

*mevzu*

*sosyal bilimler dergisi | journal of social sciences*

e-ISSN 2667-8772

*mevzu*, Mart/March 2023, s. 9: 141-156

**Osmanlıda Haberleşme Sistemi Çerçevesinde “Diyarbakır  
Menzilleri”**

“Diyarbakır Ranges” in the Framework of the Communication System in the  
Ottoman State

**Ela ÖZKAN**

Dr. Öğretim Üyesi, Munzur Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü  
Dr., Munzur University Faculty of Literature Department of History/  
elaozkan@munzur.edu.tr

ORCID: 0000-0003-4679-2683

DOI: 10.56720/mevzu.1226169

**Makale Bilgisi | Article Information**

**Makale Türü / Article Type:** Araştırma Makalesi/ Research Article

**Geliş Tarihi / Date Received:** 29 Aralık/ December 2022

**Kabul Tarihi / Date Accepted:** 12 Şubat / February 2023

**Yayın Tarihi / Date Published:** 15 Mart / March 2023

**Yayın Sezonu / Pub Date Season:** Mart / March 2023

**Atıf / Citation:** ÖZKAN, E. (2023). Osmanlıda Haberleşme Sistemi Çerçevesinde  
“Diyarbakır Menzilleri”. *Mevzu: Sosyal Bilimler Dergisi*, 9 (Mart 2023): 141-156 DOI:  
10.56720/mevzu.1226169

**İntihal:** Bu makale, iThenticate yazılımınca taranmıştır. İntihal tespit edilmemiştir.

**Plagiarism:** This article has been scanned by iThenticate. No plagiarism detected.  
web:<http://dergipark.gov.tr/mevzu>|mailto:[mevzusbd@gmail.com](mailto:mevzusbd@gmail.com)

Copyright © CC BY-NC 4.0



## Öz

Bir devletin hem kendi içerisinde hem de diğer devletlerle olan iletişiminin güçlü olmasında güvenilir ve gelişmiş bir haberleşme ağını kullanıyor olmasının büyük etkisi vardır. Osmanlı Devleti de sınırları geniş bir devlet olduğu için merkezle diğer idari birimler arasında doğru bir iletişim sağlamak için yeni teknikler kullanmayı ihmal etmemiştir. İlk dönemlerde daha ilkel tekniklerle haberleşmeyi sağlayan devlet zamanla iletişim sistemini belirli kurallara bağlı kalarak yürütmeyi denemiştir. Ulaklar adı verilen görevliler vasıtasıyla önemli bilgileri ve haberleri gerekli yerlere ulaştırmak için uygun imkanlar sağlamıştır. Bu görevlilerin uzun mesafe ve yorucu şartlar karşısında yaşadığı sıkıntıları gidermek için devlet istirahat ve güvenlik açısından yeni tesisler inşa etmiştir. Menzilhâne denilen bu birimler haber taşıyıcılarının güvenle dinlenebileceği yerler olmuştur. Ayrıca Osmanlı her yeri menzil olarak belirlememiştir. Mesafe ve konum olarak belirli yerler menzil olarak kabul edilmiştir. Diyarbakır da konum olarak Osmanlı Devleti'nin önemli idari birimleri arasında yer almıştır. Burada kurulan menzilin işleyişi, görevlilerin faaliyetleri de dikkat çeken konular arasındadır. Çalışmamızda Osmanlı Devleti'nde menziller ve Diyarbakır menzillerinin vaziyeti hakkında bilgi verilecektir.

**Anahtar Kelimeler:** Menzil, Haberleşme, Diyarbakır, Ulak, Beygir

## Abstract

One of the effective factors in the growth and development of a state is to use a reliable and strong communication network. Since the Ottoman Empire was a large state, it did not neglect to use new techniques to ensure correct communication between the center and other administrative units. The state, which provided communication with more primitive techniques in the early periods, tried to carry out the communication system by adhering to certain rules over time. Necessary opportunities have been tried to be created in order to convey important information and news to the necessary places by means of officials called messengers. In order to overcome the difficulties experienced by these officials in the face of long distance and tiring conditions, new facilities were established in terms of rest and security. These units, called Menzilhane, were places where news carriers could rest safely. In addition,

the Ottomans did not determine every place as a range. Certain places in terms of distance and location were accepted as range. Diyarbakir was one of the important administrative units of the Ottoman Empire. The operation of the range established here and the activities of the officials are among the issues that attract attention. In our study, information will be given about the ranges in the Ottoman Empire and the status of the Diyarbakir ranges.

**Keywords:** halting place, communication, Diyarbakir, ulak, horse

### Giriş

Osmanlı Devleti'nde doğru ve güvenilir haber kaynağına ulaşmak önemli bir mevzudur. Nitekim üç kıtaya hükmeden bir devletin idari birimlerinin merkezle olan iletişimini sağlamak hiç de kolay değildi. Her bir idari birimin merkezle olan bağlantısını güçlü tutmak devletin ana politikaları arasında olmuştur. Atanan idarecilerin görevlerini doğru bir biçimde yerine getirmek, vergilerin zamanında ve adaletli bir şekilde toplanmasını sağlamak, devlet içerisinde oluşan asayişsizliklerden haberdar olmak gibi önemli meselelerin devlet tarafından takibin yapılması için güçlü bir haberleşme ağına ihtiyaç vardı.

