmaktaydı. Bu iş için her kazadan görevlendirilmiş “burgulu, baltalı ve kazmalı” kişiler, askerlerle birlikte çalıştırılırlardı. Bataklık olan yerlerde ve nehirlerin geçit vermediği mıntikalarda gerek duyulursa, ihtiyaca cevap verecek genişlikte köprüler de yaptırılırdı. Bu tür çalışmalar sırasında derbentçi, kaldırımcı ve köprücülerin uzmanlıklarından da yararlanılırdı¹⁹. Yolların temizlenmesi için bazen merkezden ustalar gönderilmekle birlikte tamirat yapılacak yolun bulunduğu bölgenin meslek sahipleri de istihdam edilirdi. Örneğin 1143/1730-31'de, orduya ait toprakların geçirilebilmesi için Trabzon-Maçka arasındaki yol temizletilmiş, burada çalıştırılan rençberlere 30, neccarlara 40, kalfalara da 50'şer-60'ar akça

¹⁶ Mehmet Yaşar Ertaş, “XVIII. Yüzyıl Başlarında Rumeli'deki Menzillerin Askerî Fonksiyonları”, *Celal Bayar Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı: 1, Manisa 1997, s. 94.

¹⁷ BOA Cevdet Askeriye No: 31288.

¹⁸ Adana Şer'iyye Sicili (Ş.S.) No: 17, s. 136.

¹⁹ Miroğlu, *a.g.e.*, ss. 450-452; Ertaş, *a.g.m.*, s. 94.

günlük olmak üzere toplam 1.398,5 guruş ödenmiştir. Ayrıca bu temizlik sırasında kullanılan 186 okka (238,6 kg) demir için 3.348 akça, 21 okka (26,9 kg) çelik için ise 966 akça harcanmıştır. Yapılan çalışmalardan sonra bu yoldan 60 top ve 4 havan geçirilmiştir²⁰.

Seferlerin başlamasıyla birlikte, yolların ulaşım için elverişli hale getirildiği, belki uzun yıllar boyunca ihmal edilen köprü, kervansaray, derbent gibi tesislerin yeniden canlandırıldığı ya da yenilerinin yapıldığı görülmektedir. Bu açıdan bakıldığında, IV. Murat Devri'nin oldukça faal bir dönem olduğu söylenebilir. Anadolu'nun önemli yollar üzerinde hemen her 30-40 km.de yer alan Selçuklu kervansaraylarının bakım ve onarımı, Sultan IV. Murat'ın birkaç veziri tarafından gerçekleştirilmiştir. Bağdat Seferi, özellikle Güney Doğu Anadolu'daki yol şebekesinin bakımını ve canlanmasını sağlamıştır. Hüsrev Paşa, Tatvan-Bitlis arasında kervansaraylar inşa ettirmiştir. Aynı vezir, Eskişehir yakınlarındaki Kızıl-Kilise civarında da bir kervansaray yaptırmıştır. Bayram Paşa, Adana'da, Çakıt Suyu kenarında bir kervansaray bina ettirmiştir. Sadrazam Tabanı Yassı Mehmet Paşa, 100 deveyi barındırabilen ahırları içeren 17 yeni kervansarayın yapımı için emir vermiştir. Sadrazam Kara Kemankeş Mustafa Paşa, Bağdat'ın geri alınması ile sonuçlanan sefer dönüşünde, Tokat-Sivas arasında bulunan bir hanın tamirini sağlamıştır. Adı geçen sefer esnasında, ordunun gidiş ve dönüş güzergâhında birçok köprünün yapıldığı da unutulmamalıdır²¹.

Ordunun sefere çıkmasından sonra, zamanında temizlenememiş ya da temizlenmesine rağmen yağışların kullanılamaz hale getirdiği yolların yeniden onarılması gerekmekte idi. Bu durumda başka unsurlar devreye girmektedir. Kural olarak, ordunun yürüyüş güvenliğinden ve yolların temizlenmesinden silahtarlar sorumluydu. Altı Bölük adı verilen ve Kapıkulu Süvarilerinin ilk oluşturulan birimi olan Silahtar Bölüğü'nün başlıca görevleri arasında, padişahın iştirak ettiği seferlerde, Sultan'ın geçeceği yolları açmak ve köprüler yaptırmak bulunuyordu²². Bataklıkların kurutulması yolların açılması, gereken yerlerde köprü inşa ettirilmesi sırasında mahalli reyanın hizmetlerinden de yararlanırdı. Yol hizmetlerinde buldukları süre boyunca, silahtarların ihtiyaç duydukları zahirenin sağlanması, bedeli karşılığında temizlik yaptıkları bölgenin ahalisine aitti. Ayrıca yol açmak

²⁰ BOA MAD No: 4259, s. 2.

²¹ Rhoads Murphey, *The Functioning Of The Ottoman Army Under Murad IV (1623-1639/1032-1049): Key To The Understanding Of The Relationship Between Center And Periphery in Seventeenth-Century TURKEY*, Vol. I, Chicago, Illinois, March 1979, ss. 98-100.

²² Şerafeddin Turan, "Silahtar", *İA*, C. X, İstanbul 1993, s. 642.

için gereken kazma, kürek gibi malzemeler Cebeci Ocağı tarafından sağlanarak ilgili bölgeye nakledilirdi²³.

Eğri Seferi hazırlıklarına tanıklık eden Baron Wratislaw, Osmanlı Ordusu'ndaki düzenden hayranlıkla bahsetmektedir. Baron'un verdiği bilgiye göre, 50.000 kişilik öncü kolunun komutanı olan Mehmet Paşa, bu sefer sırasında daima gece yarısından 1 saat önce yürüyüşe geçiyor ve Padişahın da içinde bulunduğu ordunun ana kuvvetinden bir konak ileride bulunuyor, yürüyüş boyunca geçilen yolları da temizlettirip düzeltiriyordu²⁴. Wratislaw'ın isimlerini anmamasına rağmen, yolları temizleyenler muhtemelen silahtarlar olmalıdır.

Ordunun ana kuvvetlerinin geçişinden evvel yol açma çalışmalarında kullanılan hizmet gruplarından biri de beldarlar idi²⁵. Seferler öncesinde, çeşitli kazalardan yol işlerinde çalıştırılmak üzere belli oranlarda güçlü, kuvvetli ve kefilli beldarların gönderilmesi istenirdi. Bazen de beldarların masraflarını karşılamak için "bedel-i beldar" adı altında bir vergi toplanırdı²⁶.

Aynı dönemde Avrupa'daki yolların Osmanlı İmparatorluğu'nda bulunan yollardan çok farklı olduğunu söylemek doğru olmayacaktır. Kullanılan herhangi bir yol, düzeltilmiş veya inşa edilmiş bir yüzey olmaktan çok, yolcuların ve araçların üzerinden geçmesiyle meydana gelmiş bir toprak şeridinden ibaretti. Bahsedilen bu yol, çalılıklar, ormanlıklar veya bataklıklar arasında bir izden başka bir şey değildi.

Fransa, İngiltere gibi ülkelerde şehirlerarası yollar ile taşımacılıkta yararlanılan nehir yolları ile kanalları oluşturabilecek sermaye ve yapım bilgisine ulaşabilmek için 18. yüzyıla kadar beklemek gerekmiştir. 1660'lardan itibaren bazı yollardan geçiş resmi alınmaya başlanmış, elde edilen gelirlerin bir kısmı yolların bakımına harcanmıştır²⁷. Özellikle İngiltere'de 18. yüzyılda oluşturulan paralı yol vakıfları sayesinde hem yollar ıslah edilmiş hem de taşıma masrafları ile seyahat

²³ İ. Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devlet Teşkilatından Kapıkulu Ocakları II*, TTK, 3. Baskı, Ankara 1988, ss. 148-149.

²⁴ Baron W. Wratislaw, *Baron Wratislaw'ın Anıları*, 16. Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'ndan Çizgiler, (Çev.) M. Süreyya Dilmen, Milliyet Yay. 2. Baskı, İstanbul Eylül 1996, s. 166; Veziriazam 1605 yılındaki sefere giderken silahtarlar, yolları ve köprüleri ulaşıma açmışlardır (Uzunçarşılı, *a.g.e.*, ss. 148-149).

²⁵ Midhat Sertoğlu, *Osmanlı Tarih Liğati*, Enderun Kitabevi, 2. Baskı, İstanbul 1986, s. 45.

²⁶ Örneğin, Girit Seferi'nde istihdam olunmak üzere, 1079 senesine mahsuben, Konya Sancağı'nda bulunan 821,5 avarız hanelerine isabet eden 54 nefer beldarın gönderilmesi istenmişti (Konya Ş. S. No: 17, s. 246, Cemâziyelâhîr 1079 tarihli belge).

²⁷ Herbert Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi, İlkçağdan Sanayi Devrimine*, (Çev.) M. A. Kılıçbay, İmge Kitabevi, Ankara 1995, s. 284.

süreleri kısalmıştır. Böylece millî gelirin % 0,5'i oranında tasarruf sağlanmıştır²⁸. Ama yol yapımı ve posta örgütlenmesi ile ilgili asıl büyük devrim 19. yüzyılın başlarından itibaren gerçekleşmiştir²⁹.

Güvenlik

Endüstri Devrimi öncesi toplumlarda ulaştırmanın belli-başlı problemleri arasında yolların ve konaklama tesislerinin organizasyonu ile ulaşım araçlarının sağlanması bulunmaktadır. Bunlara, yolların açık tutulması için güvenliğin sağlanması da eklenmelidir. Bütün bu koşulların ancak merkezi bir otoritenin faaliyetleriyle sağlanabileceği de akıldan çıkarılmamalıdır.

Osmanlı öncesi dönemde, doğu-batı ticaretinin ana yollarından biri haline gelmiş olan Anadolu'da büyük kervan ve ticaret yolları üzerinde, önemli geçit noktalarında yolcuların barınması ve güvenliklerinin sağlanması için Selçuklular tarafından kervansaraylar inşa edilmiştir. Osmanlılar döneminde ise kervansarayların yerini hanlar almıştı.

Ulaşım güvenliğinin sağlanması için inşa edilen diğer önemli tesislerden biri derbent, ikincisi de kaledir. Önemli geçit noktalarında bulunan derbentlerdeki görevliler, bugünkü gibi polis ya da jandarma kuvvetleri olmadığı için yolların güvenliğinden sorumluydular. Yol güzergâhlarında sorun çıkabilecek veya kar ve heyelan gibi doğal olaylardan etkilenebilecek noktaların çevresinde yaşayan ahali, avarız vergilerinden muaf sayılarak³⁰ yolların güvenlik ve bakımından sorumlu tutulmuşlardı³¹.

İmparatorluk yönetiminin özel önem verdiği bazı yollarda yapılmış kimi kaleler derbent kategorisinde sayılmaktadır. Bu kategoriye giren kaleler özellikle Hac

²⁸ Dan Bogart, "Turnpike trusts and the transportation revolution in 18th century England", *Explorations in Economic History*, 42 (2005), 479-508.

