



18. YÜZYILDA MENZİL SİSTEMİ İÇİNDE KOCAELİ'NİN YERİ

Emine DİNGEÇ*

Giriş

Osmanlı ulaşım sistemi, “Anadolu cânibi”nde ve “Rumeli cânibi”nde “kol” tabir edilen ana yollar ile bunlar arasında beldeleri birbirine bağlayan ikincil yollarla bir ağ oluşturuyordu. Her iki tarafta da bu ana kollar “sağ, orta ve sol” olarak adlandırılan üçlü bir yapıya sahipti ve bu kolların her biri “Memâlik-i mahrûse”nin en uç noktasına kadar uzanıyordu. Yolların bakımı, her koşulda, sürekli açık tutulması ve seyahat edenlerin gitmek istedikleri yere ulaşabilmeleri için, yollar üzerinde iki önemli teşkilât işlevsel kılınmıştı: Derbend ve menzil. Aralarında günışığında hayvanla alınabilecek mesafeler (yaklaşık 30-40 km.) bulunan derbendler ve menzillerin çalışması, birtakım avarız yükümlülüklerinden muaf tutulan ve karşılığında kendilerinden hizmet istenen reaya tarafından mümkün kılınıyordu. Derbend ve menzillerin etrafında bulunan bazı köylerin reâyâsı, derbendçi ve menzilci tayin edilerek, derbendçilerden kendilerinden sorumluluğuna bırakılan yol bölümünün açık tutulması ve güvenliğinin sağlanması, menzilcilerden de menzillerinde dinlenmiş at bulundurmaları, seyahat edenlerin geceleme ve yeme içme gereksinimlerinin temini isteniyordu.

Menzillerin işleyişi, menzilde bulunan beygir sayıları ve masrafları hakkında Yusuf Halaçoğlu bilgi vermektedir.¹ Latif Armağan da sağ kol güzergâhındaki menzilleri bir hac kafilesinin risalesinden aktardığı bilgilerle Halaçoğlu'nun vermiş olduğu bilgileri detaylandırır.² Biz ise çalışmamızda, menzillerin işleyiş sisteminden çok, menzillerin işlevselliği ile gelişen durumları Kocaeli üzerinden değerlendirmeye alacağız.

Kocaeli, konumu itibariyle Anadolu canibinde; sağ, sol ve orta kolun daha birbirinden ayrılmadığı bölümünde yer alıyordu. Anadolu canibinde üç kolun da başlangıç noktası Üsküdar'dı. Gebze yolunu takip eden yol İznikmid (İzmit)'ten itibaren ikiye ayrılarak sağ

* Doç. Dr., Dumlupınar Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü Öğretim Üyesi, e-mail: emine9@gmail.com

1 Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara 2002, s. 52-138. Ayrıca Menzil konusunda yapılan çalışmalar menzil defterlerinin menzil noktaları, masrafları ve beygir sayılarını verdiğini bildirmektedir. Bkz. C. Heywood, “Osmanlı Döneminde Via Egnatia: 17. Yüzyıl Sonu ve 18. Yüzyıl Başında Sol Koldaki Menziller”, *Sol Kol Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia (1380-1699)*, (Ed: E. A. Zachariadou), İstanbul 1999; Sema Altun, “XVII. Yüzyıl Sonlarında İstanbul-Edirne Arasındaki Menziller ve Bazı Menzilkeş Köyler”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/18/34/288.pdf>, E.T. 13.03.2015; Hüseyin Çınar, “Osmanlı Ulak Menzilhane Sistemi ve XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Antep Mezilleri”, *Osmanlı Ansiklopedisi*, C.3, s. 627-637; İzzet Sak, Cemal Çetin, “XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nde Menziller ve Fonksiyonları: Akşehir Menzilleri Örneği”, <http://www.turkiyat.selcuk.edu.tr/pdfdergi/s16/sak.pdf>, E.T. 13.03.2015.

2 A. Latif Armağan, “XVIII. Yüzyılda Hac Yolu Güzergâhı ve Menziller (=Menâzilü'l- Hacc)”, *Osmanlı Araştırmaları*, XX, 2000, <http://www.isam.org.tr/> E.T. E.T. 13.03.2015, s. 82-100.

kol, Şam'a doğru uzanırken diğer kol Merzifon'a kadar tek kol olarak gider ve burada yeniden sol ve orta olmak üzere ikiye ayrılır; sol kol Erzurum'a, orta kol ise Bağdat'a ilerlerdi. Kocaeli, bu yol ağlarının Üsküdar'dan sonra en işlek istasyonlarını içinde barındırıyordu. Bu durum, devlete ve reyaya ilişkin haber ve emtia taşıma ağının ve dahi seferler ile hac yolunun İstanbul'a en yakın kısmını oluşturan Kocaeli'ne özel bir rol yükledi.

