



Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi Sayı: 8/3 2019 s. 1437-1466, TÜRKİYE

Derleme Makale

TÜRK DÜNYASINDA İLETİŞİM VE HABERLEŞMEDE A PRIORİ FORMLAR

Baktıbek ISAKOV*

Uğur ÜNAL**

Geliş Tarihi: Nisan, 2019

Kabul Tarihi: Ağustos, 2019

Öz

İletişim disiplin olarak kişilerarası iletişimi önsel iletişim olarak tanımlar. Toplumsal ve teknolojik gelişmelerin ardından da örgütsel, toplumsal ve kitle iletişim boyutuna eğilir. Bu makalede de bu dört boyutta iletişimi sağlamanın yolları ve gelişimi üzerinde bir açılım yer almaktadır. Hatta bu boyutların ötesinde insanın doğanın bir parçası olarak kendini keşfediş yolculuğunda doğayı izlemesi, anlamaya çalışması, nasıl bir sistem içinde yer aldığı kavramaya çalışması çabası ilk önsel iletişim olarak değerlendirilmiş ve de insanın bulunduğu yer ve ortam (mekân) çerçevesinde, haberleşme bağlamında iletişimsel incelemeye odaklanılmıştır.

Daha önceki incelemelerin dışında alan yazına farklı bir katkı sağlamak, tarihi bir profil ortaya koymak amacıyla, çalışmada insanlar arası iletişim ve haberleşme “yöne göre haberleşme” ve “yola göre haberleşme” olmak üzere iki ayrı kategoride araştırılmıştır. Söz konusu kategorisel ayrımın oluşum ve gelişimi de Türk dünyası çerçevesinde değerlendirmeye alınmıştır. Hem Orta Asya Türkleri hem Anadolu Türkleri olarak Osmanlı Devleti’ndeki yapısal durum ve farklılıklar betimsel teknik aracılığıyla incelemeye dâhil edilmiştir. Sonuç olarak, Türk dünyasında haberleşmede önceliğin güvenlik olduğu, tarih boyunca Türk topluluklarının dış tehdit ve tehlikelere karşı haberleşmenin dolayısıyla iletişimin güvenli sağlanabilmesi için tüm çevresel kaynaklardan yararlanmaya çalıştığı anlaşılmıştır.

Anahtar Sözcükler: İletişim, haberleşme, Orta Asya Türkleri, Osmanlı Devleti, Türk dünyası.

A PRIORİ FORMS IN COMMUNICATION AND TRANSFORMATION IN THE TURKIC WORLD

Abstract

Interpersonal communication is defined as a priori communication as a discipline. Besides communal and technological developments, it focuses on organizational, social and mass communication dimensions. In this article, there is an expansion on the ways and means of communication in these four dimensions. In fact, apart from these dimensions, human being attempts to understand nature in its journey of discovery, to understand what kind of a system it is in, considered as a priori communication. And it was examined communicatively in the context of the place and environment where the human is.

* Dr. Öğr. Üyesi; Kırgızistan-Türkiye Manas Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, baktıbek.isakov@manas.edu.kg

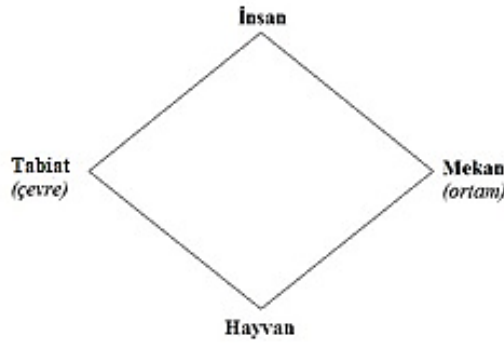
** Dr. Öğr. Üyesi; Kırgızistan-Türkiye Manas Üniversitesi, İletişim Fakültesi, unalugur09@gmail.com

In order to provide a different contribution to the field than the other previous studies and in order to present a historical profile, the study has been explored in two different categories in interpersonal communication: “communication by direction” and “communication by way”. The categories were also evaluated within the framework of the Turkic world. Both the Central Asian Turks and the Anatolian Turks structural condition and differences were examined through the descriptive technique. As a result, it is understood that the priority in communication is security in Turkic world and Turkic communities have been trying to benefit from all environmental sources in order to ensure communication against external threats and dangers.

Keywords: Communication, Central Asian Turks, Ottoman Empire, Turkic world.

Giriş

İletişim dört köşeli bir yapıdır ve geçmişi ilkel devre kadar iner. Farklı bilim dalları, iletişim kavramını farklı şekilde değerlendirebilir, ancak sosyal bilimlerde iletişimin ilkel devirden bu yana dört köşeli veya eşkenar dörtgen şeklinde oluştuğu, geliştiği ve bu şekli ile insanlık gelişimine hizmet ettiği bir gerçektir. Bu köşelerin birini ve hatta en esasını insanoğlu kendisi oluşturur, diğer üç köşesi de hayvan, tabiat (çevre) ve ortamdan (mekân) meydana gelir



Şekil 1: Dört Köşeli İletişim

İletişim deyince, doğrudan insanların mimikleri ve konuşmaları ile birbirleri arasında ilişki kurmalarına geçilirse, ‘kişilerarası ilişki’ öncesi iletişim yok sayılmış olur. Burada, ‘kişiler arası ilişki’ öncesinde yukarıda söz edilen dörtlü ilişki mevcuttur.

Bu konuyu daha da açmak gerekirse, insanlar arası iletişim öncesinde, insanın her gece üzerine yatıp uyuduğu, gündüzleri de ayakları ile yürüdüğü *mekân* ile olan iletişimi vardır. Bu *mekân*-insan arası iletişim ile insan, yerin yüzeysel özelliğini keşfetmiştir. Dağı, bozkır, çöl, suyu, yani inişli-çıkışlı coğrafyayı tanıyıp, günlük hayatına onları kısım kısım entegre etmiştir. Dolayısıyla, bugün insanlık hayatına yön veren ziraat alanı, yerleşik hayat tarzı, şehirleşme veya yer altı kaynakları gibi durumlar, söz konusu olan *insan-mekân arası iletişim*in sonucudur ve hatta çok daha geliştirilmiş biçimleridir.

Ancak, tarihte ve bugün söz konusu mekân ile olan iletişim duruma göre olumsuz yöne de çevrilmiş ve başkalarının topraklarına, o topraklar üzerinde ve altında mevcut olan kaynaklara göz dikmelere, *teröre* (*territory* veya başkalarının sahip olduğu coğrafi mekâna saldırma) gidilmiştir. İnsan-mekân arası iletişiminin olumsuz sonuçları bugün de yaşanmaktadır. İnsanoğlu mekânın gizlediği sırrını keşfettikçe ona daha çok hâkim olmaya, yer altı kaynaklarını çok daha derin kazmaya, verimsiz olan mekânları terk edip, daha verimli gözükten mekânlara doğru kentselleşmeye yatkınlık göstermektedir.

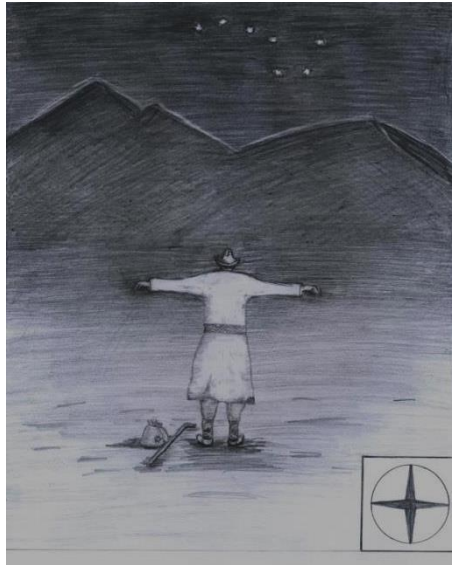
Sadece Türk topluluklarının değil, Avrasya halklarının büyük bir kısmının benimsemiş olduğu konargöçer hayat tarzı ise, yine o dört köşeli ilişkide yer alan *insan-hayvan arası iletişim*in ürünüdür. Bazı bilim adamlarına göre, insanoğlu konar-göçerlik hayat tarzını hayvanlardan öğrenmiştir. Söz konusu fikrin mantıklı tarafı da vardır. Bugün olduğu gibi ilkel devirde de yabani hayvanların büyük bir kısmı ve hatta kuşlar tabii olarak mevsime göre yer değiştirerek yaşarlardı. Kış yaklaşınca sıcak bölgelere giderler, oralarda havalar soğuyunca da geri dönerlerdi. Esas besin kaynağı olan av hayvanlarının yer değiştirerek başka menzillere gitmelerini insanoğlu gözetlemiş ve hatta ister istemez takip etmek zorunda kalmıştır. Takip ede ede veya mevsime göre farklı diyarlara gidip gelerek konargöçerlik alışkanlığını benimsemiş olmalıdırlar (Şahin, 2013, s. 81).

Dörtlü ilişkiden biri olan *insan-tabiat ilişkisi* de diğer ilişkiler kadar önemlidir. İnsanlığın oluşumu ile ilgili İslami yaklaşıma bakılırsa, Âdem (*Adam ata*) ile Havva (*Obo ene*) arasındaki ilişkiye bir yasak meyvenin karışımı, aralarında ilişkinin tamamıyla yeni bir düzene girmesine neden olmuştur. Bir başka ifade ile insanlar, nefislerine sahip çıkmadan elmayı yemelerinin sonucu, bugünün değerlendirmesi ile ilişkilerine tabiat unsuru olan ‘maddi kaynağı’ karıştırmışlardır. İnsanlar arası ilişkiye maddi kaynağın veya maddi unsurun karışımı, bugün dahi etkin bir şekilde kendini göstermektedir. Doğadan demir, bakır gibi maddiyatı bulmakla başlayan bu iletişim, tabiattan elde edilen malzemelerin en iyi işlenerek ve geliştirilerek bugünkü teknolojik devre kadar ulaştırılmasıdır.

Bugüne kadarki iletişim ve haberleşme çalışmaları konuyu terimleştirmede ve kavramsallaştırmada çoğu zaman klasik yaklaşımı (kara yolu, su yolu, demir yolu vs.) tercih etmişlerdir. Bu yüzden söz konusu makalede, önceki çalışmalara katkı sağlamak amacıyla insanlararası iletişim ve haberleşme “yöne göre haberleşme” ve “yola göre haberleşme” olmak üzere iki ayrı parametrede ele alınıp betimsel teknikle incelenmiştir.

1. Yöne Göre Haberleşme

Yolun daha oluşmadığı çok eski dönemlerde gidilecek veya ulaşılabilecek yön belirlenir ve ona göre de iletişim sağlanırdı. Yolun yapılması için bilgi ve beceri yetersizdi. Hele daha uzağa giden yolun yapılması için, coğrafyanın dağlı, çöllü ve göllü yapısını aşmaya o dönemde var olan bilgi ve birikim elverişli değildi. Bu durumda yöne göre iletişimin kurulması doğaldı. Haberin başka bir mevkiye ulaştırılması için, haberin gitmesi gereken yöne doğru gönderilmesi sağlanır, geri dönerken de gelinen yöne doğru yola çıkılırdı. Pusula aleti Çin’de icat edilse de dünyada yaygın değildi. Her toplum yaşadığı çevreye göre yönleri tayin eder, ulaşım ve haberleşme tekniklerini geliştirir ve işlerini de ona göre yürütürdü. Buna basit bir örnek, XIX. yüzyıldaki Kırgız konargöçerleri arasında yol yapma alışkanlığı olmadığı için yolcular veya kervanlar, gittikleri yönleri kaybettikleri zaman geceyi beklerler ve Büyükayı (Cetigen cıldızı) görününce ona göre gidecekleri yönü tespit ederlerdi. Zira bu yıldız her zaman kuzey (tündük) yönünde çıkardı.



Fotoğraf 1: Kırgız Konargöçerleri Arasında Yön Tayini (Kımbat Esenbek Kızı'nın Kaleminden)

Mektup adını alan haberleşme aracının ortaya çıkışı, yöne göre haberleşme ve iletişimde yeni bir devri açmıştır. Bu yüzden, yöne göre haberleşme ve iletişim konusu bundan sonra kronolojik olarak “mektup öncesi haberleşme” ve “mektup sonrası haberleşme” olmak üzere ikiye ayrılarak ele alınacaktır.

1.1. Mektup Öncesi Haberleşme

Mektup öncesi haberleşme ve iletişim, ilkel devirlere kadar iner. İlkel devirde insanlar çoğaldıkça yüz yüze iletişimi aşarak uzaktan iletişime geçmek zorunda kaldılar. Sosyal gelişmeyle yayılma insanlar arasında mesafeyi oluşturmuş ve mesafeyi kapatmak içinde çeşitli

İlkel haberleşme teknikleri geliştirilmiştir. Söz konusu mesafelere yayılma sürecinin, Mezopotamya, Mısır ve Asya'da 5.000 yıl önceki tarihin başlangıcı ve piktografik yazının ilk şekillendiği dönem olarak kabul edilen devirler ile örtüşmesi söz konusudur (Marshack, 2011, s. 22).

