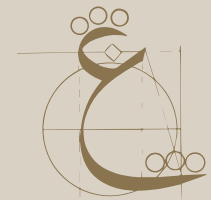
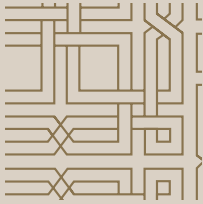




kadim

SAYI / ISSUE 3 • NİSAN / APRIL 2022



kadim

*“Kadim oldur ki
evvelin kimesne bilmeye”*

Kadim is that no one knows what came before.

kadim



Osmanlı araştırmalarına münhasır, altı ayda bir (Nisan ve Ekim) neşredilen, açık erişimli, çift kör hakem sistemli akademik dergi

Double-blind peer-reviewed open-access academic journal published semiannually (April and October) in the fields of Ottoman Studies

SAYI | ISSUE 3 • NİSAN | APRIL 2022

İMTİYAZ SAHİBİ | PROPRIETOR

Burhan ÇAĞLAR

SORUMLU YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ | MANAGING EDITOR

Ömer Faruk CAN

İRTİBAT | CONTACT

Kadim • Sakarya Üniversitesi

Esentepe Kampüsü, Fen-Edebiyat Fakültesi, C Blok, Ofis: 113,
Serdivan/Sakarya (Turkey) 54050

Telefon | Phone • 00 90 264 295 60 15

İnternet Adresi | Webpage • dergipark.org.tr/kadim • kadim.sakarya.edu.tr

E-posta | E-mail • kadim@sakarya.edu.tr

TASARIM | DESIGN Hasan Hüseyin CAN

BASKI | PRINTED BY

MetinCopyPlus • Artı Dijital & Baskı Merkezi

Türkocağı Cad. 3/A Cağaloğlu/Fatih/İstanbul

BASIM TARİHİ | PRINT DATE • NİSAN | APRIL 2022

ISSN 2757-9395 • E-ISSN 2757-9476

ÜCRETSİZ | FREE OF CHARGE

Kadim'deki makaleler, [Creative Commons Atıf-Gayriticari 4.0 \(CC BY-NC\)](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/) Uluslararası Lisansı ile lisanslanmıştır. Bilimsel araştırmaları kamuya ücretsiz sunmanın bilginin küresel paylaşımını artıracacağı ilkesini benimseyen dergi, tüm içeriğine anında Libre açık erişim sağlamaktadır. Makalelerdeki fikir ve görüşlerin sorumluluğu sadece yazarlarına ait olup Kadim'in görüşlerini yansıtmazlar.

Articles in Kadim are licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 \(CC BY-NC\)](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/) International License. Kadim provides immediate Libre open access to its content on the principle that making research freely available to the public supports a greater global exchange of knowledge. Authors are responsible for the content of contributions; thus, opinions expressed in the articles belong to them and do not reflect the opinions or views of Kadim.

“Kadim oldur ki
evvelin kimesne bilmeye”

Dergi Park



EDİTÖR
EDITOR-IN-CHIEF

Arif BİLGİN | Prof. Dr., Sakarya Üniversitesi

MİSAFİR EDİTÖR
GUEST EDITOR

Fatih BOZKURT | Doç. Dr., Sakarya Üniversitesi

YAYIN KURULU
EDITORIAL BOARD

Necmettin ALKAN | Prof. Dr., Sakarya Üniversitesi
Fatih BOZKURT | Doç. Dr., Sakarya Üniversitesi
Ömerül Faruk BÖLÜKBAŞI | Doç. Dr., Marmara Üniversitesi
Kerim İlker BULUNUR | Doç. Dr., Sakarya Üniversitesi
Büşra ÇAKMAKTAŞ | Dr. Öğr. Üyesi, Sakarya Üniversitesi
M. Talha ÇİÇEK | Doç. Dr., İstanbul Medeniyet Üniversitesi
Filiz DIĞIROĞLU | Doç. Dr., Marmara Üniversitesi
Miraç TOSUN | Dr. Öğr. Üyesi, Karadeniz Teknik Üniversitesi
Kenan YILDIZ | Doç. Dr., İstanbul Medeniyet Üniversitesi

YAZIM VE DİL EDİTÖRLERİ
WRITING AND LANGUAGE
EDITORS

Ömer Faruk CAN | Sakarya Üniversitesi
Burhan ÇAĞLAR | Sakarya Üniversitesi
Burak ÇİTİR | Sakarya Üniversitesi
Mehmet KERİM | Sakarya Üniversitesi
Bünyamin PUNAR | Sakarya Üniversitesi

TÜRKÇE DİL EDİTÖRÜ
TURKISH LANGUAGE EDITOR

Sedat KOCABEY | Sakarya Üniversitesi
Büşranur KOCAER | Sakarya Üniversitesi
Muhammed Emir TULUM | Dr., İstanbul Medeniyet Üniversitesi

İNGİLİZCE DİL EDİTÖRLERİ
ENGLISH LANGUAGE
EDITORS

Didar Ayşe AKBULUT | Marmara Üniversitesi
İrem GÜNDÜZ-POLAT | Sakarya Üniversitesi
Hâcer KILIÇASLAN | Sakarya Üniversitesi

MİZANPAJ EDİTÖRÜ
LAYOUT EDITOR

Hasan Hüseyin CAN | İslâm Araştırmaları Merkezi (İSAM)

SOSYAL MEDYA EDİTÖRÜ
SOCIAL MEDIA EDITOR

Büşranur BEKMAN | Sakarya Üniversitesi

YAYIN SEKRETERİ
SECRETARIAT

Yusuf İslam YILMAZ | Sivas Cumhuriyet Üniversitesi

Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi*

ORGANIZATION OF
TRANSPORTATION
AND SHIPPING
IN THE OTTOMAN EMPIRE



ÜMİT EKİN**

ÖZ ABSTRACT

16. yüzyıldan 19. yüzyılın sonlarına kadar Osmanlı İmparatorluğu'nda ulaşım ve taşımacılığın nasıl yapıldığını ele alan bu çalışma, ilk olarak yol sistemi üzerinde durmaktadır. Makalede, İstanbul'dan başlayan ve imparatorluğu bir ağ gibi saran ana yolların güzergâhlarının ortaya konulmasının ardından yolların işlerliği ve güvenliğini sağlamak üzere inşa edilen kale, derbent, menzil ve kervansaraylar hakkında bilgi verilmiş, ayrıca yolların hangi dönemlerde ve ne sebeple bakım ve onarım geçirdiği konu edilmiştir. Çalışmanın ikinci kısmında karayolu ulaşımında kullanılan at, deve, katır gibi hayvanlar ile araba türleri üzerinde durularak, söz konusu nakliye hayvanları ve araçlarının taşıma hızları ile kapasiteleri sorgulanmıştır. Nihayet taşıma işlerini yürüten mekkârilere değinilmiş ve bu esnaf grubunun örgütlenme biçimleriyle taşıma işlerini nasıl yürüttükleri mercek altına alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, Yol, Kervansaray, Taşımacılık, Nakliye Araçları.

This study investigates transportation and shipping in the Ottoman Empire from the sixteenth to the late nineteenth century. It first examines the Ottoman road systems and presents the main roads of the empire that started from Istanbul and reached the whole country. Then it surveys castles, mountain passes, staging posts, and caravanserais built to keep these roads functioning and safe. Moreover, it examines periods and reasons for maintaining and repairing these roads. Secondly, it studies horse, camel, and mule-drawn carriages used in overland transportation, together with their speeds and capacities. Lastly, the study investigates people who performed transportation and shipping, namely *mekkâris*, a particular group in the Ottoman guild system. It shows how these people organized and planned transportation.

Keywords: Ottoman Empire, Road, Caravanserais, Shipping, Means of Transportation.



MAKALE BİLGİSİ | ARTICLE INFORMATION

Makale Türü: Araştırma Makalesi | Article Type: Research Article
Geliş Tarihi: 18 Şubat 2022 | Date Received: 18 February 2022
Kabul Tarihi: 26 Mart 2022 | Date Accepted: 26 March 2022



ATIF | CITATION

Ekin, Ümit. "Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi", *Kadim* 3 (Nisan 2022), 31-52.
doi.org/10.54462/kadim.1075652

* Bu makale XVII.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma adlı doktora tezimizden üretilmiştir.

** Prof. Dr., Sakarya Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, uekin@sakarya.edu.tr, ORCID: 0000-0002-1558-2758.

GİRİŞ

Yollar tarih boyunca ekonomik, sosyal ve askerî bakımlardan büyük bir öneme sahip olmuştur. Her türlü ticari emtianın nakli, savaş sırasında orduların ağırlıklarının taşınması, haberleşme ve toplumlar arası iletişim hep yollar aracılığıyla gerçekleştirilmiştir. Bu nedenle bütün siyasi yapılar yol yapımı ve bunların açık kalması için büyük paralar ve çaba harcamıştır. Osmanlı Devleti de hâkim olduğu topraklarda ulaşım ve nakliyatın rahat ve güvenli yapılmasını sağlamak üzere mali, askerî ve insani ihtiyaçlar çerçevesinde yol yapım siyaseti gütmüştür.

Bu makalede, Osmanlı Devleti'nin klasik döneminde kullanılan yol güzergahları, yolların güvenli ve işler kalması için inşa edilen kervansaray, menzil, derbent gibi tesisler ile alınan tedbirler üzerinde durulacaktır. Osmanlı'da karayolu taşımacılığında faaliyet gösteren mekkârî esnafı da ele alınacak konulardan bir diğeridir.

1. Osmanlı Devleti'nde Yol Sistemi ve Yollar

Anadolu hem Asya ile Avrupa hem de Karadeniz'in kuzeyindeki ülkeler ile güneydeki Arap memleketleri arasında yapılan ticarete önemli bir kavşak noktasıdır. Türklerin egemenliğinden sonra, Küçük Asya'yı bir uçtan bir uca kat ederek İstanbul'da son bulan yollar üç grupta ele alınabilir: 1) Kervan yolları 2) Askerî yollar 3) Posta yolları.¹

Gerek Selçukluların gerekse Osmanlıların kullandığı ve yeniden yapılandırdığı ana yollar önemli ölçüde Romalılardan miras kalmıştır.² Roma döneminde Anadolu'daki yol şebekesinde önemli değişiklikler meydana gelmiş, taş döşeli İstanbul-Tarsus yolu açılmış, Roma Caddesi olarak da anılan bu yola bazı ikinci derece yollar bağlanmıştır. Bu yol, Türk devrinde de İznik-Eskişehir-Konya Caddesi olarak yüzlerce yıl varlığını korumuştur.³

Osmanlı öncesi dönemde Anadolu, doğu-batı ticaretinin ana güzergâhı haline gelmişti. Anadolu Selçukluları zamanında bütün ekonomik etkinlikler yol güzergâhlarında ve bu yolların son bulunduğu liman ve şehirlerde yoğunlaştığından, doğu-batı ve kuzey-güney yönlerinde Anadolu'yu kat eden ticaret yollarının canlı tutulmasına özen gösterilmiştir. Günümüzde Anadolu'da kısmen de olsa ayakta kalabilmiş 23 kervansaray bu özenin boyutlarını ortaya koymaktadır.⁴

13. yüzyılda Büyük Moğol İmparatorluğu'nun kuruluşu ile doğu-batı ticaretinde Anadolu'nun önemi daha da artmıştır. İtalyan devletlerinin tüccarları, Uzak Doğu ve İran'dan gelen kervanlarla kuzeyde Trabzon'da, güneyde ise Payas'ta karşılaşıyorlardı. Yine aynı dönemde Tebriz'i, Erzurum, Erzincan ve Sivas'tan geçerek Konya'ya bağlayan yolun Sivas'tan İstanbul'a uzanan bir kolu daha bulunmaktaydı. Doğu-Batı ticaretinin başlıca

1 Franz Taeschner, "Anadolu", *Encyclopaedia of Islam*, ed. H. A. R. GIBB vd. (Leiden: E. J. Brill Ltd. Publishers and Printers, 1986) 1/474.

2 İlber Ortaylı, "Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme", *AÜ Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi* 28/1-2 (1974), 182; Nilgün Elam, "Bizans Anadolu'sunun Ticarî, Dinî (Hac) ve Askerî Yol Ağı", *CİEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri*, haz. Adnan Şişman vd. (Uşak: Uşak İli Kalkınma Vakfı Yayınları, 2011), 1/545-564.

3 Raif Kaplanoğlu, *Osmanlı Devleti'nin Kuruluşu* (İstanbul: Avrasya Etnografya Vakfı, 2000), 15- 16.

4 Kemal Özerin, "Anadolu Selçuklu Kervansarayları", *İÜEF Tarih Dergisi* 25/20 (1965), 143.

metai, genellikle Doğu'nun zenginlerinin giydiği, Flandre ve Floransa'da dokunmuş değerli kumaşlar ile Çin ve İran ipeğiydi.

