

# Menzil beygirleri

CEMAL ÇETİN



# M

OTORLU taşıtlar öncesinde kara üzerindeki en hızlı binek olan at, Osmanlılarda savaşlardaki kullanımın yanı sıra resmî ulaşım ve haberleşmenin de aslı vâsitasıydı. Osmanlı devletinde, merkez ve taşra idârecileri tarafından karşılıklı olarak gönderilen değerli evrâkın iletimi, resmî görevlilerin ulaşımının sağlanması ile devlet hazinesine âit değerli emtianın hızlı ve güvenli bir şekilde yer değiştirmesi, çağlar boyunca atlar sâyesinde mümkün oldu.

Devletin kuruluşundan Lütfi Paşa'nın sadâretine (1539-1541) kadar, resmî ulaşım ve haberleşme için ihtiyaç duyulan binekler, "ulak hükmü" adı verilen beratlar vâsitasıyla tesâdüfî olarak halktan temin edilirdi. Bu uygulamanın ahâliye verdiği rahatsızlıkları çok iyi gözlemleyen Lütfi Paşa, ana yollar üzerindeki belirli noktalarda, bâzı muâfiyetler karşılığında, resmî hizmetlerde kullanılmak üzere beygir beslenmesine yönelik düzenlemeyi hayâta geçirdi. Ahâlinin vergileri karşılığında menzil beygiri beslenmesine dayanan bu düzenleme, küçük değişikliklerle 1691 yılına kadar yürürlükte kaldı.

1691 yılında gündeme gelen ve gözden geçirilerek bâzı mâlî düzenlemelerle birlikte 1696 yılında faâliyete geçen uygulamalar resmî ulaşım ve haberleşmeyi kurumsal bir yapıya kavuşturdu. Bu yeni düzenleme ile ana yollar üzerinde belirli mesâfelerde muayyen menziller, yâni menzilhâneler kuruldu ve iltizam yoluyla menzilci adı verilen özel girişimcilerin idâresine bırakıldı. Menzilcilerin aslı görevleri ellerinde menzil ahkâmı bulunan kişilere, hükümde belirtildiği miktarda at ve bu atları geriye getirecek binicileri temin etmekte. Ara yollar üzerinde ise eskiden olduğu gibi elinde hüküm bulunan ulaklara beygir temin etme görevi, vergi muâfiyetleri karşılığında, ahâlinin sorumluluğuna bırakıldı. Bâzı güncellemelerle birlikte, posta idâresinin faâliyete geçtiği 1840 yılına kadar Osmanlı devletinde resmî ulaşım ve haberleşme menzilhâneler vâsitasıyla sağlandı.

XVI. yüzyılın sonlarına kadar "ulak" tâbiri daha çok menzil beygirlerini

tanımlamak için kullanılıyorken zaman içinde bu atlara binen kişiler ulak, atlar ise "menzil bargiri" olarak adlandırıldı. Bu şekilde teşkilâtın yapısıyla birlikte haberleşme işlerinde kullanılan atların isimlendirilmesinde de bir değişim ve dönüşüm gerçekleşti.

## NİTELİKLERİ VE TEDÂRİK YÖNTEMLERİ

Bâzı kaynaklarda haberleşme işlerinde kullanılan atların hızlı koşmaları, uzun ve meşakkatli yolculuklara dayanabilmeleri için özel olarak yetiştirildikleri zikredilmektedir. Türk at türleri içinde uzun mesâfeleri kısa zamanda ve yorulmadan kat edebilen uzun adımlı "yorga" (rahvan) atların bulunduğu, dolayısıyla da menzilhânelerde beslenen atların da bu özelliklere sâhip oldukları belirtilmektedir. Konuyla ilgili belgelerde, menzil atlarının hızlarına dâir sarih ve net atıflar yapılmamakta, menzil beygirlerinin cinsleri ya da husûsî özellikleri belirtilmemektedir. Ancak bu özelliklere karşılık gelebilecek "yarar", "tuâna" ve "müstevfi" bargir ifâdeleri sıklıkla kullanılmaktadır. Muhtemelen bu üç kelime; sağlamlık, hız, yola yakınlık, binişe uygunluk ve dayanıklılık kavramlarına karşılık gelmektedir.

