

İSTANBUL-ŞAM HAC GÜZERGÂHINDAKİ MENZİL KÜLLİYELERİNİN BAKIM VE ONARIMI (1729-1732)

*M. Yaşar ERTAŞ**

ÖZET

İstanbul-Şam arasındaki Hac yolu, Osmanlı döneminin en önemli yollarından biriydi. Anadolu'da sağ kolu oluşturan bu yol, han, hamam, kervansaray gibi menzil külliyesi açısından da oldukça zengindi. Osmanlı Devleti, bu yolun bakımına özel bir ihtimam göstermiştir. Yolun fiziki koşulları ve tesislerin harap olması, hacıların büyük sıkıntı çekmesine yol açtığı için III. Ahmed devrinin son yıllarında, İstanbul'dan itibaren yol üzerindeki menzil külliyesi bakım ve onarımdan geçirilmiştir.

Anahtar Kelimeler

Osmanlı, Hac yolu, onarım, kervansaray, menzil külliyesi.

İnsanoğlunun bir yerden başka bir yere geçişini ve ihtiyaç maddelerinin naklini sağlayan yollar insanlık tarihinin sosyal, ekonomik ve zihinsel yapısının oluşumunda en önemli unsurların başında yer almıştır. Yollar, ehemmiyetine binaen, tarih boyunca tüm millet ve devletler tarafından kontrol edilmeye çalışılmış; gerek ticaret gerek güvenlik açısından yol şebekeleri tesis edilerek ulaşımın belli bir düzene konulmasına özen gösterilmiştir¹.

Ortaçağ devletlerinde yol yalnızca arazi şartlarının yönlendirdiği bir güzergâh olarak düşünülmemiştir. Bir güzergâhın ana cadde olabilmesi için, başta güvenlik olmak üzere, şehirleşme, su kaynakları ve konaklama imkânı gibi birçok hususta yeterliliği aranmıştır. Bu sebeple Türk-İslâm

* Yard. Doç. Dr., Pamukkale Üniversitesi Tarih Bölümü / myertas@pamukkale.edu.tr

¹ Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı ve Yol Sistemi*, İÜEF Basılmamış Doçentlik Tezi, İstanbul 1982, s. 1-4; Colin J. Heywood, "The Ottoman Menzilhane and Ulak System in Rumeli in the Eighteenth Century", *Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi (1071-1920)*, *Birinci Uluslararası Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi Kongresi, Tebliğler, 11-13 July 1977*, Ankara 1980, s. 179.

devletleri, büyük kervan yolları üzerinde, dağ ve geçitlerde güvenliği ve yolcuların kısa süreli olarak barınmasını sağlamaya yönelik tesisler inşa etmişlerdir. Bu tesisler, Emevî, Abbasî ve Memluk devletlerinde ribat ismiyle anılmaktaydı². Selçuklular devrinde ise ribat kurumunun fonksiyonunu kervansaraylar yürütmüştür. Anadolu Selçuklu sultanları, Anadolu üzerinden işleyen ticarî faaliyetlerin önemini çok iyi kavramışlardı. Ülke topraklarını kullanan yerli ve yabancı tüccarların can ve mal emniyetinin sağlanması, devlet garantisi ile yolculara seyahat güvencesi verilmesi sultanların siyasî ve iktisadî ufuklarını göstermektedir. Bu politikanın bir sonucu olarak, Anadolu'daki doğu-batı ve kuzey-güney doğrultusunda uzanan kervan yollarının her 30-40 kilometresinde tüccarların ve yolcuların güvenliğini sağlamak ve onların huzurlu bir şekilde barınmalarını temin etmek maksadıyla yüzlerce irili ufaklı kervansaray inşa edilmiştir³.

Osmanlı Devletindeki yol sistemi ve güvenliğini sağlamaya yönelik tedbirler büyük bir oranda önceki Türk-İslâm devletlerinden alınmıştır⁴. Geniş bir sahaya yayılan Osmanlı Devletinde yollar Anadolu ve Rumeli'de üç ana kola ayrılmaktaydı. Rumeli'de sol kol, İstanbul'dan Mora'ya ve Adriyatik'e; orta kol, Edirne üzerinden Belgrad'a ve sağ kol, İstanbul'dan Kırım tarafına uzanmaktaydı. Anadolu'da ise sağ kol, İstanbul'dan Gebze-Konya-Şam istikametiyle Hicaz'a; orta kol İstanbul-Merzifon-Sivas-Diyarbakır-Musul üzerinden Bağdat'a ve sol kol, orta koldan Merzifon'dan ayrılarak Ladik-Şebinkarahisar-Erzurum üzerinden Tebriz'e ulaşmaktaydı⁵.

² Fuad Köprülü, "Vakfa Ait Tarihi İstılahlar: Ribat", *Vakıflar Dergisi*, Ankara 1942, II, 273-274; F. Köprülü, "Ribât", *İA*, IX, 734-736; A. Mez, "Ortazaman Türk-İslâm Dünyasında Karayolları", trc. Cemal Köprülü, *Ülkü Halkevleri Dergisi*, Ankara 1937, X, 25-30; Tuncer Baykara, "Ribat ve Rabat", *Prof. Dr. Hakkı Dursun Yıldız Armağam*, İstanbul 1995, s. 125-128.

³ Osman Turan, "Anadolu Selçuklu Kervansarayları", *Belleten*, X/49, Ankara 1946, s. 471-496; M. Kemal Özergin, *Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları*, İÜEF basılmamış doktora tezi, İstanbul 1959; aynı mlf., "Anadolu Selçuklu Kervansarayları", *Tarih Dergisi*, 20, İstanbul 1965, 141-170; Kurt Erdmann, *Das Anatolische Karavansaray Des 13. Jahrhunderts Teil.*, Berlin 1961; Semra Ögel, *Anadolu'nun Selçuklu Çehresi*, İstanbul 1994.

⁴ Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbent Teşkilatı*, İstanbul 1990, s. 14-22; Y. Halaçoğlu, *Menzil Teşkilatı*, s. 7-11.

⁵ Osmanlı yol güzergâhları için bk. Y. Halaçoğlu, *Menzil Teşkilatı*, s. 31-122.

Hac Yolunun Önemi

Anadolu ve Rumeli'deki bu yol şebekesi, devletin ve hayır sahiplerinin menzil noktalarında inşa ettikleri çok amaçlı menzil külliyesi ile daha da nitelikli hâle getirilmiştir. Ticarî, askerî ve siyasî hedefler doğrultusunda yollar cami, kervansaray, han, imaret, hamam, çeşme gibi yapılarla donatılmıştı⁶. Bununla birlikte her ana güzergâhtaki yatırımlar eşit düzeyde değildi. Menzil külliyelerinin sayısı ve niteliği, yolun önemine ve trafik yoğunluğuna göre değişiklik gösteriyordu. Diğer bir ifade ile, yol üzerindeki mimarî yapıların sayısı ve özellikleri, o yolun ehemmiyetini ortaya koyduğu gibi, Osmanlı Devletinin aynı güzergâhtaki ticarî, siyasî ve askerî hedeflerinin anlaşılmasına da yardımcı olmaktadır.

Osmanlı yolları içerisinde özellikle iki kol dikkat çekmektedir: Birincisi, Rumeli'de orta kol, yani İstanbul'dan Belgrad'a uzanan ana yoldur. Rumeli'deki en işlek yol olan bu güzergâh, önce Romalılar sonra Bizanslılar ve daha sonra da Osmanlılar tarafından şekillendirilmişti. Osmanlıların, Rumeli'deki fetihlerine de yön veren kadim yol, ilk fetihlerden itibaren canlı tutulmuş ve yol üzerinde çeşitli külliyeler teşkil edilerek ticarî ve siyasî önemi sürdürülmüştür⁷. Dikkat çeken ikinci yol ise, Anadolu'da sağ kol, diğer bir ifade ile hac yoludur. Bu yol, Üsküdar'dan itibaren, Gebze, Dil İskeleyi, İznik, Lefke, Söğüt, Eskişehir, Seydigazi, Hüsrevpaşa Hanı, Bolvadin, İshaklı, Alaşehir, Iğın, Ladik, Konya, Karapınar, Ereğli, Ulukışla, Dölek, Çakıd Hanı, Adana, Kurd Kulağı, Payas, Belen, Antakya, Şam gibi menzil istikametinden ilerleyerek Medine ve Mekke'ye kadar ulaşmaktaydı⁸.

⁶ Fatih Müderrisoğlu, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Yolları ve Menzil Külliyesi", *Osmanlı*, Ankara 1999, X, 377-378.

⁷ Konstantin Yosif İreçek, *Belgrad-İstanbul Roma Askeri Yolu*, trc. Ali Kemal Balkanlı, Ankara 1990, s. 108.

⁸ Osmanlı döneminde hac güzergâhını anlatan "*Menâzil-i Hac*" ve "*Menâsik-i Hac*" başlığı ile çok sayıda eser kaleme alınmıştır. Bu eserlerin çoğu hacılara yardımcı olmak amacıyla yazılmış risalelerden oluşurken bir kısmı da seyahatname türünde yazılmıştı. Hac yolundaki menziller zikredilirken menzil külliyesi hakkında kısa da olsa okuyuculara bilgi verilmiş olması eserleri daha da değerli kılmaktadır. Bu eserlerin bir kısmı yayınlanmış olmakla birlikte çoğu yazma hâlinindedir. Yayınlanmışlar için bk. Sevim İlgürel, "Abdurrahman Hibrî'nin Menâsik-i Mesâlik'i", *Tarih Enstitüsü Dergisi*, sayı 6, İstanbul 1975, s. 111-128; A. Latif Armağan, "XVIII. Yüzyılda Hac Yolu Güzergâhı ve Menziller (Menâzilü'l-Hacc)", *Osmanlı Araştırmaları*, İstanbul 2000, XX, 82-100; Menderes Coşkun, *Manzum ve Mensur Osmanlı Hac Seyahatnameleri ve Nâbi'nin Tuhfetü'l-Haremeyn'i*, Ankara 2002, s. 155-356.

