

*İşlevleri ve Özellikleri Bakımından Konya Menzilleri (XVII.-XVIII. Yüzyıllar)**

Konya Menzils According To Their Functions And Features (XVIIth-XVIIIth Centuries)

Cemal ÇETİN**

ÖZET

Osmanlı Devleti'nde ulaşım ve haberleşme esnasında orduların, kervanların, ulakların ve devlet görevlilerinin belirli bir mesafe kat ettikten sonra geceyi geçirmek, at değiştirmek veya dinlenmek için konakladıkları yerlere menzil adı verilmiştir. Bu çalışmada, Konya ve çevresinde kurulmuş olan Osmanlı menzilleri işlevleri bakımından, 'menzilhâneler', 'askerî menziller' ve 'hac menzilleri' başlıkları altında incelenmiştir. Öncelikle menzillerin konumları, birbirilerine olan uzaklıkları ve genel özellikleri ortaya konulmuştur. Daha sonra menzilhânelerin gelir kaynakları, görevli kadrosu ve işlevleri hakkında, bölgesel verilerden yola çıkılarak bazı güncel bilgiler sunulmuştur. Yine Konya menzilhânelerinden, muhtelif zaman dilimlerinde, ulaklara verilen beygir ve sürücü sayıları belirtilerek bu birimlerden asgarî düzeyde ne kadar faydalandığı gösterilmiştir. Menzilhânelerdeki veriler kullanılmak suretiyle de, askerî menziller ile hac menzillerinin yerlerinin tespiti ve tesisi açısından hangi ölçütlerin önem taşıdığı vurgulanmaya çalışılmıştır.

ANAHTAR KELİMELER

Menzil, Konya Menzilleri, Menzilhâne, Askerî Menzil, Hac Menzili

ABSTRACT

In the Ottoman State, menzil was a place where horse-changing and accommodation services were given during a communication. In this article, Ottoman menzils in Konya and its vicinity have been grouped into three parts according to their functions; menzilhânes, military menzils and pilgrim/hajj menzils. First of all, the location of the menzils, their distances to each other and their common features have been presented. Then by using the local data, some current information was presented about the incomes and the official staff of menzilhânes, and their functions. Furthermore by determining the horses and the numbers of the riders which

* Bu makale 2002 /170 tarih ve sayı ile SÜ. Bilimsel Araştırmalar Projeler Koordinatörlüğü tarafından desteklenen ve 2004 yılında SÜ. Sosyal Bilimler Enstitüsüne Sunulan " XVII. Ve XVIII. Yüzyıllarda Konya Menzilleri" isimli yüksek lisans tezinden faydalanılarak hazırlanmıştır.

** Arş. Gör., Selçuk Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

were given to the couriers in different periods, it was shown how menzilhânes of Konya were made use of in a minimum level. Also by using the data in Menzihnâmes, which measures had more importance in stabilization and foundation of military and pilgrim menzils were emphasized.

•

KEY WORDS

Menzil, Konya Menzils, Menzilhane, Military Menzil, Pilgrim/Hajj Menzili



Giriş

Arapça’da inilen yer, konaklamak ve konaklama yeri manasına gelen *menzil* kelimesi; Osmanlı Devleti’nde hareket halindeki orduların, kervanların, ulakların ve devlet görevlilerinin belirli bir mesafe kat ettikten sonra geceyi geçirmek, at değiştirmek veya dinlenmek için konakladıkları yer, bina veya han yerine kullanılan bir tabirdir¹. Osmanlı Devleti’nde “menzil” veya “menzil teşkilâtı” denilince, araştırmacıların aklına ilk olarak menzilhâneler gelmektedir. Bu nedenle, menziller ile ilgili bir kısım çalışmada, ulaşım ve haberleşme için tesis olunan menzilhânelerde zamanla ordulara ve devlet görevlilerine konaklama hizmetlerinin verilmeye başlandığı şeklinde bir sonuca varılmıştır². Bunun temel sebebi Osmanlı belgelerinde menzillerin, işlevleri bakımından herhangi bir tasnife tabi tutulmamış olmasıdır. Bununla birlikte tüm bu menzillerin üzerlerinde veya yakınlarında kurulmuş oldukları yerleşim birimlerinin adlarıyla anılmaları da, isim benzerliği sebebiyle, işlevlerinin birbirine karıştırılmasına neden olmaktadır³. Hâlbuki aynı coğrafya veya idarî birimler üzerinde tespit edilmiş olsalar bile menzilhâneler, askerî menziller, hac menzilleri ve iâşe menzilleri; mekânları, organizasyonları, işleyişleri ve işlevleri bakımından birbirilerinden net bir şekilde ayrılmaktadırlar. Öncelikle menzilhâneler, kazâ ve kasaba merkezlerinde, ulaklar ile sair devlet görevlilerinin ulaşımları esnasında ihtiyaç duyacakları beygirleri beslemek için tesis edilmiş birimlerdir. Bunların hizmet verdikleri binalar basit olarak döşenmiş sıradan yapılardır⁴. Orduların iâşe, ikmal, konaklama ve temizlik gibi ihtiyaçlarının temini için kullanılan askerî menziller, bünyelerinde barındırmak zorunda oldukları on binlerce insan ve hayvan sayısı ile orantılı olarak, genellikle yerleşim yerlerinin dışında, su bulunan geniş düzlükler üzerinde kurulmaktadır⁵. Hac menzilleri ise, genellikle hac kabilelerinin güvenli bir şekilde konaklayabilecekleri ve rahatça ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri büyük köyler ile kazâ merkezlerinden oluşmaktadır⁶. Yine, devlet adına veya devlete ait bir görevin ifası için yolculuk edenler ile yabancı devlet elçilerinin iâşe ve konaklama ihtiyaçları daha çok kazâ merkezlerinde,

¹ M. Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C.II, İstanbul 1993, s.479.

² Menziller ile ilgili çalışmalar incelendiğinde, bu türden bilgilerin bulunduğu görülecektir.

³ Cemal Çetin, *XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Konya Menzilleri*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), SÜSBE, Konya 2004, s. 32.

⁴ Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara 2002, s.30.

⁵ Ömer İşbilir, “Osmanlı Ordularının İaşe ve İkmali; I. Ahmed Devri İran Seferleri Örneği”, *Türkler*, C.X, Ankara 2002, s.156.

⁶ Bkz. Bu çalışma içinde Hac Menzilleri.

ferman ve buyruhdular doğrultusunda kadınların marifetiyle sağlanmaktadır⁷. Bu hizmetler halktan kiralanan konaklarda verilmektedir⁸.

Şimdiye kadar, menziller veya menzilhâneler başlığı altında birçok çalışma yapılmıştır⁹. Söz konusu çalışmalar Osmanlı Tarihi açısından kıymetli ve faydalı olmakla birlikte, bu çalışmaların bazılarında konu genel olarak ele alınmış, bazılarında ise yalnızca bir menzilhâne incelenmiştir¹⁰. Bu bakımdan menzilleri, işlevleri bakımından bir takım sınıflara ayırmak suretiyle incelemenin gerekliliği ortadadır. Konya ve çevresi, özellikle askerî menziller ile menzilhânelerin farklı güzergâhlar üzerinde kurulmuş olmaları sebebiyle, bu türden bir analiz için oldukça müsaittir. Yine bu çalışma ile menzilhânelerin gelir kaynakları, görevli kadrosu ve işlevleri hakkında, bölgesel verilerden yola çıkılarak, bir takım güncel bilgiler sunulacaktır. Bunun yanında Konya menzilhânelerinden, muhtelif zaman dilimlerinde, ulaklara verilen beygir ve sürücü sayıları belir-

⁷ Çetin, *Konya Menzilleri*, s. 170-171.

⁸ Örnek olarak bkz. *Konya Şer'îye Sicilleri*, (KŞS.), 45/ 3-1 (1 Ca 1127/ 15 Mayıs 1127)

⁹ Rıza Bozkurt, *Osmanlı İmparatorluğunda Kollar, Ulak Ve İaşe Menzilleri*, Ankara 1966; Musa Çadırcı, "Posta Teşkilâtı Kurulmadan Önce Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil-hâne ve Kiracıbaşılık", VIII. *Türk Tarih Kongresi (11-15 Ekim 1976)*, C.II, Ankara 1981, s. 1359-1365; Yücel Özkaya, "XVIII. Yüzyılda Menzilhâne Sorunu", *DTCFD*, XXVIII/3-4, Ankara 1977, s.339-367; Colin J. Heywood, "The Ottoman Menzilhane and Ulak System in Rumeli in the Eighteenth Century", *Social And Economic History of Turkey (1071-1920)*, (Birinci Uluslar arası Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi Kongresi Tebliğleri, July 11-13, 1977), Ankara 1980, s. 179-186; Halaçoğlu, *Menziller*; Rıza Bozkurt, "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Ülkenin Harekât Bakımından Bölgelere Ayrılması, İkmal ve İaşe İşleri, Haberleşme Sistemleri", *Askerî Tarih Bülteni*, S. 25, Ankara 1988, s. 1-20; M. Yaşar Ertaş, "XVIII. Yüzyıl Başlarında Rumeli'deki Menzillerin Askerî Fonksiyonları", *Celal Bayar Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Dergisi*, S.1, Manisa 1997, s.92; Hüseyin Çınar, "Osmanlı Ulak-Menzilhâne Sistemi ve XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Antep Menzilleri", *Osmanlı*, C.III, Ankara 1999; Colin Heywood, "Osmanlı Döneminde Via Egnatia: 17. Yüzyıl Sonu ve 18. Yüzyıl Başında Sol Kol'daki Menzilhâneler", (Çev. Özden Arıkan, Ela Güntekin, Tülin Altınova), *Sol Kol Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia (1380-1699)*, İstanbul 1999, s. 138-160. Colin Heywood, "Two Firmans of Mustafâ II On The Reorganization of the Ottoman Courier System (1108/1696)", *Acta Orientalia Academiae Scientiarum Hungaricae*, Vol. 54, No. 4, Budapest 2001, s. 485-496; M. Hüdaî Şentürk, "Osmanlılarda Haberleşme ve Menzil Teşkilâtına Genel Bir Bakış", *Türkler*, C. XIV, Ankara 2000, s. 446-461; Sema Altunan, "Osmanlı Devleti'nde Haberleşme Ağı: Menzilhâneler", *Türkler*, C. X, Ankara 2002, s. 913-919; Aleksandır Antonov, "Bulgar Topraklarında Kurulan Menzil Sisteminin Organizasyonu (XVI.-XVII. Yüzyıllar)", (Çev. Zeynep Zafer), *Türkler*, C.X, Ankara 2002, s. 927-933; Fatih Müderrisoğlu, "Menzil Kavramı ve Osmanlı Devleti'nde Menzil Yerleşimleri", *Türkler*, C.X, Ankara 2002, s. 920-926; Zübeyde Güneş Yağcı, "XVIII. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Menziller ve Menzilhâneler: İznik Menzili ve Menzilhanesi", *SDÜ Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 6-7, Isparta 2002, s. 17-33; Ali Açık, "Osmanlı Ulak-Menzilhâne Sistemi Çerçevesinde Tokat Menzilhâneleri (1690-1840)", *Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. XIX, S. 2, İzmir 2004, s.1-33; Jülide Akyüz, "Anadolu'nun Orta Kolu Üzerinde Bir Menzil: Amasya Menzili, İşleyişi, Sorunları", *Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi*, S. 8, Ağustos 2006, s. 45-53.

¹⁰ Açık de bu hususa dikkat çekmektedir. Bkz. "Tokat Menzilhâneleri", s. 2.

tilmek suretiyle, bu birimlerden asgarî düzeyde ne kadar faydalanıldığı gösterilmeye çalışılacaktır. Ayrıca menzilhâmelerdeki veriler kullanılmak suretiyle, Konya ve çevresinde bulunan askerî menziller ile hac menzillerinin isimleri, mesafeleri ve özellikleri belirtilecektir. Söz konusu tespitler vasıtasıyla, bu menzillerin tesisi ve tespiti açısından hangi kıstasların önem taşıdığı vurgulanmaya çalışılacaktır.

I- Osmanlı Devleti Yol Sistemine Göre Konya ve Çevresindeki Yol Ağları

Yol sistemleri, tarihin her devresinde ekonomik bakımdan olduğu kadar, askerî ve sosyal açıdan da büyük bir öneme sahip olmuştur. Ticarî ve ekonomik faaliyetler, orduların sevki, merkezin taşradaki idarî birimlerle irtibatının sağlanması gibi hususlar düzenli işleyen yol şebekeleri sayesinde mümkün olmuştur. Bu bakımdan Osmanlı Devleti, Anadolu ve Rumeli’de kendisinden önce hüküm sürmüş olan Romalılar, Bizanslılar ve Selçukluların kullandığı yolları tamir etmek ve gerekli yerlerde yenilerini eklemek suretiyle ülkenin dört bir tarafına ulaşan bir yol şebekesi meydana getirmiştir¹¹. Ülke toprakları oldukça geniş bir sahaya yayılan Osmanlı İmparatorluğu’nda ulaşım ve yol şebekesi, Rumeli ve Anadolu olmak üzere iki alt bölüm halinde incelenir¹². Bu yol şebekesinin ne zaman bu şekli aldığı kesin olarak bilinmese de, ana hatlarıyla Fatih Sultan Mehmed, Yavuz Sultan Selim ve Kanuni Sultan Süleyman’ın yapmış olduğu seferler sonrasında ülke topraklarının genişlemesi üzerine başkent ile eyaletler arasındaki bağlantıyı sağlama amacına yönelik olarak zamanla şekillendiği kabul edilmektedir¹³.

Osmanlı yolları Anadolu ve Rumeli’de sağ, orta ve sol kollar olmak üzere altı ana güzergâhtan oluşmaktadır. Yine bir takım tâli yollar hem ana güzergâhların birbirileriyle olan bağlantısını sağlamakta hem de bunların en ucra köşelere ulaşmasını mümkün kılmaktadır. Buna göre, Anadolu **sağ kol** Üsküdar-Gebze- Eskişehir- Akşehir- Konya- Adana- Antakya yoluyla Halep’e, yine Antakya’dan ayrılan tâli bir yol ile Şam üzerinden Mekke ve Medine’ye; **orta kol** Üsküdar- Gebze- İznik- Bolu- Tosya- Merzifon- Tokat- Sivas- Malatya- Harput-

¹¹ Bkz. Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, (Derleyen: Salih Özbaran) Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No: 31, İzmir 1984, s. 27; M. Fuad Köprülü, “Berîd”, *İslam Ansiklopedisi*, C.II, Eskişehir 1997, s.451.

¹² Yusuf Halaçoğlu “Ulaşım ve Yol Sistemi”, *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C. III, İstanbul 1991, s.127; Fatih Müderrisoğlu, “Menzil”, s.921.

¹³ Müderrisoğlu, “Menzil” s.921; Donald Edgar Pitcher eserinde, kuruluşundan XVI. yüzyılın sonlarına kadar Osmanlı Devleti’nin topraklarını genişletme sürecini 36 adet harita ile birlikte ayrıntılı bir biçimde anlatmaktadır. Bkz. *Osmanlı İmparatorluğu’nun Tarihsel Coğrafyası*, (Çev. Bahar Tırnakçı), İstanbul 2001.

Diyarbakır-Nusaybin- Musul ve Kerkük'e; **sol kol** ise, Merzifon'dan sonra orta koldan ayrılıp, Lâdik- Niksar- Karahisar-ı Şarkî- Kelkit- Aşkale- Erzurum yoluyla Hasankale üzerinden Kars ve Tebriz'e ulaşırdı. Rumeli'de ise **sağ kol** İstanbul'dan Vize- Kırklareli- Prevadi- Karasu- Babadağı- İshakçı- Akkırman yoluyla Özi ve Kırım'a; **orta kol** İstanbul- Silivri- Edirne- Filibe-Sofya- Niş-Yagodina üzerinden Belgrad'a; Romalıların "Via Egnatia"¹⁴ dediği **sol kol** ise İstanbul- Tekirdağ- Malkara- Firecik- Dimetoka- Gümilcine- Pravişte- Lanzaka-Yenişehir- İzdin yoluyla İstefe'ye giderdi¹⁵.

Konya bölgesi, yer şekillerinin uygunluğu sebebiyle, en eski yol şebekesinin içinde yer almıştır. Konya, bu yol şebekesi içinde her yönden gelen yolların geçtiği bir transit merkez konumunda olmuştur. Tarihî zeminde siyasî ve ticarî şartlara göre, bu güzergâhlardan hangisi önem kazanmışsa, Konya'nın bağlantısı da o yönle olmuştur¹⁶. Konya ve çevresi, XVI. yüzyıl Osmanlı yol sistemi tanımlanırken "Merkezi Ana Cadde" adı verilen¹⁷, menzil defterlerinde ise 'Anadolu Sağ Kol' olarak zikredilen, Üsküdar'dan başlayıp, Eskişehir-Bolvadin-Konya-Adana-Antakya üzerinden Halep'e uzanan, yine Antakya'dan ayrılan bir kol ile Hicaz Bölgesine ulaşan, merkezî bir yol güzergâhu üzerinde bulunuyordu¹⁸. Bu yol, XVI. yüzyıl başlarına kadar, Konya ve çevresinde, Akşehir-İlgın- Konya- Larende- Ereğli hattını takip etmekteydi¹⁹. Ancak Karapınar'ın kurulması²⁰ ve bölgenin emniyetinin sağlanması ile birlikte²¹ yolun güzergâhu, bu dönemden itibaren, Karapınar üzerinden Ereğli'ye ulaşacak şekilde değişik-

¹⁴ Rumeli'nin sol kolu hakkında geniş bilgi için bkz. *Sol Kol Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia (1380-1699)*, (Editör: Elizabeth A. Zachariadou), (Çev: Özden Arkan, Ela Güntekin, Tülin Altınova), İstanbul 1999.

¹⁵ Osmanlı Devleti'nde yol güzergâhları ve bunlar üzerinde tesis olunan menzilhaneler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Halaçoğlu, *Menziller*, s.51 vd.

¹⁶ Özer Ergenç, *Osmanlı Kent Tarihçiliğine Katkı: XVI. Yüzyılda Ankara ve Konya*, Ankara Enstitüsü Vakfı, Ankara 1995, s.32.

¹⁷ Nasuhü's-Silahî, *Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i Irâkeyn-i Sultân Süleymân Hân*, (Yay. Haz. Hüseyin G. Yurdaydın), Ankara 1976, s.58-114.

¹⁸ Başbakanlık Osmanlı Arşivi, *Kamil Kepeci Tasnifi (KK)*, 2555, s. 3.

¹⁹ Buna bir misal olarak 1432-1433 yılları arasında Osmanlı topraklarında seyahat eden Bertrandon la Broquiere Adana-Tarsus-Ereğli ve Larende'den geçen anayolu takip ederek Konya'ya ulaşmıştır. Ancak 1592-1598 yılları arasında İstanbul tarafından gelen John Sanderson ise Konya-İsmil ve Karapınar üzerinden Ereğli'ye ulaşmıştır. bkz. Stéphâne Yerasimos, *Les Voyageurs Dans L'empire Ottoman (XIV^e- XVI^e siècles)*, Ankara 1991, s.107, 374.

²⁰ Karapınar'ın kurulması ve iskanı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Hasan Basri Karadeniz, *Sultaniye (Karapınar)'nin Kuruluşu, İlk Sakinleri ve Vakıfları (1560-1585)*, (Yayınlanmamış Doçentlik Tezi), Kahramanmaraş 1998, s.22-93; Yusuf Küçükdağ, *Karapınar Sultan Selim Külliyesi*, Konya 1997, s.1-15; Yusuf Küçükdağ, "Karapınar Kasabasının Kurulması ve İskân Durumu", *Karapınar Sempozyumu*, Karapınar 2000, s. 7-18.

²¹ Semavi Eyice, "Sultaniye-Karapınar'a Dâir", *İÜEFTD*, C.XV, İstanbul 1965, s.118.

liğe uğramıştır²². Osmanlı Devleti ulaşım ve haberleşme açısından kendi oluşturduğu bu yeni güzergâhı kullanmaktaydı. Ancak kalabalık grupların iâşe, ikmal ve istirahati mevzubahis olduğunda yolun rotası bir miktar değişmekteydi. Akşehir-Konya istikametinde bu anayol üzerinde Ladik yerine Suluzengi'nin kullanılması dışında büyük bir değişiklik görülmemektedir. Ancak Konya-Ereğli yönünde, Konya'dan hemen sonra yolun güzergâhı belirgin bir şekilde değişmektedir. Anayola paralel olarak uzanan bu askerî yol, Konya Ovasının güneyinde, su kaynakları ve konaklama imkânları bakımından daha elverişli, alternatif bir güzergâhı izlemek suretiyle Ereğli'ye ulaşmaktaydı²³. Yani İstanbul-Halep bağlantılı anayol, Konya-Ereğli istikametinde kullanımı bakımından genel olarak iki kola ayrılmaktaydı. Hatta ovayı su bastığı zamanlarda bu yol, Konya'dan sonra ana caddenin kuzeyine doğru kavislenerek ve Konya-Karapınar bağlantısı Göçü üzerinden sağlamak suretiyle, üçüncü bir güzergâha da imkân sağlamaktaydı. Ancak kullanım sıklığı bakımından Konya-Karapınar-Ereğli hattı en yoğun ve sürekli kullanılan; Konya ovasının güneyinden geçen yol daha çok askerî ve lojistik amaçlarla, ihtiyaç esnasında kullanılan; Göçi bağlantılı yol ise Konya ovasını su basması durumunda genellikle hac kafileleri gibi kalabalık gruplar tarafından kullanılan alternatif bir güzergâh olmuştur²⁴.

