



18. Yüzyılda İstanbul'dan Edirne'ye Yolculuk: Kadı Mehmed Nebih Efendi Örneği

Journey from Istanbul to Edirne in the 18th Century: The Case of Kadi Mehmed Nebih Efendi

Şükriye Pınar Özyalvaç* 

MAKALE BİLGİSİ

ARTICLE INFO

Araştırma Makalesi

Research Article

Sorumlu yazar:

Corresponding author:

* Necmeddin Erbakan Üniversitesi
pyavuzturk@hotmail.com

ORCID: 0000-0002-1418-0992

Başvuru / Submitted:

24 Ağustos 2023

Kabul / Accepted:

5 Kasım 2023

DOI: 10.21021/osmed.1349013

Atıf/Citation:

Özyalvaç, Ş. P. '18. Yüzyılda İstanbul'dan Edirne'ye Yolculuk: Kadı Mehmed Nebih Efendi Örneği', Osmanlı Medeniyeti Araştırmaları Dergisi, 19 (2023): 241-268.

Benzerlik / Similarity: %18

Öz

Yönetim merkezinden yapılan atamalar, çoğunlukla Osmanlı memurlarının şehirler arasında uzun sürecek bir yolculuğa çıkmaları anlamına gelirdi. Mevsim, coğrafi şartlar, uzaklık, güvenlik ve statü yolculuğu etkileyen etmenlerden yalnız birkaçıydı. Bu çalışmada, 18.yüzyılda İstanbul-Edirne arasında yapılan yolculukların mahiyeti, Edirne'ye kadı olarak atanan Mehmed Nebih Efendi örneği üzerinden anlaşılmasına çalışılmıştır. Çalışmanın ortaya çıkmasında, Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Topkapı Sarayı tasnifinde yer alan 2204 numaralı Hesap Defteri önemli rol oynamıştır. 1758 tarihli defter, hane halkı ile yola çıkan Kadı efendinin seyahat konforunu anlamamıza yardımcı olacak verileri (İstanbul-Edirne arasındaki rota, konak yerleri, nakliye araçları, tüketim maddeleri) içermesi bakımından dikkate değerdir. Yüzyılın yol imkânları sebebiyle yolculukların yapılması izlenlere tabidir. Çalışmanın başında memurun kim olduğu tespit edilmiş, hayatı hakkında bilinenler kısaca açıklanmıştır. Ardından kadılık sistemi ve Mehmed Nebih Efendi'nin Edirne Kadılığı'na atanma süreci, yolculuk hazırlıkları, izlenecek güzergâh ve konaklar arasındaki mesafeye yer verilmiştir. Son olarak Nebih Efendi'nin takip ettiği yolda yer alan köprüler, coğrafi şartlar, kaldığı yedi konağın her biri belgeler elverdiğince analiz edilmiş, konaklamalarda yapılan masraflar da eklenerek, üst düzey bir Osmanlı memurunun İstanbul-Edirne arasındaki yolculuğu anlatılmıştır.

Anahtar Kelimeler: 18.Yüzyıl, Yolculuk, Kadı, Kervansaray, Tüketim.

Abstract

For the Ottoman officials, the appointments from the administrative center, often meant a long journey between cities. The seasons, geographical conditions, distance, safety and the respective status of the official were just a few of the factors affecting the journey. This study aims at investigating the nature of the journeys made between Istanbul and Edirne in the 18th century through the example of Mehmed Nebih Efendi, who was appointed as a judge to Edirne. The account book numbered 2204 in the classification of the Prime Ministry Ottoman Archives; Topkapı Palace is of significant importance in the emergence of the study. The register dated 1758 is remarkable since it contains data related to the route between Istanbul and Edirne, mansions, transportation vehicles, consumer goods in regard to understand the travel comfort of Kadı Efendi, who set out with her household. The travels were subject to the permissions due to the travel restrictions of the century. In this respect, the officer whose identity will be studied in this article was explained, and what was known about her life was briefly disclosed. Afterwards, the system of justice and the process of Mehmed Nebih Efendi's appointment as the cadı of Edirne, the preparations for the journey, the route to be followed and the distance between the mansions are given. Finally, the bridges on the way Nebih Efendi followed, the geographical conditions, each of the seven mansions he stayed in were tried to be examined as far as the documents allowed. In addition, by adding the expenses incurred in the accommodation, the journey of a senior Ottoman official between Istanbul and Edirne and the factors affecting this trip were tried to be understood.

Keywords: 18th Century, Journey, Kadi, Caravanserai, Consumption.



Giriş

Geniş bir coğrafyaya yayılan Osmanlı Devleti'nin ulaşım ağı Anadolu ve Rumeli'de üç ana yola ayrılır ve tali yollarla birbirine bağlanırdı. Bu yollar iktidarın otoritesini ülkenin en ücra köşesine kadar hissettirmenin bir vasıtasıydı. Ordunun, ulakların, yabancı sefirlerin, atanan yöneticilerin, tüccarların veya ibadet maksadıyla yola çıkan hacı adaylarının salimen olduğu kadar konforlu bir şekilde yerlerine varmaları da devletin gücünün bir diğer göstergesiydi. Ancak her ne kadar alt yapı yatırımlarına önem verilmek istense de farklı topografik özelliklere sahip bölgelerde yolculuk etmek zor ve tehlikeli bir deneyim olabilirdi. Nehirler, dağlar, ormanlar zaman zaman geçit vermez, yolculuk günlerce hatta haftalarca sürebilir, hava değişimini kaldıramayan bünyelerde hastalık baş gösterirse yolculuğun süresi birkaç katına çıkabilirdi. Bununla birlikte haydut, eşkıya gibi tehlikelerin yanı sıra sağlık sorunları, açlık veya susuzluk gibi fiziksel sorunlarla yüzleşmek gerekebilirdi¹. Bu nedenle güzergâh, yolculuğun mahiyetine dair fikir veren ilk unsurdu.

Kadı Mehmed Nebih Efendi'nin Edirne'ye atandığı haberi gelince rotası belli olmuş, başkentten yola çıkacak bu resmî görevlinin, ülkenin en bakımlı ve işlek yolunda ilerleyeceği anlaşılmıştır. İstanbul'u Balkan yarımadasına bağlayan Edirne, Filibe, Niş, Belgrad gibi büyük şehirlerin üzerinde bulunduğu bu ana yol, Rumeli'nin üç ana yolunun orta koludur. Tarih boyunca önemini koruyan bu yollara hâkim olan devletler Balkan yarımadasının büyük bir bölümü üzerinde stratejik, ekonomik ve politik egemenlik sağlamıştır. Yol; Romalılar tarafından oluşturulmuş, Bizans, Hun ve Avarların Avrupa'yı fetih hareketlerinde Gotların, Slavların ve pek çok kavmin gelip geçişlerinde özellikle Haçlı seferlerinde kullanılmış, Türkler Avrupa fetihlerinde bu güzergahtan faydalanmışlardır. Osmanlılar devrinde yol kısmen değişmiştir. II. Mehmed İstanbul'un fethinden hemen sonra yolların bakımı ile ilgilenerken, köprülerin yenilenmesini, yolların yeni taş ve kayalarla döşenmesini, yolcular için han ve kervansaraylar yapılmasını emretmiştir. Özellikle II. Süleyman devrinde anıtsal eserlerle donatılan ve sonraki yüzyıllarda da sultanların sıklıkla kullandığı İstanbul-Edirne arasındaki yolun bakımlı tutulmasına özen gösterilmiştir. İstanbul'a yolculuk eden resmi nitelikli elçiler, diplomatlar, elçilik heyeti üyeleri, maceraperestler, din adamları, tüccarlar, askerler ve diğer kişiler en güzel yapıları bu güzergâhta görür; camiler, medreseler, hamamlar, çarşılar, köprüler, kervansaraylar gibi mimari eserlerin bulunduğu, çoğunluğunu Türklerin oluşturduğu, kasabalardan geçerlerdi. Yazın 5-6, kışın 8-9 günde kat edilen, 95 mil uzunluğundaki yola "İstanbul Caddesi", "Ulu Yol", "Ana Yol" ve "Sultan/Devlet Yolu" isimleri verilmiştir².

Literatürdeki bilgi Mehmed Nebih Efendi'nin önünde uzanan yolun konforlu bir yolculuk yapmasına imkân verecek özellikleri barındırdığını göstermektedir. Aşağıda görüleceği üzere, Osmanlı devletinin Bizans'tan devraldığı ve güzergahı pek değişmeyen bu rota üzerinde Plippe du

¹ Yazıcı Murtaza, *Arnavutluk'dan Basra'ya 18.Yüzyılda Kayserili Bir Kâtibin Seyahat Anıları*, haz. Mehmet Yaşar Ertaş (İstanbul: Kitabevi Yayınları, 2020), 53; Barbara Jelavich, *Balkan Tarihi 18. ve 19.Yüzyıllar*, çev., İhsan Durdu, Gülçin Tunali ve Haşim Koç, (İstanbul: Küre Yayınları, 2013), 64-65, 209-210.

² Konstantin Yosif İreçek, *Belgrad İstanbul Roma Askerî Yolu*, çev., Ali Kemal Balkanlı, (Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları, 1990) IX, 127; Mehmet Fatih Müderrisoğlu, "16. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda İnşa Edilen Menzil Külliyesi" (doktora tezi, Hacettepe Üniversitesi, 1993), 16.

Fresne-Canaye³ (16.yy.), Solomon Schweigger⁴ (16.yy.), M.D'ohhson⁵ (18.yy.), Luigi Mayer⁶ (18.yy.), Lady Montagu⁷ (18.yy.) gibi farklı milletlerden seyyahlar; Evliya Çelebi⁸ (17.yy.), Yazıcı Murtaza⁹(18.yy.) gibi Osmanlı mensubu bulunan gezgin ve görevli memurlar seyahat etmişler, yolculuk ve konaklama tasvirleri olumlu yorumlar yapmaya olanak sağlamıştır. Bunun yanı sıra Balkan milletlerinin tarihleri ve Balkanların coğrafi özellikleri hakkında incelemeleriyle şöhret kazanan Avusturyalı tarih ve coğrafyacı Kostantin Yosif İreçek'in (1854-1918) 1876 yılında yazdığı "Via Militaris, Singidunum-Constantinopolis" isimli eseri İstanbul-Edirne arasındaki güzergah ile Balkanları kateden yolları karşılaştırma imkânı verir¹⁰. Bu karşılaştırmaya Barbara Jelavich'in (1923-1995) "Balkan Tarihi 18.ve 19. Yüzyıllar" adlı eseri Arnavutluk, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Yugoslavya'nın Osmanlı idaresi altındaki tarihine, yaklaşık üç asırlık bir devri inceleyerek destek verir¹¹. Böylece bölgenin seyahat edeceklere sağladığı imkânları anlamamıza olanak tanır. Son dönemlerde yazılan Osmanlı coğrafyasındaki ulaşımın mahiyetine eğilen pek çok araştırmacının varlığı da yeni çalışmalara ışık tutacak niteliktedir. Bunlar arasındaki Vahdettin Engin, Ahmet Uçar ve Osman Doğan editörlüğünde hazırlanan "Osmanlı'da Ulaşım, Kara-Deniz-Demiryolu", Yusuf Halaçoğlu'nun yolculuğun şartlarına ve zorluklarına da değindiği "XIV-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlılar'da Devlet Teşkilâtı ve Sosyal Yapı" adlı eseri¹², Mehmet Fatih Müderrisoğlu'nun "16. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda İnşa Edilen Menzil Külliyesi" isimli doktora tezi¹³ bu alanda hatırı sayılır eserler arasında yer alır. Diğer yandan, Sema Altunan'ın "XVII. Yüzyıl Sonlarında İstanbul-Edirne Arasındaki Menziller ve Bazı Menzilkeş Köyler" isimli makalesi¹⁴, Cemal Çetin'in "XVI. Yüzyıl Sonlarında Rumeli'de Osmanlı Yol Sistemi"¹⁵, Ümit Ekin'in "Klasik Dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda Karayolu Ulaşımını ve Nakliyatı Etkileyen Faktörler (1500-1800)"¹⁶, Uğur Kurtaran'ın "Osmanlı'da Bir Elçi Mübadelesi Örneği: Pasarofça

³ Plippe du Fresne-Canaye, *Fresne-Canaye Seyahatnamesi 1573*, çev. Teoman Tunçdoğan, (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2009).

⁴ Solomon Schweigger, *Sultanlar Kentine Yolculuk 1578-1581*, çev. Türkis Noyan, (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2004).

⁵ M. de M. D'ohhson, *18. Yüzyıl Türkiyesinde Örf ve Adetler*, çev. Zehran Yüksel, (İstanbul: Tercüman Yayınları, t.y.).

⁶ Luigi Mayer, *Views In The Ottoman Dominions : In Europe, In Asia, And Some Of The Mediterranean Islands* (London: Printed by T. Bensley, Bolt Court, Fleet Street, for R. Bowyer, 1810). (erişim 30.12.2022)

⁷ Lady Montagu, *Doğu Mektupları*, çev. Murat Aykaç Erginöz, (İstanbul: Ark Kitapları, 2004).

⁸ Evliya Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnâmesi III*, (Dersaadet: İkdâm Matbaası, 1310).

⁹ Yazıcı Murtaza, *Arnavutluk'dan Basra'ya 18. Yüzyılda Kayserili Bir Kâtibin Seyahat Anıları*, haz. Mehmet Yaşar Ertaş, (İstanbul: Kitabevi Yayınları, 2020).

¹⁰ Kostantin Yosif İreçek, *Belgrad İstanbul Roma Askerî Yolu*, çev., Ali Kemal Balkanlı, (Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları, 1990).

¹¹ Barbara Jelavich, *Balkan Tarihi 18. ve 19. Yüzyıllar*, çev., İhsan Durdu, Gülçin Tunalı, Haşim Koç, (İstanbul: Küre Yayınları, 2013).

¹² *Osmanlı'da Ulaşım, Kara-Deniz-Demiryolu*, haz., Vahdettin Engin, Ahmet Uçar ve Osman Doğan, (İstanbul: Çamlıca Yayınları, 2012).

¹³ Mehmet Fatih Müderrisoğlu, "16. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda İnşa Edilen Menzil Külliyesi", (doktora tezi, Hacettepe Üniversitesi, 1993).

¹⁴ Sema Altunan, "XVII. Yüzyıl Sonlarında İstanbul- Edirne Arasındaki Menziller ve Bazı Menzilkeş Köyler", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 35/39, (2006), 75-99.

¹⁵ Çetin, Cemal. "XVI. Yüzyıl Sonlarında Rumeli'de Osmanlı Yol Sistemi", ed. Alaaddin Aköz, Slobodan Ilić, Doğan Yörük ve Danko Leovac, *Osmanlı İdaresinde Balkanlar*, Konya: Selçuk Üniversitesi Osmanlı Tarihi ve Medeniyeti Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayınları, 2020: 135-151.

¹⁶ Ekin, Ümit. "Klasik Dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda Karayolu Ulaşımını ve Nakliyatı Etkileyen Faktörler (1500-1800)", *Bellekten*, 81/291 (2017), 387-418.

Antlaşması'ndan Sonra Osmanlı-Habsburg Elçi Mübadelesi"¹⁷, Gülçin Küçükaya'nın "Mimar Sinan Dönemi İstanbul-Belgrad Arası Menzil Yapıları Hakkında Bir Deneme"¹⁸, İzzet Sak'ın "1736-1741 Yılları Arasında İstanbul'a Gelen İnan Elçilerin Bazı Masrafları"¹⁹ farklı açılardan ulaşımın mahiyeti ile ilgili yaklaşımları sergiler.