Menzilhâneler ile ilgili belge ve defterlerde hiçbir suretle bargir/beygir ile aynı anlamlara gelen esb veya at tâbirlerinin kullanılmaması da oldukça dikkat çekicidir. Satış belgelerinden, atların özellikleri ve nitelikleri bakımından birtakım tasnife tâbi tutuldukları görülmüştür. Bargir kelimesinin daha çok amme hizmetlerinde veya nakliye işlerinde istihdam edilen hayvanların (atların) nitelendirilmesinde, atın ise genellikle özel şahıslar tarafından binek olarak kullanılan soylu, cins ve pahalı hayvanların isimlendirilmesinde kullanıldığı söylenebilir.

Nâdiren olmakla birlikte menzilhânelere mîrî tarafından, bedelleri tahakkuk eden yol/saat ücretlerine takas olunmak şartıyla bir miktar beygir gönderilmektedir. Bu beygirlerin arasında top-keşan (top çeken) gibi çekme amacıyla kullanılan atların da bulun-

ması menzil beygirlerinin ekonomik değeri yüksek cins ve damızlık atlardan olmadıklarını düşündürmektedir. Ancak yabancı seyyahların yaptıkları genellemelere îtibar etmek gerekirse, menzil beygirleri yem verilmeden oniki ilâ ondört saat yol alabilecek, gerektiğinde de dört nala koşabilecek kadar dayanıklıdır. Yine seyyahların notlarına göre tek bir at ile günde 20-25 mil/32-40 km yol katedilebilmekteken posta atlarıyla belirli mesâfelerde değiştirilmek kaydıyla ortalama 60 mil/96 km yol alınabilmekteydi. Ancak bâzı rakamlar oldukça abartılı gözükmektedir. İstanbul-Akka arası yolun oniki, İstanbul-Bağdat arası yolun dokuz günde katedildiğine dâir bâzı duyumlar vardır ki bu durumda menzil beygirleri vâsitasıyla, elbette 50-60 km'de bir değiştirilmek sûretiyle, günde 150 ile 280 km arası yol gidilebildiği şeklinde bir sonuç çıkmaktadır. Bunlar oldukça sıra dışı sayılar olmakla birlikte, devletin gönderdiği yük beygirleri hâric tutulursa menzil beygirlerini sûrat kavramıyla ilişkilendirmek açısından cesâret vericidir.

Osmanlılarda devletin ihtiyâcını karşılamak amacıyla, değişik muhitlerde muhtelif miktarlarda at yetiştirilmekteydi. Osmanlı sarayı için at yetiştiren ve onların bakımını üstelenen dâireye ıstabl-ı âmire denirdi. Bu dâireye bağlı olarak Anadolu'da Bursa, İnönü, Eskişehir ve Akköprü'de haralar mevcuttu. Yine Sultanönü sancağında has ahır için tay yetiştiren "taycı"ları, savaşlarda pâdişâha ve devlet adamlarına âit değerli ve iyi cins atlara bakan "voynuk" ve "canbaz"ları da belirtmek gerekir. Lârende, Ereğli, Aksaray, Koçhisar ve Akşehir arasındaki düzlüklerde yaşayan Eski-il, Turgut ve Bayburd kazâları olmak üzere üç idârî birimle yönetilen Atçeken aşîretinin atları da oldukça şöhretlidir. Ancak buralardan veya binek atlarıyla meşhur herhangi bir yerden menzil beygiri alındığına dâir bir bilgi veya belge bulunmamaktadır. Belgelerin suskunluğundan yola çıkarak, ihtiyaç duyulan beygirlerin cins, sağlamlık ve fiyat dengelerini gözetmek sûretiyle yerel üreticilerden, menzilciler