İlk dönemlerde daha ilkel tekniklerle gerçekleştirilen haberleşme, zorunlu ihtiyaçlar neticesinde yeniliğe gerek duymuştur. Çünkü bir haberin bir idari birimden başka bir idari birime ya da merkeze ulaştırılincaya kadar ki serüveni zorlu idi. Bir haber ya da yazılı bir belgenin gerekli yere ulaştırılması noktasında ortaya çıkabilecek sıkıntılar sadece haberi taşıyanı değil haberi bekleyen kişiyi de mağdur etmekteydi. Bu amaçla haberleşme ağını güvenli hale getirmek ve yolları kullanılabilir hale getirmek ana hedefler arasında yer almaktaydı. Osmanlıda bu görevi Ulak adı verilen haber taşıyıcılar yapmaktaydı. Bu kişiler haber taşıdıkları süre zarfında her türlü tehlikeye karşı güvenilir yerlerde dinlenerek görevlerini yerine getirmek istiyorlardı. İşte bu amaçla ülkenin birçok yerinde menzil yerleri belirlenmiş, belirlenen bu alanlarda "Menzilhâne" adı verilen dinlenme alanları oluşturulmuştur.

Devlet belirli kollarda oluşturduğu menzil güzergahları vasıtasıyla haber akışının olacağı bölgeleri ayırmıştır. Bu ayırım yapılırken haberleşme güzergâhlarının yoğunluğu önlenmiştir. Belirlenen güzergâhlarda haber taşıyan görevliler hem dinlenmiş hem de taşıdıkları bilgi ve belgelerin güvenliğinin

sağlamışlardır. Çünkü menziller arasındaki mesafeler oldukça uzun olmakla birlikte taşımacılıkta henüz daha teknolojik açıdan hızlı araçlar kullanılmadığından genellikle at, beygir, deve gibi hayvanlardan yararlanılmıştır.

Osmanlı Devleti'nde genel olarak menzil teşkilatı hakkında birçok çalışma yapılmıştır. Ancak idari birimlerinde kurulan menziller ve bunların faaliyetleri hakkında yeterli çalışma bulunmamaktadır. Bu konuyla ilgili çalışmalar incelendiğinde Diyarbakır yol güzergahında bulunan menziller hakkında da bilgilerin kısıtlı olduğu görülmüştür. Bu çalışmada Osmanlı Devleti'nde menzil teşkilatının nasıl işleyiş gösterdiği hakkında kısa bir bilgi verildikten sonra Diyarbakır Menzilleri incelenecektir. Çalışmanın temel kaynakları Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivinden elde edilen belgeler ve Diyarbakır Şer'iyye Sicilleridir (1723-1827). Ayrıca konu ile alakalı daha önce yayımlanmış tetkik eserler, makale ve tezlerden de yararlanılarak konu bütünlüğü sağlanmıştır.

### **1- Osmanlı Devleti'nde Menzil Teşkilatı ve İşleyişi**

Osmanlı Devleti'nde haberleşme diğer Türk devletlerinde olduğu gibi, daha ilk devirlerden itibaren, ulaklar vasıtasıyla yürütülürdü. Ancak daha kurumsal bir teşkilatlandırma, Kanuni döneminde başlamış Vezir-i Azam Lütü Paşa'nın sadareti sürecinde düzenleme sağlanmıştır. Menzil olarak adlandırılan bu teşkilatın hangi devletin teşkilatının örnek alınarak meydana getirilişi hakkında kesin bir bilgi bulunmamaktadır. Zira Romalılardan önceki devletler de bile benzer bir posta teşkilatının varlığı bilindiği, İran İmparatorluğu'nun posta sistemini takliden Romalıların da böyle bir müessese kurdukları anlaşılmaktadır. Bizanslılar da, Roma posta teşkilatını aynen devam ettirmişlerdi. Osmanlı menzil teşkilatının, Memluk ve İslam Devletleri'ndeki Berid ile Moğol ve İlhanlılardaki Yam teşkilatlarından ilham alınarak meydana getirildiğini ortaya koymaktadır. Buna bağlı olarak Osmanlı Devleti tarafından, özellikle 16.yüzyıldan itibaren ana yollarda güvenlik ve intizamın temini için büyük gayret gösterilmiş, konaklama olarak belirlenen yerlerde sosyal, ekonomik ve idari hayatı doğrudan etkisine alan bir posta teşkilatı kurulmuştur (Halaçoğlu, 2002, s.7-8).

Bir devletin toplumsal, ekonomik, askeri ve siyasi hayatında yol güzergahları şüphesiz her zaman en önemli rolü oynamıştır. Nitekim, askeri ve ti-

cari faaliyetler, yol sisteminin düzgün işleyişi ile orantılı olarak gelişirken, merkezin uzaktaki idari birimlerle olan irtibatı da düzenli ve güvenli bir haberleşme teşkilatı ile mümkündür. Bu bakımdan, büyük bir coğrafyada konumlanan Osmanlı Devleti'nde Anadolu ve Rumeli arasındaki ana yollar ile bu yollara bağlı gerekli oranda tali yollar yapılması için harekete geçmiştir. Bu yollar üzerinde ise, merkezden gönderilen emir ve hükümlerin yerlerine hızlı ve güvenli olarak gönderilmesi ve tebliği için menzilhâneler tesis etmiş ve bu merkezler hem askeri birliklerin ekonomik ihtiyaçlarının temininde hem de ticari ve özel iletişimlerde de kullanılmış idi (Halaçoğlu, 1981, s.121). Menzilhâneleri sadece haber taşımasında kullanılan mekân ve askeri birliklerin konaklama alanları olarak adlandırmak doğru değildir. Devletin sınırları dahilinde belirli istikametler üzerinde hayvan ve insan gücünün etkisiyle kurulmuş olan bu iletişim ağından askeri ve ticari faaliyetler için de kullanılmıştır. Ayrıca, menzilhânedeki çalışan haber taşıyıcılar devleti tehlikeye sokabilecek herhangi bir bilgi öğrendiklerinde bunları merkeze ulaştırmıştır (Kardan, 2019, s.13).