Bu çalışmanın özgün yanı Osmanlı devletinin, üst düzey yöneticilerini bir görev için tayin ettiğinde, onların yolculuk konforlarının (ulaşım ve konaklama imkânlarının) nasıl olduğu sorusu üzerine temellendirilmesidir. Sorunun cevabı, Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde Maliyeden Müdevver kataloğunda kayıtlı bulunan 2204 numaralı Hesap Defteri'nde, giderleri kayıtlı olan Kadı Nebih Efendi üzerinden tespit edilmeye çalışılmıştır. Söz konusu deftere kadının yolculuk sırasındaki masraflarının yanı sıra Edirne'de bulunduğu 1,5 aylık süre zarfındaki (14 Zilkade-29 Zilhicce 1171/20 Temmuz-3 Eylül 1758) harcamaları da kaydedilmiştir²⁰. Araştırma İstanbul-Edirne arasındaki yolculuk şartlarına odaklandığı için bu çalışmada yalnız yolculuk dönemini içeren veriler değerlendirilmiştir²¹. Defterdeki veriler, farklı arşiv kayıtları ve seyahatnamelerdeki bilgilerle mukayese edilmiş, yolculukta karşılaşılabilecek olası problemler, ulaşım vasıtaları, yolların fiziki durumu, dönemin tüketim alışkanlıkları, aile hayatı gibi hususlar yeri geldikçe metne dahil edilmiştir.

Hesap defteri "*bin yüz yetmiş bir senesi mâh-ı zilkadesinin on dördüncü günü efendimiz âsiteneden edirneye dâhil olunca ve şehir-i zilhiccesi gurresinin gâyetine gelince beher yevm olan masârîfât-ı konak an yed-i Hacı Mustafa Ağa fi 14 Za sene 1171*" başlığını taşır. Ne başlıkta ne de belgenin diğer yerlerinde bu efendinin kim olduğundan bahsedilmez. Ancak arşiv belgeleri incelendiğinde Edirne'deki görev yerine²² gönderilen "efendi"nin Kadı Mehmed Nebih Efendi olduğu anlaşılmıştır²³. Nebih Efendi'nin Edirne'ye tevcihi Nisan/Mayıs 1758 (Şaban 1171) tarihinde gerçekleşirken, Edirne'de vazifesi süren Kadı Abbas Efendi'nin tayini de Medine'ye çıkmıştır. Nebih Efendi'ye bir ay sonra görevinin başında olması emredilmişse de (Mayıs/Ramazan)²⁴ 20 Temmuz'da yola çıkmasının sebebi Abbas Efendi'nin Eylül'de (Zilkade) işinin başında olması ile ilgili olsa gerektir. Böylece Edirne'ye varışını Abbas Efendi'nin ayrılış zamanına denk getirmiş olmalıdır.

¹⁷ Kurtaran, Uğur. "Osmanlı'da Bir Elçi Mübadelesi Örneği: Pasarofça Antlaşması'ndan Sonra Osmanlı-Habsburg Elçi Mübadelesi", *Journal of Social and Humanities Sciences Research*, 8 /77, (2021): 3179-3214.

¹⁸ Küçükaya, Gülçin. "Mimar Sinan Dönemi İstanbul-Belgrad Arası Menzil Yapıları Hakkında Bir Deneme" *Vakıflar Dergisi*, 21, (1990): 183-254.

¹⁹ Sak, İzzet. "1736-1741 Yılları Arasında İstanbul'a Gelen İnan Elçilerin Bazı Masrafları", *Selçuk Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Edebiyat Dergisi*, 16, (2006): 117-161.

²⁰ Kadı Efendi'nin Edirne'deki masrafları için bkz. Murtaza Yazıcı, "VIII. Yüzyılda Bir Osmanlı Konağının Giderleri (H.1171/M.1758 Tarihli Bir Konak Hesap Defterine Göre)". *Prof. Dr. Feda Şamil Arık'a Armağan*, Ed. Alparslan Demir, Tuba Tombuloğlu, Eralp Erdoğan ve Ömer Düzbakar, (Ankara: Gece Kitaplığı, 2018), s.463-484.

²¹ BOA, TS.MA.d., 2204. Hesap defterindeki bir aylık masraf 246.794 akçedir. Bu çalışmada yalnız yedi gün süren yolculuk masrafları tespit edilmiştir.

²² Kadının Edirne'deki görev yeri olan Edirne Mahkemesi, Sitti Hatun Cami altındaki binadaydı. Bkz. Sadık Emre Karakuş, "XIX. Yüzyıl Başlarında Edirne Mahkemesi ve Çalışma Düzeni", *Oğuz-Türkmen Araştırmaları Dergisi*, 2/1 (2018): 149.

²³ BOA, C.ADL, 100/6024; 88/5262.

²⁴ BOA, C.ADL, 100/6024; 88/5262.

1. Kadılık Sisteminde Hiyerarşi ve Mehmet Nebih Efendi'nin Tayini

Osmanlı ilmiye sınıfında kaza, fetva, yargı olmak üzere üç kategori bulunur ve yalnız medrese mezunları kadı adayı olabilirdi²⁵. Adaylar kaza kadılıklarında göreve başlar, hiyerarşiyi takip etmek suretiyle Anadolu ve Rumeli kazaskerliğine kadar yükselebilirdi²⁶. 18. yüzyıla gelindiğinde Süleymaniye müderrisleri arasından kazaya geçenler görülmeye başlanmış²⁷ zamanla kaza, fetva ve yargı kategorileri arasındaki geçirgenlik artmıştır. Söz konusu geçirgenliği Mehmed Nebih Efendi'de de gözlemleyebiliyoruz. Kendisi Süleymaniye Darülhadis müderrisliğine kadar yükselmişti. Bundan sonra öğretimden yargıya geçme isteği kabul edilmiş, 1751 (1165) yılında mahreç mevleviyetinde olan Halep Kadılığı'na tayin edilmişti²⁸. Ardından hiyerarşiye uygun olarak 1758 (1171) yılında bilâd-ı hamse mevleviyetindeki Edirne Kadılığı için uygun görülmüştür²⁹. Edirne'ye atandığı sırada "sabık Halep kadısı"³⁰ namı ile anıldığından İstanbul'da beklediği anlaşılmaktadır. Atamalarda, şeyhülislamın münasip görmesi esastı ve adaylar "Meşihat Ruusu" adı verilen defterlere kaydedilirlerdi.³¹

Uzunçarşılı, önceleri şeyhülislamın veziriazam ile görüşüp anlaştıktan sonra, hazırlanan müderris ve mevali listesinin, sadrazam vasıtasıyla Padişah'a sunulduğunu belirtir. Suiistimaller nedeniyle 17. yüzyılın sonu ve 18. yüzyılda veziriazamın görevi, kazaskerlere ve yüksek mevaliye verilmiş yine de suistimallerin önüne geçilememiştir³². Kadı ve müderrislerin, tayin ve terfî görevi her ne kadar Şeyhülislam'ın vazifesi ise de kadılar son merci olarak Padişah'ın izniyle atanırlardı. Bu süreçte Şeyhülislam olan Mehmet Salih Efendi'nin³³ (öl. H.1175/M.1762)³⁴ arzı ile "Mucibince ihsan-ı hümayunum olmuştur" hattı bulunan ve Nebih Efendi'nin 1758 (1171) senesi Mayıs (Ramazan) ayının başından itibaren Edirne Kazası'nı zabt etmesi gerektiğini bildirir tayin yazısı, 17 Şubat 1758 (8 Cemazielahir 1171) tarihinde resmen ilan edilmiştir³⁵.

²⁵ İlber Ortaylı, *Hukuk ve İdare Adamı Olarak Osmanlı Devleti'nde Kadı*. (Ankara: Turhan Kitabevi Yayınları, 1994), 12.

²⁶ En alt kademedeki kaza kadılıklarının üstünde mevleviyet kadılıkları yer alırdı. Bunlar sırasıyla devriye mevleviyeti (Maraş, Antep, Konya, Bağdat, Belgrad, Sofya gibi), mahreç mevleviyeti (Kudüs, Halep, İzmir, Selânik, Eyüb vs.), bilâd-ı hamse mevleviyeti (Bursa, Şam, Mısır, Edirne, Filibe), haremeyn mevleviyeti (Mekke ve Medine) idi. Bu mevleviyetlerin üstünde ise İstanbul Kadılığı, son olarak da Anadolu ve Rumeli Kazaskerlikleri vardı. Bkz. İlber Ortaylı, "Kadı", TDV İslam Ansiklopedisi, XXIV (İstanbul 2001), s. 71.

²⁷ Süleymaniye Darülhadis Medresesi Müderrisi Şeyh Mustafa Efendi'nin H.1168'de Selanik Kadılığı'na tayini için bkz. BOA, C.ADL, 86/5171; Süleymaniye Darülhadis Medresesi Müderrisi Karabagizâde'nin H.1170'de İzmir Kadılığı'na tayini için bkz. BOA, C.ADL, 87/5250; Süleymaniye Darülhadis Medresesi Müderrisi Dürrizzade Mehmed Atullah Efendi'nin H.1172'de Selanik Kadılığı'na tayini için bkz. BOA, C.ADL, 85/5086; Süleymaniye Darülhadis Medresesi Müderrisi Bıçakçılar İmamı hafidi es-Seyyid Mehmed Faiz Efendi'nin H.1190'da Üsküdar Kadılığı'na tayini için bkz. BOA, AE.SABH.I, 360/25152.

²⁸ BOA, C.ADL, 92/5525.

²⁹ BOA, C.ADL. 100/6024; 88/5262. Nebih Efendi ertesi sene (H.1172) hiyerarşiye uygun olarak Haremeyn mevleviyetindeki Medine Kadılığı'na getirilmiştir, bkz. BOA, C.ADL, 100/6026.

³⁰ BOA, C.ADL, 100/6024.

³¹ 15.04.1172 tarihli Meşihat Ruusları defteri için bkz. BOA, A.d., 2940, Kazasker Ruznamçesi.

³² İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin İlmiye Teşkilatı* (Ankara: TTK 1988), 180.

³³ Mehmed Salih Efendi'nin belgedeki imzası için bkz. BOA, C.ADL, 88/5262.

³⁴ Mehmed Salih Efendi, 1754 yılında Anadolu Kazaskeri, 1755 yılında Rumeli Kazaskeri olmuş, Ocak 1758'de bir buçuk yıl sürecek şeyhülislamlık görevine Damadzade Feyzullah Efendi'nin arzıyla getirilmiştir. Bkz. Tahsin Özcan, "Mehmed Sâlih Efendi", TDV İslam Ansiklopedisi, XXVII (Ankara, 2003), s. 526.

³⁵ BOA, C.ADL, 100/6024.

Nebih Efendi bundan sonra kısa sürede Haremeyn mevleviyetine yükselmiştir. Bu dönemde suiistimallerin olduğu bilinse de Nebih Efendi'nin Edirne kadısı iken huzur derslerine katılması onun ilmî yetkinliğini göstermektedir³⁶. Sicill-i Osmanî'den öğrendiğimize göre Hamid'li (Isparta) Nebih Efendi önündeki hiyerarşik engelleri çabuk aşmak isteyen bir mizaca sahipti. Üsküdar Kadısı olduktan sonra hırslı kişiliği nedeniyle 1 Safer 1174 (12 Eylül 1760)'te azledilerek Gelibolu'ya sürgün edilmiş, fazilet sahibi olduğundan affedilmişse de bu olayların ardından Cemazievvel/Aralık ayında vefat etmiştir³⁷.

2. Yol Hazırlıkları

Yola çıkmanın ilk şartı “yol hükmü”ne sahip olmaktı. Bu, seyahat sebebi veya seyahat edenin kimliği ne olursa olsun, yanlarında bulundurmaları gereken bir belge idi. Söz gelimi tüccarlar³⁸, elçiler³⁹, hacı olacaklar⁴⁰, doktorlar⁴¹, müjdeciler⁴², kadılar⁴³, acil bir iş için yola çıkan neferler⁴⁴, orduya hazineyi götürönlör⁴⁵, çeşitli bölgelerden İstanbul'a akçe getirenler⁴⁶, tutukluları yerine ulaştırılanlar⁴⁷, tevcihat defterlerini götürönlör görevliler⁴⁸ vb. bu hükmü almadan yola çıkamazlardı. Hükümde yolcunun ismi, amacı, nereye gideceği, yanında kaç kişinin bulunduğu yazardı. Böylece yolcular, yol üzerinde bulunan kadılar, kethüdayerleri, yeniçeri serdarları ve vilayet ayanlarının iş erlerine bildirilir, yolcuların güvenliğinin sağlanması⁴⁹, vergi bahanesiyle rahatsız edilmemeleri, ücret mukabili yiyecek alabilmeleri, sorun çıkmadan yerlerine ulaştırılmaları istenirdi⁵⁰. Yüksek dereceli memurlar da seyahatte aynı sorumluluklara sahipti.

Maiyetleri kalabalık olan devletin üst düzey yetkilileri, tayin edildiklerinde hem harem halkı hem de evlerinin vazgeçilmez parçaları olan hizmetlileriyle birlikte taşınırlardı. Bendegân adı verilen hizmetliler arasında, evin içi ve dışındaki işler ile ilgilenenler farklıydı. İç ağası adı verilenler; hazinedar (elbiselerden, değerli mobilyalardan ve gümüş eşyadan sorumludur), tütüncü (tütün ve çubuklarla ilgilenir), kilerci (evin her türlü yiyecek ve diğer işleriyle ilgilenir) ve kahveci

³⁶ Bu dersler padişahların bizzat huzurlarında yapılmasını istedikleri ilmî toplantılardı. 18. yüzyılın ikinci yarısından sonra düzenli bir şekilde tertip edilen Sultan Mustafa'nın oluşturduğu ilk dersler 18-29 Ramazan 1172 (15-26 Mayıs 1759) tarihleri arasında, Cuma dışında her gün, padişahın huzurunda yapılmıştır. 1 “Mukarrir” ve 5 “Tâlîp”in katıldığı derslerde Mehmed Nebih Efendi talipler arasında yerini almıştır. Dersler sonunda her alime yüz altın ihsanda bulunulmuştur. Bkz. Mehmet İpşirli, “Huzur Dersleri”, TDV İslam Ansiklopedisi, XVIII (İstanbul 1998), s. 442.

³⁷ Mehmed Süreyya, “Mehmed Efendi”, Sicill-i Osmanî, III (İstanbul 1996), s. 978. Ayrıca çocuklarının sayısı bilinmeyen Nebih Efendi'nin oğlu Mustafa Efendi, babasının yolundan gitmiş, Çeharyâr-ı Güzîn eserini telif etmiş, 1209/1794-95 yılında Selanik Kadısı iken vefat etmiştir, bkz. Mehmed Süreyya, “Mustafa Efendi”, Sicill-i Osmanî, IV (İstanbul 1996), s.1157.

³⁸ BOA, A.DVNSMHHM.d, 124/347.

³⁹ BOA, C.HR, 184/9155.

⁴⁰ BOA, AE.SSLM.III, 76/4603. Surre alayı 1127/1715 yılında Edirne'den hareket etmişti, bkz. Münir Atalar, *Osmanlı Devletinde Surre-i Hümayûn ve Surre Alayları*, (Ankara: Diyanet İşleri Başkanlığı Yayınları, 1999), 63.

⁴¹ BOA, A.DVNSMHHM.d, 124/229.

⁴² BOA, A.DVNSMHHM.d, 128/133.

⁴³ BOA, A.DVNSMHHM.d, 129/383.

⁴⁴ BOA, A.DVNSMHHM.d, 128/150; 128/180.

⁴⁵ BOA, A.DVNSMHHM.d, 128/35.

⁴⁶ BOA, A.DVNSMHHM.d, 145/67; BOA, AE.SMHD.I, 158/11866, 126/9193.

⁴⁷ BOA, A.DVNSMHHM.d, 133/970.

⁴⁸ BOA, A.DVNSMHHM.d, 129/943.

⁴⁹ BOA, A.DVNSMHHM.d, 128/12.

