



OSMANLI MENZİL TEŞKİLATI İÇERİSİNDE İZMİT MENZİLİ VE ÖNEMİ

Zübeyde GÜNEŞ YAĞCI*

Sözlükte “inmek, konaklamak, misafir olmak” anlamındaki *nüzül* kökünden türemiş olup çoğulu *menâzildir*. Kelime anlamı itibariyle *ev, konak, bir günlük yol, mesafe, yollardaki konak yeri* manalarına gelmektedir¹. Osmanlı Devleti’nde posta ve posta tatarları beygirlerinin bulunduğu yer manasında kullanılmıştır. Bu itibarla daha çok resmi haberleşmeyi sağlayan posta teşkilatını ifade etmektedir. Bunun yanı sıra ulakların, postacıların bulunduğu yere *çaparhane* adı verilmekle beraber kelime Farsçada *postahane* karşılığında yer almıştır².

Ortaçağ İslam ve Türk devletlerinde berid, Moğollar ve İlhanlılar’da *yam* adı altında görülen haberleşme teşkilatı. Osmanlı Devleti’nde her ikisinden de faydalanılmak suretiyle tesis edilmiş olan menzil teşkilatı ile yürütülmüştür³.

Devlet tarafından bir yerin menzil tayin edilebilmesi için normal zamanlarda ulakların sıkıntı çekmemesi ve seri haberleşmeyi önleyecek derecede iki menzil arasının birbirine uzak mesafede bulunmaması önemli rol oynardı. Ayrıca sefer esnasında ordunun dinlenmesi ve iase akışının kolayca yapılabilmesi, menzil noktalarının tespitinde belirleyici olurdu. Konaklama noktaları birbirine eşit uzaklıklarda olmayıp her bir menzil coğrafi şartlara, emniyetin ve menzil ihtiyaçlarının sağlanabileceği yerlere göre değişiklik arz ederdi⁴.

Bu bağlamda ordunun sefer amacıyla konakladığı, hacıların ve seyahat amacıyla yola çıkanların geceyi geçirdikleri, ticari amaçla yapılan kervan ticareti sırasında mola verilen

* Doç. Dr., Balıkesir Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü Öğretim Üyesi, e-mail: zyagci@hotmail.com

1 Ferit Develioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat*, Ankara 1998, s. 617.

2 Yusuf Halaçoğlu, “Menzil”, *TDVİA*, XXIX, İstanbul 2004, s. 159.

3 Osmanlı Menzil Teşkilatı hakkında önemli çalışmalar yapılmıştır. Bunlardan başlıcaları şunlardır: Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara 2002; Aynı yazar, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülâhazalar”, *Osmanlı Araştırmaları*, II, İstanbul 1981, s. 146-155; Cemal Çetin, *Anadolu’da Faaliyet Gösteren Menzilhaneler (1690-1750)*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, Konya 2009; Sema Altun, “XVII. Yüzyıl Sonlarında İstanbul-Edirne Arasındaki Menziller ve Bazı Menzilkeş Köyler”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, XXV/39, Ankara 2006, s. 75-99; Aynı yazar, “Osmanlı Devletinde Haberleşme Ağı: Menzilhaneler”, *Türkler*, X, Ankara 2002, s. 913- 919; Ali Açık, “Osmanlı Ulak-Menzilhâne Sistemi Çerçevesinde Tokat Menzilhaneleri”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XIX/2, İzmir 2004, s. 1-33; Yaşar Baş, “XVIII-XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Gebze Menzilhaneleri”, *Turkish Studies*, VIII/5, (Kış 2013), s. 101-126; İzzet Sak-Cemal Çetin, “XVII. Ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti’nde Menziller ve Fonksiyonları: Akşehir Menzilleri Örneği”, *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Sayı 16, Konya 2004, s. 179-221; Mehmet Fatih Müderrisoğlu, “Menzil Kavramı ve Osmanlı Devleti’nde Menzil Yerleşimleri”, *Türkler*, X, Ankara 2002, s. 920-926; Hüseyin Çınar, Osmanlı Ulak Menzilhâne Sistemi ve XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Antep Menzilleri”, *Osmanlı*, III, Ankara 1999, s. 627-637; Colin Heywood, “Osmanlı Döneminde Via Egnatia: 17. Yüzyıl Sonu ve 18. Yüzyıl Başında Sol Kol’daki Menzilhaneler”, Sol Kol Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia (1380-1699), Ed: Elizabeth A. Zachariadou, İstanbul 1999, s. 138-160.

4 Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, s. 14.

mevki ile ulak adıyla tanınan posta tatarlarının at değiştirdikleri ya da zorunlu hallerde kaldıkları noktalarda menzil kurulmuştur. Menzillerin buldukları yerler kimi zaman bir kuyu, çeşme, namazgâh, köprü ve han ile vurgulandığı gibi kimi zaman da adeta yeni bir şehrin kurulması veya eski bir şehrin menzilin ihtiyaçları doğrultusunda yeniden imara açılması şeklinde gerçekleştiriliyordu⁵. Bu açıdan baktığımızda bazı şehirler sadece insanların yaşadıkları, yaşamaya çalıştıkları alanlar değillerdir. Bazı şehirler kuruldukları yer itibarıyla diğerlerinden farklı bir gelişim çizgisi sergilerler. Ya da insanlar bir şehri kurarken zaten coğrafi ehemmiyetinin farkındadırlar. Özellikle ulaşım ağı içerisinde yer alan yerleşim yerlerinin haberleşmenin yanı sıra orduların geçeceği askeri güzergâh ve ticaret yolu üzerinde bulunması değerini birkaç kat daha artırmaktadır. Bilinen dünyanın tarihini yönlendiren olguların başında bu yol ağlarına ve stratejik bölgelere sahip olma arzusu şekil vermiştir. İzmit için ikincisinin geçerli olduğunu söylemek yanlış bir tespit olmayacaktır. Çünkü İzmit coğrafi önemine binaen kurulmuş ve bu sebepten ötürü Anadolu'ya açılan ulaşım ağının içinde yer almıştır⁶. Cihannüma'da İstanbul Denizi'nin doğusunda yer alan körfezin sonunda kurulan bir şehir olarak tarif edilmektedir. Devamında İzmit için mamur ve iskelesi meşhur olduğu üzerinde durulmaktadır⁷. Bu nedenle İzmit'in kuruluşunu çok eski zamanlara kadar götürmek mümkündür ki, bölgeye adını veren Bithynia Krallığı'nın başkenti Kocaeli'dir⁸. İzmit'in kuruluşunun nedeni olan coğrafyanın önemi Marmara Denizi'nin doğusunda yer alan körfezden gelmektedir. Nitekim bu körfez şehri hem liman hem de tersane şehri haline gelmesini sağlayacak özelliklere sahiptir⁹. Körfezin bittiği yerde bulunan İzmit Ovası doğal imkânlar sebebiyle iç bölgelerle kolayca bağlantı sağlayabilmektedir¹⁰.

İzmit şehrini kuran kişi Bithynia¹¹ Kralı I. Nikomedes'tir¹². Bölgenin en eski antik kenti olan Attakos'un¹³ karşısında ticari bakımdan önemli olan şehri MÖ. 264'te kuran Nikomedes'in adına istinaden şehir Nikomedia olarak anılmıştır. Kurulan bu yeni şehir tam da bugünkü İzmit'in yerinde kurulmuştur. Artık Bithynia Krallığı'nın merkezi Nikomedia şehridir. Bulduğu konumu itibarıyla kısa süre içerisinde gelişen şehre Nikomedia önemli yatırım yapmıştır¹⁴. Şehrin gelişimi M. Ö. I. yüzyılda Roma ile Pontos kralı Mithridates

5 M. Fatih Müderrisoğlu, "Menzil Kavramı ve Osmanlı Devleti'nde Menzil Yerleşimleri", s. 920; Sema Altunhan, "Osmanlı Devleti'nde Haberleşme Ağı: Menzilhaneler", *Türkler*, X, Ankara 2002, s. 913.

6 Aynıca İzmit gemi yapımı için birinci derecede ehemmiyet kesp eden kereste kaynağıdır. Buradan sağlanan kereste ile birçok gemi inşa edilmiştir. Bu durumun XVIII. yüzyılda da devam ettiğini görmekteyiz. 13 Mayıs 1776 tarihli Kocaeli Sancağı'na gönderilen emirde donanma için inşa edilmesi planlanan 51.5 zira iki kalyon için sancağın kaza ve nahiyelerinden 4.540 kıta ecnas kereste temin edilmesi istenmiştir. BOA. MAD., nr. 6221, s. 21, h. 1.

7 Kâtip Çelebi, *Kitâb-ı Cihânnümâ*, s. 742; Reinhold Lubenau kalenin bazı burçlarının ve kulelerinin var olduğunu yazmaktadır. Reinhold Lubenau, *Reinhold Lubenau Seyahatnamesi*, II, Çev: Türki Noyan, İstanbul 2012, s. 527.

8 Engin Bektaş-Şule Nurengin Bektaş, "Kocaeli ve Çevresinin Erken Tarihi ve Arkeolojisine Kısa Bir Bakış", *Uluslararası Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, I, Ed. Haluk Selvi, M. Bilal Çelik, Kocaeli 2015, s. 42.

9 Bu özellikleri ile körfez kapatılmak suretiyle savunmaya elverişlidir. Hülya Boyana, "Nikomedia Kenti ve Men Kültü", *Uluslararası Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, I, Ed. Haluk Selvi, M. Bilal Çelik, Kocaeli 2015, s. 61.

