

PAPER DETAILS

TITLE: ABBASÎLER DÖNEMİNDE YOL VE BERİD (11. YÜZYILA KADAR)

AUTHORS: Yunus ARİFOĞLU

PAGES: 15-25

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1168691>

ABBASİLER DÖNEMİNDE YOL VE BERİD (11. YÜZYILA KADAR)

ROAD AND BERID IN THE ABBASIDS PERIOD (UNTIL THE 11TH CENTURY)

Yunus ARİFOĞLU*

MAKALE BİLGİSİ	ÖZET
 Geliş: 26.11.2019	Yol kavuşmanın ve farklı coğrafyalardaki insanlarla bir araya gelebilmenin aracıdır. Ortaçağ'da iletişimin sağlanmasında önemli unsurlardan birisi yoldu. Bu sebeple yol yapmak, tamir etmek ve onu daima açık tutmak çok önemliydi. İnsan ve onu taşıyan hayvan da iletişimde rol oynayan diğer faktörleri oluşturmaktaydı. İslâm öncesindeki yollar ve iletişim ağları İslâm devletlerine miras kalmıştır. Bu yolların tamirine Abbasiler döneminde de devam edilmiştir. Bunlara ek olarak yeni yollar açılmıştır. İslâm coğrafyasında ve öteki ülkelerle iletişimde geniş yol ağları kurulmuştur. İslâm dünyasında iletişim, Berîd adlı posta teşkilatıyla yapıldı. Abbasiler zamanında da bu sistem kullanılmıştır. Bu çalışmada yol ve bu ekseninde gelişmiş olan berid teşkilatı incelenmiştir. Öncelikle Abbasilerdeki geniş yol ağları ele alınmıştır. Ardından berid teşkilatı inceleme konusu yapılmıştır. Bu çalışma, Abbasilerin başlangıcından 11. yüzyıla kadar olan zaman aralığını kapsamaktadır. Bu nedenle çalışma, bu yüzyıla kadar olan ana kaynaklarla sınırlandırılmıştır. Bu yöntem aynı zamanda modern literatürden istifade edilirken de takip edilmiştir.
 Kabul: 04.02.2020	
Anahtar Kelimeler: Abbasiler, Yol, Berid, Haberleşme, İstihbarat.	
Araştırma Makalesi	
ARTICLE INFO	ABSTRACT
 Received: 11.26.2019	The road is a way to reach and meet people from different regions. At that time, one of the important elements of communication was the road. For this reason, it was very important to do it, repair it and keep it always open. The man and the animal that carries it was the other factors that have played a role in communication. Pre-Islamic roads and networks inherited to Islamic states. The repair of these roads continued during the Abbasid period. Also, new roads were opened. Broad road networks have been established in Islamic geography. In the Islamic world, communication was made through the Berid. This system was used in the Abbasid era. In this study, road and berid organizations were examined. Firstly, the wide road networks in the Abbasids were discussed. And the distances on these roads were mentioned. Then the organization of Berid was examined. This study covers the period from the beginning of the Abbasids to the 11th century. Therefore, the study is limited to the main sources until this century. This method was also followed while benefiting from modern literature.
 Accepted: 02.04.2020	
Keywords: Abbasids, Road, Berid, Communication, Intelligence.	
Research Article	

* Arş. Gör. Dr., Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Eskişehir / Türkiye, E-mail: ynsarfıglu@gmail.com.

ORCID  <https://orcid.org/0000-0001-7931-8617>.

Bu makaleyi şu şekilde kaynak gösterebilirsiniz (APA):

Arifoğlu, Yunus (2020). "Abbasiler Döneminde Yol ve Berid (11. Yüzyıla Kadar)". *Uluslararası Dil, Edebiyat ve Kültür Araştırmaları Dergisi (UDEKAD)*, 3 (1): 15-25. DOI: <http://dx.doi.org/10.37999/udekad.651133>.

Extended Abstract

From the middle of the 8th century, all roads began to travel to Baghdad in eastern Islamic geography. The most important road traveling between east and west during this period was *Cadde-î A'zam* /Main Silk Road. Another road, the North Road (Silk Road), started from China and has extended to Constantinople. Another was the road between Baghdad and Mecca. This road was very active since it was one of the roads to Hajj. The road from Baghdad to the west would be passed from Mosul to Damascus, Cairo, Alexandria and from here to the Maghreb area, and continue until Andalusia. Another road was going from Baghdad to the Caucasus region. During the Abbasids period, there were road networks between North and South. A road descending from the Russian steppes to the Caspian Sea primarily has reached the coastal cities. The road deviating from these cities to the east and west has reached Baghdad. A road starting on the south-north axis started from Yemen and arrived in Baghdad, where it merged with other roads and reached China via the Khorasan region. A road starting from the Maghreb area has come from the Egyptian geography to the Hejaz region and has descended from Bahrain to the Persian Gulf. The southern road from the sea reached China from India. From there its came to the Persian Gulf. From here it was connected to Baghdad by land.

In Islamic states, the name of the institution which conducts the business of postal service, communication and intelligence was “berid”. Iranians were employed in “berid” of Abbasid period; Sasanid heritage was profited. Berid’s doings were executed through a council. Berid had a complex organism and from “berids” and inspectors to vizier, it had perfected bureaucratic structure. Choice of chiefs and officers of “berid” overdone. The most important of various qualities asked from these officers were credibility and faithfulness.