Osmanlı Devleti'nde menziller ordunun güvenli olarak sevk edilmesi ve iaşesinin elde edilmesinde önemli roller üstlenmişlerdi. Bazen askeri birlikler sefere çıkmadan önce, dinlenecekleri yerler tespit edilir ve o bölgeye gönderilecek gerekli araç gerecin türü, miktarı ve belirtilen menzile iletilmesi hususu kadınlara bildirildi. Ordu sefere çıktığında merkezle hızlı bir iletişim için bu ulak ve beygir sayısı arttırılırdı. Sefer öncesi kadınlara gönderilen fermanla yolların durumu hakkında bilgi alınır ve edinilen bilgiye göre yol güzergahı tespit edilirdi (Müderrişoğlu, 1993, s.46). Menzil hizmeti için kale zabıtları, dizdarları ve ağaları menzilci olarak görevlendirilmişti. Menzilin amacına uygun olarak çalıştırılıp çalıştırılmadığı, menzil içindeki bölümlerin ve eşyaların temizliği gibi faaliyetler menzillerin bulunduğu kaza kadınları, naipleri ve muhtesipleri vasıtasıyla kontrol edilirdi. 18. Yüzyılda bu denetleme işlemi mübaşirler tarafından yapılırdı. Mübaşirler, menzillere düzen vermek ve gerekli kontrolleri yapmak amacıyla görevlendirilmişlerdi (Halaçoğlu, 2004, s.2).

Osmanlı Devleti'nde ulakların seçimi hususunda da bazı belirleyiciler olmuştur. İlk zamanlar ulaklar Kırım tatarları arasından seçilir ve görevlerini atlı olarak yürütürlerdi. Görev sırasında özel kıyafetleri olur ve bunlar sadece kendilerine mahsustu. Devletin mühim ve hızlıca ulaştırılması gereken haber-

lerini merkez ile eyaletler arasında taşıyan ulaklarda aranan şartlar; güvenilir, dürüst ve yol şartlarına dayanıklı olmalarıydı (Işıklar, 2018, s.6-7). Başlangıçta “ulak hükmü” ile yürütülen haberleşmede ulaklar, ihtiyacı olan hayvanları ücretsiz olarak alabiliyorlardı. Ayrıca ulakların ihtiyaç duyduğu erzak geçtikleri yöre halkınca temin ediliyordu (Süme, 2022, s.144). Menzillerin merkezle olan yazışmaları Defterdarlığa bağlı Mevkûfât Kalemi yürütür ve aynı isimle anılan defterlere kaydedilirdi. Menziller ile ilgili bir sorun gündeme geldiğinde ilk olarak Mevkûfât defterleri incelenmekte ve bu doğrultuda da karar çıkmaktaydı (Çetin, 2011, s.19).

Dönem başlarında menzilhânelere gönderilen bütçelerin miktarı ve menzilhânelerde beslenecek olan beygirlerin sayıları, o dönemde ortaya çıkan sosyal ve ekonomik şartlara göre belirlenmekteydi. Ulak sayıları ileride ortaya çıkabilecek olağanüstü şartlar düşünülerek fazla gösterilebilmiştir. Bundan dolayı devletin ani bir kararla seferberlik ilan etmesi durumunda ülkenin dört bir yanına ulak gönderilmesi gerekeceğinden menzilhânelerde ulak yoğunluğu artmıştır. Herhangi bir menzilhâneye gelen ulak sayısının artması menzilhânelerin kendilerine tanınmış şartları zorlamaları anlamına gelmektedir. Ayrıca artan ulak sayısı menzilhânelerin satın almak ya da geçici olarak ahaliden kiralamak suretiyle çok sayıda beygir tedarik etmesi gerekmekteydi. Ulakların beygir tedarik edememesi durumunda menzilhânelerde beklemek zorunda kaldıkları için önemli ve acil haberlerin ulaştırılması gecikiyordu (Çetin, 2013, s.275).

Menzilhânedeki işlerin düzenli ve hızlı ilerlemesini menzilhânedeki görevli kişiler sağlardı. Menzilhânelerin görevleri arasında ulakların menziller arası seyahatinde menzil beygiri sağlamak, menzil masraflarını gidermek, asayiş ve huzuru sağlamaktı. Menzilhâneler yaptıkları bu görevler karşılığında çeşitli vergilerden muaf tutulurlardı. Menzilhânelerin masrafları önceden hesaplanır, bulunduğu idari birimin halkı tarafından ödenirdi. Bu nedenle halk ile görevli arasında mahkeme huzurunda bir anlaşma yapılırdı. Bu anlaşmanın amacı ulağın belirlenen para haricinden halktan fazladan para almasını engellemektir (Açıkel, 2004, s.6-7). Yeni kurulan menzillerin gelirleri, çoğunlukla ulak ücretlerinden, belirlenen idari birimin mukataasından ve devletin hazineden yaptığı yardımlardan sağlanırdı. Doğrudan menzil olarak belirlenmeyen fakat ulakların geçmek zorunda kaldıkları yerlerde yaşayan halkın ulağın ihtiyacını