Birbirlerinden uzaklaşan veya birbirinden uzak olan kimselerin ilk kullandıkları haberleşme aracı, *seslenme* tekniğiydi. Seslenme, insan sesinin ulaşabileceği yere kadarki mesafe için kullanılır. Bu yüzden dil ve seslenme insanlar arası en etkili iletişim aracı olmuştur. 2-3 metreden 300 metreye kadarki mesafe için kullanılan *seslenme*, bir iletişim tekniği olarak tarih boyunca kullanılmış ve bugün de elbette ki varlığını sürdürmektedir. Örneğin en gelişmiş ve oldukça kentselleşmiş toplumlarda bile, akran grupları, komşular vs. gruplar arasında sesli iletişim mevcuttur.

XIX. yüzyılda, Kırgız konargöçerleri arasında bir insanın "heey!" diye seslenince veya birini çağırınca sesinin ulaşabildiği en uzak (300-500 metre) yere kadar olan mesafeye *çakırım* (çağırma) denirdi (Markov, 1901, s. 127). Bugün hâlâ kırsal kesimdeki halk arasında *çakırım* bir uzunluk ölçü birimi olarak kullanılır. Söz konusu devirde, Kırgız konargöçerleri *ayıl* olarak bilinen oba çadırlarını birbirlerinden birer *çakırım* mesafede dikerlerdi. Bu yerleşme biçimi hem bir hanenin mekânı daha rahat ve verimli kullanması hem de günlük haberleşmeler için oldukça elverişliydi. Hatta olağanüstü durumlarda veya düşman saldırısı olunca çakırma göre yerleşmiş haneler hızlı haberleşir ve toparlanabilirlerdi. Ayrıca, bir çakırım aralıklı yerleşmiş oba hanelerini düşman aynı anda basıp giremezdi.

Sesten sonra gelen haberleşme *ıslık çalma* idi. Sesin ulaşamadığı yer ile bazı toplumlar ıslık çalarak haberleşirlerdi. Örneğin, bugün Karadeniz bölgesindeki Kuşköy ve Giresun köylerinde köy içindeki haberleşme hala ıslık çalma yolu ile yürütülür. Köyün bulunduğu mekân dağlı ve haneler de birbirlerinden mesafeli yerleşmiştir. Bu durumda, herkes ıslıkla bir gönderi yapar, karşıdaki de ona ıslık ile cevap verir. Hatta birisi diğerini eve davet ederse, onun gelip gelemeyeceğini ve sebebinin de ne olduğunu ıslıkla anlayabilir. Söz konusu köyde yaşayanlar, bu ıslık ile haberleşmeye *kuşdili haberleşmesi* demektedir. Dolayısıyla, insanların kuşdilini bilmeleri veya kuşdiline benzer bir sesle haberleşme yoluna gittiği bir gerçektir. Hatta Evliya Çelebi'nin de kuşdilini bildiği ve bazı özel durumlarda arkadaşları ile kuşdiline benzer bir sesle haberleştiğinden söz edilir (Şahin, 2008, s. 9).

İlkel zamanlarda birbirlerinden çok uzak olan, kuşdili gibi sesli haberleşmenin ulaşamadığı mesafelere *duman ile haberleşilirdi*. Kızılderililer ve Avustralya Aborjinleri de uzak mesafelere haber vermede odun yakar ve duman ile haberleşmeye geçerlerdi. Antik Çin'de, Çin Seddi'ne bir düşman saldırısı olduğu zaman, tehlike haberi bir kuleden ötekine

duman ile aktarılır ve böylece haberler birkaç saatte 750 kilometre uzağa ulaşabilirdi. Göktürk Devri'nde, dağ doruklarında düşmanı ihbar için *karguy* adını alan kulelerin olduğu ve baskın esnasında burada ateş yakılıp haberleşmeye geçildiği konusunda Tonyukuk Yazıtı'nın kuzey tarafının 53. satırında söz edilmektedir. Aynı ateş yolu ile haberleşme IX. yüzyıldaki, Mısır ve Suriyeli Türkler arasında ve daha sonra *kargu* adını alan ateş kuleleri şeklinde Karahanlılar arasında da kullanılmıştır (Köprülü, 1992, s. 500).

1.1.1. Alet Yardımı ile Haberleşme

İnsanlık kültür dünyası geliştikçe diğer çeşit haberleşme ve iletişim araçları ortaya çıkmıştır. Bunlar arasında *davul*, *boru* ve *bayrak* sayılabilir. Hun İmparatorluğu'nda geceleri davulların üç defa çalmasıyla ordu harekete geçiyor ve boruların çalmasıyla ordu toplanıyordu. Kırgızların Manas Destanı'nda, Manas Bahadır acil bir iş veya bir toplantı durumu söz konusu olduğunda, *çoro* olarak bilinen kırk yiğidini *doolbas* (davul) sesi ile *ordo*'da (orda) toplardı (Manas, 1984, s. 243). Davul, boru ve bayraklar savaşa, sefere ve hatta ava dahi götürülürdü. Savaşta iki taraf karşı karşıya gelince, ak renkli bayrağın kaldırılması, barış anlamını verirdi (1). Boru sesini duyunca askerler saflarını düzenler, davul sesi ile de savaşmaya hazır hale gelirlerdi. Tarih boyunca Hunlar, Göktürkler, Kırgızlar, Karahanlılar ve Osmanlılara kadar tüm Türk devlet ve imparatorluklarında davul, bayrak ve borular bir güvenlik, birlik amaçlı haberleşme aracı olarak kullanılıyordu.

Orta asırlarda, diğer çeşit aletlerin haberleşme aracı olarak kullanıma girdiği tarihi kaynaklardan edinilmektedir. Örneğin, Gazneli Mahmut'un Selçuklu Sultanı Arslan Yabgu ile olan bir konuşması esnasında; “Bana askerî yardım gerekirse ne kadar atlı kuvvet gönderebilirsin?” sorusuna, Arslan Yabgu'nun silahtarından bir ok alıp, “Bunu, kendi boyuma (Kınık) gönderirsem 10 bin atlı”, silahtardan aldığı bir yayı gösterip, “Bunu, kendi ulusuma gönderirsem 30 bin atlı”, yine silahtarından aldığı oklardan birisini gösterip: “Eğer bunu Balhan dağına gönderirsem 100 bin atlı”, bir ok ile üç yay çıkarıp, “Bunu, ayrıca gönderdiğim takdirde 100 bin atlı” ve nihayet çıkardığı bir oku gösterip, “Eğer bunu Türkistan'a gönderirsem 200 bin atlı gelir” diye cevap vermesi, çok eskiden beri haberleşme unsuru olan davul, bayrak ve boruya ilaveten *ok* ile *yay* gibi savaş aletlerinin de zaman zaman haberleşmeye araç olarak kullanıldığını gösterir (Sevim ve Merçil, 1995, s. 20).

XIX. yüzyıla gelindiğinde, Kırgızların konargöçer hayatları esnasında *Alay kraliçesi* olarak bilinen Kurmancan Datka'nın kocası Alımbek ile olan irtibatında *kamçı* ile başörtüsünün (*coolukun*) haberleşme aracı olarak birbirleri arasında gönderilmesi söz konusudur. Bir başka ifadeyle, Kurmancan Datka, kendisine ve bulunduğu Alay bölgesine bir tehlike yaklaştığında, uzakta Hokand Hanlığında komutanlık görevini üstlenmekte olan kocası Alımbek'e *kamçı*

gönderir, kocasına bir tehlike yaklaştığı haberini alınca da *dikkatli ol, tehlike yaklaşıyor* anlamında da başörtü gönderirdi. Bu durum, bir aile olan ancak devlet kademelerinde bulunan evli kadın-erkek ilişkisinin, mektup öncesindeki haberleşmesi için iyi bir örnektir. Evli veya bekâr, kadın ile erkek arası ilişkilerde haberleşme araçları o kimselerin önemli gördüğü unsurlara göre değişirdi. Örneğin, yine XIX. yüzyılda, Kırgızlar arasında yetişkin kızların köy içindeki yiğitlere *bet aarçı* olarak bilinen mendillerini hediye olarak birisi vasıtası ile göndermeleri, ondan hoşlandıklarının bir işareti sayılmıştır (2).

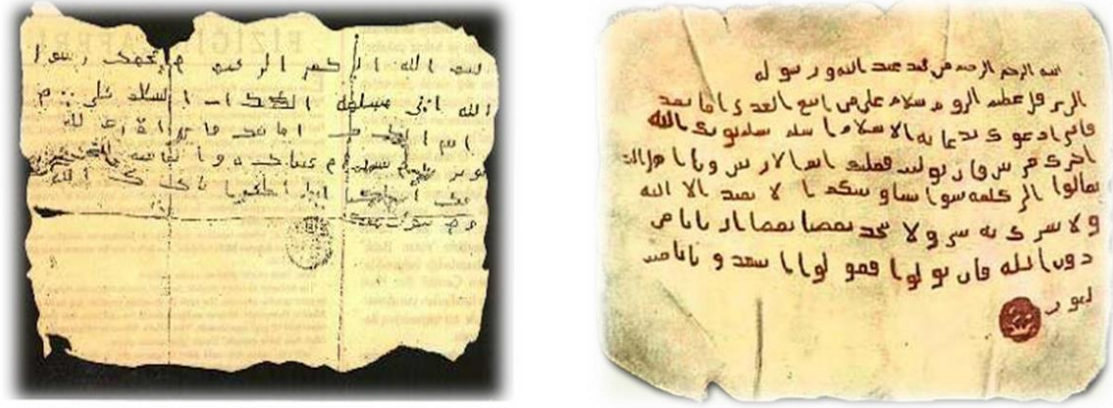
Mektup Sonrası Haberleşme

Mektubun ortaya çıkışı, mektup öncesindeki tüm haberleşme araçlarının ortadan kalktığı anlamına gelmez. Mektup birinci derecede etkili haberleşme aracı olsa da, bugün hâlâ dünyanın her köşesinde gerek kırsal gerekse kentsel ortamda insanlar arasında seslenme, el sallama veya Karadeniz bölgesinde Giresun'un köylerinde olduğu gibi ıslık çalma yolu ile haberleşme gibi durumlar halen sürdürülmektedir (3).

En eski mektup örnekleri konusuna gelince, *MÖ* 1950-1800 tarihlerini taşıyan Asurlulara ait ticaret mektuplarından, yine, *MÖ* 1400-1350 yılları arasında Akad dili ve Akad çivi yazısı ile kaleme alınmış diplomatik vesikalardan ve Anadolu topraklarında yer alan Amarna'ya ait 400'ü aşkın siyasî muhtevalı mektuplardan söz etmek mümkündür (Çerçi, 2003, s. 191). Türk dünyasındaki mektup yazışmaları veya mektupla haberleşme tekniğinin daha Hun devrinde, Mete Han'ın Çin İmparatoriçesi Lu'ya gönderdiği mektuplardan, diğer Hun kağanlarının Çin imparatorlarına yazmış oldukları birçok mektuptan görebilmek olasıdır (Ögel, 1988, s. 100). Onların büyük bir kısmı bugün hâlâ Çin arşivlerinde saklanmaktadır. Ancak, mektubun daha geliştirilmiş hali Uygur Kağanlığı Devri'ne denk gelir. Bir başka ifadeye göre, elçi Vanyad, Uygurların mektup için hususi *zarf* kullandıklarından ve Uygur İmparatorluğu'nda mektupların özel bir kulede saklandığından söz eder. Zarfın kullanımı Türk kavimleri arasından en erken yerleşik hayata geçen ve yerleşik medeniyeti kuran Uygurların haberleşme geleneğini daha ileriye götürdüğünün bir işaretidir (<https://www.altayli.net/tarih-boyunca-turklerde-haberlesme.html>).

Türkler İslam dünyasına dâhil oldukları için İslam dünyasındaki mektuplaşmadan da söz edilmesi gerekmektedir. İslam dünyasında mektup gönderme *Hz. Muhammed'in* (S. A. V.) döneminde başlamıştır (Fotoğraf 2). VI. yüzyıla ait *Hz. Muhammed* tarafından İslam'a davet mektuplarından bir kısmının metinleri günümüze kadar ulaşmış olup, bu mektuplardan bir bölümü Topkapı Sarayı Mukaddes Emanetler bölümünde sergilenmektedir (Köprülü, 1992, s. 499). Ayrıca *Hz. Muhammed'ten* (S. A. V.) sonra gelen halifelerin yazmış olduğu diğer mektup

metinleri de Mısır'da 1985 yılında Cabir Kumayha tarafından "Edebü'l Hülefa'r Raşidin" adlı eserde bir araya getirilerek neşredilmiştir.



Fotoğraf 2: Hz. Muhammed'e (S. A. V.) Ait Mektuplar

Kuşlar arasında postacılık işine en kabiliyetli olanı *güvercindir*. Mektupların en uzak mesafelere ulaştırılmasında güvercinler, insanlık geçmişindeki *hava postacıları* olmuşlardır. Güvercinlerin haber taşıma kabiliyetine yönelik keşif Kur'an'da bahsedilen Süleyman Peygamber Devri'ne dayanır. Süleyman Peygamber'in bütün doğa güçleri ile beraber kuşlar üzerinde de hâkimiyet kurmuş olması, kuşdilini bilmesi ve muhtemelen güvercini posta işlerinde kullanması, insanlığa rehberlik etmiştir. Yoksa yeryüzündeki onlarca kuş çeşidi arasından güvercinin posta işine kabiliyetli olduğunun tespit edilebilmesi kolay olmazdı. Ayrıca, Nuh Peygamber'in devrindeki Tufan olayı esnasında Nuh Peygamber gemisiyle konacak yer ararken, ona etrafta kara yerin mevcudiyetini bildiren mesaj olarak güvercin zeytin dalı getirmiştir (Öger, 2004, s. 168).