Berid council principally was an intelligence unit. Both preventing possible outbursts, reporting foreign attacks and officers’ proper behavior to the public were controlled by this institution. State’s forensic and administrative control was made by this means. Lawsuits, governors’ activities and financial situations were within this scope. It was for this reason that they preferred the officers based on trust when they were selected. The Berid organization was particularly active in political activities. Any activity in this sense would be reported to the center immediately.

One of the important works of the Berid council was roads. Works such as the construction, opening, repair and safety of the road during the Abbasid period were given to the responsibility of the berid council. Providing road safety was a requirement in the healthy delivery of the posts. The postal officer was responsible for constantly following the roads. Therefore, the relevant officer was tasked with knowing and preparing road names, distances and logistics facilities on the road.

One of the requirements for fast communication was accommodation. For this reason, regular accommodation was built on the road at suitable distances. These spaces were designed to meet the needs of the berids and their horses. All kinds of needs of the postmen were tried to be met here, the officers were inspected and completed if there were deficiencies, and if necessary, the animals they had come to were replaced. The horses kept for the post and the camels were kept ready for the road to be able to pass the deserts easily to reach the destination of the ribs quickly. In addition to the messengers coming and going, berids were also kept in these places. The speed of the post could vary depending on the characteristics of the mount and the road.

Transporting mail in medieval conditions seems to be a laborious task. Even when all kinds of needs were provided and road safety was established, death, hunger, and fatigue were inevitable. According to the season, there were many factors such as snow and sand storms, bandit attacks in the desert, lost logistics and losing the road. Nevertheless, postal services have not been stopped and have been made continuous.

Since the horse is superior to all animals in terms of speed, postal services were mostly done with horses. It is seen that the mail was sent to the camels along with the commercial goods. Mail service was also tried to be provided with people walking fast. One of the tools that the postal service was provided was the pigeon. In the time of the Abbasids, pigeons were widely used in postal services from the 9th century onwards. There were certain limits for sending mail with pigeons. Mail was quickly transported with these animals within clear boundaries. The news could be sent to the surrounding cities in a short time like a day through pigeons.

The message in the postal service was made with a letter of material value. This was referred to under different names depending on the content on which it was written. It was a requirement to put the password on the letters. Letters without a password were unreliable. For this reason, the berid officer had a password between the caliph and the high bureaucrats.

Giriş

Doğu İslâm coğrafyasında VIII. yüzyılın yarısından itibaren bütün yollar Bağdat'a çıkmaya başlamışlardır. Sora sora Mekke bulunur ifadesi daha sonra Bağdat şehri üzerine sbir söylence haline gelmiştir. Bu söz, Bağdat'ın yolların merkezinde oluşunu adeta teyit etmektedir. Klasik dönem İslâm coğrafyacılarından da anlaşıldığı üzere VIII-XI. yüzyıllar arasında bütün yolların Bağdat'a çıktığı görülmektedir. Bağdat Fırat ve Dicle gibi önemli su yollarının kesişme noktasında bulunmaktaydı. Bu durum şehre ulaşımı kolaylaştırmaktaydı. Basra körfezi gibi uluslararası boyutta ticarî faaliyetlerin yapıldığı bir limana yakın olması da şehrin önemini arttırmaktaydı. Bağdat'ın hem önemli su yollarının hem de kara yollarının kesişme noktasında olması, bütün yolların bu şehre çıkmasını sağlamaktaydı. Bu da şehirdeki haberleşmenin/iletişimin sağlanmasında ve gelişmesinde önemli faktörlerden birisi olmuştur (Yakûbî 2002: 274; İbn Havkal 1939; Makdisî 1992: 302; Mortan-Ertan 2010: 35-36; Abdülaziz ed-Dûrî 1991: 425-433).

Bağdat'ta her meslek grubuna ait çarşıların yanı sıra, kurulan pazarlar ile ticaret oldukça hareketliydi. Bağdat, Abbasî hilafetinin başkenti idi. Bu zamanda Bağdat bir dünya şehriydi. Sahip olduğu nüfus ve günlük girip çıkanlarla sürekli canlı ve hareketli bir yerdi. İslâm dünyası buradan yönetilmekteydi. Yönetime talip olanlar da halifeden onayı buradan almaktaydı. Bağdat halifenin ve yüksek bürokratların oturduğu şehirdi. Aynı zamanda alimler, entelektüeller ve tüccarlar da bu şehirde yaşıyorlardı. Farklı şehir ve bölgelerden alimler, seyyahlar Bağdat'a gelirlerdi. Buraya eski dünyanın her yerinden tüccar da gelirdi. Şehirde çok çeşitli çarşılar ve üretim tesisleri vardı. Çin çarşısı olarak bilinen bir çarşı dahi bulunmaktaydı. Mısır, Anadolu, Şam, Medine ve İran coğrafyasından birçok ürün Bağdat'a getirilmekteydi (Makdisî 1992: 119; İbn Havkal 1939: 240-242; Yıldız 1988; Miquel 2003: 16; Curtin 2008: 132; Sarıçam-Erşahin 2014: 121).

Abbasîler'de devletin resmi iletişimi ve istihbaratı Berîd Teşkilatı ile sağlanmaktaydı. Ayrıca bu teşkilat sayesinde kısmen de olsa sivil iletişim olanağı da bulunmaktaydı (Zeydan 2004: 299).