II- Menzilhâneler

Osmanlılarda merkez ile taşra arasındaki bağlantı, devletin kuruluşundan Lütfi Paşa'nın sadaretine (1539-41) değin, ulak hükmü²⁵ ile sürdürülmüştür. Bu sistem, suiistimale açık bir uygulama olması sebebiyle, zamanla halka büyük bir sıkıntı kaynağı haline gelmiştir. Lütfi Paşa bu tür sıkıntıların önünü almak²⁶ ve merkez tarafından gönderilen emirlerin yerlerine zamanında ulaştırılması için anayollar üzerinde belirli noktalarda menzilhâneler kurulmasını sağlamış-

²² Osman Gümüşçü-Mutlu Yılmaz, "Ulaşım Şartlarının Ortaya Çıkardığı Şehir: Karapınar'ın Kuruluş Öyküsü", *Karapınar Sempozyumu*, Karapınar 2000, s.62.

²³ Bu yolun güzergâhı, ileride Askeri Menziller başlığı altında anlatılacaktır. Söz konusu yol Bizanslılar zamanında anayol olarak kullanılmıştır. Ayrıntıları için bkz. David French, "The Site of Barata and Routes In The Konya Plain", *Epigraphica Anatolica*, Heft 27, Bonn 1996, s.112-113.

²⁴ Çetin, *Konya Menzilleri*, s. 45.

²⁵ Osmanlı Devleti'nde, menzilhâneler kurulmadan önce, haberleşmenin sağlanması için ülkenin dört bir tarafına gönderilen ulaklara, uğradıkları yerlerde ihtiyaç duydukları binek hayvanlarının temini ile iâşe ve konaklama ihtiyaçlarının karşılanması için verilen resmi belgelerin genel ismidir. Bkz. Pakalın, *Terimler Sözlüğü*, C. III, s.543.

²⁶ Lütfi Paşa, *Asâfuâme*, İstanbul 1326, s.11.

tır²⁷. Bunların uzaklıkları eşit olmayıp, aralarındaki mesafeyi daha çok coğrafi şartlar, bölgenin emniyeti²⁸ ile menzilhâneyi finanse ve idare edebilecek nitelikte yerleşimlerin varlığı belirlemiştir. Bu mesafeler genelde 10-12 (yaklaşık 57-68 km.²⁹) saat civarındadır. Ancak yerleşimin seyrek olduğu yerler ile nüfus yoğunluğunun az olduğu bölgelerde mesafe 48 saate (yaklaşık 272 km.) çıkabildiği gibi, müsait olan bölgelerde ise 3 saate (yaklaşık 17 km) kadar düşebilmekteydi. Osmanlı Devleti'nde ilk olarak 1594-95 yılında menzilhânelerin isimleri ve birbirilerine olan mesafeleri ile bu menzillerin İstanbul'a olan uzaklıklarının kaydedildiği³⁰, son olarak da 1843'te Redif askerinin kurulması sırasında aynı türden menzil noktaları ve mesafelerini gösteren bir cetvelin düzenlendiği bilinmektedir³¹.

Menzilhâneler Lütfi Paşa zamanında kurulmuş olmakla birlikte daimi statü kazanmaları, bundan 150 yıl sonra, Fazıl Ahmet Paşa tarafından 1691 yılında yapılan reformla birlikte başlamaktadır. Bu reform neticesinde menzilhâneler, sürekli veya ihtiyaç halinde hizmet vermeleri dikkate alınmak suretiyle, "muayyen" ve "gayr-ı muayyen" olarak iki gruba ayrılmıştır. Yine 1696 yılında yürürlüğe konulan bir takım düzenlemeler, 1691 yılında tasarlanan fakat savaşlar sebebiyle uygulamaya geçirilemeyen nizamların tamamlayıcısı olmuştur³². Bu ikinci düzenlemede göze çarpan en önemli husus menzilhânelerin mukataalar haline dönüştürülmesidir. Bu ise menzilhânelerin idaresi ve finansmanı açısından büyük bir reformdur. Daha önce menzilhâneler, devlet hazinesinden aktarılan veya devlete ait bir kısım gelirlerin havalesi ile finanse edilmekteydi. Ancak bu tarihten itibaren menzilhânelerin gelirleri, verdikleri hizmetlerle doğru orantılı olacaktı. Ayrıca beygir almak için fermana gerek olmayacak, her bir beygir için saat başı 10 akçe ücretini veren herkes bu hizmetten faydalanabilecektir³³. 1691 ve 1696 yıllarında yapılan düzenlemeler menzilhânelerin idaresinde ve menzil hizmetlerinden faydalanmada temel prensipleri ihtiva etmek-

²⁷ Çağatay Uluçay, *18. ve 19. Yüzyıllarda Saruhan'da Eşkiyalık ve Halk Hareketleri*, İstanbul 1955, s.34-35.

²⁸ Halaçoğlu, *Menziller*, s.51.

²⁹ İncalcık'a göre 1 saat veya fersah-ı kadîm= 7500 duvarcu arşununa karşılık gelmektedir. Ayrıca İncalcık yine aynı çalışmasında bir duvarcı arşununun uzunluğunu ise 0,758 metre olarak vermiştir. Buna göre bir saat 5685 metreye tekabül etmektedir. Halil İncalcık, "Osmanlı Metrolojisine Giriş", (Çev. Eşref Bengi Özbilen), *Türk Dünyası Araştırmaları*, S. 73, İstanbul 1991, s. 44.

³⁰ Bkz. KK. 2555, (H. 1003/M. 1594-95).

³¹ Halaçoğlu, *Menziller*, s.51.

³² Heywood, "Sol Kol'daki Menzilhâneler", s.143.

³³ Colin Heywood, "Two Firmans of Mustafâ II On The Reorganization of The Ottoman Courier System (1108/1696)", *Acta Orientalia Academiae Scientiarum Hungaricae*, Vol. 54, No. 4, Budapest 2001, s. 488-489.

tedir. Bu nizamlar, bazı küçük değişikliklerle birlikte, XVIII. yüzyıl boyunca büyük ölçüde güncelliklerini korumuşlardır³⁴.

Osmanlı Devleti yol sistemine göre, Anadolu'nun sağ kolu üzerinde, Üsküdar-Halep hattında yaklaşık olarak 28 menzilhâne bulunmakta olup³⁵, Halep Menzilhânesi İstanbul'a 237 saat uzaklıktadır³⁶. Konya ise bu yol güzergâhının tam ortasında yer almaktadır. Konya ve çevresinde yedi menzilhâne bulunmaktadır. Bunlardan Akşehir, Ilgın, Konya, Karapınar ve Ereğli menzilhâneleri muayyen; Ilgın-Konya arasında yer alan Ladik ile Konya-Karapınar arasında yer alan İsmil menzilhâneleri ise gayr-ı muayyen statüye sahiptirler. Bunlar üzerlerinde kurulmuş oldukları idarî birimlerin adlarıyla anılmışlardır. Bu kesin olarak bilinmekle birlikte, bu yerleşimlerin hangi mahalle veya mevkiilerinde kuruldukları tespit edilememiştir. Ancak, menzilhânelerin anayolların kenarlarında kurulduğu ve gerekli hallerde mahkemelerin de bu hizmeti verebildiği³⁷ bilgisinden hareketle, Konya'dakilerin de yerleşimlerin ana girişleri üzerinde veya yeri çok iyi bilinen merkezî bir muhitte kurulmuş oldukları söylenebilir.

A- Konumları ve Bağlantıları

1-Akşehir Menzilhânesi

İstanbul'a uzaklığı 91 saat³⁸ olan Akşehir Menzilhânesi iki kola sahiptir. Bu kollardan ilki 5 saat uzaklıktaki İshaklı'ya, diğeri ise 9 saat mesafede bulunan Ilgın'a bağlantısını sağlamaktadır³⁹. Bu ikisinin toplam uzunluğu 14 saat/ yaklaşık 80 km.lik bir yol güzergâhını oluşturmaktadır. Bunun yanında incelenen dokümanlardan birinde, menzilhânenin Beyşehir ile olan bağlantısı görülmektedir⁴⁰. Ancak gerek diğeri mesafe cetvellerinde ve gerekse inamat kayıtlarında bu türden bir bilginin bulunmaması, Beyşehir tarafına sabit bir güzergâhın oluşmadığı şeklinde yorumlanabilir.

³⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz. Çetin, *Konya Menzilleri*, s. 48-56.

³⁵ Bunlardan Dil, Bayat, Ladik, İsmil, Çakıd Han ve Tenrin menzilhâneleri olağanüstü durumlarda devreye giren gayr-ı muayyen menzilhânelerdendir. Anadolu'nun sağ kolu üzerindeki menzilhâneler için bkz. Halaçoğlu, *Menziller*, s. 52-63.

³⁶ Altunan, "Menzilhâneler", s. 913.

³⁷ Halaçoğlu, *Menziller*, s.43.

³⁸ KK. 2555, s. 1.

³⁹ Başbakanlık Osmanlı Arşivi *Cevdet Nafia (C.NF.) 1230; Başbakanlık Osmanlı Arşivi Maliyeden Müdevver (MAD.) 19156*, s. 6.

⁴⁰ MAD. 19156, s. 6.

2-İlgın Menzilhânesi

İstanbul'a 100 saat uzaklıkta⁴¹ olan İlgın Menzilhânesi'nin 9 saat uzaklıktaki Akşehir ile 18 saat uzaklıkta olan Konya'ya uzanan iki kolu vardır⁴². Buna göre, bu menzilhânenin 27 saat/153 km.lik bir yol hattında hizmet verdiği söylenebilir.

3-Ladik Menzilhânesi

Ladik'te muâyyen menzilhâne olmadığı için, in'amat defterlerinde ve ilgili çalışmalarda diğer menzilhânelere uzaklığı belirtilmemiştir.

4-Konya Menzilhânesi

İstanbul'a 118 saat uzaklıkta olan Konya Menzilhânesi üç kola sahiptir⁴³. Bu kolların ilki 18 saat uzaklıktaki İlgın'a, ikincisi 24 saat uzaklıktaki Karapınar'a⁴⁴, üçüncüsü ise 20 saat uzaklıkta olan Larende'ye uzanmaktadır. Larende'de bir menzilhâne bulunmamasıyla birlikte, Konya Menzilhânesi'nin tüm inamat kayıtlarında isminin geçtiği ve bu kayıtlara göre az da olsa beygir gönderildiği görülmektedir⁴⁵. Bunun yanında bir belgede Konya Menzilhânesi'nin dokuz kolu olduğu kayıtlıdır⁴⁶. Ancak söz konusu belgede veya başka bir yerde bu kolların nereye uzandığı hakkında bir bilgi bulunmamaktadır. Buna göre Konya menzilhânesinin 42 saat/238 km. uzunluğundaki aktif yol sahası ile 20 saat /114 km. uzaklıktaki Larende'ye uzanan ve nadiren kullanılan bir güzergâhı idare ettikleri söylenebilir.

5-İsmil Menzilhânesi

İsmil'de muâyyen bir menzilhâne olmadığı için, ilgili belge ve defterlerde, bunun bağlantıları hakkında bir bilgi yoktur.

⁴¹ KK. 2555, s. 1.

⁴² C.NF. 1230; MAD. 19156, s. 6.

⁴³ C.NF. 1230.

⁴⁴ Menzil defterlerinde Konya- Karapınar yolunun uzunluğu 24 saat olarak kayıtlıdır. *Başbakanlık Osmanlı Arşivi Bab-ı Asaî Mevkufat Kalemî (D.MKF.)* 27933, s.20, (15 M 1121/ 27 Mart 1709); *D.MKF.* 28330, s.8, (15 R 1134/ 19 Ocak 1722); Bazı dönemlerde Beyşehir Gölü'nün taşması sebebiyle, bu mesafe 28 saate kadar uzayabilmekteydi. *Bkz. KŞS.* 52/262-1, (3 M 1144/ 8 Temmuz 1731); *D.MKF.* 29215, s.2, (8 S 1151/ 28 Mayıs 1738); *D.MKF.* 29177, s.32, (10 L 1150/ 31 Ocak 1738)

⁴⁵ MAD. 4004, s. 150-152; MAD. 10322, s. 80-85.

⁴⁶ C.NF. 2106, (1208/ 1793-94).

6-Karapınar Menzilhânesi

İstanbul'a 142 saat uzaklıkta olan Karapınar Menzilhânesi iki koldan oluşmaktadır. Bu kollardan ilki 24 saat uzaklıktaki Konya'ya, diğeri ise 12 saat uzaklıkta olan Ereğli'ye ulaşmaktadır⁴⁷. Bu menzilhânenin hizmet verdiği yol hattı toplam 36 saat /204 km.dir. Buradan, 1708-1712 yıllarında, Niğde, Aksaray ve Larende'ye de beygir gönderildiğine dair bir kayıt bulunmaktadır⁴⁸. Ancak yalnızca bir defterde zikredilmiş olması, bunun geçici bir uygulama olduğunu göstermektedir.

7-Ereğli Menzilhânesi

Ereğli Menzilhânesi üç koldan oluşmaktadır. Bu kollardan 12 saat uzaklıktaki Karapınar ile 9 saat uzaklıktaki Ulukışla menzilhâneleri ana cadde üzerindedir. Menzilhânenin üçüncü kolu ise Anadolu'nun sağ kol ile orta kolunu birleştiren tâli yol üzerinde ilk menzil olan 14 saat uzaklıktaki Niğde'ye ulaşmaktadır⁴⁹. Buna göre menzilhânenin toplam 35 saat/ 199 km.lik bir hizmet sahası olduğu söylenebilir

B- Gelir Kaynakları

Lütfi Paşa, menzilhâneleri kurduğunu ifâde etmiş olduğu "Âsafnâme" ve "Tevârih-i Âl-i Osman" isimli eserlerinde, bunların gelirlerinin nasıl karşılandığını veya karşılanacağını belirtmemiştir⁵⁰. Hâlbuki daha sonra Mustafa Âli bu konuya açıklık getirmiştir. Onun verdiği bilgilerden menzilhânelerin gelirlerinin, kurulmuş oldukları kazaların ahâlilerinin vergilerinden karşılandığı anlaşılmaktadır⁵¹.

XVII.-XVIII. yüzyıllardaki uygulamalara bakılarak, Konya menzilhânelerine ait dört ayrı gelir kaleminin olduğu söylenebilir. Bunlardan ikisi, bir yıllık giderlerinin karşılanması için, kazâlara ait gelirden tahsis olunan, ocaklık ve menzil-i imdâdî gelirleridir. Bahsedilen bu kalemlerden elde edilen gelirler, menzilhânelerin ana sermayeleri niteliğindedir. Diğer gelir kalemleri olan irsaliye ve in'amat ücretleri ise menzilhânelerden verilen beygirlerin kira bedellerinden oluşmaktadır. Menzilhânelerin müstakil birer işletme oldukları

⁴⁷ MAD. 4031, s. 81; C.NF. 1230; MAD. 19156, s. 6.

⁴⁸ MAD. 4004, s. 151.

⁴⁹ MAD. 4004, s. 164-165.

⁵⁰ Lütfi Paşa, *Âsafnâme*, İstanbul 1326, s.10-11; Lütfi Paşa, *Tevârih-i 'Al-i Osman*, İstanbul 1341, s.373-378.

⁵¹ Nesimi Yazıcı, "II. Mahmud Döneminde Menzilhâneler: "Ref'-i Menzil Bedeli", *İ. Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi Sultan II. Mahmud ve Reformları Semineri*, (Haziran 1989), İstanbul 1990, s.159.

kabul edildiğinde, irsaliye ve in'amat ücretlerinin de işletme gelirleri olduğu söylenebilir.

1-Ocaklıklar

Ocaklıklar menzilhanelerin aslî gelir kaynaklarıdır. Bunlar kaza veya köyle-re ait avâız ve nüzul vergilerinin⁵² bir kısmının veya tamamının gelir kaydedilmesinden oluşmaktadır⁵³. Ocaklıklardan, menzilhânelere ödenecek meblağlar her yıl tekrarlanan menzilci tayinleri esnasında belirlenmektedir⁵⁴. Önceden belirlenen bu miktarların tahsilâtı ise, menzilciler tarafından⁵⁵, altı ayda bir olmak üzere, iki taksit halinde yapılmaktadır. Ayrıca bunlar, kazâ masraflarını mahsup etmek üzere düzenlenen, tevzi defterlerinde gösterilmek suretiyle de kayıt altına alınmaktadır⁵⁶.

Konya menzilhânelerine ocaklık tayin olunan avâız ve bedel-i nüzûl hânelerinin sayısı ile bazı dönemlerde bunlardan menzilhânelere aktarılan meblağlar şu şekildedir:

Akşehir Kazâsı'nın 35 avâız ve bedel-i nüzûl hânesi Akşehir Menzilhânesi'ne ocaklık tayin edilmiştir. 1704 ve 1748 yıllarında, burada beslenen dokuz beygirin bakım masrafı olan 1327,5 kuruşluk meblağın 344 kuruşu, menzilhânenin ocaklığı olan, 35 avâız ve nüzûl hânesinin gelirlerinden karşılanmıştır⁵⁷.

İlgın Kazâsı'na ait 160,5 avâız ve bedel-i nüzûl hânesinden⁵⁸ 33,5'i 1690 yılında İlgın Menzilhânesi'ne ocaklık tayin edilmiştir⁵⁹. 1722-25 yılları arasında 13 beygiri bulunan bu menzilhânenin yıllık masrafı 1917,5 kuruş belirlenmiş olup, 942,5 kuruşu avâız ve bedel-i nüzûl vergilerinden karşılanmıştır. Beslenen beygir sayısının 1726-27 yıllarında 15'e yükselmesi ile 2212,5 kuruşu bulan bey-

⁵² Osmanlı Devleti'nde avâız hânelerinin mükellefiyeti ve avâız vergisi için bkz. Bruce Mc. Gowan, "Osmanlı Avâız-Nüzûl Teşekkülü 1600-1830", VIII. Türk Tarih Kongresi Bildirileri, C. I, Ankara 1981, s.1326-1327; Halil Sahillioğlu, "Avâız", DİA, C. IV, İstanbul 1991, s.108; Ömer Lütfi Barkan, "Avâız", İA, C.II, Eskişehir 1997, s.13-18; Ahmet Tabakoğlu, Türk İktisat Tarihi, İstanbul 1998, s.180.

⁵³ KŞS. 8/302-1(N 1056/ 11 Ekim 1646); KŞS. 13/6-2, (1088/ 1677-1678);KŞS. 63/99-1, (19 M 1192/ 17 Şubat 1778).

⁵⁴ Örnek olarak bkz. KŞS. 7/18-1, (1-10 Ca 1054/6-15 Temmuz 1644); Konya Menzilhânesi'nin ocaklık gelirleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Çetin, Konya Menzilleri, s. 87-92.

⁵⁵ KŞS. 20/4-1, (24 L 1085/ 21 Ocak 1675).

⁵⁶ Çadırcı, "Kiracıbaşılık", s.1360.

⁵⁷ C.NF. 1361, (20 M 1116/ 6 Mayıs 1704); D.MKF. 29712, s.15, (1161/ 1748).

⁵⁸ Halaçoğlu, Menziller, s.166.

⁵⁹ KŞS. 35/274-1, (26 B 1101/ 5 Mayıs 1690).

gir ücretinin 1087,5 kuruşluk kısmı, menzilhânenin ocaklığı olan avâız ve bedel-i nüzûl hânelerinden tahsil edilmiştir⁶⁰.

Gayr-ı muayyen statüde olan Ladik Menzilhânesi 1003/1594–95 tarihli defterde kayıtlı değildir⁶¹. 1686 yılına ait fermanan anlaşıldığı şekliyle, bu tarihten önce Ladik'te bir menzilhâne bulunmaktadır. Ancak ahâlisi bir müddet sonra menzil beygiri beslemeyi bırakmıştır⁶². 1690 yılında ise Ilgın ahâlisinin talebi üzerine, 11 avâız hânesinin gelirleri karşılığında, Ladik'de menzil beygiri beslenmeye başlanmıştır⁶³. Fakat bir yıl sonra, yapılan reform ile Ladik menzilhânesine gayr-ı muâyeyen statü verilmiş ve menzilhânenin faaliyetleri durdurulmuştur⁶⁴.

Konya Menzilhânesi'ne ocaklık tayin olunan avâız ve bedel-i nüzûl hânelerinin sayıları ve bunlardan menzilhâneye havale olunan meblağlar yıllara göre değişiklik göstermektedir. Mesela: 1646 yılında Konya'nın 50 avâız ve bedel-i nüzûl hanesinden ocaklığı olup, bunlardan 43'ü Konya nahiyelerine bağlı köylere, yedisi ise Konya mahallelerine aittir⁶⁵. 1088/1677 yılında menzilhâneye ocaklık tayin olunan hâne sayısı sabit kalmakla birlikte, artık nahiyelere bağlı köylerin sorumlulukları kaldırılmış. Bu tarihte söz konusu menzilhânenin ocaklığı yalnızca kazâ merkezine bağlı mahallelerden tayin olunmuştur⁶⁶. Ancak 1099/1688 tarihine gelindiğinde, Ladik hariç, Konya Kazâsı'nın tüm avâız ve nüzûl hânelerinin menzilhâneye ocaklık tayin olunduğu görülmektedir⁶⁷. 1155/1742 senesinde Konya'ya ait avâız ve bedel-i nüzûl gelirleri, Matbah-ı Amire'ye havale olunmak suretiyle, menzilhânenin ocaklığı olmaktan çıkarılmıştır⁶⁸. Fakat 1188/1775 (aradaki düzenlemelerden haberdar olmamakla birlikte) senesinde 321,5 avâız ve bedel-i nüzûl hânesinden itibar olmak üzere, Konya Menzilhânesi'nin ocaklık gelirlerinin tekrar düzenlendiği görülmektedir⁶⁹. Bunun yanında 1192/1778 senesine gelindiğinde, Konya Kazâsı'nın tüm avâız hâneleri ile kazâyâ bağlı yirmi köyün gelirleri, bu menzilhânenin ocaklığı ola-

⁶⁰ Halaçoğlu, *Menziller*, s.58.