tarafından satın alındığı söylenebilir. Hatta zamanla damızlıkları vâsıtasıyla menzilhanelerin ihtiyaç duydukları miktar da menzil beygirini kendilerinin üretmeye başladıkları da tahmin edilebilir. Nitekim birçok yerde menzilhanelerin aynı kişiler tarafından on yıldan fazla idâre edildiğine dâir örnekler vardır. Bâzi belgelerde ahâlinin vergileri karşılığında kazâlarında bulunan menzilhâne için beygir beslediklerine dâir bilgilerin bulunması, menzil beygirlerinin tedârinde farklı yöntemlerin uygulanabildiğini göstermektedir. Nitekim 22 Haziran 1731 târihinde yeniden nizam verilen Hân-ı Hüsrevpaşa Menzilhânesi'nde mîrîden tâyin olunan beygirler ilâveten ahâli tarafından 132 beygir besleneceği; gelirlerine göre üç gruba ayrılan ahâlinin ilk sınıfının üçer, ikinci sınıfının ikişer ve diğer sınıfının ise birer beygir besleyecekleri karâra bağlanmıştır. Yine benzer şekilde Germurî ahâlisi, köylerinde bulunan menzilhâneye destek olmak için (imdâdiyye olarak) kendi ahırlarında bir miktar menzil beygiri besleyecek ve ihtiyaç ânında da menzilhâneye teslim edeceklerdir.

Beygir tedârîki husûsunda izlenen diğer bir yöntem ise bâzi ihtiyaçlara yönelik olarak mîrî adına satın alınmış, ancak artık lüzûmu kalmamış beygirlerin yol/saat ücretlerine karşılık olarak menzilhânelere gönderilmesidir. Meselâ 1731 yılında mîrî için satın alınan 225 kaltak (yük) beygiri yol/saat ücretlerine karşılık olmak üzere, menzilhânelere eşit sayıda gönderildi. 1730 yılında mülkiyeti mîrîye âit 2400 top-keşan beygiri, yol/saat ücretlerine takas olmak üzere, 24 menzilhâneye eşit şekilde dağıtıldı. Aynı yıl içinde 124 top-keşan beygiri, mübâşirlere emânet edilmek sûretiyle yakınlardaki bâzi menzilhânelere gönderildi. Yemleri ise kazâlarda bulunan mîrî ambarlardan veya vergilerine takas olunmak üzere, ahâli tarafından temin edildi. Ayrıca halktan veya mükârî esnafından kirâlamak sûretiyle de menzilhânelerin ihtiyâcı olan beygirlerin tedârîki mümkündü.

#### SAYILARI

Menzil nizamları arasından, beygir sayıları ile ilgili olarak iki husus öne

çıkılmaktadır. Bunlardan ilki, maktûât değerini ya da diğer bir ifâdeyle bütçesini saptamak için merkez tarafından, konumu ve ulakların yoğunluğu gibi hususlarla orantılı olarak menzilhâneye temsîlî bir miktar beygir takdir olunmasıdır. İkincisi ise kazânın ileri gelenleri ile menzilhâne arasında yapılan sözleşmelerle, mîrî tarafından takdir olunan beygirler ilâveten, menzilhânedeki gerçekte kaç menzil beygiri besleneceğinin karâra bağlanmasıdır.

Devlet yetkilileri tarafından bâzi menzilhânelere buçuklu sayıda beygir takdir edilmesi sebebiyle, bütçe hesaplamaları esnâsında zikredilen beygirlerin gerçek olup olmadıklarına dâir şüpheler olmakla birlikte, bu düzenlemelerin menzilhânelerde bulunması gereken asgarî beygir sayılarını işâret ettiği söylenebilir. Nitekim maktûât değerlerini belirten mîrî beygir miktârı, gerçekte menzilhânelerde bulunan ya da bulunması gereken beygirlerin net sayısını vermemektedir. Meselâ 1728-1729 döneminde Gebze Menzilhânesi için 60 mîrî beygir takdir edilmiş olmakla birlikte, aynı dönem içinde Gebze Menzilhânesi'nde reel olarak 153 menzil beygiri beslenmekteydi.