karşılama zorunluğu vardı. Devlet bir bölgeyi menzil olarak belirlemesi için ulakları zorlamayacak ve hızlı haberleşmeyi önleyecek derecede iki menzil arasındaki mesafenin çok olması, ya da ordunun sefer esnasında dinlenmesi ve iâşesinin temini gibi meseleler önemli rol oynamaktadır. Menzilhâneler farklı uzaklıklarda kurulmuştur. Her bir menzilin coğrafi şartlara, güvenlik durumuna ve menzillerin ihtiyaçlarına göre değişik mesafelerde konumlanmış olduğu tespit edilmiştir. Menziller, ana ve tâli yollar üzerinde üç saatten yirmi sekiz saate kadar olan mesafelerde kurulmuştur. Merkezden menzil olarak belirlenmeyen, fakat ulakların geçmek gerekliliği duyduğu yerlerde halkın ulaşın harcamalarını temin etme zorunluluğu getirilmiştir (Halaçoğlu, 2004, s.15).

Osmanlı Devleti'nde menzil olarak anılan yerlerin genellikle yolculukla ilgili olarak kullanılmış olması, menzilhânelerin kullanım amaçları dışında farklı şekillerde anılmasına sebep olmuştur. Bu durum haberleşme ve iletişim için kullanılan menzilhânelerin, ordu konaklaması, idari görevliler ve yabancı devlet elçilerine konaklama ve temel gıda ihtiyaçlarının karşılanmasını sağladığı şeklinde yanlış bir fikrin insanlar arasında yayılmasına sebep olmuştur. Menziller genellikle kuruldukları yerlerin isimleriyle anılmışlardır. Bu durum isim benzerliklerinden doğacak karışıklıkları da beraberinde getirmiştir. Oysa ki menziller aynı idari birim üzerinde kurulmuş olsalar bile kendi içlerinde farklı gruplara ayrılmıştır. Menzilhâneler bünyesinde kurulan menzil külliye-leri; mekanları, organizasyonları, işleyişleri ve işlevleri bakımından birbirilerinden farklı fonksiyonlar göstermiştir. (Çetin, 2011, s.8,9-48). Menzil külliye-leri kendi bünyesinde ekonomik, toplumsal ve dini açıdan sınıflandırılmıştır. Bu külliye-leri şehir merkezinde kurulan külliyelerden ayıran nokta ise arasta, han ve dükkân gibi ticaret yapıları ile imaret, hamam gibi sosyal yapıların buralarda daha fazla ön plana çıkmasıdır (Kızgın, 2021, s.35-36). İnşa edilme-lerindeki asıl amaç, özellikle yolcular ve ticaretle uğraşanlar olmak üzere, halka hizmet eden sosyal yapılar oluşturmaktır.

Ulak-Menzil sistemi 1840 yılına kadar varlığını devam ettirmiş, yalnızca devletin haberleşme faaliyetlerini sağlamaya yönelik girişimlerde bulunmuştur. 1840 yılından sonra ise batı tarzda oluşturulan yeni bir haberleşme kurumu olan Posta Nezareti oluşturulmuştur. Haberleşme sistemi dahilinde önce telgrafın daha sonra da telefon ve telsizin bulunması posta teşkilatına verilen

önemi arttırmıştır. Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde ulaştırma ve haberleşme yolunda yeni gelişmeler olmuştur (Çerçi, 2003, s.220).

## 2-Diyarbakır Menzilleri

Diyarbakır doğu ile batıyı birleştiren bir noktada, Dicle vadisine hâkim bir tepe üzerinde inşa edilmiş stratejik bir öneme sahip bir ticaret şehriydi. Çokça verimli tarım arazilerine sahip olan şehir, etrafını çevreleyen surlar vasıtasıyla iyi korunmaktaydı. Diyarbakır bölgesinin merkezini teşkil eden Amid isminin kökeni hakkında çeşitli fikirler ileri sürülmüştür. Amid isminin kullanımı Türklerin bu coğrafi sahayı ele geçirmelerinden sonra da devam etmiş ve bazı Türkçe kaynaklarda, "Kara Amid" veya "Kara Hamid" şeklinde de kullanılmıştır. Kara denmesinin sebebi ise, surların siyah bazalttan yapılmış olmasındandır (Yılmazçelik, 2012, s.226-227).

Diyarbakır ilk çağlardan itibaren dikkat çeken bir bölge olmuş ve bu önemini Osmanlı Devlet'ine bağlılığı süresince de devam ettirmiştir. Roma ve Bizans idaresinin hâkim olduğu dönemde eyalet merkezi olan Diyarbakır, İslâm devletlerinin hakimiyeti zamanında valilerce idare edilen idari bir birim olmuştur. Diyarbakır Akkoyunlular zamanında merkez idari birim, Osmanlı döneminde de yönetimin en ilk sıralarında yer alan eyaletleri arasında yer almıştır (Yılmazçelik, 1996, s.217). Diyarbakır'a bağlı birçok sancak zamanla eyalet statüsü kazanmıştır. Örneğin Harput 1845 yılına kadar Diyarbakır'a bağlı bir sancak iken bu tarihten sonra Harput'a bağlı bütün kazalar Diyarbakır eyaletinden ayrılarak önce ayrı bir mutasarrıflık sonrasında ise müstakil bir eyalet olmuştur (Aksın, 1999, s.30-31). Diyarbakır, 1515 tarihinde Osmanlı idari birimleri arasına eyalet olarak katılmış ve devletin son dönemlerine kadar bu kimliğini korumuştur. Diyarbakır şehri aynı zamanda Eyaleti'nin merkezini teşkil etmiştir. Bu nedenle 19. yüzyılda Diyarbakır, "Paşa Sancağı" yani "Merkez Sancak" olarak adlandırılmıştır. Böylece eyalet yönetimindeki aynı zamanda sancak ve şehir yönetiminden de sorumlu olmuşlardır (Yılmazçelik, 1995, s.247-254).