Kocaeli'nin belirtilen özel durumunun ortaya çıkmasında Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde 57 numara olarak kaydedilmiş olan mühimme defterinden yararlanılacaktır. Bu defter, 37. sayfasına kadar her konudan kararların içerdiği klasik bir mühimme defteri iken buradan sonra (H. 1153 / M. 1740-41 senesinden H. 1201 / M. 1787 senesine kadar) sadece menzil hükümleri yer almıştır. Menzil hükümlerinin içeriğinde gidilecek hedef, giden görevlinin pozisyonu, konu gizli değilse içeriği ve menzilden ne kadar beygir alabileceği vardır. Bu sayede 18. yüzyılın orta dilimini oluşturan zaman aralığında, adı geçen defterindeki hareketlilik Kocaeli merkezli takip edilebilecektir. 18. yüzyılda Kocaeli, İzmit, Şile, Kandıra, Yoros, Yalakabad, Gebze, Ada ve İznik kazalarından oluşuyordu. Bu idari yapı 19. yüzyılın ortalarına kadar devam etti. Bu yapılanma içerisinde Kocaeli'nde bulunan başlıca menzil noktaları, Anadolu'da bulunan üç koldan sağ kol Üsküdar'dan sonra Gebze, Hersek, İznik; Orta ve sol kol, Üsküdar-Gebze üzerinden İzmit (İznikmid), Sapanca'dan devam etmekteydi. Şöyle ki, "Memâlik-i Mahrûse"nin "Anadolu cânibi"nde, yani ülkenin doğu bölümünde üç ayrı yönde en uç bölgelere kadar uzayan yol sisteminin, başlangıç noktası olması itibarı ile Kocaeli'ni "uçan kuştan haberi olan" yer yapmaktaydı. İstanbul'dan farklı yerlere gidecek olanlar, ancak İzmit'ten sonra ayrılarak kendi güzergâhlarını izliyorlardı. Bu bakımdan İzmit, gidiş ve gelişlere göre ayrılma ve buluşma noktasıydı. Bu özelliğinden dolayı, Kocaeli'nin hem taşıdığı yük fazlaydı ve hem de yollar üzerinde dolaşımında "haber" ve her türlü "algı"nın yansımaları, burada diğerlerinden farklı tezahür ediyordu. Bir bakıma, Kocaeli, İstanbul'dan önceki önemli bir merkezdi. Bunlardan dolayı, bildiride iki soruya cevap aranacaktır. Birincisi, yol ağı üzerinde oluşan "haber", "haber algısı", İzmit ve çevresinde nasıl yankılanıyordu? İkincisi de, İzmit'in menzil teşkilâtı içindeki konumundan kaynaklanan ulaklara ilişkin başta "at" olmak üzere her türlü "tedarik" sorunları neydi?

Kocaeli Menzillerinde Haber Akışı

"Haber", pek çok açıdan değerlendirilebilecek bir kavramdır. En yalın haliyle, herhangi bir konuda oluşan somut bilginin, istenilen kişi veya kişilere ulaştırılmasıdır. Osmanlı resmi haberleşmesinde çeşitli kalemlerde hazırlanan birçok belgenin muhataplarına ulaşmasını sağlayan sistemin iki temel ögesi vardı: Ulak ve at. Bu ikisi birbiriyle bütünleşmiş durumdaydı. Dağ eteklerinden, vadi içlerinden kıvrılarak uzayan dar yollar üzerinde, yarıştığı rüzgârın etkisiyle yeleleri uçuşan yağız bir atın üstünde bir ulak, beline yerleştirdiği emaneti, sahibine ulaştırmak üzere, "kat'-ı merâhil ve tayy-ı menâzil" ederdi. Böyle bir bilgi, kamuya da duyurulmak istenebilirdi. O zaman haber nitelik değiştirdi. Kişi ya da kişilere ulaştırma belirli sayıda aracı ile yapılabilecekken, kamuya duyurulması, kişilerin sayısını arttırdığı gibi ulaşma sürecine başka öğelerin katılmasına neden olurdu. Ancak hangisi olursa olsun, haber niteliği kazanan bilgi ile bilginin ulaştırılacağı kişi, kişiler ve gruplar arasında "mesafe" vardı. Bu bakımdan "haber" ile ilgili ikinci kavram mesafe, diğer bir deyişle uzaklıktır. Bu mesafe ancak "at" ile kat edilebilmekteydi.