Menzilhânelere takdir olunan menzil beygirlerinin sayıları devlet merkezindeki ilgili bürolar tarafından tespit edilmektedir. Eğer fevkalâde bir durum yok ise menzilhânelere takdir edilen mîrî beygir sayıları yıllarca sâbit kalabilmektedir. Ancak, savaş ve olağanüstü durumlarda menzilhânelerin rahat işlemesi ile ulaklar ve sâir görevlilerin beygir sıkıntısı yaşamamaları için, mîrî beygir sayısı artırılmaktadır. 1726 yılında devam eden İran savaşları esnâsında, Anadolu sol kol üzerinde hizmet veren menzilhânelere âit mîrî beygir sayıları ortalama 30'a yükseltilmiştir. Yine aynı yıl Anadolu üzerindeki ana yollardan Halep'e kadar olan sağ kol güzergâhı üzerinde 370, Bağdat'a kadar olan orta kol güzergâhında 671, Kars ve Bayezit'e kadar uzanan sol koldaki menzilhânelerde ise 264 beygir bulunmaktadır. Rumeli'de Azak'a kadar olan sağ kolda 166, Belgrad'a kadar uzanan orta kolda 155 ve Atina'ya kadar olan sol kol üzerindeki menzilhânelerde ise 132 at beslenmekteydi. Bu verilere göre

Anadolu tarafında 1305, Rumeli tarafında ise 453 baş olmak üzere, 1726 yılında Osmanlı devletinin ana yolları üzerinde hizmet veren menzilhânelerde mîrî tarafından tâyin olunan 1758 menzil beygiri beslenmekteydi. Zaman zaman bu sayılar güncellenmekte olup 1743 yılında İran seferleri esnâsında haberleşmenin aksamaması için ağırlık sol kol üzerinde olmak üzere, Anadolu'da faâliyet gösteren 55 menzilhânedeki hazır bulunan beygirler 377 ilâve yapıldı.

Menzilhânelere takdir olunan mîrî beygirler ile in'âm hükmüyle verilen beygirler esas alınmak sûretiyle yapılan inceleme netîcesinde herhangi bir menzilhâneye mîrî tarafından takdir edilen beygirlerin, menzilhânedeki yalnızca in'âm hükmüyle verilen beygirleri bile karşılamaya yeterli gelmediği anlaşılmaktadır. Merkezden gönderilen fermanlarda da sayı belirtmeksizin kifâyet miktârı, işe uygun ve güçlü menzil beygirlerinin beslenmesi emredilmektedir. Bu verilerden de hareketle, devlet merkezi tarafından takdir olunan beygirlerin temsîlî olduğu, gerçekte menzilhânelerde beslenen beygirlerin sayılarının menzilhâne ile ahâlinin ortak kararları netîcesinde belirlendiği söylenebilir. Bu doğrultuda devlet merkezinden menzilhânelerde kaç beygir besleneceği husûsuna çok fazla müdâhale edilmediği de yukarıda belirtilen hususlara ilâve olunabilir. Ancak zaman zaman özellikle yeni açılan menzilhânelerde temsîlî olarak takdir olunan beygirler ilâveten, gerçekte kaç adet menzil beygirinin beslenmesi gerektiği husûsunda devletin müdâhalesi görülmektedir. Bu maksatla yayımlanan bir fermâna göre, 1718-1719 yılları arasında Hasançelebi, Hasanpatrik, Malatya ve İzoli menzilhânelerinde mîrî tarafından tâyin olunan 15'er beygire ilâve olarak her birinde 50'şer adet daha menzil beygiri beslenecektir.