⁵⁰ Hamiyet Sezer, “Osmanlı İmparatorluğu'nda Seyahat İzinleri (18-19. Yüzyıl)”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 22/33, (2003): 109-111. (erişim 15.03.2023)

(geniş kullanım alanı olan kahvenin hazırlanması ile ilgilenir) idi. Dışarıdaki işlere çukadarlar koşturular, başlarında baş çukadar bulunurdu. Rütbe arttıkça hizmetli ve memur sayıları da artardı. Nebih Efendi'nin bendeğâni arasında Baş çukadar ve çukadarlar, İmam, Kayıkçı, Helvacı, Yazıcı, Kaftanî, Bazarî, Duhanî, Makramacı, Kahveci, Kilarî, Berber, Harem Ağası, dört Gulam ve belgede yalnız adı geçen şahıslar vardı⁵¹. Harem kısmı da selamlığa benzer, hanımların kendilerine bağlı hizmetlileri olurdu⁵². Bununla birlikte kadı efendinin harem halkı belgeye yansımamıştır.

Selamlık ve harem ahalisi, ev sahibinin tayini söz konusu olduğunda hep birlikte yolculuk için hazırlanırlardı. Yolda kullanılacak yataklar, çadırlar, halılar, silahlar, mutfak malzemeleri ve diğer gerekli eşyalar arabalara yüklenirdi⁵³. Şehir içinde taşınması yasak olan silahlar da yola çıkarken muhakkak alınırdu. Devlet, görevlileri vasıtasıyla yol güvenliğini sağlamaya çalışsa da kimi zaman yol kesen eşkıyalara rastlanabilirdi⁵⁴. Bu nedenle yolculuk esnasında, şehirde yasaklanan silahları taşımak serbestti. Özellikle yüksek rütbeli görevlilere ait silahlar kıymetli taşlarla süslü olur, kabzası gümüş tabancalar, kılıçlar, sopalar, kamçılar vb. hazırda tutulurdu⁵⁵.

Nebih Efendi'nin padişah onaylı tayininin kesinleşmesi ile yol hükmü verilmiş, ihtiyaçlar tamamlanmış, harem halkı için arabalar hazırlanmıştı. Osmanlı toplumunda kadınlar nispeten seyrek seyahat ederlerdi. Nebih Efendi örneğinde olduğu gibi, kocasının tayini sebebiyle onun yanında yolculuk yaparlardı ya da hayatlarında bir defa gerçekleştirecekleri hac yolculuğu için evlerinden ayrılabilirlerdi, ki bu yolculuk da erkeksiz gerçekleşmezdi. Hanımların seyahatinde mahremiyetlerinin sağlanması için arabanın⁵⁶ ayarlanması şarttı. Erkekler arabaya binmezdi⁵⁷. Doğrudan Edirne'ye gitmesi gereken eşyalar ise ayrıca tedarik edilen 17 arabaya yüklenmiş ve Tekfurdağı üzerinden gönderilmiştir. Kafile, yolda gerekecek eşyaların ve kadınların taşındığı arabalarla perşembe günü yola çıkmış ve bir haftada Edirne'ye vasil olmuştur. Aşağıda kafilenin yol güzergâhı, Nebih Efendi'nin gözlemlediği fiziksel çevre ve gecelediği konaklar ele alınmıştır.

3. Güzergâh ve Konaklar

Edirne'ye giden güzergâh bekçilerle muhafaza edilen ve akşamları kapatılan⁵⁸ “Edirnekapı” dan başlıyordu⁵⁹. Kapının dışında birkaç yapıdan başka şey yoktu. Burası şehir hayatının artık geride kaldığını, yolculara uzun bir seyahatin başladığını gösteren ilk noktaydı. David Ramsey'in koleksiyonunda yer alan 1840 tarihli haritada görüldüğü üzere (Harita 1), çalışmamızdan yaklaşık

⁵¹ Edirne'de Nebih Efendi'nin bendeğâni için yapılan masraflar arasında 39 kişinin ismi geçer. Bkz. BOA, TS.MA.d. 2204.

⁵² M. de M. D'ohhson, *a.g.e.*, 106. Ayrıca üst sınıf ricalinin konutlarında görevlilere ayrılan koşullar için bkz. Şükriye Pınar Özyalvaç, “İstanbul Konutlarında Lüks ve Konfor (18.Yüzyıl)”, (doktora tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, 2015), 277-280.

⁵³ D'ohhson, *a.g.e.*, 130.

⁵⁴ BOA, AE. SMHD.I, 119/8610.

⁵⁵ D'ohhson, *a.g.e.*, 86.

⁵⁶ Bu arabalar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Lady Montagu, *Doğu Mektupları*, çev. Murat Aykaç Erginöz, (İstanbul: Ark Kitapları, 2004), 35-36.

⁵⁷ D'ohhson, *a.g.e.*, 101-102, 142.

⁵⁸ Süheyl Ünver, “İstanbul'un Otuz Bir Kapısı”, haz. Fatih Güldal, *Dersaadetin Sur Kapıları*, (İstanbul: Sur Çelik Kapı A.S., 2016), 29-34.

⁵⁹ Kapının kullanımı Bizans devrinden beri değişmemiş, şehirdeki ana yolun bağlı olduğu bu kapı, Hadrianapolis (Edirne) şehrine nispetle “Hadrianapolis Kapısı” olarak tanımlanmıştı. Bkz. Şükriye Pınar Yavuztürk, “Edirnekapı Senti”, ed. Süleyman Göncüoğlu, *İstanbul'un Kitabı Fatih I*, (İstanbul: Fatih Belediye Başkanlığı Kültür Yayınları, 2011), 341.

100 yıl sonra bile Fatih Cami önünden geçen ana cadde Edirnekapı’da sonlanmakta, kapı dışındaki birkaç bina (Resim 1)⁶⁰ ve birbirinden uzak birkaç çiftlik⁶¹ dışında yerleşimin olmadığı anlaşılmaktadır⁶².



Harita 1: İstanbul, Batı Surları (1840)



Resim 1: Edirnekapı Sur Dışı (1782)

Nebih Efendi kafilesinin önünde, Balkanlar’a uzanan coğrafyada kurulmuş irili ufaklı yerleşim birimleri yol ağları ile birbirine bağlanıyor, orduların sevki, ticari malların nakli, haberleşmenin temini bu yollar sayesinde mümkün oluyordu. Osmanlı toprakları üzerinde İstanbul merkez olmak üzere Anadolu ve Rumeli’de sağ, sol ve orta kol olmak üzere üç ana güzergâh vardı. Rumeli tarafındaki sağ kol Vize-Kırklareli-Prevadi-Karasu-Babadağı-İsakçı-Akkirman yoluyla Özi ve Kırım’a ulaşıyor; orta kol, İstanbul-Silivri-Edirne-Filibe-Sofya-Niş-Yagodina hattı ile Belgrad’a; sol kol İstanbul-Tekirdağ-Malkara-Firecik-Dimetoka-Gümölcine-Pravişte-Lankaza-Yenişehir (Larissa)-İzdin üzerinden İstefe (Tebai)’ye varıyordu⁶³ Nebih Efendi kafilesi bu güzergahın orta kolundan ilerleyecek, Küçükçekmece, Büyükçekmece, Silivri, Çorlu, Burgaz, Baba-yı Atik, Havsa’da konaklayacak ve ardından Edirne’ye varacaktır.

Konak kelimesi bir yolcunun normal yürüyüşle bir günde ortalama 8 saat yolculuk yaparak varacağı uzaklığı ifade ediyordu⁶⁴ ve İstanbul-Edirne arası Nebih Efendi için yedi günlük bir yolculuk demektir. Yine de Kadı Efendi’nin konaklar arasını kaç saatte aldığı meselesi düşünüldüğünde 19. yüzyılın sonlarına kadar *saat*⁶⁵ ölçü biriminin kullandığını görüyoruz ve bu

⁶⁰ Jean Baptiste Hialir’e ait gravür için bkz. *Gravürlerle Türkiye*, haz. Mustafa Sevim, (İstanbul: Kültür Bakanlığı Yayınları, 2002), 23.

⁶¹ Bu çiftliklerden biri Bayrampaşa Bostanı yakınlarındaki Hatice Sultan Çiftliği’dir. 1719 yılında çiftlikte ağırlanan elçi Edirnekapı’dan İstanbul’a girmiştir. Bkz. Uğur Kurtaran, “Osmanlı’da Bir Elçi Mübadelesi Örneği: Pasarofça Antlaşması’ndan Sonra Osmanlı-Habsburg Elçi Mübadelesi” *Journal of Social and Humanities Sciences Research*, 8/77, (2021): 3195.

⁶² “Constantinople”, erişim 30 Aralık, 2022, <https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~21007~530099:Constantinople--Stambool->

⁶³ Yusuf Halaçoğlu, *XIV-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlılar’da Devlet Teşkilâtı ve Sosyal Yapı*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1991), 147.

⁶⁴ Osmanlıların en büyük mesafe birimi olarak kullandığı konak ölçü birimi, 24 mil veya 8 fersaha denk geldiği (metrik hesaplama 45,48 km) kabul edilse de fersah/saat cinsinden karşılığı zamana ve mekâna bağlı olarak değişiklik göstermiştir. Aynı mesafe bir hac kafilesi, sefere çıkan ordu veya posta atları ile hareket eden bir ulak için farklı bir anlam içeriyordu. Bkz. Cemal Çetin, “Osmanlılarda Mesafe Ölçümü ve Tarihi Süreci”, Ed. Hasan Bahar-Mustafa Toker, vd., *Prof. Dr. Nejat Göyünç Armağanı*, (Konya: Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, 2013): 454-455.

⁶⁵ Herkes tarafından kolaylıkla algılanan bu tanımın pratik amaçlara hizmet ettiği açıkça anlaşılıyorsa da saat tabiri bazen zamansal, kimi zaman da mil ve fersah gibi uzamsal bir anlam ifade etmiştir. Örneğin 18. yüzyılın başlarında

ölçü birimi metrik hesapla 5,685 kilometreye denk geliyordu. Aynı dönemde saate eşit olan “fersah” ve fersahın 1/3’ü olan “mil” birimlerinin de kullanıldığını unutmamak gerekir⁶⁶. Yine de uzun mesafeli ulaşımda nakil aracı olarak kullanılan hayvanların türü⁶⁷ hedefe gidiş süresinde öncelikli rolü oynuyordu. Nebih Efendi’nin hızını, harem halkını taşıyan arabalarla yükleri taşıyan at arabaları kadar coğrafi şartlar da belirlemiştir.

3.1 Küçükçekmece Konağı

Temmuz’un 20’sinde (14 Zilkade) yola çıkan kafilenin ilk durağı Küçükçekmece, Marmara denizi kıyısında İstanbul’a en yakın konaklama alanıdır. Burasının İstanbul’dan uzaklığı, 1776-1794 yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu’nda bulunmuş, İtalyan asıllı ressam Luigi Mayer’in sözlerini dikkate alacak olursak, 5 fersahtır. Metrik hesaba göre Küçükçekmece’nin başkentle arasının 28 km olduğu ve Nebih Efendi’nin kafilesinin de bu yolu en az 5 saatte aldığı söylenebilir.

İstanbul’un Rumeli’ye açılan kapısı hükmünde olan Küçükçekmece’nin Osmanlı topraklarına bağlanması Fatih devrinde gerçekleşmiştir. Gölün başında kurulan bu yerleşim yeri Avrupa’ya giden yolların hareket noktası olduğundan daha Bizans devrinde bir posta idaresi ve İmparator için bir saray yapılmışsa da IV. Haçlı seferlerinde talan edilmişti. Fatih buraya gerekli önemi vermiş vakıf eserler yaptırmış⁶⁸, “Ponte Piccola” adındaki köyün ismi zamanla Çekmece-i Sagir olmuştur⁶⁹.

Küçükçekmece, elçilik görevi ile İstanbul’a hareket edenlerin merasimle karşılandıkları nokta olması bakımından da önemlidir. Söz gelimi, 16. yüzyıl seyyahlarından Alman lüteryen ve papaz olan Schweigger’in⁷⁰ içinde yer aldığı elçilik maiyeti, başkente giderken Küçük Köprü’de karşılanmıştı⁷¹. Elçinin kabul edilmediği durumlarda red cevabı yine bu bölgede verilirdi. Örneğin 1620-21 yılında iki devlet arasındaki savaşı bitirmek amacıyla barış talebi ile gelen Leh elçisi kabul edilmeyince Küçükçekmece köprüsünden geçirilmemişti⁷².

Köprü, Kanuni Sultan Süleyman tarafından 974 (1566-1567) yılında yaptırılmıştı. 36 kemerli taş köprüünün üstünde bulunduğu göl, genişliği eşit olmamakla birlikte on beş mil uzunluğunda ve denize dar bir kanalla bağlantılıydı. Köprü bu kanal üzerine inşa edilmiştir. Nebih Efendi geldiğinde Küçükçekmece’de bir cami, beş han ve köprüünün ilerisindeki çarşıda bir kervansaray⁷³, sahilde

Anadoluhisarı ile Rumelihisarı arasının yarım saat olması zamansal bir anlamı taşıırken, İstanbul-Küçükçekmece arasının 3 saat olması uzamsal bir veriyi sunmaktadır. Bkz. Yazıcı Murtaza, *a.g.e.*, 43.

⁶⁶ İran’da 1 fersah 6,23 km., Arap fersahı 5,672 km. idi. Bkz. Cemal Çetin, *a.g.m.*, (2013), 444, 449, 451.

⁶⁷ Uzun mesafeli ulaşımda develer, haberleşmede saatte en az 10-15 km hız yapan posta atları kullanılırdı. Sıradan bir atın sorunsuz bir arazideki ortalama yürüyüş hızı saatte dört buçuk kilometre idi. Bkz. Çetin, *a.g.m.*, (2013), 453. Altunan, menzil defterlerinden hareketle 17. yüzyıl sonlarındaki mesafeleri saat cinsinden şu şekilde kaydetmiştir: İstanbul-Büyükçekmece 6 saat, Büyükçekmece-Silivri 6 saat, Silivri-Çorlu 8 saat, Çorlu-Bergos/Lüleburgaz 10 saat, Lüleburgaz-Kuleli 7 saat, Kuleli-Edirne 7 saat. Anlaşıyor ki İstanbul-Edirne arasındaki toplam mesafe 44 saatir. Bkz. Sema Altunan, “XVII. Yüzyıl Sonlarında İstanbul- Edirne Arasındaki Menziller ve Bazı Menzilkeş Köyler”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 35/39, (2006), 95.

⁶⁸ Çekmece-i Sagir’deki Fatih Cami için bkz. BOA., AE.SABH.I., 364/25370, H. 1196; Fatih Sultan Mehmed Han Vakfı’na mülhak vakıflar için bkz. BOA., EV.d., 38106, H.1157.

⁶⁹ Komisyon, “Küçükçekmece”, *İstanbul Kültür ve Sanat Ansiklopedisi* IV, (İstanbul, 1984), s. 2084.

⁷⁰ Solomon Schweigger, *a.g.e.*, 53.

⁷¹ 1719 yılında, Habsburg elçisinin Küçükçekmece’den İstanbul’a girmesi, 18. yüzyılda bu uygulamanın değişmediğini göstermektedir. Bkz. Uğur Kurtaran, *a.g.m.*, 3194.

⁷² Komisyon, “Küçükçekmece”, *İstanbul Kültür ve Sanat Ansiklopedisi* IV (İstanbul 1984) s. 2084.