⁶¹ KK. 2555, s. 2.

⁶² KŞS. 31/285-1, (28 B 1097/20 Haziran 1686).

⁶³ KŞS. 35/274-1, (26 B 1101/5 Mayıs 1690).

⁶⁴ MAD. 4034, s. 54; C.NF. 1230.

⁶⁵ KŞS. 8/302-1(N 1056/11 Ekim 1646).

⁶⁶ KŞS. 13/6-2, (1088/1677-1678); Konya Menzilhânesi'ne ocaklık tayin olunan avâız ve bedel-i nüzûl hânelerinin Konya mahallerine yıllara göre dağılımı için bkz. Çetin, *Konya Menzilleri*, Ekler, Ek Tablo: I.

⁶⁷ KŞS. 34/11-1, (28 R 1099/2 Mart 1688).

⁶⁸ KŞS. 56/261-1, (6 Ş 1155/4 Aralık 1742).

⁶⁹ KŞS. 62/151-1, (1 Za 1188/3 Ocak 1775).

rak kaydedilmiştir⁷⁰.Konya Menzilhânesi'ne ocaklık tayin olunan avâriz ve bedel-i nüzûl hânelerinin sayıları merkezden tayin olmakla birlikte, bunlardan menzilhâneye havale olunacak meblağlar genellikle menzilci tayinleri esnasında kadılar ile kazânın ileri gelenleri tarafından belirlenmiştir⁷¹.

İsmil'de hangi tarihten itibaren menzil beygiri beslenmeye başlandığı kesin olarak bilinmemektedir. Ancak 1691 yılına kadar, avâriz vergileri karşılığında, bura ahâlisi tarafından işletilen bir menzilhâne bulunduğu anlaşılmaktadır⁷². 1691 yılında İsmil'de, 46.416 akçe gelir karşılığında, dört menzil beygirinin beslendiği muayyen bir menzilhâne tertip olunmuştur⁷³. Bir müddet sonra, Bu menzilhânenin finansmanını sağlamaya ahâlisinin gücü yetmeyince, Konya Menzilhânesi'ne bağlanmıştır⁷⁴. Fakat 1731 yılında Beyşehir Gölü'nden kaynaklanan bir su taşkınının, Konya-Karapınar yolunun bazı bölümlerinde tahribat yapması üzerine İsmil Menzilhânesi geçici olarak aktif hale getirilmiştir⁷⁵.

Karapınar ahâlisi, Sultan Selim Evkafı'na bağlı olduğu ve avâriz türü vergilerden muaf tutulduğu için, kendi kazâlarında kurulan menzilhâneye, ocaklık kaydedilmemişlerdir. Karapınar Menzilhânesi'nin ocaklıkları sabit olmayıp, sürekli değişmiştir. Mesela: 1643 senesinde Gönye, Ahmedli, Akçaşehir, Muradca, İnegazi, Çekilsun, Kızılca, Bağlılar, Köşk, Kırbalı, Şeşbekir ve Kete köyleri bu menzilhâneye ocaklık tayin edilmişlerdir⁷⁶. Yine 1661 tarihli bir kayda göre Esbkeşan Mukaatası'na tâbi, Eski-il Kazâsı'na bağlı Germani, Sebiker, Ağçaşehir, Bağluca, Enâk, Kebe, Ahmedler, Gubbiye, Muradca, Eyne, Gazili, Çekilsün, İltoğan, Kızılca ve Ağcameşhed olmak üzere toplam 15 köyün avâriz geliri olan 142.072 akçenin Karapınar Menzilhânesi'ne havale olunduğu görülmektedir⁷⁷. 1723-25 yılları arasında 15 beygiri olan bu menzilhânin yıllık masrafı 2212,5 kuruş hesaplanmış olup, bunun 1087,5 kuruşluk kısmı Eski-il ile Larend'e'nin avâriz ve bedel-i nüzûl hânelerinden karşılanmıştır⁷⁸. Nihayet 1779 senesinden itibaren Karapınar Kazâsı sakinlerinin, kendi menzilhânelerine ocaklık olarak kaydedildiği görülmektedir. Eski-il ahâlisi artık bu ödemelerden

⁷⁰ KŞS. 63/99/1, (19 M 1192/ 17 Şubat 1778).

⁷¹ Çetin, *Konya Menzilleri*, s. 91-92.

⁷² Halaçoğlu, *Menziller*, s.132.

⁷³ MAD. 4034, s. 55.

⁷⁴ KŞS. 58/201-1 (27 Z 1177/ 27 Haziran 1764).

⁷⁵ KŞS. 52/262-1.

⁷⁶ Halaçoğlu, *Menziller*, s.59-60.

⁷⁷ Hasan Basri Karadeniz, *Atçekenlik ve Atçeken Oymakları (1500-1643)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), EÜSBE, Kayseri 1995, s.284; Bunun yanında başka bir kayıta, 1072/1661 yılında, menzilhâneye Esbkeşan'a bağlı 14 köyden, 100.000 akçe tayin olunduğu bildirilmektedir. Bkz. KŞS. 58/201-1, (27 Z 1177/ 27 Haziran 1764).

⁷⁸ Halaçoğlu, *Menziller*, s.60.

muaf tutulmuştur. Ancak Larende'ye bağlı avâriz hâneleri ise halen bu menzilhânenin ocaklığı durumundadır⁷⁹.

Ereğli Menzilhânesi'nin idaresi kazâ sakinleri ile bu kazâyâ bağlı 12 köyün ahâlisinin sorumluluğundadır. Yine söz konusu ahâlinin ödemekte olduğu avâriz ve bedel-i nüzûl gelirleri de, bu menzilhâneye ocaklık olarak kaydedilmiştir⁸⁰. Bu köylerin isimleri hakkında kesin bir bilgi bulunmamaktadır. Ancak 1660 senesinde menzil-i imdâdiye ile ilgili bir anlaşmazlığa konu olan Sinândi, Körse, Çakıl, Osman Köseli, Yassıca Kaya, Eğricekoz, Taztek, Seydi Fakihli, Burmalar ve Yaka yukarıda bahsedilen köylerden olmalıdır⁸¹. Bunun yanında 1725-26 tarihlerinde 10 beygirin yıllık masrafı 1475 kuruş olarak tahmin edilmiş ve 725 kuruşunun, menzilhânenin ocaklığı olan avâriz hanelerinden karşılanması uygun görülmüştür⁸².

2-Menzil-i İmdâdiye

Menzil-i imdâdiye, masraflarının ocaklıklar tarafından karşılanamayacak derecede artması durumunda, çevre kasaba ve köylerin gelirlerinden menzilhâneye bir miktar havale yapılmasıdır. Bu uygulamaya özellikle savaş, kıtlık, pahalılık gibi olağandışı durumlar ile ulakların sayısında ani artış olması durumunda müracaat edilmesi öngörülmektedir⁸³. Ancak zamanla menzil-i imdâdîlerin, acil durumlarda müracaat edilen bir alternatif olmaktan ziyade, standart bir gelir kaynağı olarak algılandığı görülmektedir. Nitekim Konya Menzilhânesi ile ilgili bir takım kayıtlarda, menzil-i imdâdîlerin daha menzili tayinleri esnasında belirlendiği sıkça rastlanan bir durumdur⁸⁴. Menzili tayinleri esnasında belirlenen imdâdiye miktarlarına, ulak yoğunluğu, kuraklık, pahalılık gibi bir takım gerekçelerle, dönem ortalarında ilaveler yapılmaktadır⁸⁵. Menzil-i imdâdîler genellikle kazâyâ ait, menzilhâneye ocaklık olarak kaydedilmeyen, avâriz ve bedel-i nüzûl hânelerinden talep edilmektedir⁸⁶. Ancak bu yeterli gelmezse en yakındaki yerleşimlerin avâriz gelirleri devreye sokulmak-

⁷⁹ KŞS. 63/98-1, (6 Ra 1193/ 24 Mart 1779).

⁸⁰ Halaçoğlu, *Menziller*, s.60.

⁸¹ KŞS. 10/30-2(1-10 Ca 1054/6-15 Temmuz 1644).

⁸² Halaçoğlu, *Menziller*, s.60.

⁸³ Şentürk, "Haberleşme", s.451.

⁸⁴ Örnek olarak bkz. KŞS. 12/4-1, (1 Ca 1074/ 21 Aralık 1663); KŞS. 17/3-1, (1 L 1079/ 4 Mart 1669); KŞS. 18/8-1, (1 N 1069/ 23 Mayıs 1659); KŞS. 18/8-2, (1 Ca 1070/ 14 Ocak 1660).

⁸⁵ Bkz. KŞS. 27/3-2; (29 Za 1093/ 26 Kasım 1682); KŞS. 34/5-2, (10 L 1098/ 19 Ağustos 1687); KŞS. 47/26-4, (20 S 1129/ 3 Şubat 1716).

⁸⁶ Bu bağlamda, Konya Menzilhânesi'nin menzil-i imdâdîleri, ocaklık olarak tayin olunan 50 avâriz ve bedel-i nüzûl hânesinin dışında kalan hânelerden talep olunmuştur. Örnek olarak bkz. KŞS. 10/295-3, (1 Ca 1071/ 2 Ocak 1661); KŞS. 13/6-1 (25 I 1087/ 7 Aralık 1676).

tadır⁸⁷. İmdâdiyeler, genellikle para ile ödenmekle birlikte, nadiren de olsa aynı olarak yapılabilmekteydi⁸⁸. Ancak bu uygulama çok yaygın olmamalıdır. Konya menzilhânelerine ait imdâdiler araştırılırken, bir kayıt hariç tutulursa, mal ile yapılan imdâdiyeye rastlanılmamıştır. Söz konusu belgede 1742 yılında Konya Menzilhânesi'ne imdâdiye olarak 452 kuruş değerinde, 200 kile arpa verildiği görülmektedir⁸⁹. Muhtelif tarihlerde düzenlenen tevzi defterlerindeki verilere göre, Konya Kazâsı'na ait masrafların yaklaşık %57'sinin Konya Menzilhânesi'nin imdadiye giderlerinden oluştuğu söylenebilir⁹⁰.

3-İn'amat Ücretleri

Menzilhânelerin verdikleri hizmetler karşılığı elde ettikleri gelirlerden ilki in'amat ücretleridir. Bu gelir kalemi, in'am hükmüyle yolculuk yapan ulakların almış oldukları beygirlerin yol/kira ücretlerinin menzilhâneye ödenmesiyle oluşmaktadır. Söz konusu ücretler, menzilhânelerde tutulan in'amat defterlerindeki hesaplamalara göre, devlet hazinesinden ödenmektedir⁹¹. İn'amat defterlerine ulakların bağlı buldukları daireler, nereden nereye yolculuk ettikleri, menzilhânedeki kaç beygir ve kaç sürücü aldıkları ve verilen beygirlerin kaç saat kullanıldığı kaydedilmektedir. Bu defterler vasıtasıyla, bir dönem içinde bir menzilhânedeki in'am hükmüyle toplam kaç beygirin verildiği tespit edilebilmektedir. Buna ilaveten toplam miktardan sürücülere verilen beygirler çıkartılmak suretiyle sadece ulakların kullandıkları hesaplamaya esas kabul edilmektedir. Netice olarak sadece ulaklara verilen beygir sayıları ile beygirlerin kullanılmış olduğu mesafeler çarpılmak suretiyle, menzilhânedeki bir dönem içinde in'am hükmüyle verilen hizmetlerin bedelleri hesaplanmaktadır. Tüm bu işlemler defterlerin arka sayfalarındaki çizelgelerde gösterilmektedir. Bu defterler, mahsup edilmesi gereken birer fatura olarak, altışar aylık veya yıllık dönemlerde kadılar tarafından merkeze gönderilmektedir⁹². Ödemeler ya devlet hazinesinden nakden yapılmakta ya da kazâyâ ait tekâlif türünden vergilerin menzilhâneye havalesi ile gerçekleştirilmektedir⁹³. Bunun yanında, ödeme esnasında önceki senelere kıyas ve küsurattan kıyas gibi bir takım isimler altında, merkezî hazine lehine bir miktar indirim yapıldığı görülmektedir⁹⁴.

⁸⁷ KŞS. 10/30-2, (21-30 Receb 1070/ 2-11 Nisan 1660).

⁸⁸ Şentürk, "Haberleşme", s.451.

⁸⁹ Bkz. KŞS. 55/287-1, (20 M 1155/ 27 Mart 1742).

⁹⁰ Çetin, *Konya Menzilleri*, s. 94.

⁹¹ Şentürk, "Haberleşme", s.452.

⁹² Örnek olarak bkz. KK. 3035, s. 17, (15 Ş 1147/ 28 Aralık 1734).

⁹³ C.NF. 2706, s.1, (2 N 1172/ 4 Nisan 1759).

⁹⁴ Bunlarla ilgili ayrıntılı tablolar düzenlenmiştir. Bkz. Çetin, *Konya Menzilleri*, s. 99-104

4- İrsaliye Ücretleri

İrsaliye ücreti, elinde in'am hükmü olmayan ulakların, aldıkları beygirlerin kira ücretlerini menzilhâneye peşin olarak ödemesine verilen isimdir. Bu ücret saat başı 10 akçe olmak üzere menzilhânededen verilen her bir beygirin kat ettiği mesafe ile doğru orantılı olarak tahsil edilmekteydi. İrsaliye ücretlerinin menzilhâneye ödenmesinin iki şekilde yapıldığı görülmektedir. Bunlardan ilki devlet hazinesinden ulaklara gidecekleri mesafe ve kullanacakları beygir sayısı ile orantılı olarak verilen paraların, ulaklar tarafından menzilhânelerde ödenmesidir. Diğeri ise devlet görevlilerinin, emr-i şerif veya buyruhdular mucibince menzilhânelerden aldıkları beygirlerin, kira bedellerinin menzilhânenin bulunduğu kazâ gelirlerinden mahsup edilmesidir⁹⁵.

Yukarıda da izah edildiği üzere, Konya menzilhânelerinin ocaklık, menzil-i imdâdiye, in'amat ve irsaliye adı verilen dört ayrı gelir kaynağı bulunmaktadır. Ancak, menzilhânelerin gelirleri ile ilgili veriler çok dağınık ve kullanışsız olduğundan, tüm bunları bir araya getirerek herhangi bir menzilhânin bir yıllık gelirini eksiksiz olarak tespit etmek mümkün gözükmemektedir. Bu muhtemelen, dar bir zaman dilimini kapsayan, çok detaylı çalışma neticesinde ortaya konulabilir. Fakat, 1201/1787 tarihinde iki menzilci arasında yaşanan bir anlaşmazlık, Konya Menzilhânesi'nin gelir kaynaklarının dağılımı hakkında, bazı fikirler verebilir. Buna göre 1197-1198/1782-1783 yıllarında Konya Menzilhânesi'nin geliri taksitler halinde ödenen 40.250 kuruş menzil-i imdâdiye; 6.400 kuruşu ahâli tarafından karşılanan, 4.100 kuruşu ise ulakların peşin ödedikleri ile birlikte toplam 10.500 kuruş irsaliye ücreti ve menzilcilerin ortak sermayeleri olan beygir, ot, saman ve arpanın bedeli olan 12.000 kuruş olmak üzere toplam olarak 62.750 kuruştur. Buna göre 1782-1783 yılında Konya Menzilhânesi'nin gelir dağılımı şu şekildedir: % 65,5 menzil-i imdâdiye gelirleri, % 16,5 irsaliye ücretleri ve % 19'u da menzilcilerin katılımından oluşmaktadır. Ancak ocaklık gelirlerinden hiç bahsedilmemiş olması, bu bilginin de eksik olduğunu göstermektedir. Yine 62.750 kuruşun 43.000'i menzilhânenin bir yıllık giderleri için harcanmış, geriye kalan 19.250 kuruş ise menzilcilerin ortak kârı olmuştur⁹⁶.

C- Görevli Kadrosu

Menzilhânelerde ahur kethüdası, seyis, odacı, aşçı, sürücü ve kılağuz adı verilen bir takım görevliler bulunmaktadır. Birer yıllık dönemler için kadı ve

⁹⁵ Çetin, Konya Menzilleri, s. 97.

⁹⁶ KŞS. 65/20-1, (8 B 1201/ 26 Nisan 1787).

kazânın ileri gelenleri tarafından seçilen, devletin de onayıyla görevlerine başlayan menzilhânerler ise menzilhânerlerin yöneticileridir⁹⁷.

Menzilhânerlerin, esasları merkezî idareler tarafından belirlenmiş nizamlar⁹⁸ ile atanmaları esnasında bölgesel olarak ortaya konulan talepler olmak üzere, uymaları gereken bir takım kuralları vardır. Bunların en önemli ve ilk vazifeleri resmi görevlilere, ellerindeki hükümlerde kaç adet belirtilmişse o kadar menzil beygirini temin etmektir⁹⁹. Bu çerçevede kendisine ayân ve ahâli tarafından emanet edilen mirî hayvanların bakımını sağlamak menzilhânerlerin önemli görevlerindedir¹⁰⁰. Menzilhânerlerin göreve başlama tarihi genellikle Rûz-ı Hızır olmakla birlikte, Rûz-ı Kasım'da¹⁰¹ hatta menzilhânerin o anki durumuna göre, herhangi bir tarihte de görevlerine başladıkları olurdu. Menzilhânerler, yönettikleri birimin her türlü idarî işlerinden sorumlu oldukları gibi, menzilhâneye tahsis olunan avârız ve nüzûl gelirlerinin tahsilini de yaparlardı¹⁰². Görevinde ihmali olan menzilhânerler derhal cezalandırılır veya görevinden uzaklaştırılırdı¹⁰³. Görevini layıkıyla yerine getirenler ise bir sonraki yıl tekrar menzilhâner olarak atanabiliirdi¹⁰⁴.

Muhtelif tarihlerdeki verilere göre Konya menzilhânerlerinde bir menzilhânerin görev yaptığı süre % 61, iki kişinin görev yaptığı süre % 30, üç kişinin görev yaptığı süre % 6, dört kişinin görev yaptığı süre ise % 3'lük bir orana tekabül etmektedir¹⁰⁵.

Menzilhânerlerin hizmet erbabından olan sürücülerin en önemli görevi, ulaklarla birlikte giderek, bağlı buldukları menzilhânerin tasarrufunda olan beygirleri geri getirmektir¹⁰⁶. Bunun yanında, özellikle bölgeyi tanımayan ulaklar için rehberlik de yapmaktadırlar. Sürücülerin istihdam edilmesi geleneği Kanunî devrinde menzilhânerlerin kurulması ile ortaya çıkmış olmalıdır. Muhtelif tarihlere ait inamat defterlerinin incelenmesi esnasında, Konya

⁹⁷ Halaçoğlu, *Menziller*, s.178.

⁹⁸ Altunan, "Menzilhânerler", s.915.

⁹⁹ KŞS. 34/11-1, (28 R. 1099/ 25 Mart 1688).

¹⁰⁰ KŞS. 10/ 295-3, (1 Ca 1071/ 2 Ocak 1661).

¹⁰¹ Rûz-ı Hızır (Kısaltması: RH) ve Rûz-ı Kasım (Kısaltması: RK) güneş takvimlerine ait bir tarihlendirmelerdir. Ayrıca bahsedilen tarihler Osmanlı Devleti'nde muâyyen vergi ve resimler haricinde olan masrafların tevzi edildiği dönemlerdir. Buna göre Rûz-ı Hızır 6 Mayıs, Rûz-ı Kasım ise 9 Kasım'dır. Bkz. Pakalın, *Terimler Sözlüğü*, C.III, s.59-60.

¹⁰² KŞS. 20/4-1, (24 L 1085/ 21 Ocak 1675).

¹⁰³ KŞS. 64/133-1, (4 N 1199/ 12 Haziran 1785).

¹⁰⁴ Konya Menzilhânesi 1703-1730 yılları arasında, Hızır ve oğullarının idaresi altındadır. Bkz. Çetin, *Konya Menzilleri*, s. 123-124.

¹⁰⁵ Çetin, *Konya Menzilleri*, s. 123.

¹⁰⁶ Halaçoğlu, *Menziller*, s.179.

menzilhânelerinden verilen her 100 beygirden 31'inin sürücüler tarafından kullanıldığı şeklinde bir sonuç çıkmıştır. Hukukî olarak menzilhânelerden beygir alan bir kişi yalnızca kendi kullandığı atın ücretini ödüyor veya dönem sonunda merkezi hazine tarafından ödenmesi için in'amat defterlerine kaydettiriyordu. Sürücüler menzilhânelerin kadrosundan oldukları için, bunların kullandıkları beygirlerden herhangi bir ücret talep edilememekteydi. Dolayısıyla sürücülerin bir saatlik mesafede bindikleri her beygir, menzilhâneler açısından, 10 akçelik bir gelir kaybı demektir. Bu oran oldukça yüksek olmakla birlikte, muhtemelen sürücülük hizmetinin alternatif bir çözümü olmadığı için, tüm XVIII. yüzyıl boyunca yürürlükte kalmıştır¹⁰⁷.

Araştırma esnasında ahur kethüdası, seyis, odacı ve aşçı gibi görevlilerinin isimleri, ücretleri ve menzilhâne ile olan ilişkileri hakkında herhangi bir bilgiye ulaşılamamıştır. Ancak genel olarak, bu türden bir görevli zümresinden bahsedildiğine göre¹⁰⁸, Konya menzilhânelerinde de bu kadrolarda görev yapan birileri olmalıydı.