"Haber" in bir başka boyutu ise, somut bir bilgiye ulaşılamadığı hallerde, onun üzerinde oluşturulan "algı"dır. Bu algı da bir başka haber türüdür. Bazen de, somut bilgi ve buna dayalı "haber" sınırlı sayıda kişi tarafından paylaşılmıştır. Ama, bu bilgi daha çok kişiyi veya cemaati ilgilendiriyorsa, birincil kaynağa atfen, bazen de hiç atıfta bulunulmadan

yayılr. Buna “tevatür” denilir. “Tevâtür” bazen gerçeğe dayanır, bazen de dayanmaz. Dayanmasa da gerçeğin bir anlamda “algısı” olur. Algı niteliği kazanan haber, iki yönde de gelişebilir. Olumlu yönde gelişirse, bir çeşit propaganda niteliği kazanır. Aksi biçimi ise istenmeyen bir durumdur. Bu boyutu “güftegû” veya “kıylükal” denilen dedikodudur. İşte mezilleri, bu “haber” niteliği kazanmış veya “algı”sı üretilmiş bilginin dolaşım kanalları olarak kabul edebiliriz. Bu kabulün arkasından da Kocaeli’ni bu kanalların düğüm noktası niteliğiyle değerlendirebiliriz.

Menzillere her gün farklı bir ulak gelmekte ve kendisine at temin edilmesini istemekteydi. Bazen atların tedarik edilememesi durumunda ulak birkaç gün burada bekleyebiliyordu. Bu durum, yol üzerinde bulunan reayanın resmi nitelikli kişilerle buluşmasına fırsat sunuyordu. Bunun yanında menzilleri sadece haber götüren ulaklar değil, bir yere atanan memurlar, ülkeye gelen elçiler, hacılar ve kendi imkânları ile seyahat edenler de kullanmakta ve aralarında iletişime geçmekteydiler. Bu karşılaşmalardan kişiler, bazen bizzat haber, bazen semboller üzerinden bir algı, ya da önyargıya sahip olurdu. Bunun tebaaya yansımaları ile menziller bir nevi resmi haber kaynağı pozisyonunu üstlenmekteydi. Böylece haberin içeriğine göre, reayanın devlete bağlılığı artmakta veya azalmakta idi. Bir isyan, eşkıyalık veya savaş haberinin etkisi endişe ve kaygı uyandırırken, kabileler halinde giden hacıların, hediyelerle gelen elçilerin seyahati reayanın devlete olan güvenini tazeliyordu.

Sağ kol bilindiği gibi Hac yoludur.³ Her yıl Recep ayının ortalarında başlayan bu yolculuk geçtiği yerlere hareketlilik getirmekteydi. Hacıların her attığı adımda yaptığı dualar ve Mekke ve Medine’nin fakirlerine giden “surre”, bu yolu kutsamaktaydı. Bu nedenle sağ kol aynı zamanda “kutsal yol”, “mukaddes yol” idi. Kocaeli de bu kutsal yolun menzil başı idi. “Hâdimü’l- Haremeyni-ş-Şerifeyn” olarak padişah hacıların güvenli bir şekilde seyahat etmeleri için gereken tedbirleri alırdı. Gerek “hac kafilesinin” geçişi ve gerekse “surre”nin taşınması seyirlik bir durum oluşturmalydı. Bu hareketliliği sadece meraklılar değil, deyim yerinde ise “sağır sultan bile duymuş” olmalıydı.

Hac gibi kutsal bir görevin yerine getirilmesi ve surrenin naklinde Kocaeli’nde bulunan sancakbeyi veya mutasarrıfın üstlendiği vazifeler, hac kafilesinin geçişindeki farkındalığı arttırdı. Üsküdar’dan hareket eden hacıların güvenli bir şekilde Eskişehir üzerinden Akşehir’e ulaştırılmaları ve dönüşlerinde, Kocaeli Sancağı’nın başlangıç hududundan itibaren yine Üsküdar’a kadar salimen seyr-i seferleri Kocaeli Sancak yöneticilerinin sorumluluğundaydı.⁴ Hacıların dönüş müjdesi yine bu yol üzerinden gelirdi.

Bu yolun önemli yolcularından olan “surre emini” her yol hükmünde olmayan “menzillerde bekletilmemeleri” ayrıcalığına sahipti.⁵ Şam ile İstanbul arasında bazen giden bazen gelen eşya arasında “hazine” yer alırsa menzillerde güvenlik tedbirleri arttırılır, tüfekendazlar menzillerde bekletilirdi.⁶ Geceleri muhafız bir yerde konaklaması sağlanırdı. Bu tedbir, eşkıya ve yol kesenlere karşı güvenlik amaçlıydı. Bunun yanında bazı ulak hükümleri gelen konuklara “ikram”da ihtimam gösterilmesini talep etmekteydi.⁷ Bütün bunlar “kulağı delik” tebaanın gözünden kaçırmazdı.