Bu dönemde Anadolu sadece Avrupa ile Doğu'yu birbirine bağlamıyor, aynı zamanda Arap Ülkeleri ile kuzeydeki Altınorda Hanlıkları arasında yapılan ticaretin⁵ de bir parçasını oluşturuyordu. Baharat, şeker ve güneyn çeşitli mamul maddeleri, kuzeyin kürk ve köleleri ile takas ediliyordu. Müslüman tüccarlar, bu maddeleri karayolu ile Konya ve Sivas'a ya da Halep'ten Kayseri, Sivas ve Samsun'a taşıırken, İtalyan tüccarları deniz yolunu kullanıyorlardı.⁶ Bu çağda Orta Anadolu'da Sivas, Kayseri, Konya, Amasya ve Ankara gibi kentler önemli ticaret merkezleri haline gelmişlerdi.

14. yüzyılda İlhanlı İmparatorluğu'nun düşüşü ve Osmanlı İmparatorluğu'nun yükselişi ile Bursa'nın siyasi ve ticari bir merkez haline gelmesi, Anadolu'daki yol sisteminin değişmesine ve gelişmesine neden olmuştur. Buna bağlı olarak, Anadolu'yu çaprazlamasına kat eden eski yolun çıkış noktası, İstanbul yerine Bursa'ya kaymıştır.⁷ Bursa'da kesişen iki önemli kervan yolundan İran'a giden doğu yolu, Osmanlıların yeni başkentinden başlayarak Ankara, Amasya, Tokat, Erzincan ve Erzurum üzerinden geçiyordu. İran'ın ipek kervanları, Trabzon istikametini terk ederek bu yolu kullanmayı tercih eder oldular. 1391'den itibaren, Batı Anadolu'daki Efes ve İzmir gibi ticaret merkezleri Osmanlı hakimiyetinde olduğundan Bursa'ya gelen ticari mallar kolaylıkla bu limanlara ulaştırılabiliyordu. Ayrıca İran ipeği, bir başka ana ticaret merkezi olan Halep üzerinden Adana, Konya, Akşehir ve Afyonkarahisar yönünü izleyerek Bursa'ya nakledilebiliyordu. Bu yol, 1468'de Konya'nın alınmasıyla kesin olarak Osmanlı kontrolüne girmiştir.⁸

Halep-Bursa yolunun Osmanlı Devleti'nin denetimine girmesinden önce Osmanlılar, Arap ülkeleri ile ilişkilerini Antalya üzerinden deniz yoluyla sağlıyorlardı. Türk tacirlerinin yükte ağır pahada hafif mallarını (demir, sahtiyan, kereste, zift vs.) Antalya'dan deniz yoluyla, kıymetli mallarını ise karadan kervanlarla gönderdikleri görülmektedir.⁹ Bursa'dan Antalya'ya giden bir diğer yol, Balıkesir-Manisa güzergâhından geçen Batı Anadolu yoluydu. Bu yol Balat, İzmir, Ayasuluğ ve Sakız Adası aracılığıyla Batı ticaretine bağlandığı için önemini daha sonraki dönemlerde de korumuştur.¹⁰

15. yüzyıla ait Bursa Şer'iyye Sicilleri ile Kefe ve Akkirman-Kili Gümrük Defterleri, Bursa'nın aynı zamanda Rumeli'ye, Kuzey memleketlerine (Eflak, Boğdan, Kırım, Rusya ve Lehistan) ve Avrupa'ya sevk edilen Batı Anadolu pamuğunun ve pamuklu mamullerinin antreposu olarak işlev gördüğünü açık bir şekilde ortaya koymaktadır.¹¹ Bursa-Karacabey-Biga-Çardak-Gelibolu-Edirne yolu Bursa'yı, az evvel bahsi geçen ticari merkezlere bağlayan son derece işlek bir yoldu. Venediklilerin denizden saldırması ihtimaline karşı Floransalı

5 Bu konuda bk. Yücel Öztürk, "XIII. ve XVIII. Yüzyıllarda Karadeniz Ticareti", *Türk Dünyası Araştırmaları* 97 (Ağustos 1995), 113-136.

6 Kervancılık faaliyetleri Müslümanların, deniz taşımacılığı ise Hristiyan Avrupa'nın tekelindeydi; Fernand Braudel, *Maddi Uygarlık, Ekonomi ve Kapitalizm, XV-XVIII. Yüzyıllar* (Ankara: Gece Yayınları, 1995), 3/410.

7 XV. yüzyıl için bk. Halil İnalçık, "Bursa I, XV. Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", *Belleten* 24 (1960), 45; 16. yüzyıl için bk. Özer Ergenç, *XVI. Yüzyılın Sonlarında Bursa* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2006), 213 vd.

8 İnalçık, "Bursa I, XV. Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", 47.

9 İnalçık, "Bursa I, XV. Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", 48.

10 İnalçık, "Bursa I, XV. Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", 49.

11 İnalçık, "Bursa I, XV. Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", 55.

tüccarlar, Bursa'dan aldıkları ipeği, daha güvenli olan bu yoldan Raguz'a (Dubrovnik), oradan da Ancona üstünden Floransa'ya ulaştırmayı tercih etmekteydiler. İstanbul'un fethinden önce bu yol, askeri amaçlar için de kullanılmaktaydı.¹² Bursa ile İstanbul arasındaki ticari taşımacılık ise Mudanya ve Gemlik iskelelerinden veya İznik-İzmit-Hereke-Üsküdar yoluyla yapılmaktaydı.¹³

1578-1639 arasında cereyan eden Osmanlı-Safevi savaşlarının ipek ticareti üzerindeki yıkıcı etkilerinin görülmesi nedeniyle, Osmanlı İmparatorluğu'nun sınırları içinde yapılan ipek üretimi büyük ölçüde desteklenmiş ve teşvik edilmiştir. Özellikle 1587'den sonra, Bursa ve çevresi sürekli önem kazanan bir ipek üretim merkezi haline gelmiştir.¹⁴ Bununla birlikte, 17. yüzyılda İzmir'in kuzeyindeki Foça, ipek ticareti açısından Bursa'ya rakip olarak yükselmeye başlamıştır. Tüccarlar, Bursa'ya giden ipeğe konulan dahili ve transit vergilerden¹⁵ kurtulmak için kervanlarını önce Foça'ya, daha sonraki dönemde de İzmir'e göndermeye başlamışlardır.¹⁶

İzmir'in önemli bir ticaret merkezi olarak canlanmasını ve İran ipeğinin bu şehre gelmesini 1620'li yıllara kadar götürmek mümkündür. Gerçekten de İran 17. yüzyılda, ipek üreten doğu ülkelerinin başında geldiği gibi, Ortadoğu ve Avrupa'ya da büyük miktarlarda ihracat yapan oldukça önemli bir bölge durumundaydı. 1615-1618 Osmanlı-İran Savaşı'nın sonuna doğru İzmir, bu yüzyılda İran kaynaklı ipeğin alıcısı durumunda olan İngiliz tüccarlarının yaşadığı bir ticaret merkezi konumundaki Halep'e karşı ipek ticareti konusunda rakip olmaya başlamıştı.¹⁷ Osmanlı yönetiminin de bu dönemde, ipek ticareti ve ilgili yabancı devletlerin tüccarlarını İzmir'e çekme politikalarına işlerlik kazandırmak amacıyla şehri imar etme faaliyetlerine giriştiği görülmektedir.¹⁸ Tüm bu gelişmelere bağlı olarak, Erzurum üzerinden Tokat'a ulaşan kervan yolu, 18. yüzyıl Anadolu'sunda daha yoğun bir biçimde kullanılan bir numaralı yol haline almıştır.¹⁹

Hiç kuşkusuz, ipek ticaretinden alınan vergiler hem Osmanlı İmparatorluğu'nun hem de İran'ın merkezi hazinelerinin önemli gelir kaynaklarından biriydi.²⁰ Bu iki ülkenin birbirlerine düşman olmalarının ve zaman zaman silahlı mücadelelere girişmelerinin gerçek nedeni, ipek yolu ticaretini tek taraflı olarak kontrol etme isteğinden başka bir şey değildir. Bu amaca ulaşmak isteyen iki devlet arasında 16. yüzyıl başından 18. yüzyılın ortalarına kadar fasıllı olarak şiddetli savaşlar yaşanmıştır. 1740'lardan sonra uluslararası olma özelliğini yitiren Osmanlı-İran ticareti, neredeyse "çerçi ticareti" denebilecek bir düzeye inerek bir süre daha devam etmiştir.²¹

12 İnalçık, "Bursa I, XV. Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", 55.

13 İnalçık, "Bursa I, XV. Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", 56.

14 Geniş bilgi için bk. Ergenç *XVI. Yüzyılın Sonlarında Bursa*, 219.

15 İran ipeğinden ilki Tokat'ta, ikincisi de Bursa'da olmak üzere iki kez gümrük vergisi alınmaktaydı.

16 Necmi Ülker, "XVI. ve XVIII. Yüzyıllar İpek Ticaretinde İzmir'in Rolü ve Önemi", *Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan* (İstanbul: İÜEF Tarih Araştırma Merkezi, 1991), 327-331.

17 Ülker, "XVI. ve XVIII. Yüzyıllar İpek Ticaretinde İzmir'in Rolü ve Önemi", 327-331.

18 İzmir'de kıtalararası ticari faaliyetlerde bulunan tüccarlara hizmet veren hanların sayısı XVII. yüzyılın başlarında 25 iken, 1670'te bu sayı 82'ye ulaşmıştır; Reşat Kasaba, *İzmir, Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri 1800-1914*, çev. Nur Çağalı Güven, ed. Çağlar Keyder vd. (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994) 7.

19 Ülker, "XVI. ve XVIII. Yüzyıllar İpek Ticaretinde İzmir'in Rolü ve Önemi", 327-331.

20 Bu ticareten Osmanlı hazinesi yılda 70.000 altın gelir sağlıyordu; Ergenç, *XVI. Yüzyılın Sonlarında Bursa*, 218.

21 Neşe Erim, "1720-1790 Arasında Osmanlı-İran Ticareti", *V. Milletlerarası Türkiye Sosyal ve İktisat Tarihi Kongresi Tebliğler* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1990), 573.

Osmanlı Devleti, 14. ve 15. yüzyıllar boyunca Balkan Yarımadası'nda yaptığı fetihler sonucunda, Romalılardan kalma iki önemli yolu ele geçirmiş, bu yolları tamir ederek uzun mesafeli ulaşımına açmıştır. Bunlardan birincisi, İstanbul'u Belgrat'a, oradan da Budin'e bağlayan ve "İstanbul Caddesi" diye de bilinen İstanbul-Belgrat yoludur. II. Mehmet, İstanbul'u fethettikten sonra, İstanbul-Edirne arasındaki yolu tamir ettirmiş, ardından gelen padişahlar ve vezirleri, Belgrat'a kadar bütün yol boyunu devletin askeri, idari ve ticari gereksinimlerine göre düzenlemiş ve çeşitli tesislerle donatmışlardır.²²

Bu yollardan ikincisi ise İstanbul'u Selanik üzerinden Adriyatik kıyılarına bağlayan Via Egnatia (Osmanlı devrinde Sol Kol)'dır. Romalıların askeri yolu olan Via Egnatia'nın tarihteki rolü, Adriyatik'i Kuzey Ege'ye bağlıyor olmasıdır. Bu sayede Balkanlar, İtalya'yla olduğu gibi Ege (Selanik) ile ve daha ötedeki bir Asya metropolü olan Efes'le de doğrudan bağlantılı hale gelmiştir.²³ Söz konusu bölge 1501'de kesin olarak Osmanlı hakimiyetine girdikten²⁴ sonra bu yolun geleneksel işlevi değişmiştir. Bundan böyle, stratejik konumları nedeniyle önemleri artan Makedonya ve Bulgaristan'ı Selanik'e, oradan da Marmara'ya bağlamak mümkün olmuştur. Via Egnatia böylece tek bir yol olmaktan çıkmış, bir yol şebekesi kimliği kazanmıştır.²⁵

Osmanlı Devleti, en önemli hac yollarının bulunduğu Suriye ve Mısır'ı ele geçirdikten sonra, çok kalabalık Müslüman topluluklarını tek bir otorite altında toplayarak Müslüman hacılar için imparatorluk içinde dolaşım kolaylığı sağlamıştı.²⁶ Osmanlı memleketlerinden gelen hacı adayları her sene devlet tarafından organize edilen kafilelere katılarak seyahat ederlerdi. Bu kafilelerin en önemlileri Şam²⁷ ve Kahire kervanları idi. Hac yollarının güvenliği ve kutsal beldelerin işlerinin sağlanması, "İki Şehrin Hizmetkârı" olan Osmanlı padişahlarının dünyevî otoritelerini meşrulaştırmalarının en önemli göstergesi sayılıyordu.²⁸ Bu yüzden Osmanlı makamları, Kahire ve Şam'dan başlayan yollar üzerindeki kervanları korumak için kurulmuş olan karakollar sistemini organize etmek ve gereksinim duyulan suyu sağlamak konusunda sürekli bir çaba içerisinde olmuşlardır.²⁹ On binlerce insanı harekete geçiren bu kervanlar, bazen tüccarların katılması, kısmen de birçok hacının ticaret yapması sonucu, bugün gerçek boyutları belirlenemeyen bir ticarete de aracılık ediyorlardı. İslam dünyasının tüm bölgelerinden (Mağrip, Orta Afrika, Balkanlar, Anadolu, İran, Hindistan) gelen mallar Mısır ve Suriye'ye akıyor, orada alınıp satılıyor ya da Kâbe'ye doğru yollarına