Medine ve Mekke'ye kadar uzanan yolun, İstanbul-Şam arası, Osmanlı yolları içerisinde kervansaray, han, hamam ve imaret gibi menzil külliyesi açısından daha zengindi. Hatta, menzil külliyelerinin en seçkin örnekleri bu yolda inşa edilmiştir⁹. Osmanlı merkezini Kudüs, Medine ve Mekke gibi kutsal şehirlere bağlayan bu güzergâh ve çevresi, her yıl düzenlenen surre alaylarının¹⁰ ve hac kabilelerinin daha rahat ve güvenli seyahat etmeleri için şenlendirilmiş, imar edilmiş ve sürekli bakım görmüştür¹¹. Ayrıca, Osmanlı hükümeti, hac olgusunu dinî olduğu kadar siyasî amaçlarla da kullanmıştır. Şöyle ki; Hac, devlet için, dünyevi otoriteyi ve en önemli İslâm gücü olma rolünü her yıl ifade etmenin aracıydı¹². Ayrıca, gerek Hicaz'daki mimarî eserlerin, gerekse hac yolu üzerindeki yapıların inşaatı, padişahla birlikte Osmanlı hanedanına meşruiyet kazandırmaktaydı¹³.

Hac yolculuğu İstanbul-Şam güzergâhını diğer yollara göre daha ayrıcalıklı kılsa da yol üzerindeki han, imaret, hamam vb. yapıların varlığını yalnızca bu sebebe bağlamak doğru olmaz. 18. yüzyıla kadar hac yolu üzerindeki külliye inşasında, haccın yanı sıra ulakların, devlet bürokratlarının, tüccarların ve diğer yolcuların ihtiyaçlarını sağlamak, bölgeyi şenlendirmek ve bölge güvenliğini temin etmek gibi kaygılar da etkili olmuştur.

Hac yolu üzerindeki menzil külliyelerinin bir kısmı Selçuklular döneminde yapılmış olmakla birlikte; önemli kısmı 16. ve 17. yüzyıllarda Osmanlılar tarafından inşa edilmiştir¹⁴. 18. yüzyılda ise, inşa faaliyetlerinden daha çok kervansaray, imaret, cami, hamam, kale gibi, binaların bakım ve onarım işlerinde yoğunlaşma görülmektedir. Bu yüzyıldaki onarım çalışmaları, özellikle imar faaliyetleri ile dikkat çeken III. Ahmed'in padişahlık dönemine (1703-1730) rastlamaktadır.

⁹ F. Müderrisoğlu, *a.g.m.*, s. 378.

¹⁰ İstanbul'dan çıkarılan surre alayları hakkında geniş bilgi için bk. Münir Atalar, *Osmanlı Devletinde Sürre-i Hümayun ve Sürre Alayları*, Ankara 1991.

¹¹ Menderes Coşkun, "Osmanlı Hac Seyahatnamelerinde Hac Yolculuğu", *Osmanlı*, Ankara 1999, IX, 509-510; Münir Atalar, "Hac Yolu Güzergâhı ve Masrafı (1253/1837)", *OTAM*, sayı 4, Ankara 1993, s. 43-90.

¹² Andre Raymond, *Osmanlı Döneminde Arap Kentleri*, trc. Ali Berktaş, İstanbul 1995, s. 21-22.

¹³ Osmanlı padişahlarının hacca yönelik dinî, siyasî ve ticarî politikaları için bk. Suraiya Faroqhi, *Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)*, trc. Gül Çağalı Güven, İstanbul 1995.

¹⁴ F. Müderrisoğlu, *a.g.m.*, s. 379-380.

18. Yüzyıldaki Bakım ve Onarım Hedefleri

Osmanlı hükümetinin, geniş ülke coğrafyasına yayılmış mimarî eserlerin bakımı, onarımı ve korunması yönündeki faaliyetlerini ve hedeflerini üç ana başlıkta toplamak mümkündür: Dinsel değer yargıları, yapıların işlevsel özellikleri ve eskilik değerleri¹⁵.

Hac güzergâhındaki menzil külliyelerinde 18. yüzyıl boyunca bakım ve onarım yapılmasının en belirgin sebebi, surre alaylarının ve hac kafilésinin rahat bir yolculuk yapmasını temin etmektir. Bölge kadılarıyla yapılan yazışmalardan, hem yolun hem yoldaki tesislerin harap olmasının yolculara ve hacılara büyük meşakkat verdiği, ayrıca hac kafilésindekilerin konaklayacak yer bulamadıkları anlaşılmaktadır¹⁶. Haclıların hizmetine tahsis edilecek yapıların harap ve bakımsız olması “lâyık-ı şân-ı Devlet-i Aliyye” ile pek uyuşmuyordu¹⁷. Bu sebeple, yolun ve yol üstündeki menzil külliyelerinin “huccâc-ı müslimînin refâh hâllerine vesile olacak âsâr-ı hayriyeden olduğuna binâen ihyâsına” büyük gayret gösterilmiştir¹⁸. Nitekim, 1900-1908 yılları arasında Hicaz Demiryolu inşa edilirken de benzer gerekçeler ileri sürülmüş ve inşa sebebi, hac farızasının kolaylaştırılması olarak halka duyurulmuştu. Hicaz Demiryolu’nun hacılar için büyük bir kolaylık sağlayacağı aşikârdı. Bununla birlikte, Hicaz Demiryolu’nun, II. Abdülhamid’in İslâm dünyasındaki prestij ve nüfuzunu arttıracığı ve Abdülhamid’in şahsında da Osmanlı hilafetine bağlılığı pekiştireceği öngörülmüştü¹⁹.

Osmanlı toplumunda İstanbul, Edirne, Şam, Mekke ve Medine gibi şehirlerdeki kamu yapıları, bânilerine prestij ve statü kazandırmaktaydı. Bu anlayışa göre, her yıl düzenlenen surre alaylarının görkemli ve eksiksiz olması ile Mescid-i Haram’ı ziyarete gidecek olan müslümanların yollarındaki rahat ve huzuru Osmanlı hükümdarının saygınlığını artırmaktaydı²⁰.

¹⁵ Emre Madran, “16. Yüzyılda Osmanlı Devletinde Restorasyon Etkinlikleri”, *Uluslararası Mimar Sinan Sempozyumu Bildirileri*, (Ankara, 24-27 Ekim 1988), Ankara 1996, s. 126.

¹⁶ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Maliyeden Müdevver Defterler (MAD)*, nr. 3162, s. 808, 11 Muharrem 1194; nr. 10388, s.122; BOA, Cevdet Nafia, nr. 104.

¹⁷ Abdülkadir Dündar, “Osmanlılarda Tamir Süreci, Çeşitleri ve Bazı Selçuklu Yapılarındaki Uygulamalar”, *I. Uluslararası Selçuklu Kültür ve Medeniyeti Kongresi, Bildiriler*, Konya 2001, I, 271.

¹⁸ BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 112.

¹⁹ Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul 1994, s. 41-43.

²⁰ S. Faroqhi, *a.g.e.*, s. 101-103.

Bununla birlikte hac meselesi, halifelğin pratikte ortaya konulabilmesi için de önemli bir fırsattı.

Her yıl büyük törenlerle kutsal topraklara seyahat eden surre alayı içerisindeki itibarlı kişilerin ve devlet yetkililerinin bulunması da hac yolunun sürekli gündemde kalmasını ve yol ile yol üzerindeki hizmet binalarının sık aralıklarla teftiş edilmesini sağlayan bir diğer faktördür²¹.

Hac yolundaki han ve kervansarayların önemli bir işlevi de yol ve bölge güvenliğini sağlamaktı.²² Bilindiği gibi Osmanlı zamanında eşkiya tehdidinin en fazla görüldüğü mevkilerde, geçitlerde ve dağlık bölgelerde güvenlik için derbentler kurulmuştu. Bununla birlikte, derbentlerin yeterli olamadıkları mevkilerde daha teşkilatlı ve daha güçlü binalara sahip hanlardan yararlanılmaya çalışılmıştır²³. 18. yüzyılda da han ve kervansarayların onarımında yol ve bölge güvenliğinin sağlanması faktörü önemli rol oynadığı²⁴ için yüzyılın başından sonuna dek onarım etkinlikleriyle daha da sağlamlaştırılan han ve kervansaraylar, birer emniyet üssü olmuşlardı²⁵. Meselâ, İki kapılı Derbendi Kalesi 1759 yılındaki Şam depreminde yıkılmıştı. Hacıların büyük sıkıntı çekmesi üzerine kalenin bir an önce onarılması istenmişti²⁶. İhtiyaç olduğunda ise, handaki askerler zabıtları ile birlikte, çevrede faaliyet gösteren eşkiyaları takip ederek yol emniyetini sağlamaktaydılar²⁷. Hatta, hac yolundaki han ve kervansaraylar,

²¹ Hac yolundaki onarım etkinlikleri, hasar görmüş herhangi bir tesisle sınırlı kalmamış, daha çok yolun başından itibaren yapılan kontrollerle hasar görmüş her bina onarılmaya çalışılmıştır. Bu sebeple sık sık yolun teftişi için uzmanlar görevlendirilmiştir. İnşaat işleri için çoğu kez, İstanbul'dan Şam'a kadar yol üzerindeki tüm kadılara hitap eden fermanlar düzenlendiği görülmektedir (BOA, MAD, nr. 3172, s. 98; nr. 9956, s. 8-65).