10 Metin Tuncel, "Tarihî Coğrafya Açısından İzmit Şehrinin Ayrıcalıkları", *Uluslararası Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, I, Ed. Haluk Selvi, M. Bilal Çelik, Kocaeli 2015, s. 35.

11 Bithynia, Anadolu'nun kuzeybatısında yer almaktadır. Antik bir bölge olan Bithynia, kuzeyde Karadeniz, güneyde Phrygia ve Galatia, doğuda Paphlagonia, batıda ise Mysia bölgesi ile Marmara Denizi ile sınırlıdır. Hülya Boyana, "Nikomedia Kenti ve Men Kültü", s. 61; MÖ. 297 yılında Zipoetes Bithynia'nın kurucusu olarak kabul edilmektedir ki aynı tarihte krallık bağımsız olmuştur. Engin Bektaş-Şule Nurengin Bektaş, "Kocaeli ve Çevresinin Erken Tarihi ve Arkeolojisine Kısa Bir Bakış", s. 47; Avrupa Asya arasında yer alan Anadolu'da Bithynia ise İzmit gibi korunaklı bir limana sahip olmasının yanı sıra karayollarının birleştiği bölge olması itibarıyla ayrıca stratejik önem arz etmektedir. Ayşe Çalık Ross, "Nikomedia (İzmit) Arkeoloji Çalışmaları ve Kentin Vizyonu", 38. *ICANAS Kongresi, 10-15 Eylül 2007, Bildiriler Kitabı*, Ankara, 2007, s. 880.

12 I. Nikomedes Bithynia Krallığının ikinci hükümdarıdır. Krallığın birinci hükümdarı Nikomedes'in babası Zipoetes'tir. Özkan Ertuğrul, "Roma ve Bizans Devrinde İzmit ve çevresinde İki Merkez: Serdivan ve Yazlıkköy", *Uluslararası Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, I, Ed. Haluk Selvi, M. Bilal Çelik, Kocaeli 2015, s. 82.

13 Astakos'un Megaralılar tarafından İzmit'in 6 km güneydoğusunda kurulduğu tahmin edilmektedir. Besim Darkot, "İzmit", *İA*, V/II, İstanbul 1987, s. 1251; Bir iskele olan Astakos Lysimakhos tarafından yıkılmıştır. Veli Sevin, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası I*, Ankara 2013, s. 36.

14 Hülya Boyana, "Nikomedia Kenti ve Men Kültü", s. 63.

arasında geçen savaşlara kadar devam etmiştir. Sonunda Bithynia kralı IV. Nikomedes (MÖ. 91-74) ölmeden önce krallığı Roma İmparatorluğu'na vasiyet etmiştir¹⁵. Bundan sonra bölgenin hâkimi Roma İmparatorluğu'dur¹⁶.

Roma İmparatorluğu Bithynia krallığını bir eyalet haline getirmiştir¹⁷. İzmit'i de coğrafi konumuna binaen eyaletin merkezi yapmışlardır. Bu itibarla Roma İmparatorluğu şehirde bir askeri birlik ve filo bulundurmıştır. İzmit'in gelişmesine katkı sağlayan Roma imparatorlarından Hadrianus'u¹⁸ ve Diokletianus'u belirtmeden geçmemek gerekmektedir¹⁹. Gelişimine devam eden şehir zaman zaman meydana gelen depremler büyük zarar görmüştür. Hatta MS. 362 yılındaki deprem şehrin tamamen tahrip olmasına neden olmuştur²⁰.

Üç kıtaya yayılan imparatorluk için merkez Roma ile olan bağlantısının sağlanması amacıyla büyük yol ağları oluşturulmuş, askeri ve ticari değer ifade eden bölgelere yollar yapılmış ve yolların güvelliğinin sağlanması, bakımının yapılması için gerekli tedbirler alınmıştır²¹. MÖ. I. yüzyılda itibaren hâkim olduğu Anadolu Roma için Doğu'daki seferler için vazgeçilmez öneme sahip olmuştur. Bu sebeplerle Avrupa'da olduğu gibi Anadolu'da da askeri amaca hizmet edecek bir yol ağı oluşturulmuştur. Anadolu yol ağının önemli merkezlerinden biri Bithynia'dan geçmektedir²². Bu yol ağında Avrupa'nın çeşitli yerlerinden gelen yolların öncelikli buluşma noktası İstanbul'dur. İstanbul'dan sonra Anadolu'da ayrıştığı yer ise yine Bithynia idi. Bithynia'nın merkezinin ise Nicomedia olması itibarıyla buradan ayrılan yollardan birisi Pontos'a diğeri ise Paphlagonia'ya gidiyordu. Hıristiyanlığın yayılması ile birlikte bölgenin en önemli kara yolu Roma'nın askeri amaçlar için yaptırdığı yol idi²³. *Hacı yolu* olarak adlandırılan birinci yol İstanbul, Nicomedia, Nicea'dan Kudüs'e ulaşmaktaydı²⁴. Roma tarihini yazan Romalı tarihçi Ammianus Marcellinus (MS 325/330-391) "Sonra Boğazları aşıp, Kalkhedon ve Libyssa'yı geçerek, Nikomedia'ya, Kartacalı Hannibal'ın gömüldüğü yere geldi; şanını çok eskiden almış bir şehir ve daha önceki imparatorların yaptığı muazzam harcamalarla öylesine donatılmış

15 Menekşe Bekaroğlu, *İmparator Tiberius Zamanında (M.S: 14-37) Anadolu ile Roma İmparatorluğu Arasındaki Sosyo-Politik İlişkiler*, Ankara Ün. Sosyal Bilimler Enst. Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2006, s. 31.

16 MÖ. 74'de ölen IV. Nikomedes'in topraklarını Roma'ya vasiyet etmesinden sonra V. Nikomedes adıyla biri ortaya çıkmışsa da Roma kuvvetleri karşısında başarısız olmuştur. Roma senatosu ise vasiyet kararını M.Ö. 63'te yaptığı oylama ile onaylamıştır. Böylece bölge *Bithynia Et Pontus* adıyla bir eyalet haline getirilmiştir. Engin Beksaç-Şule Nurengin Beksaç, "Kocaeli ve Çevresinin Erken Tarihi ve Arkeolojisine Kısa Bir Bakış", s. 13.

17 Roma sistemi içerisinde bölgenin adı Bithynia Et Pontus'tur. Engin Beksaç-Şule Nurengin Beksaç, "Kocaeli ve Çevresinin Erken Tarihi ve Arkeolojisine Kısa Bir Bakış", s. 13.

18 İzmit'in bir Roma kenti haline gelmesi için yapılan inşa faaliyetleri daha İmparator Cladius zamanında başlamış, Traian, Antoninus Pius gibi İmparatorların katkısı ile devam etmiştir. Özkan Ertuğrul, "Roma ve Bizans Devrinde İzmit ve çevresinde İki Merkez: Serdivan ve Yazlıkköy", s. 83.

19 Onun zamanı İzmit için en görkemli olduğu dönem demek doğru olur. Zira burayı resmen başkent yapmıştır. Burada saraylar, tapınaklar, hipodrom ve tersane inşa ettirmiştir. Özkan Ertuğrul, "Roma ve Bizans Devrinde İzmit ve Çevresinde İki Merkez: Serdivan ve Yazlıkköy", s. 83.

20 Mesela MS. 123 yılında meydana gelen depremde şehir büyük bir yıkıma uğramıştır. İmparator Hadrianus, yıkılan birçok yerin onarılmasını sağlamıştır. MÖ. III. yüzyılda gerçekleşen Got saldırısından sonra şehri yeniden imar eden kişi ise İmparator Diokletianus'tur. Özkan Ertuğrul, "Roma ve Bizans Devrinde İzmit ve Çevresinde İki Merkez: Serdivan ve Yazlıkköy", s. 83.

21 Roma İmparatorluğunda konak yerlerinin birbirine uzaklığı 1000 adım (1 Roma mili=1480m) olarak belirlenmiştir. Her milin sonuna bir mil taşı konulurdu ve bir günlük yürüyüş mesafesini ifade eden 40 Roma milinde konak yeri bulunmaktaydı. Burada hem konaklanır, hem de at değiştirilirdi. Erdenur Pehlivan, *Doğu Trakya'da Roma Dönemi Yolları*, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Edirne 2010, s. 33.

22 İzmit sadece yol üzerinde bulunması bakımından önem arz etmemekteydi. Aynı zamanda askeri lojistik bakımında da İzmit sahilleri paha biçilemez bir değere sahipti. Özellikle Karamürsel İskeleyi, Byzantion'u Kuzeybatı Anadolu'ya bağlayan iskele konumundaydı. İskele antik dönemde İstanbul ile İzmit Körfezi arasındaki bağlantıyı sağlıyordu. Kamil Doğanç, *Roma Principatus Dönemi (M.Ö. 27-M.S. 284) Bithynia Eyaleti Valileri (Prosopografik Bir İnceleme)*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, Ankara 2007, s. 3.