Bu çalışmada yol ve bu ekseninde gelişmiş olan berid teşkilatı incelenmiştir. Öncelikle Abbasîlerdeki geniş yol ağları ele alınmıştır. Ardından berid teşkilatı inceleme konusu yapılmıştır. Çalışmada "İpek Yolu" terimi bilinçli olarak tercih edilmemiş, bunun yerine Ortaçağ'da bilinen adları tercih edilmiştir.

1. Abbasîler Döneminde Yol Ağı

1.1. Yollar

Abbasîler zamanında merkez Bağdat'tı. Bu şehir dikkate alınarak diğer bölge ve şehirlerin güzergahları belirlenmişti. Bu dönemde ulaşım ve iletişim hizmetleri çoğunlukla karadan sağlanmaktaydı. Dönem açısından kısmi olarak da olsa uzak bölgelerle denizden de

ulaşım imkanı sağlanmış ve tüccar aracılığıyla da iletişim bağlantıları kurulmuştu (İbn Havkal 1939: 17; Makdisî 1992: 17; Selen 1938: 19).

Ortaçağ'da doğu-batı arasındaki en önemli yol, Cadde-î A'zam (İpek Yolu) denilen yoldu. Başkent Bağdat'tan başlayan yol, Hulvan'dan Rey'e gelirdi. Bu şehirden Nişâbur'a varırdı. Yol burada ikiye ayrılırdı. Bir kol Belh şehrinden geçerdı. Bir kol ise Merv üzerinden devam ederdi. Buhârâ ve Semerkand'a gelirdi. Yol buradan iki kol halinde devam ederdi. Birisi Şaş'a/Taşkent'e diğeri Fergana'ya giderdi. Yol buradan Dokuzoğuzlara kadar ulaşmaktaydı. Fergana'dan yol, ova, mera ve sarp dağlardan giderdi. Yol buradan İç Asya'nın kuzey şehirlerinden Çin'e ulaşırdı (Yakûbî 2002: 20; İbn Hurdâzbih 1967: 35-36; Kudâme 2018: 169-173; Marvazî 1942: 13-29; Baipakov 2000: 222; Bozkurt 2000: XXIX/369).

Abbasîler zamanında önemli yollardan birisi, Bağdat-Mekke yoluydu. Yol, hac'a gidilen yolların içinde en önemli güzergahtı. Bu sebeple de oldukça aktifti. Hac zamanlarında yol güvenliği için emirler tayin edilir, hacılar kolluk kuvvetlerinin nezaretinde yolculuk ederlerdi. Bu yol hac yolu olduğundan sadece halifeler değil, onların eşleri de bu yolun yapımına katkı sağlamış ve yol üstündeki ihtiyaçlar için çokça su kuyuları açtırmışlardı. Bu yol, ara duraklarla Mekke'ye varırdı. Ardından Medine'ye giden yol, buradan Taif'e uğramaktaydı. Yol son olarak ise Yemen'in şehirlerine gitmekteydi. Ayrıca Kufe ve Basra'dan yollar özellikle hac ibadeti için açılmıştı. Yine bu sebeple Mısır'dan Mekke'ye yol gitmekteydi. Mısır'dan yol iki koldan devam etmekteydi. Birisi Fustat üzerinden gelirken diğeri sahil boyunca devam eder, öncelikle Medine'ye ulaşır, buradan ana yolla birleşerek Mekke'ye varırdı (Kudâme 2018: 166-179; Özaydın 1996, XIV/399).

Bağdat'tan batısına doğru ise yol, Musul'dan geçerdı. Buradan ise yol Sincar ve Dicle Nehrinin kıyısındaki yerleşim birimlerinden geçerek Cizre'ye varırdı. Yol, Cizre'den Nusaybin, Rakka, Menbic ve Halep şehirlerine giderdi. Oradan, Hama, Hıms, Ba'lebek ve Dımaşk şehirlerine ulaşırdı (İbn Havkal 1939; Makdisî 1992). Bu yol, Dımaşk'tan Remle, Refah ve Fustat'a varırdı. Buradan bir yol İskenderiye'ye ulaşır, sahilden devam ederek Barka'ya varır ve buradan Mağrip bölgesi boyunca devam ederdi. Bu yol ara duraklarla Endülüs'e kadar ulaşırdı. Ayrıca Fustat'tan bir yol İç Afrika'ya doğru giderdi (Kudâme 2018: 166-179).

Çin'den Hindistan'a gelen güney ipek yoluydu. Yol buradan çeşitli kollar halinde devam ederdi. Hindistan bölgesindeki dar geçitlerden geçen bu kol, öncelikle Bâmiyân'a ulaşırdı. Buradan Belh şehrine varırdı. Nişâbur üzerinden Rey'e ve Hemedan'a ulaşarak Bağdat'a giderdi. Bunlara paralel bir başka yol denizden gelmekteydi. Bu yol, Çin'den başlayarak Hindistan körfezlerine, Hürmüz ve Basra körfezine inerdi (İbn Hurdâzbih 1967: 35-36; Baipakov 2000: 222; Uhlig 2000: 11-12).

Bağdat'tan Kafkasya bölgesine giden bir yol da bulunmaktaydı. Bu yol, Erdebil'den Tiflis'e giderdi. Bir başka yol ise Anadolu'nun içlerine gelirdi. Bu yol, Diyarbakır üzerinden Urfa'ya buradan Samsat/Adıyaman'a ulaşırdı. Yine Rakka'dan gelen bir başka yol, öncelikle Antakya'ya varmakta, buradan Malatya'ya kadar gitmekteydi (Kudâme 2018: 176).