#### BİNİT TAKIMLARI VE DİĞER DONANIMLARI

Atlardan gerektiği şekilde istifâde edebilmek, beklenen faydalarla bağlantılı olarak birtakım araç-gereçlerin icâdı ve kullanılmasıyla mümkün olmuştur. Bu araç-gereçler

atlardan istifâde etme amacına uygun olarak farklı cins, nitelik ve ebatta olabilmektedir. Meselâ ata binebilmek için eyer, üzengi ve yular en önemli donanımlar iken atların arabaya koşulabilmesi için hamut ve göğüs kayışı gerekmektedir. Menzil beygirlerinin genellikle sırtlarından istifâde edilir, çekim güçlerinden ise çok nâdiren faydalanılırdı. Hâliyle menzilhânelerde bulundukları araç ve gereçler de bu istifâdeyi kolaylaştıracak cinstendir. Özel mülkiyetteki atların binit ve koşum takımları, sâhiplerinin sosyal statülerine uygun biçimde değişik özellikler taşımaktayken menzil beygirlerinde kullanılanlar yalnızca işleve yönelik sıradan binit takımları olmalıdır. Ancak bu sıradan binit takımlarının beygire zarar verdiği düşünülmemelidir. Nitekim Türk eyer yapısının atların anatomisine çok uygun oluşu ve atları asla incitmeyişi yabancı seyahatlerin dikkatinden kaçmamıştır.

Menzilhânelerde bulunan eşyâ kullanım amaçlarına göre tasnif edildiğinde sâbitleme, binme ve yük taşıma amacına yönelik olanların ağırlık kazandığı gözükür. Bunlardan “çılbur”, “yular”, “urgan”, “pâyband”, “köstek” ve “kantarma” beygirleri kontrol altında tutmak amacıyla; “eyer”, “semer”, “palan”, “kaltak”, “kolan”, “kuskun” ve “paldım” beygire binme veya yükleme esnâsında kullanılan eşyâdır. Beygirleri nallamak için gerekli olan eşyâ (nal, mih gibi) menzilhânelerde hazır bulundurulmaktaydı. Serin havalarda beygirleri soğuktan korumak için çul ve “menzil keçesi” olarak tanımlanan örtüler, ahırda veyâhut yolculuk esnâsında yemlemek için de yem torbaları kullanılmaktaydı. Menzilhânelerdeki eşyâ arasında semer ve eyer gibi benzer işlevli binit takımları bulunmaktadır.

#### BAKIMLARI VE YEMLERİ

Bir atın günlük yem tüketimi, normal şartlar altında, 6.4 kg arpa ile 5.2 kg saman olmak üzere, ortalama 11.6 kg civârındadır. Menzilhânelerde beslenen beygirler genellikle arpa ve saman ile yemlenmekteydi. Beslenen beygir sayısı ile orantılı olarak yeterli miktarda sa-



A. Pasini, Mescidin önünde atlılar, XIX. yüzyıl.

man ve arpanın menzilhâneye stoklanması menzilhânelerin en önemli göreviydi. Yine bu türden tedâriklerde menzilhânelerin gücünü aşan durumlar ortaya çıkarsa kazânın âyan ve ahâlisi menzilhânelere yardımcı olmakla yükümlüydü. Belgelerden arpa ve saman tedâriki husûsunda yalnızca birkaç menzilhâneli tarafından merkeze sorun iletildiği bilgisinden hareketle, yeterli miktarda arpa ve samanın menzilhânelerin hizmet vermekte oldukları kazâlardan veya buraya yakın

yerlerden temin edilebildiği sonucuna ulaşılabilir.