23 Veli Sevin, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, s. 39.

24 Nilgün Elam, "Bizans Anadolu'sunun Ticari ve Dini (Hac) ve Askeri Yol Ağı", *CIEPO 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri*, I, İzmir 2011, s. 550. Bu yol Hıristiyan dünyası için vazgeçilmezdi. Çünkü Kudüs'e giderek hacı olmak isteyen Hıristiyanlar için deniz yolu haricinde kullandıkları tek yoldu. İstanbul'dan başlayan yol, Chalcedon (Kadıköy), Dacibyza (=Gebze), Libyssa, Nicomedia, Nicaea, Ancyra (Ankara), Tarsus, Antiocheia (Antakya) güzergâhını takip ediyordu. Kamil Doğanç, *Roma Principatus Dönemi...*, s. 3.

ki, umumî ve özel binaların çokluğundan iyi hâkimler ona ebedi şehrin merkeziymiş gibi bakarlardı” şeklinde şehrin ne denli görkemli olduğunu ifade etmektedir²⁵. Kısaca İzmit Roma döneminde sadece Bithynia’nın değil aynı zamanda Anadolu’nun metropol sayılabilecek şehirlerinden birisi idi. IV. yüzyılın ortalarında meydana gelen Makedonya ve Pontos gibi yerleri de etkileyen büyük depreme kadar bu durum devam etti. Coğrafi konumuna binaen ehemmiyetini sürdüren İzmit, daha sonra meydana gelen depremlerin etkisiyle İmparator Diocletianus (284-305) dönemindeki görkemine bir daha ulaşamadı²⁶.

Bu derece ehemmiyetli olan bölge 1331 tarihinde Akca Koca’nın da içinde bulunduğu ordu tarafından Osmanlı hâkimiyetine sokulmuştur. Osmanlı idari yapılanması içerisinde sancak haline getirilen bölgeye onun adına istinaden *Kocaili* adı verilmiştir. Menzilin bulunduğu İzmit şehri sancağın merkez kazasıdır. İdari yapılanmada her kazada şehir bulunmamasına rağmen sonradan 26 mahalleye çıkacak olan XVI. yüzyılın ilk yarısında 15 mahallesi ile İzmit önemli bir şehir olarak karşımıza çıkmaktadır²⁷. 16 Mart 1671 tarihli menzil kaydında 18 mahalle görünmektedir²⁸. Bu sayı 1690’da aynıdır²⁹. İzmit menzili sancağın tek menzili değildir. XVI. yüzyılda Kandıra’dan İznik’e kadar geniş bir alanı kapsayan sancakta XVIII. yüzyılda beş menzil bulunmaktadır³⁰. Ayrıca tersane İzmit’e ayrı bir ehemmiyet verilmesine katkıda bulunmuştur. Osmanlı hâkimiyetinin İzmit’te tesis edilmesinden hemen sonra burada var olan tersanenin devamına karar verilerek Osmanlı denizciliğinin temellerinin atılması sağlanmıştır. Bölgenin orman bakımından zengin olması gemi inşa teknolojisini burada devam etmesine kaynak oluşturmuştur³¹. Gelibolu’da ve İstanbul’da tersane kurulması İzmit tersanesinin birincil plandan çıkmasına neden olmuşsa da gemi inşası hiçbir zaman son bulmamıştır³².

Roma’dan Bizans’a intikal eden yol ağının büyük bir kısmı Osmanlı Devleti tarafından da kullanılmıştır. Öncelikli olarak askeri amaca hizmet eden yolları kendi şartlarına göre düzenlemiş ve birçoğunu kullanmaya devam etmiştir. Bu nedenle doğal olarak Osmanlı yol ağı Roma yol ağının büyük bir bölümünü içermektedir³³

25 Ayşe Çalık Ross, “Nikomedia (İzmit) Arkeoloji Çalışmaları...”, s. 883.

26 Veli Sevin, *Anadolu’nun Tarihi Coğrafyası*, s. 36; Nitekim Kanuni Sultan Süleyman döneminde Alman elçisi olarak gelen Busbeck’in heyetinde bulunan Dernschwam, İzmit’te birçok eski yapı kalıntısı olduğunu, bu kalıntıların İstanbul’da büyük mabedin (Süleymaniye Camii) yapımında kullanılmak üzere götürüldüğünü yazmaktadır. Hans Dernschwam, *İstanbul ve Anadolu’ya Seyahat Günlüğü*, Çev: Yaşar Önen, Ankara 1992, s. 210-212; Aynı durumu Ömer Lütfi Barkan teyit etmekte ve toprak altında kalmış olan mermerlerin caminin temelinde kullanılmak üzere istendiğini bildirmektedir. Ömer Lütfi Barkan, *Süleymaniye Camii ve İmaretini İnşaatı: 1550-1557*, I, Ankara 1972, 126, 352, 387; Aynı durum Nurbanu Sultan’ın yaptırdığı Atik Valide Külliyesinde yer alan cami ve diğer yapıların inşası için de geçerli olmuştur. İdris Bostan, “İzmit”, *TDVİA*, XXIII, İstanbul 2001, s. 537.

27 Ahmet Güneş, *Tahrir Defterlerine Göre XVI. yüzyıl Başlarından XVII. Yüzyıl Başlarına Kadar Kocaeli Sancağı*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, Ankara 1994, s. 41; Mahalle sayısındaki artışın kayıt edildiği sayım IV. Murad döneminde yapılmış olup 1625 tarihidir. Müslüman mahalle sayısı 14’ten 24, gayrimüslim mahalle sayısı ise 1’den 2’ye çıkmıştır. Ahmet Güneş, “16. Ve 17. Yüzyıllarda İznikmid Şehri”, *Uluslararası Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, I, Ed. Haluk Selvi, M. Bilal Çelik, Kocaeli 2015, s. 425; Evliya Çelebi mahalle sayısını 23 olarak vermektedir. Bu mahallelerden üçü Rum biri ise Yahudi’dir. Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, II, Yay. Haz. Zekeriyâ Kurşun- Seyit Ali Kahraman- Yücel Dağlı, İstanbul 1998, s. 39.

28 BOA. MAD., nr. 4108, s. 32.

29 BOA. MAD., nr. 3858, s. 57b.

30 Liva-i Kocaili: Menzil-i Gekboza, Menzil-i İznikmid, Menzil-i Sabancı, Menzil-i Hendek, Menzil-i İznik BOA. MAD., nr. 9943, s. 8. 20 Mayıs 1741 tarihli emirde sancaktaki menzillere nizam verilmesi için Kocaili Sancakbeyi ve bir mübaşir görevlendirilmiştir. Sancakbeyine mübaşirle birlikte hareket etmesi emredilmektedir. BOA. MAD., nr. 9943, s. 8.

31 İzmit tersanesinin gemi tezgâhları ve kereste mahzenleri vardı. Evliya Çelebi XVII. yüzyılda geldiği İzmit’te tersaneyi görmüş ve kereste ve başka metalara doldurulmasına imkân sağlayan 200 mahzenin bulunduğunu seyahatnamesine yazmıştır. Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, s. 39.

32 Mesela XVI. yüzyılda İzmit tersanesi onarım geçirmiştir. İdris Bostan, “XVI. Asırda Osmanlı Tersâneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları, *Mimarbaşı Kocasınan, Yaşadığı Çağ ve Eserleri*, İstanbul 1988, s. 128; zaruri haller meydana geldiğinde İzmit tersanesi kalyon gibi büyük gemilerin yapımı için devreye sokulmuştur. Böyle bir durum 1650 yılında vuku bulmuş, 30 kalyonun 2’sinin İzmit’te yapılmasına karar verilmiştir. İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 1992, s. 19.

33 Rumeli’de Roma döneminde kullanılan Via Egnatia’ya Osmanlı döneminde Sol Kol, Via Militaris’e Orta Kol ve son olarak da İstanbul’dan Kırım’a giden yola ise Sağ Kol denilmektedir. Erdenur Pehlivan, *Doğu Trakya’da Roma Dönemi Yolları*, s. 36; Sistemin Roma’daki *Paraverdus* ile benzerliği vardır. Colin Heywood, “Osmanlı Döneminde Via Egnatia...”, s. 140.

Osmanlı Devleti, askeri seferlerinin yanı sıra ticari ve ekonomik faaliyetlerin yürütülmesi, üç kıtaya yayılmış topraklarda düzenli şekilde haberleşmenin sağlanması için yol sistemi oluşturmuş idi. Bu yol sistemi daha devletin kurulduğu zamanlardan itibaren *ulak hükmü* adı altında var olduğu bilinmektedir. XVI. yüzyıl başlarına kadar süren bu sistemde ellerine ulak hükmü verilen görevliler istedikleri yerden ve istedikleri kişilerden ihtiyaçlarını karşılama ayrıcalığına sahip idiler. Mesela reayanın elinden en iyi beygirlerini alabildikleri gibi adamları ve eşyalarının taşınması için bile beygir alabilmekteydiler³⁴. Ulak hükmüne göre bu işlemi yaparken halkın rızası aranmayabiliyordu³⁵. Kanuni Sultan Süleyman döneminde had safhaya ulaşan ulak zulmü üzerine veziriazam Sadrazam Lütfi Paşa, ulak hükmü yerine in'am hükmü usulünü getirmiştir³⁶. Ayrıca Lütfi Paşa, menzil teşkilatının kurulmasını sağlamıştır. Buna göre elinde in'am hükmü adıyla bir berat bulunan ulaklar kurulan menzillere geldiklerinde gerektiği sayıda beygir verilir, onlar da bu sayede bir başka menzile kolayca yola çıkabilirlerdi. Bu nedenle menzillerde sadece beygir bulunmaz, ulak da bulunurdu. Bu nedenle son menzilde bir ulak fazla olurdu. Özel ehemmiyete sahip ve çok gizli haberlerin varış yerine ulaştırılmasında tek ulak görevlendirilmiştir³⁷. Ancak 1663 yılında hala ulak menzil hükmü tabiri kullanılmaktadır³⁸. Menzil teşkilatı ile ilgili olarak 1691 ve 1697 yıllarında düzenlemeler yapılmış ve XVIII. yüzyıl menzil sistemi bu düzenlemeler çerçevesinde yürütülmüştür³⁹.