D- Beygir Sayıları

Osmanlı Devleti'nde ulaşım ve iletim açısından büyük önemi olan menzilhânelerinin sayıları, beslendikleri menzilhânenin üzerinde bulunduğu yolun işlek olup-olmamasına göre belirlenmekteydi¹⁰⁹. Menzilhânelerde beslenen beygirlerin sayılarını değiştirmek için genelde iki yol izlenmekteydi. İlki merkezdeki ilgili büroların, siyasî ve ekonomik şartlara göre, beslenecek beygir sayılarını tespit ederek, bunları menzilhânenin bulunduğu kazâ yöneticilerine bildirmesidir. Merkezin bu müdahalesi, değişen siyasî, sosyal ve ekonomik koşullara göre, artan ulak yoğunluğuna bağlı olarak menzilhânelerdeki tıkanmayı engellemek için yapılmaktaydı. İran Seferleri esnasında Anadolu menzilhânelerinde, bu türden bir çok düzenlemenin yapıldığı görülmektedir.¹¹⁰ Mesela: 1726 yılında devam eden İran Seferi sebebiyle, Anadolu'nun sol kolu üzerinde bulunan menzilhânelerde beslenecek beygir sayıları artırılmıştır. Bu düzenleme ile birlikte, bu menzilhânelerde beslenen beygir sayıları 30-35'i bulmuştur¹¹¹. Yine 1743 yılında, İran Seferi esnasında, ağırlık sol kol üzerinde-

¹⁰⁷ Çetin, *Konya Menzilleri*, s. 127-128.

¹⁰⁸ Halaçoğlu, *Devlet Teşkilâtı*, s.170.

¹⁰⁹ Şentürk, "Haberleşme", s.451.

¹¹⁰ Antonov, "Menzil Sistemi", s. 931.

¹¹¹ Halaçoğlu, *Devlet Teşkilâtı*, s. 167.

kiler olmak üzere, Anadolu'da birçok menzilhânedeyi beygir sayıları yeniden düzenlenmiştir¹¹².

İkincisi ise ahâli ve kadının yerel bazı gerekçelerle menzilhânelerinde beslenen beygir sayılarının değiştirilmesi için hükümete müracaat ederek gerekli onayı alması yoluyla gerçekleşir¹¹³. Mesela: Konya-Karapınar yolu, 1729-30 yıllarında Beyşehir Gölü'nün taşması neticesi, büyük ölçüde tahrip olmuştur. Bu sebeple yolun güzergâhı, bazı tâli yollarla uzatılmış ve artan mesafe ise çok sayıda beygirin yollarda telef olmasına sebebiyet vermiştir. Haliyle bu aşamadan sonra her iki menzilhâne de hizmet veremez duruma gelmiştir. Merkez, Anadolu'nun sağ kol güzergâhı üzerinde sistemin bozulmasını engellemek için, Konya ve Karapınar menzilhânelerinde beslenen menzil beygir sayısı 20 iken, beşer adet ilaveyle, 25'e çıkarmıştır¹¹⁴.

İlgın kadısı merkeze gönderdiği telhiste, İlgın ile Konya arasının 18 saat mesafe olması sebebiyle özellikle kış aylarında menzilhânelerine ait birçok beygirin ve sürücünün telef olduğunu beyan etmiştir. Merkezde ilgili daireler tarafından, bu menzilhâneye ait evraklar incelenmiş ve beygir sayıları ile ilgili yeni bir düzenleme yapılmıştır. Buna göre İlgın Menzilhânesi'nde beslenecek beygir sayısının 20'ye çıkartılması ve menzilhânenin işleyebilmesi için, gerekli durumlarda Ladik'ten de beygir verilmesi karara bağlanmıştır¹¹⁵.

Çeşitli veriler vasıtasıyla XVII. yüzyılın son çeyreğinden XVIII. yüzyılın ortalarına kadar Konya menzilhânelerinde beslenen mirî beygirlerin sayıları ile ilgili bazı rakamlar tespit edilmiştir. Ancak bu tespitler, menzilhânelerde beslenen beygir sayıları ile ilgili bir istatistik yapmaya elverişli değildir. Çünkü bahsedilen verilerin bir sonraki dönemdeki değişimleri takip edilememektedir. Bunlara ilaveten menzilhânelerin beygir kapasiteleri mirî beygirler ile sınırlı değildir. Menzilhânenin, menzilhânelerine gelen ulaklara hizmet sunabilmek için, kendi ahırlarında da çok sayıda beygir besledikleri görülmektedir¹¹⁶. Bu ahır-

¹¹² D.MKF. 28353, s.22-23, (11 Ra 1160/ 23 Mart 1747).

¹¹³ 1713 senesinde, ahâlinin talebi üzerine, Konya Menzilhânesi'nin beygir sayısı 20'den 12'ye düşürülmüştür. Bkz. KŞS. 46/258-1, Ayrıca bazı dönemlerde mübaşirler vasıtasıyla beygilerin yeterli sayıda olup-olmadıkları kontrol edilerek, gerektiğinde bu sayılar değiştirilmekteydi. Bkz. KŞS. 52/74-1, (3 Ş 1143/ 11 Şubat 1731).

¹¹⁴ KŞS. 52/262-1, (3 M 1144/ 8 Temmuz 1731).

¹¹⁵ Ancak bu hükümde Ladik Menzili'nde kaç adet menzil beygirinin besleneceği belirtilmemiştir. Bkz. KŞS. 31/285-1, (26 B 1101/ 5 Mayıs 1690).

¹¹⁶ 1673 yılında Konya menzilhânenin, tayin olunan 4 menzil beygirinin yanı sıra, kiraladıkları bir ahırda 68 adet beygir beslemekteydiler. Bkz. KŞS. 20/50-1, (Gurre-i Ş 1085/ 31 Ekim 1674).

larda beslenen beygirler de ulakların taleplerine cevap veremezse halktan belirli bir kira ücreti karşılığında beygir temin edilmektedir¹¹⁷.

XVIII. yüzyılda Konya menzilhânelerinde beslenen mirî beygirlerin sayıları incelendiğinde; Akşehir’de 9-16, Ilgın’da 9-15, Konya’da 12-25, Karapınar’da 15-20, Ereğli’de 10-15 civarında olduğu görülür. Buna göre Konya ve Karapınar menzilhânelerinde, diğerlerine oranla, % 25-% 40 oranında daha fazla beygir beslendiği söylenebilir. Bu ise Konya ve Karapınar menzilhânelerinin birbirilerine olan uzaklığı ile izah edilebilir.

E- İşlevleri

Osmanlı Devleti’nde merkez ile eyaletlerin irtibatını sağlamak, sınır boylarında diğer devletlerden edinilen bilgileri merkeze iletmek ve hükümetin emirlerini yerlerine ulaştırmak için Rumeli ve Anadolu’nun sağ, sol ve orta kollarında menzilhâneler tertîb olunmuştur¹¹⁸. Buradan da anlaşılacağı üzere, menzilhânelerin kuruluş amacı resmî haberleşmeyi sağlamaya yöneliktir. Ancak zamanla herhangi bir göreve atanan devlet adamlarına, yabancı devlet elçilerine ve eyaletlerden toplanan vergileri merkeze ulaştırın görevlilere de menzilhânelerden beygir verilmeye başlanmıştır¹¹⁹.

Osmanlı Devleti’nde, menzilhânelerin klâsik dönemi olan, XVI. yüzyılın ilk yarısından ve XIX. yüzyılın ilk çeyreğine değin haberleşme, anayollar üzerinde kurulan menzilhâneler vasıtası ile sağlanmıştır. Bu yollar üzerinden haberlerin iletilmesinde istihdam edilen kişilere de genel olarak *ulak* adı verilmiştir¹²⁰. Eğer gönderilen hüküm asker celbi, asker celbi, menzillere îâşe nakli, ulusal güvenlik ve bunun benzeri ülkenin genelini ilgilendiren bir hususu ihtiva etmekte ise, evrakların ulaştırılması gereken tüm idârî birimlerin tek tek ismi verilmezdi. Bunun yerine tüm yönetim birimlerini kapsayıcı genel hitaplar kullanılırdı¹²¹. Evrakların teslim edildiği ulakların görevi ise İstanbul’a en yakın kazâdan başlamak suretiyle, söz konusu belgeyi yol üzerinde bulunan tüm kâdılıklara ulaştırmaktı¹²². Ancak gönderilecek evrakın içeriği anayol üzerindeki belli bir böl-

¹¹⁷ Uluçay, *Saruhan’da Eşkiyalık*, s.35; Orhonlu, *Derbent Teşkilatı*, s.43, dipnot: 33; KŞS. 45/6-1, (22 Ra 1127/ 28 Mart 1715).

¹¹⁸ Halaçoğlu, *Menziller*, s.43.

¹¹⁹ Hüseyin Çınar, “Osmanlı Ulak-Menzilhâne Sistemi ve XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Antep Menzilleri”, *Osmanlı*, C.III, Ankara 1999 s.627.

¹²⁰ Osmanlı Devleti’nde evrak taşıyan görevliler genel olarak “*ulak*” diye zikredilmekle birlikte, aslında bunlardan her biri merkezde veya taşrada herhangi bir dâireye bağlı kişilerdir. Bkz. Çetin, *Konya Menzilleri*, s. 140.

¹²¹ KŞS. 5 / 15-1 (21-29 Cemâziye’l-âhir 1110 / 25 Aralık 1698-2 Ocak 1699).

¹²² Şentürk, “Haberleşme”, s.447.

geye kadar olan yöneticileri ilgilendiriyorsa, o zaman, belgenin hitap kısmında bu belirtilirdi. Meselâ “Üsküdar’dan Anadolu’nun orta ve sağ kolu yemîn ve yesârıyla Diyarbekir’e varup gelince vâki’ olan kâdılar ve nâ’ibler ve mefâhirü’l-emâsil a’yân-ı vilâyet tevki’-i refî’-i hümmâyûn vâsil olcak ma’lûm ola ki...” şeklinde bir ifadeyle evrâkın ulaştırılacağı idârî birimler belirtilmektedir¹²³. Yani fermanla hitap edilen eyalet, sancak ve kazâ yöneticileri, evrâkın ulaştırılması gereken adresleri niteliğindedir. Anayol güzergâhlarının dışında ve menzilhâneleri olmayan idârî birimlere ulaştırılacak evrâklar ise, o idârî birimlere en yakın menzilhâneler vâsıtasıyla yerine iletilirdi¹²⁴. Bütün bu işlemler esnasında ulaşım vasıtası olarak menzilhânelerde beslenen beygirlerden faydalanılırdı. Bunun yanında haberleşme için bazen yaya haberci olan peyklerin kullanıldığı görülmekteyse de, bunlar genellikle İstanbul-Edirne arasında hizmet vermekteydiler¹²⁵.

Osmanlı Devleti’nde, merkezî yönetimler tarafından herhangi bir görev tevcihi veya resmî bir iş takibi için taşraya gönderilenler ile taşradan merkeze gelen görevlilerin ulaşmaları menzilhânelerden verilen beygirler vasıtasıyla sağlanmıştı¹²⁶. Bu görevlilere verilen beygirlerin ücretleri, genellikle menzilhânenin bulunduğu kazâ ahâlileri tarafından karşılanmıştı¹²⁷. Merkezini yaptığı bu tahsisatların yanında özellikle vezir rütbesindeki yöneticiler, kendi buyruğularıyla da, menzilhânelerden beygir alabilmişlerdir¹²⁸.

Yabancı devlet elçileri de, başkentten sınırlara veya sınırlardan başkente menzilhânelerden verilen beygirler vasıtasıyla ulaştırılmışlardır. Ancak devlet görevlilerine verilen beygirlerin ücretleri çoğunlukla menzilhânenin bulunduğu kazâ ahâlilerinden tahsil edilmekte iken, yabancı devlet elçilerine verilen menzih beygirlerinin ücretleri ise genellikle mîrî hazîneden ödenmiştir. Konya menzilhâneleri ile ilgili belgelerde, yabancı devlet elçileri ile ilgili, tesadüf olunan tek bilgi Özbek Elçisi ve maiyetine Konya ve Karapınar menzilhânelerinden verilen menzih beygirleriyle ilgilidir. Buna göre: RH 1148- 3 M 1150/ 6 Mayıs 1735- 5 Mayıs 1737 tarihleri arasında Özbek elçisi ve maiyetine Konya ve Karapınar menzilhânelerinden 23’er beygir verilmiştir¹²⁹. Özbek

¹²³ KŞS. 56 / 7-3 (11-20 Cemâziye’l-âhir 1156 / 2-11 Ağustos 1743).

¹²⁴ Rıza Bozkurt, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Kollar, Ulak ve İlaşe Menzilleri*, Ankara 1966, s. 2.

¹²⁵ Peykler hakkında bkz. İbrahim Yıldırım, “Osmanlı Saray Teşkilâtında Haberci Uzun Mesâfe Koşucuları: Peykler”, *Osmanlı, C.V*, Ankara 1999, s. 658-663.

¹²⁶ Halaçoğlu, *Menziller*, s.47.

¹²⁷ KŞS.61 / 106-2 (21 Zî’l-ka’de 1186 / 13 Şubat 1773).

¹²⁸ Konya Menzilhânesi’ndenn devlet adamlarına hizmetler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Çetin, *Konya Menzilleri*, s. 150-151 (Tablo: XX).

¹²⁹ D.MKF. 29215, s. 17; D.MKF. 29177, s.16.

elçisi ve maiyetine verilen beygir sayılarından yola çıkarak, bu elçilik heyetinin çok kalabalık bir grup olmadığı söylenebilir.

Taşradan toplanan vergilerin zamanında ve güvenli bir biçimde İstanbul'a ulaştırılması, merkezî yönetimlerin önemseydiği hususlardan birisidir¹³⁰. Bunların merkeze nakli, büyük ölçüde, menzilhânelerden sağlanan beygirlerle yapılmaktadır. Beygirlerin zarar görmemesi için, 1789 tarihli bir fermânla, mîrî hazîne nakli ile görevli olan memurlara taşıdıkları her on kese¹³¹ için bir menzil beygiri verilmesi standart hâle getirilmiştir¹³². İn'amat defterlerinde seyrek de olsa, hazine nakline memur olan görevlilere verilen beygir sayıları kaydedilmiştir. Buna kayıtlara göre: 1722 yılında Akşehir Menzilhânesi'nden, Mısır hazinesini merkeze nakleden görevlilere 10, Kıbrıs hazinesini sevk edenlere ise 3 adet menzil beygiri verilmiştir¹³³. 1732 yılında ise Akşehir Menzilhânesi'nden Payas tarafından gelen hazine için 40, Halep'ten gelen hazine için 14, Humus taraflarından gelen hazine için 26, İçil ve Sayda taraflarından gelen hazine için de 15 adet menzil beygiri istihdam edilmiştir¹³⁴. Yine aynı menzilhaneden, 1776 yılında, hazine için Urfa'ya giden Sahibü'd-devlet çukadarına 15, Şugur'a giden Zaim Halil Ağa'ya 30 ve Konya üzerinden hazine ile İstanbul tarafına giden Silahtar Süleyman Ağa'ya 20 adet menzil beygiri verilmiştir¹³⁵.

İN'am hükümleriyle menzilhânelerden, ulaklara ve sürücülerine verilen beygirlerin sayıları, kadılar tarafından tutulan in'amat defterlerine kaydedilmiştir¹³⁶. Bu defterler vasıtasıyla örnek olması bakımından Konya Menzilhânesi'nden ulaklara ve sürücülerin hangi dönemlerde kaç adet beygir verildiğini gösterir bir tablo hazırlanmıştır. Tablodaki veriler, yalnızca in'am hükümleriyle beygir alan ulaklara aittir. Bu yüzden bir yıl içinde verilen tüm beygir sayılarını kapsamamaktadır. Ancak, menzilhâneneden asgarî düzeyde ne kadar beygir verildiğinin somut bir örneği olması bakımından, çalışmaya dahil edilmesi uygun görülmüştür.

¹³⁰ Örnek olarak bkz. İzzet Sak, *10 Numaralı Konya Şer'îye Sicili (1070-1071/1659-1661)*, Konya 2003, s.451; KŞS.24 / 283-4 (28 Ş 1088 / 26 Ekim 1677); KŞS. 24 / 271-1 (5 Ş 1089 / 22 Eylül 1678); KŞS. 24 / 269-1 (28 Ra 1089/ 20 Haziran 1678); KŞS. 40 / 265-2 (4 M 1115 / 20 Mayıs 1703). KŞS.56 / 249-2 (11-20 R 1156 / 4-13 Haziran 1743).

¹³¹ Osmanlı Devleti'nde ortalama 500 kuruş yerine kullanılır bir tabirdir. Bkz. Pakalın, C.III, s.639.

¹³² C.NF. 899, (13 S 1204 / 2 Kasım 1789).

¹³³ D.MKF. 28344, s.17, (20 Ca 1134/ 8 Mart 1722).

¹³⁴ D.MKF. 28873, (17 S 1145/ 9 Ağustos 1732).

¹³⁵ C.NF. 1565, s.1-9, (19 Ş 1191/ 22 Eylül 1777).

¹³⁶ İn'amat defterlerinde bu husus açıkça görülmektedir. Örnek olarak bkz. D.MKF. 28344, s.16, D.MKF. 27920, s.11; D.MKF. 27918, s.1; D.MKF. 28705, s.12.

Tablo I: Konya Menzilhânesi'nden Karapınar, Larende ve Ilgın'a Giden Ulaklara ve Sürücülerine Verilen Beygir Sayılarının Yıllara Göre Dağılımı

Dönemler	Karapınar		Larende		Ilgın		Toplam Beygir	Süre (Ay)	Aylık Ort.
	Ulak	Src.	Ulak	Src.	Ulak	Src.			
1707-08 ¹³⁷	456	261	18	11	497	295	1538	12	128
1708-09 ¹³⁸	409	256	21	12	194	289	1181	10	118
1708-09	772	289	33	12	660	256	2022	12	169
1709-10	1157	435	163	38	1173	436	3402	12	284
1710-11	1372	415	253	80	1432	416	3968	12	331
1711-12	1686	519	147	38	1543	466	4399	12	367
1712-13	1833	609	-	-	1686	585	4713	12	393
1718-19 ¹³⁹	1779	565	187	62	1838	612	5043	12	420
1729-1730	2137	697	99	34	1986	649	5602	12	467
1730-31	2822	858	349	113	2484	791	7417	12	618
1731-32	2228	733	250	91	2078	702	6082	12	507
1732-33	2755	919	545	145	2522	868	7754	12	646
1733-34	3051	995	654	191	2496	856	8243	12	687
1734-35	2577	871	314	109	2491	827	7189	12	599
1735-36	1472	520	251	83	1402	496	4224	12	352
1736-37	1769	605	287	105	1844	631	5241	12	437
1737-38 ¹⁴⁰	1695	559	156	61	1938	634	5043	12	420
1756-57 ¹⁴¹	623	273	78	24	647	286	1931	12	161
1758 ¹⁴²	340	151	16	4	332	167	1010	5,5	184
1758-59 ¹⁴³	1032	324	74	23	996	331	2780	12	232
1762-63 ¹⁴⁴	1196	350	47	17	1184	367	3161	12	263
1765-66 ¹⁴⁵	1015	321	124	37	1135	365	2997	12	250
1780-81 ¹⁴⁶	663	151	296	63	792	183	2148	6	358
Aylık Ort.	133	45	17	5	128	44	371		371

¹³⁷ KK. 2998, s.13.

¹³⁸ D.MKF. 27933, s. 20.

¹³⁹ MAD. 4004, s.138-139.

¹⁴⁰ MAD. 10322, s.74-78.

¹⁴¹ D.MKF. 29791, s.17.

¹⁴² D.MKF. 29824, s.10.

¹⁴³ C.NF. 2221, s. 10.

¹⁴⁴ D.MKF. 30029, s. 20.

¹⁴⁵ C.NF. 1231, s.1.

¹⁴⁶ C.NF. 2731.

Yukarıdaki tabloda, yaklaşık 80 yılın ortalaması olmak kaydıyla, Konya Menzilhânesi'nden aylık 371 beygirin verildiği görülmektedir. Yine tabloya göre bu menzilhânededen verilen her 100 beygirden 48'inin Karapınar, altısının Larende, 46'sının da Ilgın tarafına giden ulak ve sürücüleri tarafından kullanıldığı söylenebilir. Menzilhânenin en yoğun olduğu dönem ise aylık 687 beygirin verildiği 1733-34 yıllarını kapsamaktadır. Bunun yanında 1756-57 yıllarını kapsayan 1 yıllık dönem, aylık 161 beygir ortalaması ile, menzilhânededen in'am hükmüyle en az beygirin alındığı dönemdir.

III- Askerî Menziller

Osmanlı Devleti'nde haberleşme menzilleri ile askerî menzillerin aynı isimle anılması sebebiyle, özellikle bu iki menzil sistemi birbirine karıştırılmaktadır. Bu tabirlerin zamanla aynı noktaları işaret ettiği gibi bir kanaat oluşmakla birlikte, aynı coğrafi noktalar veya aynı idarî birimler üzerinde tespit edilmiş olsalar bile, menzilhâneler ile askerî menziller gerek işleyişleri ve gerekse işlevleri bakımından farklı özelliklere sahiptirler. Menzilhâneler kazâ ve kasaba merkezlerinde, sürekli hizmet vermek için kurulmuştur¹⁴⁷. Seferler esnasında orduların ihtiyaçlarını karşılamak için kullanılan askerî menziller ise genellikle yerleşim yerlerinin dışında, su bulunan geniş düzlükler üzerinde tespit edilmiştir¹⁴⁸. Yine menzilhânelerin finansmanı için sorumlu tutulanlar ile askerî menzillere stoklanan iâşelerin gelmiş olduğu kazâlar kıyaslandığı zaman bu fark oldukça net bir şekilde görülmektedir. Menzilhânelerin finansmanı genellikle kurulmuş oldukları kazâların tekaliflerinden sağlanmaktayken, askerî menzillere gelen iâşe bir günlük hatta bir haftalık mesafede olan yerlerden gelmektedir. Ayrıca Konya ve çevresinde gayr-ı muayyen olanlarla birlikte yedi tane menzilhâne bulunmaktayken, dönem dönem değişiklik göstermekle birlikte askerî menzillerin sayısı 14'tür.