3 Üsküdar’da toplanan hacılar dört saat sonra Kartal’a, buradan beş saat sonra Gebze’ye, Gebze’den üç saat sonra ıssız küçük bir kasaba olan Hersek’e buradan ise on iki saat sonra İznik’e ve yedi saat sonra da Lefke’ye ulaşmaktaydı. Armağan, agm, s. 83.

4 Hac kafilelerinin güvenliği iki şekilde sağlanırdı. Birincisi onlara seyahat boyunca muhafızlar eşlik ederdi. İkincisi ise yol boyunca hangi sancak veya kazadan geçerse o bölgenin sancak beyi ve kadıları yetki alanlarının sınırına kadar kafileyi korumak zorundaydı. Kocaeli Sancakbeyinin zaman zaman Eskişehir zaman zaman da Akşehir’e kadar sorumlu tutulması muhtemelen sancağın sınır değişikliği ile ilgili olmalıdır. Bkz. *Belgelerle Osmanlı Devrinde Hicaz, C. I, (Ed. Faruk Yılmaz), İstanbul 2000, s.96; Seyit Ali Kahraman, “Surre-i Hümayün”, Surre-i Hümayün, İstanbul 2008, s. 19.*

5 *Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Mühimme Defteri (MD), 57, Hüküm (Hk), 676, 696, 702, 706, 727.*

6 *BOA, MD, 57, Hk. 236, 563.*

7 *BOA, MD, 57, Hk. 563.*

Surre alayı veya hacıların kabileler halindeki seyahatini izleyenlere bu tablo, devletin güçlü olduğu mesajını verirdi. İnsan hafızasında kalan bu görüntüler, padişahın “Hâdimü'l-Haremeyni-ş-Şerifeyn” özelliğini bir kez daha hissettirirdi. Elbette bunun böyle algılanması izleyenin hayata ve dünyaya bakışı ile alakalıydı. “Müteddeyyin” olmanın fazilet olarak kabul edildiğini düşünürsek toplumda böyle bir algının oluşması doğaldı. Bu açıdan, Surre alayının nakli, tebaanın devlete olan bağlılığını arttıracak bir olgu idi. Yine hacıların seyahati tebaanın devletine, bu imkânların kendilerine sunulmasından minnet duyduğu zamanlardı. Bu yollarda duyulan ve görülenler tebaada güçlü devlet imajını oluşturmaktaydı.

Yeşil kıyafetleri ile görsel bir dil oluşturan nakibü'l-eşraflar da yol hükmü ile seyahat edebilmekteydi.⁸ Bu devletin onlara hürmet göstergesi idi. Devletin onlara hürmet göstermesi, bir yerde tebaanın da onlara karşı tutumlarının çizgilerini belirliyordu.

Ülkedeki imar ve onarım faaliyetleritebaa tarafından işitildiğinde, tebaanın padişahına ve devletine tabiyet bağları güçlenecektir. H. 1173 / M. 1759 yılında Sermimar-ı hassa Ahmed ve maiyeti, kendilerine temin edilen yirmibeş beygir ile Şam kalesinin ve Cami-i Ümeyye'nin tamiri için yola çıktığında, Osmanlı'nın güçlü ve koruyan devlet imajına katkı sağlamış olmalıydı.⁹

Yol güzergâhı üzerinde seyreden elçiler de farklı kıyafetleri ile tebaanın dikkatini çekmiş olmaları yüksektir. H. 1127/ M. 1715 yılında Frenk tarzlı kıyafetleri ile Hollanda ve Fransa'dan gelen elçiler tebaayı batı hakkında kısmen görüş sahibi yaptı. Bu elçilerin amacı, Osmanlı Devleti içinde kendi tüccarlarının hak ve hukukunu gözetmektir.¹⁰ Ticaret için seyahat eden elçilerin varlığı, “Lale Devri” öncesindeki Osmanlı'nın tüketim alışkanlığına dair ipuçları taşıyabilir. Ayrıca bu ziyaretler, toplum üzerindeki latif havanın esintileri olarak kabul edilebilir.

18. yüzyılın ortasına doğru bu yumuşak hava sertleşti. 1736 yılında İran tahtına çıkan Nadir Şah'ın saldırgan tutumları, öncelikle sol ve orta koldaki haber akışını etkilese de sağ kola da yansdı. Bu tarihte Kocaeli tebaası sadece hacıların ve tüccarların seyahatlerine değil, içeriği gizli, mühim haberleri ve emirleri taşıyan divan çavuşları ve kapıcıların yolculuklarına tanık oldu.¹¹ Tiz-i reftar atlar ile dörtnala giden ulaklar, gizli ve önemli gelişmelerin de habercileriydi. Gizli haberler hükümlerde genellikle açıklanmaz ve “mühim bir iş” olarak nitelendirilirdi.¹² Sağ kol güzergâhı da özellikle Halep, Rakka, Ayntab ve Adana üzerlerinden İran üzerine yapılacak savaşta mühimmatın ve insan kaynağının sağlanmasında etkili olacak haberlerin taşındığı güzergâh oldu.¹³ Böylece bu kolda sefer ve lojistik hizmetleri de verildi. Savaş haberleri yayılmaya başladı.