²² İsmet İltar, *Tarihi Türk Hanları*, Ankara 1969, s. 7-9; Feridun Akozan, "Türk Han ve Kervansarayları", *Türk Sanat Tarihi Araştırma ve İncelemeleri*, İstanbul 1963, I, 133-134.

²³ C. Orhonlu, *Derbent Teşkilatı*, s. 30.

²⁴ Yusuf Halaçoğlu, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun İskân Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi*, Ankara 1991, s. 95-109.

²⁵ "huccâc-ı müslimîn ve sâ'ir ebniye-i sebîlin güzergâhlarında olduğu ecilden vesile-i husûl-i emniyyet ve bâ'is-i itmi'nân ve istirahat olmak için i'mâr ve ihyâlarına" BOA, Cevdet Nafia, nr. 647; BOA, MAD, nr. 10388, s. 121.

²⁶ BOA, MAD, nr. 3180, s. 30.

²⁷ Halep valisi ve Antakya kadısına gönderilen bir hükümde, Antakya kapısının nihayetinde Karamurt Hanı civarında Eğri Geçidi diye bilinen muhitin eşkiya yuvası olduğu belirtildikten sonra, yolcuların ve hacıların güvenliğini sağlamak ve eşkiyayı dağıtmak için Karamurt Zabiti Osman'ın görevlendirildiği bildiriliyordu (BOA, MAD, nr. 9954, s. 28).

Kurtkulağı mevkiinden itibaren ya bir kale yanına inşa edilmiş ya da daha güneyde kale şekline dönüşerek işlevlerini sürdürmüştür. Meselâ, Kurtkulağı Hanı kale içerisinde bulunmaktaydı²⁸. Payas'taki kervansaray ise hemen kalenin karşısına inşa edilmişti²⁹. Antakya'dan sonraki konak merkezleri ise tamamıyla birer kale görünümündeydi³⁰.

Osmanlı Devleti, bakım ve onarımını yaptığı han ve kervansarayları bölge güvenliğini sağlamaya yönelik teşkilatlandırırken bu tesisleri yerleşim merkezi hâline de getirmeye çalışmıştı³¹. Bu iskan siyaseti 18. yüzyılda da devam ettirilmişti. Böylece, hem konar göçerler iskan edilmiş hem de han ve kervansarayların esas işlevlerinin devamı sağlanmış oluyordu. 1704 yılında Antakya ile Belen arasında Karamurt Hanı inşa edildikten sonra hemen yanına bir kasaba kurulmuştu³². Yine, Ulukışla, Çiftahan, Maraş, Arkıd, Çakıd, Kadın, Bardakçı, Hüsrevpaşa, Misis, Karamurt, Kurtkulağı gibi hac güzergâhındaki hanlar, 18. yüzyıl boyunca onarılmış ve çevresine başıboş gezen reaya ve konar göçer aşiretler yerleştirilerek köy ve kasaba hâline getirilmişti³³.

Osmanlı Devletinde özellikle sefer güzergâhlarında ve menzil noktalarında bulunan hanlar, savaş zamanlarında ordunun lojistik örgütlenmesi çerçevesinde erzak ve mühimmatın depolandığı birer ambar olarak da kullanılmaktaydılar³⁴. 1743 yılındaki Doğu seferinde ordunun takip ettiği güzergâhlardan birisi de Eskişehir'den Antakya'ya kadar uzayan hac yoluuydu. Bu sefer sırasında, yolda zahire ve mühimmat depolanacak yeterli ambar bulunamadığı zaman han ve kervansaraylardan yararlanılmıştı. Meselâ, Ulukışlak Menzili'nde 4000 kile arpa, 650 kile un, 70 kile has un, 1300 kantar saman, 150 araba odun, 90 araba ot ile 200 kıyye kömür konulacak uygun bir depo bulunamaması üzerine menzil mübaşiri İstanbul'a

²⁸ “kale-i merkûmun derûnunda hân üzerinin”, BOA, MAD, nr. 3172, s. 54. Kurtkulağı hanlarının korunaklı olmadığı düşüncesiyle 1712 senesinde hanların etrafına “kale misüllü” duvarlar inşa edilerek emniyet sağlanmıştır (BOA, MAD, nr. 3439, s. 276-7).

²⁹ Mehmet Tekin, *Hatay Tarihi*, Ankara 2000, s. 45.

³⁰ BOA, MAD, nr. 3272, s. 70-84.

³¹ C. Orhonlu, *Derbent Teşkilatı*, s. 101-114.

³² C. Orhonlu, *Derbent Teşkilatı*, s. 106; Mehmet Tekin, *a.g.e.*, s. 57-58.

³³ 18. yüzyılın ilk yarısında hac yolundaki hanların onarımı ve hanların bir iskan bölgesi olarak kullanılması için bk. Y. Halaçoğlu, *İşkân Siyaseti*, s. 94-103; C. Orhonlu, *Derbent Teşkilatı*, s. 106-110; Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Aşiretlerin İşkânı*, İstanbul 1987, s. 110-112.

³⁴ İ. İltter, *a.g.e.*, s. 6.

arzuhâl göndermiş ve zahirenin Mehmed Paşa Hanı'na yerleştirilmesi için müsaade istemiştir³⁵.

Osmanlı döneminde mimarî eserlerin bakım, onarım ve korunması sürecinde, modern anlamda bir restorasyon değerleri söz konusu olmasa da³⁶ taşınmaz kültür varlıklarının orijinal hâliyle korunmaya çalışıldığı gözardı edilemez. Hatta, onarım etkinlikleri dikkatle incelendiğinde Osmanlı restorasyon zihniyetiyle ilgili önemli veriler ortaya çıkmaktadır³⁷. Belgelerdeki, “tarz-ı kadîm üzere”, “vaz’ı kadîm üzere”, “evvelki vaz’ı üzere”, “hey’et-i kadîm üzere” gibi ifadeler Osmanlı mimarîsinde eserin, özellikleriyle birlikte korunmaya çalışıldığını göstermektedir³⁸. Hac yolundaki han, hamam, mescid, cami, kervansaray gibi yapıların işlevsel özelliklerini devam ettirmek maksadının yanısıra birçok yapının eski eser olması hasebiyle onarılmış olduğu da gözden uzak tutulmamalıdır.

Menzil Külliyyelerinin Bakım ve Onarımı (1729-1732)

III. Ahmed'in son yıllarında, yukarıda zikredilen gerekçeler doğrultusunda İstanbul'dan itibaren Hac yolu baştan başa yenilenmiş ve yol üzerindeki tesisler tamir edilmiştir. 1729 yılında başlatılan, büyük bir kısmı bir yıl içerisinde bitirilmesine rağmen 1732 yılına kadar sarkan onarım faaliyetleri hakkında temel kaynak Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde *Maliyeden Müdeverer Defterleri* içinde bulunan 3172 numaralı tamirat defteridir. Defter, asıl olarak bina nâzırı ve hassa mimarı tarafından hazırlanan keşif bilgilerini içermektedir. Bununla birlikte, bazı inşaat bölgeleri için sonradan hazırlanmış olan muhasebe icmalleri de deftere kaydedilmiştir. Keşif bilgilerinin yanısıra tamiratla ilgili hem bina eminlerine hem de kadırlara yazılan hükümleri ihtiva etmesi onarım sürecinin takip edilmesini kolaylaştırmaktadır.

Onarım Süreci: Osmanlı hükümeti, hac güzergâhında gerek yolun fizikî koşullarındaki bozulmalar, gerek yolculara hizmet veren tesislerin büyük ölçüde harap olması üzerine 1729 yılı içinde onarım sürecini baş-

³⁵ BOA, *MAD*, nr. 2893, s. 253, Cemâziyelâhir 1156 (Temmuz-Ağustos 1743).

³⁶ Emre Madran, *a.g.m.*, s. 128; Eski eserlerin korunması konusunda Osmanlı idarecileri ve halkının yaklaşımı için bk. Mehmet Ali Ünal, “Şeriyye Sicillerine Göre Harput'taki Eserlerin Korunması Hususunda Halkın ve İdarenin Tutumu”, *Fırat Havzası Sanat Tarihi Sempozyumu*, Elazığ 1992, s. 51-54.

³⁷ Muzaffer Erdoğan, “Osmanlı Devrinde Anadolu Camilerinde Restorasyon Faaliyetleri” *Vakıflar Dergisi*, İstanbul 1968, VII, 149-205.

³⁸ A. Dünder, “Tamir Süreci”, 274-278.

latmıştır. Konuyla ilgili bir fermanda bu süreci birkaç başlık altında toplamak mümkündür: tamirata karar verilmesi, tamir edilecek binaların ve yolun keşfi, tamirden sorumlu kişilerin belirlenmesi, finansmanın tespiti, malzeme temini, usta ve işçilerin bulunması, tamiratın yapılması.

İstanbul'dan Şam'a ve Şam'dan Hicaz Bölgesi'ne kadar Hac güzergâhında yolun fiziki yapısı ve yol üzerindeki külliyelerin zamanla tahrip olması üzerine tamirat işi gündeme gelmiştir. Özellikle kış aylarında yolculuk yapanların hem yolda hem de hanlarda büyük sıkıntı çekmesi ve özellikle de kalabalık kitleler hâlinde hareket eden hac kafilesinin "tarik-i cadde"si olması sebebiyle büyük problemlerin yaşanması saltanat imajına da yakışmamaktaydı. Bu sebeple, "husus-ı mezbûr huccâc-ı Müslimînin refâh hâllerine vesile olacak âsâr-ı hayriyeden olduğuna binâen ihyâsına irâde-i hümayun"³⁹ ortaya konmuştur.