Osmanlı Devleti'nde haberleşme menzilleri çeşitli kollara ayrılmıştı. Diyarbakır Menzilleri orta kol dediğimiz kısımda yer almaktaydı. Orta kol diye belirtilen menzil güzergahlarına; İstanbul- Gebze- İznik- Sapanca- Geyve- Hendek- Ayaş- Düzce- Bolu- Hacıhamza- Merzifon- Amasya- Turhal- Tokat-



Sivas- Hasançelebi- Malatya -Harput girmekte ve bu yol Diyarbakır'a kadar uzanmaktaydı. Öte yandan Sapanca'dan Ankara'ya bir yol ayrılmakta, ayrıca Diyarbakır'dan Mardin-Musul ile bir yol ise Bağdat'a varmaktaydı (Armağan, 1990, s.9-10). Bu kol üzerinde belirlenen güzergahlar arasında oluşturulan haberleşme ağı vasıtasıyla merkezle iletişim daha hızlı bir hal almıştır.

Menziller arasında hızlı ulaşımı sağlamak amacıyla hayvanlardan istifade edilmiştir. Klasik dönem Osmanlı Devleti'nde deve, at, katır gibi hayvanlar önemli bir taşıma aracıydı. Bu hayvanların bir kısmı doğrudan devlete ait hayvanlar diğerleri ise kiralama usulü ile halktan alınırdı. Kiralanan hayvanların çoğu konar-göçerlerden temin edilmekteydi. Haberleşme için gerekli hayvanların bulunamadığı dönemlerde olmuştur. İş yoğunluğu, güvenlik problemleri ve hayvanlara bulaşan salgın hastalıklar bu durumun en önemli sebepleri arasında yer almaktadır (Ekin, 2017, s.405-406).

Menzildeki ulakların kullanacakları beygir için devlet tarafından belli bir ücret verilirdi. H.1206 tarihli belgede Harput, Diyarbakır, Erzurum ve Halep taraflarına Ergani menziline geçen ulaklara altı yüz elli iki buçuk kuruş beygir ücreti verildiği tespit edilmiştir (BOA, C.NF 17/835 H.1206) Ulak ve beygirlerin ücretlerinin belirlenmesi konusu Diyarbakır menzillerinde de en önemli meselelerin başında gelmiştir. Menziller arasındaki mesafe dolayısıyla bir binek hayvanının kullanılmasını şarttı. Genellikle at, beygir ve deve gibi hayvanlar ulaşımda en fazla tercih edilen taşıyıcılar olmuştur. Coğrafi koşulların etkisi ve ekonomik vaziyet de tercih yapılırken etkili olan belirleyiciler arasında olmuştur. H.1332 tarihli belgede Ankara, Diyarbakır ve Halep üzerindeki menzil hattında nakliye kolları teşkil edildiği ve özellikle Halep menzil hatları için iki yüz civarında deve temin edilmesi hususunda yazışmalar yapılmıştır (BOA, DH.İ.UMEK. 72/54 Tarih: H.1332). Harput, Diyarbakır, Erzurum ve Halep taraflarında menzil hattından geçen ulaklara ise bir sene içerisinde altı yüz elli iki buçuk kuruş beygir ücreti verilmiştir (BOA, C.NF 17/835 Tarih: H.1206). Menziller arasındaki mesafe ve mesafeler arasında kaç saatte gidildiği mevzu ulak ve beygirler için verilecek ücreti yakından etkilemiştir. Örneğin Üsküdar menziline Diyarbakır'a ulaşacak ulaklar için dokuz beygirin bulunduğu ve bu beygirlerin bulunan güzergahta toplamda iki yüz yetmiş beş saat yol aldıklarına dair bilgiler verilmiştir. Nitekim beygirlerin saat hesabıyla ücretlendirildiklerini tespit ediyoruz. (BOA, C.NF 21/1023

Tarih: H.1247). Menzillerde kullanılan beygirler haberleşmenin gerçekleştirilmesinde en önemli unsurdu. Taşınacak haberlerin yoğunluğundan ötürü bazen beygir sayısı yeterli gelemeyebilmiştir. Diyarbakır menzilinde de iş yoğunluğundan ötürü kullanılan on beş beygir yeterli gelmeyince yeniden on beş beygir talep edilmiştir (BOA, C.NF 44/2173 Tarih: H. 1143) menzil teşkilatı içerisinde yer alan görevliler ve kullanılan hayvanlar adına belli bir miktar ücret sağlanmaktaydı. Ancak bu miktarın yeterli olmadığı durumlarda devlet ahali halkından yardım istediği gibi bu bölge halkının vergilerinin bir kısmını menzil faaliyetlerine harcamasına izin vermiştir.