Eski Altay ve Saha Türkleri arasındaki Tufan ile ilgili bir efsanede: Tanrı-Ülgen Nama isimli meşhur bir adama dünya tufanı olacağını ve bundan kurtulması için bir gemi yapmasını söyler. Gemi yapılır ve Tufan'da gemi ile su üzerinde kalırlar. Nam bir güvercini uçurur, güvercin de gagasında bir dal parçası ile döner (İnan, 1986, s. 22). Bu efsaneye göre, güvercinin habercilik vasfı daha Tufan'ın olduğu devirde biliniyordu. O yüzden, tarihi kayıtlarda bahis konusu olan MÖ 1200 yıllarında Mısır'da, Eski Yunanlılar ve Romalılar arasında güvercinlerin haberleşmede kullanılması, şaşırtıcı bir haber değildir. Güvercinlerin postacılığının keşfi peygamberlik dönemlerine dayanmaktadır.

Postacı güvercinler Türk kavimleri arasında oldukça yaygındı. Büyük Selçuklular Dönemi'nde, Osmanlı'da, Buhara ve Hokand Hanlıkları'nda güvercin hizmetinden yararlanılıyordu. I. Haçlı Seferi olarak bilinen ve 1098 yılında Kudüs'ün alınması ile son bulan savaşlar sırasında Türklerin, *Bağdat güvercini* adı verilen posta güvercinleri aracılığı ile

haberleşmeyi sağladıkları bilinmektedir. 1169 yılında Eyyubi Hanedanlığı'nın ilk hükümdarı olarak Mısır'a hükümdar olan Selahaddin Eyyubi'nin haçlı orduları ile olan savaşları sırasında ve özellikle de III. haçlı ordularının 1191'de Akka kuşatması sırasında haberleşme güvercinler vasıtası ile sağlandığı bir gerçektir (Yılmaz ve Ertuğrul, 2012, s. 2).

Abbasiler Dönemi'nde İstanbul-Basra, Mısır-Suriye ve Mağrip şehirleri ile güvercin vasıtası ile haberleşme sağlanmıştır. Örneğin, Abbasilerin ilk dönemlerinde posta güvercinleri İstanbul'dan Basra'ya 1000 dinar karşılığında getirilirken, 1280 yılında ise tüm Mısır boyunca 2000 adet güvercin posta işleri için kullanılıyordu (Özer, 2015, s. 168). Güvercinlerin ulaştırma hızı konusunda şu bilgiler geçerlidir. Güvercinler mektupları, Musul şehriden Bağdat'a (yaklaşık 400 km mesafede) yarın gün içinde ve aynı Musul'dan Basra'ya (900 km) ise bir günde ulaştırırlardı (Köprülü, 1992, s. 500). Osmanlıda güvercinlerin inişleri için çeşitli yerlerde özel burçlar inşa edilmişti. Bu kutulara getirilen ve götürülen mektuba Osmanlı devletinde *güvercinname* adı verilirdi. Güvenlikli ulaşımın sağlanması için, mektuplar güvercinin ayağına takılan alüminyum kutulara konulurdu (Özer, 2015, s. 169).

1.2. İlgili Görevliler / Haberciler

Mektup taşıyan ve özellikle Türk dünyası içindeki haberleşmede bu işi şahsen yapan, 'haber götürmekle görevlendirilen' ve 'haberleşme ve iletişim alanında hizmet eden' kişilerin rolü büyüktür (Alyılmaz, 2015, s. 79). Göktürk Yazıtları ile yazılmış Türkçe yazılara göre, Türk dünyasındaki en eski haber götüren kişiler *sapçı* ve *elçi*'lerdi. Ülke sınırları içinde haberleşme *sapçılar* tarafından sağlanırken, dış haberleşme görevi *elçiler* tarafından yerine getirilmekteydi (4). Söz konusu haberleşme ile ilgili geniş bilgilere Göktürk Yazıtları'ndan ulaşılabilmektedir. Tonyukuk Yazıtının güney tarafının 9. satırında Dokuz Oğuzların Göktürlere gönderdiği habercilerden (sapçılar) söz edilmektedir. Türk dünyasında iyi bilinen *arkış*, *ulak*, *eşkinici*, *tatar*, *çapar* veya *çabarman* gibi diğer haberciler daha sonra ortaya çıkanlardır.

Arkış olarak bilinen bir diğer haberci veya posta görevlisine, Uygur alfabesiyle yazılmış olan yapıtlarda rastlanmaktadır. Arkış gibi posta işlerinden yükümlü, yalnız atlı haberci anlamına gelen *eşkinici* hakkında Eski Türkçede bilgi bulunmaktadır (Drevneturkskiy Slovar, 1969, s. 186). Manas Destanı'nda 'haber götürmekle görevlendirilen', 2-3 günden 10-15 günlük mesafeye kadar haber getirip götüren atlı haberciye *çabarman* adı verilir. Destan içinde *altmış türdüü til bilgen*, *altın kökül çaş Aydar* (Altmış çeşit dil bilen, altın kâküllü genç Aydar), altmış çeşit dil bildiği için haberci olarak hizmet veriyordu. Bu genç ile ilgili destanın bazı yerlerinde, özellikle *Kökötöydün aşı* (Kökötöy'ün yıllık aşı) konulu kısımda geniş olarak söz edilmektedir (Manas, 1990, s. 88). Yalnız, *çabarman* olan haberciler, Kırgızlar arasında daimi görevliler değillerdi. XIX. yüzyılda Kırgız yerli yöneticileri gönderilecek haberin önemine göre öz

yiğitleri veya kardeşlerinden olmak üzere farklı farklı kimseleri çabarman olarak gönderirlerdi. Kırgızca'daki çabarman terimi, Anadolu topraklarında kullanılan ve atlı postacı anlamına gelen *çapar* ile ilgili olabilir.

Ulag veya *ulak* olan bir diğer 'haber götürmekle görevlendirilen' kişiler de en eski Türk postacılarından sayılırlar. Ulak sözünün özü, Eski Türkçede mevcut olan 'iki şeyi birbirine bağlama' anlamına gelen *ula* sözünden gelir (Drevneturkskiy Slovar, 1969, s. 608). Bugünkü Kırgızcada da *ula* kelimesi aynı 'iki şeyi birbirine bağlama' anlamını verir. Uygurlarda hem de Uygurların birçok idari geleneklerini sürdürdüğü ileri sürülen Karahanlıların, Maverâünnehir istilasından önce *ulağ* diye isimlendirilen postacılarının var olduğu bilinmektedir. Daha sonra, Gaznelilerde, Selçuklularda posta sistemi olarak Divan-ı Berid var olup, Büyük Selçuklu Devleti'nden itibaren *berid*in Türkçe karşılığı olan *ulaka* geçilmiştir. Yalnız burada ulak ile doğrudan ilgili olan *Berid* posta teşkilatından söz etmek gerekirse, Sasanilerde, Bizans'ta ve hatta Cahiliye Devri Araplarında bu sistem vardı. Türk devletlerindeki Berid örgütü haberleşme sistemi, *ulak* adı verilen atlı ve yaya habercilerden oluşuyordu. *Ulaklar* vaktiyle Osmanlı menzil teşkilatı içinde de faaliyet göstermiştir. Osmanlı menzil teşkilatı, ülke genelinde yürütülen oldukça sistemli haberleşme örgütü idi. Osmanlı devletindeki menzil teşkilatının hangi modele göre tesis edildiği bilinmemektedir. İslamiyet'ten önce buna benzer bir ulaşım ve haberleşme sistemi Türk kültüründe, Abbasi ve Memlûklerde de vardı (Köprülü, 1992, s. 499). Hatta Yusuf Halaçoğlu'na göre, Cengiz Han tarafından kurulan ve daha sonra İlhanlılara geçen *Yam* olarak bilinen Moğol asıllı ulaşım sistemi ile bu örgütün ilişkisi olabilir (Halaçoğlu, 1981, s. 124).

Osmanlı Devleti'nde ulaklar, söz konusu menzillere gittiklerinde ücretsiz kalırlar ve hatta oranın beygirlerinden ücretsiz yararlanma hakkına sahiptiler. Ulaklar merkezden çıktıkları zaman ellerinde nereye ne maksatla gittiği, hangi menzillerde konaklayacakları vs. ile ilgili belgeleri bulunur ve ona göre giderlerdi. Ulaklar bazen de merkezden çıkar, ilk menzile kadar gidip emri veya mektubu ulaştırır geri dönerdi. Oradaki menzildeki ulaklar da o emaneti bir sonraki menzilhaneye ulaştırırlardı. Eğer gizli haberler ile giderse, *hususî emirle giden ulak* diye tanımlanarak haberin çıkışından varış yerine kadar o ulak götürürdü (Halaçoğlu, 1981, s. 130).

Tarihteki Türki dünyası haberleşme ve iletişim sisteminde *tatar* olarak tanımlanan haberciler, daha sonra ulak yerine kullanılmıştır (Açıkel, 2004, s. 2). Moğollar arasında tatar olarak adlandırılan seri haberciler vardı ve bu tatar geleneği istila edilen İslam ülkelerine Moğollarca taşınmıştır. *Tatar*, Osmanlı devletinde devlet hizmetlerini yerine getirmek üzere düzenlenmiş bir haberleşme kurumu gibiydi ve geniş ülke sınırları içinde hizmet veriyordu (Yazıcı, 1989, s. 333). Haberleşme ve iletişim alanındaki diğer hizmet edenlere gelince, daha çok Osmanlı Devleti'nden örnekler vermek yerinde olur. Haberleşme ve iletişim Türk

toplulukları arasından en çok Osmanlılarda en iyi kurumsallaştırılmış ve çeşitli mesleklere ayrılarak yürütülmüştür. Bu bağlamda, Osmanlı devlet kontrolünde *derbendçi*, *köprücü*, *suyolcu* (6), *menzilci*, *kayıkçı* iskele hizmeti gibi hizmetleri gören görevli zümreler vardı. Bunlar, yolların bakımı, tamiri ve emniyeti, köprülerin bakım ve onarımı, iskân noktalarına giden suyollarının bakımı ve onarımı, posta ve haberleşme işinin teşkilâtı gibi işleri yapmakta idiler (Orhonlu, 2010, s. 158).

2. Yola Göre Haberleşme

Yöne göre haberleşme ön planda iken, yolun ortaya çıkışı veya insanların yürüdüğü yerlerde yolların kendiliğinden oluşması, iletişim ile haberleşmeye yeni bir renk ve düzen getirmiştir. Ancak, yönden yola giden gelişme sürecinde işaret veya simgelerin önemi vardır. İşaretler veya simgeler, farklı biçimde olup, insanların bilgilerini, deneyimlerini ve inançlarını taşımıştır. Ve en önemlisi, bu gibi işaretler yardımı ile iletişim kurma yoluna gidilmiştir (Schmandt-Besserat, 2011, s. 36). Bir başka ifadeyle Eski Türkçede gözüken *ula bolsa yol azmas* veya ‘yol işaretleri olan *ula* olursa, gittiğin yoldan yanılmazsın’ anlamını veren ifade olduğu gibi, yönden sonra ve yoldan önce, gidileceği yönü temin eden *işaret taşları* gibi maddi vasıtalar hizmet veriyordu (Drevneturkskiy Slovar, 1969, s. 608). Elbette bu ‘maddi vasıtalar’ dolayısıyla yürütülen haberleşme ve iletişim sonucunda oralarda *çığırlar* (Eski Türkçede ince çizgi yol) oluşmuş ve yol izi şekillenince de oralar işlek hale gelmiş olabilir. (7) Ancak, burada *çığır* önemli bir konudur. Anadolu Türkçesinde *çığır* veya *çığır açma* sözleri, yeni bir biçim veya ‘kar üzerinde açılan iz’ anlamını verir. Ancak, *çığır*a bugünkü Kırgız Türkçesinde *çiyır* denir ve bu da tek insanın yürüyebileceği bir çizgi yol anlamına gelmektedir. Hâlâ kırsal kesimde, özellikle dağlık yerlerdeki inişli çıkışlı ortamlarda oluşmuş tek kişilik çizgi yollara Kırgızlar *calgız ayak col* (yalnız ayak yol) veya *çiyır col* derler. Bu kelimenin eski Türkçedeki *çiyırıla* (yol açma, yürüyebilecek yol yapma ve ayarlama) kelimesi ile ilişkili olması da düşünülebilir (Drevneturkskiy Slovar, 1969, s. 148).

