

Osmanlı'da Ticarî Yol Sistemi ve Taşımacılık: Konya Örneği(1700-1750)¹

Rümeysa Kars²

Nevşehir Hacı Bektaş Veli University, Assistant Professor, Faculty of Arts and Sciences,
Nevşehir, Turkey

Received- Accepted: 26.06.019 –22.08.2019

Research Article

Öz

Konya, gerek konumu ve gerekse transit ticaretin bir geçiş merkezi olması hasebiyle tarihî süreçte geniş halk kitlelerinin ve tacir erbabının dikkatini çekmiştir. Konya, bir şehir merkezi olarak Osmanlı idaresinde de önemini korumuş ve bir kültür, ticaret ve sanayi şehri olma özelliğini muhafaza edebilmiştir. Ancak bölge, Osmanlı Devleti'nde *hayvancılık* bakımından eskiden beri daha önemli bir merkez olarak kabul görmüştür. Çünkü kent, ordunun sefer güzergâhında bulunmaktaydı ve bu bölge halkının bir kısmı ordunun ihtiyacı olan atları geniş bozkırlarda yetiştirmekteydi. Bunun yanında kervan ticareti de kara yolu taşımacılığını öngördüğünden ve tarihî ipek yolunun bir kolu da bu güzergâhtan geçtiği için bizzat tüccar taifesi de Konya'ya uğradığında eşyalarının nakli hususunda yöre halkından bu taşıma hayvanlarını kiralamak hatta satın almak suretiyle temin edebilmekteydiler. Bu ihtiyaç hem kente ekonomik bir katkı sağlamakta hem de kente farklı noktalardan tüccarların uğramasına imkân sağlamaktaydı. Ayrıca kent hac güzergâhında bulunuyor ve hicaz ticaretinden de pay alıyordu. Kentte mevcut ticarî yol ağı ve ulaşım şartlarının hangi taşımacılık esasına göre tertip edildiğini tespit edebilmek amacıyla 18. yüzyıl temelinde ele alınan döneme ilişkin bu çalışmada Şer'iyye sicilleri temelinde kaynak kitap ve makalelerden istifade edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Konya, Ticaret, Ulaşım, Taşımacılık, Şer'iyye Sicilleri.

The Commercial Road System and Transportation in Ottoman: Konya Sample (1700-1750)

Abstract

Because of its location and transit trade, Konya has attracted the attention of the wider public and traders. As a city center, Konya maintained its importance in the Ottoman administration and was able to maintain its status as a cultural, commercial and industrial city. However, the region has been accepted as a more important center in terms of animal husbandry in the Ottoman Empire. Because the city was located on the expedition of the army and some of the people of this region were raising the horses that the army needed in the vast steppes. In addition, since the caravan trade also foresees road transport and a branch of the historical silk road passes through this route, when the merchant cargo stopped by Konya, they were able to rent and transport these transport animals from the local people even when they had to go to Konya. This need not only made an economic contribution to the city, but also allowed traders from different locations to come to the city. In addition, the city was on the pilgrimage route and it also took part in the trade of hijaz. In order to determine the commercial road network and transportation conditions in the city on the basis of the transportation basis, in this study on the basis of the 18th century, source books and articles were used on the basis of Şer'iyye registers.

Keywords: Konya, Trade, Transport, Transportation, Şer'iye Registers.

¹ This article is analyzed by three reviewers and it is screened for the resemblance rate by the editor. (Bu makale üç hakem tarafından incelenmiş ve editör tarafından benzerlik oranı taramasından geçirilmiştir)

² rumeysakars@nevsehir.edu.tr, ORCID: 0000-0001-5176-1107

Giriş

Şehirlerin doğuşu ve gelişiminde coğrafi yapının önemli bir rolü vardır. Mekân şartlarının müsait olduğu stratejik noktalarda tarih boyunca şehirlerin doğuşuna tanık oluyoruz. Konya, ticaret yolları güzergâhında, Anadolu'nun elverişli iklim koşullarına sahip bir mevkide yer almaktaydı. Kentin muhkem yapısı ve giriş kapılarının çevresi, birer sanat ve ticaret bölgesi haline gelmiş, açılan dükkanlar ile buralarda çarşılar oluşmuştu. Özer Ergenç'in ifadeleriyle kentin giriş kapıları; *Şehrin güneyinde Sahip Ata Külliyesi'nin yakınında yer alan kapı, Larende(Karaman) Kapısı idi. Bugünkü Kapıcamii ve Aziziye Camileri'nin arasında yer alan At Pazarı Kapısı, şehrin civarındaki köy yolları ile bağlantılı idi. Mevlana Külliyesi'nin yakınındaki Aksaray Kapısı, adını Konya'ya Aksaray ve Kayseri'ye bağlayan yoldan almıştı. Şehrin batı ve kuzeybatısındaki kapılar; Akşehir üzerinden Antalya ve İstanbul yönüne uzanan yolların çıkış yerleri idi. Şehrin civarındaki bağlarla Sille ve Meram gibi mesire yerleri ile bağlantı da buralardan sağlanıyordu.* (Ergenç, 2012,s. 32)

Bu giriş noktalarının ticarî önemi İslâm şehirlerinde bir karakteristik özelliktir. (Barthold, 1984,s.24) Bunun iki nedeni olmalıdır: Birincisi şehre gelenlerin (civar köyler ahalisinin, yabancı tüccarların) kolayca uğrayabilecekleri yer oluşu; ikincisi de buraların özel bekçiler tarafından korunduğu için güvenilir alanları teşkil etmesidir. (Ergenç,s.33) Bu konuda 1766'da matematikçi ve topograf olan Carsten Niebuhr adlı Alman bir gezgin Halep'ten Konya'ya geldiğinde kervanda Rum yolcuların da olduğunu belirterek şehrin plânını betimlemiştir. Şöyle ki, Konya'nın 7 giriş kapısı var: *Pazar kapısı, Yeni kapısı, Erdaş kapısı, Çimse kapısı,.....,Yapulag kapısı, Narende kapısı...Konya'da 11.000 kadar nüfus vardır. Bunların 300'ü Ermeni, 50'si Rum(Sille Rumları) her gün Konya'ya ticaret için gelip giderler;* diyerek kentin nüfus yapısına ve ticarî mahiyetine de değinir. (A. Erdoğan:1980,s.256; Göyünç, 1998,s. 78)

Konya, konumu ve manevi şahsiyetler açısından tarihi süreçte her daim önem arz etmiştir. Aynı şekilde önemini Osmanlılar döneminde de korurken, Şark seferleri esnasında ordunun uğrak merkezi olma vasfını idame ettirmiştir. Bilindiği üzere kentlerde ticarî faaliyetler için tesis edilen çarşı, pazar, bedesten ve şehriçi hanları, tüccarlar için korunma, konaklama, beslenme, para kazanma mekânı olarak önem arz etmekteydi.