Bizans ile birlikte aktif olduğu düşünülen bir başka yol, Kuzey Yolu (İpek Yolu)

Çin'den başlayarak Kostantinopolis'e kadar uzanmaktaydı. Tanrı dağlarını aşıp gelen bu yol, kuzeydeki hakim devletlerin kontrolünde devam ederdi. Taklamakan çölünden Aral gölüne ulaşırdı. Buradan Harîzm'e varırdı. Hazar denizinin sahili boyunca kuzeybatıya doğru giden bu yolda, Ural, Volga, Don nehirlerinden çokça istifade edilmekteydi. Karadeniz kıyıları boyunca devam eden yol, Tuna vasıtasıyla orta Orta Avrupaya gittiği gibi Dinyeper nehri üzerinden ise İskandinavya bölgesine varırdı. Bu yolu kullanan Müslüman tacirlerin Kiev'e kadar gittikleri görülmektedir (İbn Hurdâzbih 1967: 35-36; Kudâme 2018: 175; Uhlig 2000: 11-12).

Abbasîler zamanında Kuzey-Güney arasında da yol ağları vardı. Rusya steplerinden Hazar denizine inen bir yol, öncelikle kıyı şehirlerine varırdı. Bu şehirlerden hem doğuya hem de batıya ayrılan yol, Bağdat'a kadar ulaşırdı (İbn Hurdâzbih 1967: 32, 154; Arifoğlu 2018).

Güney-kuzey ekseninde başlayan bir yol ise, Yemen'den başlayarak Bağdat şehrine gelir, buradan diğer yollarla birleşerek Horasan bölgesi üzerinden Çin'e ulaşırdı. Mağrip bölgesinden başlayan bir yol Mısır coğrafyasından Hicaz bölgesine gelir, Bahreyn'den Basra körfezine inerdi. Buradan Hürmüz körfezine gelen yol, karadan Herat şehrine bağlanırdı. Yemen'de deniz yolunu tercih etmeyenler kara yoluyla bu şekilde Çin'e giderlerdi (Ebû Dülef 2017: 113-115; İbn Havkal 1939: 37, 157-158).

Yolun yapımı, açılması, tamiri ve güvenliğinin sağlanması gibi işler, berid divanının sorumluluğundaydı. Berid memurunun öncelikli işi posta işlerini yürütmektir. Postanın sağlıklı yürütülmesinde ise yol güvenliğinin sağlanması bir gerekliliktir. Posta memuru sürekli olarak yolları takip etmekle sorumluydu. O, yol adlarını, mesafelerini, yol üstündeki lojistik imkanları bilmek ve onları hazırlamakla vazifelidir (Kudâme 2018: 165).

Abbasîler zamanında beridlerin varış sürelerinin bilinmesi için yol mesafeleri tespit edilmişti. Yol mesafesinin belirlenmesinde bir kervanın bir günlük varış yolu esas alınmıştı. Bir günlük yol kimi zaman gün doğumundan batımına kadar bir ölçüyü kapsamakta, kimi zaman ise bundan daha az bir zamanı göstermektedir.

Posta menzilleri bir atın gidebileceği hız esas alınarak tespit edilmiştir. Kudâme b. Cafer'in vermiş olduğu bilgilere göre bir posta menzili 16.5 kilometredir.⁵

Abbasiler dönemindeki başkent ile diğer şehirler arasındaki bazı posta menzilleri şu şekilde idi. Bağdat'tan Medain'e 3, Ahvaz'a 37, Basra'ya 40 posta menzili bulunmaktaydı. Bağdat'ın doğu tarafında ise Rey şehrine 31 posta menzili vardı. Buradan kuzeye doğru Dinever'e 53, Mereğa'ya 93 ve Erdebil'e 104 ve Tiflis'e 135 posta menzili mevcuttu. Bağdat-Samarra ve Musul arasında 7, Nusaybin'e 13, Resülayn'a 23, Rakka'ya 28, Birecik'e 38, Bitlis'e 24, Ahlat'a 28, Diyarbakır'a 23, Samsat'/Adıyaman'a 22 ve Erzurum'a 36 posta menzili bulunmaktaydı. Bağdat-Dımaşk arasında 73 posta menzili vardı. Bağdat'tan Filistin'in bir şehri olan Remle'ye 93 posta menzili mevcuttu (Kudâme 2018: 179-180).

⁵ Kudâme b. Cafer'in vermiş olduğu bilgilere (Kudâme 2018: 179-180) göre 47 fersah 16 posta menzili etmektedir. Bir fersah 5,7 kilometre ettiğine göre 47 fersah, 267,9 kilometre etmektedir. Bu sayı 16'ya bölündüğünde, 16,7 gibi küsürlü bir rakam çıkmaktadır.

2. Abbasîler Döneminde Berid Teşkilatı

2.1. Berid Teşkilatı

İslâm devletlerinde posta, haberleşme ve istihbarat işlerini yürüten kurumun adı berid idi. Bu kelimenin kökeni hakkında; Pehlevi'de posta hayvanları anlamına gelen *buride-dum*'dan veya Latince *veredus* kelimesinden türediğine dair çeşitli görüşler bulunmaktadır. Posta hayvanına, yük taşıyan anlamında Akkadca; *buridu* veya *puridu*, Babilce de ise *buridu* denilmekteydi. Kelimenin burideden değil, burtan veya burd kelimesinden türediği de düşünülmektedir (Söylemez 2001; PTT 2007: 59). Dolayısıyla Mezopotamya devletlerinde berid, getiren, götüren, kaldıran, taşıyan anlamına gelmektedir. Kelime daha sonra İran devletlerinin teşkilat yapısında da aynı anlamda kullanılmıştır.