²⁹ Geniş bilgi için bkz: G. Taylor, *The Transportation Revolution 1815-1860*, New York 1966; Avrupa ülkelerindeki gibi yol yapım faaliyetleri Osmanlı İmparatorluğu'nda Tanzimat Dönemi'nde ve özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren başlamıştır. (Musa Çadircı, "Tanzimat Döneminde Karayolu Ulaşımı (1840-1876)", *II. Türk Bilim Tarihî Sempozyumu, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaşım Teknikleri*, İstanbul 1989; Aynı Yazar, "Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı", *AÜDTCF Tarih Araştırmaları Dergisi*, XV/26, Ankara 1991, ss. 153-167; Nesimi Yazıcı, "Tanzimat'ta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı", *OTAM*, Sayı: 3, Ankara 1992, s. 356 vd; Emrah Çetin, *Tanzimat'tan Meşrutiyet'e Karayolu Ulaşımı*, AÜ SBE Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2013.

³⁰ Bazı durumlarda vergi muafiyetinin söz konusu olmadığı görülmektedir. Nitekim, 26 Şaban 1148/11 Ocak 1736 tarihli bir kayıta, Uşak Kazası'na bağlı Turaklar Köyü ahalisi, Uşak Kadısı'na başvurarak köylerinin sık sık kuttâ'-ı tarik eşkiyasının saldırılarına maruz kalması nedeniyle derbentçi olmak istemişlerdir. Üstelik avarız vergilerini de eskiden olduğu gibi ödeyeceklerini taahhüt etmişlerdir (BOA Cevdet Dahiliye No: 1579).

³¹ Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunda Derbent Teşkilatı*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1990, ss. 35-36.

Yolu olarak da kullanılan sağ kol üzerinde bulunmaktaydı. Nitekim Ceyhan Nehri üzerindeki Misis Kasabası'nda bir kale ve neferleri olmasına rağmen konumunun önemi ve tehlikeli bir bölgede bulunmasından ötürü, o dönemde Yüreğir Kazası'na tabi olan Misis ahalisi de derbentçi kaydedilmişler ve kale erleri ile birlikte Misis derbentine ayrılmış sınırlar içinde çalışmaya mecbur edilmişlerdi³².

Osmanlı Yönetimi, 18. yüzyılın başlarında ülkenin asayiş ve güvenlik sorunlarına yeniden eğilmiş ve en önemli iş olarak yol meselesini ele almıştır. Bu amaçla, derbent sisteminin bazı bölgelerde ıslah edilmesi için çalışmalara başlanmıştır. Özellikle önemli ticaret ve hac yolu üzerindeki harap han ve palangaların tamiri kararlaştırılmıştır. Karaman Eyaletindeki han ve derbentlerin tamiri için görevlendirilen Bahri Ağa'nın girişimiyle 1719-1722 yılları arasında Arkid Hanı, Murat Paşa Köprüsü, Tokuz (Tonuz) Hanı, Kadın Hanı, Horfi Hanı ve Bardağcı Hanı yeniden kullanıma açılmıştır³³. Yine aynı dönemde, Ankara, Kayseri, Niğde, Aksaray, Maraş ve Karaman'ı Konya'ya bağlayan yollar üzerinde birçok köy derbentçi kaydedilmiş, Altunpa, Dibidelik, Elikesik ve Horozlu adlarındaki hanlar da yolcuların hizmetine sunulmuştur³⁴. Benzer şekilde, 1729-1732 yıllarında İstanbul-Şam arasındaki menzil külliyelerinin tamiri için geniş çaplı bir imar faaliyeti başlatılmış ve yaklaşık 85.000 guruş harcanmıştır³⁵.

Bazı derbentlerin bulunduğu mıntıklar ve çevresinin stratejik önemlerinden dolayı, zengin kişiler tarafından müstahkem hale getirildiğine de rastlanılmaktadır. III. Ahmet Devri (1703-1730)'nde, Sadrazam Enişte Hasan Paşa'nın yaptırdığı Kara Muğurt Kervansarayı bu duruma örnek olarak gösterilebilir. Kervansarayın vakfiyesine göre, bu mıntika Arabistan yönüne giden yolların önemli bir geçidi iken zamanla köyler yıkılmış ve ıssızlaşmış, ayrıca eşkiya ve hırsızların barındığı bir yer haline gelmiştir. Sadrazam Hasan Paşa, yolun güvenliğinin sağlanması amacıyla bu havalideki araziye 7.500 guruşa satın alarak vakfetmişti. Kale içinde bulunan 1 cami, 2 hamam, 1 han, 1 imaret, 1 mektep, 30 dükkân vakfın dâhilindediydi. Vakıf işlerini yürütmekle görevli müteveli, katip, vaiz, kayyım, müezzin ve kale muhafızları için evler inşa edilmişti. Ayrıca buradan geçen yolcuları korumakla yükümlü, gündelik olarak 15 akça alan 26 süvari, 30 akça alan 1 süvari ağası,

³² Orhonlu, *a.g.e.*, s. 59.

³³ Cengiz Orhonlu, "Bayram Paşa Kervansarayı", *Vakıflar Dergisi*, X, Ankara 1973, ss. 199-203.

³⁴ Yusuf Küçükdağ, *Lale Devri'nde Konya*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Konya 1989, ss. 156-157.

³⁵ M. Yaşar Ertaş, "İstanbul-Şam Hac Güzergâhındaki Menzil Külliyelerinin Bakım ve Onarımı (1729-1732)", ss. 8-17.

20 akça alan 1 kethüda, 17 akça alan 1 alemdar, 16 akça alan 1 çavuş ile kalenin savunması için 10 akça gündelik ile 15 piyade, 15 akça ile 1 dizdar ve 12'şer akça ile 4 kapıcı görevlendirilmiştir³⁶.

Osmanlı ulaşım organizasyonunda güvenliği sağlamak için oluşturulan unsurlardan en etkili olanı belki de kalelerdir. Bilindiği üzere, Osmanlı ulaşım sisteminde kademeli bir güvenlik anlayışı hâkimdi. Birinci kademe kervanlar ve ulakların güvenliklerini kendilerinin sağlamalarıdır. İkincisi, bir güvenlik birimi olarak yolcuların hizmetlerinden yararlandığı kervansaraylardır. Üçüncü kademe ise kervansaraylara paralel olarak yol güvenliğinin tam anlamıyla gerçekleştirilebilmesi için yaygın bir derbent teşkilatı geliştirilmiştir³⁷. Günde ancak 30-40 km.lik bir mesafenin kat edilmesine olanak veren Osmanlı ulaşım teknolojisi ile bu kuruluşların buldukları uzaklıklar arasında bir uyum bulunmaktadır³⁸. Bu hız ve zaman ölçüsüne göre Osmanlı yönetimi, çeşitli yollarda kervansaray, derbent ve menziller kurmuş, devlet otoritesi ve güvenlik genellikle 12 saati geçmeyen aralıklarla kurulmuş olan kaleler aracılığıyla sağlanmıştır.

Ulaşım güvenliği açısından menzil ve derbent teşkilatları ile kale örgütü arasında hem hiyerarşik hem de fonksiyonel açıdan bir bağlantı bulunmaktadır. Bir kale civarında bulunan menzil ve derbentin idaresinden kale dizdarı sorumlu idi. Bu tür hiyerarşik bir ilişkinin yanı sıra, hepsinden önemlisi önemli geçit ve yollar da, tehlikeli noktalarda kurulmuş olan bazı kalelerin de derbentçi olarak görev yaptıkları bilinmektedir. Menzil, derbent ve kale teşkilatı görevleri ve işlevleri açısından bazı farklı özellikler arz etmekle birlikte, çoğu zaman birbirlerinin alanlarına giren hizmetleri yerine getirmektedirler.

³⁶ Mustafa Nuri Paşa, *Netayic-ül-Vukuat*, C. I-II, (Yay. Haz). Neşet Çağatay, Ankara 1979, ss. 312-313; benzer konumundan ötürü, sağ kol üzerindeki Payas'a da özel bir önem verilmişti. Derbent hizmetinin daha büyük bir kuruluş tarafından yerine getirilmesi gerektiğinden dolayı, Sadrazam Sokollu Mehmet Paşa, yüksek miktarda paralar harcıyarak burayı adeta küçük bir şehir haline getirmişti. Evliya Çelebi geçtiği sırada Payas'ta 850 hane bulunmaktaydı (*Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, C. III, (Yay. Haz). Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı, Yapı Kredi Yayınları, 2. Baskı, İstanbul 2006, ss. 31-32).

³⁷ Belirtilen kademelere, devletin ayrıca aldığı başka önlemler de eklenebilir. Hac yolunda bulunan bedevi aşiretlere her yıl belli miktarlarda para verilmesinde görüldüğü üzere, devlet güvenlik harcamalarını azaltmak için tehdidin kaynaklanabileceği unsurlarla bir çeşit uzlaşmaya girebilir ve bu yolla onları kimi kazanımlar karşılığında -her zaman başarılı olamasa da- caydırabilir (Eyüp Özveren, "Bir Kitle İletişim Aracı Olarak Kervan Ticareti", *Kültür ve İletişim*, 1/1, Kış 1998, Ankara 1998, ss. 47-48).

³⁸ Hüdavendigâr Sancağı ve Karaman Eyaleti ile Anadolu'nun güney sahillerindeki derbent, menzil ve kaleler üzerine yapılan bir araştırmada bu uyum açıkça ortaya konulmuştur. Buna göre, kale, menzil ve derbent noktalan arasındaki mesafeler, birkaç istisna dışında 12 saati geçmemektedir. Geniş bilgi için bkz. E. Şükrü Batmaz, *Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Anadolu'da Kalelerin İdarî ve Askerî Fonksiyonları*, Ankara Üniversitesi SBE Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi, Ankara 1989, ss. 23-32.

“Hâdimü'l-Haremeyni’ş-Şerifeyn” olarak Osmanlı padişahlarının önemle üzerinde durduğu görevlerden biri de hac yollarının güvenliğini sağlamaktır. Osmanlı Devleti, dünyevî otoritesini pekiştirmenin ve en önemli İslam Devleti olma rolünü ifade etmenin aracı olduğundan hac görevinin her yıl güvence altında yapılmasını sağlamak için yoğun çaba harcamıştır³⁹.

Emirü'l-Hac kumandasında yola çıkarılan Kahire ve Şam Kervanlarının yolları üzerindeki karakollar sistemini organize etmek ve hacıların ihtiyaç duyduğu suyu sağlamak, bölgedeki Osmanlı makamlarının yapması gereken işlerdendi. Bedevi saldırılarından korumak amacıyla, Kahire Kervanı'na genellikle bir Yeniçeri Bölüğü, Suriye Kervanı'na ise Tımarlı Sipahiler eşlik etmekteydi. Aslında, hac kervanlarının güvenliği, hac yolları üzerinde yaşayan bedevilere her yıl verilen resmi ödeneklerle (surre) sağlanmaktaydı. Kutsal bir önem atfedilen ve törenle yola çıkarılan Surre'ler, bütçe kalemlerinde önemli bir yekûn oluşturmakta ve binlerce altınla ifade edilmekteydi⁴⁰.

Sağ kol üzerinden İmparatorluğun çeşitli bölgelerinden Hicaz'a giden hacı adayları ile memleketlerine dönen hacılara gidiş-dönüş yollarında birçok saldırı düzenlenmekteydi. Örneğin, 1753 yılında, alınan bütün önlemlere rağmen, başıboş leventlerin hacı kabilelerine tacizde buldukları anlaşılmıştır. Antakya-Adana arasında, hırsız ve eşkıyaların saldırılarından hacıların korumak amacıyla, Kurtkulağı Menzili'ne kadar Delibaşı ve Gönüllüyan Ağası'nın refakat etmesi istenmiştir. Ayrıca, bir Bölükbaşı da Altınözü ve çevresinde görevlendirilmişti⁴¹.