İlk önce haneler arasında ayak izleri nedeniyle oluşmuş patikalardan çizgiler şeklinde oluşan *çığırlar*, sabit yollara dönüşmüş ve hatta geliştirilerek ülke içinde *ulusal yol* ve ülke dışına çıkınca da *uluslararası yol* olan niteliğe kadar çıkmıştır. Örneğin, başlangıçta veya MÖ 4000 yıllarında *taş döşeli sokaklar* ve *kalas döşeli yollar* vardı. Yol, insanlara ve gruplar arası gelişime, kültürler arası alışverişe ve devletler arası ilişkilerin gelişimine olanak sağlamıştır. O yüzden, yola, insanların veya arabaların yürüdüğü/gittiği basit bir güzergâh değil, milletleri, dilleri, dinleri ve kültürleri kaynaştıran bir vasıta olarak bakmakta yarar vardır (Alyılmaz, 2005, s. 181). Tarihte Çin ipeğinin dünyaya satılması için vücuda gelmiş olan *İpek Yolu*, Çin’den başlayarak Anadolu ve Akdeniz aracılığıyla Avrupa’ya kadar uzanan ve dünyaca ünlü ticaret

yolu idi. Eğer yol pek de önemsiz ve basit bir güzergâh olsaydı, söz konusu olan İpek Yolu vasıtası ile nice kültürler kaynaşmazdı ve hafızasında da nice milletler ve devletler kurulmazdı. İdil (Volga) hafızasında yapılan arkeolojik kazılara göre, söz konusu olan ticari yolun Karadeniz üzerinden geçen kolu MÖ 114 senesinde çok işlekti. Bu yolun diğer kolları ile ipek, Mısır ve Roma'ya kadar götürülür, satılırdı. Bu devirde ipek yolunun büyük bir kısmına Hunlar hâkim idiler ve ticari inkişaf da devir olarak Hun hükümdarları olan Huhanye ve Çiçi Devirlerine denk geliyordu (Togan, 1981, s. 40). Tarih'i kayıtlara göre, İpek Yolu'nun bir ucu Yenisey Kırgızlarına kadar gider ve Kırgızlara giden bu yola *Kırgız colu* diye ad verilirdi. Kırgız colu vasıtası ile Kırgızların ürettiği *muskus* (mis), *baaluu müyüz* (hayvan boynuzları) ve deriler dışarıya götürülürdü (Al-İstahri, 2002, s. 21).

Eğer açılmış olan yol tek kişilik değil, bir arabanın gidebileceği iki çizgili olursa, buna da *araba col* veya *araba yolu* denmiştir. Gerek tek ayaklı çığır yollar gerekse araba yolları tarihin her devrinde oluştuktan sonra işlekti. Bu kan damarı gibi insanlara değişim, yenilik ve en önemlisi geçim sağlardı. Ali Rıza Yalman'ın verdiği bilgilere göre, 1930'lu yıllarda Sivas, Kayseri ve Malatya gibi şehirler arasında en etkili iletişim araba yolları ile sağlanırdı (Yalman, 1993, s. 368). Osmanlının Kayseri, Ankara, Tokat, Urfa gibi büyük şehirlerinin büyük bir kısmı denizden uzaktı ve bu gibi birçok önemli şehirler arası iletişim ve ulaşımda kara yolu her zaman ön plana çıkıyordu (Faroqhi, 1982, s. 524).

1832'de Üsküdar ve İzmit arasında araba yürüyebilecek şekilde 18 saatlik bir yol yapımı girişimi başlatılmıştır. Yol yapım masrafı yerli menzilhanelerin gelirlerinde elde edilmek üzere Üsküdar ile İzmit arasında kalan Kartal, Gebze ve Hereke olmak üzere toplam 5 istasyonun kurulması dahi planlanmıştır. Her istasyonda 30'ar beygir (at) ve 10'ar araba bulundurulmuş, her 4-5 saatlik mesafe arasında da postaneler yer almıştır. Sözü edilen özellikleri ile Üsküdar-İzmit yolu, o dönemdeki en modern yol olarak tarihte yerini almıştır (Yazıcı, 1989, s. 360).

Islahat Fermanı esnasında ülke içindeki yolların inşasına ait bazı çalışmalar yapılmaya başlatılmıştır. Örneğin, ilk olarak 14 Eylül 1858 tarihli bir nizamnamede ve Meclis-i Mabir çalışması esnasında yol, sokak, caddeler ve deniz, nehirlerdeki ulaşım konuları görüşülmüştür. Osmanlı Devletindeki kara yolları ile ilgili ilk nizamname, *Memalik-i Mahruse-i Şahhane Yollarının Tanzim ve Tesviyesi Hakkında Nizamname* adı ile hazırlanmıştır. Bu nizamnamede yapılacak yolların teknik özellikleri, mevcut olan yolların tamir ve düzenlenmesi vs. konuları içermiştir. Yolların yapımı ve tasarımı valilere verilip, yapım harcaması için de yerli ahali arasında 18-60 yaş arasındaki erkeklerin beş yılda bir 20 gün olmak üzere yol çalışmalarına

katılma mecburiyeti sağlanmıştı. Valiler, her yıl için detaylı yol tasarımları yaparlardı ve yerli ahaliler de ona göre gidip ücretsiz çalışmada bulunurlardı (Yazıcı, 1989, s. 333).

Osmanlı Devleti'nde yollar, Rumeli ve Anadolu'da, üç kola ayrılmakta olup, bunlar sağ kol, sol kol ve orta kollar olarak gruplandırılmıştır. Bunlardan Anadolu sağ kol yolu Üsküdar, Eskişehir, Akşehir, Konya, Adana-Antakya, Halep; Anadolu orta kol yolu Üsküdar, Gebze, İzmit, Sapanca, Geyve, Hendek, Ayaş, Düzce, Bolu, Hacıhamza, Merzifon, Amasya, Turhal, Tokat, Sivas, Malatya, Diyarbakir ve Anadolu sol kol yolu ise Üsküdar, Gebze, İzmit, Sapanca, Geyve, Hendek, Ayaş, Düzce, Bolu, Hacıhamza, Merzifon, Karahisar, Şarki, Bayburd, Tercan, Erzurum, Kars olarak belirlenmiştir.

2.1. Köprü, Kervansaray ve Menziller

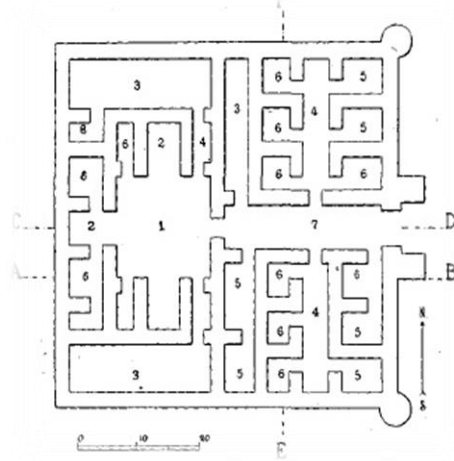
Köprü, kervansaray, menziller veya dağ geçitleri, haberleşme ve iletişimin sağlıklı ve güvenli yürütülmesi için ana vasıtalar. Çeşitli günlük ve diğer çeşit malların temini, zamanında ilgili pazarlara ulaştırılması, acil haberlerin gecikmeden ilgili yere götürülmesi gibi mekanizmalar doğrudan söz konusu olan vasıtalar üzerinden geçirdi. Kervanlar veya askerlerin geçişi için, Osmanlı Devleti'nde bazı yerlerde köprüler yapılmış ve menziller teşkil edilmişti. (8) Mısır Memlûk Sultanı I. Baybars yaptırmış olduğu köprü ve yollardan geçen yolcuların güvenliğini sağlamak için kervansaraylar inşa ettirmişti (Köprülü, 1992, s. 499).

Osmanlı Devleti'nde kervanların, hazine taşıyan devlet görevlilerinin, yolcuların ve tüccarların yolculuklarının rahatlığı için han ve kervansaraylar kurulmuş, emniyetleri için de geçit bekçisi, derbendciler gibi teşkilatlar hizmet veriyorlardı. Bu işler sistematik bir şekilde yola koyulmuş durumdaydı. Yalnız Orta Asya'da durum biraz değişti. Kervanlar, yolcular ve tüccarlar yollarda ve gittiği yerlerde kendi emniyetlerini kendileri sağlıyorlardı. Birkaç veya birçok tüccar, yüklü hayvanlarını birleştirir, büyük kervan oluşturur, kervana bir *kerben başı* seçer ve silahlı bekçiler alıp yola çıkarlardı (Kostenko, 1870, s. 280). Tek tek gidince, eşkıyaların saldırısına uğrama durumları yüksekti. Yoldaki bu güvensiz ortamdan dolayı, bazı mektup taşıyan haberciler de büyük kervanlarla beraber giderlerdi. (9)

Arkeolojik kazılardan elde edilen bilgilere göre, Kırgızistan'ın bugünkü topraklarında 25 tane kervansaray kalıntıları bulunmuştur. Bunlar ticari yolun kenarında birbirlerinden 40-80 km aralıklı kurulmuştu (Tabıldiev, 2011, s. 210). Bunların en önemlisi, Kırgızistan'ın At Başu bölgesinde yer alan Taş Rabat kervansarayıdır. Burası, içinde otuzdan fazla odası ve dört büyük geniş alanı olan ve 140-150 civarında kişiyi barındırabilen bir mekândır (Fotoğraf 3 / Şekil 2). Kervansaray Kaşgar tarafına giden ve gelen yolcu ve tüccarlar için önemli bir duraklama yeri idi (Pantusov, 1916, s. 6).



Fotoğraf 3: Taş Rabat'ın Görüntüsü



Şekil 2: Taş Rabat'ın Odalarının Yerleşim Şekli (N. Pantusov'un Eserinden)

Osmanlı Devleti'nde menzil teşkilat yapısı da söz konusu olan kervansarayların benzeri idi. Yalnız, devlet görevlileri tarafından yönetildiği ve yürütüldüğü için bu menziller, kervansaraylara göre çok daha düzenli ve sistematik bir ağ şeklinde çalışan bir yapıya sahipti. Bu mevkilerde devlet tarafından bir yıl için tayin edilen *menzilciler* vardı. Menzilin idari işlerinde sorumlu olan kişiye *menzil-emini* ve diğer çeşit hizmetlerini gören çalışanlarına *menzilkeş* adı verilirdi. Çoğu zaman menzilin yakınında bulunan bir köy ahalisinin tamamı menzil işlerinden sorumlu olup onlar da *menzilkeş* diye adlandırılırdı.

Bu menzilkeş olarak çalışan köy ahalisi sıra ile birer er çıkarıp hizmetlerini (menzil hayvanlarının bakımı, ihtiyaç sahiplerine sağlanması, gerekli tamirat işleri, menzilin muhafazası, menzile konan yolcuları korumak, onların ihtiyacı olan arpa, saman, odun, yağ gibi zaruri ihtiyaç maddelerini getirip belirli fiyatlarda satma vs.) görürler ve ona göre de vergilerden muaf tutulurlardı (Halaçoğlu, 1981, s. 124). Menziller buldukları yere bir sosyal ve ekonomik hareketlilik kazandırıyordu (Altunan, 2002, s. 76).

Yukarıda söz konusu olan *ulaklar*, menzillere gittiğinde ücretsiz kalırlardı. Ancak gitgide menzil teşkilatı da eskiyerek yapısal bozulmalar yaşamaya başlamıştır. Örneğin, II. Mahmud Devri'nde menzillerin ıslahı ile ilgili bir belgede menzillerin çalışma işlerinde nizam dışı işlerin arttığı belirtilir. Daha açık ifadeyle, menzilhanelerdeki görevlilere devlet görevlileri ve ulaklardan başka herkesin bahşiş verip menzil hizmetlerinden bedava yararlanmaları, beygirleri kullanmaları, bahşiş vermeyen devlet görevlilerinin de bahşiş vermedikleri için uzun süre bekletilmeleri vs. meseleler menzil teşkilatının iyice bozulmasına yol açmıştır (Halaçoğlu, 1981, s. 124). Bu bağlamda, 1834 yılında Üsküdar İzmit arasında ilk posta teşkilatının kurulması menzil teşkilatının yerine yeni bir haberleşme teşkilatının ülke içine girmiş olduğunu

göstermektedir. Posta teşkilatının ülke içinde yayılmaya başlamasıyla da menzillerin yavaş yavaş ortadan kalktığı görülmüştür.

2.2. Su Yolu ile İletişim ve Haberleşme

Türklerin yaşadığı her mevkide ırmak ve sular vardı ve muhakkak bu ırmak ve sulardan, iletişim ve ulaşım amaçlı faydalanılmıştır. Örneğin, su üzerinde haberleşme ve ulaşımında en yaygın olan *kayık*, Anadolu Türklerinde, Orta Asya'da ve ayrıca Altay Türklerinde de kullanılıyordu (Potapov, 1969, s. 19). Cengiz Orhonlu, önce *gemi* teriminin XVI. yüzyılda Türkler arasında kullanıldığını ve daha sonra da *kayık* teriminin XIX. yüzyılda ortaya çıktığını yazar (Orhonlu, 2010, s. 158). Ancak söz konusu kayık ile gemilerin çok daha eski devirlerde farklı adlarla Türkler tarafından kullanılmış olma olasılığı yüksektir. En doğudaki Selenga ve Orhun ırmaklarından batıdaki Tuna nehrine (arada kalan Isık Göl, Baykal gibi göller ve Hazar Denizi ile Kara Deniz hariç) kadarki sulu geniş topraklar hep Türk topluluklarının elinde olmuştur. Nitekim orta asırlarda yaşamış olan Dede Korkut kitabında *Ağaç gemileri oynatan su, Hasan ile Hüseyin'in hasreti su* diye ifadeler geçtiğine göre, gemi teriminin XVI. yüzyıldan önce Dede Korkut döneminde de bilinmekte olduğu düşünülebilir (Erdemir, 2011, s. 823).

