

XVIII. yy'da Silistre Eyaletinde Haberleşme Ağı: Rumeli Sağ Kol Menzilleri

The Communication Network in Silistre Province in 18th Century Rumeli Right Branch Menzils

*Sema Altunan**

Özet

Osmanlı Devletinde resmi haberleşmenin sağlandığı menziller Rumeli'de üç ana yol üzerinde hizmet vermişlerdir. Bu yollardan biri olan ve "Kırım-Karadeniz Ticaret Yolu" olarak bilinen sağ kol 18. yüzyıl boyunca sık sık savaşlara sahne olmuştur. Bu durum bu kol üzerinde bulunan menzillerin önemini bir kat daha arttırmıştır. Bazı menzil noktalarının kapasiteleri artırılarak askerin iâşe ambarı haline getirilmiştir. Zaman zaman yönetiminde bazı aksaklıkların yaşandığı menzillerin, yapılan yeni düzenlemelerle ayakta tutulmaya çalışıldığı gözlenmektedir. Bu çalışmada XVIII. yy'da Rumeli sağ anayol üzerinde bulunan menziller, Başbakanlık Osmanlı Arşivinde bulunan menzil defterlerinden yararlanılarak incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler Osmanlı; Rumeli; Sağ Kol; Menzil, Silistre.

Abstract

Menzils, which were used for communication in Ottoman State, had served on three main roads in Rumelia. Right Branch which is known as "Kırım-Black Sea Trade Road" was one of these three main roads and too many wars were happened on it during 18th century. This situation increased importance of menzils which were on the right branch. Capacity of some menzils was increased and these menzils were become like feeding granary. Although some menzils in which there were seemed some problems on its management these menzils were provided to become in service with new arrangements. In this study Menzils which were on the Right Branch in XVIIIth century in Rumelia is researched with using Ottoman Archival Sources.

Keywords: Ottoman; Rumelia; Right Branch.

* Yard.Doç.Dr., Anadolu Üniversitesi, Eskişehir, saltunan@anadolu.edu.tr

Giriş

Osmanlı Devletinde resmi haberleşmenin sağlanmasında menzillerin önemi büyüktür. XVI. yy sonlarına doğru gelişen menziller¹, haberleşmenin yanı sıra sefer sırasında askerlerin sevk edildiği ve ekonomik faaliyetlerin yaşandığı merkezler olarak da önemli görevler üstlenmişlerdir. Menzillerin kurulmasından önce ise resmi haberleşme, devlet adına görev yapan ulaklarla sağlanmıştır.²

Rumeli’de menziller üç ana yol üzerinde kurulmuştur. Siyasi birliğin sağlanmasından hemen sonra Rumeli’de yayılma politikası izleyen Osmanlılar, burada mevcut olan yolları kullanarak üç ana yönde ilerlediler. Romalıların yaptırdığı ve Bizanslıların da kullandığı bu yollar, Sol Kol (Via Egnatia), Orta Kol (Via Militaris) ve Sağ Kol (Kırım-Karadeniz Ticaret Yolu) olmak üzere üçe ayrılıyordu. Osmanlı Devleti merkez ile eyaletler arasındaki bağlantıyı bu üç ana yol ağı ile sağlıyordu.

İşte bu yollar üzerinde bulunan ve bir geri hizmet kurumu olarak görev yapan menziller, haberleşmenin ve yolların güvenliğinin sağlandığı, ekonomik ve askeri faaliyetlerin yaşandığı konaklama merkezleriydi. Özellikle Sağ Kol’un ticari önemi olan bir yol olması ve XVIII. yy sonlarından itibaren özellikle de XVIII. yy boyunca sık sık savaşlara sahne olması bu yol üzerinde bulunan menzilleri ayrıcalıklı kılmaktadır. Sefer sırasında ordunun geçeceği yol üzerinde bulunan menziller askerin iaişe ihtiyacını karşılamak için önceden takviye ediliyordu. Bu yönüyle iaişe anbarı görevini üstlenen menziller, aynı zamanda çevre halkın mallarını getirip sattıkları ve ekonomik hareketliliğin yaşandığı merkezler olarak gelişme göstermiş, bazı menzil noktaları kasabaya dönüşmüştür³.

Rumeli’de Sağ Kol üzerinde bulunan menziller gerek yolun ticari öneminden dolayı ekonomik açıdan⁴ gerekse XVIII. yy’da Osmanlı-Rus Savaşlarına sahne olmasıyla askeri açıdan önemli işlevler üstlenmiştir. Ayrıca resmi haberleşmenin sağlanması açısından da posta istasyonları olarak görev

¹ Haberleşmeyi sağlamaları amacıyla büyük bir hareket özgürlüğü tanınan ulakların, zamanla bu ayrıcalıklarını kötüye kullanarak halka eziyet etmeleri üzerine Kanuni Süleyman döneminde Sadrazam Lütü Paşa tarafından yeni bir düzenleme yapılarak belirli noktalarda menziller kurulmuştur (Lütü Paşa, *Tevarih-i Âli Osman*, İstanbul, 1341, s.373; Lütü Paşa, *Asaf-nâme*, İstanbul, 1326, s.11 vd.).

² Ulak sistemiyle ilgili olarak bkz. Colin J.Heywood, “The Ottoman Menzilhane and Ulak System in Rumeli in the Eighteenth Century”, *I.Uluslararası Türkiye’nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi Kongresi Tebliğleri*, Yay. Haz. O.Okuyar-H.İnalçık, Ankara, 1980, s.179–186.

³ Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme*, Ankara, 2002, s.4.

⁴ Sağ Kol ve civarındaki üretim (buğday, et, tuz), karadan ve Karadenizdeki limanlar aracılığıyla denizden başkente iletiliyordu (Bkz. Lütü Güçer, “XVIII. Yüzyıl Ortalarında, İstanbul’un İaişesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi”, *İ.F.M.* 1–4, (İstanbul, 1950), s.397–416).

yapmışlardır.

Kırım Yolu da denilen bu yol Trakya'dan başlıyor, Kırkkilise'den kuzeye doğru çıkıyor ve Edirne'den gelen yolla birleşip Istrancaların ve Balkan Dağlarının doğal geçitlerinden geçerek Karadeniz'e paralel olarak Tuna Nehrine kadar ulaşıyordu. Ayrıca bazı yerlerde büyük merkezlere ulaşacak şekilde ikiye ayrılarak devam ediyordu. Kırkkilise ve Edirne'den gelen yol Edirne'nin kuzeyinde birleşip Yanbolu, Karinabad ve Prevadiye ulaşıyor, oradan tekrar ikiye ayrılarak biri Tırnova ve Niğboluya diğeri Dobrucaya doğru devam ediyordu. Dobrucadan Babadağa gelen yol Tunayı geçtikten sonra yine ikiye ayrılıyor ve biri Karadeniz sahilini takip ederek Kırım'a ulaşıyor; diğeri ise Yaş üzerinden Kuzey Denizine kadar gidiyordu ⁵.

İstanbul'dan Silistre'ye giden Sağ Kol üzerinde XVI. yy'da Vize, Kırkkilise, Silistre Sancakları ile Tuna sahilleri bulunuyordu. Bu yolun en önemli ve en büyük sancağı Silistre idi ⁶. Daha sonra Lehistan Seferleri için Akkerman'ın daha uygun bir sancak merkezi olduğuna karar verilerek Silistre ve Akkerman livaları olarak ikiye ayrıldı. Bu ayırımdan sonra Silistre Sancağına bağlı 11 kaza bulunuyordu. Daha sonra Yanbolu kazası da Silistre Sancağı'na bağlandı. I. Süleyman döneminde (1520–1566) Silistre Sancağına, Akkerman, Kale-i Kili, Ahyolu, Silistre, Pravadi, Varna, Hırsova, Karinabad, Misivri, Aydos, Rus Kasrı ve Yanbolu kazaları bağlı bulunuyordu ⁷

Yine Sağ Kol üzerinde bulunan Vize Sancağı'na ise Vize, Hayrabolu, Birgoz (Lüleburgaz), Baba-Eski, Çorlu, Kırkkilise, Ereğli, Silivri, Terkos, İnceğüz kazaları bağlı bulunuyordu. Niğbolu sancağı ise bu yol üzerinde orta ve kuzeybatı Bulgaristanı içine alıyordu. Bu sancağa Yerköyü, Ivraça, Niğbolu, Lofça, Tırnova, Şumnu, Zıştovi kazaları bağlı bulunuyordu ⁸.