Bir yerde menzil kurulması için birinci şart tabii olarak önem arz eden bir yol üzerinde bulunması gerekmektedir. Bunlara ana yollar denilmektedir ki, devlet hem Rumeli'de hem de Anadolu'da 3'er ana yol tespit etmiştir. Anadolu'daki ana yollar devletin doğu ve güneyi ile haberleşme, ulaşım ve askeri seferleri sağlayabilecek konuma en uygun mesafede kurulmuşlardır⁴⁰. Menzil teşkilatı kurulur kurulmaz İzmit'te de menzil kurulması sağlanmıştır⁴¹. Çünkü İzmit İstanbul'un doğuya açılan kapısı mesabesinde. Öncelikle sol ve orta kol üzerinde bulunmakla birlikte *hac yolu* veya *ulu yol* olarak da bilinen⁴² sağ kola da zaman zaman hizmet etmiştir. O zaman hacılar İzmit'e gelir oradan sağ kol üzerinde bulunan İznik'e geçerlerdi⁴³. Nitekim Dil İskelesi yolunun kapalı olmasından dolayı İzmit yolunun kullanılacağı, bunun için yolların ve köprülerin tamir ve bakımının yapılması için Kocaeli mutasarrıfı Esseyid Hüseyin Paşa'ya 10 Şubat 1795 tarihli bir

34 Ulakların 4-5 tane hizmetkârlar, bir kılavuzları olabilmekteydi. Başlangıçta padişahın ve üst düzey yöneticilerin ulak hükmü verirken, daha sonra taşrada görev yapan yöneticiler de ulak hükmü vermeye başlamışlardır. Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, s. 182.

35 Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, s. 184.

36 Lütfi Paşa, *Âsâfnâme*, İstanbul 1326, s. 11-12.

37 Rıza Bozkurt, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Kollar, Ulak ve İlaş Menzilleri*, Ankara 1966; s. 2.

38 26 Nisan 1663 tarihli kayıta İzmit'te görevlendirilen bir nefer ulağa menzil hükmü verilmiştir. Defterde yer alan kayıtların başlığı verilirken *umur-u mühimme ile ulak hükümleridir* şeklinde kaydedilmiştir. Ancak defterde kayıtlı 524 menzil kaydının birçoğu ise menzil hükmü tabiri kullanılmıştır. BOA. A.DVN. MHM., nr. 94, s. 175-189.

39 Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, s. 191; Daha sonra I. Abdülhamid 28 Aralık 1785 tarihli ferman ile Tataran Ocağı'nı kurmuştur. Nesimi Yazıcı, "Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı", *OTAM*, Sayı: 3, Ankara 1993, s. 335.

40 BOA. KK., nr. 2555'de Osmanlı Devleti'nde yer alan ana yollar, buradan ayrılan tali yollar ve menzilleri bulmak mümkündür. s. 2-17; Menziller 3 saatten 28 saate kadar olan uzaklıkta kurulmuşlardır. Anadolu'daki menziller şunlardır: Sağ Kol Güzergâhı: İstanbul Gebze, Dil İskelesi veya İzmit, İznik, Yenişehir, Bozöyük, Eskişehir, Seyidgazi, Hüsrev Paşa Hanı, Ilgın, Konya, Karapınar, Adana, Misis, Payas, Belen'e. Buradan bir kol Karamurt üzerinden Halep'e giderdi. Asıl ana yol ise Antakya'ya ve oradan da devam ederek Şam'a ulaşırdı. Artık bundan sonra gidebileceği yer olan Medine ve Mekke'ye uzanırdı.

Orta Kol Güzergâhı: İstanbul, Üsküdar, Gebze, İzmit, Bolu, Tosya, Merzifon, Tokat, Sivas, Malatya, Harput, Diyarbakır, Nusaybin, Musul, Kerkük üzerinden Bağdat ve Basra'ya ulaşırdı.

Sol Kol Güzergâhı: Merzifon'a kadar Orta Kol güzergâhını takip ederdi. Buradan Orta Kol'dan ayrılarak Lâdik, Niksar, Karahisar-ı şarki (Şebinkarahisar), Kelkit, Aşkale, Erzurum, Kars yolunu takip ederek Tebriz'e gitmekteydi. Ayrıca bu yolun Kafkasya ile de bağlantısı vardı. Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, s. 4; Cemal Çetin, *Ulak Yol Durak*, İstanbul 2013, s. 92-186.

41 19 Mayıs 1644 tarihli bir emirde kasaba halkının menzil beygiri olduğu vurgulanmakta, fakat beygir sayısı verilmemektedir. BOA. MAD., nr. 553, s. 2.

42 Sema Altunan. "Osmanlı Devleti'nde Haberleşme Ağı: Menzilhaneler", s. 913.

43 Cemal Çetin, *Ulak Yol Durak*, s. 89.

emir gönderilmiştir⁴⁴. 1587’de Alman elçilik heyetinde İstanbul’a gelen *Reinhold Lubenau* İstanbul’dan çıktuktan sonra Gebze üzerinden İznik’e ve oradan İzmit’e gittiğinde İznik-İzmit yolunun çok daha güzel olduğunu, Karamürsel İskeleyi’nden İznik’e gidişin zor olduğunu belirtmektedir⁴⁵.

İzmit Menzili Anadolu’daki üç koldan biri olan orta kol ve sol kolun üzerinde yer almakta olup, Üsküdar’a uzaklığı 18 saattir⁴⁶. İzmit menziline göre çok daha işlek bir yerde bulunan Gebze menziline uzaklığı ise 9 saattir⁴⁷. Gebze menzilininki farkı sağ kolun Dil İskeleyi-Hersek vasıtasıyla denizden körfezi geçerek Karamürsel İskeleyi’ne ulaşması ve böylece İznik bağlantısının sağlanmış olmasıdır. Yani İstanbul’dan çıkan bir ulak doğuda nereye giderse gitsin mutlak surette Gebze menziline geçmek zorundadır⁴⁸. Aynı durum İzmit için orta ve sol kol için geçerlidir. Zira orta kolun çıkış noktasıdır. Bu itibarla işlek olması doğaldır. Çünkü devletin doğuda Tebriz’den güneyde Bağdat’a kadar uzanan geniş bir coğrafya’da iletişiminin sağlanması için bu gereklidir. 1719 yılındaki bir menzil kaydında menzilin Gebze’den ayrılarak Diyarbakır’a ve oradan Bağdat’a kadar giden menzil olduğuna dikkat çekilmektedir⁴⁹. Bir başka kayıta ise Bağdat’ın yanı sıra Kars’a kadar giden yol üzerinde olduğu vurgulanmaktadır⁵⁰. İzmit’ten Kars’a veya Bağdat’a ulakların gidebilmesi için Sapanca menziline 7 saatlik bir yolculuk yapmaları gerekmektedir⁵¹.

Aynı şekilde doğuya yapılan seferlerin sağlıklı yapılabilmesi de sistemin muntazam işlemesine bağlıdır⁵². Nitekim Kanuni Sultan Süleyman 1534 ve 1548 yıllarında Safeviler üzerine düzenlediği iki seferde İzmit menziline konaklamıştır⁵³. Bu nedenle devlet menzillerinin iyi işlemesi için gerekli tedbirleri almaya çalışmıştır. İzmit Menzili de bu sistem içerisinde kimi zaman problemlerden nasibini almıştır. En çok problem yaşanan dönemler savaşların olduğu dönemler olarak karşımıza çıkmaktadır. Mesela Osmanlı Devleti ile Rusya arasında meydana gelen Prut Savaşı öncesi menzilin beygir sayısı 10 iken savaş hazırlıkları sırasında 5 res beygir zam yapılarak 15’e çıkarılmıştır⁵⁴. Savaş sonrası beygir sayısının azaltıldığına dair bir bilgi bulunmamaktadır. Tam tersine birkaç yıl sonra 1714-1715 yılında savaş olmamasına rağmen beygir sayısına yeniden zam yapılmıştır. Menzilin beygir sayısı 3 res zamlı artık 18’dir. Ekim/Kasım 1713’te beygir sayısında sadece bir res indirmeye gidilerek 17’ye düşürülmüştür⁵⁵. Aynı durum 1726 yılından itibaren başlayan İran savaşlarında da yaşanmıştır. Normal bir dönemde 10⁵⁶ beygiri bulunan menzil İran ile savaşlarının başlamasından sonra savaş bittikten sonra ref’ edilmek, yani geri alınmak koşuluyla beygir sayısına zam yapılmıştır. Menzilin 1729 tarihinde beygir sayısı 15 olarak

44 Bir yıl sonra bu meyanda bir emir daha gönderilmiştir. 5 Temmuz 1796 tarihli hatt-ı hümayunda diğer yolların bozuk olması nedeniyle hacılar Gebze İzmit-Lefke yolundan gitmek durumunda kalmıştır. Yaşar Baş, “XVIII-XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Gebze Menzilhanesi”, s. 104; İki yıl sonra yine hacılar İzmit’ten geçmek zorunda kalmışlardır. Bunun için 14 Haziran 1798 tarihli bir emirle yol üzerindeki köprülerin tamir edilmesi ve hacıların ihtiyacını karşılayacak miktarda zahirenin temine edilmesi istenmektedir. BOA. HH., nr. 56906; 1825 yılında da hac farızasını yerine getiren hacılar İstanbul’a dönüşlerinde İzmit yolunu kullanmışlardır. BOA. HH., nr. 27000.