- 22 Konstantin Yosif İrecek, *Belgrad-İstanbul-Roma Askeri Yolu*, çev. Ali Kemal Balkanlı (Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları, 1990), 108; Olga Ziroyeviç, "İstanbul Caddesi", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi* 20 (1969), 24-27.
- 23 İlber Ortaylı, "16. Yüzyılda Rodosto (Via Egnatia'nın Marmara'daki Uzantısı)", *Sol Kol Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia (1380-1699)*, ed. Elizabeth A Zachariadou (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999), 216.
- 24 Traian Stoianovich, "Osmanlı Hakimiyetinde Via Egnatia", *Sol Kol Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia (1380-1699)*, ed. Elizabeth A. Zachariadou (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999), 230.
- 25 Ortaylı, "16. Yüzyılda Rodosto (Via Egnatia'nın Marmara'daki Uzantısı)", 216.
- 26 Hac yollarının güvenliği için alınan önlemler hakkında bk. Suraiya Faroqi, *Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)* (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1995), 58-80; Münir Atalar, *Osmanlı Devletinde Surre-i Hümayûn ve Surre Alayları* (Ankara: Diyanet İşleri Başkanlığı Yayınları, 1991), 129-165.
- 27 Daha çok Anadolu'dan hacca gitmek isteyenlerin kullandığı, İstanbul'dan Şam'a Sağ Kol üzerinden ulaşan ve "Hac Yolu" da denilen yol hakkında bk. M. Kemal Özerin, "XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul Şam Yolu", *Karayolları Bülteni* 242 (Mayıs 1970), 34-38; ayrıca bk. Abdüllatif Armağan, "XVIII. Yüzyılda Hac Yolu Güzergahı ve Menziller (Menâzilü'l-Hacc)", *Osmanlı Araştırmaları* 20 (İstanbul, 2000), 73-118; Zübeyde Güneş Yağcı, "Hac ve Askeri Yol Üzerinde Bir Menzil: Adana Menzili", *Çukurova Araştırmaları Dergisi* 1/1 (Kış 2015), 58-74.
- 28 İ. Hakkı Uzunçarşılı, *Mekke-i Mükerrreme Emirleri* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1972), 57; André Raymond, *Osmanlı Döneminde Arap Kentleri*, çev. Ali Bertkay (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1995), 21.
- 29 Raymond, *Osmanlı Döneminde Arap Kentleri*, 21

devam ediyordu. Dönüşte kervanlar kumaş, baharat ve kahve gibi Doğu malları yükleniyor, bu mallar imparatorluğun tüm bölgelerine ve diğer ülkelere dağıtılıyordu.³⁰ 17. yüzyılda, kahve ticaretinden elde edilen gelir sayesinde, Hollandalıların eline geçmiş olan transit baharat ticaretinin kayıpları telafi edilebilmişti. Böylece hac güzergâhları, yeni bir ticaret dalının gelişmesine katkıda bulunarak Osmanlı tüccarlarının Avrupalı rakipleri karşısındaki konumlarını 18. yüzyılda da korumalarına yardımcı oldu.³¹

Osmanlı egemenliğindeki Anadolu ve Rumeli, askeri yollar ve posta yolları tarafından adeta bir ağ gibi sarılmıştı. Geniş sayılabilecek yatık yollardan oluşan Osmanlı yolları, İstanbul merkez olmak üzere Anadolu ve Rumeli'de sağ, orta ve sol kol şeklinde üç ana kol halinde uzanmış ve birbirlerine tali yollarla bağlanmıştı.

Anadolu'da sağ kol, Üsküdar-Gebze-Hersek Dili-İznik-Eskişehir-Akşehir-Konya-Adana-Antakya yolu ile Halep ve Şam'a uzanırdı. Orta kol, Üsküdar-Gebze-İzmit-Bolu-Tosya-Merzifon-Tokat-Sivas-Hasan Çelebi-Malatya-Harpur-Diyarbakır-Nusaybin-Kerkük güzergâhını takip ederek Bağdat ve Basra'ya ulaşırdı. Sol kol ise Orta kolla Merzifon'a kadar aynı yolu izleyerek Ladik-Niksar-Karahisar-ı Şarkî- Kelkit-Aşkale ve Erzurum üzerinden bir kol ile Kars'a, bir kol ile de Tebriz'e kadar giderdi.

Rumeli'de sağ kol, İstanbul'dan Vize-Kırklareli-Prevadi-Karasu-Babadağı-İsakçı-Akkirman yolu ile Özi ve Kırım'a; orta kol, İstanbul-Silivri-Edirne-Filibe-Sofya-Niş-Yagodina üzerinden Belgrat'a; sol kol ise İstanbul-Tekirdağ-Malkara-Ferecik-Dimetoka-Gümülcine-Pravişte-Lankaza-Yenişehir-İzdin yolu ile İstefe'ye ulaşmaktaydı.³²

Üç ana yol dışında Batı Anadolu'dan Hendek-Gemlik-Mudanya-Ulubat-Susıgırlık-Ayazment-Bergama-Manisa-Urla ve Çeşme'den geçerek İzmir'de son bulan bir yol daha bulunmaktaydı.³³

2. Karayolu Ulaşımı

15. yüzyılda İstanbul'un alınması ve Anadolu'daki siyasi birliğin sağlanması sonucu, imparatorluğun merkezini ülkenin her tarafına bağlayan ve sağlıklı bir şekilde işleyen bir yol şebekesi kurulmuştu. Askeri, sosyal ve ekonomik açıdan önemli yolların açık tutulması için güvenlik önlemleri alınmış ve birtakım tesisler ihtiyaçlar doğrultusunda yolcuların hizmetine sunulmuştu. Çeşitli yollar üzerinde derbentler, kaleler ve kervansaraylar inşa edilmişti. Bu yol ağı üzerinde ayrıca resmi haberleşmeyi ve ordunun intikalini en iyi biçimde sağlamak üzere yol ağıyla örtüşen yaygın bir menzil teşkilatı kurulmuştu.

Menzil kelime olarak konak, iki konak arası, bir konak, yol, merhale, ikamet olunan yer, tatar konağı, posta tatarları beygirlerin bulunduğu mahal³⁴ anlamlarına gelmekte ise de

30 Raymond, *Osmanlı Döneminde Arap Kentleri*, 22.

31 Faroqhi, *Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)*, 201-202.

32 Yusuf Halaçoğlu, "Osmanlı İmparatorluğunda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülahazalar", *Osmanlı Araştırmaları* 2 (İstanbul 1981'den ayrı basım), 123-132; İsmet Miroğlu, "Osmanlı Yol Sistemine Dair", *İÜEF Tarih Enstitüsü Dergisi Prof. Dr. Münir Aktepe'ye Armağan* 15 (1995-1997), 241-252; Franz Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, çev. Nilüfer Epçeli, ed. Yücel Öztürk (İstanbul: Bilge Kültür Sanat, 2010), 480.

33 Taeschner, "Anadolu", 480.

34 Şemseddin Sami, *Kamûs-ı Türkî* (İstanbul 1317), 1414.

Osmanlılarda öncelikle posta teşkilatı için kullanılmıştır.³⁵ Tarihin eski çağlarından beri, her devlet için büyük önem taşıyan haberleşme, ateş kuleleri, güvercinler, koşucular gibi birtakım yöntemlerle sağlanmıştır.³⁶ Osmanlı Devleti'nde haberleşmeyi sağlamak için oluşturulan menzil teşkilatının benzerlerine daha evvelki İslam ve Türk devletlerinde de rastlanmaktadır. Bunlar Emevi, Abbasi ve Mısır Memlukları'nda "berid"³⁷, Moğol ve İlhanlılar'da "yam", Safevilerde ise "çaparhane" adlarıyla anılmaktaydı.³⁸

Osmanlılarda haberleşme işlemleri 16. yüzyılın başlarına kadar "ulak hükmü" yoluyla sürdürülmüştür. Bu usul ulakların, geçtiği yerlerde hayvanlarıyla birlikte ihtiyaçlarını sağlamak, istediği hayvanları ücretsiz almak gibi imtiyazlarının yoksul halka zarar vermesi nedeniyle 1540'lı yıllardan itibaren sadrazam Lütfi Paşa tarafından iptal edilmiş ve yerine menzil teşkilatı kurulmuştur.³⁹

Önceleri haberleşme maksadı ile kurulan menzillerin daha sonraları sefer sırasında ordunun iaşesinin sağlanması,⁴⁰ kentler arasındaki iribatın kurulması ve ticari emtianın taşınması amacıyla da kullanıldığı bilinmektedir. Özellikle sefer sırasında ordunun iaşesi için menzil noktalarına bir miktar zahire getirilmekte, dolayısıyla çevreye ticari bir canlılık kazandırılmaktaydı.⁴¹

Yollar üzerinde, haberlerin bir an önce yerine ulaştırılması için, mesafeleri coğrafi koşullara göre değişen konaklama noktaları oluşturulmuştu. Bu noktalarda, yolun işlekliliğine ve ihtiyaca göre beygir beslenmekte ve bunlardan haber getirip götüren ulaklar yararlanmaktaydı. Bu ulaklar Tatar Ocağı neferlerinden seçilirdi.

Menzillerde yapılan harcamalar, ya o yerin veya yakın çevre ahalisinin avarız ve bedel-i nüzul mukabilinde gördükleri hizmetle ya da ulakların, kullandıkları beygirin ücretini menzillilere ödemeleri suretiyle karşılanmaktaydı.⁴²

Osmanlı Devleti'nde ulaşım ve ticaret ilişkilerinin büyük değişiklikler gösterdiği 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar işlevini sürdüren bu organizasyon çerçevesinde Anadolu ve Rumeli yolları üzerinde birçok menzil noktası kurulmuştur.⁴³ Bu yol ağı üzerinde bulunan menziller arasındaki uzaklık, bir atın ortalama hızına göre belirlenmişti. Ayrıca deve ve katır kervanları için uzak menziller arasında ikinci derecede durak yerleri de belirlenmişti.⁴⁴

Osmanlılar, menzillerin yanı sıra, ana yollar üzerinde "derbent" adı verilen güvenlik noktaları oluşturmuşlardı. Derbent, sözlüklerde engel, geçit, boğaz, set, dağlar arasında

35 Halaçoğlu, "Osmanlı İmparatorluğunda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülahazalar", 123-132.

36 Osman Turan, "Selçuklu Kervansarayları", *Belleten* 10/39 (1946), 489.

37 M. Fuat Köprülü, "Berid", *İslam Ansiklopedisi* (Ankara: Milli Eğitim Basimevi, 1979), 2/544-549.

38 Halaçoğlu, "Osmanlı İmparatorluğunda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülahazalar", 146.

39 Halaçoğlu, "Osmanlı İmparatorluğunda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülahazalar", 123-125.

40 Sefere çıkma kararı alındıktan sonra işlevlerine göre menziller, iki ana grupta değerlendirilebilir: ilki, ordunun yürüyüş güzergâhında askerlerin gereksinimlerini karşıladıkları, konakladıkları ve zahirenin depolanarak dağıtımının yapıldığı menziller, ikincisi ise zahirenin toplanarak nakledilmesinde kullanılan menzillerdir; Mehmet Yaşar Ertuş, "XVIII. Yüzyıl Başlarında Rumeli'deki Menzillerin Askeri Fonksiyonları", *Celal Bayar Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi* 1 (1997), 92-96.

41 Halaçoğlu, "Osmanlı İmparatorluğunda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülahazalar", 125.

42 Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı ve Yol Sistemi* (İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Doçentlik Tezi, 1982), 4.

43 Geniş bilgi için bk. Halaçoğlu, "Osmanlı İmparatorluğunda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülahazalar", 31-114.