⁷³ Luigi Mayer, *a.g.e.*, 71.

köşk, saray, çiftlik gibi önemli binalar vardı. İstanbul halkının gezinti yeri olarak öne çıkan⁷⁴ bölge Bizans devrinden beri önemini korumaya devam ediyordu. Nebih Efendi geldiğinde bölgedeki limanlar da aktiftir. Hatta buradan Gelibolu'ya kadar olan iskelelerden Anadolu'ya gizlice mal sevkiyatı örneğin koyun, kuzu, keçi sevk edilebiliyor⁷⁵, Asıtane'ye kömür naklediliyor⁷⁶, tütün getiren tüccarlar vergilerini ödememek için buralarda gizlice satış yapıyorlardı⁷⁷. Nebih Efendi Küçükçekmece Konağı'na tamiri gereken bozuk yollardan ilerlemişti. En son 1752 (H.1165) yılında Küçükçekmece Köprüsü'nden Çarşı'ya kadar olan kaldırımlar yenilenmişse de yeniden bakım ihtiyacı hasıl olmuş, köprünün korkulukları da yıpranmıştı⁷⁸. Nebih Efendi, tadilatı 1759 (H.1173) yılında⁷⁹ gerçekleşecek bozuk yollardan ilerleyerek Sokullu Mehmed Paşa kervansarayına haremi ve bendeganı ile bir gece dinlenmek üzere yerleşmişlerdir⁸⁰.

Kadı Efendi kervansaraya varınca, hayvanlar ahıra alınmış⁸¹ yiyecek-yakacak malzemeleri temin edilmiş, kendileri de yanlarında getirdikleri yatak, halı, mutfak malzemeleri gibi gerekli olan eşyaların hizmetlileri tarafından hazırlandığı dairelerine geçmişlerdir. Ayrıca burada Nebih Efendi'ye bir Konak Bekçisi ile⁸² *Yasakçı* Seyyid adında bir görevli tayin edilmiştir. Resmî bir görevlinin önünden ilerlemek suretiyle sair kişilerin yaklaşmasını ve yolu üzerinde durulmasını yasaklayan⁸³ bu yasakçı⁸⁴ güvenlik noktasında bulunan bir yeniçeridir⁸⁵.

3.2. Büyükçekmece Konağı

21 Temmuz (15 Zilkade) Cuma günü Küçükçekmece Köprüsü üzerinden geçerek 3 fersah⁸⁶ dolayısıyla 3 saat yol alan Kadı Efendi ve kafilesi Büyükçekmece'ye varmıştır. Aynı yüzyılda bölgeden geçen Yazıcı Murtaza; toprağı verimli, suları iyi, hanları güzel olan beldede çarşının yanı sıra pazarın kurulduğunu, arpa, saman, odun gibi gerekli ihtiyaçların bu kasabadan temin edilebildiğini yazar⁸⁷.

⁷⁴ Yazıcı Murtaza, *a.g.e.*, 43.

⁷⁵ BOA, AE.SOSM.III, 37/2612.

⁷⁶ BOA, AE.SMST.III, 297/23772

⁷⁷ BOA, AE.SOSM.III, 1/69.

⁷⁸ BOA, AE.SMST.III, 126/9729

⁷⁹ Çekmece-i Sağır kaldırımlarının H.1173/M.1760 yılındaki tecdid ve tamiri için bkz. (BOA, AE.SMST.III, 99/7530). Ertesi sene de Büyükçekmece'deki kaldırımlar tamir edilecektir. Bkz. BOA, C.BLD, 149/7408.

⁸⁰ 16. yüzyılda İreçhek tarafından serviler, dut ve nar ağaçlarının arasında tasvir edilen han bu olmalıdır. Bkz. İreçhek, *a.g.e.*, 127. Han, Mayer'in eserinde iki katlı gösterilir. Bkz. Luigi Mayer, *a.g.e.*, 71. Evliya Çelebi, bu tarihten yüz yıl önce konakladığı Küçükçekmece ve Büyükçekmece'yi anlattığı kısımda, "Büyükçekmece hanında olan konağımıza gelip..." ifadesi ile handa bir konak olduğunu söyler. Devlet görevlileri için ayrılmış/düzenlenmiş özel alanların bulunduğuna işaret eden Mayer de "bazı büyük hanlarda özel apartman daireleri olabilir ancak yatak için hasırdan başka mobilya içermez" diyerek bu düşünceye katkıda bulunur. Bkz. Evliya Çelebi, *a.g.e.*, 269.

⁸¹ Yapısal olarak iki ana mekâna sahip olan kervansaraylarda insanlar ile hayvanlar birbirinden ayrılır, konuklar genelde iki katlı olan yapının kendilerine ayrılan mekanlarında gecelerdi. Gönül Cantay, "Kervansaraylar" *Mimarbaşı Koca Sinan: Yaşadığı Çağ ve Eserleri*, 1 (1988): 378; Ümit Ekin, "Klasik Dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda Karayolu Ulaşımını ve Nakliyatı Etkileyen Faktörler (1500-1800)" *Belleten*, 81/291 (2017): 394.

⁸² Diğer konak yerlerinde konak bekçisine rastlanmamıştır.

⁸³ Şemseddin Sami, *Kâmus-i Türkî*, (İstanbul: Nadir Eserler Kitaplığı, 2016), 1529.

⁸⁴ Mehmet Zeki Pakalın, "Yasakçı", *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü III*, (İstanbul: MEB, 1993), s. 606.

⁸⁵ Görevini yerine getiren Yasakçı'ya 240 akçe ihsan edilmişti.

⁸⁶ İstanbul-Büyükçekmece arası 8 fersahtır. Luigi Mayer, *a.g.e.* 79.

⁸⁷ Yazıcı Murtaza, *a.g.e.*, 44.

Burası geçiş ve konaklama yeri olarak ilk ve orta çağ boyunca önemini korumuş⁸⁸, hakimiyetin Osmanlı'ya geçmesinin ardından belde Fatih Sultan Mehmed tarafından kervansaray inşa ettirilerek mamur edilmiş, harap halde olan köprü tamir ettirilmiştir⁸⁹.

Nebih Efendi'nin karşısına çıkan Kanuni Sultan Süleyman'ın yaptırdığı köprüydü. Sultan Süleyman Zigetvar Seferi'ne çıkmadan evvel bölgedeki vaziyeti görmüş, Mimar Sinan'a burada bir köprü yapılmasını emretmişti. Yapımı bir yıl süren köprünün tamamlanması II. Selim zamanında gerçekleşmiştir. Bu yapı, 635 metre uzunluğunda 7,17 metre genişliğinde inişli çıkışlı dört ayrı köprünün birleşmesinden meydana gelmiştir. Köprünün doğusunda yani Büyükçekmece yönündeki ilk iki köprünün yedişer, üçüncünün beş, dördüncünün dokuz gözü bulunmaktaydı⁹⁰.

17. yüzyılda (1621) kasaba hüviyetini alan köprünün doğu tarafındaki Büyükçekmece'yi Evliya Çelebi şu şekilde tanımlamaktadır⁹¹: “*Eyüb mevleviyetine (kadılığına) bağlı deniz ile göl arasında bin haneli, bağlı bahçeli, ab-ı hayat çeşme-sârlı, cümle kiremid örtülü, fevkani ve tahtani mamur haneleri olan kasabadır. Su başısı, yasağsısı vardır. İstanbul yakın olduğundan kethüdayeri, yeniçeri serdari yoktur. Leb-i derya harab kalesi vardır. Camilerden (Sokullu) Mehmed Paşa mescidi mimar Sinan Ağa binasıdır. On bir aded büyük ve küçük kurşunlu hanı vardır. İmaret, medresesi, sıbyan mektebi, çarşısı ve bazarı vardır. Hanlar önündeki meydanda bir çınar, münteha cenbindeki çeşmenin tarihi budur: Yine akdı cihana ab-ı kevser. Abdüsselam medresesi azim medresedir... Ayende ve ravendeye (gelene ve gidene) nimeti bol darü't-taamı vardır.. Mahkeme yanındaki büyük kârbânsarayını bin at alır bina-yı azimdir. Ab-ı havası gayet latiftir. Bu çekmece ile küçük çekmecenin arası deryadan on iki mildir”.*

18. yüzyılın sonlarında Mayer'in gözlemleri de benzerdir. Çevrede ekim yapılan araziler ve serpiştirilen köylerle birlikte birkaç üzüm bağı görülür. Türklerin ve Rumların yaşadığı bu büyük ve kalabalık kasabada biri çok geniş ve güzel olan birkaç kervansaray vardır⁹². Nebih Efendi'nin geceleyeceği konak bin at kapasiteli, geniş kervansaray olmalıdır⁹³. Burası sıradan yolcular içindir. Kervansarayın giriş cephesinde kapının iki yanında inşa edilen iki mekân daha vardı. Dikdörtgen biçiminde, giriş dehlizine açılan bir kapı ve iki pencereye sahip olan bu mekanlara, büyük kervan ve sefer yolları üzerindeki kervansaraylarda rastlanır, ordu ileri gelenlerinin misafir edilmesi için “paşa odası” adıyla anılırlardı⁹⁴. Nebih Efendi de yüksek tabakadan zatlar için yapılan bu odalara yerleşmiş olmalıdır.

Ertesi gün Nebih Efendi kafilesi, köprü vasıtasıyla Büyükçekmece Gölü üzerinden batıya ilerlemeye devam edecektir. Bu köprüde asayiş sağlamak üzere görevliler bulunduğunu da eklemek gerekir. Söz konusu uygulama, önemli geçiş yerlerindeki köprülerde rastlanan bir güvenlik önlemidir⁹⁵. Yine Evliya Çelebi'nin aktarımına göre; “*Köprü başında yeniçeri kolluğu ve gümrük*

⁸⁸ Büyükçekmece Bizans devrinde Milanthias, göl ise Atheras adıyla anılmıştır. Bkz. Luigi Mayer, *a.g.e.*, 79.

⁸⁹ Semavi Eyice, “Büyükçekmece Kervansarayı”, TDV İslâm Ansiklopedisi VI (İstanbul 1992), s. 519, 520.

⁹⁰ Komisyon, “Büyükçekmece Köprüsü”, İstanbul Kültür ve Sanat Ansiklopedisi III (İstanbul 1983), s. 1303; Erdem Yücel, “Büyükçekmece Köprüsü”, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi II (İstanbul 1994), s. 358.

⁹¹ Evliya Çelebi, *Evliya Çelebi Seyehatnâmesi III*, (Dersaadet: İkdâm Matbaası, 1310), 291.

⁹² Luigi Mayer, *a.g.e.*, 79.

⁹³ Semavi Eyice, *a.g.m.*, (1992) s. 519; Gönül Cantay, *a.g.m.*, 374

⁹⁴ Semavi Eyice, *a.g.m.*, 520.

⁹⁵ Osmanlı'da Köprülere tayin edilen Köprücüler, derbentçilik işiyle de görevlendirilirdi. Geçit yeri tehlikeli bir bölge ise köprü yanlarına kuleler inşa edilir, köprücülerin başında 19. yüzyıla kadar Köprücü başı veya Köprücü beyi bulunurdu. Bkz. Mehmet Taştemir, Bölüm 1, “Klasik Devirde Osmanlı'da Kara Ulaşımı ve Yollar”, haz. Vahdettin

emini vardır ki geçenlerden kaçak eşyasını, malını ve kaçak köleleri ve haramileri yakalarlar, kayd ü bend ederler, yüklerden baş alırlar.⁹⁶

3.3. Silivri Konağı

22 Temmuz (16 Zilkade) tarihinde Büyükçekmece'den hareket eden Kadı Efendi'nin kafilesi iki konak arasını sahil boyunca ilerlemek suretiyle yaklaşık 8 saatte kat ederek Silivri'ye varmış olmalıdır⁹⁷. Marmara denizine kıyısı ve bir limanı bulunan bu yerleşim yeri Piri Mehmed Paşa tarafından 1521 (H. 927) yılında yaptırılan külliye ile canlandırılmıştır. Nebih Efendi kasabaya geldiğinde Büyükçekmece'de kaldığı kervansarayın plan şemasına benzer ancak daha küçük olan Piri Mehmed Paşa Kervansarayı'nda⁹⁸ kalmıştır⁹⁹. İki kervansarayın da mimarı Mimar Sinan'dır ve Silivri'deki yapı daha önce inşa edilmiştir. Cantay plan şemasının benzer olduğunu söylediğine göre¹⁰⁰, Silivri'deki kervansarayda da devlet ileri gelenleri için giriş kapısının iki yanında birer mekân olduğunu ve Nebih Efendi'nin burada konakladığını düşünebiliriz.

Geniş bir kompleks oluşturan Piri Mehmed Paşa külliyesi sahile yakın konumlandırılmış ve 16. yüzyılın ilk yarısından itibaren bölgenin şenlenmesinde önemli rol oynamıştır. Akkaya külliyesinin cami, medrese, misafirhane, zaviye, imaret, imaret hanı (ahır), yemekhane, sıbyan mektebi, mutfak, kiler, fırın, odunluk, dükkanlar, çeşitli hizmetler için odalar, muvakkithane ve hazireden oluştuğunu söyler¹⁰¹. Buradaki misafirhane kervansaray olmalıdır. Yakında bir de mumhane bulunduğunu görüyoruz¹⁰². "Muhkem bir kale"¹⁰³ tepe üzerinde antik dönemin izlerini taşımaktadır¹⁰⁴. Külliyesinin yakınındaki iskele, bölgedeki canlılığı sağlar, Balkanlardan kara yolu ile gelen ürünler mümkünse buradan deniz yolu ile İstanbul'a sevk edilirdi¹⁰⁵.

Nebih Efendi, kavşak noktası hükmünde bulunan ve Rum¹⁰⁶ ve Yahudi¹⁰⁷ gibi farklı etnik grupların yaşadığı Silivri'ye geldiğinde günlerden cumartesiydi. Kadı efendi kervansarayın ahırına hayvanlarını yerleştirmiş, hancının adamına 15 akçe, hancıya ve verdiği otluğa 330 akçe ödemişti, yine hancıdan 11 akçeye 37 kıyye saman almıştı. Vezir Mehmed Paşa Külliyesi mutfağının ekmek,

Engin, Ahmet Uçar ve Osman Doğan, *Osmanlı'da Ulaşım, Kara-Deniz-Demiryolu* (İstanbul: Çamlıca Yayınları, 2012), 18.

⁹⁶ Komisyon, "Büyükçekmece", İstanbul Kültür ve Sanat Ansiklopedisi III (İstanbul 1983), s. 1301.

⁹⁷ Altunan, çalışmasında Kostantinopolis ile Büyükçekmece arasını 6 saat, Büyükçekmece ile Silivri arasını da 6 saat vererek iki menzil arasının eşit olduğunu gösterir. Yukarıda İstanbul ile Büyükçekmece arası 8 fersah olarak verildiğine göre Büyükçekmece-Silivri arası da 8 fersah mesafe olmalıdır. Sema Altunan, a.g.m., 95.

⁹⁸ Eser günümüze ulaşmamıştır.

⁹⁹ Hancı hademelerine 50 akçe verilmesinden, Nebih Efendi'nin kervansarayda kaldığını anlıyoruz. Bkz. BOA, TS.MA.d, 2204.

¹⁰⁰ Cantay, 1988, s. 374.

¹⁰¹ Tayfun Akkaya, "Piri Mehmet Paşa Külliyesi. TDV İslâm Ansiklopedisi XXXIV (İstanbul 2007), s. 282.

¹⁰² BOA, C.EV., 454/22960. Mumhane, Piri Mehmet Paşa Cami'nin doğusunda yer alır ve bugün adı bulunduğu sokakta yaşamaktadır.

¹⁰³ Yazıcı Murtaza, a.g.e., 44

¹⁰⁴ Canaye, 1753 yılında Silivri'den geçerken Marmara kıyısındaki bir tepe üzerine kurulmuş Antikçağ'dan kalma surların durduğunu belirtir. Ayrıca İstanbul'un dış mahallelerinin bu kente kadar uzandığını söylerken Büyükçekmece ve Küçükçekmece'den bahsediyor olmalıdır. Bkz. Philippe du Fresne-Canaye, a.g.e., 48.

¹⁰⁵ Un, kömür, ot gibi ürünlerin alınması konusunda bkz. BOA, A.DVNSMHH.d, 104/1153; BOA, AE.SMST.II, 69/7335; BOA, C.SM., 38/1923.

¹⁰⁶ BOA, AE.SMHD.I, 105/7495.