45 Reinhold Lubenau, *Reinhold Lubenau Seyahatnamesi*, s. 506-526.

46 BOA. C.NF., nr. 11/527.

47 BOA. KK., nr. 2555, s. ; BOA. C.NF., nr. 26/1266.

48 Gebze menzili hakkında geniş bilgi için bakınız: Yaşar Baş, “XVIII-XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Gebze Menzilhanesi”, s. 101-126; Aynı Yazar, “Gebze Menzilhanesinin Fizikî Yapısı ve Müstemilatı”, *Uluslararası Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, I, Ed. Haluk Selvi, M. Bilal Çelik, Kocaeli 2015, s. 599-

49 BOA. MAD., nr. 10492, s. 119.

50 Kayıt İzmit’ten Tosya’ya kadar olan menzillere nizam verilmesi için dergâh-ı ali gediklilerinden Hüseyin Ağa görevlendirilmiştir. Bu vesile ile gönderilen emirde menzilin önemine dikkat çekilmektedir. BOA. C.NF., nr. 32/1557.

51 BOA. MAD., nr. 4031, s. 92; 10322, s. 192; 3179, s. 443a.

52 Gebze menzilininki işleyişi hakkında geniş bilgi için bakınız: Yaşar Baş, “XVIII-XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Gebze Menzilhanesi”, s. 101-126.

53 Nasuhü’s-Silahi (Matrakçı), *Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i Irâkeyn-i Sultan Süleyman Han*, Yay. Haz. Hüseyin Yurdaydın, Ankara 1976, s. 59-60; İdris Bostan, “İzmit”, s. 537.

54 BOA. MAD., nr. 4004, s. 343.

55 BOA. MAD., nr. 4004, s. 344.

56 1697’de menzilin 10 beygiri vardır. BOA. MAD., nr. 10322, s. 92.

kaydedilmiştir⁵⁷. Savaşa girerken artan ihtiyaç sebebiyle 15'e çıkarılmış idi. Savaşla birlikte yapılan 5 res zam ile 20 olmuş ve bir süre geri alınmamıştır. H. 1140 (M. 1727/1728) tarihli ferman ile yeniden 15'e düşürülmüştür⁵⁸. Çok değil bir yıl sonra sayının 35'e çıkarıldığını görüyoruz. Hatta 1731 yılında Hacı Mustafa Ağa'nın menzilci tayin edildiği dönemde sayıya 5 res beygir daha eklenerek 40'a kadar yükseltilmiştir⁵⁹. Tabii ki beygir sayısının geçen süre zarfında üç katına çıkması ulak sayısındaki artıştan kaynaklanmaktadır. Bütün bunlar menzilin masraflarının da artması anlamına gelmektedir. Bu şimdiki kadar İzmit'in mahallelerinin avarız ve nüzül vergileri ile merkezden gönderilen meblağın yetmemesi anlamına gelmektedir. Devlet bu duruma çare olarak İnegöl ve Bursa Yenişehir'nden İzmit'e destek olunmasına karar vermiştir⁶⁰. Bu tarihte 40 beygir ve 2.900 kuruşluk masraf ile menzilin idaresi sağlandığı görülmektedir⁶¹. 9 Temmuz 1736 tarihli bir emirde menzillere dair düzenlemenin yapıldığını, İran savaşları nedeniyle menzillerin artırılan beygir sayılarında indirimle gidildiği üzerinde durulmaktadır. Bu genel düzenlemede İzmit'ten Erzurum ve Kars'a kadar menzillerdeki toplam 740 res beygirden 327 res beygir ref edilerek geriye 414 res beygir bırakılmıştır. İzmit menziline yer alan 40 beygirden ise 12'si ref edilerek sayı 28'e düşürülmüştür⁶². 20 Haziran 1737 tarihli kayıta ise beygir sayısı 20 olarak görülmektedir⁶³.

Savaşın sadece masrafları ve iş yükünü artırması ile sonuçlanması beklenmemelidir. Savaş ayrıca var olan belirli düzenin dışına çıkılması ve devletin bütün organlarının savaş için çalışması anlamına gelmektedir⁶⁴. Devlet savaş için çarkları döndürürken sistemin yürütülmesinde bazı aksaklıklar gelmektedir. Menziller de bu durumdan nasibini almaktadır. Bu defa devlet sistemi yeniden düzenlemek ve mümkünse savaş öncesine geri dönebilmek için çaba sarf etmektedir. Bazı kişilerin in'am hükmü olmadan menzillerden beygir alması, ulaklardan menzilcilerin para talep etmesi, menzilcilerin suiistimalleri⁶⁵, ulakların beratlarında yazdığından fazla beygir almaları⁶⁶ ve bir tek beratla birden fazla yere seyahat etmeleri menzil sisteminde devletin karşılaştığı en büyük sorunlardır⁶⁷. 3 Şubat 1734 tarihli emirde sebepleri açık bir şekilde belirtilmese bile menzillerin hüsn-i nizamının sağlanması için Mustafa Ağa ve Ali çavuş görevlendirilmiştir. Görevliler İzmit Kazası halkının ileri gelenlerinin huzurunda ferman-ı alışı kıraat edip, gerekli tedbirleri almakla yükümlü tutulmuşlardır. Ferman kaza halkının ileri gelenlerinin huzurunda okunmuştur. Bu tarihte Anadolu'nun sol ve orta kolunda büyük bir hareketliliğin yaşandığı görülmektedir. Zira menzilin beygir sayısı 40'a çıkarılmıştır⁶⁸. 1690 yılında menzilin beygir sayısının 6 olduğunu düşünürsek⁶⁹ 1734'e kadar geçen süreç içerisinde beygir sayısında külliyetli

57 BOA. C.NF., nr. 4/173; 1 Eylül 1730 tarihli kayıta da 15 beygir görünmektedir. Şark seferleri gereği Kocaeli Sancakbeyi ve İzmit kadısının arzı ile sayı 5 beygir zam yapılarak 20'ye çıkarılmıştır. Hatta bazen bu rakam bile yetmemiş artan ulak sayısına binaen beygir kiralama yoluna gidilmiştir. 5 beygirin masrafı olarak menzile 252 kuruş ek gelir tahsisi yapılmıştır. Ulak sayısının artışında zaman zaman İznik menziline ulak gönderilmesinin etkisi de bulunmaktadır. İznik ile İzmit arası 14 saat gibi uzun bir süreyi kapsadığından gönderilen emirde beygirlerin helak olduğuna özellikle dikkat çekilmiştir. BOA. C.NF., nr. 41/2030.

58 BOA. MAD., nr. 10322, s. 192.

59 BOA. MAD., nr. 10322, s. 193.

60 BOA. MAD., nr. 10322, s. 194.

61 BOA. MAD., nr. 10322, s. 195.

62 BOA. D. MKF.d., nr. 29253, s. 7-8, 10.

63 BOA. MAD., nr. 10322, s. 195.

64 İzmit'in 18 mahallesi bulunmaktadır. Bu mahallelerde 1671 yılında 820 nefer menzilkeş görevlendirilmiştir. BOA. MAD., nr. 4108, s. 32; 1690 yılında hem mahalle sayısında hem de avarız hanesi sayısında değişiklik olmamıştır. BOA. MAD., nr. 3858, s. 57b; Ancak 1735 yılında sayı 116'ya düşmüştür. BOA. D. MKF.d., nr. 29164, s. 19.

65 Mesela 1147 (1724-1725) yılında Rumeli Orta kol güzergâhında bulunan Uzunca-abad ve Hasköy menzilcilerinin menzilhanelerde bulunmadıkları, beygirlere bakmadıkları merkeze bildirilmiştir. Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, s. 193.

66 Buna dair bir düzenleme 1735-1736 senesinde yapılarak ulaklar dışında menzillerden gelip geçen görevlilerin kaç beygir alacakları tespit edilmiştir. Vak'anüvis Subhî Mehmed Efendi, *Subhî Tarihi*, Haz. Mesut Aydın, İstanbul 2007, s. 261.

67 Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, s. 192.

68 BOA. MAD., nr. 3999, s. 127-128.

69 BOA. MAD., nr. 3858, s. 57b.

bir artış olduğu görülmektedir. Fakat ihtiyacın azalması ile birlikte beygir sayısı yeniden düşürülmüştür. 1747 yılında artık İzmit menziline 19 beygirin 4'ü ref edilmek suretiyle 15'e indirilmiştir⁷⁰. Buna rağmen artan ulak sayısına binaen masraf arttığını, ya da avarız geliri yetmediğinde Bursa Yenişehir imdadiyesinden takviye yapılmıştır⁷¹.