44 Halaçoğlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı ve Yol Sistemi*, 16-17.

güçlkle aşılın boğaz anlamlarına gelmektedir.⁴⁵ Polis ve jandarma kuvvetlerinin bulunmadığı Osmanlı sisteminde ise ulaşım güvenliğini layıkıyla sağlamak maksadı ile genellikle yerleşimin seyrek olduğu önemli geçit ve boğazlarda kurulmuş güvenlik birimlerini ifade etmektedir.⁴⁶ Tıpkı menzil sisteminde olduğu gibi, derbentlerin etrafında yaşayan köylüler avarız vergilerinden muaf tutularak derbentçi tayin edilmişlerdi. Derbentçiler, güvenliğin yanı sıra kar ve heyelan gibi doğal olayların zarar verdiği yolların bakımından da sorumlu idiler.⁴⁷

Önemli geçit ve yollarda inşa edilmiş olan bazı kalelerin de derbent kategorisinde sayıldığı görülmektedir. Örneğin Sivas ile Tokat arasındaki Yenişehir Kalesi bu türden bir derbent idi.⁴⁸ Bu türden kaleler özellikle hac yolunu oluşturan sağ kol üzerinde bulunmaktaydı. Nitekim Ceyhan Irmağı üzerindeki Misis Kalesi de derbent statüsündeydi. Misis kasabasında bir kale ve sürekli neferleri olmasına rağmen, bölgenin tehlikeli konumundan ötürü, o tarihlerde Yüreğir kazasına tabi olan Misis ahalisinden bir kısmı derbentçi kaydedilmiş ve bunlar kale muhafızlarıyla birlikte bu derbentin sınırları içinde çalışmaya mecbur tutulmuşlardı.⁴⁹ Ayrıca derbentçilerin yetersiz kaldıkları yerlerde han ve kervansaraylar inşa edilmesiyle ulaşımın ve güvenliğin daha etkili bir şekilde sağlanmaya çalışıldığı da belirtilmelidir.⁵⁰

Osmanlı şehirleri, fetihlerinden sonraki ilk yıllarda, Osmanlı öncesinde olduğu gibi savunmayı ön planda tutan fiziki yapılarını ve kale-kent görünümünü muhafaza etmişlerse de daha sonra ve imparatorluk dönemi boyunca birer açık şehir haline gelmişlerdir. Bu durum, kuvvetli bir imparatorluğun sağladığı güvenli ortamın sonucudur. Yine de Osmanlı döneminde kaleler, askeri ve idari birtakım fonksiyonlar üstlenmiştir. Şehrin korunmasında önemli bir rol oynamalarının yanı sıra, tahrir defterleri ve diğer maliye kayıtları gibi resmî belgeler, devlete ait para ve eşyalar, vakıfların ve tüccarların kıymetli malları, en güvenli yer olması nedeniyle kalelerde saklanıyordu.⁵¹

Osmanlı yönetimi kale, derbent ve menzillerin dışında, ulaşımı sağlıklı bir şekilde sağlamak amacıyla yolcuların her türlü gereksinimini karşılamak için bir takım konaklama tesisleri de kurmuştur. Bunların başında, misafirlerin ve tüccarların güvenlik içinde seyahat etmelerini sağlamak üzere yollar üzerine inşa edilen kervansaraylar ve şehirlerdeki hanlar gelmekteydi.⁵² İmparatorluğun hemen her yerinde inşa edilmiş kervansaraylarda, yolculara

45 Sami, *Kamûs-ı Türki*, 604.

46 Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbent Teşkilatı* (İstanbul: Eren Yayıncılık, 1990), 9-10.

47 Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbent Teşkilatı*, 11.

48 Turan, "Selçuklu Kervansarayları", 488.

49 Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbent Teşkilatı*, 25.

50 Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbent Teşkilatı*, 29-30.

51 Eftal Şükrü Batmaz, *Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Anadolu'da Kalelerin İdari ve Askeri Fonksiyonları* (Ankara: Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 1989), 70; Eftal Şükrü Batmaz, "Osmanlı Devleti'nde Kale Teşkilatına Genel Bir Bakış", *OTAM* 7 (1996), 1-10.

52 Gerek Osmanlı öncesi gerekse Osmanlı devrinde inşa edilen han ve kervansaraylar hakkında birçok araştırma yapılmıştır. Bu çalışmalardan birkaçı için bk. Orhan Cezmi Tuncer, "Diyarbakır-Bitlis Kervan Yolu ve Üzerindeki Hanlarımız", *Vakıflar Dergisi* 25 (1995), 9-34; Gönül Cantay, "İpek Yolu Üzerindeki Kuruluşlar (İstanbul-Erzurum-Tebriz-Revân-Bakü)", *XII. Türk Tarih Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1999), 3/1049-1058; Mehmet Özkarcı, *Gaziantep İl Merkezinde Bulunan Hanlar* (Erzurum: Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 1988); Nusret Çam, "Gaziantep (Mimari)", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları, 1996), 28/469-474.

yatak, yiyecek, temizlenmeleri için hamam; hayvanlara ise arpa ve samanın yanı sıra nalbantlık hizmeti de sağlanmaktaydı.⁵³

Kervansaraylar vakıf yoluyla kurulduklarından hizmetlerini ücretsiz olarak sunmaktaydılar. Buna karşılık hanlar, esas itibariyle gelir elde etme amacına dayalı ticari yapılarıydı.⁵⁴

Bunlardan başka, hemen her yolcunun yiyecek-içecek ve yatacak yer bulabildiği hangâh ve zaviyeler bulunmaktaydı. Bu kuruluşlar, devletin kurulmasında emeği geçmiş ahilere, babalara, alperenlere vakıf olarak verilmiş yerlerdi. Ö. Lütfi Barkan'ın "Kolonizatör Türk Dervişleri" diye adlandırdığı⁵⁵ bu kimseler hem etraflarındaki insanlar ile birlikte yeni fet-hedilen ya da boş toprakları şenlendiriyorlar hem de önemli geçitlerde -bazen de derbentlerde- zaviyelerini oluşturarak gelip-geçenlere hizmet ediyorlar ve böylece ticaret hayatının aksamadan sürdürülmesinde rol oynuyorlardı.

Bilindiği üzere, Osmanlı İmparatorluğu'nda kara ulaşımı çoğunlukla at, deve ve katırlardan oluşan kervanlarla yapıyordu. Bir kervanın hızı, ortalama olarak 3,5-5 km/saatti. Osmanlı Devleti yol güzergâhlarında, bu hız ve zaman ölçüsüne göre belirlenen mesafelerle kervansaraylar, derbentler, menziller ve kaleler kurmuştu. Anadolu'da, Selçuklu Devleti zamanında 30-40 km aralıklarla kervansaraylar inşa edilmiş,⁵⁶ bu uygulama Osmanlı döneminde de devam etmiştir. Bu veriler göz önüne alındığında kervansarayların yapıldığı noktalar ile kervanların hızı arasında tam bir uygunluk olduğu görülmektedir. Derbentçiler de bu kervansarayların etrafında 15 km yarıçaplı alanın güvenliğini sağlamakla sorumlu tutulmuştur. Önemli geçitlerde ise kale ve derbent-kale niteliğinde müstahkem mevkiiler kurulmuştur.

Bu noktada, yolların onarım ve bakımının nasıl yapıldığı sorusunun yanıtlanması gerekmektedir. Osmanlı yol sisteminin belirli örgütlenmeler sayesinde düzenli olarak işlediği söylenebilir. Bunlardan biri kaldırımcılık,⁵⁷ diğeri ise köprücülüktür.⁵⁸

Osmanlı devrinde kaldırım, günümüzdeki anlamıyla yayaların kullandığı, yol kenarlarındaki yükseltiler olmayıp, toprak zemine taş döşemek suretiyle yapılan yol demektir. Bu işi yapan kaldırımcılar, Mimarbaşının kontrolü ve Kaldırımcılar Kethüdasının yönetiminde daha çok şehir ve kasabalarda oturmaktaydılar. Bununla beraber başka bir yerde herhangi bir yolun yapımında görevlendirildiklerinde, buldukları mekândan görev yerlerine giderlerdi.

Osmanlı döneminde yol inşa faaliyetlerini barış ve savaş zamanlarında olmak üzere iki başlık altında ele almak gerekmektedir. Barış zamanlarında ana ve tali yollar, ihtiyaç duyulması halinde onarım ve bakımını görüyorken savaş zamanlarında ve öncesinde ordunun ve savaş gereçlerinin geçeceği yollarda gerekli bakımlar yapıyordu. Barış zamanında yolların

53 Murat Özer, *Osmanlı'da Seyahat Kültürü, Kervansaraylar* (İstanbul: Pınar Yayınları, 2018), 72 vd.

54 Mustafa Cezar, "Türk Tarihinde Kervansaray", *VIII. Türk Tarih Kongresi, Kongreye Sunulan Bildiriler* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1981), 2/931-940; Turan, "Selçuklu Kervansarayları", 490.

55 Ö. Lütfi Barkan, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Bir İskân ve Kolonizasyon Metodu Olarak Vakıflar ve Temlikler I, İstila Devirlerinin Kolonizatör Türk Dervişleri ve Zaviyeler", *Vakıflar Dergisi* 2 (1942), 279-304.

56 Turan, "Selçuklu Kervansarayları", 471.

57 Cengiz Orhonlu, "Meslekî Bir Teşekkül Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler", *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi* 1 (1972) 93-138.

58 Cengiz Orhonlu, "Köprücülük", *VII. Türk Tarih Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1973), 2/701-708.

bakım ve onarım masraflarının bir kısmı devlet tarafından, bir kısmı da yolun geçtiği güzergâhta bulunan dükkân sahipleri veyahut vakıflar aracılığıyla karşılanmaktaydı. Savaş durumundaysa ordu cepheye hareket etmeden bir süre önce, kullanılacak yolun durumu ilgili görevliler tarafından incelenmekte,⁵⁹ ihtiyaç duyulan yerlerde yolların açılması ve düzeltilmesi için yalnızca kaldırımcılar değil, ordunun ve bölgenin bu işe yarayabilecek vasıftaki bütün elemanları seferber edilmekteydi. Ayrıca bazı köylerin vergi muafiyeti karşılığında doğrudan doğruya yol yapım ve bakımı için tayin edildikleri de görülmekteydi.⁶⁰

Köprücülük ise köprülerin korunması, bakım ve onarımı ile ilgili bir kuruluştur. Osmanlı döneminde halkın kullandığı işlek bir yolun geçtiği akarsuların üzerinde kurulan köprülerin devlet tarafından ya da özel şahıslar⁶¹ ve vakıflar aracılığıyla olmak üzere iki şekilde yapıldıkları bilinmektedir. Köprülerin tamir ve korunmasından ise avâız-ı divâniyye ve tekâlif-i örfiyyeden muaf olmak şartıyla tayin olunmuş “köprücü” isimli görevliler sorumluydu. Bazen bu hizmeti görenler için köprücü yerine “Meremmetçi” denildiği de vakiydi. Köprücülerin liderine ise “Köprücübaşı”, “Ser-Köprücüyan” ya da “Köprü Ağası” denmekteydi.⁶²

Osmanlı merkezi yönetimi bu birimler sayesinde imparatorluğu bir ağ gibi saran yollar üzerinde ticaret, haberleşme ve ulaşımı sürekli olarak açık tutacak bir kontrol mekanizması kurmayı başarmıştır.

3. Osmanlı Ulaşım Teknolojisi ve Örgütlenmesi İçinde Mekârî Esnafı'nın Yeri

Sanayi devriminden önce, ulaşım ve taşıma işleri büyük ölçüde insan ve hayvan gücüne dayanılarak yapıyordu. Karayolu taşımacılığı kapasite ve araçlar bakımından bugünden oldukça farklıydı. Eşya ve insanlar deve, at, katır eşek gibi hayvanların sırtında ya da öküz, at ve mandalar tarafından çekilen ilkel ve konforsuz arabalarla, iklim koşullarının ortaya çıkardığı güçlükler ve güvenlik problemlerinin gölgesinde, günde 35-40 km. gibi oldukça yavaş bir hızla bir yerden başka bir yere taşınabiliyordu.

Osmanlı Devleti'nde taşıma işlerini yapanlara “mükârî”, “mekârî”, “mekkârî”, “mekkâre” ya da “kiracı taifesi” adı verilmekteydi. “Mekkârî”⁶³ sözcüğü, nakliyat işlerinde çalıştırılmak üzere kira ile tutulan at, deve, katır gibi hayvanları tanımlamak için kullanılan Arapça kökenli bir isimdir. Aynı zamanda, hayvanlara yüklenen eşya ve levazım için de bu tabir kullanılmaktadır.⁶⁴ Bununla birlikte, bir ücret karşılığında deve, at, katır vs. ile taşımacılık yapan

59 Örneğin Mora seferi sırasında İstanbul'dan Mora'ya kadar olan güzergâh hakkında raporlar hazırlanmış, bu güzergâh üzerindeki bataklıklar, kaldırımların durumu, taşlık olan kısımlar, dereler ve bunlar üzerindeki köprülerin durumu ve neler yapılması gerektiği ayrıntılı olarak merkeze bildirilmiştir. Geniş bilgi için bk. Mehmet Yaşar Ertaş, *Sultannın Ordusu (Mora Fethi Örneği 1714-1716)* (İstanbul: Kitabevi, 2007), 59.

60 Orhonlu, “Mesleki Bir Teşekkül Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler”, 93-99.

61 Örneğin, H. 24 Recep 1122/M. tarihinde Hüseyin Ağa ibn Mustafa meclis-i şer'ê gelerek Edirne'de misafir olarak bulunurken vefat eden Sarraf Halil bin Abdullah'ın varisi olmadığını, mirasından 500 kuruşun Edirne'deki tamire muhtaç kaldırımlara, yine 500 kuruşun Edirne civarındaki Kumluca Dereşi'nin üzerine müceddeden iki gözlü bir taş köprü yapılması için harcanmasını vasiyet ettiğini bildirmiştir; Edirne Şer'iyye Sicilli, nr. 96, vr. 90-91.