1729 yılında başlatılan onarım yalnızca bir binayla sınırlı olmayıp Gebze'den Şam'a kadar uzanan bir güzergâhta, irili ufaklı yüzlerce yapıyı kapsamaktaydı. İnşaatin bu kadar geniş bir alanda yürütülmesi doğal olarak büyük bir organizasyonu gerektiriyordu. Bu sebeple, taşradaki herhangi bir dinî ve sosyal yapının tamiratından⁴⁰ farklı olarak bürokratik bir süreç yaşanmış, başından sonuna kadar tüm çalışmalar merkezden yürütülmüştür. Organizasyonun ilk aşaması, yol üzerindeki tamir edilmesi veya yeniden yapılması gereken binaların tespitidir. Bir yapının tamirine karar verilmesinden sonraki aşama ise teknik bir keşif yapmak ve inşaatın malî portresini çıkarmaktır. Tüm bu işlerin yürütülmesi için öncelikle Çorlulu Silâhtar Halil Ağa bina nâzırı olarak tayin edilmiş ve emrine hassa mimarlarından Hasan Halife görevlendirilmiştir. Bina nâzırı⁴¹, inşaatın bütününden sorumlu bir yürütücü iken Hassa Mimarlar Ocağı'ndan tayin edilen mimar ise teknik personeldi⁴².

³⁹ BOA, MAD, nr. 3172, s. 112.

⁴⁰ Taşrada sosyal yapıların onarım süreci ve takip edilen bürokratik yol için bk. Rıfat Özdemir, "Osmanlı Döneminde Dinî ve Sosyal Yapıların İnşası ve Tamirâtı Üzerine Bazı Bilgiler", *Fırat Havzası Sanat Tarihi Sempozyumu*, Elazığ 1992, s. 178-183.

⁴¹ Belgelerde, "binâ nâzırı" ve "binâ emini" terimleri sürekli olarak birbirinin yerine kullanılmıştır. Bu durum, bina eminliği ile bina nâzirliğinin birbirlerinden farklı kadrolar olmadığını göstermektedir. Ancak, birden çok bina eminin görev aldığı büyük inşaatlarda bina nâzirinin, hepsinin üstünde inşaata nezaret etmekte ve koordinatörlük yapmakta olduğu anlaşılmaktadır.

⁴² Hassa Mimarları Ocağı ile hassa mimarlarının inşaat ve tamir sürecindeki görevleri hakkında geniş bilgi için bk. Fatma Afyoncu, *XVII. Yüzyılda Hassa Mimarları Ocağı*, Ankara, 2001, s. 9-60; Şerafettin Turan, "Osmanlı Teşkilâtında Hassa Mimarları",

Bunların görevi, Gökboza'dan Hân-ı Ateş'e kadar sağ kol üzerinde hacıların ve yolcuların kullandıkları han, cami, hamam, çeşme, köprü ve kaldırım gibi sosyal yapıların “eşedd-i ihtiyaç ile ta'mire muhtaç olan mahallerin”i tespit etmekte⁴³. Keşif sırasında Hasan Ağa ve Halil Ağa'ya, her kazadaki kadı, ehl-i vukuf ve ileri gelenlerin de yardımcı olması gerekiyordu. Bina nâzırı ve mimarın hangi tarihte keşif işlerine başladıkları kesin değilse de görevlerine muhtemelen 1729 yılının ilk aylarında başlamış olmalıdırlar.

Keşfin İstanbul'da onaylanmasından⁴⁴ sonra tamirat hızlı bir şekilde başlatılmıştır⁴⁵. Ancak, Hasan ve Halil Ağa'nın bu kadar geniş bir sahaya yayılmış inşaatı yürütmeleri mümkün değildir. Bu sebeple, güzergâh boyunca her bir bölgeye ayrı bir bina emini tayin edilmiştir⁴⁶. Bina eminleri merkezden görevlendirildiği gibi bina nâzırı Halil Ağa tarafından da tayin edilmiştir⁴⁷. Keşif sonrası atanan bina eminleri daha ziyade yöneticiler

Tarih Araştırmaları Dergisi, I/1, Ankara 1963, s. 157-202; Erhan Afyoncu, “XVI. Yüzyılda Hassa Mimarları”, *Prof. Dr. İsmail Aka Armağanı*, İzmir 1999, s. 207-216; Abdülkadir DüNDAR, *Arşivlerdeki Plân ve Çizimler Işığında Osmanlı İmar Sistemi (XVIII-XIX. Yüzyıl)*, Ankara 2000, s. 7-73; C. Orhonlu, “Şehir Mimarları”, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, İzmir 1984, s. 1-26; aynı mlf., “Meslekî Bir Kuruluş Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler”, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, İzmir 1984, s. 27-66.

⁴³ BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 86.

⁴⁴ Hassa mimarının veya bina emininin yaptığı keşfin İstanbul'da onaylanması gerekiyordu (F. Afyoncu, *a.g.e.*, s. 50) Aksi taktirde inşa ve tamir süreci başlatılamazdı. Meselâ, 1759 yılında Şam'daki Selimiye, Süleymaniye ve Emeviye camilerinin onarımı için bina emini keşif defteri hazırlayarak İstanbul'a göndermişti. Ancak keşif sonuçları, sağlıklı bulunmadığı için reddedilmiş ve yeni bir keşif yapılması için ikinci bir bina emini daha görevlendirilmişti (M. Yaşar Ertaş, “1759 Şam Depremi'nde Büyük Hasar Gören Emeviye, Selimiye ve Süleymaniye Camilerinin Onarımı”, *Orta Doğu'da Osmanlı Dönemi Kültür İzleri Uluslar Arası Bilgi Şöleni Bildirileri*, Ankara 2001, I, 242).

⁴⁵ İlk keşif kabul görüp onaylandıktan sonra tamirat başlatılmasına rağmen ilerleyen zamanlarda Halil Ağa'nın Ulukışlak Külliyesi'ndeki keşfinde bazı aksaklıklar ortaya çıkmıştı. Hanın kurşun poşidesinin eski tahtaları otuz, otuz beşer vukiyye ağırlığında olmasına rağmen her birine on altışar tahta koyulması gibi keyfi uygulamaları ve külliyenin hamam kısmında gereksiz düzenlemeleri içerdiği için yeni bir keşif yapılması kararlaştırılmıştır (BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 27).

⁴⁶ “her bir mevzi'inin ta'mirine mahsûs birer binâ emini nasb ve ta'yîn olunup” (BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 99).

⁴⁷ Meselâ, Gökboza ile Dil İskelesi arasındaki kaldırımların tamiri için görevlendirilen bina eminini Halil Ağa tayin etmişti. “Tarâf-ı devletten ta'yîn olunan mübâşir ma'rifetiyle âyandan cümlelerin muhtârı olan bir kimesne binâ emini nasb olunup” (BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 88).

veya ayan ve eşraf sınıfından kişilerdi. Merkezden gönderilenlerin yetkilerini kullanmakta sıkıntı çektiği bir dönemde bina eminlerinin yerli eşraftan seçilmesi normaldi. Çünkü, inşaatta çalışacak personelin bulunması, kaza halkının inşaata yardımının sağlanması ve işlerin daha kolay bir şekilde yürütülebilmesi için güçlü ve yetkili birinin gözetimi gerekiyordu.

İshaklı Külliyesi'nin bina eminliğine Karahisâr-ı Sâhib'de oturan ve kazanın ileri gelenlerinden Bâki Ağa (Abdûlbâki Ağa), Bardakçı Hanı ve Hüsrev Paşa Külliyesi'nin bina eminliğine ise Karahisârî Mustafa Ağa tayin edilmişti. Şehzade Sultan Bayezid Han'ın tamirinden Konya Mütessellimi; Kadın Hanı'ndan Ilgın'da ikamet eden Dergâh-ı âlî kapıcılarından el-Hac Ömer Ağa⁴⁸; Çifte Han, Çakıd, Dölek ve Ulukışlak Hanı'ndan ise Tarsus Mütessellimi Ömer Ağa bina emini olarak sorumlu tutulmuştu. Ancak, Tarsus Mütessellimi'nin Çifte Han ve Ulukışlak Hanı'na 30 saatlik gibi uzun bir mesafede bulunmasından ve tek elden tamiratın yürütülmesinin çok zor olması dolayısıyla görevden affedilerek yerine Şücaaddin Voyvodası İsmail tayin edilmiştir⁴⁹. Karamurt Hanı ve Hamamı'na Karamurt Voyvodası Cin Hasan, Kurtkulağı'na Zulkadriye Voyvodası Mühürdar Ali, İki Kapılı Han, Hân-ı Ateş Kalesi ve Kastel'e İki Kapılı Ağası Süleyman ve Zeneka Hanı ve Camii'ne ise mütesselim ve muhassıl olan Osman Paşa bina emini olarak görevlendirilmişti⁵⁰.

Bina eminlerinin dışında kadılar da aktif olarak tamiratla ilgilenmekteydiler. Tamir süresince her türlü konuda İshaklı, Akşehir, Kütahya, Karahisâr-ı Sâhib, Barçınlu, İnsuyu, Doğanhisar, Beyşehir, Adana gibi birçok kaza kadısına fermanlar gönderilmişti.

Osmanlı Devletinde taşra vilâyetlerindeki inşaat ve tamirat için işgücü genellikle yerli halktan karşılanmaktaydı. Hassa Mimarlar Ocağı'nın görevlendirdiği mimar ve bina emini nezaretinde yürütülen çalışma ile inşaat için yeterli sayıda ve kalifiyede eleman görevlendirilmekteydi. Bununla birlikte, büyük yapılarda veya geniş tadilatlarda muhtelif branşlar-

⁴⁸ Başka bir kayıтта Kadın Hanı'nın bina eminliğine, Kadın Hanı Ağası Mehmed'in tayin edildiği belirtilmektedir (BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 88).