¹⁰⁷ BOA, C.ADL, 3/159

et, pirinç gibi erzakı esnaf tarafından karşılanmakta¹⁰⁸ ise de kadı ve maiyeti imaret mutfağını kullanmayacak, kendi hizmetindeki aşçılar gerekli malzemeyi aldıktan sonra yemek yapacaklardır.

Ertesi sabah kafile, yerleşim yerinin batısındaki Silivri çayı üzerinde kurulmuş olan ve Piri Mehmed Paşa tarafından yaptırılan¹⁰⁹ 32 gözlü Uzunköprü'den geçerek, Rumeli'nin orta koluna, Çorlu'ya yönelmiştir.

3.4. Çorlu Konağı

Nebih Efendi, 23 Temmuz (17 Zilkade) pazar günü on saatten fazla sürdüğünü¹¹⁰ tahmin ettiğimiz yolculuğun ardından Yazıcı'nın ifadesiyle “bir sahranın”¹¹¹ ortasında bulunan Çorlu kasabasına gelmiştir¹¹². Rum ve Ermenilerin de meskûn olduğu¹¹³ bu yerleşim yerinde Fatih tarafından, kendi adını taşıyan bir cami inşa ettirilmişse de bu tarihe (1171/1758) kadar yıpranmıştı¹¹⁴. Bölgedeki bir diğer önemli eser Kanuni tarafından yaptırılan 1521 tarihli Süleymaniye Cami idi.

Çorlu havalisi, geçmiş zamandan beri av için oldukça müsait bir bölgeydi. Padişah “Hünkar Sarayı”nda kalır¹¹⁵, avlanacakları zaman çevredeki kadılara önceden haber verilir ve yeterli miktarda zahire temin etmeleri emredilirdi¹¹⁶. Böyle zamanlarda av yerlerinde kimse avlanamaz, tazı, doğan, atmaca gibi av hayvanları ile ava çıkamazdı¹¹⁷. 18. yüzyılın başlarında padişahın dinlenmesi için inşa edilmiş bir konağın bulunduğunu İstanbul'a giden İngiltere elçisinin eşi Lady Montagu da teyit etmektedir¹¹⁸.

17. yüzyılda bölgenin ticaret merkezi olduğu haftada iki kez kurulan pazardan anlaşılmaktadır. Dördü kurşun kaplı 18 hanın bulunduğu¹¹⁹ kasabada Nebih Efendi'nin nerede kaldığını bilemesek de 5 nefer hancılara 300 akçe, hademelerine ise 75 akçe in'am verilmesinden bir handa kaldığını anlayabiliyoruz. Ayrıca “Çorlu'da Hâce Efendi'nin Hacı Mehmed'in eğerine tamir, 84 akçe” ibaresinden hanlarda verilen hizmetlerden de faydalandığı görülmektedir.

¹⁰⁸ BOA, TS.MA.e, 1040/38

¹⁰⁹ Cemal Kozanoğlu, “Osmanlı Döneminden Günümüze Silivri”, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi VI, (İstanbul 1994), s. 557.

¹¹⁰ Burada Altunan'ın verdiği saat cinsi ile Luigi Mayer'in verdiği fersah birimleri karşılaştırılmış, 6 saat 8 fersah bilgisinden 8 saat olan Silivri-Çorlu arasının 10 fersah olduğu anlaşılmıştır.

¹¹¹ Yazıcı Murtaza, *a.g.e.*, 44.

¹¹² Mayer, Burgaz ve Silivri arasındaki bu kasabanın Kostantinopolis'ten kuzeybatıya 24 fersah, Euxine kıyılarından yaklaşık 7 fersah ve Marmara denizinden neredeyse aynı uzaklıkta yükselen bir zemin üzerinde yer aldığını söyler. Bkz. Luigi Mayer, *a.g.e.*, 83.

¹¹³ Luigi Mayer, *a.g.e.*, 83

¹¹⁴ Yapı 1175/1761-62 tarihinde onarım görmüştür. Bkz. Osman Ülkü ve Hacer Sibel Ünalın Özdemir, “Tekirdağ/Çorlu-Fatih Camisi'nin Dünü Bugünü”, *Sanat Dergisi*, 34 (2019): 154.

¹¹⁵ Yazıcı Murtaza, *a.g.e.*, 44.

¹¹⁶ BOA, A.DVNSMHHM.d, 7/2516. Örneğin II. Selim ava çıkacağında Haslar, Çorlu ve Tekfurdağı kadılıklarına haber verilerek her bir konak için yüzer araba otluk ve saman tedarik etmeleri, talep edildiğinde vakit kaybetmeden konaklara göndermeleri istenmişti. Bkz. BOA, A.DVNSMHHM.d, 7/2576.

¹¹⁷ BOA, A.DVNSMHHM.d, 7/1666; BOA, A.DVNSMHHM.d, 7/1875.

¹¹⁸ Lady Montagu, *a.g.e.*, 77.

¹¹⁹ Evliya Çelebi, *a.g.e.*, 297.

3.5. Burgaz (Lüleburgaz) Konağı

Kervanının bir sonraki menzil durağı Burgaz'dır. 18. yüzyıl sonunda Marmara denizinin kıyısından Burgaz'a yaklaşık 50 millik mesafede neredeyse tek bir ağaç görülmez¹²⁰. Çorlu'dan buraya ortalama 13 saat yolculuğun¹²¹ ardından gelinir. Yakında nehir (Lüleburgaz deresi) üzerinde güzel bir taş köprü vardır. Sokaklar iyi döşenmiştir. Çok sayıdaki atölyelerde çömlekler, ilginç eşyalar, özellikle de pipo başlıkları imal edilir, lületaşından yapılan ürünler hediye edilmek üzere alınır. İstanbul-Edirne arasında gidip gelen arabalar ve koçiler Burgaz üzerinden yol aldıklarından burası işlek bir bölge özelliği taşıyordu¹²². 18.yüzyılın sonlarında kasabada 400 kadar Türk ve Rum, birkaç Yahudi evi bulunmakta, Sokullu Külliyesi'nden başka aynı büyüklükte olmasa da pek çok anıt yer almaktaydı¹²³.

Nebih Efendi, 24 Temmuz (18 Zilkade) pazartesi günü Burgaz'a geldiğinde konaklayacağı kervansarayına varmak için, dua kubbesi ile birleştirilen, iki yanı 59 dükkanla çevrili bir yoldan geçer. Burası Sokullu Külliyesi'nin arastasıdır. Bölgeyi cazibe merkezi haline getiren külliyenin güneyinde cami, medrese ve sıbyan mektebi, doğusunda çifte hamam, çalışan görevliler için yapılan evler ve çeşme batıda yer alır. Kervansaray ise imaret ve tabhane ile külliyenin kuzeyinde inşa edilmiştir. Mimar Sinan'a yaptırılan ve 1569 (H.977) yılında tamamlanan külliyenin kervansarayında¹²⁴ ileri gelen devlet ricali için geniş bir mahal ayrılmıştır. Evliya Çelebi, 150 ocağı bulunan kervansarayın avlulu, develikli ve ahırlı olduğunu belirtir. 3 binden fazla hayvan alan ahırın kapasitesine bakılacak olursa oldukça geniştir¹²⁵. Girişi taç kapıyla sağlanan kervansarayın yazlık ve kışlık dairesi¹²⁶ ile Küçükçekmece ve Büyükçekmece kervansaraylarındakine benzeyen giriş kapısı yanında odaları vardı¹²⁷. Nebih Efendi ilk kez burada 16 beygir kiralayarak atlarını değiştirmiş -belki de daha hızlı yol almayı amaçlamıştı- ertesi gün Baba-yı Atik'e gitmek üzere yola çıkmıştır.

3.6. Baba-yı Atik Konağı

Nebih Efendi 25 Temmuz (19 Zilkade) salı günü 5 saatten fazla yolculuk yaptıktan sonra Ergene çayının üzerinde kurulmuş olan köprüyü geçmek suretiyle Baba-yı Atik (Babaeski)

¹²⁰ Luigi Mayer, *a.g.e.*, 87.

¹²¹ Altunan'ın menzil çalışmasında yol 10 saat; İreçek'in 1826 tarihini gösteren kayıtlarında Çorlu-Karıştıran 6 saat, Karıştıran Burgaz 4 saat toplamda 10 saat olarak verilir. Menzil hızını gösteren bu çalışmalar ile Luigi'nin verdiği fersah türünden yapılan hesaplamaları ile karşılaştırıldığında, yavaş giden kâfilenin 13,3 saatte vardığı hesaplanmıştır. Bkz. Sema Altunan, *a.g.m.*, 95; Kostantin Yosif İreçek, *a.g.e.*, 194.

¹²² Yazıcı Murtaza, *a.g.e.*, 44.

¹²³ Luigi Mayer, *a.g.e.*, 87.

¹²⁴ Kervansaray 1935 yılında yol geçirilmesi amacıyla yıkılmıştır. Cantay 1988 yılında, arasta duvarına bitişik duvar üzerinde ocak ve duvar nişleri, taç kapı ve giriş bölümünün batısında tam olarak ne işe yaradığı anlaşılabilen dikdörtgen bir yapının ayakta kaldığından bahseder. Bkz. Cantay, *a.g.m.*, 375.

¹²⁵ Kervansarayın fiziksel özellikleri, görevlileri ve uyulması gereken kurallarının canlı bir tasviri için Bkz. Evliya Çelebi, *a.g.e.*, 300-301.

¹²⁶ Mayer, bu daireleri şu şekilde tarif eder: "Giriş kapısı geniş bir avluya açılır. Avlu taş sütunlarla desteklenen geniş bir meydana. Bunun altında yazlık daire vardır: *Yolcuların konaklaması için küçük bacalarla kesişen taş koltuklar ve atları sabitlemek için duvara takılı halkalar içerir. Kışlık daire binanın iç kısmındadır ve Konstantinopolis yakınlarındaki Küçükçekmece'deki kervansaray için verilen tarife uygundur*" Bkz. Luigi Mayer, *a.g.e.*, 91).

¹²⁷ Mehmet Fatih Müderrisoğlu, *a.g.m.*, s. 360.

konağına varmıştır. Bu menzilin 13. yüzyılda Sarı Saltuk Bey'in medfun olmasından veya Fatih Cami haziresinde yatan Ahmet Baba'nın ismine izafeten Baba-yı Atik adı aldığı düşünülür¹²⁸.

Bölgenin Osmanlı hakimiyetine geçmesinin ardından Fatih tarafından bir cami yapılmışsa da Sadrazam Semiz Ali Paşa'nın (Cedid Ali Paşa Cami) vakfı ile burası daha da canlanmış olmalıdır. Külliye halinde planlanan eser cami, medrese, kervansaray, hamam ve dükkanlardan müteşekkil olup Mimar Sinan'a 1561-1565 yılları arasında yaptırılmıştır. Sinan'ın listesinde kervansarayın ismi geçmemekle birlikte Eyice, yapının 1574-1575 (H.982) yılındaki muhasebe kayıtlarında "kârbansaray-ı cedid" adıyla bahsedildiğini, dolayısıyla külliyeye sonradan eklendiğini söyler¹²⁹.

Yüzyılın başında birkaç dükkânı ve hanları bulunan bu küçük kasabadan geçen yolcular yiyecek ihtiyaçlarını karşılayabilirlerdi. Ancak alçak bir mevkiye bulunan kasabanın yolları yağışlı mevsimlerde çamur olduğundan yol almak zorlaşır, çoğu zaman beygirlerin gücü bu çamurdan çıkmaya yetmezdi¹³⁰. Yaz mevsiminde ilerleyen Nebih Efendi'nin söz konusu zorlukları yaşamayacağı düşünülse de bir gece kervansarayda konakladıktan sonra sabah yine 16 beygir kiralararak Havsa yoluna çıkması havanın yağışlı olması ve hayvanların zorlandığı ihtimalini akla getirir.

3.7. Havsa Konağı

Nebih Efendi'nin konakladığı son durak Havsa olmuştur¹³¹. 6 saati aşkın yolculuğun ardından kendisini Aşağıova deresi kenarında kurulan Sokullu Mehmet Paşa Külliyesi karşılamıştır. Sokullu Mehmet Paşa tıpkı Burgaz'da olduğu gibi burada da külliyeinin arastasını İstanbul-Edirne yolunun üzerine yaptırmış, ticaretin canlanmasına katkıda bulunmuştu. Ayrıca oğlunun hayrına yaptırdığı bu vakıf inşa edilirken Havsa'ya su getirtmiş bölge daha da cazip hale gelmiştir¹³².

Külliye cami, medrese, arasta, han, imaret, çifte hamam, tekke, köprü ve sıbyan mektebinden oluşuyordu. Kitabesine göre 1576-1577 (H. 984) yılında tamamlanmıştır¹³³. Lüleburgaz'daki külliyeye benzeyen bu yapıda cami ile han kapılarının açıldığı bölümde dua kubbesi bulunur. Batı tarafındaki han Evliya Çelebi'nin aktarımına göre 120 ocaklı ve 5000 hayvanın barınabileceği büyüklüktedir. İmaret, hanla hamamın arasındadır. Nebih Efendi, yolculuğunun bu son menzil külliyesinde yemekleri arasına ilk kez tatlı yapılacak malzemeler de aldırır¹³⁴. Ertesi sabah inişli-çıkışlı ancak ilerlemesi kolay olan yoldan ilerleyerek en az beş saat yolculuğun ardından¹³⁵ 26 Temmuz 1758 (21 Zilkade 1171) perşembe günü Edirne'ye vâsıl olur.

¹²⁸ Gülçin Küçükaya, a.g.m., 185.

¹²⁹ Semavi Eyice, "Ali Paşa Camii" TDV İslâm Ansiklopedisi II, (İstanbul 1989), s. 427.

¹³⁰ Yazıcı Murtaza, a.g.e., 44.

¹³¹ Altunan'ın menzil çalışmasında ve İreçek'in eserinde Baba-yı Atik konağından sonraki durak yeri Kuleli'dir, buradan sonra Havsa'ya gelir. Nebih Efendi ise yol üstündeki Kuleli'ye uğramadan Havsa'ya varmıştır.

¹³² Sokullu Mehmed Paşa bu külliyei kendisinden önce vefat eden Mohaç ve Tımışvar Beylerbeyi olan oğlu Kurd Kasım Paşa'nın geride bıraktığı mülkü ile yaptırmıştı. Mehmet Fatih Müderrisoğlu, a.g.m., s. 359.

¹³³ Mimar Sinan'ın eserleri arasında olan bu yapıların inşası sırasında, mimarın Edirne'de Selimiye Cami inşa ettirdiği bilinmektedir. Buradan hareketle Hassa Mimarları Ocağı'nın başında olan Sinan'ın, Havsa'daki külliyeinin inşasını, bu ocakta çalışan ekibi yönetmesi ile yürüttüğü anlaşılır.

¹³⁴ İlk kez pirinç ve önemli oranda bal ve tarçın alınması, tatlı yapıldığı kanaatini uyandırmaktadır.

¹³⁵ Yazıcı Murtaza, Kostantinopolis ile Küçükçekmece arasının 3 saat olduğunu belirtir. Metinde bu mesafenin 5 fersah olduğu ve kafil tarafından en az 5 saatte alındığı söylenmişti. Yazıcı Mustaza Havsa-Edirne arasını da 3 saat olarak kaydetmekte olduğundan, kafilenin en az 5 saat yol gittiğini düşünebiliriz.