Yeterli tarım alanı bulunmayan yerleşimlerde, arpa ve samanın mahalinden tedârikinde sıkıntılar yaşanmaktaydı. Bu gibi kazâlarda arpa ve samanın dışarıdan satın alınması gerektiğinden temîni ve menzilhâneye nakli ciddi sorunlara yol açabilmekteydi. Yeterli miktarda saman ve arpa tedârik edemeyen menzilhâneliler, menzil hizmetlerinin devlet nezdindeki öneminden de cesâret almak

sûretiyle, devletin yetkili organlarından ya başka bölgelerden arpa ve saman nakline izin verilmesine ya da mîrîye âit ambarlardan satış yapılmasına dâir isteklerde bulunmaktaydı. Osmanlı devletinde hubûbâtın, seferler esnâsında ordu iâşesinin temîni ile orduya âit binek ve nakliye hayvanlarının yemlenmesi husûsundaki özel önemi sebebiyle ihrâcî yasaktı. Yine aynı gerekçeyle hubûbâtın memleket içinde başka bir yere nakli için devletten özel izin alınması gerekmektedir. Arzlarda geçen ifâdeler saman nakli için de benzer şekilde izin alındığını göstermektedir. Menzircilerin bu türden talepleri genellikle olumlu karşılanmaktaydı. Uygulamalara bâzı örnekler vermek gerekirse sâdır olan bir ferman ile İznikmid menzircisine, 3000 keyl arpayı Tekfurdağı'ndan (Tekirdağı) satın almasına ve menzilhânesine nakletmesine izin verilmiş, ayrıca başkalarının müdâhale etmesinin de önüne geçilmiştir. Benzer şekilde Gebze menzircisine de bir aylık ihtiyâcî olan 800 keyl arpayı İstanbul'dan satın alarak ambarlarına nakletmesi husûsunda müsâade edilmiştir.

Menzilhânelere başka kazâlardan yem temînine izin verildiği gibi, buna destek de çıkılmaktaydı. Bahsedilen destek daha çok emtianın fiyatına menzirci lehine müdâhale etmek şeklinde gerçekleşmekteydi. Bu durum serbest piyasaya müdâhale gibi görünmekle birlikte, umûmun faydası ve devletin bekâsı için gerekli kabul edilmekteydi. Meselâ Gebze menzircisinin 6 bin kantar samana ihtiyâcî olduğu yönündeki arzı üzerine, belirtilen miktar samanının bir an önce toplanarak Gebze'ye nakledilmesi için Yalakabâd kadısı görevlendirilmiş, ayrıca samanının her bir kantarına, nakliyesi de dâhil, 30 akçe mîrî fiyat belirlenmişti. Kazâ kadısının cevâben gönderdiği arza göre kazâ ancak 500-600 kantar, yâni istenen miktârın onda birini karşılamaya muktedirdi. Durumu teftiş için gönderilen mübâşirin de raporunda aynı husûsu teyit etmesi üzerine, Yalakabâd ahâlisinin saman talebiyle rencide edilmemesi yönünde yeni bir ferman sâdır oldu. Menzircilerin, mîrî ambarlardan da arpa ve saman satışına müsâade edilmekte; hatta satışına müsâade edilen arpa ve samanın

miktârı ile fiyatları yayımlanan fermanlar vâsıtasıyla muhâtaplarına tebliğ edilmekteydi. Meselâ talepleri üzerine Hendek, Düzce ve Sapanca menzilhânelerine, dönem sonlarında hesaplanan beygir ücretlerine takas olmak üzere kilesi 53 akçeden 8 biner keyl arpa ile kantarı 55 akçeden 2 biner kantar saman verilmesine müsâade edilmiştir. Menzilhânelerin ihtiyâcî olan arpa ve samanının temîni husûsunda izlenen bir diğer yöntem de “menzil-i imdâdiyye” adı verilen yardımların nakdî yerine, saman ve arpa cinsinden olmak üzere aynı takdir olunmasıdır.