Terim anlamı olarak Berid, bir *haberleşme teşkilatı olup*, bir bütün olarak ise *posta teşkilatı* denilmektedir. Bu nedenle berid için; *devlet postası*, *posta menzili*, *posta hayvanı* ve *iki posta menzili arasında mesafe* ifadeleri kullanılmıştır (Zeydan 2004: 299; Harekât 1992: 498).

Berid teşkilatı, İslâmiyet öncesinde Sasaniler'den Hire Arap Devleti'ne gelmiştir. Bu sayede Arap Yarımadasında bilinmektedir. Emeviler, Bizans İmparatorluğu'ndan Suriye'yi aldıklarında işlerliğini yitirmemiş bir haberleşme sistemi bulmuşlardı. Abbasî Devleti berid teşkilatını Emevilerden almış olsa da, bürokraside İranlıları istihdam ederek bu anlamda kendilerinden istifade etmişlerdi. Bu dönemde de posta ve haberleşme hizmetleri beridle yapılmaya başlanmıştır (Söylemez 2001; PTT 2007: 59, 67).

Abbasîlerde Berid işleri bir divan aracılığıyla yapılırdı. İlgili divanın bu devlet zamanında kurulduğu görülmektedir (Kudâme 2018: 205). Divanın bir sorumlusu ve altında ise çeşitli görevliler bulunurdu. Bunlardan birkaçı; berid amili, vükela, muhbirler, mürettepler, muvakkiler, fervanikiler, kühban ve şuuzi adı verilen memurlardı. Herbirinin yaptığı iş farklıydı (Zeydan 2004: 304; Kazıcı 2015: 405; Aykaç 1997: 53-54).

Berid Amili, bu adla kurulu olan divanın sorumlusuydu. Bizatihi halife tarafından atanırdı. Muhbir, ihbar eden anlamına sahip olup, istihbarat bilgilerini toplayan kişidir. Kühban, berid amiliyle birlikte istihbarat elemanı gibi çalışırdı. Mürettepler, Muvakkiler ve Fervanikiler adında berid teşkilatında çalışan memurlar bulunmaktaydı. Mürettep, tertip eden düzenleyen anlamına gelmektedir. Mürettepler menzilhane görevlisi olup, bir istasyondan diğerine yaya veya atlı olarak posta taşıyan memurlardı. Muvakki, kaydeden anlamına sahiptir. Muvakkiler, müretteplerin zamanında işlerini yapıp yapmadıklarını denetleyip kaydeden görevlilerdir. Fervanikiler, raporları toplayıp merkezdeki berid divanına iletirlerdi. Berid kompleks bir organizmaya sahip olup, beridlerden, müfettişlere ve vezire kadar tamamlanmış bir bürokratik yapıya sahipti (PTT 2007: 59, 67; Aykaç 1997: 53-54).

Berid reisleri ve memurlarının seçiminde özen gösterilirdi. Bu görevlilerde çeşitli özellikler aranırdı. Bunlar içerisinde güvenilir ve sadık olmaları en önemlileriydi. Bu kişi aynı zamanda berid işlerinden anlayan bir kişi olmalıydı (Kudâme 2018: 165). Bu sebeple berid memurlarının aylıkları yüklydü. Abbasîlerde genelde idari örgütlemenin ve özelde ise berid teşkilatının önemi Halife Mansur'un ifadelerinde görülmektedir. Halife, dört namuslu adama

ihtiyacının olduğunu ve devlet idaresinin ancak bu şekilde sağlıklı bir şekilde yürütülebileceğini belirtmektedir. Ardından bunlar arasında en önemli kişi olarak, devlet içerisinde adeta bir kontrol mekanizması işlevinde olan posta memurunu ayrı bir yere koymaktadır. Halife, posta memuruna yüklediği bu anlam dolayısıyla onun önemini ayrıca vurgulamıştır. Diğer memurları denetleyici rolü bakımından berid memuru, bu yönüyle günümüzdeki sayıştayın yaptığı vazifeleri üstlenmiştir (Kazıcı 2015: 403-404).

Berid divanı esas itibarıyla bir istihbarat birimidir. Hem olabilecek isyanların önlenmesi, hem dış saldırıların haber verilmesi hem de memurların halka doğru davranıp davranmadıkları bu teşkilatla denetlenmekteydi (Bakır 2003: 13-15). Devletin adli ve idari denetimi bu sayede yapılabilmekteydi. Davalar, valilerin faaliyetleri ve finansal durumlar bu kapsamdaydı. Görevlileri seçilirken güven esaslı olarak tercih etmeleri de bundan dolaydı. Bu nedenle bu divan önemli gördüğü her durumu zaman kaybetmeden halifeye bildirirdi. Örneğin; Horasan'da Tahir b. Hüseyin, bulunduğu Nîşâbûr şehrinde Abbasî halifesi Memun'un adına hutbe okutmayı kestiğinde bu durum halifeye hızlı bir şekilde bildirilmişti.