62 Orhonlu, “Köprücülük”, 701-706.

63 Bu çalışmada kelimenin yaygın kullanımı olan mekkârî tercih edilmiştir.

64 M. Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü* (İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, 1993), 2/451-452.

kimselere de mekkârî, mekkâreci ya da akkâm denilmektedir.⁶⁵ Osmanlı kaynaklarında genel olarak mekkârî veya kiracı taifesi olarak anılan deveçiler, katırcılar, merkepçiler, atçılar ve arabacıların bir esnaf teşekkülü olduğu görülmektedir.

Farklı dönemlerde farklı şehirler için tutulan esnaf listelerinden elde edilen veriler konuyu açıklığa kavuşturucu niteliktedir. Örneğin, Özer Ergenç'in kadı sicillerine dayanarak yaptığı çalışmaya göre, 16. yüzyılın sonlarında hem Ankara⁶⁶ hem de Konya'daki⁶⁷ esnaf grupları arasında katırcılar da bulunmaktadır. Eylül-Ekim 1804 tarihli bir belgede, Ayıntab'daki esnaf gruplarından şa'ir (arpa) bedeli için 10.715 kuruş istendiği, kentte 40 farklı esnafın bulunduğu ve düzenlenen listede deveci ve katırcıların da adlarının geçtiği görülmektedir. Deveçiler, istenen meblağın 880 kuruşunu, katırcılar ise 450 kuruşunu ödemişlerdir.⁶⁸ Ayrıca 1785 ile 1850 yılları arasında, Diyarbakır'daki esnaf grupları içinde arabacı, esbci (atçı) ve katırcıların bulunduğu belirtilmekte ancak sayıları hakkında bilgi verilmemektedir.⁶⁹

Osmanlı Devleti, hemen hemen her topluluğu, dini grubu, bir liderin önderliğinde, birbirlerine karşı sorumlu ve birbirlerinin kefilî bireylerden oluşan bir birim olarak kabul etmiştir. Bu liderler aracılığıyla, reyanın gerek devletle gerekse kendi aralarındaki ilişkilerinin düzenlenmesi amaçlanmıştır.⁷⁰

Osmanlı kentlerindeki esnaf örgütlenmelerine bakıldığında şöyle bir yapılanma ile karşılaşılmaktadır: Her esnaf loncasının başında bir "şeyh", "kethüda" veya "yığıtbaşı" bulunmakta ve bunlar ait oldukları meslek grubunun mensupları tarafından seçilmekteydi. Seçim işlemi, kadı ya da naip tarafından şer'iyye siciline kaydedilmekte, padişah beratı ile atama işlemi tamamlanmaktaydı. Bu görevliler, mal ya da hizmet üreten esnafın hem devletle hem de tüketicilerle olan ilişkilerinde aracı rolü oynarlardı.

Seçilme yöntemleri hakkında herhangi bir bilgiye rastlanmamakla birlikte, çeşitli belgelerde kimi Osmanlı şehirlerindeki deveci ve katırcıların başlarında birer şeyhin bulunduğu görülmektedir. Örneğin, Mayıs 1718'de, Malatya kazasındaki katırcıların şeyhi Hasan isimli bir şahıstır.⁷¹ Aralık 1718-Ocak 1719'da Ayıntab'daki Katırcılar Şeyhi ve Sarbanbaşı Hasan öldüğünden bu görev Mehmet'e verilmiştir.⁷² Yine aynı yıl aynı şehirde, katırcılar hırfetinin şeyhi olan Mahmut'un ferâğından ötürü, görevi Seyyid Bektaş devralmıştır.⁷³ Mayıs 1721'de

65 Akkâm, daha çok Osmanlı padişahlarının, Mekke ve Medine'ye para ve çeşitli hediyeler göndermek için oluşturdukları Surre kervanlarındaki Arap deveçilere verilen addır; Münir Atalar, "Akkâm", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (Ankara: TDV Yayınları, 1989), 2/269.

66 Özer Ergenç, *XVI. Yüzyılda Ankara ve Konya* (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2012), 132.

67 Ergenç, *XVI. Yüzyılda Ankara ve Konya*, 136.

68 Gaziantep Şer'iyye Sicili, nr. 136, vr. 135-136.

69 İbrahim Yılmazçelik, *XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Diyarbakır (1790-1840)* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1995), 309.

70 Ergenç, *XVI. Yüzyılda Ankara ve Konya*, 120; Dror Ze'evi, *Kudüs, 17. Yüzyılda bir Osmanlı Sancağında Toplum ve Ekonomi*, çev. Serpil Çağlayan (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000), 174-175; "taife" kavramı için ayrıca bk. Haim Gerber, *Economy and Society in an Ottoman City: Bursa 1600-1700* (Jerusalem: The Hebrew University, 1988), 34.

71 "Malatya Kadısı'na hüküm ki: kaza-yı mezbûrda mekkârî katırcıların bi'l-fi'il şeyhi olan Hasan nâm kişi..."; Mehmet Karagöz, *1714-1720 M. (1127-1133 H) Tarihli Malatya Şer'iyye Sicili* (Elâzığ: Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 1989).

72 Vakıflar Genel Müdürlüğü Arşivi (VGMA), Hurûfat Defteri (HD), nr. 1085, vr. 58a.

73 VGMA, HD, nr. 1085, vr.59a.

Tokat'ta deve mekkârileri şeyhliği ilk kez Hacı Mehmet'e verilmiştir.⁷⁴ Konya'daki Deveciler Şeyhliği Ocak 1760'da İbrahim'e tevdi edilmiştir.⁷⁵ Bu konudaki örnekler çoğaltılabilir.⁷⁶

Esnaf temsilcilerinin görev sürelerinin belirlenmesinde herhangi bir kural bulunmamakla beraber, işlerini aksatmaları ya da mensup oldukları esnaf grubunun üyelerinin şikâyet etmeleri durumunda görevden alınabiliyorlardı. Örneğin, 1766-1767'de Tokat'taki Deveciler Şeyhi Hasan görevinden azledilmiş, yerine ise Mahmut adlı bir şahıs getirilmişti.⁷⁷

Bir şeyhin yönetimi altında örgütlenen mekkârî esnafına mensup bazı kişilerin şehirlerde yaşadıkları⁷⁸ görülsede taşıma işlerinde kullanılan hayvanların büyük çoğunluğu göçebe aşiretlerin elindeydi.⁷⁹ Bu nedenle hem devlet hem de yüklerini bir yerden bir yere taşıtmak isteyen reaya, büyük oranda aşiretlerin sahip olduğu nakliye hayvanlarına bağımlıydı.

“Yörük” diye anılan konar-göçer grupların yaylak ve kışlakları ile göçüp konacakları sahaların sınırları merkezi hükümet tarafından belirlenmiş ve bu gruplar belirli bir idari-mali düzene tabi tutulmuşlardı. Hem Anadolu'daki hem de Rumeli'ndeki⁸⁰ konar-göçer aşiret mensupları vergi muafiyeti karşılığında maden⁸¹ ve tuzlalarda⁸² nakliye işlerinde çalıştırılıyorlar, savaşlarda ordunun ağırlıklarının taşınmasında istihdam ediliyorlardı.

74 Tuncer Baykara, *Osmanlı Taşra Teşkilatında XVIII Yüzyılda Görev ve Görevliler (Anadolu)* (Ankara: Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayını, 1990), 102.

75 Baykara, *Osmanlı Taşra Teşkilatında XVIII Yüzyılda Görev ve Görevliler (Anadolu)*, 207.

76 Bu konudaki örnekler için bk. Ümit Ekin, *XVII.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğunda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma* (Ankara: Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2002), 42-43.

77 Baykara, *Osmanlı Taşra Teşkilatında XVIII Yüzyılda Görev ve Görevliler (Anadolu)*, 207.

78 Örneğin bk. Bor Şer'iyye Sicili, nr. 380, vr. 116; BOA, *Karaman Ahkâm Defteri (DVNSAHK.KR.D)*, nr. 2, s. 49; Konya Şer'iyye Sicili, nr. 17, vr. 139; Balıkesir Şer'iyye Sicili, nr. 700, vr. 19.

79 Bu konudaki örnekler için bk. Ekin, *XVII.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğunda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma*, 46-47.

80 Rumeli Yörükleri Tekirdağ, Naldöken, Kocacık, Vize, Selanik, Ofçabolı, Aktuğ ve Oktav adlarındaki 8 gruptan oluşmakta ve İstanbul'dan Akkırma'na ve Tuna Nehri'ni izleyerek bugünkü Bulgaristan-Sırbistan sınırlarına ve oradan da Selanik Çatalcası'nı kadar yayılan geniş bir alanda yaşamaktadırlar; Selahaddin Çetintürk, “Osmanlı İmparatorluğunda Yörük Sınıfı ve Hukukî Statüleri”, *AÜDTCFD 2/1* (1943), 107-116.

81 Ahmet Refik Altınay, *Osmanlılar Devrinde Türkiye Madenleri (967-1200)* (İstanbul: Enderun Kitabevi, 2. Baskı, 1989), VI-VII.

82 Osmanlı idari-mali mevzuatında, tuz üretiminde çalışan, elde edilen tuzu ambarlara taşıyan ve gerektiğinde tuzlalardaki tesislerin tamir ve bakımını üstlenmiş kimselere “tuzcu” denilmekteydi. Tuzlalardan elde edilen gelirin azalmaması için tuzun çıkarılması, dağıtılması ve tüketilmesi üzerinde bir tekel oluşturulmuştu. Tuz nakletme işi, tuzlaların yakınında yaşayan ve bol miktarda deveye sahip olan yörüklerle vergi muafiyeti (avanz-ı divaniyye ve tekâlif-i örfiyyeye karşılık “buğur hizmeti”nden, yani yetiştirildikleri develerin bir kısmını devlete vermekten muaf olmak) karşılığında bir devlet hizmeti olarak yükletilmişti. 1528 tarihli bir kayda göre, Hüdavendigâr Sancığ'ına bağlı Kızılca Tuzlâdan çıkarılan tuzun taşınması vergi muafiyeti karşılığında “deve sürücüsü göçmen Araplara” bırakılmıştı. Bu deveciler Behram bölgesinde 44 kişilik bir cemaat, Ezine'deki Andavazlı kasabasında 27 kişilik bir cemaat, yine Ezine bölgesinde 15 kişilik bir cemaat ve Karaburun'da 21 kişilik bir cemaat olmak üzere dört gruptan oluşmaktaydı. İzmir ve Ayasuluğ yöresindeki Arap deveciler de tıpkı Karesi'dekiler gibi ilke olarak devlet için vilayetin değişik bölgelerine tuz taşıma hizmetini yerine getiriyorlardı. Aynı zamanda İstanbul'un ve Sultan'ın kalabalık sarayının erzak ihtiyacı için Batı Anadolu'dan İzmir'e buğday, yün ve kurutulmuş meyve getiriyorlardı. Urban-ı Buğurciyan ya da Buğurcu Araplar da denilen bu deveciler, kendi iş toplumsal yapılarını korumakla birlikte bir süre sonra devlet namına tuz taşımayı bırakıp, develerini kıyı ile iç bölgeler arasında mal getirip götürün tüccarlara kiralamaya başlamışlardır. İzmir'in ticari bir merkez olarak yükselmesi ile birlikte bu topluluk limanı doğuya bağlayan canlı kervan ticaretinde kendilerine güvenli bir ekonomik yer edinmişlerdir. Bu konuda bk. Lütfi Güçer, “XV.-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Tuz İnhisarı ve Tuzlaların İşletme Nizamı”, *İÜİFM 23/1-2* (1963), 97-143; Halil İnalçık, “Arap Camel Drivers in Western Anatolia in the Fifteenth Century”, *Revue d'Historie Maghrébine 10/31-32* (1983), 255-270; Feridun M. Emecen, *XVI. Asırda Manisa Kazası* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1989), 128-140; Emecen, “XVI. Asrın İkinci Yansında İstanbul ve Sarayın İfaşesi İçin Batı Anadolu'dan Yapılan Sevkiyat”, *Tarih Boyunca İstanbul Semineri, Bildiriler* (İstanbul: İÜEF Tarih Araştırma Merkezi, 1989), 197-230.