Osmanlı Devleti, haberleşme ve ticaretin aksamadan sürdürülmesi amacıyla yukarıda anlatılan tesisleri oluşturmuş olmasına rağmen, işler her zaman istenilen ölçüde yolunda gitmiyordu. Hemen her dönemde ortaya çıkan küçük ya da büyük çaplı eşkıyalık hareketleri yollarda güvenliğin ortadan kalkmasına neden oluyordu. Yolları kesilen kervanlardaki tüccarların bir kısmı mallarını kaybederken bir kısmı da canlarından olabiliyordu. Hatta bu nedenle görevlerinin başına gidemeyen devlet görevlileri bile bulunmaktaydı.

Çeşitli zamanlarda Osmanlı topraklarına gelen gezginlerin bıraktıkları seyahatnamelerde ve merkez ile taşra arasındaki yazışmalarda bu tür olaylara sıkça

³⁹ Andre Raymond, *Osmanlı Döneminde Arap Kentleri*, (Çev). Ali Berktaş, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1995, s. 21.

⁴⁰ Geniş bilgi için bkz: Suraiya Faroqhi, *Hacılar ve Sultanlar (1517-1658)*, (Çev). Gül Çağal Güven, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1995, s. 58 vd.

⁴¹ Mustafa Öztürk, “XVIII. Yüzyılda Antakya ve Çevresinde Eşkıyalık Olayları”, *Belleken*, C. LIV, Sayı: 211, Ankara 1991, s. 969.

rastlanmaktadır. Örneğin, Tavernier günlüğünde özellikle geceleri hırsızların saldırılarına uğramaktan korktuğunu ifade etmekten çekinmemiştir⁴².

Askeri ve sivil ulaşımın aksamasına ya da tamamen durmasına neden olan eşkıyalık hareketleri belli başlı iki dönemde belirginleşmektedir. Bunlardan birincisi, Suhte ve Celali İsyancıları gibi halkın ya da askeri zümrelerin büyük çapta katıldığı önemli isyan dönemleri ile ordunun sefere çıktığı savaş zamanlarıdır. Büyük karışıklıkların ve soygunların had safhaya çıktığı 16. yüzyılın sonları ile 17. yüzyılın ilk yarısındaki dönemde meydana gelen gelişmeler ayrıntılı araştırmalara konu olduğu için burada Celali İsyancıları üzerinde durulmayacaktır⁴³. Diğer zamanlarda da eşkıya soygunları olmakla birlikte bunlar sistematik olmayıp münferit hareketler olarak kabul edilmelidir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun barış içinde olduğu ve bütün eyalet askerlerinin kendilerine ait dirliklerde yerli yerinde buldukları zamanlarda asayiş büyük ölçüde sağlanmış olmasına rağmen eyalet askerlerinin katıldığı seferler sırasında imparatorlukta büyük çapta eşkıyalık ve haydutluk olayları ortaya çıkmıştır. Örneğin, 18. yüzyılda Karadeniz üzerinden Kırım, Kefe ve İran taraflarına yapılacak seferlerde Sinop başta olmak üzere birçok Karadeniz kenti eşkıyalıktan etkileniyordu. Bütün Karadeniz bölgesindeki yollardan gelip-geçen tüccar ve yolculara saldırıp, soyan ve hatta öldüren eşkıya ve haramzadelerin çeşitli aşiretlere mensup kişiler⁴⁴ ile başıboş levendât takımından oldukları görülmektedir⁴⁵. Nitekim birçok

⁴² J. B. Tavernier, *XVII. Asır Ortalarında Türkiye Üzerinden İran'a Seyahat*, (Çev.) Ertuğrul Gültekin, Tercüman Yayınları, İstanbul 1980, ss. 26-27.

⁴³ Celali İsyancıları ve sonrasındaki gelişmeler hakkında yapılan çalışmaların ayrıntılı bibliyografyaları için bkz: Mustafa Akdağ, *Türk Halkının Dirlik ve Düzenlik Kavgası*, "Celali İsyancıları", Yapı Kredi Yayınları, 2. Baskı, İstanbul 2013; Karen Barkey, *Eşkıyalar ve Devlet, Osmanlı Tarzı Devlet Merkezileşmesi*, (Çev.) Zeynep Altok, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1999; William J. Griswold, *Anadolu'da Büyük İsyan 1591-1611*, (Çev.) Ülkün Tansel, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000; Sam White, *Osmanlı'da İsyan İklimi, Erken Modern Dönemde Celali İsyancıları*, (Çev.) Nurettin Elhüseyni, Alfa Basım Yayım, İstanbul 2013.

⁴⁴ "Hamid İli Beğine hüküm ki: Kara öz demekle ma'rûf yöruk tâifesi kadimden fesâd üzere olmağın, merhum babam Hüdavendigâr tâbe serâhû Kütahya'dan bölük halkı ile bölük ağası gönderüb haklarından gelinmek emr olunmak müyesser olmayıp lâkin yine fesad üzere olub ..."; Ahmet Refik, *Anadolu'da Türk Aşiretleri (966-1200)*, İstanbul 1930, s. 24; 1019/1610-1611 yılına ait bir ferman dan, Danişmendli Mukataasına bağlı göçebelere, Maraş ve Elbistan bölgesinde, Halçp'ten Kayseri'ye giden bir kervanı soydukları anlaşılmaktadır (Suraiya Faroqhi, "Onyedinci Yüzyılın İkinci Yarısında Devecilik ve Anadolu Göçebelere (Danişmendli Mukataası)", *IX. Türk Tarih Kongresi, Kongreye Sunulan Bildiriler*, C. II, TTK, Ankara 1988, s. 924).

⁴⁵ İbrahim Güler, "XVIII. Yüzyılda Orta Karadeniz Bölgesinde Eşkıyalık Hareketleri", *Osmanlı Araştırmaları (The Journal of Ottoman Studies)*, XV, İstanbul 1995, ss. 191-198.

arşiv kaydında eşkıyaların büyük çoğunluğunun askeri zümreye mensup görevliler olduğu ifade edilmektedir⁴⁶.

Osmanlı arşiv belgeleri, özellikle şer'iyye sicilleri yol kesen eşkıyaların yaptıkları zulümleri anlatan kayıtlarla doludur⁴⁷. Merkezden gönderilen emirlerde, baharın gelmesi ve “ağaçların yapraklanması” ile birlikte eşkıya faaliyetlerinin artacağına dikkat çekilmektedir⁴⁸.

Bazı işler için görevlendirilen devlet memurlarının yolculukları sırasında bile eşkıya saldırılarının gerçekleştiği görülebiliyordu. Örneğin, Ekim 1737 tarihinde Amasya'ya gönderilen bir fermanla, Sivas Eyaleti'ndeki kazalarda ortaya çıkan eşkıya taifesinin yol kesip insan öldürerek halkı zor durumda bıraktığı bildirilmektedir. Bu durumun ortadan kaldırılması amacıyla alınacak tedbirleri araştırmak için Dergâh-ı Mualla Kapucubaşlıları'ndan Süleyman Bey'in mübaşir tayin edildiği ifade edilmektedir⁴⁹. Yaklaşık altı ay sonraki bir buyruğuda ise Turhal'dan Amasya'ya giderken Vadi adlı bir köyde mübaşirlerin saldırıya uğradıkları görülmektedir⁵⁰.

Yine, Zaralızâde Feyzullah isimli bir şahıs, Kastamonu Sancağı havalisinde vefat etmiş olduğundan, yanında bulunan eşyayı getirmesi için Silahşöran-ı Hasa'dan Osman Bey görevlendirilmiştir. Bu zat, Kastamonu'daki eşyaları İstanbul'a getirmiş ancak Kapusuz eşkıyasının çokluğu nedeniyle Sivas tarafına gidememiş ve böylece merhumun oradaki emlakı hakkında bilgi edinilememiştir⁵¹.

Belgelerde geçen ifade ile söylenecek olursa “kuttâ'-ı tarîk” eşkıyalarının faaliyetlerinden dolayı uluslararası kervan ticareti olumsuz yönde etkileniyordu. Örne-

⁴⁶ Örnekler için bkz. Şerafettin Turan, *Kanuni Süleyman Dönemi Taht Kavğaları*, Bilgi Yayınevi, 2.Baskı, Ankara 1997; Mustafa Akdağ, *a.g.e.*; daha önce neferat iken görevlerinden kaçarak eşkıyalığa soyunanların hapis ve kalebind edilmeleri hakkında Eylül 1737'de Amasya'ya gönderilen ferman için bkz: Amasya Ş. S. No: 39, Belge No: 146.

⁴⁷ 17. yüzyılın ikinci yarısına ait Konya Şer'iyye Sicillerinde de bu tür olaylara rastlanmaktadır. Örneğin, 1079/1668-1669 yılına ait bazı kayıtlarda hem Maraş hem de İznik civarında eşkıyalık faaliyetlerinde bulunan Zalim Ali adlı bir hayduttan bahsedilmektedir. Bu şahıs, kendisine bağlı 40-50 kişilik çetesıyla kervanları basarak birçok tüccarın mallarını yağmalamıştır. Birçok yolcu ve tüccarın mahkeme kayıtlarına yansıyan ifadeleri, Zalim Ali'nin etrafa yaydığı korku ve dehşeti anlatması bakımından dikkat çekici ayrıntıları gözler önüne sermektedir. Zalim Ali, uzun uğraşlardan sonra yakalanarak cezalandırılmıştır (Konya S. S. No: 17, s. 31, 42 ve 104).

⁴⁸ Amasya Ş. S. No: 39, Belge No: 94; İbrahim Güler, a.g.m, ss. 196-197.

⁴⁹ Amasya Ş. S. No: 39, Belge No: 151.

⁵⁰ Amasya Ş. S. No: 39, Belge No: 184.

⁵¹ 12 Muharrem 1189/15 Mart 1775 tarihli belge (BOA Cevdet Maliye No: 17057).

ğin Kuzey Suriye'den Orta ve Kuzey Anadolu'ya uzanan ticaret yolu 17. yüzyılın başlarında eşkiya saldırıları nedeniyle neredeyse kapanma noktasına gelmişti. Maraş yakınlarındaki Pazarcık havalisinde bulunan bir grup atlı eşkiya, Halep, Antep, Maraş, Malatya ve Sivas yolunu kullanan tüccarlara gece gündüz demeden saldırarak mallarını gasp ediyor, ticaretin kesintiye uğramasına neden oluyordu. Can güvenliklerinden endişe eden yolcular söz konusu yolu kullanmaktan kaçınmaya başlamışlardı⁵².

Çetelerin saldırılarından etkilenenler sadece kervanlar değildi. Hindistan Elçisi Niyaz Han, İstanbul'dan ülkesine dönerken Mart 1716'da Malatya civarında saldırıya uğramış ve eşyaları çalınmıştı. Elçilik heyetini korumakla görevlendirilen Yusuf Ağa isimindeki bir Osmanlı yetkilisinin bile saldırıyı önleyememesi durumun ne kadar vahim boyutlara ulaştığını göstermesi bakımından anlamlıdır⁵³.