Yukarıda belirtilen hususlardan da anlaşılacağı üzere arpa ve saman genellikle yerinden ve serbest piyasa şartlarına göre temin edilmekteydi. Ancak menzilhânenin bulunduğu kazânın arpa ve saman arzının yetersiz olduğu durumlarda menzirciler devletten mîrî ambarlarda bulunan arpanın kendilerine satılması ya da başka yerlerden temin edebilmeleri için kendilerine satın alma ve nakliyat izninin verilmesini talep ediyor. Devletin yetkili organları da menzil nizâmının bozularak devlete âit acil ve mühim işlerin aksamaması için menzircilere arpa ve saman tedârikî husûsunda destek oluyordu.

#### İSTİHDAM KOŞULLARI

Osmanlı devletinin beygirlerin istihdâmı ile ilgili teorik hesaplamalarda “*bir bârgîr ulak hizmetine istirhâm olunmak lâzım geldikde bir günde gider ve bir günde gelür ve iki gün dahi dinlenir ve iktizâ eylemez ise âhurda durur ve vecih üzere bir bârgîr dört günde bir sefer eder ve üçü-zaltmış günde doksan sefer idüb karîb ve bâdî itibârıyla cüz ve noksan her seferi onar saat olduğu hâlde*” şeklindeki şablona yer verilmektedir. Bu ifâdelerden de anlaşılacağı üzere mîrî tarafından takdir olunan her bir beygirin dört günde ancak bir defa istihdam olunacağı ve hizmet vereceği, yolun tek yön mesâfesinin de 10 saat (57 km) olacağı varsayılmaktadır. Söz konusu tanımdan menzil beygirlerinin çalışma şartları oldukça uygun gözükmektedir. Ancak birçok yerde mesâfelerin daha fazla olmasıyla ve ulakların acele etmeleri sebebiyle çok sayıda beygirin telefâtına dâir bilgi



de mevcuttur. Bu durum durup dinlenmeden çalışmak mânâsındaki “menzil beygiri gibi koşmak” deyimine örtüşmektedir.

Ulakların bir kısmı menzil beygirlerine kânun hilâfında heybe ve hetreler vurup ağır yük bindirerek sakatlamakta ya da ölümlerine sebep olmaktadır. Menzircilerin şikâyetçi olmaları üzerine, menzil beygirlerini ve menzircilerin haklarını korumak adına merkezden yayımlanan fermanla, menzil beygirlerine 60 vukıyyeden (ortalama 76.92 kg) fazla yük vurulması yasaklanmıştır.

Normalde menzil beygirlerinin hizmet verecekleri mesâfenin âzamîsi âit oldukları menzilhânenin resmî olarak bağlantılı olduğu bir önceki ve bir sonraki menzilhâneye kadardı. Ancak ulakların bâzıları, aldıkları beygirleri bir sonraki menzile ulaştıklarında teslim etmeleri gerekirken vakit kaybetmemek için hiç durmadan yola devam etmekte, birkaç menzilhâneyi daha geçmekteydi. Hatta bindikleri beygirler sakatlanıncaya/ölünceye dek yollarına devam ediyorlardı. Bu durumda en iyi ihtimalle

A. Pasini, Dinlenme kampı, XIX. yüzyıl.



beygirlerinin geç dönmesi sebebiyle menzildciler beygir tedârikinde sıkıntı çekmekte ve geriden gelen ulaklar menzilhânelerde yığılmaktaydı. Daha kötüsü ise beygirler yorgunluktan çatlayarak helâk olmaktadır. İlk kısa vâdeli sorunlara yol açmakla birlikte, ikincisi işi daha karmaşık hâle getirmekte ve ulaşım-yol hattındaki sistemi tamâmen bozmaktaydı.