Devlet hizmetlerinde kullanılmak üzere nakliye hayvanlarına ihtiyaç duyulduğunda Osmanlı yönetiminin başvurduğu göçebe aşiretlerin başında Vilayet-i Rum, Keskin, Karaman, Diyarbakır, Ankara, Kırşehir, Urfa, Aydın, Seyyit Gazi ve Eskişehir bölgelerinde yaşayan Bozulus Türkmenleri ile Atçekenler⁸³ gelmektedir. Araştırmalara göre, Bozulus Türkmenlerinden ilk kez 1585'teki İran Seferi için 1500 deve talep edilmişti. Sayının yüksekliliğine bakılacak olursa, bunların elindeki deve miktarının bir hayli fazla olduğu düşünülebilir. Nitekim 1653 yılında yapılan bir tahrirde, bu aşiretlerin 4.273 deve beslediği ortaya çıkmıştır.⁸⁴

Bundan başka, Yeni-İl ve Halep Türkmenlerinin elindeki develerden de taşıma işlerinde sıkça yararlanıldığı bilinmektedir. Örneğin 1638'deki İran Seferi sırasında, Birecik'ten Bağdat'a zahire naklinde kullanılmak üzere bölgedeki aşiretlerden toplam 730 adet mekkârî devesi kiralanmıştır.⁸⁵

Osmanlı Devleti'nde deve beslenen en önemli bölgelerden biri de Saruhan'dır. Merkezi yönetim ihtiyaç duydukça kiralama ya da vergi karşılığında buradaki nakliye hayvanlarından yararlanıyordu. Örneğin, 1610-1611 senesinin nüzulünü 42 adet deve ile Diyarbakır'a taşıyan mekkârîlerin Manisa civarında yaşayan Çullıyan taifesine mensup oldukları görülmektedir.⁸⁶ Yine Ocak 1738 tarihinde Saruhan Sancağı'ndan 250 adet devenin gönderilmesi istenmiştir. Aynı tarihte yapılan sayıma göre sadece Manisa şehir merkezinde ve civarındaki köylerde 1274 adet devenin mevcut olduğu tespit edilmiştir.⁸⁷

Çukurova bölgesinde de taşıma işlerini göçebe aşiretler yürütüyorlardı. 18. yüzyılın başlarında kaleme alınan bir belgede, Adana civarında kiraya işleyen develerin tamamının Ağcakoyunlu cemaatine ait olduğu belirtilmektedir.⁸⁸

Develeri öncelikle kendi ulaşım ihtiyacı için kullanan göçebeler, özellikle vergi ödeme dönemlerinde lazım olan nakit parayı sağlamak için hayvanlarını tüccarların hizmetine sunarlardı. Anadolu'daki göçebe, yarı-göçebe ve yerleşik halktan kiralık develeri olanlar ile nakliye hayvanlarına ihtiyaç duyanlar birbirlerini hanlarda bulurlardı. Her göçebe grubun tüccarlarla mekkârîler arasındaki görüşmeleri organize eden bir temsilcisi bulunurdu. Öyle ki herhangi bir kaza veya anlaşmazlık durumunda bile bu temsilciler devreye girerdi.⁸⁹

83 Bu cemaat için bk. Hasan Basri Karadeniz, *Atçeken Oymakları (1500-1642)* (Kayseri: Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 1995).

84 Tan Gündüz, *Bozulus Türkmenleri (1540-1640)* (Ankara: Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 1996), 131; Başka göçebe aşiretlerin sahip oldukları develerin sayısı hakkında da bazı bilgiler bulunmaktadır. Örneğin, Rakka Eyaleti'nde ve Hama ile Humus arasında yerleştirilen oymakların 1957 devesi olduğu, 1692'de yapılan bir sayım sonucunda belirlenmiştir. Keza, 1659'daki başla bir sayıma göre ise Danişmendi Türkmenlerin ellerindeki deve miktarı 1252 idi. Ayrıca 1675'te yapılan kısmi yoklamada Bozulus Türkmenlerinin elinde 9138 deve bulunduğu ortaya çıkmıştı. Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Aşiretlerin İskânı* (İstanbul: Eren Yayıncılık, 1987), 22. 1800'lü yılların ikinci yarısından itibaren tren devreye girmiş olması bile Osmanlı topraklarında deveye olan talebi çok fazla azaltmamıştır. 1913'te yapılan bir sayıma göre, sınırları iyice geriyeye çekilmiş olan imparatorlukta 339.432 at, 1.375.715 katır ve eşek, 314.810 deve ve 2.397.348 öküzün kullanımda olduğu tahmin edilmektedir; Philip Ernest Schoenberg, "Osmanlı Yönetimi Altında Türkiye'de (D. Trakya ve Anadolu) Ulaşımın Gelişmesi, 1856-1918", çev. Nesim Şeker, *Tarih Çevresi* 16 (Mayıs-Haziran 1995), 34.

85 İlhan Şahin, "1638 Bağdad Seferinde Zahire Nakline Memur Edilen Yeni-İl ve Halep Türkmenleri", *İÜEF Tarih Dergisi* 33 (1982), 227-236.

86 Manisa Şer'iyye Sicili, nr. 33, vr. 123-125.

87 Manisa Şer'iyye Sicili, nr. 33, vr. 160-159.

88 Adana Şer'iyye Sicili, nr. 33, vr. 60. Yukarıda adı geçenlerin dışında Aydın, Balıkesir, Afyon, Kütahya, Çorum, Tokat, Kastamonu, Antep, Rakka gibi birçok bölgede deve yetiştirildiğini de ayrıca belirtme gerekmektedir.

89 Bu konuda, 16. yüzyıl sonları Ankara'sına ait bir seri örnek bulmak mümkündür. Sof balyalarını develere yüklerken

4. Nakliyatta Kullanılan Hayvanlar ile Arabaların Kapasiteleri

Osmanlı İmparatorluğu'nda taşıma ve ulaştırma işlerinde deve, at ve katır gibi hayvanlar ile çeşitli arabalar kullanılmıştır. Demiryolu hatlarının yapımından sonra da söz konusu nakliye araçları önemini kaybetmeden varlığını korumuştur.

Bu hayvanlardan söz edilmeyi en çok hak edeni, uzun süre açlığa, susuzluğa, soğuğa dayandığı ve hepsinden önemlisi ağır yükleri taşıyabilecek kadar güçlü olduğu için tercih edilen deve dir. Malazgirt Savaşı'ndan sonra Anadolu'nun uygun iklim koşullarında yaşayabilen melez devenin, bu hayvanı Orta Asya'dan beri tanıyan Türklerin elinde çoğaldığı bilinen bir gerçektir.⁹⁰

Diğer yük hayvanları gibi devenin taşıma kapasitesi de yetiştiği bölge, cinsi ve sağlığına bağlı olarak değişir. Hayvanın taşıma kapasitesini güçlü, besli ya da sağlıklı olması ve cinsi belirlemektedir. Bütün bu nedenlerden ötürü farklı bölgelere ve farklı tarihlere ait tarihi kayıtlarda, devenin taşıma kapasitesine dair muhtelif ağırlıklardan bahsedilmektedir. Yüklenen malın hacmi de (ipekte olduğu gibi)⁹¹ yükün ağırlığının belirlenmesinde önemli bir faktördür.

İslam ülkelerinde kullanılan ölçüler hakkında önemli bir çalışmaya imza atmış olan Hinz'in belirttiğine göre, ihtiyaca göre arttırılmakla birlikte, 1 deve yükü 240-250 kg. civarındadır.⁹² Osmanlı yönetimi de zaman zaman hayvanların taşıma kapasiteleri hakkında standartlar belirlemiştir. Örneğin, 1828- 1829'da develere "bar giran olmamak ve beherine 10'ar kileden (256,5 kg.) ziyade tahmil olunmaması" gerektiği bildirilmiştir.⁹³ Nitekim Osmanlı döneminde özellikle seferlerde kullanılan develere yüklenen ağırlıkların 176 ile 180 okka (225 ve 230 kg) arasında değiştiği görülmektedir.⁹⁴

Türklerle neredeyse özdeş kabul edilen atlar, binek aracı olmasının yanında ulaşım ve haberleşmede de etkin olarak kullanılmaktaydı.⁹⁵ Ancak belirtmek gerekir ki ulaşım ve seferlerdeki önemine rağmen at hem kendisinin hem de donanımının pahalı olmasından dolayı uzun mesafeli nakliye işlerinde tercih edilmemiş, daha çok kısa mesafelerde yapılan taşıma işlerinde kullanılmıştır.⁹⁶

Eski çağlardan beri kullanılan ve at ile eşeğin çiftleşmesinden doğan katır, son derece dayanıklı bir hayvandır. Zaten inatçılığıyla meşhur olan bu hayvan, açlığa ve susuzluğa karşı dayanıklı olmasının yanı sıra, at için uygun olmayan iklim koşullarına kolayca uyum sağ-

balyalardan biri çözümlü bir işçinin üzerine düşmüş ve ölümüne neden olmuştur. Bunun üzerine Kadı, ölen şahsın diyetini kimin ödeyeceğini belirleyebilmek için olayla ilgili olan herkesi mahkemeye çağırarak bilgilerine başvurmuştur. Belgelerden anlaşılacağına göre, mekkâriilerin temsilcisi kaza sırasında olay yerinde bulunduğunu gizlemeye çalışmıştır. Suraiya Faroqhi, "Camels, Wagons, and the Ottoman State in the Sixteenth and Seventeenth Centuries", *International Journal of Middle East Studies* 14/4 (1982), 525-526.

90 Richard W. Bulliet, *The Camel and the Wheel* (Cambridge Massachusetts: Harvard University Press, 1977), 231-232.

91 Deve ile taşınan 1 ipek yükü Osmanlı İmparatorluğu'nda 200 kg'dan fazladır; Halil İnalçık, "Osmanlı İpek Ticareti, Madencilik ve Ziraatında Yük (Himl)", çev. Eşref Bengi Özbilen, *Türk Dünyası Araştırmaları* 75 (Aralık 1991), 11.

92 Walther Hinz, "İslam'da Ölçü Sistemleri", çev. Acar Sevim, *Türklük Araştırmaları Dergisi* 5 (1990), 165.

93 Güçer, "XV-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Tuz İnhisarı ve Tuzlaların İşletme Nizamı", 28-29.

94 Ekin, XVII.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma, 113.

95 Osmanlı döneminde at kullanımı ve bu hayvanın özellikleri hakkında bk. Emine Dinceç, *Osmanlı Sarayında At* (Ankara: Atatürk Kültür Merkezi Başkanlığı Yayını, 2020).

96 Bekir Gökçınar, "Avusturya Seferinde Anadolu'dan Yapılan Katkılar: Yük ve Binek Hayvanları (1716)", *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 21/2 (Haziran 2019), 490.

layabilmekte ve tırnak yapısı nedeniyle atın geçemeyeceği dağlık arazilerde ve sarp yollarda rahatlıkla ilerleyebilmektedir.⁹⁷ Bu özellikleri onun birçok seferde⁹⁸ taşıma işlerinde⁹⁹ kullanılmasının temel nedenidir.

At ve katırın taşıma kapasiteleri birbirine yakındır. Hınz'ın belirttiğine göre, deve yükü ile katır yükünün birbirine oranı 2/3'tür.¹⁰⁰ Buna göre, katır yükü 162 kg, deve yükü ise 243 kg'dir. Osmanlı döneminde özellikle seferlerde ve ticari faaliyetlerde kullanılan at ve katırlara yüklenen ağırlıkların 100 okka (128 kg) ile 120 okka (154 kg) arasında değiştiği görülmektedir.¹⁰¹

Osmanlı Devleti'nde araba bilinmeyen bir araç olmamakla birlikte, daha çok ülkenin Avrupa yakasında kullanılmaktaydı. Arabalar çoğunlukla öküz¹⁰² ve mandalar tarafından çekilmekteydi.¹⁰³ Ordunun ağırlıklarının taşınmasında ve köylüler tarafından yapılan kısa mesafeli taşımalarda araba (daha çok kağrı) kullanılmasına rağmen, arabadan imparatorluğun bütün bölgelerinde ne ölçüde yararlandığını tam olarak belirlemek şimdilik imkânsız gibi görünmektedir. 16. yüzyılda Vize ve Sirem'de araba yapımında uzmanlaşmış kimselerin olduğu bilinmektedir.¹⁰⁴ İmparatorluk dahilindeki araba kullanımı 17. yüzyıldan itibaren yaygınlaşmaya başlamıştır. Örneğin, bu yüzyılda İstanbul'daki Saraçhane Semti'nde Koçu arabası imal edilen bir atölye bulunmaktaydı. Özellikle 18. yüzyıldan sonra şehirlerarası yollarda arabayla seyahat eden yolcuların sayısı artmaya başlamıştır.¹⁰⁵

Osmanlı İmparatorluğu'nda kullanılan arabaların türlerini belirlemek mümkündür. 18. yüzyılın başlarında bir süre imparatorlukta bulunan Leydi Montagu, kendisinin de bindiği atla çekilen arabaları ayrıntılarıyla betimlemiştir. Dört kişinin rahatlıkla binebileceği bu arabaların pencere ve kafesleri bulunmakta, üstleri ağır işlemeli kırmızı çuha ile örtülmekteydi.¹⁰⁶ En çok bilinen arabaların isimleri ise şunlardır: Altı atla çekilen ve bir tür binek arabası olan hinto,¹⁰⁷ koçu, kupa, seyir arabası ve yük taşınmasında kullanılan manda arabası.¹⁰⁸

97 Ahmet Yüksel, "Anadolu'nun Eşeği, Katırı, Atı", *Kebikeç* 17 (2004), 307-311.

98 Örneğin bk. Bekir Gökpinar, "Avusturya Seferinde Anadolu'dan Yapılan Katkılar: Yük ve Binek Hayvanları (1716)", 488.