18. yüzyılın ortalarına doğru özellikle Anadolu'daki kollar üzerinde gidip gelen ulaklar daha çok gerginleşen İran ilişkilerinin haberlerini taşıyorlardı. İran ile savaş eşiğinde olan Osmanlı, Anadolu'nun her tarafına gönderdiği, emirler ile adeta “seferberlik” ilan etmiş gibiydi. Payitahttan üst üste çıkan emirler menzillerde trafiği yoğunlaştırıyordu. Nadir Şah, 1737 yılında doğu seferine çıkarak Afganistan ve Hindistan'a saldırmış, Osmanlı Devleti'nden de Caferi mezhebinin beşinci mezhep olarak kabul edilmesini ve Kâbe'de bu mezhebe bir rükün tahsisini istemişti.¹⁴ Bu konu tartışmalı olunca karşılıklı elçiler

8 H.1167 / M. 1754 yılında Meşayih-i Nakşibendi'den Eşşeyh Mehmet Efendi Şam'dan Üsküdar'a doğru seyahat etti. Bkz. BOA, MD, 57, Hk. 619.

9 BOA, MD, 57, Hk. 704.

10 Hollanda elçisi, İzmir ve diğer Akdeniz sahillerinde bulunan tüccarların haklarını korumak için Sayda üzerinden geldi. Bkz. BOA, MD, 57, Hk. 79, 80, 81, 82; Hollanda gibi Fransa'da, Fransız tacirlerinin haklarını korumak için divana arzual sundu. Elçi Markiz de Alurs'un arzualı ile Fransız tüccarları almış oldukları yol hükmü ile İstanbul üzerinden İzmir'e hareket ettiler. Bkz. BOA, MD, 57, Hk. 87.

11 BOA, MD, 57, Hk. 180.

12 BOA, MD, 57, Hk. 248, 249, 302.

13 BOA, MD, 57, Hk. 392, 582.

14 İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi, C. IV, Ankara 1988, s. 299.*

gidip gelmişti. H.1153/M. 1740 yılında Bağdat yolu ile Üsküdar'a gelecek olan elçi için mihmandar tayin edildi.¹⁵ İran elçisinin gönderdiği bir adam için tüvana beygirler verilmesi özellikle not edildi.¹⁶ İran elçisinin gönderdiği hazineyi taşıyabilmek için yeteri kadar beygir tahsis edilmesi yol üzerindeki menzillere duyuruldu.¹⁷ H. 1154 / M. 1741 yılında İran elçisi Kars üzerinden döndü.¹⁸ Aynı tarihlerde Münif Efendi İran şahına "name" götürmek için yola çıktı.¹⁹ Erzurum-İstanbul arasındaki yol trafiği elçilerin gitmesi ile daha da arttı. Resmi içerikli bu haberler, tebaada kısmen endişe yaratış olmalıydı. Fakat Kocaeli tebaası yine payitahta yakınlığı nedeniyle gerçek anlamda "mahruse" sancaklardan biriydi. Halkının düşman tehdidi açısından bir korkusu yoktu.

Orta ve sol kolun ucunda askeri düzen her geçen gün daha da belirginleşmekteydi. Merkezden neredeyse her gün Erzurum ve Diyarbakır seraskerinin maiyetine atananlar için yol emri çıkmaktaydı.²⁰ H. 1154 / M. 1741 yılında Anadolu valisi olan Vezir Numan Paşa Erzurum seraskeri²¹ H. 1155 / M. 1742 tarihinde de Diyarbakır Valisi olarak Vezir Ali Paşa atandı.²² Bir beylerbeyinin atanmasında yüz elli-iki yüz beygir tedarik edilirdi.²³ Paşalara ve maiyetlerine verilen beygirlerin sayısının fazlalığı dikkat çeken unsurdur. Böyle kalabalık bir grubun seyahati kitlelerin ilgi odağını çekmiş olmalıydı. "Vezir" konumunda olan paşalara yol üzerinde bulunan yerlerde dava dinleme hakkı tanımaktaydı. Böylece bir paşa geçtiği yerlerde mutlaka bir iz bırakıyordu.