XVII. yy.'da idari yapıda bazı değişiklikler yapıldı. Sancak ve eyalet yönetimi yeniden düzenlendi. Bu yüzyılda Rumeli Beylerbeyliğine bağlı 24 liva bulunuyordu⁹. XVII. yy. ortalarında Azak Denizinden Karadenize çıkarak Rumeli Sahillerine akınlar yapan Rus kazaklarına karşı önlem olarak bu bölgedeki 8 sancaktan Özü Eyaleti oluşturuldu ve Silistre Eyalet merkezi oldu

⁵ Halime Doğru, *XIII. ve XIX. Yüzyıllar Arasında Rumeli'de Sağ Kolun Siyasi, Sosyal, Ekonomik Görüntüsü ve Kozluca Kazası*, Eskişehir, 2000, s.32 vd.

⁶ XVI. yy.'da Silistre Sancağında zengin tımarlar ile kalabalık bir askeri sınıf dikkati çeker. Bölgenin gerek stratejik önemi gerekse toprağının verimli olması, tımar gelirlerini arttırmıştır. Ayrıca sancağın Tuna Nehrine ve Karadenize kıyısı olan, ticari avantaja sahip kazalarında gelir daha da artıyordu (Silistre Sancağının geliri için bkz. Ahmet Cebeci, "Silistre Sancağı Vakıfları", *V.D.*, XX(Ankara, 1988), s.456 vd.

⁷ Tayyip Gökbilgin, "Kanuni Sultan Süleyman Devri Başlarında Rumeli Eyaleti, Livaları, Şehir ve Kasabaları", *Bell.* XX/78 (Ankara, 1956), s.254 vd.

⁸ Gökbilgin; s.255.

⁹ Aynı Ali, "Osmanlı Eyalet Teşkilatı Hakkında Risale", *Kavanin-i Al-i Osman der Hulâsa-i Mezâmin-i Defter-i Divan*, İstanbul, 1280.

¹⁰. Evliya Çelebi, Seyahatnamesinde, Karadenizin baştanbaşa batı kıyılarını içine alan Silistre Eyaletinin ticari potansiyele sahip olduğunu ve eyalet merkezi olan Silistre şehrinin de önemli bir ticaret merkezi olduğunu belirtmektedir.

Görüldüğü gibi Silistre Eyaleti, Vize ve Kırkkilise sancaklarından başlayarak Kırım Yarımadasına kadar bütün Batı Karadeniz Sahilini yani Trakya'nın bir kısmını, doğu Bulgaristanı, Dobruca, Deliorman'ı ve Basarabyayı içine alıyordu.

İlk resmi nüfus sayımının yapıldığı 1831 yılındaki idari taksimatta Silistre, yine eyalet merkezi konumundadır¹¹. Bu sayıma göre; Silistre, Niğbolu, Vidin, Çirmen, Vize, Kırkkilise sancaklarının bağlı bulunduğu Silistre Eyaleti oldukça geniş bir coğrafi alanı kapsıyordu ¹².

Tanzimattan sonra Silistre, kuzeydoğu Bulgaristan ve Dobrucayı içine alan bir vilayet haline gelmiştir. 1863 yılında da Silistre, Niğbolu ve Niş vilayetleri birleştirilerek merkez Rusçuk olmak üzere Tuna vilayeti kurulunca, Silistre bu vilayetin bir kazası olmuştur.

Görüldüğü gibi Silistre Eyaleti Rumelinin önemli kollarından biri olan Sağ kol ve bu kola bağlı yan yolları içine alıyordu.

Sağ kol üzerinde bulunan menziller, özellikle XVIII. yy.'da Rusların Karadenizde ilerlemesiyle faaliyetlerini arttırdılar. Ayrıca Özü'nün ilerisinde bir menzil dizisi kurularak Kırım ve Azak kaleleriyle bağlantı sağlandı. Böylece Azak Kalesi sağ kolun en son menzili olarak görev yaptı. Bu kol aynı zamanda Dinyestr çizgisinde Kırım Yoluyla birleşerek Bender ve Hotin de önemli stratejik hizmetlerde bulundu¹³. Ayrıca Hacıoğlu Pazarından Silistreye uzanan sağ kolun en önemli yan kolu, Tunanın güney kıyıları boyunca Rusçuk'a, Niğbolu ve Vidin'e kadar görev yaptı ¹⁴.

XVII. yy. sonları ve XVIII. yy.'da Rumelide sağ kol üzerinde bulunan menzillerin kullanımıyla ilgili istatistiksel veriler o dönemde tutulmuş Menzil Defterlerinde mevcuttur. Bu defterlerde, stratejik ve ticari önemi büyük sağ kol üzerinde bulunan menziller, bunların birbirlerine olan uzaklığı, menzillerdeki

¹⁰ Silistre (Özü) Eyaletine; Silistre, Niğbolu, Kırkkilise, Vize, Bender, Akkirman, Özi, Kılburun sancakları bağlanmıştı. Evliya Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, 3.Kitap, Hazırlayanlar: Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı, İstanbul, 1999, YKY, s.189.

¹¹ Fazıla Akbal, "1831 Tarihinde Osmanlı İmparatorluğunda İdari Taksimat ve Nüfus", *Bell.*, 15/60, s.621.

¹² XVII. yy.'da Özü Eyaleti içinde bulunan sancaklar, 1831 yılı sayımında Silistre Eyaleti içinde yer almaktadır (Karşılaştırma için bkz. İ.Metin Kunt, *Sancaktan Eyalete. 1550-1650 Arasında Osmanlı Ümerası ve İl İdaresi*, İstanbul, 1978, s.186; Akbal, s.621.)

¹³ C.J.Heywood, "Some Turkish Archival Sources for the History of the Menzilhane Network in Rumeli During the Eighteenth Century (Notes and Documents on the Ottoman Ulak, I), *Boğaziçi Üniversitesi Dergisi*, Vols. 4-5, 1976-1977, s.41.

¹⁴ Heywood, s.41.

beygir sayısı, menzillerin ve menzil beygirlerinin yıllık masraflarıyla ilgili bilgiler yer almaktadır. Bu veriler ışığında sağ kol üzerinde bulunan menziller şöyle tespit edilmektedir¹⁵.

Eymir ve Vize Menzilleri

Bunlar muayyen menziller değildi. Gerektiği durumlarda menzil hizmeti görürler ve ihtiyaç ölçüsünde menzil beygiri beslerlerdi.

Kırk-Kilise Menzili

Rumelinin sağ kol üzerindeki önemli menzillerinden biridir. Menzil defterlerinde bu yöndeki konak noktaları genellikle Kırk-Kilise Menzili ile başlatılmıştır. XVII. yy. sonları ve XVIII. yy'da 4 adet menzil beygiri besleyen menzilin yıllık gideri 56.328 akça olarak kayıtlıdır. Yılda 354 gün hizmet verdiği belirlenen Kırk-Kilise Menzilinün günlük giderleri arasında 15 akça arpa, 3 akça saman ve 15 akça da diğer masraflar olmak üzere toplam 33 akça kayıtlıdır. Ayrıca menzil beygirlerinin her birinin yıllık gideri 20 esedî guruşdan hesaplandığında 4 adet menzil beygirinin yıllık gideri 80 esedî guruşa ulaşmaktadır. Bu dönemde 1 esedî guruş 120 akça olduğundan Kırk-Kilise menzilinün yıllık menzil beygiri masrafı 9.600 akçadır. Ayrıca 2 adet menzil beygirinin de 1691 yılı Nisanından itibaren “*zad ü zevâdları*” ile birlikte Papaslı menziline imdad olarak hizmet verdikleri görülmektedir.

Menzilin yıllık gideri ise sürücü, odacı, eşici, seyis vb. görevlilerle¹⁶ ve nal, mih vb. giderlere ayrılan parayla birlikte 46.728 akçadır.

Kırk-Kilise Menzilinün giderlerini, menzilkeş¹⁷ tayin edilen Nefs-i Kırk-Kilise'nin mahallelerinde kayıtlı bulunan 50 hane karşılamaktadır¹⁸. Bu

¹⁵ MAD.3164,s.2-34;K.K.2742, s.50-54; MAD.4034, s.37-43; MAD.3169,s.95-122; MAD.8470, s.33-96

¹⁶ Menzillerde hizmet veren çok sayıda görevli bulunuyordu. Menzilin iç hizmetlilerinden sayılan ahur kethüdası, seyis, odacı ve aşçılar yaptıkları hizmet karşılığında ücret alırlardı. (Menzillerdeki görevlilerle ilgili Bkz. Şekip Eşkin, *Türk Posta Telgraf ve Telefon Tarihi*, Ankara, 1942; Hikmet Tongur, *Türkiye'de Genel Kolluk Teşkil ve Görevlerinin Gelişimi*, Ankara, 1946).