Konya'ya gelen tüccarlar şehirde Alaaddin Tepesi ile Mevlana Türbesi arasında kalan bölgedeki hanlarda birer oda kiralyorlardı. (KSS, nr.39, s.300, h.4,5 H.1113/ M.1700; nr.40,s.27,h.7,H.1114/M.1701))

Anadolu'da hanlar sadece malların el değiştirdiği yerler değil, aynı zamanda kervan bağlantılarının da yapıldığı yerlerdi. Aynı şekilde kervan yolları güzergâhında yer alan kentler arasında yolculuk yapanlar için ve ordunun sefer güzergâhında bir uğrak yeri olması dolayısıyla da menzil hanlarının bina edilmesi önem arz etmekteydi(KSS,nr.42,s.30,h.4,5 H.1116/M.1703;nr.45,s.43,h.6,H.1119/M.1706)

Konya da sahip olduğu menzil hanlarıyla ordu için önemli bir yere sahipti. Nitekim Avusturya ve Rusya Seferleri dolayısıyla sahip olduğu menzil hanlarıyla ordunun konaklama, iaşe ihtiyacının temin edilmesi noktasındaki önemiyle Konya'nın adına belgelerde sıklıkla rastlıyoruz. Bunun yanında Hac kervanları da bu güzergâh üzerinden geçiyor, bu doğrultudaki ticarî ürünler kentte pazarlanma imkanı bulup alıcılarıyla buluşuyor ve kentin ihtiyacı bu suretle gideriliyordu. Hicazdan hareket eden kervanlar *Şam-Halep-Ayntab* üzerinden

Konya'ya intikal etmekteydi. Fransa'da bir şövalye olan ve İslam ülkelerini araştırma amacıyla 1432'de deniz yoluyla Kudüs'e oradan bir kervanla Anadolu üzerinden Avrupa'ya giden *Bertrandon De La Broquiere* adlı gezgin, Konya'nın; Karaman ülkesinin en güzel ve büyük şehri olduğunu, ticareti geliştiğini, etrafı sağlam surlarla ve düzgün meyilli hendeklerle çevrili surları kulelerle tahkim edilmiş bir kent olduğunu şehrin bir ucunda küçük bir kale bulunduğunu adet olduğu üzere şehrin ortasında da büyük ve muhkem bir kale bulunduğunu ancak şimdilerde harap halde olduğunu belirtir. (A. Erdoğan,s.;74 Eyice, 1975,s.14)

Ticaret Yolları

Ulaşım

Anadolu, tarihî yolların kavşak noktasında kurulmuş bir uygarlık merkezidir. Tarih boyunca önemli bir medeniyet merkezi olan Konya, dünyanın iki eski kıtası olarak kabul edilen Asya ve Avrupa'nın kesiştiği bir yer olan Anadolu'nun ortasında küçük ve büyük çaplı güney-kuzey ve doğu-batı eksenli tarihî geçiş yollarının merkezinde bulunmaktadır. (Darkot:1954,s.842)

Anadolu'daki yol ağını tespit edebilme noktasında bize bilgi veren birtakım kaynaklar bulunmaktadır. Öncelikle seyyahların seyahat güzergâhları Anadolu yol ağı hakkında bilgi veren önemli bir kaynaktır. Bunun yanında hacıların yol güzergâhı konuya ilişkin tespitte bulunmamızı kolaylaştırmaktadır.

Bir de Osmanlı padişahlarının çeşitli sefer güzergâhları da Anadolu'daki yollar için güvenilir birer kaynak niteliğindedir. Nitekim ele aldığımız şehir bir yol kavşağı hükmündedir.

İstanbul ve Bursa'dan başlayan ve Suriye'ye kadar ulaşan kara yolu, hac seyahatleri yanında sair zamanlarda da ticaret yolu olarak kullanılırdı. Konya ulaşım açısından transit noktasında bulunduğu için Selçuklu Dönemi'nde olduğu gibi Osmanlı Dönemi'nde de önemini korumaya devam etmiştir. Konya, coğrafyanın bahsettiği imkanlara sahip bir şehirdir. Bu yönüyle Konya, tarihî ticaret yollarının kesiştiği ve ticaret mallarının el değiştirdiği önemli tarihî ticaret merkezlerinden biri olma özelliğini korumuştur. Konya, Orta Anadolu steplerinin güneyinde, topografik şartlarının uygunluğu sebebiyle, en eski yol şebekesinin içinde yer almıştır. (Ergenç,s.36.)

Bursa'dan başlayıp Kütahya- Karahisar-Akşehir-Konya-Adana'dan geçerek, Halep ve Şam'a ulaşan bu yol, aynı zamanda Konya'yı başta merkez İstanbul olmak üzere diğer Osmanlı şehirlerine bağlıyordu. Suriye'den Anadolu'ya gelen bir başka ticaret yolunun geçtiği Kayseri, Aksaray üzerinden Konya'ya bağlantılı idi. Osmanlıların, Arap ülkeleri ile münasebetlerini temin ettikleri bir başka yol da, Antalya-Alanya deniz yolu idi. Bu yolun kontrolü Karaman Eyaleti ve dolayısıyla Konya tarafından yapılıyordu. (Ergenç, 2012,s.31- 32) Orta Çağ'da Hindistan deniz yolunun keşfi, İpek Yolu ticaretini başka istikamete kaydırды. Böylece İpek Yolu, Anadolu'dan geçmeyecekti. Konya şehri, Avrupa'dan gelip, Asya'ya giden İpek Yolu üzerindeydi. Bu da Konya şehri gibi, Anadolu'daki diğer ticarî şehirleri de etkilemiştir.(Darkot,s.845.)