İran'dan başlayıp İzmir'de son bulan ve bütün Anadolu'yu bir baştan bir başa kat eden kervan yolları eşkiyaların en önemli faaliyet alanlarından biriydi. 17. yüzyılda İran, doğuda ipek üreten ülkelerin başında geldiği gibi Orta Doğu ve Avrupa'ya büyük miktarlarda ihracat yapan önemli bir bölge durumundaydı. 1615- 1618 Osmanlı-Safavî savaşının sonlarına doğru İzmir, bu yüzyılda İran kaynaklı ipeğin alıcısı durumundaki İngiliz tüccarlarının yaşadığı bir ticaret merkezi olan Halep'e karşı ipek ticareti konusunda rakip olmaya başlamıştı. Hazineye gelir sağlamayı uman Osmanlı yönetiminin ipek ticaretini ve ilgili yabancı devletlerin tüccarlarını İzmir'e çekme politikasına işlerlik kazandırmak amacıyla şehri imar etme faaliyetlerine giriştiği görülmektedir. Bütün bu gelişmelere bağlı olarak Erzurum üzerinden Tokat'a, oradan da İzmir'e ulaşan yol, 18. yüzyıl Anadolu'sunda daha da yoğun bir biçimde kullanılan bir numaralı kervan yolu haline gelmiştir⁵⁴.

Bu özelliğinden dolayı, zaman zaman kanun dışı grupların ilgisi İzmir'in üzerine çevrilmiş, 18. yüzyılın başlarından itibaren esasen devlet otoritesine isyan etmiş Celalilerin ve eşkiyaların saldırılarına maruz kalmıştır. Bu tür yasadışı grupların en önde geleni ve belki de en tehlikelisi 1735'ten 1739'a kadar Batı Anadolu'da varlığına rastlanan ve batılı kaynakların "Soley Bey" olarak tanımladığı

⁵² Süleyman Demirci-Hasan Arslan, "Osmanlı Türkiye'sinde Bazı Aşiret, Cemaat ve Taifelerin Eşkiyalık Faaliyetleri ve Bunların Merkez-Taşra Yazışmalarındaki Yansımaları: Maraş Eyâleti Örneği (1590-1750)", *Turkish Studies*, 7/3, Ankara 2012, s. 902.

⁵³ Mehmet Karagöz, "XVIII. Yüzyılın Başlarında Malatya ve Çevresinde Eşkiyalık Hareketleri", *OTAM*, Sayı: 5, Ankara 1994, ss. 202-203.

⁵⁴ Necmi Ülker, "XVII. ve XVIII. Yüzyıllar İpek Ticaretinde İzmir'in Rolü ve Önemi", *İÜEF Tarih Araştırma Merkezi, Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, İstanbul 1991, ss. 327-341.

Sarıbeyoğlu Mustafa'dır⁵⁵. Faaliyetlerinin merkez üssü Denizli'nin Honaz köyü olan Sarıbeyoğlu Mustafa, Batı Anadolu'da 4 yıl süren bir isyanın lideri olarak bu bölgede devlet otoritesinin sarsılmasına neden olmuş, ticaret yollarını kontrolü altında tutarak ticaret hayatını büyük ölçüde baltalamıştır. Etrafına toplanan yönetimden şikâyetçi bölge halkını eğiterek neredeyse bir ordu kurmuş ve özellikle Tokat üzerinden İzmir'e gelen kervanları birçok kez soymuştur. Kendisini ortadan kaldırmak amacıyla üzerine gönderilen askeri birlikleri birkaç defa bozguna uğratmayı da başarmıştır⁵⁶.

İzmir ve çevresinin Sarıbeyoğlu'nun etkisi altına girmesi yabancı tüccarların raporlarına "... sadece ticaret tamamıyla durmamış, şehrin kendisi dahi büyük bir tehlike içine düşmüştür..." şeklinde yansımıştır. Sarıbeyoğlu'nun isyan ettiği dönem, yani 1736-1739 yılları arasındaki zaman dilimi Osmanlı Devleti'nin Avusturya ve Rusya ile savaş halinde olduğu bir dönemdir. Buna rağmen İstanbul hükümeti, bu isyanın bastırılması için kararlı davranarak gerekli tedbirleri almayı ihmal etmemiştir. Dört yıl kadar süren uzun mücadelelerden sonra, 30 Nisan 1739'da Osmanlı birlikleri Sarıbeyoğlu liderliğindeki isyanı bastırması ve isyanla ilgili olanları en kısa sürede cezalandırmıştır⁵⁷.

Uluslararası ticaret açısından önemli bir ticaret merkezi olan Halep'i çevredeki şehirlere bağlayan yollar 18. yüzyılda bölgedeki aşiretlerin saldırıları nedeniyle son derece riskli hale gelmişti. Özellikle yüzyılın ikinci yarısında Türk, Kürt ve Arap aşiretleri, köyleri basıp haraca bağlıyor, kervanları soyuyor ve kontrolleri altındaki yolları kullananlardan geçiş ücreti alıyorlardı. Halep'ten İskenderun'a uzanan anayolu ve sahil şeridini denetimleri altında bulunduruyorlardı. Bu dönemde Antakya bölgesinde seyahat eden Baron de Tott, korumalarının korkularını yüzünden okumuştur. Bölgede asayiş ve yol güvenliğini sağlamak için gönderilen askeri birlikler defalarca yenilgiye uğrayarak elleri boş dönmüştü. Yolculukların güvenli geçmesi, çevredeki aşiretlere ödenecek bedele bağlıydı⁵⁸.

⁵⁵ Geniş bilgi için bkz. Necmi Ülker, "İzmir Şehir Hayatını Tehdit Eden Kanun Dışı Eylemler, 1688-1740", *İÜEF Tarih Enstitüsü Dergisi, Prof. Dr. Münir Aktepe'ye Armağan*, Sayı: 15, İstanbul 1997, ss.145-166; Aynı Yazar, *XVII-XVIII. Yüzyıllarda İzmir Şehri Tarihi I, Ticaret Tarihi Araştırmaları*, İzmir 1994, ss. 35-40; M. Yaşar Ertay, "18. Yüzyılda Bir Osmanlı Eşkiası: Sarıbeyoğlu Mustafa", *Uluslararası Denizli ve Çevresi Tarih ve Kültür Sempozyumu Bildiriler I*, Denizli 2007, ss. 399-411.

⁵⁶ Ülker, a.g.m., ss. 158-159.

⁵⁷ Ülker, a.g.m., ss. 164-165.

⁵⁸ Abraham Marcus, *Modernliğin Eşiğinde Bir Osmanlı Kenti Halep*, (Çev.) Mehmet Emin Baş, Küre Yayınları, İstanbul 2013, ss. 183-185.

Savaşların meydana geldiği çatışma alanlarında ulaşımın aksamasına ya da tamamen durmasına tanık olunmaktadır. Nitekim 1690 yılının Nisan ayında Boğdan'dan Kamaniçe'ye gönderilmesi gereken 18.000 kile zahirenin 2.000 kilesi 50 arabaya yüklenecek yola çıkarılmış, her arabaya birer *tüfekendaz sekan* yerleştirilmiş olmasına rağmen, zahire ve muhafızları düşman eline geçmiştir. Geriye kalan 16.000 kile zahire Tatar askerinin koruması altında güçlükle kaleye ulaştırılabilemiştir⁵⁹.

1812 yılının sonbahar aylarında Sırlar ile Türkler arasındaki çatışmaların artması nedeniyle Selanik-Saraybosna yolu, tüccarlar tarafından tamamen terk edilmişti. Bu nedenle, daha güvenli fakat daha uzun başka yollar tercih edilmeye başlanmıştır. Bulunan alternatif yollar hem daha pahalı hem de daha uzun sürede aşılmakta idi⁶⁰.

İklim Koşulları

İklim koşullarının kötü oluşu, ulaşım ve nakliyatı olumsuz yönde etkileyen, hatta tamamen durmasına yol açan faktörlerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Kar ve yağmurun çamur deryasına çevirdiği yollara saplanıp kalan hayvanlar ve arabaların taşıdığı malların zamanında ve istenilen yere ulaştırılamaması birçok kötü sonucun doğmasına neden olabiliyordu. Özellikle savaş dönemlerinde ordunun lojistik ihtiyaçlarının karşılanmasında hayati öneme sahip olan hayvanların ilerleyememesi, hatta zaman zaman telef olmaları ordunun yürüyüşünün yavaşlamasına, daha da kötüsü seferlerin durmasına bile yol açabilmekteydi.

XVI. yüzyılın sonlarına ait bir kayıt, zahire taşıyan develerin ağır hava koşulları nedeniyle geçilemez hale gelen yollarda ne gibi zorluklar çektiklerini çarpıcı bir dille ortaya koymaktadır. 983/1575'te Anadolu Beylerbeyisi'ne gönderilen bir hükümde, zahire ile yola çıkan develerin çamurlara saplanarak yoruldukları ve yüklerini "yabana atıp" döndükleri, buna benzer olayların sıkça yaşandığı ifade edilmektedir⁶¹.

İmparatorluktaki yolların tamamının Roma yolları gibi taş yüzeyli olmamasından ötürü etkili yağışlar sırasında kolayca bozuldukları ve özellikle araba ile yapılan nakliyata elverişli olmadıkları görülmektedir. Örneğin 26 Ağustos 1604'te tarihli bir emirde, Siroz ve Drama'dan Topkapı Sarayı'na gönderilecek pirincin yağın yağmurun oluşturduğu balçıktan dolayı arabalarla getirme olanağı yoksa

⁵⁹ 11 Şevval 1101/20 Mayıs 1690 tarihli Boğdan Voyvodası'nın arzı (BOA DBŞM. No: 7953, s. 31).

⁶⁰ François Crouzet, *L'Économie Britannique et Le Blocus Continentale (1806,1813)*, C. II, Paris 1987, s. 695.

⁶¹ Akdağ, *a.g.e.*, ss. 83-84.

at ve katırlarla taşınması bildirilmişti⁶². Bu hayvanların tercih edilmesi, çamurlu yollarda arabaya nazaran balçıktan daha kolay kurtulmalarıyla ilgili olmalıdır.

1039/1629'daki Bağdat Seferi sırasında, Musul'daki ağır yağışlar ordunun taşıma ihtiyacını karşılayan binlerce yük hayvanının suda boğularak telef olmalarına yol açmış, bu durum ordunun ilerleyişini 3 ay geciktirdiğinden seferin 1 yıl ertelenmesi gereği ortaya çıkmıştı⁶³.

Yine aynı yıl, Hemedan Seferi'nde Dicle Nehri'nin taşması üzerine ordudaki mandaların önemli bir kısmı boğulmuş ve yerine yenilerinin alınması gerekmişti. Bunun için Hüsrev Paşa, hükümetten 400.000 guruşluk ek bir kaynak istemek zorunda kalmıştı. Hayvanların ölümü ve yeniden tedarik edilmesi ordunun hareket kabiliyetini azalttığı gibi, hazineye de fazladan önemli bir yük getirmişti⁶⁴.

1635 yılındaki Revan Seferi'nden dönülürken, içinde Padişah IV. Murat'ın da bulunduğu Osmanlı Ordusu, düzgün sayılabilecek yollarda bile hava koşulları nedeniyle büyük meşakkatler çekmiş, hatta zayıat bile vermişti. Aşırı yağışların meydana getirdiği çamur, zaten çoğunlukla belli-belirsiz bir iz şeklinde olan yolları tamamen silmiş, bozuk ve sarp mıntıklardan geçmek zorunda kalan birliklerin dönüşünü geciktirmişti. Süheyl Ünver tarafından hazırlanan kronolojinin birçok yerinde burada anlatılan sıkıntılardan şikâyet edilmektedir⁶⁵.