4. Konaklarda Yapılan Masrafların Değerlendirilmesi

Kalabalık bir maiyete sahip Kadı Nebih Efendi'nin yolculuk sırasında rahat etmesi önem taşıyordu. Bunun için İstanbul'da yolculuk hazırlıkları yapılırken arabalara konaklama sırasında lazım olacak eşyaların da yüklendiği yukarıda anlatılmıştı. Bunların, hesap defterinde kayıtlı olmadığı için temel ihtiyaç ürünleri olduklarını düşünebiliriz: Çarşaf, yastık gibi yatak malzemeleri, yemeklerin pişirildiği tencere veya tavalar, yemek sunumlarının yapıldığı tabaklar, kişisel temizlik malzemeleri vs. yol sırasında lazım olacak ürünler de konak mahallerinde temin edilmiş, hesap defterine iki ayrı liste halinde yazılmıştır. Birinci listede konaklama yerlerinde alınan gıda, yakacak ve aydınlatma unsurları yer alırken, müteferrik masrafların bulunduğu ikinci listede gıda, aydınlatma ve yakacakların yanı sıra mutfakla ilgili emtia, hayvanlar için yapılan giderler ile in'amlara da yer verilmiştir. İlk listede konak isimleri, konak yerine varılan tarih ve her bir konak yerinde alınan mal ve hizmetler takip edilebilirken ikinci listede konak isimleri bulunmamakta, mal veya hizmetlerin tarihlerinde boşluklar yer almaktadır. Ayrıca kimi harcamalar için yapılan masrafların toplu olarak kaydedilmesi, her bir ürünün fiyatı konusunda yorum yapmayı zorlaştırmıştır. Aşağıda Nebih Efendi'nin yolculuk giderleri "Mutfak masrafları", "ulaşım vasıtaları için yapılan masraflar" ve "in'amlar" başlıkları altında incelenmiştir.

Hesap defterinde dikkati çeken bir diğer husus para birimidir. Masraf kalemleri akçe birimi ile kaydedilmişse de 18. yüzyılda tedavülde olan para birimi kuruştur. Bu dönemde 1 kuruş 120 akçe ve 40 paradır (Pamuk, 2006, s. 1077). Aşağıda bu durum dikkate alınarak toplam miktarlar, makalenin farklı çalışmalarıyla kıyaslanabilmesi için, kuruş cinsinden verilmiştir. Ayrıca alım gücünün anlaşılması bakımından sıradan bir Osmanlı tebasının maaşını örnek verebiliriz. Aynı dönemde bir muallimin günlük yevmiyesi 10 akçe (BOA, AE.SOSM.III, 35:2489) dolayısıyla aylığı 300 akçedir. Bu muallimin her ay 2,5 kuruş aldığı düşünüldüğünde aşağıda görülecek masraf kalemlerinin yüklü meblağları ifade ettiği daha iyi anlaşılır.

4.1. Mutfak Masrafları

Nebih Efendi'nin mutfağında en çok masraf yapılan iki temel gıda vardır: Ekmek ve et. Özellikle bu iki ürün Osmanlı devletinin memur ve askerlerine verdiği tayinatlar arasında yer alması bakımından da¹³⁶ temel gıdalar olarak değerlendirilebilir. Statü arttıkça ürünlerin çeşitlendiği ekmek ve etin yanına şair, saman, hatab (odun) tayinatının da eklendiği görülür¹³⁷. Nebih Efendi'nin kadı statüsü, lüks tüketim unsurlarına rastlanmasını olağan kılar. Mutfak masrafları Tablo 1'de gösterilmiş, konaklarda alınan ürünler ile satın alınma tarihi belli olmayan müteferrik masrafların bulunduğu liste alt alta verilmiştir.

¹³⁶ Hacer Topaktaş, "Osmanlı Diplomasinde "Tayinat" Sisteminin Uygulanışı ve Kaldırılışı (1794) Üzerine Bazı Tespitler, *Akademik İncelemeler Dergisi*, 10/1 (2015), s. 31-49 (erişim 15.02.2023); Süleyman Polat, "Osmanlı Seferlerinin İlaş Organizasyonunda Zor Bir Görev: Ganem Emimi Şaban Ağa'nın "Et Temini" Hususundaki Çabaları", *18. Türk Tarih Kongresi*, (2018): 397-419.

¹³⁷ H.1087/M.1676 tarihinde padişahın avlanmak üzere Edirne'ye gidişinde yanında bulunan görevlilere değişen miktarlarda verilen tayinatlar için bkz. BOA. MAD.d, 4485. 1736-1741 yılları arasında elçilere verilen tayinat maddeleri için bkz. İzzet Sak, "1736-1741 Yılları Arasında İstanbul'a Gelen İran Elçilerin Bazı Masrafları", *Selçuk Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Edebiyat Dergisi*, 16, (2006): 123.

Tablo 1: Mutfak Masrafları

| Konak Yeri | Masraf Kalemi | Adet/Ağırlık | Birim Fiyatı (Akçe) | Tutar (Akçe) | Tarih |
|-------------------------------|------------------------|--------------------------|---------------------|--------------|----------------------------|
| Küçükçekmece | Nân-ı Has | | | 75 | 20.07.1758 (14.Za.1171) |
| | Nân-ı Aziz | | | 609 | |
| | Dakik-ı Has | 3,5 Kıyye ¹³⁸ | 24 | 84 | |
| | Lahm-ı Ganem | 21,5 Kıyye/21 Adet | 20,9 | 451 | |
| | Tavuk | 1 | 39 | 39 | |
| | Yumurta | | | 9 | |
| | Süt | 4 Kıyye | 7 | 28 | |
| | Yoğurt | 4 Kâse | 9 | 36 | |
| | Kabak | 10 Kıyye | 6 | 60 | |
| | Bamya | 400 Adet | 11,1 | 36 | |
| | Patlıcan | 70 Adet | 2 | 140 | |
| | Kurka | | | 24 | |
| | Soğan | 11 Kıyye | 6 | 66 | |
| | Fasülye | | | 36 | |
| | Hıyar Salatası | | | 30 | |
| | Sirke | | | 6 | |
| | Hatab | | | 360 | |
| Kömür | 20 Kıyye | 3,9 | 78 | | |
| Büyükçekmece | Nân-ı Aziz | 27 Kıyye | 23,3 | 630 | 21.07.1758 (15.Za.1171) |
| | Dakik | 3 Kıyye | 20 | 60 | |
| | Lahm-ı Ganem | 25 Kıyye, 18 Adet | 18 | 450 | |
| | Piliç | 3 Adet | 27 | 81 | |
| | Kabak, Patlıcan, Kurka | | | 340 | |
| | Soğan | 14 Kıyye | 4,6 | 65 | |
| | Hıyar Salatası | | | 24 | |
| | Fıstık-ı Üzüm | | | 15 | |
| | Hatab | | | 240 | |
| | Kömür | 20 Kıyye | 6 | 120 | |
| | Şem'i Revgan | 5 Kıyye | 54 | 270 | |
| | Silivri | Nân-ı Aziz | | | |
| Dakik | | 1 Kıyye | 21 | 21 | |
| Lahm-ı Ganem | | 27 Kıyye | 21 | 567 | |
| Piliç | | 2 Adet | 30 | 60 | |
| Kabak, Bamya, Patlıcan, Kurka | | | | 330 | |
| Soğan | | 15 Kıyye | 6 | 90 | |
| Hıyar | | | | 65 | |
| Hıyar Salatası | | | | 55 | |
| Nohut | | 1 Kıyye | 27 | 27 | |
| Emrud (Armut) | | 12 | 2,5 | 31 | |
| Hatab | | | | 330 | |
| Kömür | | | | 90 | |
| Meş'ale İçin Çıra | | 13 Kıyye | 1,9 | 25 | |
| Çorlu | Nân-ı Aziz | | | 10 | 23.07.1758 (17.Za.1171) |
| | Yumurta | | | 27 | |

¹³⁸ Kıyye, 1794 yılında 1,288 kg olarak hesaplanır. Bkz. Kallek, "Okka" TDV İslâm Ansiklopedisi XXXIII, (İstanbul 2007), s. 33.

| | | | | | |
|------------------------------------|--|-----------|------|------|----------------------------|
| | Hıyar Salatası | | | 75 | |
| | Badem-i Üzüm | | | 15 | |
| Burgaz | Nân-ı Aziz | | | 545 | 24.07.1758 (18.Za.1171) |
| | Dakik-i Has | 22 Kıyye | 18 | 396 | |
| | Dakik | 3,5 Kıyye | 12,8 | 45 | |
| | Lahm-ı Ganem | 32 | 12,3 | 396 | |
| | Yumurta | | | 12 | |
| | Yoğurt | | | 15 | |
| | Peynir | | | 12 | |
| | Kabak, Patlıcan, Müsmir Ot | | | 210 | |
| | Soğan | 10 Kıyye | 3 | 30 | |
| | Hıyar Salatası | | | 33 | |
| | Nohut | 1 Kıyye | 45 | 45 | |
| | Hatab | | | 300 | |
| | Kömür | | | 39 | |
| | Şem'i Revgan | 2 Kıyye | 39 | 78 | |
| Baba-yı Atik | Nân-i Aziz | | | 729 | 25.07.1758 (19.Za.1171) |
| | Dakik | 4 Kıyye | 12 | 48 | |
| | Lahm-ı Ganem | 31 Kıyye | 19,1 | 594 | |
| | Tavuk | | | 21 | |
| | Piliç | 1 Adet | 18 | 18 | |
| | Yumurta | | | 18 | |
| | Süt | 5 Kıyye | 9 | 45 | |
| | Peynir | | | 15 | |
| | Kabak, Patlıcan, Kurka | | | 189 | |
| | Soğan | 10 Kıyye | 3 | 30 | |
| | Hıyar Salatası | | | 45 | |
| | Hoşab Eriği | | | 15 | |
| | Nohut | 2 Kıyye | 18 | 36 | |
| | Emrud (Armut) | 2 Kıyye | 12 | 24 | |
| | Hatab, Kömür | | | 270 | |
| | Şem'i Revgan | 2 Kıyye | 36 | 72 | |
| Havsâ | Nişasta | 3 Kıyye | 15 | 45 | 26.07.1758 (20.Za.1171) |
| | Pirinç | 5 Kıyye | 6 | 30 | |
| | Asel-i Musaffa | 5 Kıyye | 6 | 30 | |
| | Revgan-ı Sade | 5 Kıyye | 60 | 300 | |
| | Bamya | 500 Adet | 0,05 | 25 | |
| | Nohut | 3 Kıyye | 5 | 15 | |
| | Tarçın, Karanfil | | | 30 | |
| Müteferrik Mutfak Masrafları | Kahveci Seyfi Yediyle Yolda Beher Yevm Sarf Olunan Kahve | | | 2919 | (21.07.1758) 15.Za.1171 |
| | Asitaneden Mübaya'a Olunan Timur Kefgir Ma' Kefçe | | | 390 | Za.1171 |
| | Et Satırı | 1 | | 96 | Za.1171 |
| | Merdane | 1 | | 24 | |
| | Oklava | 4 | 6 | 24 | |
| | Meşin Kürek | 1 | | 90 | |
| | Meş'ale | 2 | 150 | 300 | |
| | Timur İskemle | 2 | 105 | 210 | |

| | | | | |
|---|----------|-----|--------------|------------|
| Halebi Urganı Sandıklar Sarmağa | 9 | 30 | 270 | |
| Kaşık | 8 Deste | 21 | 168 | |
| Beyaz Keçe | | | 30 | |
| Maslak Sıpası | 4 | 15 | 60 | |
| Hamur Tahtası | | | 156 | |
| Balta Ma' Kazma | 2 | | 180 | |
| Sandık Kilidi | 5 | 132 | 960 | |
| Fülfül | 1 Kıyye | | 228 | |
| Nişa | 5 Kıyye | 30 | 150 | |
| Tuz | 10 Kıyye | 7 | 70 | |
| Zağferan | 20 | 7 | 140 | |
| Toz Şekeri | 1 | | 150 | |
| Çıra | 55 Kıyye | 4,8 | 269 | |
| Bez Torba ve Zenbil | | | 150 | |
| Fenar Sıpası | | | 105 | |
| Maslak Altına Gire Dil | | | 60 | |
| Nân-ı Aziz | | | 42 | |
| Lahm-ı Ganem, Pirinç, Revgan-ı Sade | | | 75 | |
| Yoğurt | | | 12 | |
| Konakçılara Sekilik(?) | | | 42 | |
| Efendi İçin Kar | | | 120 | 18.Za.1171 |
| Halil Ağa Yediyle Yolda Taamiyye ve Kahve | | | 2700 | |
| Toplam | | | 21722 | |

Temel gıda maddeleri arasında “nân-ı aziz” adı verilen ekmekler (2837 akçe) ile “lahm-ı ganem” olarak isimlendirilen koyun eti (2458 akçe¹³⁹) en yüksek meblağı bulan giderler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Unlu mamüller arasında yer alan esmer undan yapıldığı için de sert olan nân-ı aziz¹⁴⁰ Nebih Efendi'nin sofrasında yer alan tek ekmek çeşidi değildir. Üst sınıf ricalinin tüketmek istediği ekmek türü aslında nân-ı has isimli beyaz ekmektir. Ancak bunların üretimleri izin¹⁴¹ verilen yerlerde gerçekleştiğinden Nebih Efendi tüm konaklarda bu ekmeğe ulaşamamış yalnız Küçükçekmece konağında alabilmiştir. Beyaz ekmek gibi hamur işi yemeklerde de beyaz unun tercih edildiği anlaşılıyor. Dakik-i has adı verilen kaliteli un Küçükçekmece ve Burgaz konaklarında alınabilmiştir. Ekmeklerin kıyyesinin hesaplanabildiği tek yer Büyükçekmece olmuştur ve burada 27 kıyye (34776 kg) alınan ekmeğin kıyyesi için 23,4 akçe ödenmiştir. Un fiyatlarına bakıldığında dakik-i has için Küçükçekmece'de kıyyesine 24 akçe, Burgaz'da 18 akçe, dakik için kıyyesine Büyükçekmece'de 20, Silivri'de 21, Burgaz'da 12,8, Baba-yı Atık'te 12 akçe ödenmiştir. Buradan fiyatların Edirne'ye yaklaştıkça azalma eğilimi gösterdiği anlaşılır. Son durak Havsa'da pirinç ve nişasta satın alınmıştır.

¹³⁹ Müteferrik masraflarda lahm-ı ganem, pirinç ve revgan-ı sadenin toplam tutarı yazıldığından (75 akçe) bu miktara eklenmemiştir.

¹⁴⁰ Mary Işın, *a.g.e.*, s. 274, 386.

¹⁴¹ Seçkin sınıfın lüks tüketim maddeleri arasında yer alan has ekmeğin pişirilmesi konusunda alınan izin için bkz. BOA, A. DVNSMHM.d, 98/145.

Yine revgan-ı sade (sade yağ), asel-i musaffa (bal) ve tarçının da beraberinde satın alınması tatlı yapıldığı kanaatini oluşturmaktadır.

Koyun eti yol boyunca 136,5 kıyye tüketilmiştir. Bu veriye göre günlük et tüketimi 19,5 kıyyedir. Kişi başı et tayinatı yarım kıyye üzerinden düşünüldüğünde¹⁴² Nebih Efendi kafilesinin yaklaşık 40 kişi olduğu sonucuna ulaşılabilir. Fiyatı 18-21 akçe arasındaki koyun etinin toplam maliyeti 2458 akçe olmuştur. (Burgaz'da istisnai olarak etin kıyyesi 12,3 akçeden tedarik edilmiştir.) Beyaz et olarak tavuk ve piliç tüketilmiş, her bir tavuk için Küçükçekmece'de 39, Baba-yı Atik'te 21 akçe, daha taze ancak daha küçük olan piliçler içinse Büyükçekmece'de 27, Silivri'de 30, Baba-yı Atik'te 18 akçe ödenmiştir. Un fiyatlarında olduğu gibi piliç fiyatlarında da azalma olduğu gözlemlenmiştir.