¹⁷ Menzili çeken anlamına da gelen menzilkeş, menzillerin masraflarını karşılamakla ve menzilin çeşitli işlerini yapmakla görevlendirilen, o menzilin yakınında bulunan köy ve kasaba halkına verilen addır. Menzilkeş tayin edilen her hane varlığına göre para veya para karşılığı mal vermekle yükümlüydü. Ayrıca belirli sayıda “*er*” çıkararak menzilin işlerini de görürlerdi. Buna karşılık çeşitli örfi vergilerden ve avarızdan muaf tutulurlardı. Menzilkeşler, menzilin harab olmamasını ve her zaman hizmet vermesini sağlamak, eşkiyaya karşı korumak ve menzilin ihtiyacı olan arpa, saman, ot, odun, yağ, un gibi temel ihtiyaç maddelerini karşılamak ve bunları belirli bir ücret karşılığında satmakla görevliydi (Bkz. Yusuf Halaçoğlu, “Klasik Dönemde Osmanlılarda Haberleşme ve Yol Sistemi”, *Çağın Yakalayan Osmanlı*, Yay. Haz: E.İhsanoğlu-M.Kaçar, IRCICA, İstanbul, 1995, s.18).

¹⁸ 50 avarız hanesinin her birinden 325 akça olmak üzere toplam 16.250 akça ve yine 50

mahalleler ve menzilküş tayin edilen haneler şunlardır:

Nefs-i Kırk-Kilise'nin Menzilküş Haneleri

Avarız ve nüzülleri karşılığında menzilküş tayin edilen (15 Recep 1102/1690) bu 50 haneden başka Yanbolu kazası ve nahiyeleri, Zağ ra-i Cedit kazası ve Yenice-i Kızıl-Ağaç kazalarının her birinden 125'er guruş olmak üzere 500 esedî guruş, menzilin masraflarına

Nefs-i Kırk-Kilise'nin Menzilküş Haneleri

<i>Mahalleler</i>	<i>Menzilküş Haneler</i>
Sultan Bayezid Mahallesi	3,5 hane
Cami-i Atık Mahallesi	2 hane
Cam-i Cedit Mahallesi	9 hane
Kara İbrahim Mahallesi	5 hane
Doğancı Mahallesi	4 hane
Dellak-Zade Mahallesi	3,5 hane
Bayramlı Mahallesi	2,5 hane
Hadice Hatun Mahallesi	5 hane
Kara-Kaş Mahallesi	9 hane
El-Hac Zekeriyya Mahallesi	6,5 hane

Karşılık “ımdadiye”¹⁹ olarak alınmıştır.

Öte yandan Devlet-i Aliyye İstanbul'da olduğu sürece Papashı menzilin kullanılmaması üzerine bu menzilin beygirleri Kırk-Kilise menziline nakledilmiş ve burada hizmet vermişlerdir. Aynı şekilde Paşa Karyesi menziline ²⁰ bulunan

haneden alınan nüzül bedelleri de her hane için 600 akçadan toplam 30.000 akça olmak üzere bu 50 hanenin avarız ve nüzül bedelleri toplam 46.250 akça yani 420,5 esedî guruş tutmaktadır (Bkz. *MAD.3169*, s.95).

¹⁹ Olağanüstü durumlarda özellikle sefer zamanında daha hızlı haberleşmeyi sağlamak ve ordunun geçeceği yol üzerinde bulunan menzillerin daha fazla menzil beygirine ve paraya ihtiyaç duyması üzerine artan giderleri karşılamak amacıyla menzilin çevresindeki köy ve kasabaların halkından “ımdadiye adı verilen bir vergi alınır. Genellikle menzil ımdadiyesi, menzilin yakınındaki köy ve kasaba halkının avarız ve nüzül akçesinden karşılanırdı. (Bkz. Halaçoğlu, “*Klasik Dönemde Osmanlılarda Haberleşme ve Yol Sistemi*”, s.15; Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme*, s.162 vd; Yücel Özkaya, “*XVIII. Yüzyılda Menzıl Sorunu*”, *DTCFD*, XXVIII/3–4, Ankara, 1970, s.345). Nitekim Kırk Kilise Kazası nüzül bedelinden, menzilin masrafı için 1690 yılında 6.078 akçe ayrılmıştır. (Bkz. *MAD.4034*, s.37).

²⁰ Papashı karyesinin etrafı karaçalılık ve yolu zahmetli olduğundan ve menzil beygirlerinin otağı bulunmadığından Paşa karyesine nakledilmiştir. Menzili Hasan ve Hacı Mustafanın yönetiminde bulunan Paşa Karyesi Menzili 17 adet menzil beygiri ile hizmet veriyordu. Menzilin 1.232,5 guruşluk masrafı Hazine-i Amire tarafından

menzil beygirleri de bütün donanımlarıyla birlikte Kırk-Kilise menziline nakledilmiş ve burada hizmet vermişlerdir²¹. Ayrıca “*umur-ı mühimme*” ile gelen ulaklara zorluk çıkarmamaları özellikle belirtilmiştir.

XVIII. yy. başlarında bu yönden İstanbul tarafına gelen ulaklara yolun uzun olması nedeniyle, beygir verilmesi kararlaştırılmıştır. Çünkü Karınabad menzili, Kırkkilise Menziline hizmet ettiği için Baba-dağı ve Kırım yönünden gelen ulaklar Kırk-Kilisede menzil beygirlerine bindikten sonra, Bergos, Pınarhisarı ve Vize’de menzil olmadığından 38 saatte İstanbul’a ulaşabiliyorlardı. Kırk-Kilise ile İstanbul arasında sürekli menzil olmadığından beygirlerin çoğu yolda helak olduğu gibi ulaklarında takatları kalmıyordu. Silivri tarafından 38 saat ve Çatalca tarafından da 32 saatlik mesafenin olduğu ve başka menzilin de bulunmadığı gözönünde tutularak İstanbul tarafına gelen ulaklara beygir verilmesi uygulamasına gidilmiştir.

Fakihler Menzili

Menzil stratejik açıdan oldukça önemli bir mevkide bulunuyordu. Bu menzil Hatun-ili kazasına bağlı Fakihler karyesinde yer alıyordu. Burası aynı zamanda bir derbent mahali idi. Menzilin masraflarını menzilkeş tayin edilen Fakihler Karyesinin halkı karşılıyordu. Bu karyenin hem menzil hem de derbent olması nedeniyle karye halkı aynı zamanda derbentçilik hizmetini de yerine getiriyordu²². Ayrıca Kırk-Kilise menzili gibi Papaslar Menziline²³, 2 adet menzil beygiri vererek bunların da masraflarını üstlenmiştir.

Stratejik bir mevkide yer alan menzil ve derbentin hizmetleri ve giderleri karye halkına büyük bir yük getiriyordu. Nitekim Hatun-ili kazasının işтира, sürsat vb. vergileri²⁴ de Fakihler karyesinden talep etmeleri karye halkını güç

karşılanıyordu. Bununla birlikte Devlet-i Âliyye İstanbul’da olduğu sürece Papaslı ile Paşa Karyesi menzillerinin menzil beygirleri Kırkkilise menziline nakledilmiştir. Bununla ilgili ferman 25 Za 1111 tarihlidir (*MAD.3169*, s.97).

²¹ Bkz. *MAD.3169*, s.97.

²² Avarız karşılığında karye ahalisinden 110 nefer derbentçilik hizmetiyle görevlendirilmiştir (Bkz. *KK.2742*, s.51; *MAD.3169*, s.95.) Ayrıca 1698 yılında menzil masrafları 27,5 hanenin avarız ve nüzül bedellerinden karşılanmıştır. Buna göre 27,5 avarız hanesinin her birinden 325 akça olmak üzere toplam 8.938 akça avarız bedeli; yine her birinden 600 akça olmak üzere 16.500 akça nüzül bedeli alınmıştır. Avarız ve nüzül bedelleri toplamı 25.438 akça yani 231 esedî guruş tutmaktadır (*MAD.3169*, s.95).

²³ Paşa Karyesi Menzili olarak da geçen Papaslı Menziline XVII. yy. sonlarında 17 adet menzil beygiri hizmet veriyordu. Her beygir için 147,5 akça yani 75 esedî guruş ücret kayıtlıdır (*MAD.3169*, s.95).