Kış mevsimi nedeniyle, ulaşımın yavaşlamasına bağlı olarak yolculuk süreleri artmakta, taşıma ücretleri de zamlanmaktaydı. Örneğin 1787 yılında, Rusçuk-Varna arasındaki yaklaşık 210 km.lik yolda, yaz mevsiminde at arabasıyla taşınan her 1 okka yük için 1 guruş ödenmekteydi. Oysa aynı güzergâhta, aynı şekilde nakledilen aynı ağırlıktaki yük başına ödenen nakliye ücreti yaklaşık % 25 oranında artmaktaydı⁶⁶.

Osmanlı yönetimi, devlete ait malları nakleden mekârlere her zaman için düşük ücret ödeme eğiliminde olmuştur⁶⁷. Böyle bir politika uygulamasına rağmen,

⁶² Bilgin, *a.g.e.*, s. 239-241.

⁶³ Muphey, *a.g.e.*, s. 97.

⁶⁴ Muphey, *a.g.e.*, s. 113.

⁶⁵ Süheyl Ünver, "Dördüncü Sultan Murad'ın Revan Seferi Kronolojisi, 1635", Belleten, C. XVI, Sayı: 64, Ankara 1952, ss. 565-576.

⁶⁶ Ljuben Berov, "Transport Costs and Their Role in Trade in the Balkan Lands in the 16th-19th Centuries", *Bulgarian Historical Review*, 3. Year (1975), No: 4, s. 77.

⁶⁷ Bununla birlikte Osmanlı ordusunun sefere çıktığı dönemlerde, iskelelere zahire nakleden araba ve hayvan sahiplerinin bu ortamdan yararlanarak nakliye ücretlerini arttırmaya çalıştıktan görülmektedir. Devlet bu duruma izin vermemekte ve böyle durumlarda çıkarılan fermanlarda, eski

kış mevsiminde ortaya çıkan şartları göz önüne alarak bu mevsimde yapılan taşıma hizmetlerine yaz aylarına göre daha yüksek ücret ödemiştir. Nitekim, 16 Rebiülahir 1131/8 Mart 1719 tarihinde kaleme alınan bir belgeye göre, Hotin Kalesi'nde bulunan askerlerin tayinatları için Tuna Nehri sahillerinden satın alınan ve gemilerle Kalas İskelesi'ne naklolunan 40.000 kile arpa ve 30.000 kile unun Hotin'e taşınması için gereken arabaların Boğdan ve civarından tedarik edilmesi amacıyla Boğdan Voyvodası'na emr-i şerif gönderilmişti. 66.300 kile zahire, her biri 40'ar kile taşıyan 1657 arabaya yüklenerak Hotin Kalesi'ne gönderilmişti. 1657 arabasının, İsakçı ve İbrail kazalarından sağlanan 600'üne kış mevsimi olmasından ötürü 25'er gurus taşıma ücreti ödenmişti. Boğdan'dan gönderilen diğer 1057 arabanın sahiplerine ise araba başına 15'er gurus verilmişti. Nakliye ücretlerinin tamamı Boğdan Hazinesi'nden karşılanmıştı. Belgede, İbrail ve İsakçı kazalarından gelen arabalara, ulaşımın daha rahat sağlandığı yaz mevsiminde olunsaydı 15'er gurus, Boğdan'dan gelenlere ise 10'ar gurus ödenmesi gerektiği, aradaki farkın mevsim koşulları nedeniyle verildiği belgede açıkça belirtilmektedir⁶⁸.

Bir başka örnekteyse, mevsimin kış olması nedeniyle, hem taşıma ücretine zam yapıldığı hem de taşıma aracının yani arabanın taşıdığı yükün % 25 oranında azaltıldığı görülmektedir. 5 Muharrem 1127/11 Ocak 1715 tarihinde Filibe ve Tatarpazarı Kadıları ile ayan ve iş erlerine gönderilen bir emirde, Cebhane'nin ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla, adı geçen kazalardan satın alınan çeşitli cinsteki çuvalların Tekirdağı İskelesi'ne taşınması istenmiş, taşınacak yükün toplam 750 Samakov kantarı (56.763,9 kg.) ağırlığında olduğu da ayrıca belirtilmiştir. 750 kantarın taşınması için her biri 8'er kantar taşıma kapasiteli 94 arabaya ihtiyaç duyulmasına rağmen, mevsim kış olduğu için zorluk çekilmemesi amacıyla 6'şar kantar taşımaları daha uygun bulunmuştur. Ayrıca 1 Samakov kantarı ağırlığındaki yükün Tatarpazarı'ndan Tekirdağı istikametinde taşınmasında şimdiye kadar 80'er sağ akça ödendiği halde, kış mevsimi olmasından ötürü "...naklinde reayaya usret olmağla hallerine merhameten..." kantar başına 10'ar akça zam yapılarak 90'ar akçaya taşıtılması öngörülmüştür⁶⁹. Böylece hem kantar başına ödenen nakliye ücreti % 12,5 arttırılmış hem de bir arabanın taşıdığı yük % 25 oranında düşürülmüştür.

1777 yılında Edirne'den Tekirdağı iskelesine zahire taşıyan arabacılar her bir araba yükü için yaz aylarında 8-9 para, kış mevsiminde ise 12 para ödenmekteydi.

taşıma ücretlerinin geçerli olduğu vurgulanmaktaydı; Salih Aynural, *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları-Zahire Ticareti (1740-1840)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2001, s. 20.

⁶⁸ BOA Cevdet Askeriye No: 33434.

⁶⁹ BOA MAD No: 2964, s. 12.

Aynı yıl bu bölgedeki arabacılar, 38,4 kg.dan oluşan 1 Bergos kilesini yazın 1 saatlik mesafede 1 akçaya, kışın ise 1,5 akçaya taşımaktaydılar. Bu örneklerde görüldüğü üzere mevsim farklılıkları nakliye ücretlerini % 40-50 oranında arttırmaktadır⁷⁰.

Hayvan ve Araç-Gereç Sıkıntısı

Deve⁷¹, at, katır gibi hayvanlar ile önemli bir taşıma aracı olan arabanın bazı dönemlerde istenilen miktarlarda tedarik edilememesi, ulaşım ve nakliyatı olumsuz yönde etkileyen bir başka etken olarak ortaya çıkmaktadır.

Herhangi bir taşıma işinin gerçekleştirilmesinde devlet, iki farklı kaynaktan yararlanıyordu. Bunlardan birincisi, devlete ait olan ve çeşitli yerlerdeki kışlaklarda bakımları sağlanan hayvanlardır. İkincisi ve daha da önemlisi, çeşitli yollarla (kiralama veya bazı vergiler karşılığında) halktan sağlanan hayvanlardır.

Kıralık hayvanların büyük kısmı konar-göçer aşiretlere aitti. Aşiretler ise mevsime göre, yaylak ve kışlaklar arasında sürekli olarak hareket halinde olduklarından her zaman için ellerindeki hayvanlardan yararlanma imkânı bulunmuyordu. Örneğin, 1577'de Anadolu Eyaleti'ne bağlı çeşitli sancaklardan başkente hububat taşınması istenmiş, ancak Hamit Sancağı'ndaki develerin büyük çoğunluğu Eylül ayı olması nedeniyle sahillere inmiş olduğundan kıralık deve bulunamamıştır. Bunun üzerine adı geçen sancağın beyine yazılan hükümde, her köyden toplanan hububatın köylülere ait hayvanlar ile taşıtılması emredilmiştir⁷².

Buna benzer bir olayla Cemâziyelevvel 1127/Mayıs 1715 tarihinde de karşılaşılmıştır. Balıkesir Kadısı'na gönderilen bir emirde, ordu için Balıkesir'den satın alınan ve Çandarlı İskelesi'ne taşınması gereken 15'er bin kile buğday ve arpanın (yaklaşık 850.000 kg.) kaza merkezinde depolanması ve ardından Gündeşli Türkmeni tarafından ismi belirtilen iskeleye nakledilmesi talep olunmuştur. Ancak Türkmen taifesi yerlerinde bulunamayıp yaylakta olmalarından ötürü 30.000 kile zahire taşınamayınca, Balıkesir'deki deveciler ile ahalinin elinde bulunan develer ve arabalar ile depolanmış zahirenin bir an önce nakledilmesi istenmiştir⁷³.

⁷⁰ Aynural, *a.g.e.*, s. 20.

⁷¹ Devenin nitelikleri ve taşıma kapasitesi hakkında bkz. İlber Ortaylı, "Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme", *Ankara Üniversitesi SBF*, XXVIII/1-2, Ankara 1974, ss. 181-190; Richard W. Bulliet, *The Camel and the Wheel*, Harvard University Press, Cambridge Massachusetts London, England, 1977.

⁷² Lütfi Güçer, *XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İstanbul 1964. ss. 30-31.

⁷³ Kamil Su, *Balıkesir ve Civarında Yürük ve Türkmenler*, Balıkesir Halkevi Yayınları, Balıkesir 1938, ss. 63-65.

Bazen taşınacak malın çokluğu da yeterli miktarda nakliye hayvanı bulunamaması sonucunu doğurabiliyordu. Bu da ya nakliyattan vazgeçilmesine ya da kısmen taşıma yapılmasına neden oluyordu. Nitekim 1577 yılında, Diyarbakır'dan Van'a 200.000 Diyarbakır kilesi veya 100.000 İstanbul kilesi (yaklaşık 280.000 kg.) hububat gönderilmesi gerekmişti. Bu kadar yüksek miktardaki bir yükün taşınabilmesi için 25.000 ata ihtiyaç duyulmaktaydı. Ancak halkın “davar yoktur deyü izhâr-ı tazallüm eyledikleri” görülmüş, hayvan teminindeki güçlükleri göz önüne alan devlet, bu çaptaki nakliyattan vazgeçerek yalnızca 2.000 kilesinin taşınmasını istemekle yetinmiştir⁷⁴.

Bazen de yapılan bir mübayaaya, deve yetiştirilen bölgelerde bile bütün kaynakları kurutabiliyordu. Böyle bir durum Akdağ Kadılığı'nın kayıtlarına yansımıştır. Bu yörede barut ve ecza yapımında kullanılan potasyum nitrat yatakları bulunmakta ve bu tuz rutin olarak develerle taşınmaktaydı. Osmanlı Yönetimi adına bu görev, Akdağ Kadısı tarafından yerli halktan deve kiralanarak yerine getirilmekteydi. 980/1572-1573 tarihinde Akdağ Kadısı, kısa zaman önce çıkarılan bir mübayaaya fermanı yüzünden hiç kiralık deve bulamadığını ve bu nedenle ecza gönderemediğini merkeze bildirmek zorunda kalmıştı. Kadıya gönderilen cevapta ise bu önemli işin gecikmemesi için, nakliyatta kullanılacak develerin sağlanabilmesi amacıyla mübayaanın ertelendiği bildirilmişti. Bu örnekteki gibi büyük bir mübayaaya, kimi hayvan sahiplerinin kendi develerini satmayıp korumasına rağmen, sivil ulaşım açısından ciddi ve uzun vadeli sorunlara yol açabilmekteydi⁷⁵.