Hayvansal gıdalar arasına her konakta olmamakla birlikte peynir, süt, yoğurt, yumurta, asel-i musaffa ve revgan-ı sade eklenmiştir. Peynir için Büyükçekmece'de 18, Burgaz'da 12, Baba-yı Atik'te 15 akçe verilmiştir. Süt iki defa alınmış (4 ve 5 kıyye), Küçükçekmece'de kıyyesine 7 akçe, Baba-yı Atik'te 5 akçe verilmiştir. Yoğurt ise Küçükçekmece'de kaselerle alınmış tanesi 9 akçe olan yoğurdun 4 kasesine 36 akçe ödenmiştir. Sonraki kayıtlarda kâse zikredilmese de Burgaz'da 15 akçe, müteferrik masraflar içinde 12 akçelik yoğurt alındığı kayıtlıdır.

Yolculuk sırasında tüketilen ürünlere sebze, meyve ve baklagil ve baharatların da eklendiğini görüyoruz. Kabak, bamya¹⁴³, patlıcan, kurka¹⁴⁴ ve müsmir ot (faydalı ot) çoğunlukla kıyyesi belirtilmeden birlikte temin edilmiş ve toplu ücretlendirilmiştir. Bunlar dışında seyahat sırasında soğan 10-15 kıyye arasına alınmış kıyyesine 6 akçe verilirken yol boyunca 3 akçeye kadar düşmüştür. Temmuz ayında hıyar yalnız Silivri'de 65 akçelik alınmış, çoğunlukla hıyar salatası tercih edilmiştir¹⁴⁵. Neredeyse her konakta alınan hıyar salatasına 24-75 akçe aralığında ödemeler yapılmıştır. Nohut, fasulye, fıstık üzüm, badem üzüm¹⁴⁶, hoşab eriği, armut sofralara zenginlik katmıştır. Müteferrik masraflar arasında sofrada baharatlara da yer verildiği görülür. Havsa'da alınan nişasta ve tarçından bahsedilmişti. Bunların yanı sıra fülful (biber), nişa (nişasta), tuz, zağferan (safran) ve toz şekeri de alınır. Fülful kıymetli bir baharattır ve kıyyesine 228 akçe ödenir. Toz şekeri için kıyyesi 150 akçe, Nişa için 30, tuz için 7 akçe verilir. Zağferan için 20 (dirhem) ödenmiştir. Dirhemi için 7 akçe alındığına göre dönemi için lüks tüketim maddeleri arasında zikredilebilir.

Yolculuk yapanların temel ihtiyaçlardan diğeri de odun ve kömürdür. Kervansaraylarda verilmeyen bu ürünleri yolcular almak zorunda kalırlar. Temmuz ayında ısınma problemi olmadığına göre odun ve kömür yemek pişirmek üzere kullanılmış olmalıdır. Miktarı bilinmese de

¹⁴² İzzet Sak, a.g.e., 128.

¹⁴³ İstanbul'a 17. yüzyılın ortalarında gelen bamya 18. yüzyılda Eyüp, Yoros ve Kasımpaşa'da yetiştirilmektedir. Marianna Yerasimos, *Evlîyâ Çelebi Seyahatnâmesi'nde Yemek Kültürü, Yorumlar ve Sistemik Dizin*, (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2019), 147.

¹⁴⁴ Bu ürün Evliya Çelebi'nin, Mısır'daki sebze esnafının ürünleri arasında yer alan kürkastır: "Bu sebze Bursa turpu gibi siyah bir nimettir. Fukaralar isti'mal ederler. Kestane lezzetindedir." Bkz. Marianna Yerasimos, a.g.e., 147. Kurka bugün Akdeniz bölgesinde Göleğiz ismiyle tüketilmektedir. Mary Işın, kişisel iletişim, 23 Mayıs 2023.

¹⁴⁵ Mısır'da sebze esnafının "salata" sattığı görülüyor: "Bunlar salata ve ıspanak ve mülûhiyye ve bamya ve bâdyâm ve kürkas ve karnebût ve zâter ve turp ve tere ve acûr ve kissâ ve hyâr satarlar." Buradan salatanın da diğer sebzeler gibi satıldığı anlaşılıyor. Bkz. Marianna Yerasimos, a.g.e., 13.

¹⁴⁶ "Fıstık ve kuş üzümü" iç pilavı ve yalancı dolmalarda mutlaka beraber yer aldığından kısaltılarak "fıstık üzüm" şeklinde yazılmıştır. "Badem üzüm" ifadesi de aynı şekilde "ve"siz yazılmış olmalıdır. (Mary Işın, kişisel iletişim, 23 Mayıs 2023.)

konaklarda ortalama 300 akçelik hatab tüketilmiş, toplam 1500 akçe, kömür ise (her konakta ortalama 20 kıyye) toplamda 327 akçe tutmuştur. Ve bu iki malzemenin hepsine yolculuk boyunca 1827 akçe ödeme yapılmıştır. Aydınlatma için şem’-i revgan (yağ mumu)¹⁴⁷ ve meşale kullanılmıştır. Meşaleler muhtemelen yola çıkmadan hazırlanmış, bunları tutuşturacak çırallar tükenince Silivri konağında 25 akçe tutarında 13 kıyye çıra satın alınmıştır.

Kadı efendinin lüks tüketim ürünleri müteferrik masraflarda kendisini gösterir. Bunlar arasında kahvenin önemli bir yeri vardır. Nebih Efendi’nin bendegâni arasında bulunan Kahveci Seyfi yalnız kahve temin etmek ve Efendi’ye sunmakla görevliydi. Her gün içildiğini öğrendiğimiz bu kahvenin toplam maliyeti 2919 akçedir. Bu masrafın yol boyunca alınan toplam koyun eti ve ekmek fiyatından fazla olması, kahvenin lüks bir tüketim aracı olduğunu göstermesi bakımından önemlidir.

Yiyecekler dışında, mutfak araç-gereçlerinin de lazım olacağı bilindiğinden hazır olanlar evden temin edilmiş, olmayanlar alınarak hesap defterine kaydedilmişti. Bunlardan demir kevgir ve kepece İstanbul’dan alınmıştı. Yol boyunca hesap defterine eklenen et satırı, merdane, oklava, hamur tahtası Nebih Efendi’nin sofrada bulunmasını istediği yemekler üzerine alınıyor olmalıdır. Kazma, kürek ve baltaya da ihtiyaç duyulmuştu. Hatab ve kömür küllerinin veya yemeklerin hazırlanması sırasında ortaya çıkan çöpün, yaz sıcaklığında koku oluşturmasını engellemek amacıyla bu aletlerle gömüldüğü düşüncesini akla getiriyor. Deftere kaydedilmiş akkâm için kıl torba, bez torba ve zenbiller, sandık sarmak için alınan halep urganı, maslak (musluk) sıpası gibi ürünler de yol boyunca harab olan, bozulan ürünlerin yeniden tedarik edilmiş olabileceği ile ilgili fikir veriyor. Kayıtlardaki dikkat çekici ürünlerden biri de kardır. Tek seferlik olsa da 120 akçelik kar alımı ile Nebih Efendi ve çevresindekiler serinleme ihtiyacını gidermişlerdir. Edirne’ye varıldığında mutfak masraflarının toplam 21722 akçe (181 kuruş) tuttuğu görülmüştür.

4.2. Nakliye Vasıtaları İçin Yapılan Masraflar

Nakliye vasıtaları ve binek hayvanları mesafenin konforlu şekilde katedilmesi açısından en önemli unsurlardır. Nebih Efendi’nin kafilesinde binek olarak beygir kullanılmıştı. İstanbul’dan yüklenen bazı eşyalar öküzlerin çektiği 13 arabaya yüklenmiş ve Halil Ağa tarafından Edirne’ye getirilmiş, ancak hangi yol üzerinden gittiği kayda geçmemiştir. Bununla birlikte farklı zamanda hareket eden 17 araba Tekfur Dağı güzergahını kullanarak Edirne’ye ulaşmıştır. Nebih Efendi maiyetini götüren atların sayısı 17 olmalıdır. Bergos’ta bunların yerine 16 at kiralanarak son durak Havsa’ya ulaşılmıştı. Buradan da 17 at kiralanarak yedinci günün sonunda Edirne’ye varılmıştı. Her bir araba için 1200 akçe, atlar içinse 120 akçe ödenmişti. Atlarla kâfiledeki akkâm¹⁴⁸ ilgilenmiş, onun yol boyunca kıl heybe ve torbalara ihtiyacı olmuştu.

Atların yem masrafları arasında otluk, şair, saman, saman çit, arpa vardır¹⁴⁹. Bunlar hancıardan veya esnaftan temin edilebilirdi. Otluk, yalnız akçe cinsinden hesaplanıp alınan miktar

¹⁴⁷ Neslihan Ünal, “Osmanlı Şem’haneleri ve Mumcu Esnafı”, *Uluslararası Sosyal Bilimler Akademisi Dergisi*, 2/3, (2020), 233.

¹⁴⁸ Bu görevlilere surre alaylarında veya elçi konvoylarında rastlanır, yük taşıyan hayvanları çekmek/yönlendirmek üzere kafilenin önünde giderlerdi. Konaklanacak yere birkaç saat kala hızlıca önden ilerleyerek kafiye gelmeden süratli bir şekilde konak mahalline varırlar ve istirahat hazırlıklarını yaparlardı. Bkz. Mehmet Zeki Pakalın, “Akkâm”, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü I*, (İstanbul: MEB, 1993), s. 40, 41.

¹⁴⁹ Bir atın günlük yem tüketimi, normal şartlar altında 6,4 kg (5 kıyye) arpa ile 5,2 kg (4 kıyye) saman olmak üzere ortalama 11,6 kg civarındadır. Bkz. Cemal Çetin, “Menzil Beygirleri”, *Z Tematik Dergisi*, Güz 3, (2018): 263.

belirtilmediğinden çevre arazide hayvanların otlatılması için arazi sahibine verilen ücret olabilir. Şair konaklarda keseler¹⁵⁰ (10-13 kese) halinde alınmış ve her kesesi için 86-96 akçe aralığında ödeme yapılmıştır. Samanların kantarına¹⁵¹ 4-6 kantar aralığında alınan samanlar için 1506 akçe ödenmişti¹⁵². Ayrıca yolda nal ve eğer tamiri de yapılabiliyordu. İhtiyaçların temini İstanbul-Edirne arasındaki güzergahta yaşanan sorunların kısa sürede giderilebildiğini, konforlu bir yolculuğun sağlandığını göstermesi bakımından dikkate değerdir.

Yolculukta atlar için yapılan toplam masraf 33462 akçedir (278 kuruş 34 para). (Tablo 2). Bu, yemek harcamalarının oldukça üstünde bir rakamdır ve taşıma maliyetinin en önemli kaleminin nakliye vasıtaları olduğunu gösterir.

Tablo 2: Nakliye Vasıtaları İçin Yapılan Masraflar

| Masraf Kalemi | Adet | Tutar (Akçe) |
|---|--------------------------|--------------------|
| Akkâm İçin Kıl Heğbe | 1 | 120 |
| Akkâm İçin Kıl Torba | 2 | 60 |
| Küçükçekmece'de Efendi'nin Atlarına Sabun(?) | | 21 |
| Atlara Tuzluk ve Otluk | | 204 |
| Efendi'nin Atlarına ve Saire Şair | 10 Kise (Kesesi 86 Akçe) | 966 |
| Saman | 5 Kantar 28 Kıyye | 744 (Kıyyesi: 132) |
| Otluk Bahası ve Hancıya | | 330 |
| Büyükçekmece'de Efendi'nin Atlarına Otluk | | 105 |
| Efendi'nin Atlarına ve Saire Şair | 10 Kise (90 Para) | 960 |
| Saman | 4 Kantar | 384 (Kantarı:96) |
| Hancıardan Alınan Saman | 37 Kıyye | 111 |
| Kira Bargirine Cedid Na'l | | 30 |
| Otluk | | 135 |
| Efendi'nin Atlarına ve Saire Şair | 13 Kise (96 Para) | 1248 |
| Saman | 6 Kantar | 378 (Kantarı: 63) |
| Çorlu'da Hâce Efendi'nin, Hancı Mehmed'in Eğerine Tamir | | 84 |
| Bergos'ta Efendi'nin Atlarına Otluk | | 120 |
| Şair | 13 Kise (96 Para) | 1284 |
| Saman Çit, Arpa, Otluk | | 411 |
| Ergene Köprüsü'nde Otluk Getiren Hacı Hüseyin Ağa'nın Ademine Kömür ve Otluk Bahası | | 150 |
| Baba-yı Atik'te Efendi'nin Atlarına Otluk | | 90 |
| Atlara Şair | 13 Kise | 1092 |
| Saman | | 360 |
| Havsa'da Efendi'nin Atlarına Otluk | | 30 |
| 17 Re's Bargire Ücret | | 90 |

¹⁵⁰ 2 kese 1 yük, 1 at yükü 4 İstanbul kilesidir. İstanbul kilesi 25 kg olduğuna göre, 4 yük 100 kg'dır. Bu durumda 1 kese ortalama 50 kg eder. Bkz. Mehmet Ali Ünal, *Paradigma Osmanlı Tarih Sözlüğü* (İstanbul: Paradigma Yayıncılık, 2011), 396; Lütfi Güçer, *Hububat Meselesi* (İstanbul: İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi, 1964), 29; Ömer İşbilir, "Yük", TDV İslam Ansiklopedisi ILIV (İstanbul 2013), s. 47.

¹⁵¹ 1 kantarın kg cinsinden değeri incelendiğinde; Tablo 2'de 5 kantar samanın 28 kıyye olduğu söylendiğine göre 1 kantar 5,6 kıyyedir. Bu halde 1 kantar=7,2 kg'dır, dolayısıyla 1 kantar 56,450 kg yapar. (Ünal Taşkın, *Osmanlı Devleti'nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri*, (yüksek lisans tezi, Fırat Üniversitesi, 2005), 53-53.

¹⁵² Saman, çit, arpa, otluk için toplu verilen 411 akçe bu miktara dahil edilmemiştir.

| | | |
|---|------|--------------------|
| Bergos'tan Baba-yı Atik'e Gelince Bargir Ücreti | 16 | 1920 (Biri: 120) |
| Baba-yı Atik'ten Havsa'ya Gelince Bargir Ücreti | (1)6 | 1920 (Biri: 120) |
| Havsa'dan Edirne'ye Gelince Bargir Ücreti | 17 | 1530 |
| Halil Ağa Yediyle Asitane'den Gelen Öküz Arabası | 13 | 15600 (Biri: 1200) |
| Asitane'den Edirne'ye Gelince Mesarifat | | 1098 |
| Tekfur Dağı'ndan Gelen Eşyaların Nakline Araba Ücreti | 17 | 1887 (Biri: 1887) |
| Toplam | | 33462 |

4.3. İn'amlar

Yol boyunca in'am/bahşiş olarak verilen ücretler bir diğer harcama kalemi olmuştur. Yasakçı, hancı, hademe, bekçi, atların bakımını sağlayan uşaklar gibi yol sırasında Nebih Efendi'nin hizmetini görenler ve yardımcı olanlar ihsanlara mazhar olmuşlardır. Tablo 3'te görüldüğü üzere 1539 akçe (12 kuruş 33 para) ihsan giderleri için kullanılmıştır.