Osmanlı Devleti'nde gemicilik geleneğinin başlaması XIV. yüzyılın ikinci yarısına rastlar (10). Kocaeli Sancağı'nın Gebze nahiyesindeki gemiciler köyünde, Orhan Bey tarafından gemi hizmetinin bir vakıf şeklinde tesis edilmesi ile başlar. Mevcut olan kaynaklar, gemi hizmetinin Tunca, Arda, Ergene, Meriç sularının birleştiği yerde, Gebze'de ve Sakarya nehri üzerinde görüldüğünü yazarlar. Ayrıca Tuna gibi büyük nehirlerde hükümet tarafından geçiş için özel olarak yaptırılmış *geçit gemileri* de (Fotoğraf 4) vardır (Orhonlu, 2010, s. 159).



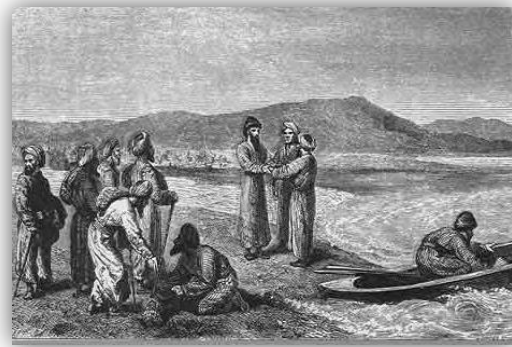
Fotoğraf 4: İstanbul'da yolculuk manzarası (A. Melling. *Voyage Pittoresque de Constantinople*)

XVI. yüzyıla gelindiğinde, İstanbul'da su yolu ile daha küçük ebattaki ulaşım bir çok koldan yürütülüyordu. Bunlar *Mudanya kolu*, *Üsküdar kolu*, *Galata kolu*, *Haliç kolu*, *Boğaz içi kolu* olmak üzere beş koldan meydana geliyordu. Sözelimi, XVI. yüzyılda İstanbul'daki en uzun su yolu *Mudanya kolu* idi. Net olarak 1578 yılında 10 İstanbul'a ve 7'de Mudanya'ya bağlı olmak üzere toplam 17 *kayık* ve *pereme* Mudanya-İstanbul arasında ticari mallar ile yolcuları her iki tarafa taşıyordu. Kayık sayısı daha da artırılabilirdi ancak su yolunda trafik oluşturmamak amacı ile kayıklar bu sayı ile sınırlandırılıyordu (Orhonlu, 1989, s. 2). Kayık ve peremelerin su yolu ile taşıma ve ulaşım hizmetleri yerel hükümet tarafından kontrol edilir, vergilendirilir ve belli zaman aralıklı olmak üzere sayımları da yapılırdı. Genelde *Arap* (benzi siyah olan kimse) ve *köle* gibi statüde olan kimseler kayıkcılık yaparlardı. XVI. yüzyılın sonlarına doğru, Marmara Denizi, Boğaz ve Üsküdar kıyılarında toplam 21 iskele hizmet veriyordu. O zamanlar İstanbul'daki toplam kayık sayısı da 4614 idi (Orhonlu, 1989, s. 7).

XVII-XIX. yüzyıllar arasında Orta Asya'daki Buhara, Hiva ve Hokand Hanlıklarında, Amuderya ve Sırderya en etkili iletişim yolu olarak hizmet veriyordu (Fotoğraf 5, 6). Bu su yolu Ürgenç'te idare edilir ve Hokand, Hiva, Tirmiz gibi büyük şehirlerarası yükler çoğu zaman Amuderya üzerindeki su yolu ile taşınırdı. Zaten şehirlerin büyük bir kısmı ırmaklar kenarında veya ırmağa yakın kurulmuştu ve ırmakta özellikle limana veya yük yüklemeye uygun olan yerlerde sayısız kayıklar ve gemiler taşıt aracı olarak bekletiliyordu (Kostenko, 1870, s. 285). Hiva ve Buhara Hanlıklarına bağlı olan Kongrat, Çarcun ve Tirmiz şehirlerinde malların ve askeri teçhizatların bir kıyıda diğerine geçirilmesi için kısa aralıklarla hizmet veren *gemiler* de vardı (11).



Fotoğraf 5: Amuderya'daki Bir Kayık (Ella Kristi. Kayuk na Amu Darye)



Fotoğraf 6: Amuderya'daki Bir Kayık (A. Vamberi'den)

2.3. Taşıt ve Binek Hayvanları

Bu konuya çok eskiden beri bazı Türk toplulukları arasında taşıt ve binek hayvan anlamında sık sık rastlanan *kölük* tabiri ile başlamak isabetli olacaktır. Kölük yük hayvanı ve ulaşım ve haberleşmede binek anlamında bugün Anadolu, Kırgız ve Kazak toplulukları arasında halen kullanılır ve ayrıca, söz konusu olan terim olduğu gibi Tonyukuk Yazıtında da aynı yük hayvanı anlamında geçer (Tekin, 1994, s. 36). Kazak Türkleri arasında eskiden olduğu gibi, bugün dahi bineklere ve hatta arabalara kölük dendiği gibi, Kırgızlar arasında özellikle hayvancılıkla uğraşan kırsal kesimde, uzak bir yerden gelen kimselere: *At kölügünüz aman-esen keldiizbi?* (At ve diğer binekleriniz sağ-salim olup sağlıklı geldiniz mi?) diye karşılırlar.

Hatta Anadolu Türkleri arasında da *gölük* terimi yük taşıyan hayvan anlamında kırsal kesimde vardır (Koşay, 1956, s. 29). Bir diğer taşıma ile ilgili terim de Eski Türkçede *taşıt hayvanı veya binilecek at* anlamını veren *ulay* kelimesidir (Drevneturkskiy Slovar, 1969, s. 608). Türklerin ata yurdu Tanrı Dağları ve etrafındaki topraklara sahip çıkmanın kazandırdığı bir avantaj olsa gerek, bugünkü Kırgızlar arasında çok eski tabirler hâlâ yaşatılır. Onların arasında yine Eski Türkçede var olan *ulay* terimi, yine taşıt ve binek hayvanları anlamında *uloo* olarak kullanılır. Aynı terim, Kaşgarlı Mahmud'un sözlüğünde *ulag* olarak verilir ve bu *beyin emriyle koşa koşa giden postacının başka bir ata erişip bininceye degin bindiği at* anlamında tanımlanır (Divan-ı Luqat-i it Türk Dizini, 2003, s. 213).

Taşıt veya binek hayvanlarının başında elbette atlar gelir. Altaylardan, Anadolu topraklarına kadar yayılmış dağlı yapıdan oluşan Türk topraklarında at en ortak ve en yaygın binek hayvanı olmuştur. İşte bu sebeple olsa gerek bugünkü Kırgızlar, *At adamın kanatı* veya *at adamın kanadıdır*, ifadesini kırsal kesimde sık sık dile getirirler. Atın bir adam kanadına benzetilmesi ilginç bir durumdur, bu belki de Saha Türklerinin eski masallarında bahadırların her zaman kanatlı ata binmeleri ile ilişkili de olabilir (Ovçinnikova, 1897, s. 78).

At ile ilgili en eski bilgilere bakılırsa, Hun Prenslерinin bir kısmının Altay bölgesindeki at yetiştiren kavimlere şahsen gidip başkanlık yaptıkları bilinir (Ögel, 1971, s. 6). Bu durum, Hunların at bakıcılığına büyük özen gösterdiklerini ve özel kavimlerce at yetiştiriciliğinin ele alındığını, bu işin stratejik öneminden dolayı prenslerin şahsen izlendiğini gösterir. Örneğin, hem Hun hükümdarı Mete'nin MÖ 177 yılındaki batı istikametinde yürüyerek Hazar Denizi'ne kadar gelmesinde, hem de daha sonra tahta geçen Huhanye ve Çiçi zamanlarındaki Hun topraklarının genişlemesinde, asıl binek aracı olarak atın kullanıldığı vurgulanır (Togan, 1981, s. 40). Ayrıca, Hun imparatoru Mete'nin emrine sadakatlerini ölçmek maksadı ile kendine has özel askerlerine öz savaş atını vurmaya emretmesi, daha o devirlerde atın insan sadakatini ölçecek nitelikte değerli olduğunu gösterir. Basanday kurganlarında yapılan arkeolojik kazılarda

elde edilen bulgulara göre de, XVI. yüzyılda Sibirya'daki Tom ve Ob ırmağı kenarındaki Tatarlar, atı hem bir taşıt hem bir binek hem de bir yiyecek yerine kullanıyorlardı (Boyarşinova, 1990, s. 89).

Osmanlı Dönemine gelince, menzil teşkilatında, menziller arası irtibatta ulaklar atı binek olarak kullanırlardı. Ayrıca her menzil yerinde, oranın büyüklüğüne ve trafiğe göre 6 ile 30 arası beygir bulundurulurdu. Örneğin, 1840'lı yıllarda İstanbul'dan Rumeli'ye giden bir posta konvoyunda 100-120, Anadolu posta konvoyunda ise 150 beygir bulunuyordu (Yazıcı, 1989: 368). Gerek Anadolu'da gerekse Orta Asya Türkleri'nde karada taşıt ve binek olarak at en çok tercih edilirdi. Atın olmadığı veya Sibirya'nın soğuk havalı karlı ortamında ise, atın yerine *bugu* ve *bağış* geyiklerinin kullanılması yaygındı (Ravdonikas, 1934, s. 33). Bugünkü Kırgız ve Kazaklar arasında sözü edilen *bugu* ve *bağış* geyik adlarını taşıyan kişi adları ve hatta boy isimleri bile çoktur. Bunlara *Bugu* (*bu boy bugün en kalabalık olarak Isık Göl bölgesinde yaşıyor*), *Kara Bağış* (*bu boy bugün en kalabalık olarak At Başı bölgesinde yaşıyor*) ve *Sarı Bağış* (*bu boy bugün en kalabalık olarak Koçkor bölgesinde yaşıyor*) boyları örnek gösterilebilir. Bu durum, *bugu* ile *bağış* geyiklerinin bir binek veya taşıt olarak kullanıldıklarının ve sayıca da bol olduğu Yenisey ve Altay bölgelerinde yaşadıklarının bir işareti olsa gerektir.

Attan sonra gelen binek hayvanı olarak *deve*, Orta Asya'daki canlı ticari iletişimin sağlanmasında son derece önemli rol oynamıştır (Kostenko, 1870, s. 280). Orta Asya'ya Ruslar geldikten sonra ulaşım ve haberleşmede yerli halkın taşıt ve binek hayvanlarını kullanmışlardır. Hatta askerlerinin bindikleri atlar da Semerkant, Buhara gibi şehirlerdeki pazarlardan satın alınmış at ve develerdi (Roborvskiy, 1898, s. 2). Sözgelimi, 1893 yılında Moskova'dan çıkıp Kırım, Karadeniz, Kafkasya Dağları ve Hazar denizi üzerinden Orta Asya'ya gelen Rus Kaptanı Robrovski, Hazar Denizi kıyısından demir yolu ile Semerkant'a ulaştıktan sonra, Semerkand'dan Buhara'ya ulaşmak için yerlilerden 15 beygir ve 35 deve satın aldıklarını yazar (Roborvskiy, 1898, s. 3). Aynı Rus kaptanı Orta Asya'daki ulaşım ve haberleşmede kullanılan hayvanlar ile ilgili şöyle sayısal bilgiler de verir:

1. Çift ve tek hörgüçlü develer. Çift hörgüçlü deve 16-20 *puda* (bir pud-16 kilogram) kadar yük taşır.

2. Kaçır veya Loşaklar (erkek at ile dişi eşeğin çiftleşmesinde ortaya çıkan hayvan). Bu hayvanlar genelde Hindistan ve Persiya yolunda daha çok kullanılır. Loşaklar deve kadar yük taşır ve deveden daha hızlı gider. Devenin 15 günde yürüdüğü yolu, loşaklar 12-13 günde varırlar.

3. Atlar. Atlar toynaklı olduğu için genelde dağlı taşlı yerde kullanılır ve onlar 10 puda kadar yük taşır.

4. Eşekler. Bu hayvanlar bir at kadar yük taşıyabilir. Bunların sayısı azdır ve bunlar Rusya'ya kadar giden kervanlar içinde bulunmaktadır (Arapetova, 1855, s. 174).

Aynı durum, Osmanlı Devleti'nde de vardı. Bir başka ifadeyle, Osmanlı Devleti'nde savaş veya sefer olduğu zaman çavuş, subay gibi askerler yerli tüccarlardan deve satın alır ve onunla da sefere giderlerdi (Faroqhi, 1982, s. 527). Devlet işlerinde deve birinci derece diyecek kadar önemli taşıt hayvanı idi. Örneğin 1570'li yıllarda Akdağ olarak bilinen mekândan elde edilen kurşun madeni, Osmanlı merkezlerine deve kervanları ile götürülürdü. Bu işin organizesinden yerli kadılar sorumlu olurlar ve onlar da köylülerin develerini kiraya alır kullanırdı (Faroqhi, 1982, s. 528). Osmanlı Devletinde konargöçer olan gruplar yaylaya göç edip oralarda yerleştikten sonra, devlete olan vergilerini ödemek ve biraz da para kazanmak maksadı ile yakınlarında bulunan *han*lara gidip develeri ile taşıma işlerinde hizmet verirlerdi (Faroqhi, 1982, s. 524).