²⁴ Nüzül, sürsat ve işтира sefer sırasında askerin işası için alınan zahirelerdir. Nüzül ordunun ihtiyacı olan arpa ve unun sağlanmasına yönelik bir çeşit vergidir. Bu zahireler devlet tarafından halktan bedeli karşılığında satın alınır. Sürsat ise ordunun diğer ihtiyaçlarının (un, arpa, ekmek, koyun, yağ, bal, ot, saman, odun vb.) karşılanması için

durumda bırakmış ve yerlerini terk etmelerine neden olmuştur. Menzilin ve derbentin hizmetleri yerine getirilemeyince menzil hizmetlerinin ağır olması gözönünde tutularak, avarız karşılığında menzilkeş olan reayanın sürsat ve işıra gibi vergilerden muaf tutuldukları görülmektedir.

Dört adet menzil beygiri besleyen Fakihler menziline bir yıllık toplam gideri 56.328 akçadır. Bu beygirlerin iki adeti Papaslar Menziline hizmet veriyordu.

XVIII. yy.'da (1725–1726) menzilin giderleri için Fakihler Karyesi halkının avarız ve nüzül bedellerinden 290 guruş ayrılmıştır.

Karin-Abad Menzili

Fakihler menzili ile arasında 12 saatlik bir uzaklık bulunan Karin-Abad menzili, gerektiğinde kullanılmıştır. Fakihler Menzili ile Aydos menzili arasındaki mesafede 12 saat olduğundan genellikle Fakihler menziline sonra Aydos Menzili kullanılmıştır. Ayrıca “*Devlet-i Aliyye*” Edirne’deyken kendi menziline hizmet veren Karinabad menzili; “*Devlet-i Aliyye*” İstanbul’da olduğunda ise bütün donanımı ve menzil beygirleriyle birlikte Fakihler menziline nakledilerek burada hizmet vermiştir²⁵.

Dört adet menzil beygiri bulunan Karin-Abad menziline yıllık gideri 56,328 akçadır. 1105–1106 Ruz-ı Hızır / 1693–1694 Nisan’da menzilin masraflarına karşılık, menzil imdadından ve Karin-Abad kazası nüzül bedelinden 30.000 akça havale olunmuştur.

Hacı Mustafa adlı şahsın yönetiminde (menzilci) bulunan Karinabad menziline 1110–1111/1698–1699 tarihinde 17 adet beygiri bulunmaktadır. Menzilin yıllık masrafı 2.507,5 esedî guruş, beygirlerin masrafı ise 1.232,5 esedî guruş olarak kayıtlıdır. Bu miktar Hazine-i Amire tarafından karşılanmıştır.

Aydos Menzili

Sağ kol üzerindeki önemli menzillerden biridir. Silistre livasına bağlı bulunan Aydos, ticari potansiyele sahip bir kaza merkezidir.

alınan vergiydi. Daha ordu sefere çıkmadan önce askerin iâşesi için her kazanın göndermesi gereken sürsat çeşidi belirlenir ve toplanırdı. Kendilerinden sürsat olarak istenen zahireyi o bölgede oturan halk vermeye yükümlüydü. Nüzül ve sürsatın yeterli olmadığı durumlarda işıra alınırdı. Arapçada satın almak anlamına gelen işıra devlet aracılığıyla parası hazineden ya da taşra hazinelerinden ödenmek şartıyla alınan erzaklardır. Devlet, ürünün bedelini ya piyasa şartlarına uyararak her bölgeden ayrı fiyatlarla satın alır ya da fiyatı bizzat kendisi belirleyerek her yerden aynı fiyata satın alırdı (M.Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarihi Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, İstanbul, 1971, C.II., s.104, C.III. s. 300; Lütfi Güçer, *XVI. ve XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İstanbul, 1964, s.95 vd., 115 vd).

²⁵ Karinabad menziline Fakihler menziline nakledilmesiyle ilgili 12 Ca 1099 tarihli emir için bkz. *MAD.3164*, s.6.

Aydos Menziline 4 adet menzil beygiri hizmet veriyordu. Ancak sefer sırasında menzil beygirlerinin sayısı artıyordu. Menzilin yıllık masrafı 56.328 akça idi. Bu masraf, Aydos kazasındaki 88 avarız hanesinden alınan 33.000 akça ile Aydos kazasının nüzül bedelinden alınan 23.328 akçadan karşılanıyordu.

Öte yandan ordunun sefer halinde olması ve bu yönde ulak trafiğinin artması nedeniyle 11 Za 1104/1692 yılında Kazgan ve Ala-kilise kasabaları menzil haline getirilerek gerekli menzil beygirlerinin civar kaza ve menzillerden karşılanması yoluna gidilmiştir. Aydos menziline 4 adet menzil beygirinin olması, ancak ulak trafiğinin yoğun olmaması; ulakların daha çok Rusçuk tarafına gitmeleri ve yoğun gidiş-gelişler olması nedeniyle Aydos menziline 2 adet beygiri; Ala-Kilise menziline nakledilmiştir. Ayrıca Kazgan ve Ala-Kilise menzilleri için duyulan ihtiyaç üzerine Ala-Kilise kasabasından 3 adet beygir, Şumnu kasabasından 3 adet beygir, Yeni-bazar kasabasından 2 adet beygir daha alınarak, Aydos menziline alınan 2 adet beygirle birlikte toplam 10 menzil beygiri toplanmıştır. Bunların 5'i Kazgan, 5'i de Ala-Kilise kasabalarına gönderilerek hizmet vermişlerdir.

Görüldüğü üzere gerek duyulan hallerde bir menzilden diğerine menzil beygiri bütün donanım ve masrafları karşılanarak veriliyordu. Seferler nedeniyle gerek duyulan yerlerde yeni menziller açılabilirdi. Menzillerde hizmet veren menzil beygirlerinin sayısı menzilden menzile değişiyordu. Bunda, menzilin önemi, stratejik konumu, ulak trafiğinin yoğun olup olmaması göz önünde bulunduruluyordu.

Ayrıca özellikle sefer sırasında ordunun geçeceği yol üzerinde bulunan menzillerin beygir sayıları arttırılıyordu. Dolayısıyla menzilin masraflarında artış oluyordu. Artan masrafları karşılamak üzere çevre menzillerden yardım olarak imdadiye alınıyordu.

1697 yılında Aydos Menziline, beygir adedi arttırılmıştır. Bu tarihte Abdülbaki adlı menzildarın²⁶ yönetiminde bulunan Aydos Menziline 17 adet menzil beygiri hizmet veriyordu. Menzilin yıllık masrafı 2.017,5 esedî gurusur ve bunun 2.000 gurusu Aydos avarız bedelinden karşılanmıştır. Avarızlardan ayrı olarak menzil masafı için her yıl alınan 684 gurus ise 17 L. 1108/1696 tarihinde kaldırılmıştır²⁷.

1697 yılında menzil sisteminde yeni bir düzenlemeye gidilmiştir. Buna göre menzil beygiri yol/saat ücreti ile kiralanmaya başlanmıştır. Bu yeni düzenlemeyle ulakların aldıkları her beygir için saat başına 10 akça ücret ödemeleri kararlaştırılmıştır²⁸.

²⁶ 1109–1110/1697-1698'de ise Sadrı-ali kethüdası, çukadar Ahmed'e ulufesi karşılığında Aydos menzildarlığı verilmiştir. 1110–1111/1699'da yine Ahmet menzildardır. (Bkz. *MAD. 3169*, s. 101), Aydos kazasının 93 avarız hanesinden alınan 30.225 akça yani 274,5 esedî gurusur menzildarlığı ayrılmıştır (*MAD. 3169*, s.101).

²⁷ 27 L 1108 tarihli emir için bkz. *MAD. 3169*, s.100.

²⁸ "Memalik-i Rum-ili ve Anadolu'da vaki olan menzillerine yüz sekiz ruz-ı Kasımında

1721 yılında Aydos Menziline 15 adet menzil beygiri hizmet veriyordu. Bu tarihte 2.212,5 guruş olan menzilin yıllık giderinin 1.125 guruşluk kısmı ulak ücretlerinden, kalanı da Aydos ve Rus Kasrı kazalarının nüzül bedellerinden karşılanmıştır.

Pravadi Menzili

Sağ kolun önemli menzillerinden biri de kavşak noktasında yer alan Pravadi Menzildir. Evliya Çelebi Seyahatnamesinde Pravadinin büyük bir ticaret merkezi olduğunu ve halkının da ticaretle uğraştığını yazmıştır. Ayrıca her hafta pazarının kurulduğunu ve çok sayıda insanın burada toplandığını ve büyük alış-verişlerin yapıldığını belirtmiştir. Ayrıca Pravadi ile Aydos arasında Kamçı Irmağı boyunda yer alan Yeniköyde de her hafta Pazar kurulduğunu yazmıştır²⁹. Bu özelliği ile Pravadi ticari hareketliliğin yaşandığı bir merkez görünümündedir.