A- Konumları, Fiziksel Özellikleri ve Art Alanları

Devletin yetkili organları tarafından askerî menzillerin yerlerinin belirlenmesinde, o günün ulaşım taşıtlarının iletim imkânları ile askerlerin günlük yürüyüş kapasitesi mühim bir rol oynamaktadır. Bunun yanında anayollar üzerinde, ordunun konaklayabileceği genişlikte yer bulmanın, bunu günlük yürüyüş mesafesine uygun bir yere düşürmenin ve bu konulacak alanların su bulu-

¹⁴⁷ Halaçoğlu, *Menziller*, s.30.

¹⁴⁸ İşbilir, "İaşe ve İkmal", s.156; Halaçoğlu, *Menziller*, s.30.

nan yerler olmasına dikkat etmenin gerekliliği de ortadadır¹⁴⁹. Bu ölçülere göre, XVII.-XVIII. yüzyıllarda tesis olunan Konya askerî menzillerinin yerlerini belirlemek ve konaklama imkânlarını tespit edebilmek amacıyla, muhtelif şark seferleri esnasında kaydedilmiş olan menzîlnâmeler incelenmiştir. Bunların vermiş oldukları bilgilere göre askerî menzillerin isimleri, birbirilerine olan uzaklıkları, fiziksel özellikleri ve bu menzillere merkez tarafından belirtilen tür ve miktarda zahireyi gönderen kazâlar ayrı başlıklar altında aşağıda sunulacaktır. Yine bunlara ilaveten, özellikle menzillerin isimleri ve aralarındaki mesafelerin tespiti için, 1048/ 1638 tarihli, İstanbul'dan Halep'e kadar menzillerin isimlerinin ve mesafelerinin kayıtlı olduğu, bir defterden de istifade edilmiştir. Bu defterin hangi amaca yönelik olarak hazırlandığı belli değildir. Ancak kayıtlı olan bilgilerin askerî menziller ile paralellik göstermesi ve tarihinin Bağdat Seferine denk gelmesine istinaden, askerî amaçlarla düzenlendiği tahmin edilmektedir¹⁵⁰. Ayrıca bu defterin, menzillerin yerlerini ve birbirilerine olan uzaklıklarını belirlemek için yapılan, bir tahrir neticesinde meydana getirilmiş olabileceği düşünülmektedir. XVI. Yüzyıla ait kayıtlar olmasına rağmen, menzillerin yerlerini ve mesafeleri tespit etmek için Matrakçı Nasuh'un Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i Irâkeyn-i Sultân Süleymân Hân isimli eserine, zaman zaman da Haydar Çelebi Ruznâmesi'ne müracaat edilmiştir.

Tablo II: XVI.-XVIII. Yüzyıllardaki Sefer Kayıtlarına Göre Askerî Amaçlarla Kullanılan Konya Menzilleri ve Birbirilerine Olan Uzaklıkları*

1548 Irak Seferi ¹⁵¹	Mil	1638 Tarihli Defter	Saat	Revân Seferi (1635)	Saat	Bağdat Seferi (1638)	Saat	İran Seferi (1730)
Akşehir	16	Akşehir	5	Akşehir	8	Akşehir	4	Akşehir
Arkit Köprüsü	15	Argıthanı	5	Argıthanı	7	Argıthanı	4	Argıthanı
İlgın	9	İlgın	5	İlgın	8	İlgın	3,5	İlgın
		Cisr-i Atik	5	Cisr-i Atik	7	Cisr-i Atik	2,5	Cisr-i Atik
Karazengi	26	Çeşme	6	Suluzengi	8	Suluzengi	5	Suluzengi

¹⁴⁹ Halil Sahillioğlu, "Dördüncü Muradın Bağdat Seferi Menzîlnâmesi (Bağdat Seferi Harp Jurnalı), *Belgeler*, C. XIII, S. 17, Ankara 1988, s.43.

¹⁵⁰ *D.MKF.* 27453, (1048/ 1638-39).

¹⁵¹ Nasuhü's-Silahi, *Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i Irâkeyn-i Sultân Süleymân Hân*, Yay. Haz. Hüseyin G. Yurdaydın, Ankara 1976, s. 65-68.

Gülemeç Beli dibinde Keykavus Hanı	12	-	-	Deliklihan	8	Gelemiş	3,5	Gelemiş
-		-		Kâriz	7	Kâriz	3	Kâriz
Konya	24	Konya	6	Konya	6	Konya	5	Konya
Kırkpınar	16	Bınarıoğlu	6	Bınarıoğlu	9	Bınarıoğlu	4	Bınarıoğlu
Karacadağ dibinde Pınar		Pınarbaşı	5	-	-	Pınarbaşı	5,5	Pınarbaşı
-		Firuz	5	Firuz	8	Firuz	3,5	Firuz
Akçaşar	28	Akçaşehir	5	Akçaşehir	9	Akçaşehir	6	Akçaşehir
Düden Gölün geçip Adabağ	22	Gölbaşı	5	Kurugöl	8	Gölbaşı	7	Gölbaşı
Ereğli	18	Ereğli	5	Ereğli	4	Ereğli	4	Ereğli
Toplam	186		63		97		60,5	

*Menzillerin karşılarında yazılı olan rakamlar, bir önceki menzile uzaklığını belirtmektedir.

Yukarıda tabloda görüldüğü gibi XVI.-XVIII. yüzyıllarda şark seferleri esnasında tertip olunan Konya askerî menzilleri birkaç ayrıntı dışında aynıdır¹⁵². Ancak hangi amaçla düzenlediği üzerinde kayıtlı olmayan, 1049/1638 tarihli defterde bazı menzillerin ismi verilmediği gibi, diğer menzîl-nâmelerden farklı olarak Cısr-i Atik Menzili'nden sonra Çeşme isminde bir menzilden bahsedilmektedir. Muhtemelen burası Suluzengi Menzili'nin diğer adıdır. Yine Revan Seferi esnasında kullanılan Delikhan isimli menzil de Gelemiş Beli'nin diğer adı olmalıdır¹⁵³.

¹⁵² Revan Seferi ile ilgili çalışmalarda bu menzilden bahsedilmemiştir. Bkz. Nezih Aykut, "IV. Murad'ın Revan Seferi Menzîl-nâmesi", *İÜFTD*, S.34, İstanbul 1984, s.209-210; Süheyl Ünver, "Dördüncü Sultan Murad'ın Revan Seferi Kronolojisi", *Belleten*, C. XVI, S.61, Ankara 1952, s.552.

¹⁵³ Bu menzil, Nasuhü's-Silahi tarafından "Gülemeç Beli dibinde Keykavus? Hanı" diye zikredilen yer olmalıdır. Bkz. Nasuhü's-Silahi, s. 66.

Bu bilgiler ışığında Konya bölgesinde askerî amaçlar için lojistik imkânlar ve ulaşım açısından en uygun alanların, yukarıda ismi geçen yerler olduğu söylenebilir.

Revan ve Bağdat seferleri ile ilgili olarak yayınlanmış ikişer adet menzîlnâme bulunmaktadır. Ancak bunlarda kaydedilen mesafeler, aynı seferlerin menzîlnâmelerinde bile birbirilerinden farklıdır. Bu farklılık kayıtları tutan kişilerin, mesafeleri dikkatsizlik veya bilgisizlikle yanlış ölçmesinden veya kaydetmesinden kaynaklanabileceği gibi, orduların farklı kısımlarında yolculuk yapmış olmalarıyla da izah edilebilir. Muhtemelen menzîlnâmelerdeki bu mesafe kayıtları sabit bir uzaklıktan ziyade, iki menzil arasındaki yolculuğun kaç saat sürdüğünü bildirmektedir. Bu çalışmada da söz konusu kayıtlar menziller arası yolculukların asgari ve azami olarak ne kadar sürebileceğini göstermek için kullanılmıştır. Matrakçı Nasuh 1548 senesinde menzillerin birbiri ile olan uzaklıklarını Mil olarak kaydetmiştir. Matrakçı'nın eserini yayına hazırlayan Hüseyin G. Yurdaydın'ın açıklamaları da bu çalışma açısından oldukça faydalı olmuştur. Bu sayede menzillerin yerlerini tespit etmek büyük ölçüde kolaylaşmıştır. Ancak Matrakçı'nın, Mil birimiyle kaydetmiş olduğu, bu ölçümleri nasıl yaptığını bilmediğimiz gibi, bunların doğruluğunu net bir şekilde teyit edilecek bir bilgiye de sahip değiliz.

Şark seferleri esnasında kullanılan Konya menzilleri, muhtelif sefer yolculuklarını anlatan menzîlnâmelere göre, alt başlıklar halinde birbirilerine olan uzaklıkları ve özellikleri bakımından değerlendirilmiştir. Yine bu menzillere zahire götürmekle mükellef tutulan kazâlara göre, söz konusu menzillerin art alanları da belirtilmiştir.

1-Akşehir Menzili

Kendisinden bir önceki menzil olan İshaklı'ya uzaklığı 16 mil¹⁵⁴ veya 5 saat¹⁵⁵ tir. Revan Seferi esnasında 5 veya 8¹⁵⁶, Bağdat Seferi esnasında ise 4 veya 5 saatte aşılabilir¹⁵⁷ İshaklı-Akşehir yolu oldukça iyi durumdadır. Yine bu yol üzerinde muhtelif yerlerde su kaynakları bulunur. Akşehir'in hemen girişinde bağlık ve bahçelik alan başlar. Bağdat Seferi esnasında, ordunun iki gün konaklamış¹⁵⁸ olduğu, Akşehir Menzili'nin art alanı Ankara Sancağı'na tabi Bacı,

¹⁵⁴ Nasuhü's-Silahi, s. 65.

¹⁵⁵ D.MKF. 27453.

¹⁵⁶ Ünver, "Revan Seferi", (5 saat), s.552; Aykut, "Revan Seferi", (8 saat), s.207,

¹⁵⁷ Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", (4 saat), s.58; (5 saat) bkz. Tahsin Ünal, *IV. Murat ve Bağdat Seferi*, (Yay. Haz. Ali Güler, Suat Akgül), 2001 Ankara s. 232.

¹⁵⁸ Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", s.58.

Yabanâbad, Şorba, Murtazaâbad; Akşehir Sancağı'na tabi Akşehir ve Hamit Sancağı'na tabi Gölhisar kazâlarından oluşmaktadır¹⁵⁹.

2-Argıthanı Menzili

Akşehir'den hareketle bu menzil 15 mil¹⁶⁰ ve 5 saatlik uzaklıktadır¹⁶¹. Revan Seferi esnasında 5-7 saate ulaşılan Argıthanı Menzili'ne¹⁶², Bağdat Seferi esnasında 4-5 saate varılmıştır¹⁶³. 1638 yılında Argıthanı harap ve terkedilmiş bir görünüme sahip olmakla birlikte¹⁶⁴, konaklama açısından rahat ve geniş bir mekâna sahiptir¹⁶⁵. Bu menzilin art alanı Akşehir Sancağı'na tabi Doğanhisari Kazâsı ile Hamit Sancağı'na tabi Kemer, Ağlasun, Siroz, Burdur, İbrala, İncirpazarı, Isparta ve Hoyran kazâlarından oluşmaktadır¹⁶⁶.

3-İlgın Menzili

Argıthanı'ndan 9 mil¹⁶⁷ ve 5 saat uzaklıkta¹⁶⁸ olan İlgın Menzili'ne Revan Seferi esnasında 3-8 saatte ulaşılmıştır¹⁶⁹. Bağdat Seferi öncesinde Argıthanı-İlgın yolu genişletilmiş ve düzeltilmiştir¹⁷⁰. Bunun da etkisi ile Bağdat Seferi'nde ordu bu yolu 3,5-4 saatte kat etmiştir¹⁷¹. Bu esnada ordu şehir içine girmeyip, girişindeki kaplıcaya yakın bir düzlükte konaklamıştır¹⁷². İlgın Menzili'nin art alanı Akşehir Sancağı'na tabi İlgın Kazâsı ile Hamit Sancağı'na bağlı Keçiborlu, Gönen ve Eğridir kazâlarından müteşekkildir¹⁷³.

¹⁵⁹ Lütü Güçer, XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler, İstanbul 1946, s.190.

¹⁶⁰ Nasuhü's-Silahi, s. 66.

¹⁶¹ D.MKF. 27453.

¹⁶² Ünver, "Revan Seferi", (5 saat), s.552; Aykut, "Revan Seferi", (7 saat), s.207.

¹⁶³ Ünal, Bağdat Seferi, (5 saat), s.233; Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", (7 saat), s.58,

¹⁶⁴ Argıthanı bu haliyle eşkıyaların sıkça uğradığı bir yerleşim olmuştur. Bu yüzden 1720 yılında Argıthanı'na cami, mektep, hamam, mahkeme ve suyolları imar edilmiştir. Ayrıca buraya 135 hâne yerleştirilmek suretiyle şenlendirilmiştir. Ayrıntıları için bkz. Yusuf Halaçoğlu, XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun İskân Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi, Ankara 1991, s.96-97.

¹⁶⁵ Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", s.58.

¹⁶⁶ Güçer, Hububat Meselesi, s.190.

¹⁶⁷ Nasuhü's-Silahi, s. 65.

¹⁶⁸ D.MKF. 27453, (1048/ 1638-39)

¹⁶⁹ Ünver, "Revan Seferi", (3 saat), s.552; Aykut, "Revan Seferi", (8 saat), s.207;

¹⁷⁰ Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", s.58.

¹⁷¹ Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", s. 58; Ünal, Bağdat Seferi, (4 saat), s.233.

¹⁷² Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", s.58.

¹⁷³ Güçer, Hububat Meselesi, s.190.

4-Cisr-i Atik Menzili

İlgın ile Cisr-i Atik menzilleri arası mesafe 5 saat olup¹⁷⁴, aradaki yol oldukça geniş ve düzdür. Revan Seferi esnasında 7 saatte ulaşılmıştır¹⁷⁵. Bağdat Seferi esnasında bu mesafeyi 2,5-3,5 saatte¹⁷⁶ alan ordu köprüünün bitimindeki düzlük alana konmuştur¹⁷⁷. Bu menzilin art alanı Hamit Sancağı'na tabi Gölhisar-ı Karaağaç, Yalvaç, Barla, Avşar, Uluborlu, Konya Sancağı'na tabi Turgud ve Bayburd kazâlarından oluşmaktadır¹⁷⁸.

5-Suluzengi Menzili

Menzil kayıtlarında Kara Zengi, Çeşme ve Sulu Zengi adıyla geçen bu menzil İlgın menziline 26 mil, Cisr-i Atik menziline ise 6 saat uzaklıktadır¹⁷⁹. Revan Seferi esnasında Cisr-i Atik Menzili'nden hareketle 5-8 saate ulaşılan¹⁸⁰ Suluzengi Menzili'ne, Bağdat Seferi'nde 5-5,5 saate gelinmiştir¹⁸¹. Bağdat Seferi ile ilgili kayıtlara göre Suluzengi o dönemde harap bir köy yerleşimidir. Adı geçen sefer esnasında ordu, bu harabenin yakınlarındaki düzlük alanda konaklamıştır¹⁸². Teke Sancağı'na bağlı Elmalı, Antalya, Kaş, Karahisar-ı Teke, Kalkanlı, Kızılkaya, Fenike ve Germeği kazâları Suluzengi Menzili'nin art alanıdır¹⁸³.

6-Gelemiş Menzili

Menzil kayıtlarında Gülemiş Beli dibinde Keykavus Hanı¹⁸⁴, Delikli Han¹⁸⁵ ve Gelemiş isimleriyle kayıtlı olan bu menzil, Suluzengi Menzili'nden 12 mil uzaklıktadır¹⁸⁶. Revan Seferi'nde 8 saatte¹⁸⁷, Bağdat Seferi esnasında ise 3,5-4 saatte ulaşılmıştır¹⁸⁸. Bağdat Seferi ile ilgili kayıtlara göre dağ eteğinde bulunan

¹⁷⁴ D.MKF. 27453, (1048/ 1638-39).

¹⁷⁵ Aykut, "Revan Seferi", s.208; Ünver, "Revan Seferi", (boş) s.552.

¹⁷⁶ Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", (2,5 saat), s.58; Ünal, *Bağdat Seferi*, (3,5 saat), s.233.

¹⁷⁷ Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", s.58.

¹⁷⁸ Güçer, *Hububat Meselesi*, s.191.

¹⁷⁹ 1638 tarihli menzil defterinde kaydedilen Çeşme, Suluzengi ile aynı yer olmalıdır. Bkz. D.MKF. 27453, s.1, (1048/ 1638-39).

¹⁸⁰ Ünver, "Revan Seferi", (5 saat), s.552; Aykut, "Revan Seferi", (8 saat), s.208;

¹⁸¹ Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", s.58; Ünal, *Bağdat Seferi*, (5,5 saat), s.233

¹⁸² Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", s.58.

¹⁸³ Güçer, *Hububat Meselesi*, s.191.

¹⁸⁴ Nasuhü's-Silahi, s. 66.

¹⁸⁵ Aykut, dipnotta buranın Gülmic, Gülmih veya Gülimlic ile aynı yer olabileceğini ifade etmektedir. Bkz. "Revan Seferi", s. 208. (Dipnot 166)

¹⁸⁶ Nasuhü's-Silahi, s. 66; Bu menzil, Konya'ya 35 km mesafedeki, Gelemiş Beli diye bilinen rampadan önceki düzlük alan olmalıdır.

¹⁸⁷ Aykut, "Revan Seferi", s. 208; Ünver'de bu menzil kayıtlı değildir. Bkz. "Revan Seferi", s.552.

¹⁸⁸ Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", (3,5 saat), s.58; Ünal, *Bağdat Seferi*, (4 saat), s.233.

Gelemiş Menzili suyu bol, ulaşımı kolay ve etrafı yeşillik bir mekân olarak tanımlanmaktadır. Suluzengi'den Gelemiş'e gelirken ordu iki yerde köy içinden geçmiştir. Bu menzilin art alanı ise Hamit Sancağı'nın Yalvaç-ı Karaağaç, Pavli, Yalvaç, Agras kazâları ile Alaiye Sancağı'na tabi Alâiye, Düşenbe ve Manavgat kazâlarıdır¹⁸⁹.

7-Kâriz Menzili

Gerek Matrakçı'da gerekse 1148 tarihli defterde kayıtlı olmayan bu menzil, diğer kayıtlarda Keriz-başı, Kariz-başı¹⁹⁰, Kahs, Kariz olarak kaydedilmiştir. Gelemiş Menzili'nden hareketle Revan Seferi esnasında 2,5- 7¹⁹¹ Bağdat Seferi esnasında ise 3 saatte¹⁹² ulaşılan Kariz Menzili'nin yolu geniş olmakla birlikte, menzilin kurulduğu alan dardır. Ayrıca menzilin su imkânları yetersizdir. Bağdat Seferi esnasında Vezirazam Bayram Paşa, IV. Murat'ı bu menzilde karşılamıştır¹⁹³. Kâriz Menzili'nin art alanı bulunmamaktadır. Bunun yerine ordunun iâşesi için gerekli olan zahire, Konya Menzili'nden nakledilmektedir¹⁹⁴.

8-Konya Menzili

Gelemiş Beli'nden 24 mil¹⁹⁵ ve 6 saat uzaklıktadır¹⁹⁶. Kâriz'den hareketle Konya Menzili'ne Revan Seferi esnasında 6¹⁹⁷, Bağdat Seferi'nde ise 5 saatte ulaşılmıştır¹⁹⁸. Kâriz Menzili ile Konya arasındaki yol oldukça geniş ve düzlüktür¹⁹⁹. Revan Seferi esnasında Osmanlı ordusunun, 6 gün konakladığı²⁰⁰, bu menzilde, kötü hava şartlarından dolayı çok sıkıntı çektikleri ifade edilmektedir²⁰¹. Bağdat Seferi esnasında ise 7-9 gün oturak olunmuştur²⁰². Ancak ordugâh

¹⁸⁹ Güçer, *Hububat Meselesi*, s.191.

¹⁹⁰ Aykut, buranın Aşağı Pınarbaşı (Aşağı Keriz) olarak kaydedildiğini söylemektedir. "Revan Seferi", s. 209.

¹⁹¹ Ünver, "Revan Seferi", (2,5 saat), s.552; Aykut, "Revan Seferi", s.209;

¹⁹² Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", s.58; Ünal, *Bağdat Seferi*, s.233.

¹⁹³ Bayram Paşa İstanbul'dan ayrıldıktan sonra Anadolu'nun orta kolunu takip ederek Sivas'a ulaşmıştır. Oradan da Ayntab üzerinden Birecek'e gidip burada döktürülen topları kontrol etmiş ve mühimmatı da Musul'a yolladıktan sonra, Adana yoluyla tekrar Sivas'a gelmiştir. Burada topladığı birlikleri Amasya kışlağına aldıktan sonra Konya'ya ulaşmıştır. Buradan Kâriz Menziline gelerek padişahu karşılamıştır. Bkz. Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", s.58.

¹⁹⁴ Güçer, *Hububat Meselesi*, s.191.

¹⁹⁵ Nasuhî's-Silahi, s. 66.

¹⁹⁶ D.MKF. 27453, s.1,(1048/ 1638-39).

¹⁹⁷ Aykut, s.209; Ünver saat belirtmemiştir. s.552.

¹⁹⁸ Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", s.58; Ünal, *Bağdat Seferi*, s.233.

¹⁹⁹ Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", s.58.