99 Ekin, XVII.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma, 118-121.

100 Hınz, "İslam'da Ölçü Sistemleri", 165; bu hayvanların taşıma kapasiteleri arasındaki oran 2/3 olmasına rağmen merkezden gönderilen bazı emirlerde dikkati çeken bir nokta bulunmaktadır. Örneğin, H. 4 Recep 1146/M. 11 Aralık 1733 tarihli bir emirde, Ayrıntab Sancağı'ndan istenen 500 devenin bulunamaması halinde 1 deve yerine 2 katırın gönderilmesi gerektiği belirtilmiştir; Gaziantep Şer'iyye Sicili, nr. 86, vr. 16-17.

101 Ekin, XVII.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma, 61-62.

102 Bir yük hayvanı olarak öküz hakkında yapılan önemli bir çalışma için bk. Xavier de Planhol, "Le Boeuf Porteur Dans Le Proche-Orient Et L'Afrique du Nord", *Journal of the Economic and Social History of The Orient* 12 (Leiden: E. J. Brill 1969), 298-321.

103 Develere koşulan bir türü de bulunmaktadır. Bu araba Türklerin Orta Asya'da yaşadığı dönemden beri bilinmektedir. Geniş bilgi için bk. Bahaeddin Ögel, *Türk Kültür Tarihine Giriş* (Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları, 1978), 1/21.

104 İlhan Tekeli-Selim İlkin, "Osmanlı İmparatorluğu'nda On dokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler", *Çağın Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, haz. E. İhsanoğlu - M. Kaçar (İstanbul: IRCICA, 1995), 409-412.

105 1690'da Edirne'den İstanbul'a gelen İngiliz Elçisi'ne 10 atla çekilen Sirem arabası ile 2 Koçu arabası verilmişti: Tekeli-İlkin, "Osmanlı İmparatorluğu'nda On dokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler", 412; 1786'da Osmanlı İmparatorluğuna gelen Elisabeth Craven, Bulgaristan üzerinden Eflak'a giderken atlarla çekilen arabalarla yolculuk yapmıştır. Ayrıca, Eflak Prensi, Craven'e yine atların koşulduğu altın yaldızlı ve oldukça değerli bir araba göndermişti; Elisabeth Craven, *1786'da Türkiye*, çev. R. Ekrem Koçu (İstanbul: Çağır Kitabevi, 1939), 38-39.

106 Lady Montagu, *Türkiye Mektupları, 1717-1718*, çev. Aysel Kurutluoğlu (İstanbul: Tercüman 1001 Temel Eser, 1973), 35-36.

107 Cahit Bilim, "Mustafa Rasih Paşa'nın Rusya Sefaretnamesi (30.1.1793-8.2.1794)", *OTAM* 7 (1997), 27.

108 Kâzım Arısan, "Eski İstanbul'da Şehir İçi Ulaşımı", *Çağın Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve*

Devlet hizmetlerinde kullanılan arabaların kapasiteleri, bu iş için gönderilen emirlerde ve ilgili belgelerde açıkça gösterilmiştir. Buna göre, genellikle öküzlerle çekilen arabalar 600 kg. ile 1.000 kg. arasında değişen miktarlarda yük taşımaktadırlar.¹⁰⁹

Bu noktada, imparatorlukta kullanılan tekerlekli araçlar ile hayvanların tercih nedenleri üzerinde durup düşünmek gerekmektedir. Araba, deve, at ve katırın kullanım tercihleri yolların durumu, taşınacak malın niteliği ve sürate göre değişmektedir. At, katır, deve gibi hayvanlar zorlu yol şartlarında yaklaşık olarak aynı verimlilikle ilerleyebilmelerine rağmen, arabanın kullanılabilmesi için daha iyi yol şartlarının ve belirli altyapıların oluşturulması zorunludur. Yolların arabaların geçişine imkân verecek şekilde inşa edilmesi, araba yapımında ihtiyaç duyulan bazı iş kollarının gelişmiş olması gereklidir.¹¹⁰ Osmanlı Devleti'nde araba kullanımının özellikle Rumeli'nde yaygın olmasının en önemli nedeni, "İstanbul Caddesi" diye de bilinen ve Romalılardan kalan yolun, araba yolu fonksiyonunu korumuş olmasıdır. Anadolu'da tekerlekli araçlar ve deve birlikte kullanılmasına rağmen, devenin arabaya üstünlüğü tartışılmazdır. Çünkü Anadolu, Balkanlara nazaran daha engebeli araziye sahiptir ve arabadan ziyade hayvanların kullanımına daha elverişlidir.

Hayvanlar arasındaki nitelik farkları kullanım alanlarının farklılaşmasını da beraberinde getirmiştir. Deve, dayanıklı ve kapasitesi yüksek olduğu için uzun mesafeli taşımacılıkta yaygın olarak kullanılan bir hayvandır. Ancak onun da bazı dezavantajları vardır. Örneğin, 1730'larda Anadolu'daki yollar hakkında bilgi veren Masson, Trabzon-Erzurum arasındaki yolun develerin geçişine elverişli olmamasından dolayı pek fazla kullanılmadığını yazmaktadır.¹¹¹ Devenin aşamadığı yollarda katır devreye girmektedir. At ise daha pahalı olduğu için kısa mesafeli nakliyatta kullanılmakta, daha çok haberleşmede tercih edilmektedir.¹¹²

SONUÇ

Sanayi devriminden önce karayollarında ulaşım ve nakliyat hayvan ve insan gücüne bağlı olduğundan oldukça yavaş ve pahalıydı. Roma İmparatorluğu gibi büyük devletlerin inşa ettikleri bir yana bırakılacak olursa, yollar büyük oranda insan, hayvan ve arabaların zaman içinde oluşturdukları izlerden ibaretti. Teknolojik yetersizlik ve zorlu koşulların üstesinden gelebilmek için Osmanlı İmparatorluğu da dahil olmak üzere devletler, nakliye ve ulaşımı

Ulaştırma Teknikleri, haz. E. İhsanoğlu - M. Kaçar (İstanbul: IRCICA, 1995), 6-7; Araba türleri bunların özellikle İstanbul'da kullanılan tipleri hakkında ayrıca bk. Çelik Gülersoy, "Arabalar", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, (İstanbul: Kültür Bakanlığı/Tarih Vakfı, 1993), 1/289-290.

109 1.000 kg. hatta 2.000 kg. taşıyabilen arabalar mevcutsa da ikinci gruptakileri birer istisna olarak kabul etmek gerekmektedir. Bu konudaki örnekler için bk. BOA, Maliyeden Müdevver Defterler (MAD), nr. 2931, 112; BOA, MAD, nr. 6379, 91, BOA, MAD, nr. 9852, 105; BOA, D.BŞM, nr. 7953, 31; BOA, MAD, nr. 2150, vr. 148b; BOA, MAD, nr. 2488, 196; BOA, D.BŞM, ARB, 7/14530, 2-13; BOA, MAD nr. 9537, 221-222; Tokat Şer'iyye Sicili nr. 31, vr. 196; Tokat Şer'iyye Sicili nr. 35, vr. 1.

110 Ortaylı, bu tercihi üretim biçimi ile ilişkilendirmektedir. Geniş bilgi için bk. İlber Ortaylı, "Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme", 186; Tarihi çok eskilere giden kağıt 16. yüzyılda varlığını korumaktaydı. Bu durumun en önemli nedeni, bu aracın köylünün kendisi tarafından yapılabiliyor olmasıdır. Dernschwam tarafından özellikleri belirtilen kağıtın tekerleklerinin etrafının demirle kaplanmış olması açıklanması gereken bir durumdur. Bu teknoloji köylünün bizzat gerçekleştirebileceği bir şey değildir. Muhtemelen köylü, arabanın dingilini ve metal aksamını yakınlardaki bir kasaba ya da kentten satın almış veya yaptırmış olmalıdır; Tekeli - İlkin, "Osmanlı İmparatorluğu'nda On dokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler", 409.

111 Paul Masson, *Histoire du Commerce Français dans le Levant au XVIIIe Siecle* (Paris: Hachette, 1911), 521-522.

112 Emine Dingec, "Osmanlı'da Ulaşım ve İletişimde At'ın Yeri", *CIEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri*, haz. Adnan Şişman vd. (Uşak, 2011), 1/511-522.

sürekli ve verimli kılmak için çeşitli girişimlerde bulunmuş, kimi tedbirler almak zorunda kalmıştır.

Osmanlı Devleti, sınırları genişledikçe Anadolu ve Balkanlardaki birçok ana ve tali yolda egemenlik kurmuştur. Kendinden önceki devletlerden miras kalan bu yollarda ulaşım ve nakliyatın güvenli ve zamanında yapılabilmesi için menzil ve derbent gibi bazı tesisler kurmuş, eskiden kalan kervansaraylara yenilerini eklemiştir. Yolların bakım ve onarımından sorumlu kaldırımcılık ve köprücülük gibi kurumlar da yol ağının gelişmesi ve korunmasında etkin bir şekilde rol oynamışlardır.

Osmanlı döneminde sivil ve askeri taşımacılık faaliyetleri mekkârî esnafı tarafından icra edilmekteydi. Deve, katır ve arabalarıyla taşıma işlerini yürüten kişilere ve bunların kullandıkları araç ve hayvanlara mekkârî adı verilmekteydi. Söz konusu hayvanlar büyük oranda yarı göçebe aşiretlerden temin edilmekteydi. Şehirlerde temsilcileri bulunan taşıyıcılar, şeyhlerinin yönetimi altında bir esnaf grubu olarak örgütlenmişlerdi.

Bu dönemde nakliye hizmetlerinde kullanılan arabalar ile deve, at ve katır gibi hayvanların taşıma kapasiteleri ise coğrafya ve iklim koşullarına bağlı olarak çeşitlilik arz etmekteydi.

Araştırma & Yayın Etiği: Bu makale, en az iki kör hakem tarafından incelenmiş ve *iThenticate* taramasıyla intihal ve benzerlik raporu oluşturulmuştur. Makale, araştırma ve yayın etiğine uygundur.

Etik Beyanı & Çıkar Çatışması: Bu makalenin yazarı çıkar çatışması bildiriminde bulunmamış, makalenin hazırlanma sürecinde bilimsel ve etik kaidelere uyulduğunu ve yararlanılan tüm çalışmalara atıf yapıldığını beyan etmiştir. Libre açık erişimli bu makale, [CC BY-NC 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/) lisansına sahiptir.

Research & Publication Ethics: Two or more blind peers reviewed this article, and an *iThenticate* scan generated a report for potential plagiarism and similarity. The article complies with research and publication ethics.

Ethical Declaration & Conflict of Interest: The author of this article declares no conflict of interest, and the article follows scientific and ethical principles and cites all the sources appropriately.

This is an Libre open-access article under the [CC BY-NC 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/) license.



KAYNAKÇA

1. Arşiv belgeleri

Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA).

Bab-1 Defteri Başmuhasebe Kalemî Evrakı (D.BŞM), nr. 7953.

Bab-1 Defteri Başmuhasebe Arabacıbaşılığı (D.BŞM. ARB), nr. 7; 14530.

Karaman Abkâm Defteri (DVNSAHK.KR.d), nr. 2.

Maliyeden Müdever Defterler (MAD), nr. 2150; 2488; 2931; 6379; 9537; 9852.

Şer'iyye Sicilleri

Adana Şer'iyye Sicilleri, nr. 30.

Bor Şer'iyye Sicilleri, nr. 380.

Balıkesir Şer'iyye Sicilleri, nr. 700.

Edirne Şer'iyye Sicilleri, nr. 96.

Gaziantep Şer'iyye Sicilleri, nr. 86; 136.

Konya Şer'iyye Sicilleri, nr. 17.

Manisa Şer'iyye Sicilleri, nr. 33, 202.

Tokat Şer'iyye Sicilleri, nr. 31, 35.

Vakıflar Genel Müdürlüğü Arşivi (VGMA).

Hurûfat Defteri, nr. 1085.

2. Kitaplar ve Makaleler

Altınay, Ahmet Refik. *Osmanlılar Devrinde Türkiye Madenleri (967-1200)*. İstanbul: Enderun Kitabevi, 2. Baskı, 1989.

Arısan, Kâzım. "Eski İstanbul'da Şehir İçi Ulaşımı". *Çağın Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*. haz. E. İhsanoğlu - M. Kaçar. İstanbul: IRCICA, 1995.

Armağan, Abdüllatif. "XVIII. Yüzyılda Hac Yolu Güzergahı ve Menziller (Menâzilü'l-Hacc). *Osmanlı Araştırmaları* 20 (2000), 73-118.

Atalar, Münir. "Akkâm". *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 2/269. İstanbul: TDV Yayınları 1989.