⁴⁹ Görev değişikliğinde hem işin tek elden yürütülmesinin zorluğu hem de zikredilen hanların Karaman Eyaleti'ne bağlı olması ve Ömer Ağa'nın yetki alanı dışında bulunması da etkili olmuştur. Şücaaddin Voyvodası'na yazılan hüküm için bk. BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 26.

⁵⁰ BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 86-90.

daki inşaat ustaları, başta İstanbul olmak üzere Edirne, Şam, Kahire gibi büyük şehirlerden gönderilmekteydi⁵¹.

Hac yolunda 1729 yılında başlatılan tamiratta ustaların bir kısmı mimarla birlikte İstanbul'dan, bir kısmı ise yerli halktan toplanmıştır. İstanbul'dan görevlendirilen 96 ustanın meslek gruplandırılması şu şekildedir: Biri kalfa 11 neccar, biri kalfa 21 duvarcı, 21 taşkırıcı, 30 kaldırımcı, 2 kurşuncu ve 11 lağımçı. Bu ustaların ekseriyeti gayri müslimdir. Taşkırıcılar, lağımçılar ve İplikçi Hanı'ndan alınan neccarların hepsi; Kaldırımcıların 15'i, Çukurçeşme'de ikamet eden duvarcıların 19'u gayri müslimdir. Görevlendirilen 2 kurşuncu ise müslümandır⁵². İnşaat ustalarının yanısıra su yollarının tamiri için de İstanbul'dan kalfa ile birlikte 16 suyolcusu gönderilmiştir. Ancak su yolcuları, hassa mimarının emrinde değil, kendi nâzırlarının emrinde ayrı bir birim olarak görev yapmaktadırlar⁵³.

Tamirat için İstanbul'dan görevlendirilen Bina Nâzırı Halil Ağa'ya ödenen ücret hakkında kesin bir bilgiye ulaşılamamaktadır. Ancak, Halil Ağa'ya halktan mübaşiriye adıyla hiçbir şey almamak kaydıyla "mu'tâd üzere" verilen harcırah 1000 kuruştur⁵⁴. Hassa Mimarlar Ocağı'ndan tayin edilen Hasan Halife'ye verilen harcırah 200 kuruş olmakla birlikte günlük ücretinin ne kadar olduğu tespit edilememektedir. Ancak, Hasan Halife'nin sunduğu arzuhâl üzerine çıkarılan emr-i şerif, mimarın ücreti konusunda bir fikir vermektedir. Bu emr-i şeriften anlaşıldığına göre Mimar Hasan, yedi sekiz ay görev yapmasına rağmen ücretini alamayınca arzuhâl sunarak ödenmeyen ücretini istemiştir. Mimarın iddiası, Halil Ağa'nın ilâmıyla da teyit edilince görev yaptığı süre için kendine 50 kuruş ücret ödenmesine karar verilmiştir⁵⁵. Bu ücret, mimarın emrindeki kalfa ve işçilere verilen ücretler dikkate alındığında oldukça düşük görünmektedir ve mimarın gerçek ücretini yansıtmaktan uzaktır.

⁵¹ Abdülkadir Dündar, "Osmanlı Mimarisinde Yapıların İnşâ Süreci Üzerine Bir Araştırma", *Kök Araştırmalar, Osmanlı Özel Sayısı*, Ankara 2000, s. 172-173.

⁵² BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 94-97.

⁵³ BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 97.

⁵⁴ BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 97.

⁵⁵ "yedi sekiz ay hizmette bulunup taraf-ı mîrîden ancak iki yüz kuruş harcırah verilüp ücret nâmıyla bir akça ve bir habbe vermemekle hâline merhamet olmak için arzuhâl etmekle (...) taraf-ı mîrîden bir akça mutâlebe eylememek şartıyla hidmeti mukabelesinde elli kuruş tezkiresi verilmek" (BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 99).

İstanbul'dan görevlendirilen işçilerin ücretleri, kalfalarına 60 ve diğerlerine ise 40 akça olarak belirlenmişti. Ücretlerinin dışında teamül olarak işçilere harcırah da verilmekteydi. Harcırah miktarı ise bir defaya mahsus olmak üzere kalfalara 10 ve amelelere 5 kuruş olarak verilmiştir. İstanbul'dan görevlendirilen bu işçilerin üç aylık ücret ve harcırahları, mimar Hasan Halifeye verilen harcırahla birlikte 3660 kuruş tutmuş ve kendilerine peşin dağıtılmak üzere bina nâzırı Halil Ağa ve mimar Hasan Ağa'ya verilmiştir⁵⁶. Su yolcuları da diğer ustalarla aynı ücreti almaktaydı. Ancak, su yolcularına daha fazla harcırah ödenmiştir. Başlangıçta, diğerleri gibi su yolcuların kalfasına 10 kuruş, işçilerine ise 5 kuruş harcırah verilmesi kararlaştırılmışken sonradan su yolcuların kalfasına verilen harcırah miktarı 15 kuruşa, işçilerine verilen harcırah ise 10 kuruşa yükseltilmiştir⁵⁷.

İstanbul ile Şam arasındaki bu tamir sürecinde, sayıları tam olarak bilinmese de bina emini tarafından inşaat bölgesinden önemli miktarda usta temin edilmiştir. Bununla birlikte, bazı yapıların onarımında görev yapan işçi sayısı çıkarılabilmektedir. Hüsrev Paşa Külliyesi'nde 11 duvarcı, 11 neccar ve 5 ırgat çalışmıştır. İshaklı Kazası'ndaki cami, han ve diğer binaların tamirinde ise 25 neccar ve 15 duvarcı istihdam edilmiştir. Bu inşaat esnafı, tamir edilen yapının çevresindeki kazalardan tedarik edilmiştir. Meselâ, Bardaklı Hanı'nın onarımı için Kütahya ve Karahisâr-ı Sâhib kazalarından⁵⁸, İki Kapılı Hanı için de Şam, Hama ve Humus'tan usta ve işçiler toplanmıştır⁵⁹. İstanbul'dan görevlendirilen ustalar, belgelerde "mîrîden ta'yîn olunan amele" ibaresiyle yerli ustalardan ayırt edilmiştir. Bununla birlikte, yerli ustaların günlük ücretleri de İstanbul'dan gelen ustalara kıyasla 60 ve 40 sağ akça olarak belirlenmişti⁶⁰. Bununla birlikte, "ırgadân" adıyla ifade edilen vasıfsız işçilere ise günlük 24 akça ücret ödenmiştir⁶¹.

⁵⁶ BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 96.

⁵⁷ BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 97.

⁵⁸ "zıkr olunan hânın tâ'mîrâtı hizmetinde i'mâl için iktizâ eden neccâr ve sâ'ir amele Kütahya ve Karahisâr-ı Sâhib kazâlarından tedârik ve ihrâç olunmağa muhtaç olmağla hidmette i'mâl için her ne mikdâr ve ne makule amele iktizâ ederse..." (BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 14 ve 18).

⁵⁹ BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 70.

⁶⁰ BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 98.

⁶¹ BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 16.

Ücretli olarak tedarik edilen işçilerin yanı sıra vasıfsız iş gücünün önemli kısmı kaza halkından karşılanmıştır. Bina eminlerine ve kadınlara gönderilen hükümlerde gerektiği zaman “kazaların kurâ ahâlisi bedenen i’ânet eylemek üzere” şeklinde tüm kaza halkının inşaatta yardımını istenmiştir.⁶² Ancak, kazalardan işçi temininde zaman zaman problemler yaşanmıştır. Meselâ, Kadın Hanı’nın tamiri için yardımını istenen birçok kaza halkı, fermanlarda kendi kazalarının isimlerinin açık bir şekilde yazılmadığı bahanesiyle işçi vermek istememiştir.⁶³ Doğanhisarı Kazası’nda ise bazı “mütegalibeler” kaza halkının yardımını engellemiştir.⁶⁴

Tamir süreci, Halil Ağa ile Mimar Hasan Halife’nin keşif için görevlendirildiği 1729 yılının ilk aylarında başlamıştır. Keşif defterleri aynı yılın ortalarında İstanbul’a ulaşmış ve ardından fiilî olarak inşaat başlatılmıştır. Bu tarihten sonra başlayan tamir faaliyetinin büyük bir kısmı bir yıl içinde bitirilmiştir. Ancak, bazı yerlerin tamiratının eksik kalması sebebiyle 22 Şevval 1142 (10 Mayıs 1730) tarihinde Halil Ağa eksik bıraktığı tamiratı tamamlamak üzere yeniden görevlendirilmiştir.⁶⁵ Bu sebeple, tamirat işleri 1732 yılına kadar uzamıştır.⁶⁶

Onarımın Finansmanı

Hac Yolu’ndaki menzil külliyelerinin tamiratında devlet açısından en önemli konuların başında inşaatın finansmanı gelmekteydi. Bu yüzden, keşiften sonra devlet, maliyetin bir kısmını üstlenirken, masrafların önemli bir kısmını vakıf gelirlerinden karşılamayı düşünmekteydi. Fakat vakıf gelirlerinin yetersiz kalması hazinenin yükünü arttırmaktaydı. Kutusal bir görev bilinci ile han, hamam, cami ve yollar tamir ettirilirken hazineye olan malî yükün olabildiğince düşük tutulması hedeflenmişti. Maliyetin aşağıya çekilmesi ise tamirat alanını sınırlandırmak ya da işçi ücretlerinden kurtulmakla mümkündü.