1700-1718 yılları arasında Diyarbakır menziline Mardin'e on sekiz saat, Ergani'ye on iki saat ve Siverek'e dokuz saat olmak üzere, toplamda otuz dokuz saat uzunluğa erişen üç kolu olduğu tespit edilmiştir. Bu kollardan Mardin ve Ergani'ye devamlı beygir gönderildiği, Siverek tarafına ise hiç beygir verilmediği dikkat çeken hususlar arasındadır. Bu bölgeden haberleşme için beygir gönderen menzilhânenin hizmet verdiği yolun mesafesi otuz saattir. 1718-1738 yılları arasında menzilhânenin yollarına bağlı kolların sayısı altmış üç saattir. Bu süreçte sadece Mardin ve Ergani bölgesine beygir yollayan menzilhânenin görev aldıkları yolun mesafesi eskisi gibi otuz saat olarak devam etmiştir (Çetin, 2009, s111). 1724 yılında Van kalesi ve Diyarbakır yolu üzerinde dört ve beş beygirden itibar olmak üzere, yeni menzilhâne tesis olunması için emir gönderilmiştir. Söz konusu menzilhânelerin birbirlerine ve bağlantılı oldukları menzillere olan mesafeleri hakkında gerekli bilgi bulunmamaktadır (Çetin, 2013, s.174-175).

Menziller arasında haber akışı sağlanırken ortaya çıkabilecek eksiklikler giderilmeye çalışılmış, ulakların iş akışı mümkün olduğunca kontrol edilmiştir. Ancak birçok menzilde olduğu gibi Diyarbakır menzillerinde de bazı asişsizlikler engellenememiştir. 18 Ekim 1732 tarihli fermanında, İran seferleri sırasında gidip gelen ulakların çok olmalarından ötürü bu kişilerin asıl kayıtlı beygirlerinin üzerlerine defalarca kez beygir aldıkları tespit edilmiştir. Bu usulsüzlere engellemek üzere Amasya'dan Kefri menziline kadar yol üzerinde olan Turhal, Konya, Kangal, Alacahan, Hasaңcelebi, Hısnıpatrik, Malatya, İzoli, Harput, Ergani, Diyarbakır, Mardin, Nusaybin, Cizre, Musul, Karakuş, Erbil, Altınsuyu, Kerkük gibi güzergahların menzillerinde ulaklara kanun ve nizamaya uygun muamelede bulunulması hakkında uyarılarda bulunulmuş ve

menzildilerin her türlü usulsüzlükten kaçınmaları gerektiği belirtilmiştir (Diyarbakır Şer'iyeye Sicilleri, Amid Mahkemesi, 1732-1798, Cilt 2, 3712, s. 207-208).

1740 senesindeki başka bir fermanda ise, Anadolu'daki menzillerin nizamının bozulmaya başladığı ve birtakım vergiler alınarak bu menzilde bulunan kişilere karşı çıkılarak güvenilir ve verilen işi yapabilecek kimselerin menzilci tayin edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Bu fermanda; Ayrıca bazı vilayet ayanlarının menzil maddesini kendi menfaatleri doğrultusunda belirlediği, halktan in'amat ücretlerini ve kazalardan imdadiye vergilerini çoğu zaman kendileri alıp ve istediği gibi kullanıldığı belirtilmiştir. Çok sayıda temin edilen beygirlerin fiyatları ve in'amat ücretlerinden halk çok büyük zarar görmüş, devlet bundan sonra menzillerin in'am emirleriyle ulaklara beygir verilmesini yasaklamıştır. Bu tarihlerde Diyarbakır sancağında 6000 kuruş menzil bedeli tertip olunduğu, bunu ödemekte zorlanan halka kolaylık sağlamak için menzil bedelinin senede iki takside bölünmüş, dağıtılmasında ve toplanmasında dahi halktan bir akçe bile fazla alınmaması emredilmiştir. Menzilhâneye gelen piyade, tatar, çukadar ve benzeri görevliler bu gibi ulaklara menzilhânelerden bedava olarak yem ve yiyecek temin etmemesi, istedikleri halde kendileri akçeleriyle satın alınması ve bundan böyle menzilhânelerin tamamı kiracıbaşı olarak tayin olacak adamlara babadan oğula geçmesi şeklinde yetki verilmiştir. Böylelikle gerek menzil hayvanları ve gerekse de menzilhânelerin temin ve onarımları, menzilhâne hizmetlilerinin ve sürücülerin ve hayvanların yem, yiyecek, nal, çivi ve diğer yiyecekler ve aylık ve yıllık gibi bütün genel masrafları kira akçesiyle kendileri temin edeceklerdir. Bundan böyle gidip gelen ulaklara zayıf ve iş göremez durumda olan hayvanların verilmemesi ve ulakların menzilhânede hayvan bekleyerek alıkonulmaması gerektiği şeklinde kararlar çıkmıştır (Diyarbakır Şer'iyeye Sicilleri, Âmid Mahkemesi, 1738-1741, Cilt 3, 3754, s. 243)

Diyarbakır'dan Bağdat'a kadar yol güzergahındaki menzillerin hizmet konusunda bazı eksiklikleri olduğu bundan dolayı bölgedeki menzillerin yeniden düzenlenmesi için eksikliklerin giderilmesi gerektiği bildirilmiştir (BOA, C.NF 35/1706 H.1118). 1733 tarihli bir belgede Amasya'dan Diyarbakır'a uzanan hat üzerindeki menzillerde bozulmalar başladığı ve bu konuda gerekli önlemlerin alınması gerektiği hususunda uyarılar yapılmıştır. Bu hat