Bazı durumlarda da iş yoğunluğu nedeniyle, yeterli sayıda hayvan bulunamadığı görülmektedir. 1595 yılında, Kılar-ı Âmire için Bursa'dan İstanbul'a has un gönderilmesi talep edilmiş, fakat bu unu taşınması gereken develerin “sefer-i hümayuna tayin” olmalarından ötürü nakliyat gerçekleştirilememiştir. Bursa Kadısı'na gönderilen bir hüküm ile unun her ne şekilde olursa olsun başkente ulaştırılması ve has un taşıyan develere “bundan böyle dahledilmemesi” emredilmiştir⁷⁶.

Benzer bir durum 18. yüzyılın sonlarında Ergani Madeni'nden Tokat'a, buradan da İzmit'e bakır nakli sırasında yaşanmıştır. Ergani-Tokat-İzmit güzergâhında bakır taşınması için Bozok Mütesellimi Abdülcabbarzâde Süleyman Bey'den 8.000 adet deve tedarik ve ihraç etmesi istenmiş, ancak mütesellim tarafından

⁷⁴ Lütü Göçer, *a.g.e.*, ss. 28-29.

⁷⁵ Suraiya Faroqhi, “Camels, Wagons and The Ottoman State in The Sixteenth and Seventeenth Centuries”, *The Institute of Middle Eastern Studies*, 14 (1982), s. 528.

⁷⁶ Göçer, *a.g.e.*, ss. 30-31.

gönderilen yazıda, Bozok dâhilinde ahaliye ait deve bulunmadığı, haremeyn reyasına ait 4.000 kadar deve mevcutsa da bunların mübayaa olunan zahirenin Samsun İskelesi'ne naklinde istihdam olunduğu ifade edilmiştir⁷⁷.

İmparatorluk dâhilindeki önemli bir bakır üretim merkezi olan Tokat'tan Samsun, İzmit veya İznik iskeleleri üzerinden İstanbul'a işlenmiş bakır gönderilmesi sırasında sık sık hayvan sıkıntısı yaşanıyordu. Örneğin, 10 Şevval 1244/15 Nisan 1829 tarihinde Sivas Valisi İsmail Hakkı Paşa ve Kastamonu Sancağı Mütesellimi Mehmet Emin'e gönderilen bir yazıda, Ergani Madeninden 1242 yılına ait Tokat'a gönderilmesi gereken bakır zamanında yola çıkarılmadığı ve Şark Ordusu Seraskeri Salih Paşanın girişimi ile gecikmeli de olsa Tokat'a ulaştırılabildiği ifade edilmektedir. Ancak şehir ve çevresinde yeterli sayıda nakliye hayvanı bulunamadığı için bakırın İznik İskelesine aktarılamadığı öğrenilmiş, Sivas ve özellikle Kastamonu'da çok sayıda katırcı olduğundan yarı ücretleri Kalhane yönetimi, kalanının da teslimat esnasında İznik İskelesi'ndeki görevli tarafından ödenmesi şartıyla taşınması istenmektedir⁷⁸.

18. yüzyılın ortalarına ait başka bir örnek, yük hayvanlarının sağlanmasında çekilen zorluğu göstermesi bakımından önemlidir. Aydın'da öldürülen Kara Osmanoğlu ve ailesinin sahip olduğu zahirenin miktarı belirlenerek en yakın iskeleye indirilmesine ve buradan da İstanbul'a gönderilmesine karar verilmişti. Merkezi hükümet, barış zamanı olması nedeniyle herkesin Padişah sayesinde güvenlik içinde, savaş dönemlerinde karşılaşılan her türlü ağır mükellefiyetten uzak iş ve güçleriyle uğraştıklarından 60.000 kile tutan hububatın kudret sahibi vilayet ayanının yardımlarıyla taşıttırılmasını talep etmiştir. Masrafları vilayet ayanı tarafından karşılanmak üzere, Aydın, İzmir, Suğla, Bergama, Karaağaç ve Saruhan'dan toplam 4.000 devenin ihracı ve bahsedilen hububatın Mihaliç İskelesi'ne bu develerle gönderilmesi istenmiştir. Daha sonra buranın uzaklığından dolayı Foça İskelesine taşınması yönünde yeni bir emir gönderilmiştir. Adı geçen sancaklardan getirilen develer ile 60.000 kile hububatın 36.000 kilesi ikişer-üçer sefer yapılarak Foça İskelesi'ne taşınabilmiştir. Ancak nakliyatın uzun sürmesinden dolayı, yerlerine dönen develer tekrar yüklenememiştir. Bunun üzerine geriye kalan 24.000 kile hububatın taşınmasından vazgeçilerek Baba Karyesi'nde depolanması kararlaştırılmıştır. İmparatorluğun savaş içinde olmamasına rağmen ihtiyacı karşılayacak kadar deve ya da taşıma hayvanı bulunamamıştır. Bu sıkıntı, nakliye hayvanlarının

⁷⁷ BOA Cevdet Darphane ve Meskûkât No: 326.

⁷⁸ Tokat Ş. S. No: 34, s. 41.

azlığından çok, devlet tarafından belirlenen ücretlerin düşüklüğüne yorulmalıdır. Paranın sık sık tağşiş edilmesine rağmen devlet, eskiden beri taşıma fiyatlarını sabit tutma eğiliminde olmuştur. Nitekim 1579 yılında Ramle-Kudüs güzergâhında hububat taşıyan deveçiler, eskiden beri kendilerine ödenen 10'ar para ücreti az bularak nakliyeden vazgeçmişlerdir. Buna rağmen merkezden gönderilen emirde bu fiyatta ısrar edildiği görülmektedir⁷⁹. Bundan başka 1748 senesinde Zağra'dan Burgaz İskelesine taşınacak olan buğdayın her bir kilesine teklif olunan 10'ar para nakliye ücreti taşımacılar tarafından kabul görmemiş ve 20'şer-30'ar para ücret istenmiştir⁸⁰.

Yeni-İl Voyvodası'na yazılan 14 Zilkade 1047/30 Mart 1638 tarihli bir hükmünde, Ağca Koyunlu taifesinden Keçelioğlu Hacı İbrahim, Hacı Bey, Karşı Cemaatinden Halil Bey, Musa Hacılı'dan Latif Kethüda ve diğer kiracı Türkmenlerin Payas'tan Birecik'e pirinç ve peksimet taşıma işini üstlenmelerine rağmen, sözlerinde durmayarak firar ettikleri belirtilmekte, adı geçen şahısların bulunarak haklarından gelinmeleri emredilmektedir⁸¹. Belgede açıkça belirtilmemiş olmakla birlikte, kiracılar muhtemelen nakliye ücretini az bulduklarından ötürü görevlerinden kaçmayı tercih etmiş olmalıdırlar.

Sık sık çıkan savaşlar nedeniyle devletin artan taşıma hayvanı ve aracı talebi⁸², arabaların bolca bulunduğu kazalar ile deve besleyen konar-göçer aşiretlerin yaşadığı mıntıklalarda bile sıkıntı doğmasına yol açıyordu. Örneğin 26 Şevval 1150/16 Şubat 1738 tarihinde Aydın Sancağı'ndaki Tire ve Güzelhisar kazalarından 150'şer adet deve istenmiş ancak Güzelhisar kazası sakinleri, kazalarında bu sayıda deve olmadığını belirterek söz konusu talebi karşılayamayacaklarını ifade etmişlerdir. Buna rağmen İstanbul Hükümeti adı geçen kazadan nakliye hayvanı gönderilmesi hususunda ısrar etmiş ve deve yoksa bile, 1 deve yerine 2 at gönderilmesini istemiştir⁸³.

Ayrıca 28 Safer 1087/12 Mayıs 1676 tarihinde padişah ve diğer ileri gelenlerin ağırlıklarının Edirne'den İstanbul'a taşınması için Dimetoka, Cısr-i Ergene, Cısr-i Mustafa Paşa, Hayrabolu, Karınabat, Zağra-yı Atık, Zağra-yı Cedit, Taracı

⁷⁹ Güçer, *a.g.e.*, ss. 31-32.

⁸⁰ Güçer, *a.g.e.*, ss. 31-32.

⁸¹ Ahmet Refik, *Anadolu'da Türk Aşiretleri (966-1200)*, İstanbul 1930, s. 77.

⁸² 17. yüzyılın sonlarından 18. yüzyılın sonlarına kadar geçen süredeki savaş yıllarında devletin ulaşım araçları talebi hakkında yapılan bir çalışma için bkz. Mehmet Genç, "18. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi ve Savaş", *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Neşriyat, İstanbul 2000, s. 224.

⁸³ BOA Cevdet Askeriye No: 12922.

Yanbolu ve Edirne kazalarından toplam 460 adet gav arabası istenmiş olmasına rağmen gelen araba sayısı 422'de kalmıştı⁸⁴.

4 Muharrem 1143/20 Temmuz 1730 tarihli başka bir belgede ise, bu yıl gerçekleşecek olan şark seferine padişah bizzat iştirak edeceğinden daire-i hümayun ve sadrazam daireleri için çok sayıda Sirem arabalarına ihtiyaç duyulduğu ve ücretleri mîrîden verilmek kaydıyla aşağıda isimleri belirtilen kazalardan araba talep edildiği kayıtlıdır. Buna göre, Edirne, Filibe, Tatarpazarı, Rusçuk, Yanbolu, Karinabat, Aydos, Prevadi, Uzuncaabat, Hasköy, Çırpan, Zağra-yı Atik, Zağra-yı Cedit, Çirmen ve İslimye kazalarından istenen araba sayısı 282'dir. Fakat İstanbul'a gelen araba adedi 156'da kalmıştır. Üstelik Zağra-yı Cedit kadısı gönderdiği arzuhalde, kazalarında Sirem arabası bulunmadığını bildirmiştir. Ayrıca Edirne ve Zağra-yı Atik kazalarının ahalipleri, kendi kazalarında Sirem arabası olmasına rağmen, bunların şu anda başka bir yerde buldukları ve bu nedenle ihraç edemediklerini, izin verildiği takdirde bu arabaları gönderebileceklerini arzuhal etmişlerdi⁸⁵.

Her iki örnekte de görüldüğü üzere, devlet tarafından talep edilen arabaların, kaza halklarınca istenilen ölçüde karşılanamaması, ya emre muhatap olan bölgelerde yeterli sayıda araba bulunmamasından ya da devletin ödediği ücretin piyasa fiyatlarından düşük olmasından kaynaklanmaktadır.

Halkın güvenlik içinde olmadığı zamanlarda, eşkiya tehdidi altındaki yerler ile çatışma alanlarında ulaşım ve nakliyatın rahatlıkla yürütülemeyeceği ortadadır. Böyle durumlar ise ya nakliye aracı bulunamaması ya da taşıma fiyatlarının yukarıya doğru ivme kazanmasına yol açıyordu. İngiliz ve Hollandalı tüccarların kayıtlarından anlaşıldığına göre, 1622'deki Hürmüz kuşatmasından bir yıl sonra Hürmüz-Tebriz ve Şiraz arasında ticaret yapan tüccarlar, savaş ortamı nedeniyle mallarını taşıyan develere % 50 ile % 95 arasında değişen oranlarda daha fazla para ödemek zorunda kalmışlardı. Savaşın etkilerinin devam ediyor olmasından dolayı, 1620'lerin başlarındaki fiyatlar ile kuşatmadan sonraki dönemde deve kiralarına harcanan para miktarında hatırı sayılır dalgalanmalar olduğu görülmektedir⁸⁶.