Savaş sol ve orta kol üzerinden yürütüldü. Osmanlı askeri iki noktada konuşlandı. Bu noktalardan biri sol kolun ucu olan Erzurum, diğeri ise orta kolun merkezinde olan Diyarbakır idi. Diyarbakır ve Erzurum seraskerliğine gönderilen yazıcılar ve serdengeçti ağaları, bayraktar ve alemdarlar insan kaynağı bulmakla görevlendirildi.²⁴ Tophane ve cebehane mühimmatı için her iki kola da mübaşirler gönderildi.²⁵ Savaş ile birlikte menzillere yeni hareketlilik geldi ve ordunun ihtiyacı için zahire toplayacak çavuşlarabeygir bulundu.²⁶ Bununla birlikte "imdad-ı miri" tahsiline gidildi.²⁷

İran ile savaş diplomasinin gelişmesine vesile oldu. H.1156 / M. 1743 yılında Anadolu'nun sol kol menzilleri önemli bir misafir ağırladı. Bu kişi, Osmanlı hükümetinin Nadir Şah'a karşı İran Şahı ilan ettiği Şehzade Mirza Safi idi.²⁸ Şehzade Mirza'nın seyahati sırasında maiyetine beylerbeyi atamalarında tahsis edilen kadar beygir verilmişti.²⁹ Üç yıl sonra (H.1159 / M.1746) İran ile sulh imzalanınca kendisine ihtiyaç duyulmadığından İstanbul'dan Erzurum tarafına gönderildi.³⁰ H.1160 / M. 1747 yılında ise Sivas valisi olan Vezir Elhac Ahmed Paşa İran'a büyükelçi olarak atandı.³¹ İran'ın Hindistan'a saldırması Osmanlı-Hindistan yakınlaşmasını sağladı. H.1157 / M. 1744 yılında Hindistan'dan deniz yolu ile Basra'ya, oradan Bağdat üzerinden İstanbul'a gelen elçi Seyyid Ataullah Efendi ve aynı yol üzerinden Hind'e giden Mehmet Salim Efendi'ye ve adamlarına verilen yol

15 BOA, MD, 57, Hk. 89.

16 BOA, MD, 57, Hk. 103.

17 BOA, MD, 57, Hk. 120.

18 BOA, MD, 57, Hk. 144.

19 BOA, MD, 57, Hk. 146.

20 BOA, MD, 57, Hk. 157, 158, 161, vd.

21 BOA, MD, 57, Hk. 162.

22 BOA, MD, 57, Hk. 203.

23 BOA, MD, 57, Hk. 687,711, 768.

24 BOA, MD, 57, Hk. 253,254 vd.

25 BOA, MD, 57, Hk. 278, 280.

26 BOA, MD, 57, Hk. 147,589, 610, 639.

27 H. 1154 / M. 1741 yılında Hüdavendigâr ve Kütahya'nın imdad-ı miri'si Kocaeli üzerinden hazineye nakledildi. Bkz. BOA, MD, 57, Hk. 156,159, 446.

28 Uzunçarşılı, *age*, s. 302.

29 BOA, MD, 57, Hk. 286.

30 BOA, MD, 57, Hk. 441.

31 BOA, MD, 57, Hk. 444.

hükümü ile yolculukları sırasında kolaylık sağlandı.³² Ataullah Bey bu yolculuğu oğlu ile gerçekleştirmiş, böylece daha büyük bir grup ile seyahat etmişti.³³

Sınırlardaki savaş durumu nüfus hareketliğine sebebiyet vermiş olmalı ki, H. 1162-1163 /M. 1749-1750 yılları arasında Üsküdar, Kartal Gebuze, İznikmid, Karamürsel, Yalakabad, Mihaliç, Pazarköyü, Gemlik, Mudanya, Taşköprü, Bandırma, Edremid, Bergama, Balıkesir, Edincik, Manyas, İvarandi, Balya, Gönen, Ezine, Ayazmand, Karakaya, Erdek, İzmid kadılarına gelen hükümler içinde, “ev göçü” olarak tabir edilen İstanbul’a yerleşmek için gelenlerin engellenmesi de vardı.³⁴ Bu durumda bu tarihlerde birçok Kocaelili, çolukçocuğuyla göç eden ailelere tanıklık etmiş olmalıydı. Kocaeli Sancağı bu açıdan da İstanbul nüfusunun büyümesini durdurma vazife ve vaziyeti ile tampon bölge idi.

H.1165 / M. 1752 tarihinde İran Nadir Şah tarafından gönderilen elçi için karşılama yapıldı.³⁵ Bu seyahat daha çok barış mesajı taşıyordu. Devlet, menzillerden elçinin gönderdiği hediyelerin nakli için Üsküdar-Bağdat arasında öncelikle katır yoksa beygirlerin ayarlanmasını hüküm ile bildirdi.³⁶ Böylece savaşa gitmeyen reaya menzillere yansıyan görüntülerden savaşın başlaması, süreci ve bitişi hakkında haberdar olabilmekteydi.