²⁰⁰ Aykut, "Revan Seferi",s.209; Ünver dipnotunda bu menzilde oturak olunduğunu belirtmekle birlikte, kaç gün olduğundan bahsetmemiştir. Bkz. "Revan Seferi", s.552.

²⁰¹ Ünver, "Revan Seferi", s.566.

şehrin içinde kurulmamıştır. Bunun yerine ordu, şehrin 1,5 saat uzağında²⁰³ ve güneydoğusunda bulunan çayırılık sahaya yerleşmiştir²⁰⁴. Konya Menzili'nin art bölgesi Konya Sancağı'na tabi Konya; Beyşehir Sancağı'na tabi Beyşehir, Seydişehir, Bozkır, Yenişehir; Alâiye Sancağı'na bağlı Nev. Alâiye ve İbradı ile Hamit Sancağı'na tabi Eğridir kazâlarından oluşmaktadır²⁰⁵.

9-Binarîoğlu Menzili

Konya'dan sonra 16 mil²⁰⁶ ve 6 saat²⁰⁷ uzaklıkta olan bu menzil XVI. yüzyıla ait menzilmâmelerde Kırkpınar²⁰⁸, Karapınar Yurdu²⁰⁹ ve Karapınar adıyla anılmaktadır²¹⁰. Konya Menzili'ne 6 saatlik mesafede olan bu menzile²¹¹ Revan Seferi'nde 6-9²¹² Bağdat Seferi esnasında ise 4-5 saatte varılmıştır²¹³. Binarîoğlu Menzili, gayet geniş, düz ve yeşilliği bol bir alandır²¹⁴. Konya Sancağı'na tabi Belviran, İnsuyu, Pirluganda ile Beyşehir Sancağı'na tabi Göçikebir, Kireli; Aksaray Sancağı'na tabi Aksaray ve Eyüpeleli kazâları Binarîoğlu Menzili'nin art alanını oluşturmaktadır²¹⁵.

10-Pınarbaşı Menzili

XVI. yüzyıl kayıtlarında Karacadağ'ın Pınarı²¹⁶, Karacağ dibinde Pınar diye anılan Pınarbaşı Menzili, Bınarioğlu'ndan 12 mil²¹⁷ ve 5 saat²¹⁸ uzaklıktadır. Re-

²⁰² Ünal, *Bağdat Seferi*, (7 gün), s. 91 Naîma, *Naîma Tarihi*, C.III, (8 gün), İstanbul 1283, s.342, Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", (9 gün), s.58.

²⁰³ Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", s.58.

²⁰⁴ Ünal, *Bağdat Seferi*, s.91. Burası Meram olmalıdır.

²⁰⁵ Güçer, *Hububat Meselesi*, s.192.

²⁰⁶ Nasuhü's-Silahi, s. 67.

²⁰⁷ *D.MKF.* 27453, s.1,(1048/ 1638-39).

²⁰⁸ *Haydar Çelebi Ruznâmesi*, (Baskıya Haz. Yavuz Senemoğlu), Tercüman 1001 Temel Eser Serisi, Yay. No: 73, Tarihsiz, s. 65; Nasuhü's-Silahi, s. 67.

²⁰⁹ *Haydar Çelebi Ruznâmesi*, s. 97.

²¹⁰ Menzilin bu isimle anılmış olması, Konya'ya yaklaşık olarak 24 saat uzaklıkta olan ve ilk zamanlar Sultaniye diye anılan Karapınar ile karıştırılmasına sebep olmuştur. İsim benzerliği sebebiyle Naîma Tarihi, C.III, s. 342'de, Karadeniz, *Sultaniye*, s. 30'da ve Yusuf Küçükdağ, *Karapınar Sultan Selim Külliyesi*, Konya 1997, s.2-3'de bu menzilin Sultaniye ismiyle anılan Karapınar olduğunu söylemişlerdir. Ancak Nasuhü's-Silahi, s. 67'de Hüseyin G. Yurdaydın kendi ifadesiyle bu menzilin Karapınar olamayacağını ifade etmektedir. Yine French bu menzilin karşısına "Kaşınhanı?" şeklinde bir ifade yerleştirmiştir. Bkz. "The Site Of Barata", s. 103; Bu çalışmanın sonuna eklenen haritada bu husus açıkça görülmektedir. (Karşılaştırınız Bınarioğlu ve Karapınar).

²¹¹ *D.MKF.* 27453,(1048/ 1638-39).

²¹² Ünver, "Revan Seferi", (6 saat), s.552, Aykut, (9 saat), "Revan Seferi", s.20.

²¹³ Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", (4 saat), s.59; Ünal, *Bağdat Seferi*, (5 saat), s.233.

²¹⁴ Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", s.59.

²¹⁵ Güçer, *Hububat Meselesi*, s.192.

²¹⁶ *Haydar Çelebi Ruznâmesi*, s. 65; Nasuhü's-Silahi, s. 67.

²¹⁷ Nasuhü's-Silahi, s. 67.

van Seferi esnasında kullanılmayan bu menzile²¹⁹ Bağdat Seferi'nde 5,5 saatte ulaşılmıştır²²⁰. Bağdat Seferi esnasında yolu oldukça geniş ve düz olan Pınarbaşı Menzili'ne, ordu ulaşmakta zorluk çekmemiştir. Bu menzil de Bınarioğlu Menzili gibi çayırılık ve oldukça geniş bir alandadır²²¹. Konya Sancağı'na tabi Gaferiyad ve Aladağ kazâları ile Niğde Sancağı'na bağlı Koçhisar Kazâsı, Pınarbaşı Menzili'nin art alanını oluşturmaktadır²²².

11-Firuz (Karaöyük) Menzili

XVI. yüzyıla ait menzil kayıtlarında ismi geçmeyen ve Pınarbaşı'na 5 saat²²³ uzaklıkta olan Firuz Menzili'ne²²⁴ Revan Seferi'nde 6-8²²⁵ Bağdat Seferi esnasında ise 3,5 saate ulaşılmıştır. Binarioğlu ve Pınarbaşı menzillerinin aksine, Firuz Menzili'nin bulunduğu saha kurak bir alandır. Ayrıca suyu da güzel değildir²²⁶. Konya Sancağı sınırları içinde kalan Eski-il, Akçaşehir, Kureys-Pirluganda ile Bozok Sancağı'na tabi Bozok, Selmanlu, Akdağ, Sorgun ve Emlâk kazâları Firuz Menzili'nin art bölgesini oluşturmaktadır²²⁷.

12-Akçaşehir Menzili

Pınarbaşına 28 mil²²⁸ Firuz Menziline ise 5 saat uzaklıkta olan Akçaşehir Menzili'ne²²⁹ Revan Seferi esnasında 9²³⁰, Bağdat Seferi esnasında ise 6-8 saatte ulaşılmıştır²³¹. Akçaşehir Menzili'nin yolu oldukça geniştir. Akçaşehir harap bir yerleşim yeri olup, yalnız bir camisi vardır. Bağdat seferi esnasında ordu, kasa-

²¹⁸ D.MKF. 27453, (1048/ 1638-39).

²¹⁹ Revan Seferi menzilmâmelerini yayınlayan Aykut ve Ünver'in eserlerinde Pınarbaşı isimli menzilden bahsedilmemektedir. Bkz. Aykut, "Revan Seferi", s.209-210; Ünver, "Revan Seferi", s.552.

²²⁰ Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", s.59; Ünal bu menzilden bahsetmemektedir. Bkz. *Bağdat Seferi*, s.233.

²²¹ Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", s.59; D.H. French Pınarbaşı'nda, Bizanslılar döneminde önemli bir askerî garnizonun bulunduğunu belirtmektedir. Bunun yanında bu bölgenin su kaynakları, ot, saman, odun, hububat ve et gibi askerî lojistik kaynakları bakımından da oldukça zengin olduğunu ifade edilmektedir. Bkz. "The Site Of Barata", s. 96.

²²² Güçer, *Hububat Meselesi*, s.192.

²²³ D.MKF. 27453, (1048/ 1638-39).

²²⁴ Revan Seferi menzilmâmelerinde Karaöyük adıyla kaydedilen menzil Firuz menzili olmalıdır. Çünkü Ünal, Karaöyük Menzili'ni izah ederken "Karaöyük (Firus)" olarak belirtmiştir. Bkz. *Bağdat Seferi*, s.233.

²²⁵ Ünver, "Revan Seferi", (6 saat), s.552; Aykut, "Revan Seferi", (8 saat), s.210;

²²⁶ Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", s.59.

²²⁷ Güçer, *Hububat Meselesi*, s.192.

²²⁸ Nasuhî's-Silahî, s. 67; Bu menzil Pınarbaşı'na ise 10 saat uzaklıktadır. Bkz. D.MKF. 27453, (1048/ 1638-39).

²²⁹ D.MKF. 27453, (1048/ 1638-39).

²³⁰ Aykut, "Revan Seferi", s. 210; Ünver, "Revan Seferi", s.552.

²³¹ Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", (6 saat), s.59; Ünal, *Bağdat Seferi*, (8 saat), s.233.

banın bitimindeki tarlaların içinde kurulmuş olan ordugâha yerleştirilmiştir²³². Konya Sancağı'na bağlı Larende Kazâsı; Bozok Sancağı'na bağlı Bozok ve Güdükçubuk ile İçel Sancağı'na tabi Silifke, Selindi ve Bozdoğan kazâları Akçaşehir Menzili'nin art bölgesini oluşturmaktadır²³³.

13-Gölbaşı Menzili

Menzilnâmelerde Düden Gölü nâm-ı diğer Ulalı Çayırı, Düden Gölün geçüb Adabağ Gölbaşı²³⁴ ve Kurugöl²³⁵ olarak kayıtlı olan bu menzil, Akgöl'ün güney kıyısında, gölün içine doğru sokulan yarımada olmalıdır. Gölbaşı Menzili Akçaşehir'den 22 mil²³⁶ve 5 saat uzaklıktadır²³⁷. Revan Seferi'nde ordunun 7,5-8 saatte²³⁸ kat ettiği Akçaşehir-Gölbaşı arası yol, Bağdat Seferi esnasında 6,5-7 saatte alınmıştır²³⁹. Bağdat Seferi menzilnâmesine göre yolu oldukça geniş olmakla birlikte, engebeli ve taşlıdır. Ayrıca yol üzerinde harabe şekilde olan birçok köyden geçilmiştir. Bağdat Seferi esnasında Akçaşehir-Gölbaşı menzilleri arasındaki yol üzerinde, suyu çok az olan bir ırmağın üzerindeki köprüden geçilmiştir²⁴⁰. Gölbaşı Menzili'nin art bölgesi İçel Sancağı'na tabi Ermenek, Sarıkavak, Zeyne, Mud, Sinanlı, Gülnar, Anamur, Mamuriye, Küre-i Yöros kazâları ile Kırşehir Sancağı'na bağlı Hacibektaş, Selmanlu-i Kebir ve Kırşehir kazâlarından oluşmaktadır²⁴¹.

14-Ereğli Menzili

Gölbaşı Menzili'nden 18 mil²⁴² ve 5 saat²⁴³ uzaklıkta olan Ereğli Menzili'ne, giden yol oldukça geniştir²⁴⁴. Revan Seferi'nde Gölbaşı Menzilinden hareket eden ordunun 4 saatte aldığı yol²⁴⁵, Bağdat Seferi esnasında da 4- 5 saatte kat edilmiştir²⁴⁶. Şehir dar bir alanda kurulmuş olmakla birlikte, bağlık ve bahçelik bir yerdir. Ancak ordu Bağdat Seferi esnasında şehir içine yerleştirilmemiştir.

²³² Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", s.59.

²³³ Güçer, *Hububat Meselesi*, s.193.

²³⁴ Nasuhü's-Silahi, 68.

²³⁵ Aykut, "Revan Seferi", s. 210.

²³⁶ Nasuhü's-Silahi, s. 68.

²³⁷ *D.MKF. 27453, (1048/ 1638-39)*.

²³⁸ Ünver, "Revan Seferi", (7,5 saat), s.553; Aykut, Kurugöl veya Akgöl diye bahsettiği bu menzile, 8 saatte ulaşıldığını belirtmektedir. Bkz. "Revan Seferi", s.210.

²³⁹ Ünal, *Bağdat Seferi*, (6,5 saat), s.234; Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", (7 saat), s.59.

²⁴⁰ Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", s.59.

²⁴¹ Güçer, *Hububat Meselesi*, s.193.

²⁴² Nasuhü's-Silahi, s. 68.

²⁴³ *D.MKF. 27453,(1048/ 1638-39)*.

²⁴⁴ Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", s.,59.

²⁴⁵ Aykut, "Revan Seferi", s.211; Ünver, "Revan Seferi", s.553.

²⁴⁶ Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", s.58; Ünal, *Bağdat Seferi*, (5 saat), s.234.

Bunun yerine, şehrin dışında suyunun çok güzel olduğu ve mucize ile çıktığına inanılan bir kaynak kenarında kurulan ordugâha yerleştirilmiştir²⁴⁷. Ereğli Menzili'nin art alanı Kırşehir Sancağı'na bağlı Konur, Delikkeskün kazâları ile Niğde Sancağı'na tabi Ereğli ve Çamardı kazâlarından oluşmaktadır²⁴⁸.

Yukarıda genel özellikleri belirtilen askerî menzillerin, Konya ve çevresinde, sürekli olarak anayolu takip eden bir hat üzerinde kurulmadıkları görülmektedir. Bunlardan Akşehir, Argıhanı, Ilgın ve Cısr-i Atık menzilleri anayolun üzerindedir. Ancak bir sonraki menzilin kurulduğu Suluzengi anayolun kuzeyindedir. Suluzengi'den sonra Gelemiş Menzili'nde konaklayan ordular, buraya ulaşmak için muhtemelen bir süre anayolu takip etmiş olmalıdır. Gelemiş Menzili'nden Kariz ve Konya menzillerine ulaşmak için, yine anayoldan ayrıldıkları söylenebilir. Konya-Ereğli istikametinde kurulan menzillerin ise anayolla hiç bağlantısı yoktur. Bu menziller, anayolun güneyinde ve ona paralel uzanan bir hat üzerinde kurulmuştur²⁴⁹. Bu istikamette menzillerin, ordunun yolunu uzatmak pahasına, anayolun oldukça güneyinde bir alanda tespit olunması, Konya-Karapınar yolu üzerinde su kaynaklarının yetersiz oluşuyla izah edilebilir²⁵⁰.

B- İşlevleri

Osmanlı Devleti'nde, ordunun sevki ve iâşesinin temini gibi konularda menziller önemli rol oynamıştır. Zira bir sefer sırasında orduların iâşesinin temini ve her türlü ihtiyacın sağlanması, askerî başarının temel unsurlarındandır. Kalabalık orduların iâşesi esnasında, hele Osmanlı Devleti gibi merkezle savaş alanı arasında geniş coğrafyanın mevcut olduğu bir durumda, bazı zorluklarla karşılaşması kaçınılmazdır. Bu sebeple menzillerde, ihtiyaç halinde kullanılmak üzere, önceden zahire stok edilmesi ilke olarak kabul edilmiştir²⁵¹.

XVII. ve XVIII. yüzyıllarda şark seferleri esnasında, orduların ihtiyaçları için Konya menzillerinde hazır bulundurulan iâşe maddeleri ile ilgili olarak muhtelif tarihli üç ayrı bilgiye ulaşılmıştır. Bunlardan ilki 1638 Bağdat Seferi için Konya menzillerine art alanları olan kazâlardan nakledilen arpa, ekmeke ve undan oluşan iâşe maddeleri ile ilgilidir. Ancak her menzile aynı oranlarda iâşe

²⁴⁷ Sahillioğlu, "Bağdat Seferi", s. 59; Evliyâ Çelebi'nin de eserinde belirtmiş olduğu kaynak bu olmalıdır. Mehmet Zillioğlu Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnamesi*, C. III-IV, (Yay. Haz. Üçdal Neşriyat), İstanbul 1996, s. 17-28; Burası muhtemelen bu gün İvriz Suyu'dur.

²⁴⁸ Güçer, *Hububat Meselesi*, s. 193.

²⁴⁹ Metnin sonundaki haritaya bakınız.

²⁵⁰ Eyice "Karapınar", s. 118; Yusuf Küçükdağ, "Karapınar Kasabasının Kurulması", s. 13-14; French, "The Site Of Barata", s.107.

²⁵¹ Halaçoğlu, *Menziller*, s.17.

tevzi edilmemesi ilginçtir. Bu veriler çok düzensiz olduğu için de tamamını kapsayacak bir yorum yapmak mümkün gözükmemektedir. Bunun yanında Bağdat Seferi esnasında Konya menzillerinde toplam olarak 61.200 kile arpa, 448.000 adet ekmek ve 2.025 kile unun hazır bulundurulması emredilmiştir. Ancak belirtilen miktarların tamamının Konya menzillerinde hazır bulundurulmadığı görülmektedir. Buna göre 56.379 kile arpa, 448.000 adet ekmek ve 1.164 kile un menzillerde, görevliler tarafından aynen teslim alınmıştır. Teslim edilmeyen miktarlardan 2.306 kile arpa, 71.185 adet ekmek ve 435 kile unun bedelleri tahsil edilmiştir. Ancak eksik kalan 1.694 kile arpa, 30.526 adet ekmek ve 183 kile un ise menzillerde teslim edilmediği gibi bedelleri de tahsil edilememiştir²⁵².

Konya menzillerinde bulundurulması istenilen iâşe maddeleri hakkında diğer bir bilgi de 1730 İran Seferi ile ilgilidir. 1730 İran Seferi esnasında merkez tarafından, Konya menzillerine getirilmesi istenilen iâşe miktarları, menzillerde konaklanılacak gün sayısı ile orantılıdır. Buna göre her menzilde ordunun bir günlük ihtiyacı için hazır bulundurulan iâşe miktarları şöyledir: 1.100 kile un, 100 kile has un, 8.000 kile arpa, 2.000 kantar saman, 300 araba odun ve 150 araba ot şeklindedir. Yine ordunun bir akşamdan fazla konakladığı menzillerdeki iâşe miktarları da gün sayısı ile doğru orantılıdır. Buna göre ordunun iki gün konakladığı Akşehir Menzili'nde 2.200 kile un, 200 kile has un, 16.000 kile arpa, 4.000 kantar saman, 600 araba odun ve 300 araba otun hazır bulundurulduğu görülmektedir. Ordunun 16 gün konakladığı Konya Menzili'nde bu miktar, Akşehir Menzili'ndeki iâşeye göre 8 kat daha fazladır. Yine ordunun üç gün konakladığı Ereğli Menzili'ndeki iâşe miktarları 3.300 kile dakik, 300 kile dakik-i has, 24.000 kile arpa, 6.000 kantar saman, 900 araba odun ve 450 araba ot şeklindedir²⁵³. İâşe miktarlarının birbirilerine oranlarını değerlendirildiğinde, un miktarının arpanın % 14'ü kadar olduğu görülür. Aradaki fark arpanın orduya ait hayvanların yemi olarak kullanılmasından kaynaklanmaktadır.

XVII.-XVIII. yüzyıllarda Konya menzillerinin, orduların iâşesinin sağlanmasına yönelik verdiği hizmetler ile ilgili diğer bir bilgi de 6 Ağustos 1743 tarihli bir tevzi defterinde bulunmaktadır. Buna göre, İran taraflarına yapılacak sefer sebebiyle, Konya'ya uğraması ve burada dört gün konaklaması icap eden sadrazamın maiyetindeki ordu için bir miktar iâşe hazırlanmıştır. Sadrazam ve maiyeti için hazırlanan iâşe maddeleri ve türleri 10.163 kile arpa, 2.217,5 kile un, 635 kile has un, 245,5 araba odun, 2.539 kantar saman, 183 araba ot ve 473 kıyye

²⁵² Güçer, *Hububat Meselesi*, s.209-228

²⁵³ Bozkurt, *İâşe Menzilleri*, s. 38-39.

kömürden müteşekkildir. Konya Menzili'ni kullanacak askerlerin bir günlük tayinatı ise 2540,75 kile arpa, 554,37 kile dakik, 158,75 kile dakik-i has, 634,75 kantar saman, 61,375 araba odun, 45,75 araba ot ve 118,25 kıyye kömüre karşılık gelmektedir²⁵⁴. Aynı tarihte Anadolu'nun orta kolu üzerinden ilerleyen ordu için her bir menzilde hazır bekletilen iâşe miktarı, Konya Menzili'nde bulunanlara göre; arpa % 31,76, un %50,40, has un % 158,75, odun % 20,46, saman % 31,74, ot ise % 30,50 oranında olmak üzere, daha fazladır²⁵⁵.

Belirtilen maddelerin temini Konya Kazâsı'na ait avâız hâneleri tarafından yapılmıştır. Her bir avâız hanesine düşen mükellefiyet 30 kile arpa, 6,5 kile un, 2 kile has un, 7,5 kantar saman, 1 araba odun, yarım araba ot ve 1,5 kıyye kömürden oluşmaktadır²⁵⁶.

Çoğunlukla zahire olarak adlandırılan buğday, arpa, un, pirinç gibi maddelerin askerlerin iâşesi ve orduya ait hayvanların yemlenmesinde kullanılmak üzere, gereken bölgelere nakledildiği görülmektedir. Taşımacılık maliyetlerinin yüksek olması sebebiyle, satılmak üzere 100 km. veya daha uzak yerlere götürülen zahire, satıldığında ancak nakliye masrafları karşılanabilmektedir. Buna rağmen buğday ve arpa, orduların iâşesinde zaruri oldukları için, gerektiğinde 100 hatta 1.000 kilometreyi aşan mesafelere nakledilmektedir²⁵⁷.