Konya, Tarihî İpek Yolu'nun batı kanadını oluşturan *Tebriz-İzmir-İstanbul* ve hakeza tarihî Baharat Yolu olan *İstanbul-İzmir-Şam-Bağdat* güzergâhının üzerinde bulunmaktadır. Anadolu'yu çapraz kat eden bu eski yol, Osmanlılar zamanında Bursa'nın iktisadî bir merkez olarak yükselmesinden sonra tali yollarla beslenerek

büyük bir önem kazanmıştır. (İnalçık, 1960,s.46) Ayrıca kuzey-güney eksenli tarihî ticaret yolu Sinop'tan başlayarak buradan geçer ve güneyde, Akdeniz sahillerinde Antalya ve Alanya limanları ile Kıbrıs-Mısır ve batıdan Doğu Akdeniz'e gelen ticaret yollarına ulaşır. (O. Turan, 1993,s.358- 363)

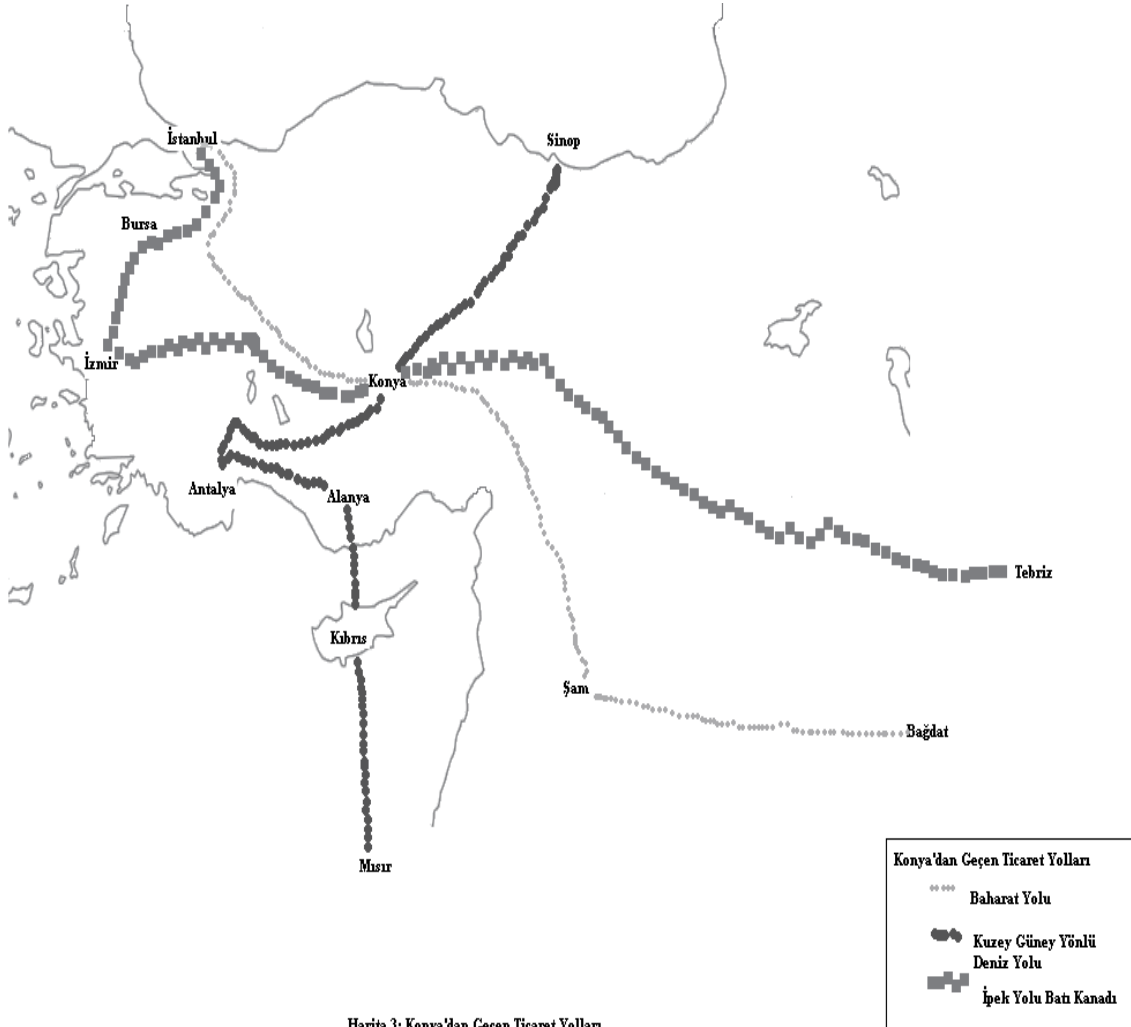
Konya, Üsküdar'dan Şam'a kadar uzanan Anadolu'nun sağ kolu üzerinde bulunmaktadır. (Aykut, 1984,s. 198) Bu yol ana yoldur. Bu yol üzerinde tali yollar vardır. *Konya-Ankara, Konya-Aksaray-Kayseri, Konya-Alanya, Konya-Karaman-Mut-Silifke* tali yolları bulunmaktadır. Konya'ya diğer bir yol da *İznik'ten başlayan ve Pınarbaşı üzerinden gelen yoldur*. (Soyucak, 1997,s.17)

Dolayısıyla Konya, her yönden gelen yolların geçtiği transit merkezi idi. Osmanlılar zamanında sağ kol güzergâhında, *İstanbul'dan başlayarak Anadolu ve kutsal topraklara doğru devam eden bir hat üzerinde* yer almıştır. Osmanlı Devleti'nin haberleşme, ticaret, askerî sefer, hac seferi, devlet memurlarının görev yerlerine salimen ulaşmaları amacıyla belli güzergâhlar üzerinde *menziller ve konaklama tesisleri* bina ettikleri bilinir. (Çaycı, 2006,s.115)