Berid teşkilatı özellikle de siyasal faaliyetler konusunda aktifti. Bu anlamdaki her türlü faaliyet anında merkeze rapor edilirdi. Medine'de Muhammed b. Abdullah adında bir şahsın isyan edeceğini, Üveys b. Ebî Serh Bağdat'a gelerek, bu durumu halifeye bildirmişti. Halife, söz konusu durumu başka şahıslar vasıtasıyla da teyit etmeye çalışıp, haberi doğruladıktan sonra harekete geçmişti. Halife Mansur bu durumdaki istihbarî bilgileri getiren posta memurlarına önemli oranda ödemede bulunmaktaydı. Medine'den isyan haberini ulaştıran Üveys b. Ebî Serh'e 9 bin dirhem civarında ödemede bulunmuştur (Bakır 2003: 16-17).

Berid divanı, mektupların gidiş gelişini düzenler, bulunduğu şehirde her türlü bilgiyi toplayıp derlerdi. Yine bu divan ile yolların güvenliği de tesis edilirdi. İlgili memurların maaşları da bu divanla karşılanırdı (Kudâme 2018: 165). Berid divanı, halife, vezir, emiru'l-ümmera ve valilerin mektuplarını olabilecek en kısa ve en ivedi şekilde merkeze ulaştırmaya çalışırdı (Zeydan 2004: 302).

Hızlı haberleşmenin gereklerinden birisi de konaklama yerleriydi. Bu sebeple yol üzerlerinde uygun mesafelerde düzenli olarak konaklama yerleri inşa edilmişti. Bu mekanlar, beridlerin ve atlarının ihtiyaçlarını karşılayacak biçimde tasarlanmışlardı. Postacıların her türlü ihtiyaçları buralarda giderilmeye çalışılır, memurlar denetlenerek eksiklikleri varsa tamamlanı ve gerektiğinde ise yol geldikleri hayvanları değiştirilirdi. Ribatlarda postaların hızlı bir şekilde hedefine ulaşabilmeleri için posta için tutulan atlar ve çölleri rahat aşabilmek adına develer, yola koyulmaya hazır bir şekilde tutulurdu. Ayrıca gelip giden habercilerin yanı sıra bu yerlerde de beridler bulundurulurdu. Postanın hızı, bineğin ve yolun özelliğine göre değişebilirdi (Zeydan 2004: 302-303; PTT 2007: 59, 67). Yollarda ayrıca çeşme ve havuz gibi imkanlarla su ihtiyacı sağlanmaya çalışılmıştı. Harun Reşid'in hanımı Zübeyde hac yolunda hacılar için çok sayıda kuyu açtırmıştır. Çöl ve ıssız yerlerde ise yolların güvenliği iki fersahta bir karakol kurularak sağlanmıştır (İbn Havkal 1939: 405-407, 504-505; Uyar 2013).

Ortaçağ koşullarında posta ulaştırmak zahmetli bir işti. Her türlü ihtiyacın sağlandığı ve yol güvenliğinin oluşturulduğu zamanlarda bile ölüm, açlık ve yorgunluk kaçınılmazdı.

Mevsimine göre kar ve kum fırtınaları, ıssız yerde eşkiya saldırıları, lojistiğin kaybolması ve yolu kaybetme gibi faktörler çokça yaşanmaktaydı. Bunlara rağmen posta hizmetleri durmamış sürekli hale getirilmiştir.

2.2. Taşıma Araçları, Taşınan Nesne ve İçerik

İslâm dünyasında kara taşımacılığı deve, at ve insanlar tarafından yapılmıyordu. İlk olarak eşekler evcilleştirilmiş ve posta hizmetlerinde kullanılmışlardır. Ancak eşeğin yavaş olması işlerin hızlı yürütmesinde engeldi. At hız açısından tüm hayvanlardan üstün olduğundan posta hizmetleri çoğunlukla at ile yapılmaktaydı. Ticarî eşyayla birlikte develerle de postanın gönderildiği görülmektedir (Uhlig 2000: 176).

Hızlı yürüyen insanlarla da posta hizmeti sağlanmaya çalışılmaktaydı. Bu kişiler çok hızlı yürüyebilen, dayanıklı, değişen mevsim şartlarına çabuk uyum sağlayan ve bunun için eğitilmiş insanlardı. Abbasiler zamanında böyle bir görevlendirme ilk olarak Irak Valisi Muizzü'd-Devle'nin valiliğinde yapılmıştır. Bu dönemde hızlı yürümeleriyle meşhur iki postacı Fazl ve Meruş adlı şahıslar bu yönleriyle meşhur olmuşlardı (Kazıcı 2015: 409).

Posta hizmetinin sağlandığı araçlardan birisi de güvercindi. Abbasiler zamanında 9. yüzyıldan itibaren güvercinler posta hizmetlerinde yaygın bir biçimde kullanılmışlardır (Durant 2004: 67; Kazıcı 2015).

Güvercinle posta gönderiminin belli sınırları bulunmaktaydı. Bu hayvanlarla belirgin sınırlar içerisinde posta hızlı bir şekilde ulaştırılmaktaydı. Örneğin, Musul ve Rakka şehirlerinden Bağdat, Vâsıt, Basra ve Kûfe çevre şehirlerine güvercin aracılığıyla bir gün gibi kısa bir zaman içerisinde haber ulaştırılabilmekteydi. Güvercin ile taşınan postanın hafif olması gerekmektedir. Bunlar güvercinin taşıyabileceği kadar olmalıydı. Bu sebeple bu posta hizmetinde ince kağıtlar kullanılmaktaydı. Bunun için öncelikle güvercinin ayağına bir halka takılırdı. Posta ise bu halkaya bağlanarak gönderilirdi. Güvercinle gönderilen mektubun kısa olması kadar şifreli bir biçimde yazılması da önemsenmesi gereken bir başka husus olmaktadır (Harekât 1992: 500; Yılmaz-Boz 2012: 47).