Orta kol yol güzergâhında yer alan Keban ve Ergani madenleri ile ilgili haberler zaman zaman “emin ataması” zaman zaman da madenden gelen “hazine” nedeniyle gündeme geldi.³⁷ H. 1176 /M. 1762 yılında emin olarak atanan Hafız Mustafa Paşa aynı zamanda Malatya Sancağı’na tayin olmuştu. Hafız Mustafa Paşa’nın payesi ise Rumeli Beylerbeyi’ne denk sayılmıştı.³⁸

Bu yollar sadece devlet görevlileri tarafından kullanılmıyordu. Devlet görevlileri menzillerden ücretsiz yararlanma hakkına sahipti. Bunun dışında yollar üzerinde seyahat eden sıradan halk kervansaray ve hanları kullanarak menzil yolları üzerindeki hareketliliği arttırmaktaydı. Bu mekânlar, farklı kültürlerin bulunduğu birbirinden haberdar olduğu yerlerdi. Seyahat edenlerin sayısı arttıkça bilgilerin akışını hızlanmaktaydı. Bu bilgi akışı bazen kişilerle direk temas üzerinden, bazen sembollerin kişilerde bıraktığı algılardan bazen de Faruk Nafiz Çamlıbel’in “Han Duvarları” adlı şiirinde belirttiği gibi yolcuların bıraktığı bir izden sağlanmaktaydı.

“Uykuya varmak için bu hazin günde, erken
Kapanmayan gözlerim duvarlarda gezerken
Birdenbire kıpkızıl birkaç satırla yandı;
Bu dört mısra değil, sanki dört damla kandı.
Ben garip çizgilerle uğraşırken başbaşa
Rastlamıştım duvarda bir şair arkadaş:
*Onyıl var ayrırım Kınadağı’ndan
Babaocağından yar kucağından
Bir çiçek dermeden sevgi bağından
Huduttan hududa atılmışım ben
Altında bir tarih: Sekiz Mart otuz yedi...*

32 BOA, MD, 57, Hk. 335.

33 BOA, MD, 57, Hk. 313. Hindistan’ın, Osmanlı ile iki taraftan İran’a saldırma planına Osmanlı sözlü olarak muvafakat etti Uzunçarşılı, age, s. 300.

34 BOA, MD, 57, Hk. 483, 484, 510, 529.

35 BOA, MD, 57, Hk. 585.

36 BOA, MD, 57, Hk. 583.

37 Hazinesinin nakli için bkz. BOA, MD, 57, Hk. 163.

38 BOA, MD, 57, Hk. 739.

Kocaeli Sancağı Menzillerinde Beygir Sıkıntısı

Beygirler haberleşme sistemin en önemli ögesi idi. Menzil beygirleri sadece ulaklar tarafından değil diğer devlet görevlilerinin de her türlü işlerinde kullanılmaktaydı. Art arda çıkan emirler, her üç kolun da başlangıç noktası olması ile Kocaeli’nde “beygir sıkıntısına” sebebiyet vermekteydi. Bu sıkıntı Anadolu coğrafyasında diğer yerlerde de yaşansa da Kocaeli sancağı bundan en çok etkilenendi.³⁹

Bu durumu Gebze Naibi’nin merkeze sunmuş olduğu, arzuhale istinaden çıkan bir hüküm üzerinden aktarmak istiyorum. H. Gurre CA 1170 / M. 22 Ocak 1757 yılında kayıtlara geçen bu hükümde menzillilerin genel olarak sıkıntılarını da dile getirmektedir. Arzuhalin kaynağı, Gebze menzili H. 1169 / M. 1756 senesi Ruz-ı hızır’ından (Nisan-Mayıs) H. 1170 / M. 1757 senesi ruz-ı hızırına değin işleten Hacı Mustafa ve Şişman Mustafa’nın zarara uğramasıdır. Hükme göre, Gebze menziline karşılaşılan sıkıntılar üç noktada anlatılmıştı. Bunlar;

Seyahat eden kapucubaşılar ve hâssa silahşörleri ve gedüklüyân ve sadr-ı âlî ağaları ve çukadârânı ve sâir mübâşirîn emr-i şerif olmadan olmadan beygir almaları,

Emr-i şerifte yazılı olan beygir sayısına riayet edilmemesi, aldıkları beygirlere ilaveten beşer onar beygir daha almaları,

Beygirlere taşıyabilecekleri yükün üzerinde eşya yüklenmesi sonucu beygirlerin helak olması.⁴⁰

Bütün bunlar menzillileri zor durumda bırakmakta, böylece menzillerdeki beygir sayısının azalmasıyla, haber ve emtia yükünün taşınamaz hale gelmesine sebebiyet vermekteydi. Bu nedenle bazen ulaklar beygir için menzilde sekiz dokuz gün beklemek durumunda kaldığı gibi menzilci de zarar etmekteydi. Arzuhal üzerine çıkan hüküm, emr-i şerif’te belirtilen miktarın dışında “bir re’s bile” beygirin talep edilemeyeceği doğrultusunda idi. Böylece menzillilerin hakları gözetilmiş oldu.