Bina Nâzırı Halil Ağa ve Mimar Hasan Halife’nin hazırlayıp, İstanbul’a gönderdikleri keşif defterine göre Gökboza’dan Hân-ı Ateş’e kadar uzanan Hac Yolu’ndaki onarım için keşfi yapılan menzil külliyelerinin

⁶² BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 14.

⁶³ “bizim kazalarımız fermânda musarrah değildir deyü” BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 22.

⁶⁴ BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 23.

⁶⁵ BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 99.

⁶⁶ BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 110.

toplam tahminî masrafı 84659 kuruştur. Keşif defteri merkezde onaylanmış olsa da gerçekleşecek masrafın genellikle tahminî tutardan daha düşük olduğu düşünülerek hareket edilmiştir. Bu sebeple, her bir inşaat sahasında tahminî toplam tutarın yaklaşık % 25'i, yani 20979 kuruşu Hazine-i Amire'den ödenmiş (Tablo I), geri kalanı ise vakıflardan ve kaza halkından karşılanmıştır⁶⁷. Merkezî hazineden yapılan harcamalar, kayıtlarda “tarik-i mirîden” ibaresiyle belirtilmiştir.

TABLE I: Hac Yolundaki Menzil Külliyelerinin Keşif Defterlerine Göre Tahminî Masrafları ve Devlet Tarafından Ödenen Miktar (BOA, MAD, nr. 3172, s. 86-91)

<i>Onarım Alanı</i>	<i>Tahmini Masraf</i>	<i>Tarik-i miri</i>
Bolvadin köprüsü, kaldırımları ve İshaklı Hanı	9006,5	2321
Kurt Kulağı Kalesi	10103	2602,5
İki Kapılı Han, Camii ve Hamamı, Su yolları; Burç ve Hân-ı Ateş Kaleleri	17175	3600,5
Gökboza'dan Dil'e kadar kaldırımlar	2000	516
Kadın Hanı ve su yollarının tamiri	16939,5	4362,5
Konya Şehzade Sultan Bayazid Hanı	4613,5	1188,5
Seydigazi Kazası Bardaklı Hanı	1121,5	288,5
Antakya'daki köprü	720	187
Hüsrev Paşa Hanı	4051,5	1043,5
Misis Hanı ve Camii	2024,5	428
Karamurt Hanı, İmareti ve Hamamı	6913,5	1780
Zeneka'da han ve cami	3141,5	809
Belen Karamurt arasındaki kaldırımlar ve köprüler	6849	1852
Çakıd Hanı	3564,5	919,5
Dölek Hanı	3247	838,5
Çifte Han ve köprüsü	395,5	103,5
Yaylak ile Ulukışlak ve Çifte Han ile Ulukışlak Deresi arasındaki iki köprü ve kaldırımlar	3432	884,5
Ulukışlak Hanı, Cami ve Hamamı	4940,5	1275
TOPLAM	84659	20979

⁶⁷ “ta'mirâtları masârıfı 4949 kuruşa bâliğ olmağla, meblağın 1275 kuruşu tarik-i mirîden verilüp, tarik-i mirîden verilen akçadan ma'âdasın vakfın müsa'adesiyle taraf-ı vakfdan verilmek yoğ ise...” (BOA, MAD, nr. 3172, s. 27).

Hac güzergâhındaki yapıların önemli bir kısmı vakıflara aitti ve vakıf malı olan binaların bakım ve onarım işlerinden ise normal şartlarda vakıf mütevellîsi sorumluydu. Bina vakfiyelerinde vakfın niteliği, amacı, yönetimi ve işleyişine dair esasları belirtilmekle beraber vakfiyelerde binaların sürekli bakım ve onarımı için şartlar da yer almaktaydı⁶⁸. Meselâ, hac yolunda bulunan ve tamir kapsamına alınan Hüsrev Paşa Külliyesi'nin, 27 Nisan 1631 tarihinde tanzim edilen vakfiyesinde, “vazîfe-i tevliyet deyü senede mütevellî olan evlâdım altmış guruh alub mutasarrıf ola eğer meremmât iktizâ ederse vazifesini dahi sarf edüp” ifadeleriyle tamir şartına yer verilmişti⁶⁹. Bununla birlikte vakıfların iyi yönetilememesi sonucunda vakıf eserlerinin sahipsiz kalması veya binalardaki büyük hasarların tamiri için vakıf gelirinin yetersiz olması yapıların bakım ve onarımında problem teşkil ediyordu. Böyle durumlarda Osmanlı padişahı, tüm müslümanların koruyucusu ve kutsal mekânların hâmîsi olarak onarımı üstlenmekteydi⁷⁰. Haremeyn Muhasebesi Bürosu'na bağlı vakıf yapıları ise doğrudan devletin sorumluluğunda olduğu için tamir işlemleri ve finansmanında pek sorun çıkmamaktaydı.

1729 yılında başlatılan geniş boyutlu tamirat sebebiyle, bina eminlerine ve kaza kadılarına gönderilen bir fermada yol üzerindeki binaların vakıfları ile ilgili durum değerlendirmesi yapılmış ve tamirat sırasında kullanılabilmesi amacıyla vakıfların gelir kaynaklarının tespit edilmesi emredilmiştir. Fermada, binaların bazısının “evkâf-ı kadîmden” olduğu ve gerektiğe masraflarına harcanmak üzere bânîleri tarafından mutlaka “irâd” bırakıldığı, ancak bu gelir kaynaklarının bir kısmının bilinmesine rağmen birçoğunun kaybolduğu açıkça ifade edilmiştir. Gelirleri malum

⁶⁸ Ömür Bakırer, “Vakfiyelerde Binaların Tamirâtı İle İlgili Şartlar ve Bunlara Uyulması”, *Vakıflar Dergisi*, Ankara 1973, X, 116-122. Denizli'de bulunan Akhan Kervansarayı'nın zamanla tahrip olması üzerine, 1512-1513 yıllarındaki tahrir sırasında Akhan'ın da içinde bulunduğu mezraanın tasarrufa verilmesinde kervansarayın bakım ve onarım şartının konulması oldukça dikkat çekicidir (Mehmet Ali Ünal, “XVI. Yüzyılda Akhan (Ak Kârbânsaray)”, *Geçmişten Günümüze Denizli*, sayı 5, Denizli 2005, s. 27-28).

⁶⁹ Kasım İnce, “Hüsrev Paşa'nın Vakfiyesi ve Eskişehir Han'daki Osmanlı Eserleri”, *Osmanlı Sempozyumu*, Basılmamış Bildiri Metni, Eskişehir 25-27 Ağustos 1999, s. 9.

⁷⁰ Mustafa Güler, *XV-XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Devletinde Haremeyn Vakıfları ve Ehemiyeti*, MÜ Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 1999, s. 33; M. Y. Ertaş, *a.g.m.*, s. 242-244.

olan evkafın tamir masrafları mütevellilerinden talep ve tahsil edilmesi istenirken, gelirlerine ulaşılamayan ve gelir kaynakları meçhul görünen vakıflarda ise titiz bir araştırma ile gelirlerin açığa çıkarılması emredilmiştir⁷¹. Bununla birlikte, evkaf gelirlerinin açığa çıkarılması hususunda yeterli bir araştırma yapıp yapılmadığı, inşaat giderlerinin ne kadarının vakıf tarafından karşılandığı bilinmemektedir. Ancak, onarım masrafları ile ilgili bazı kayıtlar binaların vakıf gelirlerine dair yeterli bilgiye ulaşamadığını göstermektedir⁷².

Hazinenin yükünü hafifletmek isteyen devlet, tamirat masraflarının önemli kısmını ise kaza halkına yüklemiştir. Ancak, keşif defterinde masraf olarak kaydedilen ve tamirat için gerekli olan taş, kireç, kiremit, kereste gibi malzemelerin tedarik edilmesinde halk bedenen yardım etmiştir⁷³. Bu mükellefiyet muaf ve gayri muaf olan bütün reayaya teşmil edilmiştir⁷⁴.

Onarılan Menzil Külliyesi

Bardakçı Hanı: Seydigazi Kazası'na bağlı Bardakçı Köyü'ndeki han, 1721, 1729 ve 1732 yıllarında onarım görmüştür. İlk onarımda hanın ana binasıyla birlikte su yolları ve hamamı elden geçirilmiştir⁷⁵. 1729 yılında ise daha geniş bir tamirat yapılarak han büyük ölçüde yenilenmiştir. Han duvarlarının 120 ziralık kısmı 5 zira yüksekliğinde ve 1 zira genişliğinde yenilenmiştir. Hanın üzerini kaplayan toprak örtü (40x20) yeni baştan yapılmıştır. Hanın iç kısmını çevreleyen 1 zira yüksekliğinde, 2 zira

⁷¹ “zâhirde evkâfi olmayanların irâd-ı evkâfi tafahhus veecessüs ile zâhire çıkarmağa gereği gibi bez-i kudret eyleyesiz” (BOA, MAD, nr. 3172, s. 87).

⁷² Evkâf gelirlerinin tespitine dair verilen fermanın iki yıl sonra yazılan bir diğer fermanında Öküz Mehmet Paşa'nın hayratından Ulukışlak Külliyesi'nin masrafının artması üzerine vakıftan yararlanması düşünülmüş, fakat vakfın malî durumu hakkında yeterli bilgiye sahip olunmadığı anlaşılmıştır (BOA, MAD, nr. 3172, s. 27).

⁷³ “zıkr olunan hânın kazâlar tarafından bedenen i'ânet olunmak lâzime-i hâlden olmağla ta'mirât için iktizâ eden taş ve kereste ve kireç tedârik ve nakl ile bedenen i'ânetde cümle ihtimam üzere bir gün akdem ikmâl ve tekmîline bez-i kudret...” (BOA, MAD, nr. 3172, s. 10).