Nüzûl, sürsat veya iştira yoluyla toplanan zahire, seferin istikametine göre belirli menzillere sevk edilir ve yahut daha sonra kullanılmak üzere mirî zahire ambarlarında saklanır²⁵⁸. Ancak kaynaklarda, reyanın teslim etmek zorunda olduğu iâşe maddelerini menzil veya ambarlara ne şekilde ulaştırdıkları hususunda yeterli bilgiler bulunmamaktadır. Bu sebeple menzil ve mirî ambarlara zahire nakli esnasında, reyanın kullandığı vasıtaların türleri, kapasiteleri ve sayıları hakkında kesin bir şeyler söylemek oldukça güçtür. Çünkü menzillere yapılan nakliyat merkezden yönlendirilmediği için, bunlarla ilgili veriler kaydedilmemiştir²⁵⁹. Yine de bazı standart bilgiler sayesinde teslim olunan iâşe

²⁵⁴ KŞS. 56/8-1, (15 Ca 1156/ 6 Ağustos 1743).

²⁵⁵ Mansure askerine yapılan günlük ta'yinat, 8000 kile arpa, 1100 kile dakik, 100 kile dakik-i has, 300 araba odun, 2000 kantar saman ve 150 araba ot şeklindedir. Bkz. Bozkurt, " İâşe ve İkmal", s.9.

²⁵⁶ KŞS. 56/8-1, (15 Ca 1156/ 6 Ağustos 1743).

²⁵⁷ Ekin, *Ulaşım*, s. 112.

²⁵⁸ İşbilir, "İâşe ve İkmal", s.152.

²⁵⁹ Türkmen, *Lojistik*, s. 47; Bunun yanında menzillere zahire nakli, tamamen bölge yöneticilerinin insafına bırakılmamaktaydı. Menzillere zahire nakliyatını olumsuz olarak etkileyen bir durum ortaya çıktığında merkez derhal müdahale etmekteydi. Mesela: Bağdat Seferi'nin hazırlıkları esnasında, Beyşehir Gölü'nün taşması neticesinde Konya Ovası su altında kalmış olduğundan, menzillere zahire naklinde aksama görülmüştür. Bunun üzerine IV. Murat zahire nakliyatının

maddelerinin miktarlarına göre, menzillere getirilen iâşe maddeleri için seferber edilen vasıta miktarı hakkında bazı varsayımlarda bulunmak mümkün görülmektedir. Mesela 1730 yılında, İran Seferi için, Konya menzillerinde, her bir menzilde ordunun bir günlük ihtiyacı olmak üzere 8.000 kile arpa hazır tutulmuştur. Lütfi Güçer, zahire nakli ile ilgili olarak, bir deveye ortalama 10 kile yük vurulduğunu ifade etmektedir²⁶⁰. Buna göre sadece bir menzile bir günlük arpa nakliyatı için 800 deveye, unun nakli için ise 120 deveye ihtiyaç duyulmaktadır. Ot ve odunun nakliyesi için de 450 arabaya ihtiyaç duyulmaktadır. Bu hesaplama yalnızca bir günlük iâşe miktarlarına göre yapılmıştır. Konya menzillerinin tümünde ise bu miktar 37.300 kile un ve 248.000 kile arpa olmak üzere deve ile taşınacak yük toplamda 285.300 kileye ulaşmaktadır. Buna göre belirtilen iâşenin taşınması için 28.530 adet deveye ihtiyaç duyulmaktadır. Ayrıca Konya menzillerinde 4.650 araba ot ve 9.300 araba odun teslimatının yapıldığı bilgisinden hareketle ortaya 13.950 arabanın istihdam edildiği gibi bir sonuç çıkmaktadır²⁶¹.

IV- Surre Ve Hac Menzilleri

Osmanlılar Dönemi'nde hac yolculukları, gidiş-dönüş olmak üzere, ortalama 8-9 ay kadar sürerdi. Hac menzillerinin ortaya çıkışı da bu yolculuk süresiyle alakalıdır. Bu uzun yolculuk sürecinde, hac kabilelerinin konaklama, iâşe, ibate ve güvenlik ihtiyaçlarına cevap verebilecek mekanlara gereksinim duyulmuştur. Bu yolculuklar esnasında hac kabilelerinin, ihtiyaçlarını karşılamak üzere, uğradıkları ve konakladıkları yerleşimler hac menzilleri olarak anılmıştır. Bunlardan İstanbul-Konya-Antakya-Haleb-Şam istikametinde olanlar muhtemelen zamanla konaklanması âdet haline gelen yerlerdir. Şam'dan itibaren hac menzillerini coğrafi şartların oluşturduğu zaruretler ve devletin buralarda yapmış olduğu altyapı hizmetlerinin varlığı belirlemiştir. Ancak tüm bu yerlerin ortak özellikleri güvenliğin sağlanabileceği, kabile mensuplarının iâşe ve ibâtelelerini karşılayabilecekleri, alış-veriş yapabilecekleri kazâ, kasaba veya büyük köyler olmak üzere, meskûn mahallerde kurulmalarıdır²⁶². Yavuz Sultan

aksamaması ve ordunun Konya'ya ulaştığında yürüyüşünün kesilmemesi için, Konya kadısına suyun tahliye edilmesi için fermân göndermiştir. Bkz. Mehmet Önder, "Dördüncü Murad Konya'da", *Uluslar Arası Kuruluşunun 700. Yılı Dönümünde Bütün Yönleriyle Osmanlı Devleti Kongresi*, Konya 2000, s.45.

²⁶⁰ Güçer, *Hububat Meselesi*, s.29.

²⁶¹ 1730 İran Seferi esnasında Konya menzillerine nakledilen saman miktarları bu değerlendirilmeye dahil edilmemiştir. Konya menzillerine naklolunan iâşe miktarları için bkz. Bozkurt, *İâşe Menzilleri*, s. 38-39.

²⁶² İzzet Sak-Cemal Çetin "XVII. Ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Hac Menzilleri", *Selçuk Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, S. 19, Konya 2005, s. 213.

Selim 1516 yılında, Mercidâbık Savaşı ile Suriye ve Filistin'i, 1517'de ise Ridaniye Savaşı ile Mısır'ı alıp Memlûk Devleti'ne son verdikten sonra, bu devletin nüfuzu altında bulunan Mekke ve Medine havalisi de Osmanlı hâkimiyetini tanımıştır. Bu aşamadan sonra Osmanlılar, Memlûklular tarafından her yıl Hicaz'a surre²⁶³ gönderme geleneğini devam ettirmişlerdir²⁶⁴. Osmanlı Devleti zamanında Mekke ve Medine'ye gönderilen surre, 1714 tarihine kadar Mısır'dan gönderilmekte iken, bu tarihten itibaren Enderun'da bulunan Haremeyn Hazinesi'nden gönderilmeye başlanılmıştır. Surre'nin karadan gönderildiği zamanlarda, surre alayının İstanbul'dan Receb ayının 12'sinde hareket etmesi adettendir²⁶⁵. Rumeli ve Anadolu tarafından giden hacıların büyük bir kısmı surre alayı ile aynı zamanlarda hareket edip, aynı yol güzergâhı ve aynı konakları kullanmak suretiyle hac bölgesine ulaşmaktadır²⁶⁶. Hac kabilelerinde İstanbul'dan Şam'a kadar at, katır veya merkep sırtında yolculuk yapanlar olduğu gibi, yaya gidenlerin sayısı da az değildir. Ancak Şam'dan itibaren vasıta olarak yalnızca deve kullanılmıştır²⁶⁷. Ayrıca hacılar/hacı adayları, Şam ve Kahire'den itibaren çölde hayatta kalabilmek için küçük kabilelerden ziyade, devletin kontrolünde ve garantisi altında olan büyük kervanlar ile yolculuk yapmışlardır²⁶⁸.

Hac, Hicri Takvime bağlı bir ibadet olduğu için, güneş yılı esasına göre tarihi sürekli olarak değişmektedir. Yaklaşık olarak her 33 yılda, bir yıllık süreç tamamlanmış olur. Ancak hac menzîlâmelerinde yağmur, çamur, kar ve soğuk gibi kış aylarına mahsus olan doğa olaylarının verdiği zorluklardan hiç bahsedilmemektedir. Bu açıdan kış aylarında yolculuk yapanların, gidiş ve dönüşleri esnasında karşılaştıkları sorunlar ile bunların nasıl çözüldüğü hususunda bir fikir yürütmek oldukça güçtür. Hac menzîlâmelerinde genellikle yolların fizikî durumları, menzîl yerlerinde bulunan cami, han, hamam, ziyaretgâh, mesire yeri ve benzeri sosyal yapıların özelliklerinden bahsedilmiştir. Bunun yanında menzîllerde bulunan su kaynakları ve bu suların özellikleri belirtilmiştir. Menzîlâmeler, hac menzîlleri açısından aslî kaynaklardır. Bu sebeple, aşı-

²⁶³ Surre alayları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Münir Atalar, *Osmanlı Devletinde Surre-i Hümmâ-yûn ve Surre Alayları*, Ankara 1991.

²⁶⁴ İ.Hakkı Uzunçarşılı, *Mekke-i Mükerreme Emirleri*, Ankara 1972, s. 4.

²⁶⁵ Uzunçarşılı, *Emirler*, s. 35.

²⁶⁶ Latif Armağan; "XVIII. Yüzyılda Hâc Yolu Güzergâhı ve Menziller (=Menâzilü'l-Hacc), *Osmanlı Araştırmaları*, C. XX, İstanbul 2000, s.76; Suraiya Faroqhi, *Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)*, (Çev: Gül Çağalı Güven), İstanbul 1995, s.34-35

²⁶⁷ Münir Atalar, "Hacc Yolu Güzergâhı ve Masrafı(Kara Yolu, 1253/1837), *OTAM*, S.IV, Ankara 1993, s.44.

²⁶⁸ Andre Raymond, *Osmanlı Döneminde Arap Kentleri*, (Çev. Ali Berktaş), İstanbul 1995, s. 21.

ğıda ayrı başlıklar altında temel özellikleri anlatılan Konya ve çevresinde bulunan hac menzilleri kaleme alınırken, büyük ölçüde menzîlnâmelere sadık kalmıştır.

1-Akşehir Menzili

Hac menzîlnâmelerinde Akşehir Menzili'nin İshaklı Menzili'ne uzaklığı 4,5-8 saat olarak kayıtlıdır²⁶⁹. İki menzil arasındaki bu yolda birçok doğal su kaynağı bulunmakta olup, yolun fizikî durumu da ulaşım açısından oldukça rahattır²⁷⁰. Ferah bir zeminde kurulan Akşehir'in suyu bol olduğu gibi, içimi de oldukça hoştur²⁷¹. Mamur ve gösterişli bir yerleşim olan Akşehir'in, çarşısında her türlü ihtiyaç maddesini bulmak mümkün olduğu gibi, hanları da bakımlı ve konaklamaya müsait yapılarıdır²⁷². Sosyal yapı olarak üçer adet cami ve han mevcuttur²⁷³. Bu üç cami Sultan Süleyman, Sultan Alaaddin, Hasan Paşa camileridir. Ayrıca beş mahallesinde hamam bulunur²⁷⁴.

2-İlgın Menzili

Akşehir-İlgın arasındaki 9 saatlik²⁷⁵ yol oldukça düzdür²⁷⁶. Akşehir'den çıkmışta 2 saatlik mesafede Taşköprü'ye ulaşılır, 3 saat sonra ise Argıthanı denilen köye varılır. Argıthanı bakımlı ve büyük bir köydür²⁷⁷. Bundan sonra İlgın'a çeyrek saat uzaklıkta olan ılıcaya gelinir. O günün şartlarına göre İlgın oldukça güzel bir kasaba olup, hacılar bu kasabanın girişinde yer alan Çaybaşı denilen mevkide konaklamaktadırlar. İlgın'da Mustafa Paşa Camii ve Turgudbeyzade Camii olmak üzere iki büyük cami mevcuttur. Yine Mustafa Paşa Hamamı, di-

²⁶⁹ Armağan (5 saat), "Hâc Yolu", s.86; Sevim İlgürel tarafından bu mesafe 6 saat olarak verilmiştir. Bkz. "Abdurrahman Hibri'nin Menâsik-i Mesâlik'i", *İÜEFTE*, S. VI, İstanbul 1975, s.118; İbrahim Altan bu mesafeyi 4,5 saat olarak vermektedir. Bkz. "Hacc Yolunun Konya Menzilleri", *Yeni İpek Yolu*, S. 106, Konya 1996, s.46.

²⁷⁰ Altan, "Hacc Yolu", s.46.

²⁷¹ Ekrem Kâmil, "Gazzi-Mekki Seyahatnamesi", *Tarih Semineri Dergisi*, 1/2, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1937, s.32.

²⁷² Altan, "Hacc Yolu", s.46.

²⁷³ İlgürel, "Menâsik-i Mesâlik", s.118.

²⁷⁴ Altan, "Hacc Yolu", s.46.

²⁷⁵ Armağan, "Hâc Yolu", s.86, İlgürel 10 saat bkz. "Menâsik-i Mesâlik", s.118; "onbir saatlik yoldur on saatte dahi varılmak mümkündür" Altan, "Hacc Yolu", s.46.

²⁷⁶ İlgürel, "Menâsik-i Mesâlik", s.118.

²⁷⁷ Bağdat Seferi esnasında harap bir köy yerleşimi olarak anlatılan Argıthanı, (bkz. Askerî Menziller), hâc menzili olarak ise "... Ma'mur bir karyedir ağası vardır. Dükkanları ve çeşmeleri vardır, derbenddir..." şeklinde ifade edilmiştir. Altan eserini oluştururken, 1056/ 1646, 1176/1763 ve 1197/ 1782 senelerine ait olmak üzere üç adet menzîlnâmeden istifade etmiştir. Bkz. Altan, "Hacc Yolu", s.46; Muhtemelen bu bilgiler 1763 veya 1782 tarihli kaynaklardan alınmıştır. Çünkü devlet Argıthanı'nı 1720 yılından itibaren şenlendirilmeye başlanmıştır. Bkz. Halaçoğlu, *İşkân Siyaseti*, s. 96.

ğerlerine oranla oldukça büyük ve meşhur bir hamamdır²⁷⁸. Ayrıca Mustafa Paşa'nın külliyesinde bedesten ve kervansaray da bulunmaktadır²⁷⁹. Ilgın Menzili'nin çarşısı, pazarı, bedesteni²⁸⁰ ve iki hanı vardır²⁸¹. Ilgın'daki bu alışveriş merkezlerinden her türlü ihtiyaç maddesini bulmak mümkündür. Şehir merkezinde oldukça az bulunan içme suyu genellikle Mustafa Paşa Camisi'nin içindeki kuyudan temin edilmektedir. Hayvanlar ise çarşıdaki acı su kuyularından sulanmaktadır²⁸².

3-Ladik Menzili

Ilgın'dan hareketle 7 saat sonra Arslanlı (Kadınhanı)²⁸³ isimli köye ulaşılır. Bu köyün bir camisi ve hanı vardır. Köyün ismi, içinde bulunan sert taştan yapılmış aslan heykellerinden gelmektedir. Ladik menzili bu köyden 3 saat uzaktadır²⁸⁴. Ilgın ile Ladik'in mesafesi ise yaklaşık 10 saattir²⁸⁵. Ladik bir köy olmakla birlikte, sosyal yapı olarak bir cami, bir hamam ve birkaç yolcu hanı mevcuttur. Çarşısında ihtiyaç duyulan eşyayı bulmak mümkündür. Hacıların konak yeri su kenarında cevizlik bir alandır. Bu konak yerinin havası ceviz ağaçlarının etkisi ile ağır ve sıkıcıdır²⁸⁶.

4-Konya Menzili

Ladik Menzili ile Konya Menzili arası 8-10 saattir²⁸⁷. Konya büyük kalesi olan mamur bir şehirdir. Şehirde yerleşim sur içi ve sur dışı olmak üzere iki ayrı yerdedir. Bedesteni ise sur içinde kalmaktadır²⁸⁸. Çok sayıda olan Konya camilerinin ikisi selâttindir. Bunlardan ilki sur içinde olan Sultan Alaaddin Camisi, diğeri ise sur dışında olan Sultan Selim Camisi'dir²⁸⁹. Şehrin, dördü kale içinde

²⁷⁸ Altan, "Hacc Yolu", s. 46.

²⁷⁹ Armağan, "Hâc Yolu", s.86; Friedrich Sarre Mustafa Paşa Külliyesi'ni, Anadolu'da karşılaştığı en büyük kervansaray olarak nitelendirmiştir. Bkz. Friedrich Sarre, Küçükasya Seyahati 1895 Yazı, (Çev. Dârâ Çolakoğlu), İstanbul 1988, s. 29.

²⁸⁰ Altan, "Hacc Yolu", s. 46.

²⁸¹ İlgürel, "Menâsik-i Mesâlik", s.118

²⁸² Altan, "Hacc Yolu", s. 46.

²⁸³ Bkz. Sak-Çetin, "Hac Menzilleri", s. 227.

²⁸⁴ Altan, "Hacc Yolu", s. 46.

²⁸⁵ Armağan, "Hâc Yolu", s.86; İlgürel, "Menâsik-i Mesâlik", s.118; Altan, "Hacc Yolu", s.46.

²⁸⁶ Altan, "Hacc Yolu", s.46.

²⁸⁷ Armağan bu mesafeyi 8 saat olarak vermektedir. Bkz. "Hâc Yolu", s.86; İlgürel ise 10 saat olarak vermektedir. Bkz. "Menâsik-i Mesâlik", s.118, Altan "Hacc Yolu", s.47.

²⁸⁸ Bu Bedesten hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Ali Baş-Tolga Bozkurt, "Konya Bedesteni", *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S.10, 2003 Konya, s. 507-529.

²⁸⁹ Menzîlnâmede Süleymaniye Camii olarak kaydedilmiştir. Ancak bu camiyi şehzadelîği esnasında Sultan II. Selim yaptırmıştır. Bu cami Mevlâna Türbesi'nin batı köşesinde bulunmaktadır. Bkz. Mehmet Önder, *Mevlana Şehri Konya*, Konya 1962, s. 237.

ikisi dışında olmak üzere, altı hamamı vardır²⁹⁰. Hanları, çarşısı ve bazarı mükemmeldir²⁹¹. Valide Hanı olarak bilinen han, diğerlerine göre güzel ve oldukça meşhur bir handır²⁹². Selimiye Camisi'nin bir hanı bulunmakta olup, burası o dönemde Konya'da yolcuların ücretsiz olarak kalabildikleri tek handır²⁹³. Diğer hanlar ise daha çok ticaret erbabına hizmet veren ücretli hanlardır²⁹⁴. Konya'nın helvacıları²⁹⁵ ile berberleri²⁹⁶ oldukça meşhurdur. Ayrıca hac yolculuğu esnasında Konya'da bir gün ikamet etmek de o dönemin adetlerindedir²⁹⁷.

5-İsmil Menzili

Konya Menzili'nden hareketle yaklaşık 12 saat sonra ulaşılan İsmil Menzili²⁹⁸ büyükçe bir köydür. Bazı kaynaklarda, İsmil ahâlisinin özellikle hacılara karşı çok konuksever oldukları, hacıları köyün girişinde karşıladıkları ve evlerinde konuk ettikleri ifade edilmektedir²⁹⁹. Ahâlisinin konuksever olmasına karşı, İsmil'de içme suyunun az bulunması, kabileler için bir miktar sıkıntıya sebep olmaktadır. İsmil'de yapı olarak, bir cami ve Yusuf Paşa'nın yaptırmış olduğu bir han vardır³⁰⁰. Bazı dönemlerde İsmil Geçidi denilen mahalde biriken suyun³⁰¹, kalabalık nüfuslu kervanların geçmesini engellediği için, hac kabileleri İsmil'e her zaman gidemiyordu. Bu tür durumlarda, bunun yerine, kuzeyinde bulunan Göçi isimli köy kullanılmaktaydı³⁰².

²⁹⁰ İlgürel, "Menâsik-i Mesâlik", s.118; Altan, "Hacc Yolu", s.47.

²⁹¹ Altan, "Hacc Yolu", s. 46.

²⁹² Armağan, "Hâc Yolu", s. 86.

²⁹³ Menzîlnâmede Sultan Süleyman'ın Konya şehzâdeliği döneminde yaptırdığı kayıtlıdır. Ancak bu hanı, Konya Valisi olan Şehzade Selim (Sultan II. Selim) tarafından 1562 yılında yaptırmıştır. Belgelerde Kurşunlu Han olarak geçen han, 1958 yılında Konya Belediyesi tarafından yıktırılmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Yusuf Küçükdağ, "Konya Sultan Selim İmâreti", *Tarih ve Düşünce*, S. 2002/04, İstanbul 2002, s. 40-44.

²⁹⁴ İlgürel, "Menâsik-i Mesâlik", s.118;

²⁹⁵ Altan, "Hacc Yolu", s. 46.

²⁹⁶ Evliyâ Çelebi, *Seyahatname*, C.III-IV, s.12.

²⁹⁷ Altan, "Hacc Yolu", s. 46.

²⁹⁸ Armağan, "Hâc Yolu", s.87; İlgürel, "Menâsik-i Mesâlik", s.118-119; Kâtip Celebi, *Cihannümâ*, s. 616; Konyalı, *Karaman Tarihi*, s.33.

²⁹⁹ Konyalı, *Karaman Tarihi*, s.33; Armağan, "Hâc Yolu", s.87.

³⁰⁰ İlgürel, "Menâsik-i Mesâlik", s.118.

³⁰¹ Su buraya muhtemelen Beyşehir Gölü'nün taşarak Suğla Gölü'ne akması ve oradan ovaya yayılması ile gelmektedir. Bkz. Kâtip Çelebi, *Cihannümâ*, s.616; Konyalı, *Karaman Tarihi*, s. 33, Hüseyin Muşmal, "XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Beyşehir ve Çevresinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı (1790-1864), (Yayınlanmamış Doktora Tezi), SÜSBE, Konya 2005, s. 19; Ayrıca söz konusu araştırmacı bu konuyla ilgili olarak, "XX. Yüzyılın Başlarında Beyşehir Gölü ve 1910-1912 Yılları Büyük Taşkın Hadiseleri" isimli bir çalışma hazırlamaktadır.