Pravadi menzili sağ kol üzerinde Edirne'den Paşa ve Karınabad veya Aydos'dan sonra üçüncü menzildir. Aynı zamanda Karadeniz'de Varna'ya, Rusçuk ve Vidin için Yenipazar'a, Tuna'dan Silistre'ye kadar düzenli ulaşımı olan yolların birleştiği yerdi³⁰.

Pravadi kuzeyden gelen yolların birleştiği önemli bir kavşak noktası olması dolayısıyla büyük bir gelişme göstermiştir. Pravadinin doğusunda Karadeniz'e kadar uzanan ve Dobruca'yı da içine alan bölge stratejik açıdan büyük önem taşıyordu. Özellikle kuzeye yapılacak seferler sırasında ordunun iâşe ihtiyacı buradan sağlanıyordu.

Pravadi menzili 4 adet menzil beygiri ile hizmet verirken, beygir sayısı 1697'den itibaren 12'ye çıkarılmıştır. Bu 12 menzil beygirinin bedeli ve diğer masrafları yılda 1.770 guruş olarak kayıtlıdır. Menzile gelen ulaklardan yılda 900 guruş ücret hâsıl olup, menzilin masrafları için kullanılmıştır. Masrafların kalan kısmı için Pravadi kasabası halkının avarız ve nüzüllerinden yılda 870 guruş tayin edilmiş ve menzilci Seyyid Mustafa'ya ödenmiştir. 1727 yılında beygir sayısı 8'e indirilmişse de menzilin yıllık gideri yine 1.770 guruş olarak kayıtlıdır. Bunun 900 guruşluk kısmı ulak ücretinden ve 870 guruşu da Pravadi kasabasındaki halkın avarız ve nüzül bedellerinden karşılanmaya devam

saat başına onar sağ akça ücret tayin olunup ve ulakla bila-ücret menzil bargiri virilüb ve her menzilin eşildüğüne göre menzil bargirleri vaaz olunup umumen menzile nizam verilmek ferman olunmağın... bargirlerin iktiza iden ziyade ve noksanın kendü görmek üzere ve menzile süvar olan ulakların sürücüleriyle maan her bir bargir için ferman mucibince saat başına onar sağ akça ücreti menzilci ahz ü kabz eylemek üzere ve ulakdan hâsıl olan ücret akçası menzilcinin der-uhde ve iltizamından ihrac olunduktan sonra her bargirin tekmilinde lazım gelen yetmiş iki buçuk guruş taraf-ı miriden bi'temam tayin ve havale olunup minval-i meşruh üzere yüz sekiz ruz-ı Hızırında nizam virilüp ve hüsn-i rızasıyla der-uhde ve kabul idüb taraf-ı miriye hüccet-i şer'iyye viren menzilcilere der-uhde olmuş idi" (MAD. 3169, s.2 vd).

²⁹ Evliya Çelebi *Seyahatnamesi*, 3.Kitap, İstanbul, 1999, s.177.

³⁰ Heywood, s.45.

edilmiştir.

Hacı-oğlu Bazarı Menzili

Hacı-oğlu Bazarı Menzili sürekli bir menzil olmamakla birlikte XVII. yy. sonları ve XVIII. yy.'da artan seferler sırasında sağ kol üzerinden geçen ordunun konakladığı menzil noktalarından biri olmuştur. Hacı-oğlu Bazarı sağ kol üzerinde Silistre'den sonra Rumeli'nin en önemli ve stratejik merkezlerinden biriydi. Sefer sırasında ulak trafiğinin artması üzerine 1097/1685'den itibaren menzil tayin olunan Hacı-oğlu Bazarı Menziline, kazanın 163 hanesi menzilkeş tayin olmuştur.

1697 yılından itibaren menzillerde yapılan düzenleme sonrasında Hacı-oğlu Bazarı menziline, menzil beygiri sayısı 12'ye çıkarılmıştır. Menzilin yıllık beygir masrafı ise her bir beygir 147,5 esedi gürüşten hesaplanarak 1.770 esedi gürüş olarak kaydedilmiştir.

Öte yandan 1699 yılında hala ulakların menzile ücretsiz gelmelerinin Hacıoğlu Kadısı tarafından arz edilmesi üzerine, “*ferman olmadıkça paşalar tarafından buyruldu ile kimesneye ücretsiz kat'an bargir verilmeme*”si emredilmiştir³¹.

Hezargrad Menzili

Bu menzil sağ ana yol üzerinde olmayıp Karin Abad'dan ayrılan Şumnu-Ruşuk yönüne giden yan yol üzerindedir.

25 Za 1104/1692 tarihinde Hezargrad Kazası kadısı Mevlana Mehmed'in arzı ile duyulan ihtiyaç üzerine menzil tayin olunmuştur. Hezargrad kazasına yakın menzil olmaması ve seferlerin bu yöne yapılması üzerine Hezargrad kazası halkı aralarından 20 adet beygir toplayarak Kadri isimindeki şahsı da menzilci tayin etmişlerdir. Menzil masrafları için de bu yıl için Hezargrad ve civarındaki gayrimüslimlerden alınan Cizye'den 600 esedi gürüş havale edilmiştir³².

Divane Ali Menzili

Hacıoğlu Pazarı ile Kara-su kasabası arasında bulunan menzilde XVII. yy.'da 4 adet menzil beygiri hizmet veriyordu. Menzilin yıllık gideri 44.000 akça olarak kayıtlıdır. Menzilin 8 akça arpa, 2 akça saman ve 5 akça diğer giderlerle birlikte günlük masrafı 100 akçayı buluyordu. Yılda 354 gün hizmet veren menzilde menzil masrafı 35.400 akça idi. Beygir gideri ise her beygir için 20 esedi gürüşten 80 esedi gürüş yani 9.600 akça idi.

Menzilin masrafının 44.000 akçası Hacıoğlu Pazarı Kazası nüzül bedelinden karşılanmıştır.

1102/1690 yılında Hacı-oğlu Pazarı Menziline 4 adet menzil beygiri alıkonulup bunun dışındakiler kaldırılmıştır. Ancak bu beygirlerin yeterli

³¹ MAD.3169, s.104.

³² MAD.4034, S.39.

olmaması üzerine karye halkı dağılmaya başlamıştır. Ayrıca sağ kol yönünde düzenlenen seferler üzerine önceden menzil beygiri veren Silistre, Mangalya ve Balçık kazalarından yine beygir talep edilmiştir. Ancak daha önce her biri 10 adet menzil beygiri imdad olarak verirken bu defa o miktar beygirleri bulunmadığından sayı yarıya indirilmiştir (1104/1692).

1697 yılından itibaren, yapılan düzenlemeyle Divane Ali Menzilin de beygir sayısı arttırılmıştır. Bu tarihten itibaren 10 adet menzil beygiri ile hizmet veren menzilin beygir masrafı, her biri 147,5 guruştan 1.475 guruştur. Menzilin masrafları için imdadiye olarak Silistre kazasından 117 esedi guruş, Balçık kazasından 110 esedi guruş ve Mangalya kazasından 100 esedi guruş tayin edilmiştir. Bu tarihte menzilin yönetimi Himmet adındaki menzilcinin elindedir³³.

Karasu/Tekfur Köyü Menzili

Karasu Menziline 1102/1690 yılında 4 adet menzil beygiri hizmet veriyordu. Menzilin yıllık gideri olan 44.000 akçanın 1.074 akçası Nefs-i Karasu'nun avarızından, 63.750 akçası da Karasu kazasının köylerinde kayıtlı 170 avarız hanesinden karşılanıyordu. Menzilin toplam geliri 64.824 akçaya ulaştığından menzil masrafları çıktıktan sonra menzilin 20.824 akçalık fazlası bulunuyordu.

1697 yılından itibaren beygir sayısı 12'ye çıkarılmıştır. Menzil beygirlerinin yıllık masrafı her biri için 147,5 guruştan 1.770 esedi guruş idi. Beygir ücreti ise 75 guruştan 900 esedi guruş idi. Menzilin masrafları Karasu kazasında bulunan 107 avarız hanesinden alınan 446 esedi guruş ve Hazine-i Amire'den alınan 424 esedi guruştan karşılanmıştır. Menzil Seyid Ali adlı menzilcinin yönetimindedir.