Tablo 3: Yolda Verilen İn'amlar

| Masraf Kalemi | Tutar (Akçe) | Tarih |
|--|--------------|------------|
| Yasakçı Seyyid'e İn'am | 240 | 14 Za 1171 |
| Hancının Adamına | 15 | 16 Za 1171 |
| Hacı Hüseyin Ağa'nın Uşaklarına İn'am, Ergene Köprüsü'nde Konakçı(?) Gelenlere | 150 | 18 Za 1171 |
| Küçükçekmece'de Efendi'nin Konak Bekçisine | 300 | |
| Beş Nefer Hancılara İn'am | 300 | 18 Za 1171 |
| Hademelerine | 75 | 18 Za 1171 |
| Kahveci Emin'e İn'am Hacı Ağa Yediyle | 90 | 19 Za 1171 |
| Hancının Uşağına (Havsa'da) | 15 | 21 Za 1171 |
| Atları Yeden Uşaklara Dört Defa | 72 | 21 Za 1171 |
| Baba-yı Atik'te Monla İsmail'in Biraderine ve Muhteremlerine İn'am | 42 | |
| Hancılara İn'am | 240 | |
| Toplam | 1539 | |

Sonuç

Osmanlı Devleti'nin yönetim mekanizmasının bir parçası olan kadılık kurumunun mensupları toplumda seçkin bir konuma sahip olurlardı. Kadı Mehmed Nebih Efendi'nin üst düzey bir görevli olarak yaptığı yolculuk, bize İstanbul-Edirne arasındaki güzergâhın mahiyeti hakkında bilgi vermiştir. Rumeli'nin orta kolu olan bu güzergâh 1758 yılında ülkenin en bakımlı yollarından biridir. Avrupa'yı başkente bağlayan yolu elçilerin özellikle de padişahın sık sık kullanması yolların bakımlı tutulmasında önemli rol oynamıştır. Ayrıca toplumun çeşitli mensuplarından tüccarlar, hacı adayları, doktorlar, müjdeciler, kadınlar, neferler, askerlerin yoldaki varlığı güzergahın işlek olduğu izlenimini bırakmıştır. Kadı Efendi'nin konakladığı menzil mesafeleri 5 ila 10 saat arasında değişirken, güzergah üzerindeki bölgelerin bekçisi, yasakçısı ve hancıları rahat ve güvenli bir yolculuk için ihtimam göstermişlerdir. Özellikle Fatih Sultan Mehmed ve Kanuni Sultan Süleyman'ın önem verdiği bu güzergahta inşa edilen büyük kervansaraylarda devlet adamlarına tahsis edilen özel mekanların varlığı dikkati çekmiştir. Kadı Nebih Efendi'nin kalabalık maiyeti ile kaldığı bu odaların yanı sıra efendilerine yemek pişirmesi için aşçılara mutfak da tahsis edilmiştir. Kadının, yolculuğun eziyetlerinden uzak tutularak konforunun sağlanması için yapılan masraflar incelendiğinde üç kategori karşımıza çıkmıştır: Nakliye, mutfak ve in'am. Toplam 56723 akçelik (472 kuruş 27 para) yolculuk giderleri arasında nakliye toplam masrafların yarısından fazlasını oluşturmuştur (%59). İkinci sırada mutfak masrafları yer almıştır (%38,3). Gıda gurubundaki çeşitlilik güzergahta yetişen ürünler hakkında bilgi verirken, lüks tüketim maddelerini görme olanağı da sunmuştur. Konforun sağlanması amacıyla yol boyunca yardımcı olan çeşitli görevlilere verilen in'amlar/bahşişler de yolculuk masrafının bir parçası olurken tüm giderlerin oldukça küçük bir bölümünü oluşturmuştur (%2,7). Toparlayacak olursak 18. yüzyılın ikinci yarısında, İstanbul-Edirne arasındaki güzergah; yolların bakımlı ve güvenli olması, gıda temininde kolaylık, hayvanların ihtiyaçlarında sağlanan kolaylıklar, kervansaraylarda özel odaların tahsisi, lüks maddelere ulaşabilme imkânı üst düzey devlet görevlileri için sorunsuz bir yolculuğa işaret ediyordu.

Kaynakça

1. Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

BOA, A.d, (Sadaret Defterleri), 2940.

BOA, A.DVNS.MHM.d, 98/145; 104/1153; 124/229; 124/347; 128/12; 128/133; 128/150; 128/180; 128/35; 129/383; 129/943; 133/970; 145/67; 7/1666; 7/1875; 7/2516; 7/2576.

BOA, AE.SMHD.I, 105/7495; 119/8610; 126/9193; 158/11866.

BOA, AE.SABH.I, 360/25152; 364/25370.

BOA, AE.SMST.II, 69/7335.

BOA, AE.SMST.III, 99/7530; 126/9729; 297/23772.

BOA, AE.SOSM.III, 1/69; 35/2489; 37/2612.

BOA, AE.SSLM.III, 76/4603.

BOA, C.ADL, 3/159; 85/5086; 86/5171; 87/5250; 88/5262; 92/5525; 100/6024; 100/6026.

BOA, C.BLD, 149/7408.

BOA, C.EV, 454/22960.

BOA, C.HR, 184/9155.

BOA, C.SM, 38/1923.

BOA, EV.d, 38106.

BOA, MAD.d, 4485.

BOA, TS.MA.d, 2204.

BOA, TS.MA.e, 1040/38.

2. Araştırma ve Telif Eserler

Akkaya, Tayfun. “Pîrî Mehmet Paşa Külliyesi”, *İslâm Ansiklopedisi* XXXIV (İstanbul 2007), ss. 282-283.

Altunan, Sema. “XVII. Yüzyıl Sonlarında İstanbul- Edirne Arasındaki Menziller ve Bazı Menzilkeş Köyler”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 35/39, (2006), 75-99.

Atalar, Münir. *Osmanlı Devletinde Surre-i Hümayûn ve Surre Alayları*, Ankara: Diyanet İşleri Başkanlığı Yayınları, 1999.

Çetin, Cemal. “Osmanlılarda Mesafe Ölçümü ve Tarihi Süreci”, Ed. Hasan Bahar, Mustafa Toker, vd., Prof. Dr. Nejat Göyünç Armağanı, *Konya: Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü*, 2013: 443-466.

Çetin, Cemal. “Menzil Beygirleri”, *Z Tematik Dergisi*, Güz 3, (2018): 260-265.

Çetin, Cemal. “XVI. Yüzyıl Sonlarında Rumeli’de Osmanlı Yol Sistemi”, ed. Alaaddin Aköz, Slobodan Ilić, Doğan Yörük ve Danko Leovac, *Osmanlı İdaresinde Balkanlar*, Konya: Selçuk

- Üniversitesi Osmanlı Tarihi ve Medeniyeti Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayınları, 2020: 135-151.
- Ekin, Ümit. “Klasik Dönemde Osmanlı İmparatorluğu’nda Karayolu Ulaşımını ve Nakliyatı Etkileyen Faktörler (1500-1800)”, *Bellekten*, 81/291 (2017), 387-418.
- Evliya Çelebi. *Evliya Çelebi Seyehatnâmesi III*, Dersaadet: İkdâm Matbaası, 1310.
- Eyice, Semavi. “Ali Paşa Camii” TDV İslâm Ansiklopedisi II, (İstanbul 1989), ss. 427-428.
- Eyice, Semavi. “Büyükçekmece Kervansarayı”, TDV İslâm Ansiklopedisi VI, (İstanbul 1992), ss. 519-529.
- Gravürlerle Türkiye İstanbul 3*, Haz. Sevim, Mustafa, Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları, 2002.
- Gönül, Cantay. “Kervansaraylar”. *Mimarbaşı Koca Sinan: Yaşadığı Çağ ve Eserleri I*, İstanbul: Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, 1988: 369-392.
- Güçer, Lütfi. *Hububat Meselesi*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları, 1964.
- Halaçoğlu, Yusuf. *XIV-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlılar’da Devlet Teşkilâtı ve Sosyal Yapı*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1991.
- Işın, Priscilla Mary. *Osmanlı Mutfak Sözlüğü*, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2010
- İpşirli, Mehmet. “Huzur Dersleri”, TDV İslâm Ansiklopedisi XVIII, (İstanbul 1998), ss. 441-444.
- İreçek, Kostantin Yosif. *Belgrad İstanbul Roma Askerî Yolu*, çev. Ali Kemal Balkanlı, Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları, 1990.
- İşbilir, Ömer. “Yük”, TDV İslâm Ansiklopedisi ILIV, (İstanbul 2013), ss. 46-48.
- Jelavich, Barbara. *Balkan Tarihi 18. ve 19. Yüzyıllar*, çev. İhsan Durdu, Gülçin Tunalı, Haşim Koç, İstanbul: Küre Yayınları, 2013.
- Kallek, Cengiz. “Kantar”, TDV İslâm Ansiklopedisi XXIV, (İstanbul 2001), ss. 317-321.
- Kallek, Cengiz. “Okka”, TDV İslâm Ansiklopedisi XXXIII, (İstanbul 2007), ss. 338-339.
- Karakuş, Sadık Emre. “XIX. Yüzyıl Başlarında Edirne Mahkemesi ve Çalışma Düzeni”, *Oğuz-Türkmen Araştırmaları Dergisi*, 2/1 (2018): 141-174.
- Komisyon. “Büyükçekmece Köprüsü”, İstanbul Kültür ve Sanat Ansiklopedisi III, (İstanbul 1983). ss. 1303.
- Komisyon. “Büyükçekmece”, İstanbul Kültür ve Sanat Ansiklopedisi, III, (İstanbul 1983), ss. 1300.
- Komisyon. “Küçükçekmece”, İstanbul Kültür ve Sanat Ansiklopedisi IV, (İstanbul 1984), ss. 2084.
- Kozanoğlu, Cemal. “Osmanlı Döneminden Günümüze Silivri”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi VI*, (İstanbul 1994), ss. 556-557.
- Kurtaran, Uğur. “Osmanlı’da Bir Elçi Mübadelesi Örneği: Pasarofça Antlaşması’ndan Sonra Osmanlı-Habsburg Elçi Mübadelesi”, *Journal of Social and Humanities Sciences Research*, 8 /77, (2021): 3179-3214.
- Küçükkaya, Gülçin. “Mimar Sinan Dönemi İstanbul-Belgrad Arası Menzil Yapıları Hakkında Bir Deneme” *Vakıflar Dergisi*, 21, (1990): 183-254.

- Lady Montagu, *Doğu Mektupları*, çev. Murat Aykaç Erginöz, İstanbul: Ark Kitapları, 2004.
- M. de M. D'ohhson. *18. Yüzyıl Türkiyesinde Örf ve Adetler*, çev. Zehran Yüksel, İstanbul: Tercüman Yayınları, t.y.
- Mayer, Luigi. *Views In The Ottoman Dominions : In Europe, In Asia, And Some Of The Mediterranean Islands*. London: Printed by T. Bensley, Bolt Court, Fleet Street, for R. Bowyer, 1810. (erişim 30.12.2022) https://archive.org/details/gri_33125012873705/mode/2up
- Mehmed Süreyya. “Mehmed Efendi”, *Sicill-i Osmanî* III (İstanbul 1996), ss. 978.
- Mehmed Süreyya. “Mustafa Efendi”, *Sicill-i Osmanî* IV (İstanbul 1996), ss. 1157.
- Müderrişoğlu, Mehmet Fatih. “16. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nda İnşa Edilen Menzil Külliyesi”, Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi, 1993.
- Müderrişoğlu, Mehmet Fatih. “Sokullu Mehmed Paşa Külliyesi”, TDV İslâm Ansiklopedisi XXXVII, (İstanbul 2009), ss. 359-360.
- Ortaylı, İlber. *Hukuk ve İdare Adamı Olarak Osmanlı Devleti’nde Kadı*, Ankara: Turhan Kitabevi Yayınları, 1994.
- Ortaylı, İlber. “Kadı”. TDV İslâm Ansiklopedisi XXIV, (İstanbul 2001), ss. 69-73.
- Özcan, Tahsin. “Mehmed Sâlih Efendi”, TDV İslâm Ansiklopedisi XXVIII (Ankara 2003), ss. 326.
- Özyalvaç, Şükriye Pınar. “İstanbul Konut Mimarisinde Lüks ve Konfor (18.Yüzyıl)”, Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, 2015.
- Pakalın, Mehmet Zeki. *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü I-III*, İstanbul: MEB, 1993.
- Pamuk, Şevket. “Bölüm 4”, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Para 1326-1914”, ed. Halil İnalcık, Donald Quataert, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi II*, İstanbul: Eren Yayıncılık, 2006.
- Plippe du Fresne-Canaye, *Fresne-Canaye Seyahatnamesi 1573*, çev. Teoman Tunçdoğan, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2009.
- Polat, Süleyman. “Osmanlı Seferlerinin İaşe Organizasyonunda Zor Bir Görev: Ganem Emîni Şaban Ağa’nın “Et Temini” Hususundaki Çabaları”. *18. Türk Tarih Kongresi*, (2018), ss. 397-419.
- Sak, İzzet. “1736-1741 Yılları Arasında İstanbul’a Gelen İran Elçilerin Bazı Masrafları”, *Selçuk Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Edebiyat Dergisi*, 16, (2006): 117-161.
- Sezer, Hamiyet. “Osmanlı İmparatorluğu’nda Seyahat İzinleri (18-19. Yüzyıl)”, *Tarih Araştırmaları Dergisi* 22/33, (2003): 109-111. (erişim 15 Mart, 2023).
- Solomon Schweigger. *Sultanlar Kentine Yolculuk 1578-1581*. Çev. Türkis Noyan, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2004.
- Şemseddin, Sami. *Kâmus-i Türkî*, İstanbul: Nadir Eserler Kitaplığı, 2016.
- Taşkın, Ünal. *Osmanlı Devleti’nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri*, Yüksek Lisans Tezi, Fırat Üniversitesi, 2005.

- Taştemir, Mehmet. Bölüm 1, “Klasik Devirde Osmanlı’da Kara Ulaşımı ve Yollar”, haz. Vahdettin Engin, Ahmet Uçar ve Osman Doğan, Osmanlı’da Ulaşım, Kara-Deniz-Demiryolu, İstanbul: Çamlıca Yayınları, 2012, 13-31.
- Topaktaş, Hacer, “Osmanlı Diplomasisinde “Tayinat” Sisteminin Uygulanışı ve Kaldırılışı (1794) Üzerine Bazı Tespitler, *Akademik İncelemeler Dergisi*, 10/1 (2015), 31-49. (erişim 15.02.2023).
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı. *Osmanlı Devleti’nin İlmiye Teşkilatı*, Ankara: TTK, 1988.
- Ülkü, Osman ve Ünal Özdemir, Hacer Sibel. “Tekirdağ/Çorlu-Fatih Camisi'nin Dünü Bugünü”, *Sanat Dergisi*, 34, (2019):153-166.
- Ünal, Mehmet Ali. *Paradigma Osmanlı Tarih Sözlüğü*, İstanbul: Paradigma Yayıncılık, 2011.
- Ünal, Neslihan. “Osmanlı Şem’haneleri ve Mumcu Esnafı”, *Uluslararası Sosyal Bilimler Akademisi Dergisi*, 2/3, (2020): 231-250.
- Ünver, Ahmet Süheyl. “İstanbul’un Otuz Bir Kapısı” haz. Fatih Güldal, *Dersaadetin Sur Kapıları*, İstanbul: Sur Çelik Kapı, 2016, 29-34.
- Yavuztürk, Şükriye Pınar. “Edirnekapı Sementi”, ed. Süleyman Faruk Göncüoğlu *İstanbul’un Kitabı Fatih I*, İstanbul: Fatih Belediye Başkanlığı Kültür Yayınları, 2011, ss.340-365.
- Yazıcı Murtaza. *Arnavutluk’dan Basra’ya 18. Yüzyılda Kayserili Bir Kâtibin Seyahat Anıları*, haz. Mehmet Yaşar Ertaş, İstanbul: Kitabevi Yayınları, 2020.
- Yazıcı, Murtaza. “VIII. Yüzyılda Bir Osmanlı Konağının Giderleri (H.1171/M.1758 Tarihli Bir Konak Hesap Defterine Göre)” Ed. Alparslan Demir, Tuba Tombuloğlu, Eralp Erdoğan ve Ömer Düzbakar, *Prof. Dr. Feda Şamil Arık’a Armağan*, Ankara: Gece Kitaplığı, 2018, ss. 463-484.
- Yerasimos, Marianna. *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi’nde Yemek Kültürü, Yorumlar ve Sistematik Dizin*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2019.
- Yücel, Erdem. “Büyükçekmece Köprüsü” Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi II (İstanbul 1994), ss. 358.
- Harita 1: Constantinople. Erişim 30 Aralık, 2022.
<https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~21007~530099:Constantinople--Stambool->