⁸⁴ BOA D.MKF, No: 27542.

⁸⁵ BOA D.BŞM, No: 1665, ss. 8-16.

⁸⁶ Niels Steensgaard, *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century, The East India Companies and the Decline of the Caravan Trade*, The University of Chicago Press, Chicago and London 1974, s. 36.

Benzeri bir fiyat yükselişi hareketi Osmanlı egemenliği döneminde Bulgaristan'da da yaşanmıştı. 18. yüzyılın sonlarındaki Kırcalı İsyanları esnasında güvenlik koşulları ve hayvan tedarikindeki sıkıntılar nedeniyle taşıma fiyatları % 50 civarında artmıştı⁸⁷.

Crouzet'nin verdiği bilgiye göre, 1812 Eylül'ünde Osmanlılar ile Sırlar arasındaki savaş yüzünden atların sayısında önemli bir azalma olmuş, Selanik- Saraybosna istikametinde mal taşınması ve yolculuk için neredeyse at bulunamaz hale gelmiş, dolayısıyla taşıma fiyatlarında büyük bir artış gözlenmiştir⁸⁸.

Adana Şer'iyye Sicilleri'nde bulunan bir belge eşkiya baskısı nedeniyle hayvan tedarikinde görülen sıkıntının hangi boyutlara ulaştığını açıkça ortaya koymaktadır. Çukurova bölgesi, deve yetiştiriciliği ile uğraşan göçebe aşiretlerin yaşadığı önemli merkezlerden biridir. Buna rağmen 1202/1787-1788 yılına mahsuben 250 adet mekârî devesinin toplanması için Adana'ya gönderilen Rikâb-ı Hümâyûn Kaimmakâmı Çukadarlarından İsmail, Adana ve havalisinde deve bulamadığını bildirmiştir. Yine Adana kadısı, Sis Sancağı'ndan istenen 250 adet devenin, sancak dâhilinde eşkiya olması nedeniyle, ahalinin perişan ve köylerinin harap olmasından ötürü toplanıp gönderilemeyeceğini belirtmiştir⁸⁹.

Hayvanlar arasında baş gösteren bir salgın hastalık, nakliye hayvanlarının azalmasına ve dolayısıyla fiyatların artmasına veya alternatif nakil araçlarının ya da yolların aranmasına yol açabiliyordu. Örneğin, 1631-1632 yılların da İran'da develer arasında yayılan bir hastalık nedeniyle ölüm oranlarının artması sonucu taşıma maliyetleri neredeyse ikiye katlanmıştır. Bütün bunların sonunda İngiliz ve Hollandalı tüccarlar, mallarını karayolu ile İsfahan Limanı üzerinden deniz yolu ile göndermeyi daha fazla tercih etmeye başlamışlardır⁹⁰.

Yine 5 Şevval 1123/16 Kasım 1711 tarihli bir belgeye göre benzer bir hayvan hastalığı Rumeli'ndeki sığırlar arasında ortaya çıkmış, Samakov'dan Tekirdağ yoluyla İstanbul'a demir taşınmasında sıkıntı çekilmiştir. Tatarpazarı Kadısı'na hitaben yazılan emirde, tersane ocaklığı için gereken 914 Rumi kantar (51.859 kg.)

⁸⁷ Berov, a.g.m., s. 80; 16. Yüzyılın ilk yarısında Batı Avrupa'daki kara taşımacılığında ortaya çıkan fiyat dalgalanmalarının nedenleri incelendiğinde, aynı şeyler burada da söylenebilir. 1535-37 yıllarında Lion-Cenova güzergâhında ödenen karayolu taşıma ücretlerinde, Doğu Fransa ve Kuzey İtalya topraklarında I. Fransuva ile V. Şariken arasında meydana gelen savaşlardan dolayı % 100'den fazla artış olmuştur (Berov, a.g.m., s. 79).

⁸⁸ François Crouzet, *L'Économie Britannique et Le Blocus Continental (1806-1813)*, C. II, s. 695, dipnot: 115.

⁸⁹ Adana Ş. S. No: 6, s. 5 (8 Cemâziyelevvel 1203/ 4 Şubat 1789 tarihli belge).

⁹⁰ Steensgaard, a.g.e., s. 36, dipnot: 54.

demiri Samakov'dan tahsile memur olan Mustafa Tanrıverdi'nin Rumeli'ndeki hayvanlara âfet isabet ettiğinden ötürü araba bulamadığı açıklanmaktadır. Geçen sene 1 Samokov kantarı (75,68 kg.) demir Samokov'dan Tatarpazarı (Pazarcık)'na 20-21 akçaya taşınır iken, sığırları azalan rençber taifesinin bu fiyatı kabul etmedikleri, tüccarlara ait malları daha yüksek fiyata taşıdıkları gerekçesiyle bu yıl 36 akça talep ettikleri belirtilmektedir. Buna rağmen devlet, geçen seneki fiyatta ısrar etmiş ve Tatarpazarı kadısından bu fiyat üzerinden demiri naklettirmesini istemiştir⁹¹.

Sonuç

Sanayi Devrimi'nden önceki dönemde diğer ülkelerde olduğu gibi Osmanlı Devleti'nde de ulaşım son derece yavaş ve düşük kapasiteli hayvan ve araçlarla yapıyordu. Ülkenin coğrafi şartlarından kaynaklanan sorunlar da eklenince harcanan zaman ve emek artıyor, bu da taşıma işlemlerinin oldukça pahalıya mal olmasına yol açıyordu.

Klasik dönem Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ulaşım ve nakliyatı etkileyen faktörleri ortaya koymayı amaçlayan bu çalışmada dört husus üzerinde durulmuştur. İlk olarak yolların özellikleri ele alınmıştır. Osmanlı topraklarında yer alan yolların çoğu kendilerinden önce kurulan devletler zamanında oluşmuş, çoğunlukla insanlar, hayvanlar ve arabaların geçmesiyle meydana gelmiş birer izden başka bir şey değildi. Bununla beraber, Anadolu ve Balkanlarda Romalıların yaptırdığı yollar, Osmanlılar tarafından yeniden onarılmış, ihtiyaç duyulan yerlere yeni yollar ve köprüler eklenmiştir. Ayrıca, haberleşme ve ticaretin aksamadan sürdürülebilmesi amacıyla bazı tedbirler alınmış, yolcuların barınması ve güvenliğinin sağlanması için kervansaray, derbent, kale gibi birimler inşa ettirilmiştir. Bu yollar üzerinde 18. yüzyılda Avrupa'da olduğu gibi büyük çaplı yatırımlar ve düzenlemeler yapılmasa da özellikle sefer dönemlerinde köprülerin tamiri ve yolların tesviye edilmesi gibi bazı iyileştirmelere gidilmiştir.

Değinen bir başka husus güvenliktir. Doğu-Batı ve Kuzey-Güney yönlerinde birçok önemli ticaret yolunun kesiştiği imparatorluk topraklarında özellikle savaş sırasında ve Celali İsyanları gibi büyük kargaşa dönemlerinde meydana gelen eşkıyalık olayları nedeniyle kervanlar soyulmuş, tüccarlar, hacılar, seyyahlar, hatta bazen devlet görevlileri bile gitmek istedikleri yerlere ulaşamamışlar, içlerinden bazıları canlarından bile olmuştur. Can ve mal güvenlikleri tehlikede olan yolcular ya yolculuktan vazgeçmiş ya geçiş ücreti ödemek suretiyle soyguncularla uzlaşma

⁹¹ BOA MAD, No: 9897, s. 72.

yolunu seçmiş ya da daha uzun bile olsa başka güzergâhları kullanmak zorunda kalmıştır. Bu tür olumsuzluklarla mücadele eden devlet organları bunları ortadan kaldırmada her zaman başarılı olamamıştır.

İklim koşulları ulaşım ve nakliyatı yavaşlatan yahut durmasına yol açan bir etken olarak karşımıza çıkmaktadır. Yağışların fazla olduğu zamanlarda yolların geçilemeyecek hale gelmesi nedeniyle taşımacılık faaliyeti ertelenmekte, hatta seferlerin bile yapılamamasına yol açmaktadır. Nakliyatın pahalılaşması ticari malların taşınmasını da etkilemekte, maliyetlerin artmasına neden olmaktadır.

Son olarak istenilen miktarda taşıma hayvanı ya da aracı bulunamaması zaman zaman büyük zorlukları beraberinde getirmektedir. Özellikle sefer dönemlerinde yahut devlete ait madenlerden büyük çaplı nakliyat yapıldığı sıralarda bu türden sıkıntılar yaşanmaktadır. Ayrıca hayvanlar arasında baş gösteren salgın hastalıklar ulaşımı olumsuz etkilemektedir. Böyle durumlarda ya nakliyattan vazgeçilmekte ya da ya da fırsattan yararlanmak isteyen taşıyıcıların aşırı talepleri nedeniyle taşıma fiyatlarında yükselmeler meydana gelmektedir.

Sonuç olarak Osmanlıların ulaşım ve nakliyat konusunda ortaya çıkan engelleri aşabilmek amacıyla dönemin teknolojik sınırlılıkları çerçevesinde çözüm üretmeye çalıştıkları ancak özellikle 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren en azından gelişmiş Avrupa ülkelerinde olduğu gibi, gerekli altyapı eksikliklerini gideremedikleri ve ilgili tesisleri kuramadıkları için başarılı olamadıkları söylenebilir.

KAYNAKLAR**Başbakanlık Osmanlı Arşivi**

Divan (Beylikçi) Kalemî Defterleri (A. DVN) No: 1665

Bâb-ı Defterî Mevkûfât Kalemî (D. MKF), No: 27542 ve 28108.

Cevdet Askeriye (C. AS) No: 12922, 31288 ve 33434.

Cevdet Dahiliye (C. DH) No: 1579.

Cevdet Darphane ve Meskûkât No: 326.

Cevdet Maliye (C. ML) No: 17057.

Başmuhasabe Kalemî Defterleri (D. BŞM) No: 1665 ve 7953.

Maliyeden Müdevver Defterler (MAD) No: 2964, 4259 ve 9897.

Müteferrik Defterler No: 36829

Millî Kütüphane Şer'iyeye Sicilleri Arşivi

Adana Ş.S. No: 6 ve 17; Amasya Ş. S. No: 39; Konya S. S. No: 17; Tokat Ş. S. No: 34.

Yayımlanmış Belgeler, Araştırma ve İncelemeler

Ahmet Refik, *Anadolu'da Türk Aşiretleri (966-1200)*, İstanbul 1930.

Akdağ, Mustafa, *Türk Halkının Dirlik ve Düzenlik Kavgası, "Celali İsyânları"*, Yapı Kredi Yayınları, 2. Baskı, İstanbul 2013.

Armağan, A. Latif, "XVIII. Yüzyılda Hac Yolu Güzergâhı ve Menziller (Menâzilü'l-Hacc)", *Osmanlı Araştırmaları*, Sayı: 20, İstanbul 2000, ss. 82-100.

Andreasyan, Hrand D., *Polonyalı Simeon Seyahatnamesi 1608-1619*, İÜEF Yayınları, İstanbul 1964.

Aynural, Salih, *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları- Zahirî Ticareti (1740-1840)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2001.

Barkey, Karen, *Eşkiyalar ve Devlet, Osmanlı Tarzı Devlet Merkezileşmesi*, (Çev). Zeynep Altok, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1999.