1111/1699 yılında gönderilen emirle, devlet tarafından “*ücretleri in'am olduğuna tasrihen*” verilen ferman olmadıkça, paşalar tarafından verilen buyrultu ile kimseye kesinlikle ücretsiz beygir verilmemesi istenmiştir³⁴. 1721 yılında ise menzilde 9 adet menzil beygiri hizmet vermektedir. Bu tarihte menzilin masrafı ise 1.327,5 guruş olarak kayıtlıdır.

Baba-dağı Menzili

Bu menzilin yıllık giderlerinin toplamı 1690 yılında 33.750 akça olarak kayıtlıdır. 3 adet menzil beygirinin hizmet verdiği Baba-dağı menzilin günlük masrafları arasında 8 akça arpa, 3 akça saman ve 15 akça diğer giderler yer almaktadır. Günlük giderlerin toplamı 75 akçadır. Muayyen menzillerin genellikle 354 gün hizmet verdikleri gözönünde tutulursa sadece menzilin yıllık gideri 26.550 akça olarak hesaplanır. Beygirlerin giderleri bunun dışındadır. 4 adet menzil beygirinin her birinin masrafı 20 esedi guruştan hesaplandığında

³³ Menzilci Himmet'in geçen yıl ortağı olan İvaz'ın divane ve mecnun olduğu belirtilerek menzil işlerine karışmaması için ferman verilmiştir (*MAD.3169*, S.106).

³⁴ 5 Sefer 1111 tarihli emir için bkz. *MAD.3169*, s.109.

menzil beygirlerinin toplam yıllık gideri 60 esedi guruş yani 7.200 akça olarak bulunur. Menzilin masrafları ile menzil beygirlerinin masrafları toplandığında Babadağı Menzilin yıllık toplam gideri 33.750 akçaya ulaşır. Bu gider de Babadağı kazasının nüzül bedelinden karşılanmıştır.

1697 yılında menzil beygiri adedi 4'den 12'ye çıkarılmıştır. Beygirlerin yıllık masrafı her biri 147,5 guruştan 1.770 guruş; yıllık beygir ücreti ise her biri 75 guruştan 900 guruştur. Menzil beygirlerinin masrafının bir kısmı, beygir ücretlerinden karşılanmıştır. Menzilin masrafları için Babadağı kasabası halkından avarız ve nüzül bedeli karşılığı 224 guruş alınmıştır. Bu tarihte menzil Ali isimindeki bir menzilcinin yönetimindedir ve menzilciye 100 guruş zam yapılmıştır³⁵.

1722 yılında menzilin beygir sayısı 8'e, 1727 yılında ise 7'ye indirilmiştir. Bu tarihlerde 1.180 guruş olan menzil masrafının 600 guruşu ulak ücretinden kalanı ise Hazine-i Amire'den karşılanmıştır.

İsakcı Menzili

1692 yılında 4 adet menzil beygiriyle hizmet veren İsakcı Menzilin yıllık gideri 44.000 akça olarak kayıtlıdır. Menzilin giderleri İsakcı kazasının avarız ve nüzül bedellerinden karşılanmıştır.

Tolci Menzili

1692 yılında 3 adet menzil beygirine sahip bulunan menzilin yıllık masrafı 33.750 akçadır. Bu masrafın 12.513 akçalık kısmı, Tolci kazasının 38,5 avarız hanesinden, kalan 21.237 akçası ise Silistre livası nüzül bedelinden karşılanmıştır.

1697 yılında Mustafa adında bir menzilcinin yönetiminde bulunan menzilin beygir sayısı, aynı yıl yapılan düzenlemeyle 3'ten 5'e çıkarılmıştır. Menzilin beygir masrafı her bir beygir için 147,5 esedi guruştan yıllık 737,5 esedi guruş tutmaktadır. Beygirler için alınan ücret ise her biri için 75 guruştan 375 guruştur. Ayrıca Tolci kazasındaki 38,5 avarız hanesinden 14.529 akça 132 guruş, Hazine-i Amire'den ise 230,5 guruş ayrılmıştır.

1721 yılında menzilin beygir sayısı 8'e çıkarılmıştır. Bu tarihte menzilin yıllık toplam gideri 1.180 guruş olarak kayıtlıdır. 1.180 guruşluk giderin 600 guruşu ulak ücretinden, 136'ı guruşu Tolci kazası avarızından, 226 guruşu ise aynı kazanın halkından alınan nüzül bedelinden, geriye kalan kısım ise Hazine-i Amireden karşılanmıştır.

Maçin Menzili

³⁵ Vezir Yusuf Paşa'nın 12 menzil beygirinin bu menzile yeterli olmadığını ve birkaç beygir daha imdad olunmasını arz etmesi üzerine, 100 guruş zam yapılarak menzilcinin yeterli sayıda menzil beygiri ile menzili sürmesi istenmiştir (3 Za 1109). Bkz. *MAD.3169*, s. 110.

Bu menzil sağ ana yol üzerinde olmayıp, Babadağından ayrılan yan yol üzerindedir.

1690 yılında 3 adet menzil beygirine sahip olan menzilin yıllık masrafı 33.750 akçadır. Menzilin masrafı Maçın kazasının hanelerinden alınan avarız ve nüzül bedelinden karşılanmıştır.

Maçın kazası yakınlarında başka menziller de bulunuyordu. Bunlardan biri Maçine bağlı Hasanlar karyesi menzili, diğeri de Lofça kasabası menzildir. Bunların eskiden beri ulaklara beygir sağladıkları anlaşılmaktadır. Daha düşük kapasite ile hizmet veren bu menzillerin menzil beygiri sayısı kaydedilmemiştir.

İsmail Geçidi Menzili

1690 yılında 3 adet menzil beygiri ile hizmet veren menzilin bu tarihte yıllık masrafı 31.626 akçadır. Menzilin bu gideri Kili mukataası malından karşılanmıştır. Menzillerin giderleri genellikle civar köy, kasaba ve kazaların avarız ve nüzül bedellerinden karşılanmıştır. Bununla birlikte İsmail Geçidi menzili örneğinde olduğu gibi bir yerin mukataa mallarının gelirinin menzile bağlanmasıyla ³⁶ da menzil giderlerinin karşılandığı görülmektedir.

1697'de menzillerde yapılan düzenlemeyle İsmail Geçidi menziline de menzil beygiri sayısı 3'ten 5'e çıkarılmıştır. Bu tarihte menzilin yıllık masrafı 737,5 esedi gurusu olarak kayıtlıdır. Menzil beygirlerinden sağlanan ücret hâsılatı ise 375 esedi gurusudur. Geriye kalan 362,5 gurusluk kısım ise İsmail Geçidi kazası sürsat bedeli malından karşılanmıştır.

1697'den 1698 ruz-ı Hızırına kadar İsmail Geçidi menziline menzilci tayin edilen, Mustafa için verilen emirde, menzili sürmesi, “şu kadar beygirim helak oldu diye iddia etmemesi”, menzil beygirlerinin gereken “ziyade ve noksanını görme”si ve menzile gelen ulakların sürücüleriyle birlikte her bir beygir için saat başına 10'ar sağ akça ücreti, kendisinin alarak ulaklara zorluk çektirmemesi özellikle belirtilmiştir (23 L.1109)³⁷.

Öte yandan menzilci Mustafa menzile gelen ulakların karadan menzil beygiri ile gitmeyerek, ücret ile kayıklar tutarak İsakçı, Tolci ve Kili tarafından kayıkla gittiklerini bildirmesi üzerine; bunların da karadan gidenler gibi ücretlerinin tamamını vermeleri, Tuna nehri ile gitmek isteyenlerden kayıt için saat başına 3'er akça ve gerekli cerehor için saat başına 10'ar akça ulaklardan alınması emredilmiştir (19 L.1109)³⁸.

1722'de menzildeki beygir sayısı yine 5'tir. Menzilin yıllık gideri ise 885 gurusu olarak kayıtlıdır. Bunun 450 gurusluk kısmı ulak beygir ücretinden kalan kısmı da Hazine-i Amire'den karşılanmıştır.

³⁶ Özkaya, s.345; Hallaçoğlu, s.3.

³⁷ MAD. 3169, s. 116.

³⁸ MAD. 3169, s. 116.