Sonuç olarak, Atlılarla giden haberler, çevresinde bu haberin niteliği ve içeriğini yansıtabilecek izler bırakılmaktaydı. Bazen atların sayısı, bazen ulakların haberin içeriğine göre tutumları veya menzillilerin tavırları, çevredekiler için “bilgi mesajı” taşımaktaydı. Böylece taşınan haberin içeriği ve taşıyan kişinin makamı, haberin taşındığı mekânda bir iletişim atmosferi oluşturmaktaydı. Bu anlamda menziller toplum içinde sosyal ağların kurulduğu mekânlardı. Kocaeli Bölgesi’nin halkı bu açıdan payitaht merkezli haberlerin Osmanlı Devleti’nin Anadolu yakasındaki ilk aydınlanan kesimini oluşturmaktaydı. Bütün kolların kavşağında yer alması, gizli bile olsa sesiz sedasız gidemeyen bu haberlerden tebaanın haberdar olmasına sağlıyordu. Bu açıdan Kocaeli halkı ülkenin diğer kesimlerine göre daha fazla farkındalığa sahipti. Bu haberler devlet ile reaya arasında dolaylı bir etkileşim oluşturmaktaydı. Diğer yandan bu kadar çok haberin veya kişinin veya eşyanın taşınması beygirler ile gerçekleştiğinden at ve beygir sıkıntısı Kocaeli menzillerinde daha fazla hissedilmekteydi.

39 Gebze menziline yaşadığı sıkıntılar diğer menzillerde de yaşanmaktaydı. Örneğin İznik için bkz. Zübeyde Güneş Yağcı, “XVIII Yüzyılda Osmanlı Devleti’nde Menziller ve Menzilhaneler: İznik Menzili ve Menzilhanesi”, *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2002, S. 6-7, s. 17-33.

40 *BOA, MD, 57, Hk. 665.*

KAYNAKLAR

- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Mühimme Defteri (MD), No: 57.
- Altunan, Sema, "XVII. Yüzyıl Sonlarında İstanbul-Edirne Arasındaki Menziller ve Bazı Menzilkeş Köyler", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/18/34/288.pdf>, E.T .13.03. 2015.
- Armağan, Latif, XVIII. Yüzyılda Hac Yolu Güzergâhu ve Menziller (=Menâzili'l- Hacc)", *Osmanlı Araştırmaları*, XX, 2000, <http://www.isam.org.tr/> E.T. E.T. 13.03.2015, s. 82-100.
- Belgelerle Osmanlı Devrinde Hicaz*, C. I, (Ed. Faruk Yılmaz), İstanbul 2000.
- Çınar, Hüseyin, "Osmanlı Ulak-Menzilhanesi Sistemi ve XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Antep Mezilleri", *Osmanlı Ansiklopedisi*, C.3, s. 627-637.
- Güneş Yağcı, Zübeyde, "XVIII Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Menziller ve Menzilhaneler: İznik Menzili ve Menzilhanesi", *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2002, S. 6-7, s. 17-33.
- Halaçoğlu, Yusuf, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara 2002.
- Heywood, C., "Osmanlı Döneminde ViaEgnatia: 17. Yüzyıl Sonu ve 18. Yüzyıl Başında Sol Koldaki Menziller", *Sol Kol Osmanlı Egemenliğinde ViaEgnatia (1380-1699)*, (Ed: E. A. Zachariadou), İstanbul 1999.
- Kahraman, Seyit Ali, "Surre-i Hümayûn", *Surre-i Hümayûn*, İstanbul 2008, s. 15-27.
- Kaya, Mehmet, "XIX. Yüzyılda İzmit (Kocaeli) Sancağı'nın Demografik Durumu ve İskân Siyaseti" , <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/18/38/320.pdf>, E.T. 13.03.2015.
- Sak, İzzet- Çetin, Cemal,"XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nde Menziller ve Fonksiyonları: Akşehir Mezilleri Örneği", <http://www.turkiyat.selcuk.edu.tr/pdfdergi/s16/sak.pdf> . E.T. 13.03.2015.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı,*Osmanlı Tarihi*, C. IV., Ankara 1988.