Ferman kaza halkının ileri gelenlerinin huzurunda okunmasına rağmen diğer bütün menzillerde olduğu gibi menzilin idaresinden sorumlu menzilciler vardır. Ancak bir menzile menzilci menzilin bulunduğu kazanın ayanı, kadısı veya naibinin merkeze teklif etmesi ve devletin teklifi onaylaması ile mümkün olmaktadır⁷². Teklif dışında kaza ahalesinin menzilciye bu işi eda edebileceğine dair devlete güvence vermek anlamında kefil olması gerekmektedir⁷³. Bu nedenle *Menzil Emni* de denilen menzilci kazanın ileri gelenlerinden birisi ya da kazada bilindik, tanıdık ve güvenilir bir kimse arasından seçilmektedir. Dikkat edilen bir başka husus ise menzilci adaylarının mutemet kimseler olmasıdır⁷⁴. Genellikle hacı unvanı olan kişilerin menzilci olması bu anlamda tesadüf bir olay olarak görülmemelidir. Bu süreç her yerde olduğu gibi İzmit'te de işlemiş ve İzmit menzili için tayin edilen menzilcileri İzmit kadısının merkeze teklif etmiştir⁷⁵. Mesela 1718 yılında menzilci tayin edilen Memiş, bu görevde bir yıl kalmıştır. Süresi tamam olduğunda Hacı Osman menzilci olarak tayin edilmiştir. Hacı Osman bu görevi 4 yıl sürdürmüş, ondan sonra ise menzilci olarak el-Hac Abdullah'ı görmekteyiz⁷⁶. Hacı Osman Ağa görevi 4 yıl sürdürse de kural gereği seneyi doldurduğunda yeniden atanması gerekiyordu. Bu işlem de yukarıdaki gibi yeniden kadının arzı, ahalinin kefaleti, devletin onayı ile olmaktadır. Bir yıllık süre böylece rûz-ı hızırda başlar bir sonraki yılın rûz-ı hızırında biterdi. İzmit menzilcileri aranan özelliklerde olmalı ki, birkaç üst üste görev yapabilişlerdir⁷⁷. Bazen menzilcilik görevi aynı aileye münhasır hale gelebiliyordu⁷⁸. Biz bu durumun İzmit'te var olup olmadığını tespit edemiyoruz. Menzil ile ilgili bütün hesaplamalar da aynı süre kapsamında yapılır ve değerlendirilirdi. Bazen bir yıl dolmadan 6 aylık hesapların tutulduğu da olurdu⁷⁹.

Menziller defterdarlık kalemlerinden mevkufat kaleminde yer alan Menzil Halifeliği'ne bağlı idi⁸⁰. Bütün menzillerin denetimi ve mali sorumluluğu Menzil Halifeliği'ne aitti. Menzillerle ilgili meseleler mevkufat defterlerine bakılarak karara bağlanır ve ona göre hareket edilirdi. Bir yerin menzil olup olmaması, kaç beygiri bulunması gerektiği, menzilci tayin edilen ahalinin mükellefiyetleri mevkufat defterlerine kaydedilmiştir. İzmit menziline ait mevkufat defterleri arasında birçok defter vardır. Bu defterlere göre menzilin giderleri ayrıca aşağıda Tablo 1'de gösterilmiştir⁸¹.

70 İzmit menziline beygir sayısının yıllar içerisindeki değişimi tablo 3'de verilmiştir.

71 BOA. C. NF., nr. 26/27 B 1327.

72 1715 yılından itibaren menzilcilerin merkeze teklifinin menzilin bulunduğu kazanın ayanı tarafından yapılmasına karar verilmiştir. Râşid, *Tarih*, IV, İstanbul 1282, s. 63.

73 BOA. C. NF., nr. 4/173.

74 BOA. C. NF., nr. 4/173; Yine kâr-güzâr (becerikli), kuvve-i iktidar (iktidar sahibi) sahibi olmaları menzilcilerde aranan özelliklerin başında gelmektedir. Cemal Çetin, *Anadolu'da Faaliyet Gösteren Menzilhaneler (1690-1750)*, s. 164; Menzilci tayinlerinde dini bir ayırımın yapılmadığı bilinmektedir. Zira gayrimüslim menzilciler de görev yapmaktadırlar. Mesela 1691-1692'de Segar adlı bir gayri müslim İstanbul menziline idare etmektedir. Sema Altunan, "XVII. Yüzyıl Sonlarında İstanbul-Edirne Arasındaki Menziller ve Bazı Menzilkeş Köyler", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, XXV/39, Ankara 2006, s. 80.

75 İzmit kadısı menzilci Esseyid Hasan Ağa'nın görevini layıkıyla yerine getirdiğini merkeze arz etmiştir. BOA. C. NF., nr. 55/2727.

76 BOA. MAD., nr. 10492, s. 119, 200. Bakınız: Tablo 2.

77 Menzilciler bu görevi eda ettikleri için avarız-ı divaniyeden ve tekalif-i örfiyeden muaf olurlardı. Sema Altunan, "Osmanlı Devleti'nde Haberleşme Ağı: Menzilhaneler", s. 915.

78 Yücel Özkaya, XVIII. Yüzyılda Menzil-hane Sorunu", *DTCF Dergisi*, XXVIII/3-4, Ankara 1977, s. 348.

79 Mesela 22 Haziran 1766 tarihli kayıta menzili 6 aylık hesabı tutulmuştur. BOA. C. NF., nr. 25/1216.

80 Yusuf Halaçoğlu, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülâhazalar", *Osmanlı Araştırmaları*, II, İstanbul 1981, s. 127.

81 Bu defterlerden bazıları şunlardır: BOA. D.MKF., nr. 29253, 29012, 29051, 29164, 29257, 29531, 30119, 30211.

Bir menzilde doğal olarak en çok tüketilen ve buna bağlı olarak ihtiyaç duyulan metaların başında beslenen beygirler için gerekli arpa ve samandır. 1690 yılında yapılan hesaplama göre bir beygir için günlük arpa masrafı 10 akçe, saman masrafı 3 akçe ve 15 akçalık sair masraflarla birlikte günlük 28 akça masraf yapılmaktadır. İzmit menzili bu tarihte 354 gün hizmet vermektedir ki, yılda 39.648 akçalık bir masrafa balığ olmaktadır. Hatta bazen bölgeden arpa gibi ihtiyaçlar sağlanamadığında en yakın yerden destek verilmesi öngörülmektedir. 1736 yılında Sapanca menzilisinin 150 beygir ile İzmit'e gelmesi nedeniyle arpa sıkıntısı yaşanmış ve bu sıkıntı İstanbul'dan 4.000 kile arpa satın alınmak suretiyle giderilmeye çalışılmıştır⁸². 1832 yılında ise bambaşka bir sorun ile karşı karşıya kalınmıştır. Gebze'den İzmit'e gelindiğinde beygirleri koyacak yer konusunda problem yaşanmıştır. Gebze kiracıbaşısının arzuhaline göre menzile ulaştığında beygirleri bağlayacak münasip yer yoktur. Bunun üzerine beygirlerin muhafazası için hanın tamiri edilmesi emredilmektedir. İzmit'te Gebze'den gelen beygirler için bir bahşap kirahane yapımı hususunda kâtip Esseyid Abdurrahman Efendi ile İzmit mimar halifelerinden Mehmed Reşad ve Ali halifelerin hazırladığı keşif defterine göre 18.510 kuruş gerekmektedir. Mütesselim bu hanın yapımında görevlendirilmiştir⁸³.

Bu masrafların dışında menzilde menzil kethüdası, ahır kethüdası, seyis, odacı, sürücü, aşçı gibi hizmetliler de bulunmaktadır. Menzilin işleyişini sağlayan bu görevlilerin ve gelip geçen ulakların konaklama giderlerinin karşılanması için gelir tahsis edilmekteydi ki genellikle menzilin bulunduğu bölgeden karşılanan bu giderler için görevlendirilenlere menzilkeş adı verilmekteydi. İzmit'in menziline giderlerinin karşılanması için şehrin mahallelerinden tahsil edilen avarız vergisi⁸⁴ tahsis edilmiştir. Yani menzilin menzilkeşleri İzmit şehrinin halkıdır⁸⁵. Buradan elde edilen gelir yukarıda belirttiğimiz giderler için harcanmakta idi. 1735 yılında avarız hanesi 116 olup, gelir akça olarak 13.920'dir⁸⁶. 1709'da bu gelir 1600 kuruş olarak kaydedilmiştir⁸⁷. Antep menziline bu tarihteki geliri yine şehrin avarız gelirinden sağlanmakta olup, 4.500 kuruştur⁸⁸. İzmit menziline ulaklardan elde edilen gelir dışındaki en önemli gelir grubunu oluşturan avarız vergisi miktarı XVIII. yüzyıl boyunca pek fazla değişmemiştir.