Posta hizmetindeki ileti maddi bir değer taşıyan mektup ile yapılmaktaydı. *Ketb* kökünden türetilmiş olup "yazılan şey" anlamına gelem mektup, yazıldığı içeriğe göre farklı adlarla anılmaktaydı. Mektuba başlamanın bir usulu vardı. Örneğin, Hz. Peygamber mektuba başlarken, Bismillahirrahman ve Bismillâhirrahmânirrahîm ifadelerini kullanmıştır. Mektuplar aynı zamanda mühürlenirdi (Bozkurt 2004: 13).

Mektuplarda yapılan bir başka işlem ise parolanın konulmasıydı. Parolası olmayan mektuplara güvenilmezdi. Berid amilinin halife ve yüksek bürokratlarla aralarında bir parola bulunmaktaydı. Mektuplar ilgili kişinin el yazısı ile yazılmış, mühürlenmiş olsa bile önemli olan parolanın varlığıydı. Parolası olmayan mektuplara güvenilmezdi. Bu tarz mektupların baskı altında yazıldığı ihmalini düşündürdü. Örneğin, Ebû Müslim, Mansur'un daveti üzerine Horasan'dan ayrılınca emrindeki askerin komutanlığını vekaletle Ebu Nasr Malik b. Heysem'e teslim etmiş ve kendisine,

“sana mektubum gelinceye kadar burada bekle, eğer mektubum sana yarım mühürle gelirse o mektubu benim mühürlediğimi anlarsın, bütün mühürle ulaşırsa o durumda ben mühürlemiş olmam” diyerek kendisine güvenli mektubun parolasını vermiştir.

Ebu Müslim Medain'e varıp da öldürülünce halife Mansur, Ebû Müslim'in dilinden Ebû Nasr'a yanında bıraktığı malı ve serveti alıp beraber gelmesi emrini içeren bir mektup yazarak, Ebu Müslim'in mührüyle mühürlemiştir. Ebu Nasr mührü tamam görünce Ebu Müslim'in o mektubu yazmamış olduğunu hemen anlamıştır (Kazıcı 2015: 405; Bozkurt 2004: 13).

Posta hizmetiyle taşınan şey çoğunlukla devletin istihbari bilgileriye. Devletin iktisadî faaliyetleri de posta hizmetleriyle sağlanırdı (Kudâme 2018; 165-170, 205-210; Cehşiyârî 1980: 109-110; Durî 1974: 126; Yıldırım 2017: 249-264).

Sonuç

Abbasîler zamanında doğu-batı arasında Bağdat'ı merkeze alan önemli yollar geçiyordu. Bunun yanı sıra kuzey-güney yolları da Bağdat'tan gidiyordu. Doğu İslâm coğrafyasında 8. yüzyılın yarısından itibaren bütün yolların Bağdat'a çıktığı görülmektedir.

Abbasîler miras aldıkları eski yolları tamir ettirdikleri gibi, yeni yollar inşa etmiş, yol üzerinde ribatlar yaparak konaklama ihtiyacını karşılamış, buralardaki finans ihtiyacını ribatların etrafındaki araziyle karşılamış, ribatların canlı ve hareketli hale getirilerek posta hizmetinin aksatılmadan yürütülmesini sağlamaya çalışmışlardır.

Haberleşme/iletişim her çağda bir ihtiyaçtır. Abbasîler zamanında bu ihtiyaç, o çağın imkanları içerisinde ve çağın sunduğu tekniklerle gerçekleştirilmiştir. Ortaçağ zaman diliminin kısıtlı imkanları içerisinde de olsa bu ihtiyaca cevap verilmeye çalışılmıştır. Haberleşmenin fiziken gerçekleştirildiği bu dönemde posta, oldukça zor şartlar dahilinde sürdürülmüştür.

Abbasîler zamanında posta hizmetlerinin sağlıklı bir şekilde yürütülmesinde bir kuruma duyulan ihtiyaçla öncesinde katiplik düzeyinde var olan berid divanı, vezirlik seviyesine çıkarılmış, bu anlamda kurumsal bir yapı inşa edilmiştir. Bu dönemde berid divanı, kompleks bir hale gelmiş, divandaki hiyerarşik düzen tam anlamıyla tesis edilmiştir.

Berid divanının bu dönemde en önemli işlevi istihbari bilgileri sağlamaktadır. Bir diğer taraftan ise bu divanla devletin iç işleyişinde kontrol sağlanmıştır. Halkın şikayetleri, valilerin işgüzarlığı, başlarına buyruk hareket etmeleri ve kadıların yanlı davranışları bu kurum vasıtasıyla merkeze rapor edilmiştir. Devletin işleyişi bu sayede sağlıklı bir biçimde gerçekleştirilmiştir.

Abbasîler zamanında posta hizmetleri çoğunlukla at ile sağlanmıştır. Bunun yanı sıra hızlı yürüyen insanlar ve, güvercinler de posta hizmetlerinde kullanılmışlardır. Sivil posta hizmetleri çoğunlukla deve kervanlarıyla sağlanmıştır. Posta ise mektup ile yapılmıştır. Abbasîler zamanında berid posta teşkilatıyla iletişim sürekli ve canlı kılınmış, geniş İslâm coğrafyası sahasında bir uçtan diğerine aktif bir haberleşme ağı kurulmuştur.