⁷⁴ “bedenen i'ânet eylemek üzere fermânım olmağla kazâlarınızda mu'âf ve gayri mu'âf kurâ ahâlilerinin mecmû'u bedenen i'âneti lâzime-i hâlden olmağla” (BOA, MAD, nr. 3172, s. 14).

⁷⁵ BOA, MAD, nr. 9956, s. 8, 23.

genişliğinde 120 zira uzunluğundaki sekiler yenilenmiştir. Ayrıca, hana 15 yeni kargir ocakla, 2 yeni tuvalet eklenmiştir. Bardakçı Hanı'nın büyük giriş kapısının tahrip olması sebebiyle 3,5x4 ölçülerinde yeni kapı yapılmıştır⁷⁶. Bu handaki tamirat işlemleri bütünüyle ancak 1732 yılında bitirilebilmiştir. 1732 yılındaki tamirde ise hanın eksik kalan kısımları tamamlanmış ve su yolları onarılmıştır⁷⁷.

Hüsrevpaşa Hanı ve Camii: Bu han da Bardakçı Hanı gibi 1721 yılında tamirat görmüş olmasına rağmen esas olarak 1729'da büyük bir onarım görmüştür. Hanın dış kapısı onarılmış ve kapı üzerindeki oda yenilenmiştir. Hanın 48 adet ayak çeşmesi tamir edilmiş ve 4 yeni ayak çeşmesi eklenmiş, handaki "vüzerâ" odalarının üst örtüleri yenilenmiştir. Han duvarlarının üzerine 2 zira genişliğinde ve 658 zira uzunluğunda kiremit poşide yapılmış, handaki tuğla ve taştan yapılmış olan 63 adet ocak tamir edilmiştir. 1732 yılında ise hanın bozulan su tesisatları onarılmıştır.

Hüsrevpaşa Camii de hanla birlikte elden geçirilmiş, zamanla tahrip olan yerleri onarılmıştır. Özellikle, taştan yapılmış olan su hazinesi ile camiye su getirilen düzenek iyileştirilmiştir⁷⁸.

İshaklı Hanı (Sahipata Kervansarayı) ve Camii: Selçuklu dönemi kervansaraylarından olan İshaklı Hanı, Selçuklu vezirlerinden Sahip Ata ismiyle bilinen Fahrettin Ali bin Hüseyin tarafından 1249 tarihinde yapılmıştır⁷⁹. Bir kale sağlamlığında inşa edilen İshaklı Hanı ve İshaklı Kasabası'ndaki cami, Hac yolu üzerinde önemli bir külliye olduğu için titizlikle onarılmıştı. 1729 yılında yapılan tamiratla, hanın dış kapısının üzerindeki odanın tavanı (10x7) ile tahta döşemesi, hanın kiremit karışımı üst örtüsü (56x31), hana ait olan üç dükkânın kiremitli çatısı ile hanı çevreleyen 180 zira uzunluğunda, 1,5 zira eninde ve 3,5 zira yüksekliğindeki taş duvarları tamir edilerek yenilenmiştir. Hanı iç kısmından çevreleyen eski sekilerin bozulmuş olması sebebiyle, 150 zira uzunluğunda, 3,5 zira eninde ve 1,5 zira yüksekliğinde yeni seki yapılmıştır. Tamiratların dışında bu tarihte hana bir çok eklemeler de yapılmıştır. Hanın dış kısmında yapılan bu eklemelerden en önemlisi 12x7 boyutundaki arpa ve

⁷⁶ BOA, MAD, nr. 3172, s. 18, 10 Zilhicce 1141 (7 Temmuz 1729).

⁷⁷ BOA, MAD, nr. 3172, s. 17.

⁷⁸ BOA, MAD, nr. 3172, s. 14-18.

⁷⁹ *Türkiye'de Vakıf Abideler ve Eski Eserler*, Ankara 1972, I, 161.

saman ambarıdır. Bundan başka, taşra kapısının hemen yanında hanın odabaşına 7x5 büyüklüğünde bir oda ile hanın çevresinde 4 tane tuvalet yapılmıştır. Bu tamir sürecinde kasabadan hana ulaşan yol da düşünülerek 2 zira genişliğinde ve 200 zira uzunluğunda kaldırım döşenmiştir.⁸⁰

İshaklı Camii de hanla birlikte onarılmış ve önemli bir kısmı yenilenmiştir. Caminin mihrabı, minare külâhı, minare korkulukları yenilediği gibi minare kapısı ve camiinin dışarıya açılan iki kapısı yeniden inşa edilmiştir⁸¹.

Şehzade Sultan Bayezid Hanı: Kanunî Sultan Süleyman'ın oğullarından Şehzade Bayezid'in Konya'da yaptırdığı bu han da büyük ölçüde tamir edilmiştir. Hanın 92x46 ölçüsündeki kiremit örtüsü, her iki tarafında bulunan vüzerâ odaları ile dışarıdaki ambar ve hana ait dükkânların üst örtüleri yenilenmiştir. Han içinde 264 zira uzunluğunda, 1 zira yüksekliğinde ve 3 zira genişliğinde yeni seki ile 36 taş ocak yapılmıştır. Yine Hanın ön kısmına arpa ve saman ambarı yapılmış ve dükkânların çatıları tamir edilmiştir⁸².

Kadın Hanı: Kadın Hanı'nda yapılan en önemli tamirat, hana gelen su yollarının tamir edilmesidir. Hana gelen suyun, otuz saatlik bir mesafeden alınması ve su yolunun kayalık ve taşlık bir mevkiden geçmesi sebebiyle tamirat işi hem masraflı hem de güç olmuştur. Tamir edilen su yolunun uzunluğu toplam 27,965 ziradır⁸³.

Ulukışlak Külliyesi: Ulukışlak Hanı'nın doğu tarafındaki 77x25 boyutundaki kurşun örtüsü ile hanın üzerindeki 40x8 ölçüsünde taş döşeme yenilenmiştir. Hanın kurşun örtüsü yenilenirken her biri 16 kıyye ağırlığında 1800 adet renkli kurşun tabaka kullanılmıştır. Büyük ölçüde tahrip olan hanın kargir ayaklarından 26 tanesi tamir edilmiş ve 73 adet kargir ocağın tepeleri yeniden yapılmıştır.

Ulukışlak Külliyesi'nde tamirat yapılan unsurlardan biri de su yollarıdır. Han, cami ve hamama su getiren su yolları büyük oranda yenilenmiştir. Camide de önemli onarımlar yapılmıştır. 26x22 boyutundaki cami örtüsü tümüyle değiştirilmiştir. Caminin minberi, 10 adet kargir penceresi

⁸⁰ BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 10.

⁸¹ BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 10.

⁸² BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 19.

⁸³ BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 22-24.

ile 3 adet büyük kapısı da yeniden yapılmıştır. Ayrıca, caminin iç kısmı baştan başa yeniden sıvanmıştır. Minare ise çeşitli tamiratlarla elden geçirilerek güçlendirilmiştir.

Ulukışlak Hanı'na ait hamamın eskimiş mermer döşemeleri kaldırılarak 30x10 (zira) ölçüsünde yeni mermerler konulmuştur. Hamam kubbesindeki 150 adet cam tepeler yenilenmiştir. Hamamın 8 adet kapısı, künkleri ve su yolları da değiştirilmiştir. Bunların dışında iç kısımda da muhtelif tamirat yapılmıştır⁸⁴.

Dölek Han: Hanın ahşaptan olan 40x35 boyutundaki üst örtüsü yenilenmiştir. Hanın 120 zira uzunluğunda, 1,5 zira genişliğinde ve 4 zira yüksekliğindeki duvarları ile iç kısımdaki 120 zira uzunluğunda 2 zira genişliğinde ve 1,5 zira yüksekliğindeki sekisi onarılmıştır. Hanın 3,5x3 ölçüsündeki büyük kapısı yenilenmiş ve hana 3 adet yeni ocak yapılmıştır.

Çifte Hanı ve Camisi: Büyük bir han olmasına rağmen tamirat sırasında iyi durumda olmalıdır. Çünkü, diğer hanlara göre tamirat daha azdır. Çifte Han'ın 120 zira uzunluğunda 2,5 zira genişliğinde ve 1 zira yüksekliğindeki sekileri yenilenmiştir. Hanın önüne bir adet arpa ve saman ambarı ile 2 adet "ayak çeşmesi" yapılmıştır. Ayrıca, hanın hemen çıkışında kaldırımlar yenilenmiştir.

Çakıd Han: 1729 yılındaki tamir sırasında Çakıd Han bir virane durumundadır. Hanın üst örtüsü (50x30) değiştirilmiştir. Han içindeki uzunluğu 52 zira, genişliği 2,5 zira ve yüksekliği 1 zira olan seki ile 25 adet kargir ocağı yenilenmiştir. Yine han içinde 3,5x3,5 boyutunda "nan-ı aziz" fırının döşemesi değiştirilmiştir. Han dışında 15x8 ebadında arpa ve saman ambarı ve 3 adet tuvalet yapılmıştır. Giriş kapısı üzerindeki 2 adet oda ile 2 adet vüzer odalarının duvar, pencere ve ocakları tamir edilmiştir.

Misis Han: Misis Han ile hana ait dükkânlar büyük oranda tamir edilmiştir. Öncelikle, üzerindeki 90x35 zira büyüklüğündeki kiremitli örtüsü tamir edilen hanın, 120 zira uzunluğunda ve 2,5 zira genişliğinde ve 1 zira yüksekliğindeki iç kısmında bulunan sekileri de yenilenmiştir.