³⁰² Altan, "Hacc Yolu", s. 48

6-Göçi Menzili

Konya'dan Karapınar'a ulaşmak için iki ayrı yol ve menzil vardır. Bunlardan ilki yukarıda anlatılan İsmil Menzili'dir. Ancak İsmil Ovası'nı su kapladığı dönemlerde ise bir alternatif olarak ortaya çıkan Göçi Menzili'nde konaklanılmıştır. Göçi sürekli olarak kullanılan bir menzil değildir. Burası muhtemelen hac yolculuklarının özellikle kış ve ilkbahar mevsimlerine tesadüf ettiği dönemlerde kullanılmıştır³⁰³. Göçi Menzili Konya'ya 9,5-10 saat uzaklıktadır. Bu menzil bir köy yerleşiminde kurulmuş olmakla birlikte, çarşısında lazım olan eşyayı bulmak mümkündür. Burada karşılaşılan en büyük sorun ise, içme suyunun bir miktar acı olmasıdır³⁰⁴.

7-Karapınar Menzili

İsmil Menzili'nden ⁹³⁰⁵ Göçi Menzili'nden ise 13 saat uzaklıkta olan Karapınar Menzili büyükçe bir köy görüntüsündedir. Küçük bir kalesi bulunmakta olup³⁰⁶, kale içinde 1574'te Sultan Selim tarafından yaptırılan iki minareli hoşça bir cami ve bu caminin imareti, hamamı ve hanları bulunmaktadır³⁰⁷. Karapınar'da aranan her şeyin bulunabileceği büyük ve zengin bir pazar kurulmaktadır. Bunun yanında pazaryerinde en çok satılan ürünler ise seccade ve kilim türünden dokuma ürünlerdir³⁰⁸.

8-Ereğli Menzili

12 saat mesafesi olan³⁰⁹ Karapınar-Ereğli yolu düz olmakla birlikte, oldukça kumludur. Ereğli Menzili'ne 2,5 saat mesafede derbent ve han işlevi gören Toroslu Hanı bulunmaktadır. Ereğli'ye gelen hacılar şehir merkezinde bulunan hanlarda konaklamaktadır. Cumartesi günü, konaklanan muhitin civarında, büyükçe bir pazar kurulmaktadır. Şehrin merkezinde Karamanoğulları döneminden kalma bir cami ve han bulunmaktadır. Ayrıca Etmekçi-zâde Ahmet Paşa tarafından yaptırılmaya başlanan fakat tamamlanamayan bir han binası

³⁰³ Güherçile imalatı ile ilgili belgelerde geçen "...Konya Ovasını su basmak âdeti yalnız Konya Ovasına illet olabilir...su basmak kaziyesi mevsim-i şitâ evvel-i baharda olub Temmuz ve Ağustosda Konya Ovasında def'i atş için su bulunmadığı cümleinin malumu olan..." ifadelerine göre, bu bölgedeki su baskınlarının çoğunlukla ilkbahar mevsimlerinde olduğu söylenebilir. Bkz. C.AS. 5374, (Gurre-i Ra 1211/ 4 Eylül 1796). (Bu belgenin varlığından beni haberdar eden Ar. Gör.Yunus İnce'ye teşekkür ederim.

³⁰⁴ Altan, "Hacc Yolu", s.48.

³⁰⁵ İlgürel, "Menâsik-i Mesâlik", s.118.

³⁰⁶ Altan, "Hacc Yolu", s.48.

³⁰⁷ Armağan, "Hâc Yolu", s.87; Bkz. Küçükdağ, *Karapınar Sultan Selim Külliyesi*, s.17-138.

³⁰⁸ Altan, "Hacc Yolu", s.48.

³⁰⁹ Armağan, "Hâc Yolu", s. 87; İlgürel 10 saat olarak, bkz. "Menâsik-i Mesâlik", s.118; Altan ise 11 saat olarak belirtmiştir. bkz. "Hacc Yolu", s. 47.

mevcuttur. Bir kısım yolcuların burada kaldıkları ifade edilmektedir³¹⁰. Ereğli'nin havası ve suyu güzel; bağ ve bahçesi çoktur. Her türlü ihtiyaç maddesinin bulunduğu kasabada özellikle koyun ve keçi eti ucuzdur. Katırcı oturağı da³¹¹ denilen bu menzilde, tıpkı Konya'da olduğu gibi, hac kabilelerinin bir gün konaklaması geleneksel hale gelmiştir³¹². Hatta Ereğli'nin, Şam yolunun yarısı kabul edilmesi sebebiyle³¹³, muhtemelen hacı adaylarını heyecanlandıran bir yerdi.

XVII. ve XVIII. yüzyıllarda düzenlenmiş menzilhâmelerden faydalanılmak suretiyle Konya ve çevresinde bulunan hac menzillerinin genel özellikleri yukarıda sıralanmıştır. Menzillere ait bu bilgilerin genelde sosyal donatılar, alışveriş imkânları ve su kaynakları ile ilgili olması, bu gibi hususların hac kabileleri tarafından önemsendiğini göstermektedir. Bu açıdan bakıldığında o dönemin şartlarında han, hamam, cami gibi sosyal donatılar ile çarşı ve pazar gibi alışveriş ortamlarının varlığı ve su kaynaklarının nitelik ve nicelik bakımından yeterli olmalarının hac menzillerinin oluşumu için en önemli kıstaslardan oldukları söylenebilir.

SONUÇ

XVII. ve XVIII. yüzyıllarda Konya bölgesinde, beşi muayyen ikisi ise gayr-ı muayyen olmak üzere, yedi menzilhâne; on dört askerî menzil ve sekiz hac menzili bulunmaktadır. Konya ve çevresinde menzilhâneler ile hac menzilleri Anadolu'nun Sağ Kolu olarak nitelendirilen anayol üzerinde bulunan kazâ ve kasaba merkezlerinde kurulurken, askerî menziller genelde anayolun dışında bir takım tâli yollar üzerinde tesis olunmuştur. Bu tespit bile, menzilhâneler ile askerî menzillerin ayrı sistemler olduklarını ve farklı işlevleri olduğunu göstermektedir.

Konya menzilhânelerine menzilci olarak her dönem için genellikle bir kişi atanmakla birlikte, bazı dönemlerde iki, üç hatta dört kişinin ortaklaşa görev yaptığı da görülmektedir. Bu menzilhânelerin gelirleri genellikle, ocaklık ve menzil-i imdâdiye adı altında, menzilhânelerin tesis edilmiş olduğu kazâların avârız hânelerinden tahsil edilmiştir. Bunun yanında, irsaliye ve in'amat olarak zikredilen, beygirlerin kira ücretlerinden oluşan, gelirlerin de Konya

³¹⁰ Altan, "Hacc Yolu", s.48.

³¹¹ Kafilenin yükünü taşıyan katırcılara bu menzilde bir miktar ödeme yapılmaktaydı. Muhtemelen bu sebeple Ereğli'ye katırcı oturağı denilmiştir. Bkz. Sak-Çetin "Hac Menzilleri", s.229.

³¹² Armağan, "Hâc Yolu",s.87; Altan, "Hacc Yolu", s.48.

³¹³ Altan, "Hacc Yolu", s.48.

menzilhânelerinin finansmanı açısından önemli bir yere sahip oldukları görülmektedir.

XVII. ve XVIII. yüzyıllarda Konya menzilhânelerinin işlevlerinin ulaklara, devlet görevlilerine, yabancı devlet elçilerine ve hazine nakleden görevlilere beygir temin etmek olduğu söylenebilir. Konya Menzilhânesi'nin yaklaşık 80 yıllık in'amat kayıtları değerlendirildiğinde, bu menzilhânedeki ortalama, aylık 371 beygirin verildiği şeklinde bir sonuç çıkmaktadır.

XVII. ve XVIII. yüzyıllarda, Konya ve çevresinde ortalama 14 askerî menzil bulunmaktadır. Bahsedilen yüzyıllarda bu menziller şark tarafına yapılan seferlerde kullanılmıştır. 1730 yılı İran Seferi esnasında Konya menzillerine, muhtelif kazalardan getirilen iâşe maddeleri incelendiğinde, 37.300 kile un ve 248.000 kile arpanın taşınması için 28.530 devenin; ot ve odunun nakli içinde 13.950 arabanın kullanıldığı şeklinde bir sonuç çıkmaktadır. Buna ilaveten askerî menzillere zahire getirmekle mükellef tutulan idarî birimlerin menzillere olan uzaklıkları dikkate alındığında, Konya askerî menzillerinin geniş bir art alanının olduğu söylenebilir.

Hicaz bölgesinin fethinden sonra, hac yollarını kontrolü altına alan Osmanlı Devleti'nde, surre alayları ile hac kabilelerinin anayolu Konya üzerinden geçmiştir. Hac kabileleri bu bölgedeki ihtiyaçlarını Akşehir-Ereğli istikametinde, zamanla şekillenmiş olan Akşehir, Ilgın, Ladik, Konya, İsmil, Göçi, Karapınar ve Ereğli olmak üzere toplam sekiz hac menziline karşılamışlardır. Ancak bunlardan İsmil ve Göçi menzilleri birbirinin devamı şeklinde değildir. Anayol İsmil'den geçmekle birlikte, bazı dönemlerde bu yolu su basması durumunda hac kabileleri Göçi üzerinden yolculuk etmek zorunda kalmışlardır.

Hac menzillerinin en önemli özellikleri hac kabilelerinin konaklama, iâşe, ibate ve sair ihtiyaçlarını karşılayabilecek nitelikte yerleşimler olmalarıdır. Hac yolculukları ile ilgili verilere göre Konya hac menzilleri, hac kabilelerinin tüm ihtiyaçlarını rahat karşılayabilecekleri yerleşimlerden oluşmaktadır. ©

KAYNAKLAR*1- Arşiv Kaynakları**a-Başbakanlık Osmanlı Arşivi*

Bab-ı Asâfi Mevkufat Kalemi (D.MKF.)	29215, 29177, 27933, 28344, 28873, 27933, 28330, 29712, 28353, 27920, 27918, 28705, 27933, 29791, 29824, 27933, 30029, 27453
Cevdet Askeriye (C.AS.)	5374
Cevdet Nafia (C.NF.)	1230, 1565, 2706
Kamil Kepeci Tasnifi (KK.)	2555, 2998, 3035
Maliyeden Müdevver (MAD.)	4004, 4031, 4034, 10322, 19156
<i>b-Konya Mevlâna Müzesi</i>	
Konya Şer'îye Sicilleri (KŞS.)	5, 7, 8, 10, 12, 13, 17, 18, 20, 24, 27, 31, 34, 35, 37, 40, 41, 43, 45, 46, 47, 52, 55, 56, 58, 61, 62, 63, 64, 65

2-Yayınlanmış Eserler

- AÇIKEL, Ali, "Osmanlı Ulak-Menzilhâne Sistemi Çerçevesinde Tokat Menzilhânesi (1690-1840)", *Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. XIX, S. 2, İzmir 2004, s. 1-33.
- ALTAN, İbrahim, " Hacc Yolunun Konya Menzilleri", *Yeni İpek Yolu*, S. 106, Konya 1996, s. 46-49.
- ALTUNAN, Sema, "Osmanlı Devleti'nde Haberleşme Ağı: Menzilhâneler", *Türkler*, C.X, Ankara 2002, s. 913-919.
- ANTONOV, Aleksandr, "Bulgar Topraklarında Kurulan Menzil Sisteminin Organizasyonu (XVI.-XVII. Yüzyıllar)", (Çev. Zeynep Zafer), *Türkler*, C.X, Ankara 2002, s. 927-933.
- ARMAĞAN, A. Latif, "XVIII. Yüzyılda Hâc Yolu Güzergâhı ve Menziller (=Menâzilü'l-Hacc)", *Osmanlı Araştırmaları*, C. XX, İstanbul 2000, s. 73-118.
- ATALAR, Münir "Hacc Yolu Güzergâhı ve Masrafı(Kara Yolu, 1253/1837)", *OTAM*, S.6, Ankara 1993.
- ATALAR, Münir *Osmanlı Devletinde Surre-i Hümayûn ve Surre Alayları*, Ankara 1991, s. 43-90.
- AYKUT, Nezihi, "IV. Murad'ın Revan Seferi Menzîlnâmesi", *İÜEFĐ*, S:34, İstanbul 1984, s. 183-246.
- BARKAN, Ömer Lütfi, "Avârız", *İA*, C.II, Eskişehir 1997, s.13-18;
- BAŞ, Ali - BOZKURT, Tolga, "Konya Bedesteni", *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S.10, 2003, Konya s. 507-529.
- BOZKURT, Rıza, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Kollar, Ulak ve İâşe Menzilleri*, Ankara 1966.
- ÇADIRCI, Musa, "Posta Teşkilâtı Kurulmadan Önce Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil-hâne ve Kiracıbaşılık", *VIII. Türk Tarih Kongresi (11-15 Ekim 1976)*, C.II, Ankara 1981, s. 1359-1365.

- ÇETİN, Cemal, *XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Konya Menzilleri*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), SÜSBE, Konya 2004.
- ÇINAR, Hüseyin, "Osmanlı Ulak-Menzilhâne Sistemi ve XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Antep Menzilleri", *Osmanlı*, C.III, Ankara 1999
- ERGENÇ, Özer, *Osmanlı Kent Tarihçiliğine Katkı: XVI. Yüzyılda Ankara ve Konya*, Ankara Enstitüsü Vakfı, Ankara 1995
- ERTAŞ, M. Yaşar, "XVIII. Yüzyıl Başlarında Rumeli'deki Menzillerin Askerî Fonksiyonları", *Celal Bayar Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Dergisi*, S.1, Manisa 1997,
- EYİCE, Semavi, "Sultaniye-Karapınar'a Dâir", *İÜEFTE*, C.XV, İstanbul 1965, s.117-119.
- FAROQHİ, Suraiya, *Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)*, (Çev: Gül Çağalı Güven), İstanbul 1995.
- FRENCH, David, "The Site Of Barata And Routes İn The Konya Plain", *Epigraphica Anatolica*, Heft 27, Bonn 1996, s. 93-114.
- GÜÇER, Lütfi, *XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İstanbul 1946.
- GÜMÜŞÇÜ, Osman – YILMAZ, Mutlu, "Ulaşım Şartlarının Ortaya Çıkardığı Şehir: Karapınar'ın Kuruluş Öyküsü", *Karapınar Sempozyumu*, Karapınar 2000, s. 53-68.
- HALAÇOĞLU, Yusuf, "Ulaşım ve Yol Sistemi", *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C. III, İstanbul 1991.
- _____, *XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti Teşkilâtı ve Sosyal Yapı*, Ankara 1995.
- _____, "Klasik Dönemde Haberleşme ve Yol Sistemi", *Çağın Yakalayan Osmanlı*, (IRCICA), İstanbul 1995.
- _____, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara 2002.
- HAYDAR ÇELEBİ RUZNÂMESİ, (Baskıya Haz. Yavuz Senemoğlu), Tercüman 1001 Temel Eser Serisi, Yay. No: 73, Tarihsiz
- HEYWOOD, Colin, "Osmanlı Döneminde Via Egnatia: 17. Yüzyıl Sonu ve 18. Yüzyıl Başında Sol Kol'daki Menzilhâneler", (Çev. Özden Arıkan, Ela Güntekin, Tülin Altınova), *Sol Kol Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia (1380-1699)*, İstanbul 1999, s.138-160.
- _____, "Two Firmans of Mustafâ II On The Reorganization of the Ottoman Courier System (1108/1696)", *Acta Orientalia Academiae Scientiarum Hungaricae*, Vol. 54, No. 4, Budapest 2001, 485-508.
- İLGÜREL, Sevim, "Abdurrahman Hibri'nin Menâsik-i Mesâlik'i", *İÜEFTE*, S. 6, İstanbul 1975, s. 111-128.
- İNALCIK, Halil, "Osmanlı Metrolojisine Giriş", (Çev. Eşref Bengi Özbilen), *Türk Dünyası Araştırmaları*, S. 73, İstanbul 1991, s. 21-49.
- İŞBİLİR, Ömer, "Osmanlı Ordularının İaşe ve İkmalı; I. Ahmed Devri İran Seferleri Örneği", *Türkler*, C.X, Ankara 2002, 151-158.
- KÂMİL, Ekrem, "Gazzi-Mekki Seyahatnamesi", *Tarih Semineri Dergisi*, 1/2, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1937, s. 5-90.

- KARADENİZ, Hasan Basri, *Atçekenlik ve Atçeken Oymakları (1500-1643)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), EÜSBE, Kayseri 1995.
- _____, *Sultaniye (Karapınar)'nin Kuruluşu, İlk Sakinleri ve Vakıfları (1560-1585)*, (Yayınlanmamış Doçentlik Tezi), Kahramanmaraş, 1998.
- KÂTİP ÇELEBİ, *Cihannümâ*, İstanbul 1145.
- KONYALI, İ. Hakkı, *Âbideleri ve Kitâbeleri İle Karaman Tarihi*, İstanbul 1967.
- KÖPRÜLÜ, M. Fuad, "Berîd", *İA. C.II*, Eskişehir 1997, 543-549.
- KÜÇÜKDAĞ, Yusuf, "Karapınar Kasabasının Kurulması ve İskân Durumu", *Karapınar Sempozyumu*, Karapınar 2000, s. 7-18.
- _____, Yusuf, "Konya Sultan Selim İmâreti", *Tarih ve Düşünce*, S. 2002/04, İstanbul 2002, s. 40-44
- _____, Yusuf, *Karapınar Sultan Selim Külliyesi*, Konya 1997.
- LÜTFÎ PAŞA, *Asâfirname*, İstanbul 1326.
- _____, *Tevârîh-i 'Al-i Osman*, İstanbul 1341.
- MC. GOWAN, Bruce, "Osmanlı Avârız-Nüzûl Teşekkülü 1600-1830", *VIII. Türk Tarih Kongresi Bildirileri*, C. I, Ankara 198, s.1327-1331.
- MEHMET ZİLLİOĞLU EVLİYÂ ÇELEBİ, *Evlîya Çelebi Seyahatnamesi*, C. III-IV, Üçdal Neşriyat, İstanbul 1996.
- MUŞMAL, Hüseyin, *XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Beyşehir ve Çevresinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı (1790-1864)* (Yayınlanmamış Doktora Tezi), SÜSBE, Konya 2005.
- MÜDERRİSOĞLU, Fatih, "Menzil Kavramı ve Osmanlı Devleti'nde Menzil Yerleşimleri", *Türkler*, C.X, Ankara 2002.
- NAÎMA, *Naîma Tarihi*, C.III, İstanbul 1283.
- NASUHÜ'S-SİLAHÎ, *Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i Irâkeyn-i Sultân Süleymân Hân*, (Yay. Haz. Hüseyin G. Yurdaydın), Ankara 1976.
- ORHONLU, Cengiz, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, (Derleyen: Salih Özbaran) Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No: 31, İzmir 1984, s. 27
- ÖNDER, Mehmet, *Mevlana Şehri Konya*, Konya 1962.
- _____, "Dördüncü Murad Konya'da", *Uluslar Arası Kuruluşununun 700. Yıl Dönümünde Bütün Yönleriyle Osmanlı Devleti Kongresi*, Konya 2000, s.43-46.
- PAKALIN, M. Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C.II, İstanbul 1993.
- PİTCHER, Donald Edgar, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Tarihsel Coğrafyası*, (Çev. Bahar Tırnakçı), İstanbul 2001.
- RAYMOND, Andre, *Osmanlı Döneminde Arap Kentleri*, (Çev. Ali Berktaş), İstanbul 1995.
- SAHİLLİOĞLU, Halil, "Avârız", *DİA*, C. IV, İstanbul 1991, s.108;
- _____, Halil, "Dördüncü Muradın Bağdat Seferi Menzîlnâmesi (Bağdat Seferi Harp Jurnalı)", *Belgeler*, C. XIII, S. 17, Ankara 1988, s. 43-81.
- SAK, İzzet- ÇETİN, Cemal, "XVII. Ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Hac Menzilleri", *Selçuk Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, S. 19, Konya 2005, s.200-260.

- SAK, İzzet, *10 Numaralı Konya Şer'iyeye Sicili (1070-1071/1659-1661)*, Konya 2003.
- ŞENTÜRK, M. Hüdai, "Osmanlılarda Haberleşme ve Menzil Teşkilâtına Genel Bir Bakış", *Türkler*, C. XIV, Ankara 2000, s. 446-461.
- TABAKOĞLU, Ahmet, *Türk İktisat Tarihi*, İstanbul 1998.
- ULUÇAY, Çağatay, *18. ve 19. Yüzyıllarda Saruhan'da Eşkiyalık ve Halk Hareketleri*, İstanbul 1955, s. 904-912.
- UZUNÇARŞILI, İ.Hakkı, *Mekke-i Mükerrreme Emirleri*, Ankara 1972.
- ÜNAL, Tahsin, *IV. Murat ve Bağdat Seferi*, (Yay. Haz. Ali Güler, Suat Akgül), Ankara 2001.
- YERASIMOS, Stephâne, *Les Voyageurs Dans L'empire Otoman (XIV^e- XVI^e siècles)*, Ankara 1991
- YILDIRAN, İbrahim, "Osmanlı Saray Teşkilâtında Haberci Uzun Mesâfe Koşucuları: Peykler", *Osmanlı*, C.V, Ankara 1999, s. 658-663.
- ZACHARİADOU, Elizabeth A. (Editör), *Sol Kol Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia (1380-1699)*, (Çev: Özden Arıkan, Ela Güntekin, Tülin Altınova), İstanbul 1999.