Menzillerin kuruluş amacı yukarıda belirttiğimiz gibi öncelikle ulakların ulaşım ve haberleşmesini sağlamaktır. Bu kapsam içerisine herhangi bir görevle İstanbul'dan taşraya giden devlet adamlarını da dâhil etmek gerekmektedir. Devlet adamlarından herhangi biri herhangi bir nedenle yolculuğa çıktıklarında ya da görev yerlerine gittiklerinde doğal olarak menzillerden istifade derlerdi. Böyle bir durumda kendisi ve adamları için ek tedbirler alınırdı. Mesela 11 Kasım 1735 tarihli emirde İzmit menziline sadrazam ve dairesi halkı için Üsküdar'dan İzmit'e varıncaya kadar ek tedbirlerin alınması istenmiştir. Bunun için 237 beygir talep edilmiştir. Masraf olarak da 4.068 kuruş tahsis edilmiştir⁸⁹. 1755 yılında ise Trabzon beylerbeyliğine atanan vezir Mustafa Paşa'ya menzillerde 40 beygir verilmesi emredilmiştir. Mustafa Paşa'dan bir yıl sonra Maraş Beylerbeyi olarak tayin edilen vezir

82 Hatta beygirlerin bir kısmı bu sıkıntıdan ziyadesiyle etkilenmiş ve telef olmuştur. BOA. C.NF., nr. 40/1970; Bazen de bu durumun tersi vaki olmuştur. 1811 yılında Üsküdar ve Gebze menzilleri için iki taksitte olmak üzere 15.000 arpanın satın alınması öngörülmüştür. Bunun için 225.000 akça yani 1875 kuruş ayrılmıştır. BOA. C.NF., nr. 42/2081; 1815 yılında ise aynı gerekçe ile 10.000 arpa mubayaa edilmesi emredilmiştir. BOA. C.AS., nr. 431/17931.

83 BOA. C.NF., nr. 17/846.

84 Avâriz vergisi savaş masraflarını karşılamak üzere padişahın emri tahsil edilen bir vergidir. Avâriz-ı divaniye adı da verilen bu vergi para olarak ödendiği gibi hizmet ve mal şeklinde de ödenebilmekteydi. Tanzimat'a kadar avâriz tahsil edilmiştir. Ömer Lütfi Barkan, "Avâriz", *İA*, II, İstanbul 1993, s. 13.

85 1671 yılında 820 nefer menzilkeş vardır. BOA. MAD., nr. 4108, s. 32.

86 BOA. D.MKF., nr. 29164, s. 19; 1744 ve 1770 yıllarında hala 116 avarız hanesi var ve buradan elde edilen 1600 kuruşluk bir geliri mevcuttur. BOA. D.MKF., nr. 29531, s. 4-8.

87 BOA. MAD., nr. 4004, s. 342; 1739'da avarız hala 1600 kuruştur. BOA. KK., nr. 2897, s. 18.

88 Bu tarihte avarız hane sayısı belli olmamakla birlikte, 2 yıl öncesinde 1734 yılında 168'dir. Bir yıl sonra da Antep'te 160 avarız hanesi bulunmaktadır. Hüseyin Çınar, "Osmanlı Ulak Menzilhâne Sistemi...", s. 632.

89 BOA. C.NF., nr. 26/1266.

Abdurrahman Paşa'ya maiyetiyle birlikte 120 beygir verilmiştir⁹⁰.

XVII. yüzyıl sonlarına gelindiğinde menzillerdeki sorunlar bir hayli artmıştır. Devlet menzilleri kiraya vermeye başlamış ve bu şekilde nizam sağlamayı amaçlamıştır. Buna göre menzilin idaresi menzil emininen alınarak kiracıbaşı adı verilen görevliye tevdi edilmiştir. Ulaklar ve devlet görevlileri kiracıbaşından beygir alırken ücretini nakit olarak kiracıbaşıya ödemeleri usulü getirilmiştir. Ayrıca her bir ulak yemek gibi masrafını kendisi ödeyecekti. Fiyatlar ise makul seviyede tutulacaktı⁹¹. 1824-1829 yılları arasında bir daha kiraya verilen menziller ile ilgili düzenlemeler 1834-1835 yılında posta teşkilatının kurulmasına kadar devam etmiştir. Posta yolu yapımı için Anadolu'da Üsküdar İzmit arası seçilmiştir⁹². Böylece posta teşkilatının kurulması sağlanmıştır.

Tablo 1: Mevkufat Defterlerine Göre İzmit Menzilinın giderleri

Yıl	Gider
1109-1110	15.120 ⁹³
1146-1147	101.830 ⁹⁴
1147-1148	211.740 ⁹⁵
1152-1153	63.920 ⁹⁶
1169-1170	70.000 ⁹⁷
1172-1173	106.437 ⁹⁸
1177-1178	70.000 ⁹⁹
1178-1179	72.419 ¹⁰⁰
1179-1180	129.560 ¹⁰¹
1181-1182	80.000 ¹⁰²
1192-1193	170.000 ¹⁰³
1196	95.000 ¹⁰⁴
1200-1201	125.560 ¹⁰⁵
1205-1206	240.000 ¹⁰⁶

90 Emine Dengeç, "Bir Menzil Defterine Göre III. Osman Dönemi'nde Yapılan Atamalar", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı: 24, Kütahya 2009, s. 72-73.

91 Yusuf Halaçoğlu, "Menzil", s. 160; Bu sırada *ref'i menzil bedeli* adıyla bir vergi uygulaması getirildi. *Ref'i menzil bedeli* uygulaması ile ilgili geniş bilgi için bakınız: Nesimi Yazıcı, II. Mahmud Döneminde Menzilhaneler: "Ref -i. Menzil Bedeli", *Sultan II. Mahmud ve Reformları Semineri Bildiriler*, İstanbul, 1990, s. 157-192; İzmit menzilinı de içine alan Kocaeli Sancağı'nın *ref'i menzil bedeli* 1838-1839 yılında 97.350 kuruştur. BOA. *ML. VRD.d.*, nr. 4965, s. 4.

92 Tarihsiz bir emirde Üsküdar'dan İzmit'e kadar olan yolun bozulması üzerine yolun tamir ve tesviye edilmesi için saat başına 100 pare ücret alınması kararlaştırılmıştır. BOA. *İ. MVL.*, nr. 1/15; Yol yapımına öncelikli olarak İstanbul Edirne arasından başlanmıştır. Nesimi Yazıcı, "Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı", s. 335.

93 BOA. *İE. DH.* 19/1776.

94 Defterlerde masraflar akçe üzerinden verilmiştir. BOA. *D.MKF.*, nr. 29012, s. 11.

95 BOA. *D.MKF.*, nr. 29164 s. 19.

96 BOA. *D.MKF.*, nr. 29531, s. 4.

97 BOA. *D.MKF.*, nr. 29531, s. 8.

98 BOA. *D.MKF.*, nr. 29894, s. 6.

99 BOA. *D.MKF.*, nr. 30119, s. 1.

100 BOA. *D.MKF.*, nr. 30168, s. 27.

101 BOA. *D.MKF.*, nr. 30211, s. 7; 1179 rûz-ı hızırından rûz-ı kısıma kadar geçen 6 aylık sürede menzilinı gideri 62.000 akçadır. BOA. *AE.*, III. Mustafa, nr. 23336.

102 BOA. *D.MKF.*, nr. 30287, s. 7.

103 BOA. *C. NF.*, nr. 13/637.

104 Bu rakam 1196 rûz-ı hızırından rûz-ı kısıma kadar olan 6 aylık süreyi kapsamaktadır. BOA. *C. NF.*, nr. 55/2727.

105 BOA. *C. NF.*, nr. 54/2691.

106 BOA. *C. NF.*, nr. 34/1684

Tablo 2: İzmit Menzili Menzilcileri

Yıl	Menzilci
1081	Murad Ağa ¹⁰⁷
1108-1109	Ahmed ¹⁰⁸
1122-1123	El-Hac Hamza ¹⁰⁹
1123-1124	El-Hac Hamza ¹¹⁰
1124-1125	El-Hac Hüseyin ¹¹¹
1125-1126	El-Hac Hüseyin ¹¹²
1127-1128	El-Hac Hüseyin ¹¹³
1131-1132	Hacı Osman Ağa ¹¹⁴
1132-1133	Hacı Osman Ağa
1133-1134	Hacı Osman Ağa
1134-1135	El-Hac Osman Ağa ¹¹⁵
1135-1136	El-Hac Abdullah ¹¹⁶
1135-1136	El-Hac Abdullah
1136-1137	El-Hac Abdullah
1137-1138	Sakallıoğlu Hacı Abdullah ¹¹⁷
1138-1139	Süleyman ¹¹⁸
1141	Hacı Osman Ağa ¹¹⁹
1142-1143	Hamza ¹²⁰
1143-1144	El-Hac Halil
1144-1145	Hacı Mustafa
1145-1146	Ali Beşe ¹²¹
1148-1149	Ali ¹²²
1155-1156	El-Hac Ali ¹²³
1156-1157	El-Hac Ali
1159-1160	İbrahimi Oğlu (?)

107 BOA. MAD., nr. 4108, s. 32.

108 BOA. MAD., nr. 4031, s. 92.

109 BOA. MAD., nr. 4004, s. 342.

110 BOA. MAD., nr. 4004, s. 343.

111 BOA. MAD., nr. 4004, s. 343.

112 BOA. MAD., nr. 4004, s. 344.

113 BOA. C. NF., nr. 29/1402.

114 BOA. MAD., nr. 10492, s. 119-200.

115 BOA. MAD., nr. 10492, s. 200.

116 BOA. MAD., nr. 10492, s. 200-2001.

117 BOA. MAD., nr. 10492, s. 201.

118 BOA. MAD., nr. 10322, s. 201.

119 BOA. C. NF., nr. 4/173.

120 BOA. MAD., nr. 10492, s. 192-194.

121 BOA. MAD., nr. 3999, s. 128.

122 BOA. MAD., nr. 10492, s. 194.

123 BOA. D.MKF., nr. 29531, s. 5-6.

1196	Esseyid Hasan Ağa ¹²⁴
1200-1201	Adalı Dölbendci İbrahim ¹²⁵
1222-1223	Hacı Hamid ¹²⁶

Tablo 3 İzmit Menziline beygir Sayısı

Yıllar	Beygir Sayısı
1120-1121	10 ¹²⁷
1123-1124	15
1125-1126	18
1126-1127	6
1127-1128	11
1128-1129	13
1130-1131	15
1131-1132	15 ¹²⁸
1134-1135	15 ¹²⁹
1135-1136	20 ¹³⁰
1136-1137	25 ¹³¹
1141-1142	15 ¹³²
1142-1143	15
1143-1144	35
1144-1145	40 ¹³³
1145-1146	35
1146-1147	40
1150	20

124 BOA. C. NF., nr. 55/2727.

125 BOA. C. NF., nr. 54/2691.

126 BOA. C. NF., nr. 27 B 1339.

127 1120 ila 1131 yılları arasındaki beygir sayılarıdır. BOA. MAD., nr. 4004, s. 342-345.