Yolların bozukluğu ve iklim koşulları da, en az ulakların kötü muâmeleleri gibi, menzil beygirleri için yorucu ve yıpratıcı idi. Sert inişlerin, dik bayırların, sarp geçitlerin olduğu, mevsimine ve bölgesine göre zemîni taş, çamur, bataklık, su, kar veya buzla kaplı oldukça zorlu yollar bulunmaktaydı. Bahar aylarında yağın yağmur ve eriyen kar sularından kaynaklanan çamur, yaz günlerinde bahar aylarından kalan çamurun sertleşerek bıraktığı pürüzlü ve sert, kış günlerinde ise kar veya buzla kaplı meşakkatli ve kaygan zeminler, menzil beygirlerini oldukça zorlamaktaydı. Bunun yanında aşırı sıcaklar, sert

soğuklar, sisli, rüzgârlı, yağışlı veya nemli havalar da menzil beygirlerinin hayâtını zorlaştırmaktaydı.

Menzil beygirlerinin bakımlarından ahır kethüdâları ve onların nezâretinde seyisler sorumluydu. Ancak ilgili kayıtlarda onlar hakkında, bâzı mâlî kayıtlar hâric, neredeyse hiç bilgi bulunmamaktadır. Bu durum beygirlerin bakımlarıyla ilgili olarak, sürücü adı verilen menzilhâne görevlilerini öne çıkarmaktadır. Nitekim yabancı seyyahların notlarında da sürücülerin atların bakımıyla yakından ilgili olduklarına dâir bilgilere rastlanılmaktadır.

Menzilhânelere bağlı binicilerin en önemli görevi ulaklarla birlikte giderek menzil beygirlerini bağlı bulundukları menzilhânelere geri getirmektir. Bu sûretle hem beygirlerin kaybolmasının önüne geçilmekte hem de ahır dışında beygirlerin her türlü bakımı menzildiye bağlı sorumlu kimselerin gözetiminde yapılmaktaydı. Bu meyanda özellikle ahır dışında, menzil beygirlerinin yemsiz-susuz bırakılmaması, soğuk ve

sıcaktan korunmaları için üzerlerine çul örtülmesi, mola yerlerinde terlerinin silinmesi, su ve yemlerinin usûlüne uygun verilmesi, yorgunluktan telef olacak kadar sıkıştırılmamaları hakkında ulakların ikâz edilmesi gibi konularda sürücülere büyük iş düşmekteydi. 🐾

#### KAYNAKÇA

- 1 Chamberlin, J. E., At, çev. Uğur Peçe, İstanbul, 2007.
- 2 Çetin, C., Ulak Yol Durak Anadolu Yollarında Padişah Postaları (Menzilhâneler) (1690-1750), Hikmetevi Yayınları, İstanbul, 2013.
- 3 Çınar, A. A., Türklerde At ve Atçılık, Ankara, 1993.
- 4 Doğru, H., Osmanlı İmparatorluğunda Yaya-Müsellem ve Taycı Teşkilatı (XV-XVI. Yüzyılda Sultanönü Sancağı), İstanbul, 1990.
- 5 Emiroğlu, K., Yüksel, A., Yoldaşımız At, İstanbul, 2002.
- 6 Güçer, L., XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hubabattan Alınan Vergiler, İstanbul, 1964.
- 7 Güleç, E., Türk Rahvan Atı ve Atçılığı, Ankara, 1996.
- 8 Halaçoğlu, Y., "At", *DIA*, c. IV, İstanbul, 1996, s. 30.
- 9 Halaçoğlu, Y., Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller), Ankara, 2002.
- 10 Moltke, H. V., Moltke'nin Türkiye Mektupları, çev. Hayrullah Örs, İstanbul, 1969.
- 11 Schiffer, R., British Travellers in 19th Century Turkey, Amsterdam-Atlanta, 1999.
- 12 Sümer, F., Türklerde Atçılık ve Binicilik, İstanbul, 1988.
- 13 Uzunçarşılı, İ. H., Osmanlı Devleti'nin Saray Teşkilatı, Ankara, 1984.