Bunlardan en önemlileri, yukarıda sözünü ettiğimiz büyük şehirler ve ülkelerarası ticaret yollarına açılmakta ve muhtemelen şehir içindeki yol sisteminin bağlantılı bulunduğu kapılar da bu güzergâha dayanmakta idi. Anadolu'ya gelen hemen her seyyah Konya'ya da uğramış *Gez dünyayı gör Konya'yı* demiş, dedirtmiştir. Onsekizinci yüzyıla gelinceye değin ve sonrasında çok sayıda seyyahın geçiş güzergâhı olan şehir hakkında verdikleri malumat önem arz etmektedir. Bunlardan detaylı bilgi verenlerden birisi olan İbn Batuta, ondördüncü yüzyılda şehre uğramış ve ulaşım serüveni şöyle gerçekleşmiştir. Anadolu'ya Lazkiye'den bindiği bir Ceneviz gemisi ile gelmiş, Alanya'da karaya çıkmıştır. *Antalya-Burdur-Eğirdir-Göhlisar-Acıpayam (Karaağaç), Denizli-Tavas* üzerinden Milas'a geçmiştir. Buradan ise hiçbir güzergâh belirtmeksizin Konya'ya ulaştığını belirten seyyah, Konya hakkında bilgiler vermiştir. (Aykut, 2004,s.37; A. Erdoğan,s.243) Fransız seyyah Pierre Bellon, Filistin ve Suriye üzerinden Anadolu'da ilk olarak Antakya ve İskenderun'u sonra Ceyhan ırmağını, Antik Misis'i geçerek Adana'ya buradan Ereğli ve Konya'ya ulaştığını belirtir. (Bellon:1553,s. 78; A. Erdoğan,s.249)

Fransız *Paul Lucas*, 1705-1707 tarihleri arasında Anadolu'ya ikinci seyahatinde Konya'ya uğramıştır. Şehre Karapınar üzerinden eriştiklerini 2000 kişiyi barındıracak konaklama kışlaları bulunduğunu sayısının 4 tane olduğunu belirtir. Şehre gelirken sağda ve solda kasabalar gördüğünü ama bunlara ulaşmak için ana yoldan içeri girmek gerektiğini belirtir. (Lucas:1712,s.38; A. Erdoğan,s.252)

Onyedinci yüzyıl sonlarında yaşayan *Bahri* adlı müellif, Üsküdar'dan Şam'a gerçekleştirdiği seyahatinde Konya'ya ulaşım hakkında; *"İrişdik Konya'ya 17 günde, 2 gün oturak ittik anda biz"* diyerek ulaşımın mesafesi ve konaklama süresi hakkında da bilgi vermiştir. (Coşkun, (-): 15-16) Bu bilgiler ışığında belirli bir sefer güzergâhı bulunduğunu ve bu yola bağlanan tali yollarla tacirlerin Konya üzerinden seferlerini gerçekleştirdiklerine şahit oluyoruz.



Harita 3: Konya'dan Geçen Ticaret Yolları

Harita 1: Konya'dan Geçen Ticaret Yolları (Çizen: Rümeyşa Bilgili Kars)

Taşımacılık

Taşımacılık, Anadolu kentlerinde genellikle deve ve katırlarla gerçekleştirilmekteydi. Taşımacılık faaliyetleri sadece tüccar ve yolcuların seyahatlerinde kolaylık sağlamakla kalmıyor; aynı zamanda savaşların yaşandığı süreçte de yöre halkının istifadesiyle temin edilen erzak ve mühimmat nakli ile önem kazanıyordu.

Erzakların toplanma noktaları sefer güzergâhında bulunan kentlerde bina edilmiş olan menzilhaneler aracılığıyla temin edilebiliyordu. Menzil, Osmanlılar çağında devletin haberleşmesini sağlamak için kullandıkları ulakların, posta tatarlarının yatmaları, hayvan değiştirmeleri için yol üzerinde yapılmış, içinde ahır ve yatacak yerlerin bulunduğu tonoz biçiminde binalardır. (Göncü, 1998,s.79) Nakliye hizmetinin, mükarî taifesi olarak bilinen ve kiralama yolu ile taşımacılık yapan kimseler tarafından yerine getirildiğini söyleyebiliriz. Böylece nakliyat işleri, şehirde belli başlı kimselerin elinde toplanmış ve bir meslek halini almıştır. Bunun yanında Anadolu coğrafyasında taşımacılığın kervanlarla kara yolu güzergâhında yürütüldüğü bilinmektedir.

Kervan, görünüşte İran menşeli sonradan Araplaşmış bir kelimedir. Ordu veya savaş anlamına gelen “-*kâr*” ile buna gezgin tüccar grubunu ifade eden “-*van*” son ekinin gelmesinden oluşan bir isimdir. Erzak, eşya veya hayvan konvoylarına da *kârbân* denilmiştir. Başka bir tanımında ise; kervan, uzak yerlere yolcu veya ticaret eşyası taşıyan yük hayvanı dizisi demektir. (Orhonlu, 1984,s.140; Doğan, 2008,s. 46) Eskiden kara nakliyatını yapan *katar*, kafil yeriinde kullanılır bir tabirdir. (Pakalın- II, 1983,s.244) Kervan yolları, ticaret yollarının da dağılım yönünü göstermesi açısından önem arz etmektedir.

Ticarî faaliyetlerin yürütülmesi kapsamında Anadolu yol ağı üzerinde tüccar ve yolcuların seyahati açısından bir takım güvenlik önlemleri alınmış, seyahati kolaylaştıracak faaliyetler yürütülmüştür. Bu kapsamda bu seyahatin hangi şartlarda gerçekleştirildiğine değinmemizde fayda vardır. Osmanlı İmparatorluğu'nda sefer, ticaret, haberleşme, yolculuk gibi her türlü ulaşımında hayvan kullanılmaktaydı. Taşımanın hayvanlarla yapıldığı dönemde kervanlar seyahat ve ticaretin başlıca unsuru olmuşlardı. Deve, yola dayanıklılığı ve taşıma gücü bakımından yük hayvanlarının başında gelmektedir.