Atalar, Münir. *Osmanlı Devletinde Surre-i Hümayûn ve Surre Alayları*. Ankara: Diyanet İşleri Başkanlığı Yayınları, 1991.

Barkan, Ömer Lütfi. "Osmanlı İmparatorluğu'nda Bir İskan ve Kolonizasyon Metodu Olarak Vakıflar ve Temlikler I, İstila Devirlerinin Kolonizatör Türk Dervişleri ve Zaviyeler". *Vakıflar Dergisi* 2 (1942), 279-304.

- Batmaz, Eftal Şükrü. "Osmanlı Devleti'nde Kale Teşkilatına Genel Bir Bakış". *OTAM* 7 (1996), 1-10.
- Batmaz, Eftal Şükrü. *Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Anadolu'da Kalelerin İdari ve Askeri Fonksiyonları*. Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 1989.
- Baykara, Tuncer. *Osmanlı Taşra Teşkilatında XVII. Yüzyılda Görev ve Görevliler (Anadolu)*. Ankara: Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayını, 1990.
- Bilim, Cahit. "Mustafa Rasih Paşa'nın Rusya Sefaretnamesi (30.1.1793-8.2.1794)". *OTAM* 7 (1997), 15-36.
- Braudel, Fernand. *Maddi Uygarlık, Ekonomi ve Kapitalizm, XV-XVIII. Yüzyıllar*. 3. Cilt. Ankara: Gece, 1995.
- Bulliet, Richard W. *The Camel and the Wheel*. Cambridge Massachuset: Harvard University Press, 1977.
- Cezar, Mustafa. "Türk Tarihinde Kervansaray". *VIII. Türk Tarih Kongresi, Kongreye Sunulan Bildiriler*. 2/931-940. Ankara: 1981.
- Craven, Elisabeth. *1786'da Türkiye*. çev. R. Ekrem Koçu. İstanbul: Çığır Kitabevi, 1939.
- Çam, Nusret. "Gaziantep (Mimarî)". *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 28/469-474. İstanbul: TDV Yayınları, 1996.
- Çantay, Gönül. "İpek Yolu Üzerindeki Kuruluşlar (İstanbul-Erzurum-Tebriz-Revân-Bakü)". *XII. Türk Tarih Kongresi, Kongreye Sunulan Bildiriler*. 3/1049-1058. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1999.
- Çetintürk, Selahaddin. "Osmanlı İmparatorluğu'nda Yürük Sınıfı ve Hukuki Statüleri". *AÜDTCFD* 2/1 (Ankara, 1943), 107-116.
- Dingeç, Emine. "Osmanlı'da Ulaşım ve İletişimde At'ın Yeri". *CIEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri*. yay. haz. Adnan Şişman vd. 1/511-522. Uşak: 2011.
- Dingeç, Emine. *Osmanlı Sarayında At*. Ankara: Atatürk Kültür Merkezi Başkanlığı Yayını, 2020.
- Ekin, Ümit. *XVII.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma*. Ankara: Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2002.
- Elam, Nilgün. "Bizans Anadolu'sunun Ticarî, Dinî (Hac) Ve Askerî Yol Ağı". *CIEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri*. haz. Adnan Şişman vd. 1/545-564. Uşak: 2011.
- Emecen, Feridun M. "XVI. Asrın İkinci Yarısında İstanbul ve Sarayın İfaşesi İçin Batı Anadolu'dan Yapılan Sevkiyat". *Tarih Boyunca İstanbul Semineri Bildiriler*. 197-230. İstanbul: İÜEF Tarih Araştırma Merkezi. 1989.
- Emecen, Feridun M. *XVI. Asırda Manisa Kazası*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1989.
- Ergenç, Özer. *XVI. Yüzyılda Ankara ve Konya*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2012.

- Ergenç, Özer. *XVI. Yüzyılın Sonlarında Bursa*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2006.
- Erim, Neşe. "1720-1790 Arasında Osmanlı-İran Ticareti". *V. Milletlerarası Türkiye Sosyal ve İktisat Tarihi Kongresi Tebliğler*. 571-577. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1990
- Ertaş, Mehmet Yaşar. "XVIII. Yüzyıl Başlarında Rumeli'deki Menzillerin Askeri Fonksiyonları". *Celal Bayar Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi* 1 (1997), 92-96.
- Ertaş, Mehmet Yaşar. *Sultanın Ordusu (Mora Fethi Örneği 1714-1716)*. İstanbul: Kitabevi, 2007.
- Faroqhi, Suraiya. "Camels, Wagons, and the Ottoman State in the Sixteenth and Seventeenth Centuries". *International Journal of Middle East Studies* 14/4 (1982), 523-539.
- Faroqhi, Suraiya. *Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1995.
- Gerber, Haim. *Economy and Society in an Ottoman City: Bursa 1600-1700*. Jerusalem: The Hebrew University, 1988.
- Gökınar, Bekir. "Avusturya Seferinde Anadolu'dan Yapılan Katkılar: Yük ve Binek Hayvanları (1716)". *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* 21/ 2 (Haziran 2019), 479-494.
- Güçer, Lütfi. "XV-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Tuz İhisarı ve Tuzlaların İşletme Nizamı". *İÜİFM* 23/1-2 (1963), 97-143.
- Gülersoy, Çelik. "Arabalar", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*. 1/289-290. İstanbul: Kültür Bakanlığı/Tarih Vakfı, 1993.
- Gündüz, Tufan. *Bozulus Türkmenleri (1540-1640)*. Ankara: Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 1996.
- Halaçoğlu, Yusuf. "Osmanlı İmparatorluğunda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülâhazalar". *Osmanlı Araştırmaları* 2 (İstanbul 1981'den ayrı basım), 123-132.
- Halaçoğlu, Yusuf. *Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı ve Yol Sistemi*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Doçentlik Tezi, 1982.
- Hinz, Walther. "İslam'da Ölçü Sistemleri". çev. Acar Sevim, *Türklük Araştırmaları Dergisi* 5 (1990), 1-82.
- İnalcık, Halil. "Arap Camel Drivers in Western Anatolia in the Fifteenth Century". *Revue d'Historie Magrebine*, 10/31-32 (1983), 255-270.
- İnalcık, Halil. "Bursa I, XV. Asır Sanayi ve Ticaret Tarihine Dair Vesikalar", *Bellekten* 24 (1960), 45-102.
- İnalcık, Halil. "Osmanlı İpek Ticareti, Madencilik ve Ziraatında Yük (Himl)". çev. Eşref Bengi Özbilen. *Türk Dünyası Araştırmaları* 75 (Aralık 1991), 9-29.
- İreçek, Konstantin Yosif. *Belgrad-İstanbul-Roma Askeri Yolu*. çev. Ali Kemal Balkanlı. Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları, 1990.
- Kaplanoğlu, Raif. *Osmanlı Devleti'nin Kuruluşu*. İstanbul: Avrasya Etnografya Vakfı, 2000.

- Karadeniz, Hasan Basri. *Atçeken Oymakları (1500-1642)*. Kayseri: Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 1995.
- Karagöz, Mehmet. *1714-1720 M. (1127-1133 H) Taribli Malatya Şer'iyye Sicili*. Elazığ: Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 1989.
- Kasaba, Reşat. *İzmir. Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri 1800-1914*. çev. Nur Çağalı Güven, ed. Çağlar Keyder vd. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994.
- Köprülü, M.Fuat. "Berîd". *İslam Ansiklopedisi* 2/544-549. Ankara: Milli Eğitim Basımevi, 1979.
- Lady Montagu. *Türkiye Mektupları, 1717-1718*. çev. Aysel Kurutluoğlu. İstanbul: Tercüman 1001 Temel Eser, 1973.
- Masson, Paul. *Histoire du Commerce Français dans le Levant au XVIIIe Siecle*. Paris: Hachette, 1911.
- Miroğlu, İsmet. "Osmanlı Yol Sistemine Dair". *İÜEF Tarih Enstitüsü Dergisi Prof. Dr. Münir Aktepe'ye Armağan* 15 (1995-1997), 241-252.
- Orhonlu, Cengiz. "Meslekî Bir Teşekkül Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler". *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi* 1 (1972), 93-138.
- Orhonlu, Cengiz. "Köprücülük". *VII. Türk Tarih Kongresi, Kongreye Sunulan Bildiriler*. 2/701-708. Ankara: 1973.
- Orhonlu, Cengiz. *Osmanlı İmparatorluğu'nda Aşiretlerin İskânı*. İstanbul: Eren Yayıncılık, 1987.
- Orhonlu, Cengiz. *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilatı*. İstanbul: Eren Yayıncılık, 1990.
- Ortaylı, İlber. "Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme". *AÜ Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi* 28/1-2 (1974), 181-190.
- Ortaylı, İlber. "16. Yüzyılda Rodosto (Via Egnestia'nın Marmara'daki Uzantısı)". *Sol Kol Osmanlı Egemenliğinde Via Egnestia (1380-1699)*. ed. Elizabeth A Zachariadou. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999.
- Ögel, Bahaeddin. *Türk Kültür Taribine Giriş*. 1. Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları, 1978.
- Özer, Murat. *Osmanlı'da Seyahat Kültürü, Kervansaraylar*. İstanbul: Pınar Yayınları, 2018.
- Özergin, M. Kemal. "Anadolu Selçuklu Kervansarayları". *İÜEF Tarih Dergisi* 25/20 (1965), 141-170.
- Özergin, M. Kemal. "XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul Şam Yolu". *Karayolları Bülteni* 242 (Mayıs 1970), 34-38.
- Özkarıcı, Mehmet. *Gaziantep İl Merkezinde Bulunan Hanlar*. Erzurum: Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 1988.
- Öztürk, Yücel. "XIII. ve XVIII. Yüzyıllarda Karadeniz Ticareti". *Türk Dünyası Araştırmaları* 97 (Ağustos 1995), 113-136.

- Pakalın, M. Zeki. *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*. 2. cilt. İstanbul: MEB Yayınları, 1993.
- Planhol, Xavier de. "Le Boeuf Porteur Dans Le Proche-Orient Et L'Afrique du Nord". *Journal of the Economic and Social History of The Orient* 12 (Leiden: E. J. Brill 1969), 298-321.
- Raymond, Andre. *Osmanlı Döneminde Arap Kentleri*. çev. Ali Berktaş. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1995.
- Schoenberg, Philip Ernest. "Osmanlı Yönetimi Altında Türkiye'de (D. Trakya ve Anadolu) Ulaşımın Gelişmesi, 1856-1918". çev. Nesim Şeker. *Tarih Çevresi* 16 (Mayıs-Haziran 1995), 31-42.
- Stoianovich, Traian. "Osmanlı Hakimiyetinde Via Egetia". *Sol Kol Osmanlı Egemenliğinde Via Egetia (1380-1699)*. ed. Elizabeth A Zachariadou, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999.
- Şahin, İlhan. "1638 Bağdad Seferinde Zahire Nakline Memur Edilen Yeni-İl ve Halep Türkmenleri". *İÜEF Tarih Dergisi* 33 (1982), 227-236.
- Şemseddin Sami. *Kamûs-ı Türki*. İstanbul: 1317.
- Taeschner, Franz. "Anadolu". *Encyclopaedia of Islam (New Edition)*, ed. H. A. R GIBB vd. 1/474. Leyden: E. J. Brill Ltd. Publishers and Printers, 1986.
- Taeschner, Franz. *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, çev. Nilüfer Epçeli. Ed. Yücel Öztürk. İstanbul: Bilge Kültür Sanat, 2010.
- Tekeli, İlhan-Selim, İlkin. "Osmanlı İmparatorluğu'nda On dokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler". *Çağını Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*. haz. E. İhsanoğlu - M. Kaçar. İstanbul: IRCICA, 1995.
- Tuncer, Orhan Cezmi. "Diyarbakır-Bitlis Kervan Yolu ve Üzerindeki Hanlarımız". *Vakıflar Dergisi* 25(1995), 9-34.
- Turan, Osman. "Selçuklu Kervansarayları". *Belleten* 10/39 (1946), 471-496.
- Uzunçarşılı, İ. Hakkı. *Mekke-i Mükerrreme Emirleri*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1972.
- Ülker, Necmi. "XVI. ve XVIII. Yüzyıllar İpek Ticaretinde İzmir'in Rolü ve Önemi". *Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan*. İstanbul: İÜEF Tarih Araştırma Merkezi, 1991.
- Yağcı, Zübeyde Güneş. "Hac ve Askeri Yol Üzerinde Bir Menzil: Adana Menzili". *Çukurova Araştırmaları Dergisi* 1/1 (Kış 2015), 58-74.
- Yılmazçelik, İbrahim. *XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Diyarbakır (1790-1840)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1995.
- Yüksel, Ahmet. "Anadolu'nun Eşeği, Katırı, Atı". *Kebikeç* 17 (2004), 295-325.
- Ze'evi, Dror. *Kudüs, 17. Yüzyılda bir Osmanlı Sancağında Toplum ve Ekonomi*. çev. Serpil Çağlayan. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000.
- Ziroyeviç, Olga. "İstanbul Caddesi". *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi* 20 (1969), 24-27.