⁸⁴ BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 26. Tamirat sırasında Han'ın odalarında muhafaza altına alınmış çeşitli malzemeler ortaya çıkmıştır. Bunlardan en dikkat çekici olanı 161 kıyye ağırlığındaki 1 adet yaldızlı gümüş alemdir. 42 adet kurşun levha, 1 adet külçe kurşun, 109 adet kapı için kullanılan demir levha, pencere ve kapılara ait çeşitli madenî eşyalar da malzemelerden bazılarıdır (BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 27).

Handa bulunan 40 adet kargir ocak, han kapısı üzerinde bulunan odanın 8x7 boyutundaki tavan örtüsü ile aynı odanın 4 adet penceresi onarılmıştır. Bunların dışında Misis Hanı Camisi'nin yarısı yıkık olan minaresi tamir edilmiştir. Yıkık olan kısım yeniden taş duvarla örülmüştür (8 devren x 5 kadden). Cami'nin kuzey tarafındaki kapısı ise yeniden yapılmıştır⁸⁵.

Kurt Kulağı Kalesi: Kale içinde bulunan hanın üzerini kaplayan kemer tolos üzerinde kireçli kiremitten yapılmış 65x47 büyüklüğündeki örtüsü, han içindeki 130 zira uzunluğunda, 2 zira eninde ve 1 zira yüksekliğindeki sekisi yenilenmiştir. Han içinde bulunan 4 adet ayak çeşmesi ile 8x8 boyutundaki toprak örtüsü yeniden yapılmıştır. Bunun dışında hantadaki 20 adet kargir ocak elden geçirilmiştir.

Han dışında kalede de birtakım tamirat yapılmıştır. Kale ağasına ait binanın 50x10 ölçüsündeki örtüsü değiştirilmiştir. Kaledeki su yolunun döşemesi bütünüyle yenilenmiştir. Kale içinde 170 zira uzunluğunda 1 zira eninde ve 6 zira yüksekliğinde yeniden taş duvar yapılmıştır. Kale kapısı, tuvaletleri ve kaledeki su kuyusu tamir gören diğer ünitelerdir. Ayrıca, Kurt Kulağı ile Temür Kapı arasında 13000 zira uzunluğunda ve 4 zira genişliğinde frengi kaldırım ile toprak döşeme yapılmıştır⁸⁶.

Karamurt Hanı: Karamurt'ta han, imaret ve cami olarak bütün külliye tamir edilmiştir. İmaret binasının kubbelerindeki kurşunlar yenilenmiş ve ocak tepeleri onarılmıştır. İmaretin hemen bitişiğinde 2 adet ayak çeşmesi yapılmıştır.

Karamurt Hanı'nın 110x30 büyüklüğündeki üst örtüsü yenilenmiş, hanın içindeki ve dışındaki sekiler tamir edilmiştir. 6 adet ayak çeşmesi yapılan hanın 4x5,5 ölçüsündeki giriş kapısı yeniden yapılmıştır. Han içindeki ekmek fırınının 10x8 büyüklüğündeki çatısı tamir edilmiştir. Bunların dışında, han içindeki kul ve vakıf mütevellî odaları ve ambarı da onarılmıştır. Karamurt Hanı'na bağlı olan fakat 1729 yılı öncesinde yıkılmış olan medrese binası, sıbyan odası ile su yolu da yenilenen bölümleridir⁸⁷.

⁸⁵ BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 48-54.

⁸⁶ BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 54-62.

⁸⁷ BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 62-63.

Yeni Han: Karamurt'a bağlı ve Halep yolu üzerinde Gaffar Çayı kenarında yapılmış küçük bir handır. Bu hanın 26x6 boyutundaki toprak örtüsü yenilenmiştir. Hanın büyük giriş kapısı ile iç kapısı yeniden yapılmıştır. Yine han içinde yapılmış olan arpa ve saman ambarı ile 2 ayak çeşmesi de tamir edilmiştir.⁸⁸

İki Kapılı Han: Şam tarafında olan kale içinde bir külliye'dir. Issız bir bölgede olması sebebiyle hem kale hem de han güçlendirilmiştir. Han'ın kârgir kemerleri ile 240 zira uzunluğunda ve 10 zira yüksekliğindeki dış duvarları yeniden inşa edilmiştir. Kale neferatının oturması için kale içinde 10 adet oda, handa 32 adet ocak ile 3 adet tuvalet yapılmıştır. İki Kapılı Han'daki hamamda da büyük bir tamirat yapılmıştır. Hamamın içinde ve dışında döşemeleri, duvar sıvaları ve su yolları onarılmıştır.

Kala-i Burç ve Ataş Hanı: İki Kapılı Han'dan sonra kırsal bölgedeki bu iki kalede, hem dış duvarlar hem de iç üniteler yenilenmiş ve tamir edilmiştir. Ataş Hanı'nın 46 zira uzunluğunda, 1,5 zira genişliğinde ve 10 zira yüksekliğindeki kârgir duvarları yenilenmiş, kale muhafızları için 8 ev yapılmıştır⁸⁹. Ataş Hanı'ndan sonra tamir edilen bir diğer yapı ise Kale-i Kastel'dir. Bu kalenin dört tarafını çevreleyen duvarlar yeniden yapılmıştır. Yapılan duvarlar 278 zira uzunluğunda, 1,5 zira genişliğinde ve 10 zira yüksekliğindedir⁹⁰.

Zenaka Hanı ve Camii: Burada han binası ile hanın hemen yakınındaki cami tamir edilmiştir. Hanın dış kapısı ile birlikte üç büyük kapısı yeniden yapılmıştır. Hanın üzerini kaplayan 70x20 ebadındaki toprak örtüsü yenilenmiştir. Hanın etrafında 60 zira uzunluğunda 1 zira eninde ve 2 zira yüksekliğinde kârgir duvarlar, han içindeki 24 zira uzunluğunda 2 zira eninde ve 1 zira yüksekliğinde seki ile hanın dış tarafındaki 150 zira uzunluğunda, 2 zira genişliğinde ve 1 zira yüksekliğindeki seki yenilenmiştir. Hanın camisinin ise kireçli toprak örtüsü onarılmıştır⁹¹.

⁸⁸ BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 64.

⁸⁹ BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 70.

⁹⁰ BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 71.

⁹¹ BOA, *MAD*, nr. 3172, s. 84.

Sonuç

İstanbul'dan Mekke'ye kadar uzanan Hac yolunun ulaşımı zorlaştıracak boyutta bozulduğu ve yol üzerindeki han, hamam, cami gibi yapıların harap olduğu yönündeki şikâyetlerin İstanbul'a ulaşması üzerine 1729 yılında geniş bir onarım başlatılmıştı. Bina Nâzırı Halil Ağa ve hassa mimarlarından Hasan Ağa'nın yaptıkları keşifte, İstanbul ile Şam arasındaki güzergâhta, hacılara hizmet veren çok sayıda külliye'nin kullanılamayacak durumda olduğu görülmüştür. Gereksiz masraftan kaçınmak için doğrudan hacıların yararlandığı ve acilen onarılması gereken binalar tamir kapsamına alınmış ve vakit kaybetmeden inşaat başlatılmıştır.

Tamir sürecinde, yolların fizikî şartları düzeltilmiş, köprüler yenilenmiştir. Menzil külliyelerinde, özellikle hacıların konaklayacağı kervansarayların onarımına önem verilmiştir. Keşif defterlerindeki onarım masraflarının yalnızca dörtte biri devlet hazinesinden karşılanırken geri kalan kısmı halka ve vakıflara yüklenmiştir. İnşaatta çalışmak üzere İstanbul'dan usta ve işçiler gönderilmekle birlikte inşaat sahasının bulunduğu kazadan da çok sayıda usta ve amele tedarik edilmiştir. Tamir kapsamına alınan binaların büyük kısmı bir yıl içinde tamamlanmıştır.

Bu tamiratla, İstanbul-Şam arasındaki menzil külliyelerinin uzun bir süre daha ayakta kalması sağlanmıştır.

“RESTORATION AND MAINTENANCE OF SOME BUILDINGS IN THE COMPLEXIS (KULLIYE) ON
THE PILGRIMAGE ROUTE ISTANBUL-DAMASCUS (1729-1732)”

Abstract

The pilgrimage route between Istanbul and Damascus was one of the most important roads in the Ottoman history. The road on the right hand of Anatolia was quite rich in terms of the social foundations such as hotels, baths, caravansarais. The Ottoman state attributed special importance to the maintenance of this road. Since the physical conditions and the foundations of the road deteriorated and this caused difficulties to the pilgrims, towards the end of the reign of Ahmed III, some buildings in the complexis on the road were restored and maintained by the Istanbul government.

During the renovation process began in 1729, first of all, official in charge of constructions (binâ nâzırı) and an imperial architect (hassa mimarı) were sent to detect and determine the places needed to be renovated on the road. But, because of the weakness of the central authority at that time, it was rather difficult for the two centrally nominated personnel to maintain the construction within a wide area. For that reason, besides the centrally assigned personnel, the local notables (ayan) were also in charge of the building process conducted at each district alongside the road.

One of the other important concerns of the Ottoman administration was the expenditures of renovation. During the renovation process between 1729 and 1732, a number of facilities with their components were resorted and renovated. These are Bardakçı Hanı, İshaklı Külliyesi, Hüsvrepaşa Külliyesi, Şehzade Sultan Bayezid Hanı, Kadın Hanı, Ulukışlak Külliyesi, Çakıd Hanı, Dölek Hanı, Çifte Hanı, Misis Hanı, Kurt Kulağı Hanı, Karamurt Hanı, İki Kapılı Hanı, Kala-ı Burç and Ateş Hanı.

Keywords

Ottoman, Pilgrimage Route, Restoration, caravansaray, külliye.