Deve kervanları, düz arazi ve çöllerde iş görürdü. Dağlık bölgelerde ise katır ve eşek ve daha seyrek olarak atlar kullanılırdı. (Orhonlu,s.35) Kervanlar karışık hayvanlardan meydana geldiği gibi bazı zamanlarda da deve ve katır kafileleri ayrı ayrı teşkil edilirdi. Kervan kafilelerinde yer alan bu yük hayvanlarıyla yolcu ve ticaret malı taşınmaktaydı. Yük, genel olarak bakıldığında nakliye ile bağlanmış çok çeşitli emtia çıkınları için kullanılırdı. Ebadı veya ağırlığı kullanılan yük hayvanının tipine veya nakledilecek emtianın cinsine göre değişirdi. (İnalçık, 1991,s. 9)

Bu taşımacılık işlemini gerçekleştiren “*mükarî, mekkari, mekkare*” olarak tabir edilen meslek grubu, tüccarlar için önem arz etmekteydi. *Mekkare*, nakliyat işlerinde çalıştırılan hayvanlar hakkında kullanılan bir tabirdir. *Mekkare*, kira hayvanlarına yükletilmiş eşya ve levazım yerine de kullanılırdı. Arapça *mükarî* kelimesinden bozmadır. Bunun yerine *mekari* de kullanılırdı. (Pakalın II,s. 451) *Mekare, mekkari, mekkare* kira ile tutulan hayvan, yük hayvanı demektir. (Develioğlu, 2011,s. 700) *Mükarî* ise mekkari, katırcı, kira ile hayvan işleten, demektir. (Develioğlu,s.837) Dolayısıyla şehirler arasında ücret karşılığı tüccar ve yolcuları taşıyan kiralık kervanlara *mekkare* denilirdi. (Güzelbey, 1962,s. 79)

Ticarî faaliyetlerin yoğun olarak yaşandığı bir coğrafyada var olan Konya, tüccarların ulaşımını sağlama açısından önem arz eden bir konuma sahip bulunmaktaydı. İstanbul'dan güneydeki Osmanlı topraklarına giden yol üzerinde oluşu şehrin gelişmesini de olumlu yönde etkilemiştir. Konya, Anadolu'nun hemen merkezinde ve anayol üzerinde bulunduğundan birçok Osmanlı padişahı seferlere giderken buradan geçmiştir. (Baykara, 2002,s.186- 187) Onsekizinci yüzyılın ilk yarısında Konya, Anadolu'nun büyük sayılabilecek şehirleri arasında yer almaktaydı.

Sefer güzergâhında yer alması, Mevlana Celalaeddin Rumi'nin türbesinin ziyaretgâh olarak önem arz etmesinden de ileri gelmekteydi. Ayrıca yol üzerine konuşlanan menzil, derbent, hanlar seferîlerin ihtiyacına karşılık verecek şekilde organize edilmekteydi. (tekrar ve doldurma bir paragraf)

Nitekim Konya ve civarındaki mevzilerde kervanların, yolcuların, ulakların güvenli yolculuk

yapabilmelerini sağlayan konaklama istasyonları hükmündeki *menzilhaneler* yaptırılmıştır. (Doğan:s.46; Aykut,s.183) Bu menzilhaneler, memurların, elçilerin seyahatinde konaklama, ağırlandırma ve korunmasında kullanılmışlardır. Askerî kuvvetlerin konaklama yeri olarak kullanıldığı gibi iaşe ambarı fonksiyonunu da yerine getirmişlerdir.

Bu sayede ordunun sefer sırasında zahire ihtiyacı giderilmiş olmakta idi. Bunun yanında da menziller, seferlerde reyanın mallarını getirip satabilecekleri bir ticaret merkezi olma hüviyetiyle iktisadî hayata canlılık kazandırmışlardır. (Aykut,s.184)

Hac Seyahatnamesi yazarlarından es-Seyyid Mustafa Niyazi es-Sadi, H.1272/M. 1855 tarihlerinde kaleme aldığı eserinde İstanbul-Mekke arasındaki menzillerden bahsederken Konya menzilleri arasındaki mesafeye de değinmiştir. *Akşehir-İlgın: 9 saat, İlgın-Ladik:12 saat, Ladik-Konya: 9 saat, Konya-İsmil: 12 saat, İsmil-Karapınar: 12 saat, Karapınar-Ereğli: 12 saatlik* mesafede menzillerin varlığına işaret eder. (es-Seyyid Mustafa Niyazi, 1272,s.16-18) Belirli mesafelerle sefer güzergâhı üzerinde inşa edilen bu kuruluşlar hem güvenlik hem de ekonomik gelir sağlama amacına hizmet etmekteydi.

Osmanlı ordusunun bir veya ihtiyaca göre daha fazla konakladığı sefer menzillerinde devletin ne şekilde zahire ve diğer ihtiyaç maddelerini organize ettiği, günlük ihtiyaçların karşılanması için Orducu esnafının nasıl bir fonksiyon üstlendiği ve sefer menzillerinde oluşan ekonomik faaliyetin nasıl şekillendiğine değinecek olursak; Osmanlı ordusu sefer için toplandığı sahradan, muharebe sahalarına kadar her gün bir menzil ilerlerken her menzilde ihtiyaca göre konaklamaktadır. Bu mekânlardaki organizasyon, bol emtia, rahat ve huzur seferin neticesine tesir edebilecek kadar önemlidir. Bu miktardaki zahirenin menzilde hazır bulundurulması, aynı zamanda önemli bir nakliye organizasyonunu da gerektiriyordu. Tonlarca hayvan ve insan yiyeceğinin zamanında menzillerde hazır durumda bulundurulması hayati öneme sahipti. (Tekeli, 1971,s.5.)