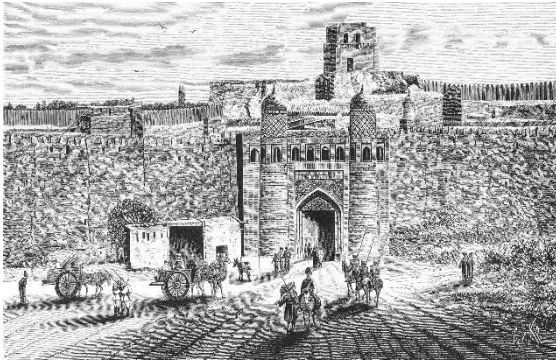
Bir diğer önemli taşıt ve binek hayvanı da iğdiş edilmiş *öküz* idi. İnsanlar onu taşıt ve binek için kullanmak ve idare etmek için iğdiş etmişlerdir. Aksi halde onun arabaya koşulması veya genel bakımı, idaresi zorlaşırdı. Onun için insanlar, taşıt ve bineğe doğası uygun olmayan hayvanları dahi eğitmiş, iğdiş etmiş ve kullanmışlardır. Kırgızların bulunduğu bölgeler Tibet'e yakın olduğu için, özellikle Alay, Ak Talaa ve At Başı gibi dağlı bölgelerde eskiden beri *Topoz* (Tibet Yakı) adını alan yük hayvanı da çok yaygın kullanılmıştır. Bugün hâlâ Kırgızistan'ın Narın, Isık Köl ve Alay bölgelerinde söz konusu olan Tibet yakı sürüler halinde bulunmaktadır. *Eşek* ise ağır yükleri taşıma yeteneği ve dayanıklılığı nedeni ile kırsal kesimde taşıt hayvanları arasında yer almıştır (Yılmaz ve Ertuğrul, 2011, s. 112).

2.4. Taşıt ve Binek Araçları

Anadolu Türkleri arasında, taşıt araçlarının en eski adlarının birini taşıyan ve iki tekerli bir araba çeşidi olan *kağnı* arabası bulunmaktadır (Yalman, 1993, s. 368; Koşay, 1956, s. 35). İlk araçlardan biri olmasının nedeni de, kağnı teriminin en eski Türk kavimlerinden biri olan Kanglılar ile ilişkili olmasıdır. Tarihi kaynaklarda, Kanglı adlı konargöçer bir Türk topluluğu, civardaki başka kavimlerce *yüksek tekerlek sürenler* olarak tanımlanırlardı. Çin yıllığı olan Tan Şu'da da *yüksek tekerlekli olanlar* diye adlandırılan bir konargöçer Türk kavminden söz edilmektedir. Dolayısıyla, Kanglıların araba süren bir millet olduğu ve bugünkü Anadolu topraklarındaki kağnı olarak bilinen araba çeşidinin bu isimden geldiği gerçeğe yakındır. Arapçada *kanglı* sözünün 'araba' anlamına geldiği Codex Comanicus ve İbn Battuta'nın eserinde görülmektedir (Bartold, 1937, s. 5).

İbn Battuta, Kerç şehriden Kırım'a giden yolda dört tekerlekli arabanın kullanıldığını ve bu arabaların at, öküz ve deveye takıldığından söz etmektedir. Diğer Türk toplulukları, özellikle XIII. yüzyılda Tatarlarda söz konusu tekerlekli arabalar bulunur, hatta bazılarının üzerinde kurulu olan çadır evlerinin olduğu da görüldü. Kafkasya'nın kuzeyindeki bozkırlarda yaşayan Kara Nogayların evlilik geleneğinde de nişanlanmış kızın damadın evine götürülmesinde aynı şekildeki tekerlekli araba kullanılırdı (Haruzin, 1896: 40). *Zafarname* eserinde, Timur'un da böyle tekerlekli araba kullandığından söz edilmektedir (Bartold, 1937, s. 7).

XVI. yüzyılın Orta Asya'sına gelince, bölgenin ünlü iki şehir adını taşıyan *Harezm arabası* ve *Kaşgar arabası* olarak iki araba çeşidi bulunmaktaydı. Bu iki arabanın yapımında hiç demir veya çivi kullanılmazdı ve şekilleri de birbirine benzerdi (Fotoğraf 7, 8). Tek farkı, Harezm arabasında insan arabaya oturur ve hayvanı oradan yönetir, Kaşgar arabasında ise, insan hayvana oturur ve arabayı da öylece yönetirdi (Bartold, 1937, s. 5). Bu arabalara insanlar pek binmezler, onlar daha çok ağır yükleri taşımak maksadı ile kullanılırdı. Genelde de insanlar hayvan üzerine birer veya ikişerli binerlerdi. Aynı dönemlerde Kafkasya'da Dağıstanlı hanlar veya beyler için ve özellikle ailelerinin göç esnasında binmeleri için süslü *köç araba* denilen arabaları bulunmaktaydı (Dalgat, 1901, s. 25). XIX. yüzyıldaki Buhara, Hokand ve Hiva hanlıklarında da tekerlekli olan *arabamın* yanında tekerleksiz olan (iki sütunla sürüklenerek giden) *çiyne* denen araba çeşidi görülmüştür (Kostenko, 1870, s. 287). Bu şekilde arabanın, tekerleğin yapımı ve elde edilmesi zor olan bölgelerde ortaya çıkmış olduğu varsayılmaktadır.



Fotoğraf 7: XIX. Yüzyılda Hiva (A. Horoshin'in eseri (12))



Fotoğraf 8: XIX. Yüzyılda Yarkent'te Bir Sokak (Pryanişnikov'un Eseri)

Söz konusu, *taşıma* ve *ulaşım* araçlarında *ücretler* konusu da önemlidir. Her devirde verilen ve sunulan hizmetlerin belli ücretleri vardı. Sözgelimi, XIX. yüzyılda arabacılar, Ürgenç'ten Hiva'ya kadar (30 km mesafe) kara yolu hizmeti için deve başı bir *tenge*, mesafe olarak daha uzak olduğu için de Kongrad'dan Ürgenç'e kadar bir yüklü deve için iki *tenge*

alırlardı. Bazen daha uzak mesafelere gidince, yüklerin ağırlığına göre Ürgenç ölçü birimi olarak her *batman* (32 kilogram) için iki *tenge* alınırdı (Arapetova, 1855, s. 176). Örneğin, Hiva'dan Buhara'ya suyolu ile götürülecek yük, develer ile Ürgenç'e getirilir, orada gemiye yüklenirdi. Gemi bir günlük zaman içinde yükleri Buhara'ya bağlı Karaköl köyüne getirirdi. Karaköl'den de develer ile Buhara'ya götürülürdü. Bu durumda da Ürgenç ölçü birimi olarak her *batman* için iki *tenge* alınırdı. Taşıma görevlilerin ücretleri ayrıca hesaplanırdı. Sözelimi, Taşkent'ten Buhara'ya deve ile 12-14 günde gidilir ve bu mesafede taşıma, yükleme işlerinden sorumlu olan görevlilerin hizmet karşılığı, deve başı 2- 2.5 *tenge* para ödenirdi (Arapetova, 1855: 176). Haberleşme ulaşım ve taşımacılık ile sağlandığı için söz konusu bu ödemelerin belli ölçülerde haberleşme maliyetini de sağladığı anlaşılmaktadır.

2.5. Demir Yolu ile İletişim ve Haberleşme

Osmanlı Devletinde hayvanlar sırtında yapılan taşımacılığın çok zahmetli, masraflı ve çok yavaş cereyan etmesinden dolayı, bazı bölgelerde denizden veya suyolu ile nakliyata önem verilmiştir. Örneğin, 1893 yılında Moskova'dan çıkıp Kırım, Karadeniz, Kafkasya Dağları, Hazar Denizi üzerinden Merkezî Asya'ya gelen Rus kaptanı Robrovski, Hazar Denizi kıyısından demir yolu ile Semerkand'a ulaştıklarını yazar (Yazıcı, 1989, s. 333).

Yine aynı yüzyıllarda, Osmanlı Devleti'nde demir yolu konusunda kapsamlı çalışmaların başlatıldığı görülür. Ancak demir yolu yapımı oldukça masraflı, özel eğitim ve beceri gerektiren bir iş olduğu için oldukça uzun zaman almıştır. Genel olarak, Osmanlı Devleti'nde 1918 yılına kadar yapılmış olan demiryollarını, tarihî süreç bakımından, aşağıda gösterildiği gibi dört döneme göre değerlendirmek olasıdır:

- *1856-1870 Dönemi:* Bu dönem Osmanlı Devleti'nde demiryolu ağının oluşum dönemini oluşturur. Rumeli ve Anadolu topraklarında İngiliz yatırımcılarına verilen imtiyazlar, uluslararası ortaklık oluşturmuş olan Baron Maurice de Hirsch'e verilen Rumeli'deki bazı demiryolları imtiyazları bu oluşumun gerçekleşmesinde büyük rol oynamışlardır.
- *1870-1880 Dönemi:* Bu devrede yaşanan muayyen buhranlar dolayısıyla yeni demiryolları yapılamamış, demiryolu inşaatı sekteye uğramıştır.
- *1880-1890 Dönemi:* Rumeli'de yapımı sürdürülen muayyen hatların tamamlandığı ve Avrupa hatları ile bağlantıların oluşturulduğu, İngiltere'ye verilen imtiyazlarla Anadolu cihetinde yeni hatların yapıldığı bir dönemdir.
- *1890-1900 Dönemi:* Osmanlı ülkesinde demiryolu yapımında Almanya'nın ön plana çıktığı bir devredir.

Görüldüğü üzere, “19. yüzyıl ortalarında Osmanlı Devleti bir ulaştırma sistemini gerçekleştirecek mali ve ekonomik yapıya sahip olmadığından demir yolu yapım ve işletilmesini bir imtiyaz olarak Batılı ülke şirketlerine vererek yaptırmıştır (12). Bu durumda doğal olarak Osmanlı Devleti’nin çıkarları gözetime, aralarında önemli rekabet olan batılı büyük devletlerin ekonomik, siyasi, hatta askerî çıkarlarına göre demir yolları inşa edilmiştir. Siyasi, askerî ve stratejik ağırlıklı bu politika sonucunda birbirinden kopuk, ağaç görüntüsünde, limanlardan iç bölgelere uzanacak şekilde yapılan demiryolları ülke çıkarlarından çok Batılı büyük devletlerin çıkarlarına hizmet etmiştir” (Yücel ve Taşar, 2016, s. 314). Bu nedenle, Osmanlıda bu yüzyılda haberleşme amacıyla demiryolu hatlarından olması gereken ölçülerde yararlanılmamış olduğu anlaşılmaktadır.

Demir yolu, idarenin umut bağladığı, ancak mali kriz yaratan ve dış borçlanmayı arttıran bir araç oldu. Muhtelif ulusların şirketleri tarafından döşendiklerinden, demiryolu hatları Anadolu kıtasında birbirlerini tamamlayan bir ağ meydana getiremediler ve daha döşendiklerinden itibaren gerileyen bir teknoloji ile kurulan bu demiryolu ağı gelecek asra bir problem olarak devredildi (www.osmanlitr.wordpress.com/21.05.2019).

2.6. Telgraf ve Basın

Osmanlı Devleti’nin haberleşme sistemi, daha sonra Avrupa örneğine göre yeniden yapılandırılmış ve Posta İdaresi oluşturulmuştur. Posta ve telgraf ilk defa Osmanlı Devleti’ne Tanzimat Dönemi ile girmiş ve daha sonra Posta Nezareti ve Telgraf Müdürlüğü kurulmuştur (23).

Ekim 1840 tarihinde ise devlet evrakı ile birlikte, tüm ülke ahalisinin postaya konu teşkil eden mektup, emanet, para, paketlerini bütün Osmanlı sınırları içinde taşımaya hedefleyen ilk Posta Nezareti kurulmuştur. Posta Nezareti ilk önce merkezde, İstanbul’da örgütlenmiş, daha sonra taşrada da vekiller veya müdür olarak bilinen yerel başkanlıklar tayin edilmiştir. Örneğin 1845 yılında Haziran ayında merkezde bulunan Posta Nezaretinde çalışan 92 görevli şu şekilde belirlenmişti: Nazır (1), Asil memur (17), Tatar (71), Maaşlı mülazım (3). O tarihlerde taşrada, Anadolu topraklarında 21 ve Rumeli’de 13 olmak üzere toplam 34 müdürlük oluşturulmuştu. Bir mektubun veya gönderilecek eşyanın ücreti de ağırlığına ve mesafesine göre belirlenirdi. Posta Nezareti daha ilk yıllarından itibaren merkez İstanbul’dan, taşra olan Rumeli ve Anadolu’ya haftada bir posta çıkarır, her çıkan posta konvoyunda 100’den fazla yük taşıyıcı hayvan bulunurdu (Yazıcı, 1989, s. 337).

2.6.1. Telgrafın Kullanımı

Elektrikli telgraf, 19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu tarafından benimsenen başlıca teknolojik gelişmelerden biriydi. 1850'lerde etkisi yayılmaya başladı. Osmanlıların hayatında pek çok şekilde hissedildi (Devidson, 2003, s. 347). Osmanlı Devleti'nde telgraf denemeleri hemen yapılmış, hatta dönemin Osmanlı Padişahı Abdülmecid, telgrafi icat eden Morse'ye mektup göndererek İstanbul-Edirne arasında bir telgraf hattı çekilmesini istemiştir. Ancak Osmanlı sınırları içindeki ilk telgraf hattı Kırım Savaşı esnasında çekilebilmiştir.