üzerinde özellikle Harput ve Malatya menzilleri arasında birbirlerinin menzil sınırlarına müdahale edildiği bu durumun tartışmalara yol açtığı belirtilmiştir. Özellikle Malatya menzillinde kullanılan beygirlerin Harput menzillerinin sınırını geçtiği bu durumun karışıklığa sebep olduğu bildirilmiştir. Nitekim her menzilde kullanılan beygirlerin sayısı ve yem miktarı belirli olduğundan menzil haricinde dışarıdan gelen bir hayvanın beslenmesiyle ilgilenilmemiş ve bu durum bazı hayvanların ölümüne sebep olmuştur. Telef olan hayvanların durumlarının merkeze bildirilmesi üzerine bu duruma yol açanların bulunup cezalandırılmasına telef olan hayvanların kıymetleri ölçüsünde bölgedeki halktan alınması hakkında hüküm verilmiştir ( BOA, C.NF 1/33 Tarih: H.1146).

Devlet ana kollar üzerindeki menzillere ihtiyaç dahilinde yeni kollar eklenmesi için çalışılmıştır. Örneğin Ankara, Diyarbakır ve Halep güzergahındaki menziller hakkında yeni bir düzenleme yapılmış bu hat üzerindeki menzillere yeni kollar eklenmesi için çalışmalar başlatılmıştır. Yeni haberleşme yolları fazladan beygir ihtiyacını doğurmuştur. Bu nedenle bu hat üzerinde yeni açılacak yollar için en az altı yüz kadar beygirin gerektiği belirtilmiştir (BOA, DH.İ.UM.EK 72/54 Tarih: H.1332)

Diyarbakır'da posta teşkilatının 1843 tarihinde kurulmuş, 1846 yılında Diyarbakır Posta Müdürlüğü vazifesini İsmail Efendi yürütmüştür. Merkezden gönderilen bir haber Diyarbakır'a ulaştırılıncaya kadar sırasıyla, Gebze, İzmit, Sapanca, Adapazarı, Hendek, Düzce, Bolu, Gerede, Bayındır, Çerkeş, Karacalar, Koçhisar, Tosya, Hacı Hamza, Osmancık, Merzifon, Amasya, Turhal, Tokat, Sivas, Delikli Taş, Hasan Çelebi, Sürmeli, Keban Madeni, Harput ve Erganiyi de geçtikten sonra Diyarbakır'a ulaşırdı. Kayıtlar bu bölgede postanın ortalama olarak on iki günde Diyarbakır'a ulaştığını göstermektedir (Gülenç, 2020, s.64). Diyarbakır haberleşme sisteminde posta teşkilatı kurulmasına rağmen menzil teşkilatında uygulanan sistemin terk edilmesi kolay olmamıştır. Yeni bir uygulamanın hayata geçirilmesi safhasında edinilen tecrübeler doğrultusunda hareket edilmiştir. Diyarbakır stratejik önem arz eden bir konumda bulunduğundan bölgenin iletişim ve haberleşme faaliyetleri yeni tekniklerle ilerleyerek devam etmiştir.

## Sonuç

Tarih boyunca uygarlıkların birbirlerinden haberdar olmaları için haberleşme önemli bir belirleyici olmuştur. İlk dönemlerde daha ilkel yöntemlerle gerçekleştirilen iletişim zamanla insanlığın yararına olacak şekilde gelişmişti. Osmanlı Devleti kendi sınırları dahilinde halkın genel durumu, devletin idari vaziyeti, vergilerin doğru ve düzenli toplanıp toplanılmadığı, herhangi bir asayişsizlik durumunun olup olmadığı, askerinin ve ordunun genel vaziyeti hakkında doğru ve güvenilir bilgiye ulaşmak istemiştir. Bu doğrultuda haberi ulaştırılan ve haberi alan arasında hızlı bir sistem kurmak zorundaydı. Bu uygulamayı da menzil teşkilatıyla sağlamaya çalışmıştı.

Klasik dönem Osmanlı Devleti'nin haberleşme sistemi olan Menzilhâne geniş sınırlara yayılmış bir devleti belirli kollara ayıran bir haberleşme ağı oluşturmuştur. Her bir kol üzerinde yer alan idari birimler arasında oluşturulan hat üzerinde Ulaklar vasıtasıyla haberler gerekli yerlere ulaştırılırdı. Bu hatlar üzerinde kurulan menzilhâneler ise ulakların dinlenip haberleri ve evrakları güvenli bir şekilde muhafaza ettikleri yerlerdi. Devletin asıl amacı haberlerin belirtilen yerlere zamanında ve güvenilir bir şekilde ulaştırılmasıydı. Ancak haberleşme güzergahlarında ortaya çıkabilecek sorunların çözülmesi noktasında da gerekenler yapılmıştır. Haber taşıyıcıların kullandıkları hayvanlar için istenilen vergiler ve alınan ücretler en önemli meseleler arasındadır. Devlet gerekli önlemleri almaya çalışmış önceliği haber kaynağının ulaşımı hususuna vermiştir.