Tatar Pınarı Menzili

Sağ kol üzerinde İsmail Geçidi, Gölbaşı ve Peşterek menzillerinden sonra Tatar Pınarı menzili yer almaktadır. Eskiden beri menzil olduğu anlaşılan Tatar Pınarı menzilin XVII. yy. menzil defterlerinde beygir adedi ve yıllık gideri kayıtlı değildir. XVIII. yy.'da (1721–1726) ise 6 adet menzil beygiri olduğu bilinen Tatar Pınarı menzilin yıllık gideri 885 guruş olarak kayıtlıdır. Menzilin bu gideri ulak beygir ücretlerinden ve Hazine-i Amireden karşılanmıştır.

Yanık Hisar/Palanga-i Yanık Hisar Menzili

Menzilin beygir adedi belirtilmemiştir. Yıllık menzil giderleri ise 1.750 guruş olarak kayıtlıdır.

Ak-Kirman Menzili

Menzil beygir sayısı ve menzilin giderleri kayıtlı değildir.

Özi Menzili

1690 yılında 5 adet menzil beygiri ile hizmet veren Özi Menzilin yıllık gideri 56.250 akçadır. Giderleri arasında 8 akça arpa, 2 akça saman ve 15 akça diğer giderler bulunmaktadır. Menzilin günlük giderleri ise 125 akçayı bulmaktadır. Yılda 354 gün hizmet veren Özi Menzilin yıllık gideri de 44.250 akçaya ulaşmaktadır. Menzil beygirlerinin masrafı ise her beygir için 20 esedi guruştan 100 esedi guruşu yani 12.000 akçayı bulmaktadır. Bu masrafların 31.626 akçalık kısmının Kili İskeleye mukataa malından karşılandığı kayıtlıdır³⁹.

1697 yılında ise menzilin masrafları için Kili mukataasından yıllık 30.000 akça tayin edilmiştir. Öte yandan Özi Kalesi, sınırın sonunda olup, Or Kalesine 40 saat, Akkirman menziline ise 30 saat uzaklıkta yer alıyordu. Or Kalesi tarafından yol tehlikeli olduğundan “*umur-u mühimme*” ile gelen ulaklar, 30-40 kadar Özi neferiyle yürümeye ihtiyaç duyuyorlardı. Ayrıca düşman korkusu ile karadan gidemedikleri durumda, denizden menzil kayığı ile gitmek zorunda kalmışlardır. Bu durumda her kayığa 25 nefer kürekçi ve cenkçi gerektiğinden mukataadan tayin olunan meblağın yeterli olmaması üzerine Özi neferlerinin artan masrafları için daha önce tayin edilen 3 yük akçadan başka saat başına 10'ar sağ akça ücret alınması emredilmiştir. Ayrıca Özi menzilsine verilen emirde Kerc, Taman ve o civarda sefer için kışlakta olan askerlerin “*umur-ı mühimmeleri*” için ulakların gidiş-geliş trafiğinin artması üzerine karadan ve denizden menzil işleri için hizmet veren ulaklara zorluk çıkarılmaması istenmiştir (8 Recep 1109)⁴⁰.

XVIII. yy. menzil defterinde beygir sayısı belirtilmeyen Özi menzilin

³⁹ 1100/1688'de ise Özi Menziline Silistre ve Rusçuk mukataa malından 25.000 akça ayrılmıştır. (MAD.3164, s.34).

⁴⁰ MAD 3169, s.122.

3.000 guruşluk masrafının in' âmât ücretinden karşılandığı kaydedilmiştir⁴¹.

Kefe Menzili

Kırım Hanı Mengli Giray'ın sağladığı ayrıcalıkla menzil olan Kefenin menzil masrafları için Kefe Nezareti mukataasından 1.200 guruş ayrılmıştır.

Azak Menzili

Sağ kolun en son menzili olan Azak menzili 10 adet menzil beygiri ile hizmet vermiştir. Menzilin yıllık masrafı olan 1.000 guruş Hazine-i Amire tarafından karşılanmıştır.

Sağ kol üzerinde bulunan bu menzillerden başka yine aynı yol üzerinde daha az kapasite ile hizmet veren bazı küçük menziller de mevcuttur. Ancak bu çalışmada ana yol üzerinde bulunan, askeri ve ticari açıdan önemli olan ve daha yoğun bir gidiş-geliş trafiğine sahip olan menziller incelenmiştir. Ayrıca sağ ana yoldan ayrılan yollar üzerinde de menziller hizmet vermiştir. Bunlar gerektiğinde askeri ve ticari amaçlı kullanılmışlardır. Özellikle XVII. yy. sonlarından itibaren artan savaşlar nedeniyle bazı menzil noktaları ön plana çıkmıştır. Örnek olarak IV. Mehmed'in 1673 yılında Lehistan Seferine giderken Edirne'den İsakçı'ya kadar izlediği yol üzerindeki menziller tabloda gösterilmiştir.

Lehistan Seferi (1673) İçin Kullanılan Menziller

Menzil	Bağlı Olduğu Kaza	Bir Önceki Menzile Olan Uzaklığı/Saat	Yıllık Menzil Gideri (Akça)
1. Edirne	--	--	--
2. Büyük Derbend	Edirne	6	17,440
3. Paşaköyü	Havas-ı Mahmud Paşa	6	17,440
4. Bahşili	Yanbolu	6	17,440
5. Karınabad	Karınabad	5	17,440
6. Aydos	Aydos	4	17,440
7. Nadir Derbendi	Ahyolu	3	17,440
8. Köprüköyü	Prevadi	8	34,880
9. Kozluca	Prevadi	6	17,440
10. Hacıoğlu Pazarı	Hacıoğlu Pazarı	6	34,840
11. Kolaklar	Mankalya	7	17,44
12. Tekfurköyü	Tekfurköyü/Karasu	5	17,440
13. Kocalık Karyesi	Babadağı	6	17,440
14. Babadağı	Babadağı	6	34,840
15. Hacı	Babadağı	10	17,440
16. İsakçı	İsakçı	6	17,440

Bu menzillerin yıllık giderlerinin toplamı 313.920 akçadır. Bunun 115.200 akçası, 7.200 kile arpa için; 54.000 akçası eklemek için; 144.720 akçası da koyun için ayrılmıştır ⁴².

⁴¹ MAD 8470, s. 16

⁴² "Şair 7.200 keyl x fi 16=115.200

Nan-ı akçalık 54.000 x fi 1=54.000

Sonuç

Bu menziller, XVIII. yy.'da artan Osmanlı-Rus savaşları sırasında ordunun konakladığı ve iâşe ihtiyacını karşıladığı istasyonlar olarak görev yapmışlardır⁴³. Çünkü Osmanlı-Rus savaşları sırasında en çok kullanılan yol sağ kol ve bu koldan ayrılan yan yollardı. Ruslar güneye inmek için en kestirme olan sağ yolu tercih etmişlerdir. Osmanlı topraklarına giren Rus ordusunun Tuna Nehri'ni ve Batova eşiğini aştıktan sonra stratejik konumu nedeniyle denetim altına almak istedikleri en önemli yer Kozluca civarı olmuştur. Çünkü burası hem ana yol üzerinde bulunuyor, hem de Karadenizin en önemli limanı Varna'nın ve Rumelinin önemli şehirlerinden biri olan Hacıoğlu Pazarının yakınında yer alıyordu. Ancak Kozluca ele geçirildiğinde Şumnu'daki Tuna ordusu karargâhını ve Varna limanını denetim altında tutmak mümkün olabilirdi⁴⁴. Bu nedenle bu bölge Osmanlı Devleti ile Rusya arasında önemli savaşlara sahne olmuş ve burada yer alan menziller de askerlerin konakladığı ve iâşe ihtiyaçlarını karşıladıkları merkezler haline gelmekle birlikte XVIII. yy. boyunca devam eden savaşlardan da büyük zarar görmüşlerdir.

Savaşların yanısıra eşkiya ve ayanlar arasındaki mücadeleler de bölge halkını sıkıntıya sokmuştur. Özellikle Dobruca ve Deliorman hem ordunun iâşe ihtiyacını hem de İstanbul'un tahıl ihtiyacını gideren ticari önemi büyük bir bölge idi. Ancak burada tam anlamıyla denetim ve güvenliğin sağlanamaması, Rusya ile yapılan savaşlar, ayanlar arasındaki mücadeleler ve eşkiyaların saldırıları sağ kol üzerindeki yerleşim yerlerinin ve menzillerin zarar görmesine neden olmuştur. Özellikle bu kol üzerinde sık sık yaşanan savaşlar nedeniyle askerlerin iâşe ihtiyaçlarını karşılayan menzillerin masrafları artmıştır. Artan masraflar, menzilin civarındaki köy ve kasaba halkından "imdadıye" alınarak ya da alınmakta olan imdadıyeler arttırılarak karşılanmaya çalışılmıştır. Bu da halka büyük bir yük getirdiğinden şikâyetlere yol açmış, hatta bir kısım halk, köy, kasaba ve menzilleri terk etmişlerdir⁴⁵.