Merkezî idare için gerekli hızlı haberleşmeyi sağlamak, halkın ve tüccarların ülke içi ve dışı ile olan haberleşme ihtiyaçlarına yanıt vermek istenmiştir. Ülke sınırları içinde şehirlerarası telgraf hatları faaliyete başladıktan sonra, yeni kurulan örgütte çalışmak için *Fünun-ı Telgrafiye Mektebi* gibi okullar açılmış ve gerekli elemanlar orada hazırlanmıştır. Bunun yanında telgraf için makinelerin üretimi de Mayıs 1869'tan itibaren başlamış ve hatta zamanla büyüyerek Telgraf Fabrikası toplu üretime başlamıştır (Yazıcı, 1989, s. 333). Telgrafi, Osmanlı Sultanları olumlu karşıladığı için birbirinden uzakta olan vilayetler üzerinde sistemin ek bir denetim aracı olarak geliştirilmesine önayak oldular. Telgraf ülke sınırlarında hızla yayıldı ve merkezden idaresi sağlandı. Telgraf direktörünün nezaretinde, telgraf ofislerinin sayısı ilk yıllarda hızla arttı. 1863'de 52 ofis görev yapıyordu. Bu sayı, 1866'da 135'e, 1869'da 320 ofise ulaşmıştır (Devidson, 2003, s. 361).

2.6.2. Basın Çalışmaları

1840'larda Osmanlı Devleti'nde, başkentte Türkçe olarak devletin resmî gazetesi *Takvim-i Vekayi* ve yine devlet tarafından desteklenen ve yarı resmi olan *Ceride-i Havadis* gazetesi vardı (Demir, 2014, s. 57). Devletin böyle resmî gazeteleri yayınlamaktaki amacı başkentte olup bitenleri taşraya duyurmak, taşradaki idarecilere merkezin düşüncelerini iletmek, devletin politikası ile ilgili bir kamuoyu oluşturmaktı. Ayrıca, söz konusu iki gazetede ülke içine giren ve çıkan ürünler, gemilerin getirdiği ürünler, ticari ilanlar vs. de bulunduğu için tüccarlar gazetelere özellikle ilgi gösteriyorlardı (Yazıcı, 1989, s. 333).

Osmanlı İmparatorluğu'nda iç ve dış siyasi, sosyal ve ekonomik gelişmelerin ortaya çıkardığı sorunların çözülebilmesi amacıyla 7 Kasım 1864 tarihinde önceden hazırlanan ve yapılan küçük değişikliklerle *Tuna Vilâyeti Nizamnamesi* Takvim-i Vekayi'de yayınlanarak, yürürlüğe girmiştir. Nizamnamenin dokuzuncu maddesinde her vilayette bir matbaanın kurulması öngörülmüştür. Bu doğrultuda Tuna vilayetinde ilk vilayet gazetesi yayınlanmıştır. Osmanlı döneminde yayınlanan vilayet gazeteleri, yayımlandıkları vilâyetlerin resmi gazetesi görevini yapmışlardır. Vilayet gazeteleri, hem yönetim ile ilgili halka yapılan uygulamalarla

İlgili halka bilgi vermişler hem de sosyal hayatın içinden haberler yayınlamışlardır. Bu doğrultuda *Tuna Vilayet Gazetesi*, vilayet dâhilinde yapılan ıslahatların da duyurucusu olmuştur. Tarihi birer kaynak olmaları açısından önemli bilgi içeren vilayet gazeteleri, yayımlandıkları bölgelerle ilgili bilgiler sunmuşlardır (İbrahimov, 2016, s. 83-84).

Sonuç

Toplumsal gelişmelerin yol açtığı nüfus artışı, kentsel gelişim vb. durumlar iletişim ve haberleşme olgusunu sosyal hayatın daha tartışılmaz boyutuna taşımıştır. Mesafelerin artışı insanlar arası iletişim, ulaşım ve haberleşme en etkin edime dönüşmüştür.

İlkel devirde insanlar çevreyi tanıdıkça ve çevredeki kaynakların farkına vardıkça daha geniş alanlara yayıldılar. Birbirinden belli aralıklarda uzaklaşmış olan insan grupları, aralarındaki mesafeyi aşmak için de haberleşme yoluna gitmişlerdir. Muhtemelen, ilkel devirlerde dağ bir duvar gibiydi, ırmak, çay veya çöller de aşılması, geçilmesi zor olan doğal engellerdi, ancak bu engeller haberleşme ve ulaşımın çeşitlenmesinin ana nedenlerini oluşturdu. İrmaklar ve göller su yolu ile iletişimin, çöl, dağ ve ormanlı kesimler de kara yolunun çeşitlenerek gelişmesine yol açmış görülmektedir.

Yeryüzü dümdüz, susuz, ırmaksız bir alan olsaydı, iletişim yolları da bu kadar çeşitlenmezdi. Yol diye tanımladığımız tek anlama gelen tabir, ırmaklar, göl, çöl ve dağa gelince oldukça çeşitlenmiştir. Ayrıca özel geçitler, geçitleri sağlayacak sal, araba, kayık gibi taşıma ve haberleşmeye uygun araçları ve mekanizmaları içine alan ek yapıtları ortaya çıkarmıştır. Elbette bu yapıtlar ve çeşitlenmiş yollardan giden iletişim de ticaret ilişkileri başta olmak üzere insan gruplarını her yönden kaynaştırmıştır.

Yalnız Türk toplulukları gibi diğer milletler için de iletişim ve haberleşmenin her zaman güvenlik açısından gündem sorunu oluşturduğu bir gerçektir (Alyılmaz, 2015, s. 71). Yukarıda sözü edilen Manas Destanı'nda Manas Bahadır'ın davul vurma ile kırk yiğidinin acil toplanması, Göktürk Yazıtlarında geçen düşman ihbarı durumunda ateş kulelerinin yakılması veya Selçuklularda Arslan Yabgu'nun bir ok göndermesi ile kendi kabilesinden binlerce askerin gelmesi gibi durumlar, Türk tarihinde haberleşmenin, öncelikle güvenlik amaçlı, yaklaşmakta olan tehlikeyi önlemek üzere yapıldığının göstergesi olmaktadır. Türk toplulukları tarih boyunca dış düşmanların saldırısına uğramış ve bu gibi tehlikeli durumlara karşı korunma, tehlikeyi önleme ve gerekli durumda da saldırıya geçme teknikleri tarih boyunca geliştirilmiştir. Dolayısıyla, haberleşmenin güvenli yürütülmesi için ulaşılabilir mevcut tüm kaynaklardan yararlanılmaya çalışılmıştır.

Anlaşıldığı üzere, henüz kitle iletişim araçlarının gelişmediği dönemlerde haberleşme ulaşımı da içerecek bir kapsamda kullanılmıştır. Yolların gelişmesine paralel olarak gelişim göstermiştir. Daha çok fiziksel imkân ve araçlar kapsamında kullanılmasından dolayı ‘fiziksel haberleşme’ olarak da nitelendirilmiştir. Günümüzde ise kavram, kanaldan daha çok mesaj boyutu ile değişim içindedir. Sonuç olarak, a priori formda haberleşme ulaşım sistemine tabi iken, güncel haberleşme ise basın ve yayın teknolojilerini kapamaktadır.

Açıklamalar

1. Eski Ege denizine bu adın verilmesi ile ilgili eski efsanede Atina kralı Egey Girit adasındaki düşmanı yenmek için oğlu Tesey’i gönderir. Yenersen ak renkli bayrakla, yenilirse (yani oğlu ölürse) kara renkli bayrakla dönmeyi ister. Tesey düşmanı yener, yalnız gemideki kara renkli bayrağı beyazla değiştirmeyi unuttur. Kara renkli bayrağı gören Egey de daha gemiler sahile yaklaşmadan denize girer, ölür.

2. Çok ilginç olan buna benzer bir durum, Eski Mısır’da kadınlar hoşlandığı erkeklere kırmızı renkli mendilini hediye eder ve bununla da ondan hoşlandığı mesajı verirlerdi.

3. Tarihte ilk defa Sümerler’de kil üzerine çivi yazısı ile yazılmış, tablet mektuplar kullanılmıştır.

4. Elçinin haberleşmede önemi ve bir elçide var olması gereken vasıflar üzerinde Kutadgu Bilig eserinde detaylı bilgiler verilir.

5. Berid teşkilâtını Hazret-i Muaviye valilerle haberleşmeyi hızlandırmak için kurdu. Bu haberleşme teşkilâtının kurulması ile İslam Devleti’nde düzenli postacılık başlamış oldu. Halife Hazret-i Muaviye yeminli postacılar sınıfını kurdu. Bunlara kendi özel mührü ile mühürlendiği mektupları vererek vali ve kumandanlarına gönderdi. Halife Hazret-i Muaviye’nin valilerle haberleşmeyi çabuklaştırmak için kurduğu bu teşkilât kısa zamanda genişledi ve memleketin her tarafına yayıldı. Berid teşkilatı İran Sasani Devleti’nde ve Bizans İmparatorluğu’nda işleyen bir teşkilattı.

6. Eski Türkçe Sözlükte verilen bilgiye göre Türkler bu gibi gittikçe şekillenen ve işlek olmaya başlayan yola *ertik* diyorlardı (Drevneturkskij Slovar’).

7. Cengiz Han kendi göçleri ve seferleri için tekerlekli arabalar için yol ve su geçitleri için köprü yaptırdığı söylenir.

8. Kaşgarlı Mahmud’un sözlüğünde yolcular veya kervanların yol üzerinde dinlendiği bir mevkiden bahsedilir. Bu *tüş* kelimesidir ve *yolculukta dinlenilecek yer, durak* anlamına gelir. Yalnız bu kelimenin aynısı Kırgızcada *tüş* olarak var ve bu da öğle vakti anlamını verir.

Muhtemelen, Kırgızcadaki *tüş*, yola çıkıldıktan sonra yoruluncaya kadarki mesafede bulunan mevkii anlamında kullanılmış olmalı, ancak zamanla anlam bozukluğuna uğrayarak Kırgızcada öğle vakti anlamını kazanmış da olabilir.

9. Altın Orda Hanlığı'nda posta yolları üzerine rastlayan ve köprü bulunmayan geçit yerlerd bir kıyıda diğerine *sal* ve *kayık* ile geçiş sağlanırdı.

10. Bu gemilerin, 1713 yıllarında Rus Çarı Petro'nun Amuderya'nın yukarı tarafında altın yataklarının bulunduğu haberini alması ve Asya ve Hindistan'a olan su yolunu keşif için gönderdiği ekipler tarafından yapıldığı tarihî kayıtlara geçmiştir .

11. A. Horoshin. Vospominania o Hive. (Beglye zametki), *Sbornik statej, Kasausihsa do Turkestanskogo Kraya*, SPb., 1876.

12. Demir yollarının inşa ve işletilmesinin bir imtiyaz olarak verilmesi ise Osmanlı demir yolu politikasının en önemli özelliğidir. Kilometre garantisi denilen sistemle şirketlerin kârları, Osmanlı Devletince garanti altına alınıyordu. Demiryolu şirketlerinin, garanti edilenin altında kâr etmeleri durumunda aradaki farkı devlet ödüyordu. Osmanlı Devleti, doğacak farkı ödeme garantisi olarak, bir veya birkaç vilayetin öşürlerini karşılık gösteriyordu

Kaynaklar

- Abdullah oğlu Hasan. (1935). Timür Kutluğ yarlığı. *Türkiyat Mecmuası*, III, İstanbul.
- Açıkel, A. (2004). Osmanlı ulak-menzilhane sistemi çerçevesinde Tokat menzilhanesi (1690-1840). *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XIX(2), 1-33.
- Al-İstahri. (2002). Kitap masalik al-mamalik. (çev. L. Z. Pisarevskiy). *Materialı po İstorii Kirgızov i Kirgızstana*, (vtoroye izdania), Bişkek.
- Altunan, S. (2002). XVII. yüzyıl sonlarında İstanbul-Edirne arasındaki menziller ve bazı menzilkeş köyler. *15-CIEPO Sempozyumu (Yayınlanmamış Bildiri)*, 8-12 Haziran Londra.
- Alyılmaz, C. (2005). İpek Yolu ve Orhun Yazıtları. *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 24, 181-192
- Alyılmaz, C. (2015). Türk Dünyası Vatandaşlığı'na doğru. *Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi*, 4(1), 69-76.
- Alyılmaz, S. (2015). Türk Dünyası Vatandaşlığı Projesi, *Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi*, Sayı 4/1, 77-85.
- Bartold, V. (1937). O Kolesnom i Verhovom Dvijenii v Sredney Azii. *Zapiski İnituta Vostokovedeniya Akademii Nauk SSSR*, VI, Moskva.
- Boyarşinova, Z. (1960). *Naseleniye Zapadnoy Sibirii do Naçala Russkoy Kolonizatsii*, Tomsk.
- Çerçi, F. (2003). Haberleşme hizmetleri ve Osmanlı Devleti'nde ulak organizasyonu (Gelibolulu Mustafa Âlî'nin bu konudaki görüşleri) <http://e-dergi.atauni.edu.tr/atauniilah/article/viewFile/1020003024/1020002918>.