Sefere çıkacak ordunun çeşitli alanlardaki ihtiyaçlarının karşılanması için bir takım görevlilere ihtiyaç vardı. Bunlar genel olarak *orducu* olarak adlandırılan esnaflardan oluşuyordu. Ordunun levazım hizmetlerini görece bu kişiler, ülkenin çeşitli bölgelerinden ihtiyaç nispetinde temin edilir ve bu işlerden ilgili yerlerin kadıları sorumlu olur idi. (Türkmen, 2009,s.74) Ordunun ihtiyacının temin edilmesinde durak mahiyetindeki menzillerin önemi apayrı olsa da ihtiyacı gideren Mükarîf menzili taifesinin önemi yadsınamaz bir boyuttadır. İlgili bir ferman, dergah-ı mualla çavuşlarının kentteki ikametleri esnasında iaşelerinin sağlanması talebi hakkındadır. (KŞS, nr. 51, s. 269, h. 3; H. 1141/ M. 1728) *Şark Seferi* dolayısıyla ordunun konuşlandığı Konya menzilinde zahire toplanması hakkındaki bir ferman ile (KŞS, nr. 51, s. 270, h. 1; H. 1141/ M. 1728)

Konya menziline 3000 esedî kuruşa kiraya verilmesi hakkında başka bir belgede bulunmaktadır. (KŞS, nr. 38, s. 3, h. 1; H. 1112/ M. 1699) Karapınar menziline işletmesi ile ilgili taraflar arası bir mesele de bu dolaylarda bulunan bir menzilin varlığına rastlıyoruz. (KŞS, nr. 57, s. 40, h. 1; H. 1162/ M. 1750)

Sefer-i Hümayun için hazırlık yapılması hakkında bir ferman yollanan Konya'da Konya valisi Mustafa Paşa'ya hitaben, İran canibine gerçekleştirilecek sefer için İlgın ve Keçiözü ve Gönen ve Eğridir kazalarından İlgın menziline nakil ve mevcut ettirilmesi gereken arpa, saman talebi söz konusudur. (KŞS, nr. 57,

s. 159, h. 1; H. 1162/ M. 1750)

İlgin'da bulunan başka bir menzilin varlığına şahit olduğumuz belgede miktarı belirtilen zahirenin sefer öncesi ilgili kazalardan tedarik edilip İlgin'daki menzilde hazır bulundurulması emrolunmuştur.

Sefer için mühimmat naklini gerçekleştirecek yük hayvanlarına olan ihtiyacın da Konya'dan karşılandığını örnekleleyen bir belgede; Tiflis taraflarına gönderilecek sefain ile Trabzon'a gönderilecek cephaneye ve tophane mühimmatı ve zahire türleri Trabzon İskelesi'ne dahil olduktan sonra mükarî develeriyle karadan naklettirmek için Karaman Eyaleti'ne vaki kazalardan 750 mükarî deve kiralanması istenilmiş, her biri için 30 kuruş mübaşir Yusuf Ağa eliyle deve sahiplerine teslim edilmiştir. (KŞS, nr. 49, s. 173, h.1; H. 1130/ M. 1718)

Rusya ile bu dönemde Osmanlı Devleti'nin arasında devam eden savaşlarda sefer güzergâhlarından yük hayvanlarının tedarik edildiğini öğreniyoruz. İlgili başka bir belge ise; Moskov keferesi üzerine yapılacak sefer amacıyla istenen mükarî develer için sefer güzergâhında yer alan Konya'dan her res' deveye 43'er kuruşdan 250 kuruş bedelin Deve Ağası'na teslim olunduğu hakkındadır. (KŞS, nr. 53, s. 1, h. 7; H. 1149/ M. 1737)

Konya'da bu türden hayvan kiralama işlemlerine o kadar sıklıkla rastlanmaktaydı ki halkın mükarîlik adını verdikleri bir meslek kolu geliştirmişler ve bu yolla önemli ekonomik gelir temin etmişlerdir. Sefer için Konya'dan talep olunan 358 adet mükarî deve Kaza-i Konya, Larende, Erikli, Eskiil, İnsuyu, Turgud, Gaferyad, Aladağ, Kaza-i Türkmenan-ı Bozulus'tan tedarik olunmasına dair (KŞS, nr. 54, s. 5, h. 2; H. 1151/ M. 1739) bu belgede adı geçen civardaki ahalinin *mükarîlik* adı verilen meslek grubu mensupları olduğu çıkarımında bulunabiliriz.

Aynı şekilde bu dolaylarda yer alan geniş otlaklar yük hayvanlarının yetiştirilmesinde önemli bir etken olmalıydı. Nitekim taşımacılığın mükarîler aracılığıyla gerçekleştirildiğini biliyoruz. Konya'da sefer için bu taifelerden at, deve kiralandığına dair belge örneklerinden bahsettik. Bunun yanında tüccarların kervanlar halinde uğradıkları kentte taşımacılıkta yine bu işle uğraşan zümrelerden istifade ettikleri de aşikârdır. Beygir fiyatları tüccarların taşımacılık işlemleri esnasında 1119/1707'de 20 kuruş olarak belirtilmektedir. (KŞS, nr. 43, s. 76, h. 3; H. 1119/ M. 1707)

Tüccarlar zaman zaman kendi imkanlarıyla taşımacılık işlevini yürütmekteydiler. Kafile halinde yolculuk yapmanın daha emniyetli olduğu düşünülerek kendi yük hayvanlarıyla bu kafilelerde yer alan tüccarlara rastlıyoruz. Bu taifelerden istifadeyle taşımacılık yapıldığını örnekleleyen bir belgede; Mustafa ibn-i Hasan Ağa'nın kölesi Abdullah ve mükarî taifesinden Bekir; Aslen Bursa'da yaşayan Diyarbakırlı Mustafa'nın, ticaret eşyasını kendi develerine yükleyip mükarî eşliğinde Konya'ya getirme niyetindeydiler. (KŞS, nr. 41, s. 55, h. 1; H. 1116/ M. 1704)

Konya-İzmir arasında ticarî anlamda bir hareketliliğin söz konusu olduğunu³ bu güzergâhta yolculuk

³ Bu konuya ilişkin daha detaylı bilgi için bkz: Rümeysa Bilgili, **Şer'iyye Sicilleri'ne Göre Osmanlı İmparatorluğu'nda İç Ticaret Ankara-Konya-Ayntab Örneği: (1700-1750)**, Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Nevşehir 2017.

yapan mükarînin varlığından da öğreniyoruz. Şöyle ki, es-Seyyid Mehmet adlı şahıs devecilik mesleğiyle uğraşmaktadır. İzmir'e gidip gelmesi esnasında kervanında yer alan Konyalı es-Seyyid Ali'den taşıma bedeli olarak kalan 12 kuruşluk borcunu talep etmektedir. (KŞS, nr. 53, s. 84, h. 2; H. 1149/M. 1737)

Halep-Konya arasındaki irtibat hakkında bilgi edindiğimiz ve bu güzergâhta da mükarîlerden istifade edildiğini örnekleyen bir belge; Halep'te Harem köyünden mükarî el-Hac Murat ibn-i el-Hac Kasım'ın; Konyalı el-Hac Şaban ibn-i Veli ile aralarında geçen bir taşıma bedeli hakkındadır. Söz konusu taşıma olayı, Halep'te başlamış Konya güzergâhında son bulmuştur. Halep'ten Konya'ya gittiklerinde her kantarına 9 kuruş vermek üzere Şaban, 7 kantar yükünü kardeşi Ahmet ile mükarî el-Hac Murat'ın davalarına yükleyip yola çıkmışlardır. Konya'ya geldiklerinde Şaban ile aralarında yaptıkları yeni bir anlaşma gereği taşıma bedeli olarak 8,5 kuruşluk 1 bütün ve 1 yarım sarığı el-Hac Murat'a vermiş ve böylece aralarında sulh edilmiştir.