Bunların yanısıra ulakların ve menzilcilerin de suüstimalleri menzillerin işleyişini bozmuştur. Özellikle ulakların, menzillerden çok sayıda beygir talep etmeleri, aynı menzil beratıyla birden çok seyahat etmeleri veya kendi beygirlerini satıp ellerindeki inâm hükümlerinde tahrifat yaparak menzillerden yeniden beygir almaları, tüccarlarla anlaşıp ticaret mallarını menzil beygirleriyle

Aganam 1.206 re's x fi 120=144.720

Toplam=313.920 akça" (Bkz. *MAD.3234*, s.5).

⁴³ Seferler sırasında kullanılan menzillerle ilgili olarak bkz. Silahdar Mehmed Ağa, *Silahdar Tarihi*, C.II. yay. Ahmet Refik, İstanbul, 1928; Raşid Efendi, *Raşid Tarihi*, İstanbul, 1281. Ayrıca sağ kol üzerindeki menzillerin zahire ihtiyacıyla ilgili bkz. Rıza Bozkurt, *Osmanlı İmparatorluğunda Kollar, Ulak ve İâşe Menzilleri*, Ankara, 1966, s.41 vd.

⁴⁴ Doğru, s.103.

⁴⁵ Örneğin Hatun-ili kazasına bağlı bulunan Fakihler Menziline menzilkeş tayin edilen karye halkı, hem menzil hem de derbent hizmetini yerine getiriyordu. Bunlardan ayrıca iştirâ, sürsat gibi vergilerin talep edilmesi halkın yerlerini terk etmelerine yol açmıştır (*KK 2742*, s.51).

taşımaları ve ağır yük nedeniyle menzil beygirlerinin telef olması menzil sisteminin bozulma nedenleri arasındadır⁴⁶. Menzil beygirleri telef olan menziller hizmet veremez hale geliyordu. Ayrıca menzillerin yönetimini elinde bulunduran menzildarların da ayanlarla anlaşarak, menzili bir yıllık süre daha dolmadan kapatmaları ve gelen ulakları menzilde bekletmeleri daha fazla beygir ücreti talep etmeleri menzillerin işleyişini bozuyordu⁴⁷.

Yapılan yeni düzenlemelerle menzil sistemi iyileştirilmeye çalışılmışsa da suistimallerin önü alınamamıştır. Önce, 1697'de yapılan düzenlemeyle menziller yeniden organize edilmiş, menzil beygirleri artırılmış ve beygirler ücretli hale getirilmiştir. Ancak istenen verim sağlanamayınca XVIII. yy.'ın ikinci yarısından itibaren kira sistemine geçilmiş ve menzillerin masraflarına yönelik devlet desteği kaldırılmıştır. Bundan sonra menzillerden kirayla menzil beygiri alınmaya ve kira ücreti nakden kiracı başına ödenmeye başlanmıştır. Ayrıca ulakların kendi yiyecek ve yem ihtiyaçlarını da kendileri ödeyecekleri belirtilmiştir⁴⁸. Ancak seferler nedeniyle kira usulünün de tam anlamıyla uygulanamadığı görülmektedir. Sonuç olarak II. Mahmut döneminde menzil sistemine son verilerek posta teşkilatı kurulacaktır⁴⁹.

⁴⁶ Özkaya, s.3443 vd.

⁴⁷ Ulakların zorluk çektirilmemesi, menzillerde bekletilmemesi için merkezden sürekli olarak emirler gönderilmiştir (*MAD.3169*, s.2)

⁴⁸MusaÇadırcı, "Posta Teşkilatı Kurulmadan Önce Osmanlı İmparatorluğunda "Menzil ve Kiracıbaşılık", *VIII. Türk Tarih Kongresi*, (11–15 Ekim 1976), Ankara, 1981, s.1362.

⁴⁹ Posta teşkilatıyla ilgili bilgi için bkz.Şekip Eskin, *Türk Posta Telgraf ve Telefon Tarihi*, Ankara, 1942; Nesimi Yazıcı, *Osmanlı Devletinde Posta Teşkilatı "Tanzimat Devri"*, Ankara, 1981, yayınlanmamış doktora tezi, A.Ü.İ.F. Ktp. Nr.20940.

Kaynakça**Başbakanlık Osmanlı Arşivi,**

K.K. 2742

MAD. 3164

MAD. 3169

MAD. 3234

MAD. 4034

MAD. 8470

Akbal, Fazıla; “1831 Tarihinde Osmanlı İmparatorluğunda İdari Taksimat ve Nüfus”, *Bell*, 15/60.

Aynı Ali; “Osmanlı Eyalet Teşkilatı Hakkında Risale”, *Kavanin-i Al-i Osman der Hulâsa-i Mezâmin-i Defter-i Divan*, İstanbul, 1280.

Bozkurt, Rıza; *Osmanlı İmparatorluğunda Kollar, Ulak ve İaşe Menzilleri*, Ankara, 1966

Cebeci, Ahmet; “Silistre Sancağı Vakıfları”, *V.D.*, XX(Ankara, 1988).

Çadırcı, Musa; “Posta Teşkilatı Kurulmadan Önce Osmanlı İmparatorluğunda “Menzilhane ve Kiracıbaşılık”, *VIII. Türk Tarih Kongresi*, (11–15 Ekim 1976), Ankara, 1981

Doğru, Halime; *XIII. ve XIX. Yüzyıllar Arasında Rumeli’de Sağ Kolun Siyasi, Sosyal, Ekonomik Görüntüsü ve Kozluca Kazası*, Eskişehir, 2000.

Eskin, Şekip; *Türk Posta Telgraf ve Telefon Tarihi*, Ankara, 1942

Evliya Çelebi; *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, 3.Kitap, Hazırlayanlar: Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı, İstanbul, 1999, YKY.

Gökbilgin, Tayip; “Kanuni Sultan Süleyman Devri Başlarında Rumeli Eyaleti, Livaları, Şehir ve Kasabaları”, *Bell* XX/78 (Ankara, 1956).

Güçer, Lütfi; “XVIII. Yüzyıl Ortalarında, İstanbul’un İaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi”, *İ.F.M.* 1–4, (İstanbul, 1950).

Güçer, Lütfi; *XVI. ve XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İstanbul, 1964.

Halaçoğlu, Yusuf; “Klasik Dönemde Osmanlılarda Haberleşme ve yol Sistemi”, *Çağm Yakalayan Osmanlı*, Yay. Haz: E.İhsanoğlu-M.Kaçar, IRCICA, İstanbul, 1995.

-----, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*; Ankara: PTT Genel Müdürlüğü, 2002.

Heywood, Colin J.; “The Ottoman Menzilhane and Ulak System in Rumeli in the Eighteenth Century”, *I.Uluslararası Türkiye’nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi Kongresi Tebliğleri*, Yay. Haz. O.Okuyar-H.İnalçık, Ankara, 1980.

-----, “Some Turkish Archival Sources for the History of the Menzilhane Network in Rumeli During the Eighteenth Century (Notes and Documents on the Ottoman Ulak, I)”, *Boğaziçi Üniversitesi Dergisi*, Vols. 4–5, 1976-1977.

Kunt, İ.Metin; *Sancaktan Eyalete. 1550–1650 Arasında Osmanlı Ümerası ve İl İdaresi*, İstanbul, 1978.

Lütfi Paşa; *Tevarih-i Al-i Osman*, İstanbul, 1341.

Lütfi Paşa; *Asaf-nâme*, İstanbul, 1326.

Özkaya, Yücel; “XVIII. Yüzyılda Menzilhane Sorunu”, *DTCFD*, XXVIII/3-4 (Ankara, 1970).

- Pakalın, M.Zeki; *Osmanlı Tarihi Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, İstanbul, 1971, C.II., s.104, C.III.
- Raşid Efendi; *Raşid Tarihi*, İstanbul, 1281.
- Silahdar Mehmed Ağa; *Silahdar Tarihi*, C.II. yay. Ahmet Refik, İstanbul, 1928.
- Tongur, Hikmet; *Türkiye’de Genel Kolluk Teşkil ve Görevlerinin Gelişimi*, Ankara, 1946.
- Yazıcı, Nesimi; *Osmanlı Devletinde Posta Teşkilatı “Tanzimat Devri”*, Ankara, 1981, yayınlanmamış doktora tezi, A.Ü.İ.F. Ktp. Nr. 20940.