128 BOA. MAD., nr. 10492, s. 119.

129 Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, s. 69.

130 Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, s. 69.

131 BOA. MAD., nr. 10492, s. 201; Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, s. 69.

132 Bu yılda beygir sayısı değişkenlik göstermiştir. 15 iken 20 beygir artırılmak suretiyle 35 çıkarılmış, daha sonra 20 beygir ref edilerek yeniden 15'e düşürülmüştür. BOA. MAD., nr. 10322, s. 192-195..

133 BOA. MAD., nr. 3999, s. 128.

KAYNAKÇA

- BOA. MAD., nr. 553, 3179, 3858, 3999, 4004, 4031, 4108, , 6221, 9943, 10492, 10322.
- BOA. KK., nr. 2555, 2897.
- BOA. A.DVN. MHM., nr. 94.
- BOA. HH., nr. 56906.
- BOA. D.MKF., nr. 29253, 29012, 29051, 29164, 29257, 29531, 30119, 30211, 30168, 30287.
- BOA. C.AS., nr. 431/17931, 29/1402, 27 B 1339, 55/2727, 54/2691, 34/1684, 26/1266, 13/637, 17/846, 11/527, 40/1970, 42/2081, 25/1216, 32/1557, . 4/173, 41/2030.
- BOA. ML. VRD.d., nr. 4965.
- BOA. İE. DH., nr. 19/1776.
- BOA. AE., III. Mustafa, nr. 23336.
- Altunan, Sema, "Osmanlı Devleti'nde Haberleşme Ağı: Menzilhaneler", *Türkler*, X, Ankara 2002, s. 913-917.
- Altunan, Sema, "XVII. Yüzyıl Sonlarında İstanbul-Edirne Arasındaki Menziller ve Bazı Menzilkeş Köyler", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, XXV/39, Ankara 2006, s. 75-99.
- Baş, Yaşar, "XVIII-XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Gebze Menzilhanesi", *Turkish Studies*, VIII/5, (Kış 2013), s. 101-126.
- Baş, Yaşar, "XVIII-XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Gebze Menzilhanesi", s. 101-126; Aynı Yazar, "Gebze Menzilhanesinin Fiziki Yapısı ve Müstemilatı", *Uluslararası Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, I, Ed. Haluk Selvi, M. Bilal Çelik, Kocaeli 2015, s.
- Barkan, Ömer L., *Süleymaniye Camii ve imareti İnşaatı: 1550-1557*, I, Ankara 1972.
- Barkan, Ömer L., "Avârız", *İA*, II, İstanbul 1993, s. 13-19.
- Bekaroğlu, Menekşe, *İmparator Tiberius Zamanında (M.S: 14-37) Anadolu ile Roma İmparatorluğu Arasındaki Sosyo-Politik İlişkiler*, Ankara Ün. Sosyal Bilimler Enst. Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2006.
- Beksaç, Engin- Beksaç, Şule N., "Kocaeli ve Çevresinin Erken Tarihi ve Arkeolojisine Kısa Bir Bakış", *Uluslararası Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, I, Ed. Haluk Selvi, M. Bilal Çelik, Kocaeli 2015, s. 41- 59.
- Bostan, İdris, "XVI. Asırda Osmanlı Tersâneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları, *Mimarbaşı Kocasinan, Yaşadığı Çağ ve Eserleri*, İstanbul 1988, s. 125- 129.
- Bostan, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 1992.
- Bostan, İdris, "İzmit", *TDVİA*, XXIII, İstanbul 2001, s. 536-541.
- Boyana. Hülya, "Nikomedia Kenti ve Men Kültü", *Uluslararası Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, I, Ed. Haluk Selvi, M. Bilal Çelik, Kocaeli 2015, s. 61-71.
- Bozkurt, Rıza, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Kollar, Ulak ve İaşe Menzilleri*, Ankara 1966.
- Çalık Ross, Ayşe, "Nikomedia (İzmit) Arkeoloji Çalışmaları ve Kentin Vizyonu", *38. ICANAS Kongresi, 10-15 Eylül 2007, Bildiriler Kitabı*, Ankara, 2007, s. 879-897.
- Çetin, Cemal, *Anadolu'da Faaliyet Gösteren Menzilhaneler (1690-1750)*, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, Konya 2009.
- Çetin, Cemal, *Ulak Yol Durak*, İstanbul 2013.
- Çınar, Hüseyin, "Osmanlı Ulak Menzilhâne Sistemi ve XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Antep Menzilleri", *Osmanlı*, III, Ankara 1999, s. 627-637.
- Darkot, Besim, "İzmit", *İA*, VII, İstanbul 1987, s. 1251-1256.
- Dernschwam, Hans, *İstanbul ve Anadolu'ya Seyahat Günlüğü*, Çev: Yaşar Önen, Ankara 1987.
- Develioğlu, Ferit, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat*, Ankara 1998.
- Dingç, Emine, "Bir Menzil Defterine Göre III. Osman Dönemi'nde Yapılan Atamalar", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı: 24, Kütahya 2009, s. 71-80.
- Doğancı, Kamil, *Roma Principatus Dönemi (M.Ö. 27-M.S. 284) Bithynia Eyaleti Valileri (Prosopografik Bir İnceleme)*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, Ankara 2007.
- Elam, Nilgün, "Bizans Anadolu'sunun Ticari ve Dini (Hac) ve Askeri Yol Ağı", *CIEPO 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri*, I, İzmir 2011, s. 545-564.

- Ertuğrul, Özkan, "Roma ve Bizans Devrinde İzmit ve çevresinde İki Merkez: Serdivan ve Yazlıkköy", *Uluslararası Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, I, Ed. Haluk Selvi, M. Bilal Çelik, Kocaeli 2015, s. 81-103.
- Evlîyâ Çelebi, *Evlîyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, II, Yay. Haz. Zekeriya Kurşun- Seyit Ali Kahraman- Yücel Dağlı, İstanbul 1998.
- Güneş, Ahmet, *Tahrir Defterlerine Göre XVI. yüzyıl Başlarından XVII. Yüzyıl Başlarına Kadar Kocaeli Sancağı*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, Ankara 1994.
- Güneş, Ahmet, "16. Ve 17. Yüzyıllarda İzmit Şehri", *Uluslararası Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, I, Ed. Haluk Selvi, M. Bilal Çelik, Kocaeli 2015, s. 419-445.
- Halaçoğlu, Yusuf, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara 2002.
- Halaçoğlu, Yusuf, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülahazalar", *Osmanlı Araştırmaları*, II, İstanbul 1981, s. 146-155.
- Halaçoğlu, Yusuf, "Menzil", *TDVİA*, XXIX, İstanbul 2004, s. 159-161.
- Heywood, Colin, "Osmanlı Döneminde Via Egnatia: 17. Yüzyıl Sonu ve 18. Yüzyıl Başında Sol Kol'daki Menzilhaneler", *Sol Kol Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia (1380-1699)*, Ed: Elizabeth A. Zachariadou, İstanbul 1999, s. 138-160.
- Lubenau, Reinhold, *Reinhold Lubenau Seyahatnamesi*, II, Çev: Türkis Noyan, İstanbul 2012.
- Lütfi Paşa, *Âsafnâme*, İstanbul 1326.
- Müderrişoğlu, M. Fatih, "Menzil Kavramı ve Osmanlı Devleti'nde Menzil Yerleşimleri", *Türkler*, X, Ankara 2002, s. 920-926.
- Özkaya, Yücel, XVIII. Yüzyılda Menzil-hane Sorunu", *DTCF Dergisi*, XXVIII/3-4, Ankara 1977, s. 339-368.
- Pehlivan, Erdenur, *Doğu Trakya'da Roma Dönemi Yolları*, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Edirne 2010.
- Râşid, *Tarih*, IV, İstanbul 1282.
- Sevin, Veli, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası I*, Ankara 2013.
- Tuncel, Metin, "Tarihî Coğrafya Açısından İzmit Şehrinin Ayrıcalıkları", *Uluslararası Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, I, Ed. Haluk Selvi, M. Bilal Çelik, Kocaeli 2015, s. 35-39.
- Vak'anüvis Subhî Mehmed Efendi, *Subhî Tarihi*, Haz. Mesut Aydın, İstanbul 2007.
- Yazıcı, Nesimi, "Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımıcılığı", *OTAM*, Sayı: 3, Ankara 1993, s. 333-377.
- Yazıcı, Nesimi, "II. Mahmud Döneminde Menzilhaneler: "Ref -i. Menzil Bedeli", *Sultan II. Mahmud ve Reformları Semineri Bildiriler*, İstanbul, 1990, s. 157-192.