Baron W. Wratislaw, *Baron Wratislaw'ın Anıları, 16. Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'ndan Çizgiler*, (Çev). M. Süreyya Dilmen, Milliyet Yay. 2. Baskı, İstanbul Eylül 1996.

E. Şükrü Batmaz, *Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Anadolu'da Kalelerin İdarî ve Askerî Fonksiyonları*, Ankara Üniversitesi SBE Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi, Ankara 1989.

- Berov, Ljuben, "Transport Costs and Their Role in Trade in the Balkan Lands in the 16th-19th Centuries", *Bulgarian Historical Review*, 3. Year (1975), No: 4, ss. 74-98.
- Bilgin, Arif, *Osmanlı Saray Mutfağı*, Kitabevi, İstanbul 2004.
- Bulliet, Richard W., *The Camel and the Wheel*, Harward University Press, Cambridge Massachusetts London, England, 1977.
- Craven, Elisabeth, *1786'da Türkiye*, (Çev). Reşat Ekrem Koçu, Çığır Kitabevi, İstanbul 1939.
- Crouzet, François, *L'Economie Britannique et Le Blows Continentale (1806-1813)*, C. II, Paris 1987.
- Çadırcı, Musa, "Tanzimat Döneminde Karayolu Ulaşımı (1840-1876)", *II. Türk Bilim Tarihi Sempozyumu, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaşım Teknikleri*, İstanbul 1989.
- _____, "Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı", *AÜDTCF Tarih Araştırmaları Dergisi*, XV/26, Ankara 1991, ss. 153-167.
- Çetin, Emrah, *Tanzimat'tan Meşrutiyet'e Karayolu Ulaşımı*, AÜ SBE Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2013.
- Demirci, Süleyman-Hasan Arslan, "Osmanlı Türkiye'sinde Bazı Aşiret, Cemaat ve Taifelerin Eşkivalık Faaliyetleri ve Bunların Merkez-Taşra Yazışmalarındaki Yansımaları: Maraş Eyâleti Örneği (1590-1750)", *Turkish Studies*, 7/3, Ankara 2012, ss. 887-914.
- Ertaş, Mehmet Yaşar, "İstanbul-Şam Hac Güzergâhındaki Menzil Külliyelerinin Bakım ve Onarımı (1729-1732)", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, Sayı: 15, İstanbul 2006, ss. 1-24.
- _____, "18. Yüzyılda Bir Osmanlı Eşkivası: Sarıbeyoğlu Mustafa", *Uluslararası Denizli ve Çevresi Tarih ve Kültür Sempozyumu Bildiriler I*, Denizli 2007, ss. 399-411.
- _____, "Savaşlarla Şekillenen Yollar: Osmanlı Devleti'nde Yol Sistemi", *CIEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri*, C. I, İzmir 2011, ss. 625-652.
- _____, "Bir Seyyahın Gözüyle Osmanlı Yolları", *Evlîya Çelebi Atlası*, (Ed). Coşkun Yılmaz, Bahçeşehir Üniversitesi Medeniyet Araştırmaları Merkezi, İstanbul 2012, ss. 456-459.

- _____, “XVIII. Yüzyıl Başlarında Rumeli’deki Menzillerin Askerî Fonksiyonları, *Celal Bayar Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı: 1, Manisa 1997, ss. 91-98.
- Eskin, Şekip, *Posta, Telgraf ve Telefon Tarihi*, Ulusal Matbaa, Ankara 1942.
- Evlîya Çelebi Seyahatnamesi*, C. III, (Yay. Haz). Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı, Yapı Kredi Yayınları, 2. Baskı, İstanbul 2006.
- Faroqhi, Suraiya, “Camels, Wagons and The Ottoman State in The Sixteenth and Seventeenth Centuries”, *The Institute of Middle Eastern Studies*, 14 (1982), ss. 523-539.
- _____, “Onyedinci Yüzyılın İkinci Yarısında Devecilik ve Anadolu Göçebelere (Danişmendli Mukataası)”, *IX. Türk Tarih Kongresi, Kongreye Sunulan Bildiriler*, C. II, TTK, Ankara 1988, ss. 923-932.
- _____, *Hacılar ve Sultanlar (1517-1658)*, (Çev). Gül Çağalı Güven, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1995.
- Genç, Mehmet, “18. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi ve Savaş”, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Neşriyat, İstanbul 2000, ss. 211-225.
- Griswold, William J., *Anadoluda Büyük İsyân 1591-1611*, (Çev). Ülkün Tansel, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.
- Güler, İbrahim, “XVIII. Yüzyılda Orta Karadeniz Bölgesinde Eşkîyalık Hareketleri”, *Osmanlı Araştırmaları (The Journal of Ottoman Studies)*, XV, İstanbul 1995, ss. 191-198.
- Güçer, Lütfi, *XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1964.
- _____, “XVI.-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu’nun Ticaret Politikası”, *Türk İktisat Tarihi Yıllığı*, Sayı: 1, Yıl: 1987, İstanbul 1988, ss. 1-128.
- Halaçoğlu, Yusuf, “Osmanlı İmparatorluğunda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülâhazalar”, *Osmanlı Araştırmaları*, II, İstanbul 1981, ss. 123-132.
- _____, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, PTT Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 2002.
- Heaton, Herbert, *Avrupa İktisat Tarihi, İlkçağdan Sanayi Devrimine*, (Çev). M. A Kılıçbay, İmge Kitabevi, Ankara 1995,

- İlgürel, Sevim, “Abdurrahman Hibri’nin Menâsik-i Mesâlik’i”, *Tarih Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 6, İstanbul 1975, ss. 111-128.
- Karagöz, Mehmet, “XVIII. Yüzyılın Başlarında Malatya ve Çevresinde Eşkîyalık Hareketleri”, *OTAM*, Sayı: 5, Ankara 1994, ss.193-207.
- Küçükdağ, Yusuf, *Lale Devri’nde Konya*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Konya 1989.
- Marcus, Abraham, *Modernliğin Eşiğinde Bir Osmanlı Kenti Halep*, (Çev). Mehmet Emin Baş, Küre Yayınları, İstanbul 2013.
- Miroğlu, İsmet, “Osmanlı Yol Sistemine Dair”, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi*, Prof. Dr. Münir Aktepe’ye Armağan, Sayı: 15, Sene: 1995-1997, İstanbul 1997, ss. 241-452.
- Murphey, Rhoads, *The Functioning Of The Ottoman Army Under Murad IV (1623-1639/1032-1049): Key To The Understanding Of The Relationship Between Center And Periphery in Seventeenth-Century TURKEY*, Volume I, Chicago, Illinois, March 1979.
- , “17. Yüzyılda Via Egnatia Boyunca Görülen Ticaret Örüntüleri”, *Sol Kol, Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia (1380-1699)*, (Çev). Özden Arıkan-Ela Güntekin-Tülin Altınova, (Ed). Elizabeth A. Zachariadou, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1999, ss. 191-214.
- Mustafa Nuri Paşa, *Netayic-ül-Vukuat*, C. I-II, (Yay. Haz). Neşet Çağatay, TTK, Ankara 1979.
- Orhonlu, Cengiz, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Şehircilik ve Ulaşım*, (Der). Salih Özbaran, İzmir 1984.
- , *Osmanlı İmparatorluğunda Derbent Teşkilatı*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1990.
- , “Bayram Paşa Kervansarayı”, *Vakıflar Dergisi*, X, Ankara 1973, ss. 199-218.
- Ortaylı, İlber, “Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme”, *Ankara Üniversitesi SBF D*, XXVIII/1-2, Ankara 1974, ss. 181-190
- Öztürk, Mustafa, “XVIII. Yüzyılda Antakya ve Çevresinde Eşkîyalık Olayları”, *Belleten*, C. LIV, Sayı: 211, Ankara 1991, ss. 963-993.
- Özveren, Eyüp, “Bir Kitle İletişim Aracı Olarak Kervan Ticareti”, *Kültür ve İletişim*, 1/1, Kış 1998, Ankara 1998, ss. 31-52.

- Raymond, Andre, *Osmanlı Döneminde Arap Kentleri*, (Çev). Ali Berktaş, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1995.
- Sertoğlu, Midhat, *Osmanlı Tarih Lügati*, Enderun Kitabevi, 2. Baskı, İstanbul 1986.
- Steensgaard, Niels, *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century, The East India Companies and the Decline of the Caravan Trade*, The University of Chicago Press, Chicago and London 1974.
- Su, Kamil, *Balıkesir ve Çevresinde Yürük ve Türkmenler*, Balıkesir Halkevi Yayınları, Balıkesir 1938.
- Taeschner, Franz, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, (Çev). Nilüfer Epçeli, (Ed). Yücel Öztürk, Bilge Kültür Sanat, İstanbul 2010.
- Tavernier, J. B., *XVII. Asır Ortalarında Türkiye Üzerinden İran'a Seyahat*, (Çev). Ertuğrul Gültekin, Tercüman Yayınları, İstanbul 1980, ss. 26-27.
- Taylor, G., *The Transportation Revolution 1815-1860*, Vol. IV, New York 1966.
- Tebly, Karl, *Dersaadet'te Avusturya Sefirleri*, (Çev). Selçuk Ünlü, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara 1988.
- Turan, Şerafeddin, "Silahtar", *İA*, C. X, İstanbul 1993, ss. 640-643.
- _____, *Kanuni Süleyman Dönemi Taht Kavğaları*, Bilgi Yayınevi, 2. Baskı, Ankara 1997.
- Uzunçarşılı, İ. Hakkı, *Osmanlı Devlet Teşkilatından Kapıkulu Ocakları II*, TTK, 3. Baskı, Ankara 1988.
- Ülker, Necmi, "İzmir Şehir Hayatını Tehdit Eden Kanun Dışı Eylemler, 1688-1740", *İÜEF Tarih Enstitüsü Dergisi*, Prof. Dr. Münir Aktepe'ye Armağan, Sayı: 15, İstanbul 1997, ss.145-166.
- _____, *XVII-XVIII. Yüzyıllarda İzmir Şehri Tarihi I, Ticaret Tarihi Araştırmaları*, İzmir 1994.
- _____, "XVII. ve XVIII. Yüzyıllar İpek Ticaretinde İzmir'in Rolü ve Önemi", *İÜEF Tarih Araştırma Merkezi*, Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan, İstanbul 1991, ss. 327-341.
- Ünver, A Süheyl, "Dördüncü Sultan Murad'ın Revan Seferi Kronolojisi, 1635", *Bellekten*, C. XVI, Sayı: 64, Ankara 1952, ss. 547-576.
- White, Sam, *Osmanlı'da İsyân İklimi, Erken Modern Dönemde Celâli İsyânları*, (Çev). Nurettin Elhüseyni, Alfa Basım Yayım, İstanbul 2013.

Yağcı, Zübeyde Güneş, “Hac ve Askeri Yol Üzerinde Bir Menzil: Adana Menzili”,
Çukurova Araştırmaları Dergisi, I/1, Kış 2015, ss. 58-74.

Yazıcı, Nesimi, “Tanzimat’ta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı”, *OTAM*, Sayı: 3,
Ankara 1992, ss. 333-377.

7 Numaralı Mühimme Defteri (975-976/1567-1569), I, *Özet-Transkripsiyon-İndeks*,
Başbakanlık Arşivler Genel Müdürlüğü, Ankara 1998.