Şaban'ın 7 kantar yükünü 8,5 kuruştan kafiladaki diğer yolculardan da el-Hac Mehmet'in 3 yükünü ve Mahmut ibn-i el-Hac Mehmet'in 3 yükünün kiralarnı aynı bedel üzerinden tamamen kendilerinden aldığı ve alacağı kalmadığı hakkında bilgi ihtiva etmektedir. (KŞS, nr. 39, s. 100, h. 3; H. 1113/M. 1701)

İzmir-Konya arasında gerçekleştirilen ticarî ürün nakliyatında da mükarîlerden istifade edildiğini belirtmiştik. İlgili bir belgede bu güzergâhta Yemen'den getirilen kahvenin ülke içerisine naklinin İzmir üzerinden Konya yönünde gerçekleştirildiğini saptayabilmekteyiz. Konya Kasap Sinan Mahallesi'nden es-Seyyid Mustafa ibn-i Mehmet, deveci taifesinden Asayir Türkmen Cemaati'nden olan Kel Ali ibn-i Abdi'nin develerini İzmir'den Konya'ya belirli bir miktardaki eşyanın nakli için kullanmıştır. Uşak kazasında Cafer Ağa Sarayı adlı mahalde es-Seyyid Mustafa'nın izni olmadan Ali, arkadaşları İbrahim, Mehmet, Vasıl, Hüseyin ile 103 vukiyelik Yemenî kahveyi zayi etmişlerdir.

Zayi olan kahve bedelinin es-Seyyid Mustafa'ya teslim edilmesi hususunda Ali, uyarılmıştır. (KŞS, nr. 57, s. 63, h. 4; H. 1162/M. 1750)

Mükarîlerin aynı zamanda köle ticaretiyle uğraştıkları da bilinmektedir. Aynı zamanda Mısır'dan İstanbul'a yapılan hazinenin naklinin Konya üzerinden mükarîler aracılığıyla gerçekleştirildiğini örnekleyen başka bir belgede; Mısır'dan İstanbul'a giden hazine-i hümayun kafilesinden es-Seyyid Ebubekir Çavuş, Konya'dan katırcı taifesinden Arap Ali ibn-i Abdi arasında gerçekleşen bir olayda Ali, Humus kasabasında hizmet ederken aynı zamanda köle ticaretiyle de uğraşmaktadır.

İstanbul'da bulunduğu esnada Abdullah adlı köleyi Ebubekir Çavuş'a 60 kuruşa satmıştır. Ancak Abdullah bir süre sonra firar etmiş ve Ebubekir Çavuş'un malından 41 kuruş, 1 rub' kıymetli altın kakmalı ve sim kakmalı 2 adet fitilli tüfengi çalarak yeniden Arap Ali kafilesiyle Konya'ya hareket etmiştir. (KŞS, nr. 57, s. 52, h. 4; H. 1162/M. 1750)

Taşımacılık faaliyetinin kervan halinde gerçekleştirildiğini ve güvenliğine de ayrı bir ehemmiyet verildiğini, güven duyulmayan kişilerin kervana dahil edilmediğini örnekleyen bir belgede; Adana'dan Konya'ya giden bir kervana sonradan katılmak isteyen Arab Ömer ibn-i Abdullah, Mehmet Ağa mübaşeretle, Hacı

Mehmet ibn-i Ali, Molla Ahmet ibn-i Hacı Mustafa, Hacı Mehmet ibn-i Süleyman ile bir anlaşmazlık yaşamışlardır. Arab Ömer, “*Davadan 8 gün önce Karapınar kazasında bu şahıslar kervan olmuş giderken ben yanlarına vardığımda bana bu şahıs hırsız casusudur dediler; at- besat ve malıma zarar verdiler.*” diyerek sulh için 75 kuruş talep etmiştir. Kendisine bu bedelin ödenmesi üzerine anlaşmazlık son bulmuştur. (KŞS, nr. 53, s. 125, h. 3; H. 1149/ M. 1737)

Konya, Hac yolculukları açısından da önemli bir konumda bulunuyordu. Konya Arapları, çöl şartlarını bilen kişiler olduklarından hacca gidecek olan şahısları belli bir ücret karşılığı develeriyle götürüp getirirlerdi. Arap el-Hac Süleyman ibn-i Abdullah, bu işi kendisine ait 19 deve ile yapıyordu. (KŞS, nr. 52, s. 34, h. 3; H. 1142/ M. 1730) Üsküdar’dan Şam-ı şerif’e varıp gelinceye kadar yol üzerindeki hacıların muhafazası hakkında kent yetkililerine bir ferman yollandığını başka bir belgeden öğreniyoruz. (KŞS, nr. 57, s. 148, h. 1; H. 1162/ M. 1750) Konya’ya böyle bir ferman suretinin gönderilmiş olması, şehrin hac, hacılar ve hac ticareti açısından önemli olduğunu gösterir. Hac güzergâhı, Konya’dan başladığında *Adana-Ayntab-Halep-Şam-Hicaz* olarak devam etmekteydi. Bu durum Konya ve Ayntab kentlerinin hac güzergâhı niteliğiyle de ortak özelliğe sahip olduğunu göstermesi açısından önem arz etmektedir.