- Dalgat, B. (1901). Stranička iz Severo-Kavkazskogo Bogatırskogo Eposa, İnguško-Çeçenskaya Skazania o Nartah Velikanah, Lyudeadah i Geroyah Zapisannıya so Slov Starikov İnguşey v 1892 Godu, *Etnograficheskoye Obozreniye (İzdaniye Etnograficheskogo Otdela, Imperatorskogo Obshchestva Lyubiteley Yestestvoznaniya, Antropologii i Etnografii, Sostoyashchego pri Moskovskom Universitete)*, I, Moskva.
- Davison, H. (2003). Osmanlı İmparatorluğu'na elektrikli telgrafın girişi. (çev. Durdu Mehmet Burak) *OTAM*, 14, 354-369.
- Demir K, (2014). Osmanlı'da basının doğuşu ve gazeteler. *Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, V, 57-88.
- Divan-ı Luqat-i it Türk Dizini. (2008). (haz. Mehran BAHARİ). Ankara: Türk Dil Kurumu.
- Drevneturkskiy Slovar*. (1969). (ed. Nadelaev, V. M., Nasilov, D. M. , Tenisev, E. R. ve Şerbak, A. M), Leningrad.
- Emelyanov, V. (2001). *Drevniy Şumer. Oçerki Kulturi*. Sankt-Peterburg.
- Faroqhi, S. (1982). Camels, wagons, and the Ottoman State in the sixteenth and seventeenth centuries. *International Journal of Middle East Studies*, 14(4), 523-539
- Guenon, R. (2002). Kuşların dili. (çev. İsmail TAŞPINAR). *Marmara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 23, 77-82.
- Halaçoğlu, Y. (1981). *Osmanlı İmparatorluğu'nda menzil teşkilatı hakkında bazı mülahazalar. Osmanlı Araştırmaları II*, 123-132.
- Haruzin, N. (1896). Istoriâ Razvitiâ Žiliša u Kočevyh i Polukočevyh Tûrkskih i Mongol'skih Narodnostej Rossii//*Étnografičeskoe obozrenie*. I.
- Horoshin. A. (1876). Vospominania o Hive. (Beglye zametki), *Sbornik statej, Kasausihsa do Turkestanskogo Kraya*, SPb.
- İbrahimov, O. (2016). Osmanlı Devleti'nde ilk basın yayın faaliyetleri ve Tuna Gazetesi, *Kafkas Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 5, 82-94.
- İnan, A. (1986). *Tarihte ve bugün Şamanizm, materyaller ve araştırmalar*. (3. Baskı). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Kostenko, L. (1870). *Srednyaya Aziya i Vodvoreniye v Ney Russkoy Grazhdanstvennosti : s Kartoy Sredney Azii izd. A. F. Bazunova, S. -Peterburg*.
- Koşay, H. (1956). Türkiye halkının maddi kültürüne dair araştırmalar. *Türk Etnografya Dergisi*, 1, 7-55.
- Köprülü, F. (1992). Berid. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi, C II*, Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları.
- Manas, Kirgizskiy Geroičeskiy Epos*. (1990). (ed. A. SADIKOV), III-kitep, Moskva.
- Manas, Sayakbay Karalaev'din Variantı Boyunça*. (1984) (ed. Ç. AYTMATOV), I-kitep, Frunze.
- Markov, E. (1901). *Rossia v Sredney Azii, Oçeki Puteşestviya po Zakavkazyu, Turkmenii, Buharı, Samarkandskoy, Taşkentskoy i Ferganskoy Oblastyam Kaspiyskomu Moryu i Volgi*, I, S-Peterburg.
- Marshack. A. (2011). Buzçağı insanının sanatı ve simgeleri. *İletişim tarihi, teknoloji-kültür-toplum*. (çev. Berkay ERSÖZ). (2. Baskı). Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Orhonlu, C. (1989). Boat transportation in Istanbul an historical survey. *Turkish Studies Association Bulletin*, 13(1), 1-21.

- Orhonlu, C. (2010). Gemicilik. *Türkiyat Mecmuası*, 15, 157-169.
- Ovçinnikova, M. (1897). Iz Materialov po Etnografii Yakutov, *Etnograficheskoye Obozreniye* (İzdaniye Etnograficheskogo Otdela, Imperatorskogo Obshchestva Lyubiteley Yestestvoznaniya, Antropologii i Etnografii, Sostoyashchego pri Moskovskom Universitete), IV, Moskva.
- Ögel, B. (1971). *Türk Kültürünün Gelişme Çağları I.* (Birinci Baskı). İstanbul: Millî Eğitim Basımevi.
- Ögel, B. (1988). *Dünden bugüne Türk kültürünün gelişme çağları.* (Genişletilmiş 3. Baskı). İstanbul: Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları.
- Öğler, A. ve Köse, S. (2014). Uygur kültüründe Tufan'ın kuşları: kırlangıç ve güvercin. *Uluslararası Uygur Araştırmaları Dergisi*, 3, 163-175.
- Özer, S. (2015). Osmanlı Devleti'nin son döneminde posta güvercinleri. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 55(2), 167-188.
- Palaz Erdemir, H. (2011). Eski Türklerde su ve su ulaşımı, *Turkish Studies*, 6(2), 819-836.
- Pantusov, N. (1916). *Taş-Rabat*, Konstantinopol.
- Potapov, L. (1969). *Etničeskiy Sostav i Proishojdeniye Altaytsev (İstoriko-Etnografizeskij Oçerk)*, Leningrad. Predvaritel'nyy otchet ob ekspeditsii v Tsentral'nuyu Aziyu kapitana V. I. Robrovskogo v 1893-1895 gg. *Izvestiya Imperatorskago Russkago Geograficheskago Obshchestva, Izdavayemyya pod redaktsiyeyu Sekretarya Obshchestva*, XXXIV/1, S-Peterburg, 1898.
- Ravdonikas, V. (1934). K Voprosı o Vozniknovenii Skotovodstva, *Problemy İstorii, Dokapitalistiçeskih Obşestv*, Moskva-Leningrad, Mart.
- Schmandt-Besserat, D. (2011). Yazının en eski öncüsü. *İletişim tarihi, teknoloji-kültür-toplum* (çev. Berkay Ersöz). (2. Baskı). Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Sevim, A. ve Merçil, E. (1995). *Selçuklu Devletleri tarihi siyaset teşkilat ve kültür.* Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Şahin, E. (2008). *Kuş dili, kültür tarihimizde gizli diller ve şifreler.* (ed. E. G. NASKALİ ve E. ŞAHİN), İstanbul: Picus Yayınları.
- Şahin, İ. (2013). Merkezi Asya'da göçebe grupların oluşumu ile ilgili bazı tespitler ve görüşler. *Altay Communities, Migration and Emergence of Nations*. İstanbul: İstanbul Esnaf ve Sanatkârlar Dernekleri.
- Tabildiev, K. (2011). *Drevniye Pamyatniki Tyan-Şanya*. Bişkek.
- Tekin, T. (1994). *Tunyukuk Yazıtı*. Ankara.
- Togan, Z. V. (1981). *Umumi Türk tarihine giriş (en eski devirlerden 16. asra kadar) I.* (3. Baskı). İstanbul: Enderun Kitabevi.
- Torgovie Svyazi, Sredneaziyskih Vladeniy Mejdu Soboyu i Karavanniya Mejdu Nimi Otnoşeniya. (1855). *Zapiski İmperatorskago Russkago Geografiçeskago Obşestva*, Knijka X, İzdana pod redakseyu pod redakseyu N. P. Arapetova, S. Peterburg.
- Veselago, F. (2002). *Kratkaya istoria ruskogo flota*. Moskva.
- Yalman, A. R. (1958). Hayvancılık. *Türk Etnografya Dergisi*, III, 87-106.
- Yalman, A. R. (1993). *Cenupta Türkmen oymakları II.* (haz. Sabahat EMİR). Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.

- Yazıcı, N. (1989). Tanzimatta haberleşme ve kara taşımacılığı, *150inci Yıldönümünde Tanzimat Ekonomisi Sempozyumu*, 5-6 Haziran.
- Yıldırım, İ. (2002). Osmanlı demiryolu politikasına bir bakış. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12(1), 311-324.
- Yılmaz, O. ve Ertuğrul, M. (2011). Eşeğin (equus asinus) evcilleştirilmesi. *Iğdır Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 1(3),111-115.
- Yılmaz, O. ve Ertuğrul, M. (2012). Tarihte güvercin yetiştiriciliğinin önemi. *Harran Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 16(2), 1-7.
- Yusuf Has Hacip. (2005). *Kutadgu Bilig* (haz. Yaşar ÇAĞBAYIR). Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları.
- Yücel, M. S. ve Taşar, M. M. (2016). Demiryolunun stratejik önemi ve erken cumhuriyet döneminde demiryolu siyaseti. *VAKANÜVİS-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 293-342.

www.altayli.net/tarih-boyunca-turklerde-haberlesme.html (Erişim Tarihi: 15.05.2019).

www.osmanlitr.wordpress.com (Erişim Tarihi: 21.05.2019).

Extended Abstract

Communication is a quadrangular structure, and its history dates back to the primitive ages. Different disciplines may interpret the concept of communication differently; however, it is a fact that, in social sciences, communication has been formed, developed and put in service of human development in a quadrangular or rhomboid form since the primitive age. Human being itself forms one of these corners, the most one for that matter; and the other three corners consist of animals, nature (*environment*), and habitat (*space*).

Before inter-human communication comes the communication between the human being and the *space* the human being sleep on during the night and walk on during the day. Through this space-human communication, humankind discovered the superficial quality of the earth. He recognized the mountain, steppe, desert, water, namely the undulant geography, and has integrated them into his daily life in parts. Therefore, the conditions that steer human life today, such as the field of agriculture, settled lifestyle, urbanization or underground resources, are the result and, in fact, further developed forms of the aforementioned *human-space communication*.

However, as things stand, the communication with space, in history and today, has also taken a negative turn and turned into a longing to possess the land of others as well as the resources available on and under that land, *terrorism* (an attack on the *territory* or the geographical space owned by others). The negative consequences of human-space communication are still experienced today. As human beings discover the secret that space holds, they tend to dominate it more, dig deeper for the underground resources, abandon barren spaces and urbanize towards more fertile spaces.

The nomadic lifestyle adopted by not only the Turkish communities but by most of the Eurasian peoples is also the product of *human-animal communication* in that quadrangular relationship. According to certain scientists, human beings learned the nomadic lifestyle from animals. This idea also has a logical aspect to it. As in today's world, most of the wild animals, and even birds, naturally lived by relocating according to the season also in the primitive age. When the winter approached, they would go to hot zones and return when the temperatures drop there. Humankind observed how their main food source, the prey animals, relocate and move to other ranges, and they inevitably had to follow them. They must have adopted the nomadic lifestyle by following the animals or moving to different lands according to the changing seasons.

The *human-nature relationship*, which is one of the four relations, is as important as the other relationships. The addition of material resources or material elements into the interpersonal relationship is still effective even today. This communication that started with finding materials such as iron and copper

in nature is the transmission of these materials obtained from nature to today's technological era by processing and improving them in the best way possible.

In the primitive era, as people became familiar with their environment and became aware of the surrounding resources, they dispersed to larger areas. Groups of people who moved away from each other at certain distances have resorted to communication to overcome the distance between them. Probably, in primitive times, mountains were like walls, rivers, creeks or deserts were natural obstacles that were difficult to cross; but these obstacles were the main reasons for the diversification of communication and transportation. The rivers and lakes seem to have led to the development of communication through water whereas deserts, mountains, and forests have led to the diversification and development of land routes and roads.

If the earth was a flat, dry area without any rivers, the means of communication would not be as diversified. The word road that we define by only one meaning diversified when it came across, rivers, lakes, deserts, and mountains. Besides, special passages gave rise to additional works including vehicles and mechanisms such as rafts, cars, and boats that are suitable for transportation and communication. Naturally, communication that goes through these works and diversified ways have bound groups of people in every aspect, particularly in terms of trade relations.

It is a fact that communication and information are always an agenda issue in terms of security for both Turkish communities and other nations. In the above mentioned Epic of Manas, urgent gathering of forty valiant men by the beating of Manas Bahadır's drum, the lighting of fire towers in case of enemy notification in the Göktürk inscriptions, or the gathering and arrival of thousands of soldiers from his tribe upon the shot of Arslan Yabgu's arrow in the Seljuks all indicate that communication in Turkish history was primarily for safety purposes, to prevent the imminent danger. Throughout history, Turkish communities have been attacked by external enemies, and throughout history they have developed techniques to protect themselves against such dangerous situations, to prevent danger, and to attack, if necessary. Therefore, all available resources have been tried to be utilized for the safe conduct of communication.

As we can see, communication was used in a context that would also incorporate transportation in the periods when mass media were not developed yet. It has developed in parallel with the development of roads. It was also described as "physical communication" since it was mostly used within the scope of physical means and tools. Nowadays, the concept is changing with the size of the message rather than the channel. As a result, whereas communication in a priori form was subject to the transportation system, current communication embodies the media and broadcasting technology.

Conditions such as population growth caused by social developments, urban development and so on have brought communication and information to the more indisputable dimension of social life. Increased distances, interpersonal communication, transportation, and communication have turned into the most effective acts.

Communication and information studies to date have often preferred the classical approach (road, waterway, railroad, etc.) in terming and conceptualizing the subject. Hence, in order to contribute to previous studies, interpersonal communication and information have been discussed in two separate parameters, namely "*communication in terms of direction*" and "*communication in terms of means*," and examined by descriptive technique, and finally the a priori forms of communication and information in the Turkish world were analyzed in this article.