Osmanlı Devleti'nde haberleşme güzergahları içerisinde Diyarbakır önemli bir yer almaktadır. Çalışmamızda Diyarbakır'daki menziller hakkında bilgi verilmiş, bu menziller arasındaki mesafeler ortaya konmuştur. Ayrıca haberleşme sürecinde ortaya çıkan aksiliklerin neler olduğu ve asayişsizliğin yarattığı durumlar belirtilmeye çalışılmıştır. Diyarbakır menzilleri incelendiğinde özellikle beygir ücretlerinin önemli bir problem olduğu bu ücretlerin belirlenmesi aşamasında sıkıntıların çıktığı tespit ettiğimiz durumlar arasındadır. Ayrıca fazladan beygir ücreti alınması ve yol mesafelerinin fazla gösterilerek ücret talep edilmesi gibi durumlar da söz konusu olmuştur. Kimi yerlerde ise yeterli beygir olmadığı tespiti yapılmış ve haberleşmeyi sekteye uğ-

ratacak durumlar ortadan kaldırılmıştır. Genel olarak bazı aksiliklere rağmen Diyarbakır menzillerinde yoğun bir haberleşme trafiği olduğu menzil güzergâhının dışına çıkmadan haberlerin getirilip götürüldüğü tespit edilmiştir.

### Kaynakça

- Açikel, A. (2004). Osmanlı Ulak-Menzilhâne Sistemi Çerçevesinde Tokat Menzilhânesi (1690-1840). *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 19(2), 6-7.
- Aksın, A. (1999). *19. Yüzyılda Harput: Ceren Ofset ve Matbaacılık*.
- Armağan, A. Latif (1990). *Osmanlılar Zamanında Hac Yolu ve Menziller*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- BOA, Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi, Cevdet Nafia (C.NF). 17/835.
- BOA, Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi, Cevdet Nafia (C.NF). 21/1023.
- BOA, Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi, Cevdet Nafia (C.NF). 44/2173.
- BOA, Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi, Cevdet Nafia (C.NF). 35/1706.
- BOA, Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi, Cevdet Nafia (C.NF). 1/33.
- BOA, Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi, Dahiliye Nezareti İdare-i Umumiye Ekleri (DH.İ.UM.EK) 72/54.
- Çerçi, F. (2003). Haberleşme Hizmetleri ve Osmanlı Devleti'nde Ulak Organizasyonu. *Atatürk Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 20, 220.
- Çetin, C. (2009). *Anadolu'da Faaliyet Gösteren Menzilhâneler (1690-1750)*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Selçuk Üniversitesi, Konya.
- Çetin, C. (2013). *Ulak Yol Durak Anadolu Yollarında Padişah Postaları (Menzilhâneler) 1690-1750: Hikmetevi Yayınları*
- Diyarbakır Şer'iyye Sicilleri, (1723-1827). Âmid Mahkemesi. 1, 3828, 381-385.
- Diyarbakır Şer'iyye Sicilleri, (1732-1798). Âmid Mahkemesi. 2, 3712, 207-208.
- Diyarbakır Şer'iyye Sicilleri, (1738-1741). Âmid Mahkemesi. 3, 3754, 243-244.
- Diyarbakır Şer'iyye Sicilleri, (1817-1818). Âmid Mahkemesi. 8, 3750, 52-55.

- Ekin, Ü. (2017). Klasik Dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda Karayolu Ulaşımını ve Nakliyatı Etkileyen Faktörler (1500-1800). *Belleten*, 81(291), 405-406.
- Gülenç, A. (2020). *Tanzimat'tan Meşrutiyet'e Diyarbekir 1839-1876 (İdari ve Sosyo-Ekonomik Yapı)*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Kahramanmaraş.
- Halaçoğlu, Y. (1981). Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülahazalar. *Osmanlı Araştırmaları*, 2(2), 121.
- Halaçoğlu, Y. (2002). *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme: Ptt Genel Müdürlüğü Yayınları*.
- Halaçoğlu, Y. (2004). "Menzil". *Türk Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*.
- Kardan, G. (2019). 1015/H.1178-1179/M.1765-1766), 1016(H.1195-1206/M.1780-1792), 1017(H.1206-1207/M.1791-1792) Numaralı Yol ve Menzil Defterlerinin Transkripsiyonu ve Değerlendirilmesi (Yüksek Lisans Tezi). Kastamonu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Kastamonu.
- Kızgın, E. Eriş. (2021). Menzil Külliyyelerinde Yer Alan Sıbyan Mektepleri. *Munzur Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 10(1), 35-36.
- Müderrişoğlu, M.F. (1993). *16.Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'nda İnşa Edilen Menzil Külliyyeleri (Doktora Tezi)*, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Süme, M. (2020). *Osmanlı Ulaşım ve Haberleşme Açında Bolu Menziline Yeri ve Önemi*. M. Okur, Ü. Köksal, V. Aksoy (Ed.). *Geçmişten Günümüze Karadeniz'de Ulaşım*. (s.144) içinde. Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları.
- Yılmazçelik, İ. (1995). *XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Diyarbakır 1790-1840 (Fiziki, İdari ve Sosyo-Ekonomik Yapı): Türk Tarih Kurumu Yayınları*.
- Yılmazçelik, İ. (1996). XVIII. Yüzyıl ile XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Diyarbakır Eyaletinin İdari Yapısı ve İdari Teşkilatlanması. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 18, 217.

Yılmazçelik, İ. (2012). 19. Yüzyılda Osmanlı Taşra Teşkilatının Önemli Merkezlerinden Biri Olan Diyarbakır'da Bazı Görevlilerle İlgili Tespitler. *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 32(31), 226-227.