Bu güzergâhı takip etmemize imkân tanıyan bir vesika, Konya’da Müşki Mahallesi’nden olup hac dönüşü esnasında Şam’da vefat eden el- Hac Mehmet ibn-i el-Hac Ahmet’in ölmeden önce vasi tayin ettiği el-Hac Mustafa aracılığıyla mallarının varislerine teslim olunması hakkındadır. (KŞS, nr. 51, s. 130, h. 2; H. 1140/ M. 1728

Sonuç

Konya, Anadolu’nun önemli kentlerinden birisidir. Bu önemi kazanmasının amilleri onun sahip olduğu niteliklerinden ileri gelmektedir. Kervan taşımacılığının revaçta olduğu dönemlerde ticaret yollarının bu güzergâhtan da geçtiğini saptamış bulunmaktayız. Bu durum kentin ekonomik kalkınmasına katkı sağlamakla birlikte halkın bu alana ilişkin meslek kolları şeklinde de örgütlenmelerinde etkili olmuştur. Nitekim mükarilik öncelikle ordu için taşıma hayvanı yetiştirme esasına dayanırken aynı zamanda tüccar ve yolcular için de taşıma vasıtası olması hasebiyle teşkilatlanmanın temeli olmuştur. Ordu için gereken hayvanların menzil denilen konaklama merkezlerinde daha önceden bulundurulması gereği fermanlarla mükarilere bildirilmekte ve bu ihtiyaç Konya mükarilerince karşılanmaktaydı. Tüccarların da nakil ihtiyacının karşılanması noktasında bu hayvanlar kiralanarak ya da satın alınarak ihtiyaç giderilmiştir.

Kent hac güzergahında da yolcuların ve ticaretin idamesinde öneme sahip bulunmaktaydı. Tüm bu hususlar kentin ulaşım ve taşımacılığı yanında yolcuların ve tüccarların güvenliğini sağlama noktasında da gereken önlemleri alacak mahiyette dizayn edildiğini göstermektedir.

Kaynakça

- [1] Konya Şer'ıye Sicilleri, 39- 40- 41- 42- 43- 44- 45- 46- 47- 48- 49- 50- 51- 52- 53-54- 55- 56- 57 nolu defterler
- [2] Aykut N (1984) IV.Murat'ın Revan Seferi Menzilhâmesi, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi,S.34,İstanbul:183-246)
- [3] Barthold W (1984) İslam Medeniyeti Tarihi, 6.Basım, Düzenleyen: M.Fuat Köprülü, (Diyanet İşleri Başkanlığı Yayınları, Ankara)
- [4] Baykara T (2002) Konya, Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi,(Türkiye DiyanetVakfı Yayınları, İstanbul: 182-187)
- [5] Bellon P (1553) Les observations de plusteurs singularites et choses mémorables trouvées en Grèce, Asie, Judée, Égypte, Arabie et autres pays estranges, Paris.
- [6] Coşkun M (-) Bahri Üsküdar'dan Şam'a Kadar Konaklar, Süleymaniye Kütüphanesi, Mihrişah Sultan,322/5,15:15-16
- [7] Çaycı A (2006) Osmanlı Seyyahlarının İzlenimleriyle Konya ve Çevresi, Selçuk Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi, S.21, Konya:114-147)
- [8] Darkot B (1954) Konya, İslam Ansiklopedisi, C.VI, (Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul:841-853)
- [9] Devellioğlu F (2011) Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat, (Aydın Kitabevi, Ankara)
- [10]Doğan İ.B (2009) Tarih Öncesinde Ticaret ve Değiş Tokuş, (Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul)
- [11]Erdoğan A (1936) Kitabelerin Değeri ve Konya, Konya/ S.4,Konya: 221-225)
- [12]Erdoğan A (2001) Gez Dünyayı Gör Konyayı, (Yapı Kredi Vakfı Yayını, İstanbul)
- [13]Ergenç Ö (2012) XVI. yy'da Ankara ve Konya, (Tarih Vakfı Yurt Yayını, İstanbul)
- [14]es-Seyyid Mustafa Niyazi es-Sadi (1855) Menasik-i Hacc-ı Şerif, Süleymaniye Kütüphanesi, Basma No:3120/1,İstanbul.
- [15]Eyice S (1975), Bertrandon de la Broquiére ve Seyahatnamesi İslam Tetkikleri Enstitüsü Dergisi, VI/1-2.
- [16]Göncü K (1988) Gaziantep, Gaziantep Ticaret ve Sanayi Odası, (Gaziyurt Matbaacılık, Gaziantep)
- [17]Göyünç N (1998) Niebuhr ve 1766 Sonlarında Konya, Yeni İpek Yolu Konya Ticaret Odası Dergisi, Konya I /Mayıs, edit:Y. Küçükdağ, (Damla Ofset,Konya)
- [18]Güzelbey C.C (1962) Gaziantep'te Kervancılık, GKD-V/Nisan:79-94.
- [19]İnalcık H (1960) Bursa-I, XV. Asır Sanayi ve Ticaret Tarihi Vesikalar, Belleten 24/93:(46-101)
- [20]İnalcık H (1991) Osmanlı İpek Ticareti-Madencilik ve Ziraatında Yük(Himl),çev. Eşref Bengi Özbilen,

- Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi,(S.75:9-29)
- [21]Lucas P (1712) Voyage du Sieur Paul Lucas fait par ordre dur oy dans la Greece l'Asie Mineure,la Macedoine et l'Afrique, I.Cilt, Paris, eds.Nicolas Simart, MDCCXII.
- [22]Orhonlu C (1984) Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar, (Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları,İzmir)
- [23]Pakalın M.Z (1983) Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü-I-II-III,(Milli Eğitim Basımevi, İstanbul)
- [24]Soyucak A.R (1997) Konya ve Çevresinde Eşkırıyalık Hareketleri (1640-1675), Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı, Konya.
- [25]Tekeli İ (1971) Osmanlı İmparatorluğu'nda Mekân Organizasyonundaki Gelişmeler, Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, S.45,(Ankara)
- [26]Turan O (1993) Selçuklular Tarihi ve Türk İslam Medeniyeti, (Boğaziçi Yayınları, İstanbul)
- [27]Türkmen M.N (2009) XVII.Yüzyıl Sefer Menzillerinin Ekonomik Yönü ve Esnafın Katkısı, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/18/30/218.pdf>.(10 Nisan 2015)