Etik Beyan

“Abbasîler Döneminde Yol ve Berid (11. Yüzyıla Kadar)” adlı çalışmanın yazım sürecinde bilimsel, etik ve alıntı kurallarına uyulmuş; ULAKBİM TR Dizin 2020 ölçütlerine göre çalışmada etik kurul onayını gerektiren herhangi bir veri toplama ihtiyacı duyulmamıştır.

Kaynakça

- Aykaç, Mehmet (1997). *Abbasiler Devletinin İlk Dönem İdari Teşkilatında Divanlar*. Ankara: TTK Yayınları.
- Bakır, Abdülhalik (2003). “Emeviler ve Abbasiler Devrinde İstihbarat”. *Fırat Üniversitesi Orta-Doğu Araştırmaları Dergisi*, 1 (2): 5-24.
- Baipakov, Karl (2000). “The Silk Route Across Central Asia”. *History of Civilization Cenral Asia*. Unesco: Unesco Press.
- Bozkurt, Nebi (2004). “Mektup”. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, 29: 13-14. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları.
- Bozkurt, Nebi (2000). “İpek Yolu”. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, 22: 369-373. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları.
- Cehşiyârî, İbn Abdullah Muhammed b. Abdus (1980). *Kitabu'l-Vüzera*. thk. Mustafa es-Sekka, Kahire: Dâru'l-Meârif.
- Curtin, Philip (2008). *Kültürler arası Ticaret*. çev. Şaban Bıyıklı, İstanbul: Kure Yayınları.
- Duran, Will (2004). *İslâm Medeniyeti*, çev. Orhan Bahaeddin, İstanbul: Tercüman Yayınları.
- Durî, Abdülaziz (1974). *Tarihu'l-Iraki'l-İktisadi*. Beyrut: Dâru Meşrik.
- Ebu Dülef (2017). *İran Seyahatnamesi*. çev. S. Gündoğdu, İstanbul: Kronik Yayınları.
- Harekat, İbrahim (1992). “Berid”. *Türkiye Diyanet İslâm Ansiklopedisi*, 5: 498-501. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları.
- İbn Havkal, Ebü'l-Kâsım Muhammed b. Alî en-Nasîbî el-Bağdâdî (1939). *Suretu'l-Arz*. Leiden: Leiden University Press.
- İbn Hurdâzbih, Ebu Kasım b. Abdullah (2008). *Yollar ve Ülkeler*. çev. Murat Ağarı, İstanbul: Kitabevi Yayınları.
- Kazıcı, Ziya (2015). *İslâm Medeniyeti ve Müesseseleri Tarihi* İstanbul: Kayıhan Yayınları.
- Kudâme b. Cafer, Ebu'l-Ferec el-Bağdadî (2018). *Kitabü'l Haraç*. çev. Ramazan Şeşen, İstanbul: Yeditepe Yayınları.
- Makdisî, Ebu Abdullah Muhammed b. Ahmed (1992). *Ahsenu't-Tekâsîm fî Marifeti'l-Ekâlim*. ed. Fuat Sezgin, Frankfurt: Tarihu'l-Ulumu'l-Arabiye.
- Marvazî. Sharaf al-Zaman Tahir (1942). *China The Turk and India*. thk. V. Minorsky, London: The Royal Asiatic Society
- Miquel, Andre (2003). *Arap Coğrafyacılarının Gözünden 1000 Yılında İslâm Dünyası ve Yabancı Diyarlar*. İstanbul: Kitap Yayınevi.

- Mortan, Kenan-Önder, Küçükerman (2010). *Çarşı, Pazar, Ticaret ve Kapalı Çarşı*. İstanbul: İş Bankası Yayınları.
- Özaydın, Abdülkerim (1996). “Hac”. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. 14, 399-400, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları.
- Posta ve Telgraf Teşkilatı (2007). *Geçmişten Günümüze Posta*. Ankara: PTT Genel Müdürlüğü Yay.
- Sarıçam, İbrahim-Erşahin, Seyfettin (2014). *İslâm Medeniyeti Tarihi*. Ankara: TDV Yayınları.
- Selen, Hamit Sadi (1938). *Ticaret Tarihi*. İstanbul: Devlet Basımevi.
- Söylemez, Mahfuz (2001). “Berid Teşkilatının Menşesine Dair Bazı Yeni Bulgular”. *İslâmiyat*, 4 (1): 139-147.
- Yıldırım, Taner (2017). “Abbasîlerde Bilgi Toplama Ve Haberleşme”. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 27 (1), 249-264.
- Yılmaz, Orhan-Boz, Akif (2012). “Tarihten Günümüze Türkiye’de Güvercin Yetiştiriciliği”. *Adnan Menderes Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 9 (1), 45-51.
- Uhlig, Helmut (2000). *İpek Yolu*. çev. Alev Kırım, İstanbul: Okyanus Yayınları.
- Uyar, Gülgün (2013). “Zübeyde Bint Ca’fer”. *Türkiye Diyanet İslâm Ansiklopedisi*, 44: 517-519. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları.
- Yakûbî, İbn Vazıh Ahmed b. İshak b. Cafer (2002). *El-Buldan*. Beyrut: Darü’l-Kitabi’l-İlmiyye.
- Yıldız, Haluk Dursun (1988). “Abbasîler”. *Türkiye Diyanet İslâm Ansiklopedisi*, 1: 31-48. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları.
- Zeydan, Corci (2004). *İslâm Uygarlıkları Tarihi I*. çev. Necet Gök, İstanbul: İletişim Yayınları.