

19. Yüzyıl İngiliz Seyyahlarının Notlarında Osmanlı İmparatorluğu'nda Tatarlarca Yürütülen Rehberlik Hizmetleri

Guidance Services Carried Out by Tatars in The Ottoman Empire in The Notes of 19th Century British Travelers

Hadi Belge¹, Murat Hanilçe²

Öz

Avrupa başta olmak üzere, Batı dünyasından birçok gezgin 19. yüzyılda Osmanlı topraklarına gelmiş, çeşitli gözlem ve analizler yapmış, bunları not edip daha sonra kitaplaştırmışlardır. Gezinler kimi zaman ülkelerinden uzak coğrafyaları ve toplulukları tanıma arzusundaki bir maceracı veya Asya'nın cazip pazarlarında çıkarlarının peşinde koşan bir tüccar, bazen ilahi mesajı tüm insanlığa ulaştırmayı kendisine vazife edinmiş bir misyoner, bazen zengin Doğu medeniyetinin bilim ve sanatından bilgi devşirmeye çalışan bir oryantalist, bazen de ülkelerini temsil eden diplomat kimliğiyle Osmanlı topraklarında bulunmuşlardır. Seyyahların ilk defa karşılaştıkları coğrafyaların, yabancı oldukları dillerin ve kültürlerin arasında gerçekleştirdikleri bu son derece zorlu seyahatlerin detayları merak konusu olmuştur. Bu merak seyahatname okurlarını Anadolu, Mezopotamya, İran, Kafkasya ve Asya'da gizemli ve tehlikeli yolculuklar yapan gezginlerin aldıkları bireysel ve kurumsal rehberlik hizmetleri hakkında düşünmeye de zorlamaktadır. Bu çalışmada, bazı İngiliz gezginlerin seyahat notlarından yola çıkılarak Osmanlı topraklarında Tatarlarca yürütülen rehberlik hizmetleri ele alınmıştır. Bu bağlamda rehberlik hizmetlerinin kurumsal çatısı, işleyişi, ücret politikası, yol hazırlıkları, menzilhanelerde sunulan konaklama, yeme-içme imkânları, Tatarların kıyafetleri ve karakter tahlillerine yer verilmiştir. Bu başlıklar altında, örneğin Osmanlı dönemi rehberlik hizmetlerinde yazılı seyahat sözleşmelerinin yapıldığına dair literatür için yeni kabul edilebilecek bilgilere de ulaşılmıştır. Çalışma ile özelde Osmanlı topraklarında yabancı seyyahların yol boyunca aldığı rehberlik hizmetlerinin tanıtılması; genelde ise Osmanlı ulaşım, haberleşme ve turizm tarihine mütevazı bir katkı sunulması amaçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: İngiliz, Osmanlı, seyyah, Tatar, rehber, menzilhane

Abstract

Many travelers from the Western world, especially from Europe, came to the Ottoman lands in the 19th century, made various observations and analyzes, noted them down and later published them in a book. Travelers are sometimes an adventurer who desires to know geographies and communities far from their countries or a merchant pursuing his interests in the attractive markets of Asia, sometimes a missionary who takes it upon himself to convey the divine message to all humanity, and sometimes an orientalist trying to gather knowledge from the science and art of the rich Eastern civilization, and sometimes they were in the Ottoman lands with the identity of a diplomat to represent their countries. The details of these extremely difficult journeys that the travelers made between the geographies they encountered for the first time, the languages and cultures they were unfamiliar with have been a matter of curiosity. This curiosity also forces the readers of the travelogue to think about the individual and institutional guidance services received by travelers who make mysterious and dangerous journeys in Anatolia, Mesopotamia, Iran, the Caucasus and Asia. In this study, the guidance services carried out by Tatars in the Ottoman lands, based on the travel notes of some British travelers, are discussed. In this context, the institutional framework of the guidance services, its functioning, wage policy, road preparations, accommodation and food and beverage opportunities offered in the menzilhane, clothing of Tatars and character analyzes were included. Under these headings, information that can be considered new for the literature, for example, about the written travel contracts in the Ottoman period guidance services, has also been found. With the study, in particular, the introduction of the guidance services received by foreign travelers along the way in the Ottoman lands is aimed, in general, making a modest contribution to the history of Ottoman transportation and communication.

Keywords: British, Ottoman, traveler, Tatar, guide, menzilhane.

Araştırma Makalesi [Research Paper]

Submitted: 18 / 05 / 2022

Accepted: 27 / 09 / 2022

¹ Dr. Öğr. Üyesi, Hadi Belge, Amasya Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, Amasya, Türkiye, hadi.belge@amasya.edu.tr , Orcid No: <https://orcid.org/0000-0001-9387-3799>

² Doç. Dr., Murat Hanilçe, Tokat GOP Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, Tokat, Türkiye, murat.hanilce@gop.edu.tr, Orcid No: <https://orcid.org/0000-0003-0587-9336>

Giriş

Batılı gezginlerin Doğu'ya ilgilerinin tarihi oldukça eskiye dayanmaktadır. Bununla birlikte Avrupa'dan Doğu ülkelerine ve Osmanlı topraklarına gerçekleştirilen seyahatlerin sayıları 19. yüzyıla kadar sınırlı kalmıştır (Kartın, 2016: 83-84). Ulaşım imkânlarının zayıflığı, uzaklık, bu tür yolculukların maliyetli olması, aynı zamanda tehlikeler içermesi, Avrupalılar için Osmanlıların askeri açıdan bir tehdit ve dünya hâkimiyeti açısından bir rakip olarak görülmesi seyahatlerin sıklığını ya da sayısını sınırlayan nedenler olarak karşımıza çıkmaktadır (Çelik, 2019: 37). Bu bakımdan, Batı'dan Doğu'ya uzanan bu zorlu yolculukları gerçekleştirenlerin kayda değer bir kısmı nüfuzlu kimseler, geniş toprak sahibi soylular ya da servet sahibi tüccarlardır (Ahipaşaoğlu, 2001: 12).

Varlıklı zümreler yanında, istihbarat elemanı, elçi, misyoner ve oryantalist olarak Şark ülkelerinde dolaşan, hatta görevleri gereği uzun süreler Asya ülkelerinde ikamet eden seyyahlar da bulunmaktadır. Resmî sıfatlarla Doğu ülkelerinde bulunan bu kişilerin önemli bir kısmı, bir taraftan görevlerini yerine getirirken diğer taraftan da kişisel öğrenme meraklarını tatmin etmekten geri durmamışlardır. (Belge, 2021: 252). Seyyahların bu nitelikleri 19. yüzyıla kadar, Batı'dan Osmanlı ülkesine ve diğer Asya ülkelerine gerçekleştirilen seyahatlerin, doğa ve kültür turizminden çok daha farklı amaçlar barındırdığını ortaya koymaktadır. Bu süreçte gerçekleşen seyahatler için gezginler, kendilerini görev yerlerine ya da varış noktalarına güvenle taşıyacak kılavuzların ihtiyacını her zaman hissetmişlerdir (Ahipaşaoğlu, 2001: 12).

Tanzimat Dönemi'ne kadar, Osmanlı ülkesinde Batı'dan gelen çeşitli görevlilerin ve yolcuların kılavuzluk hizmetleri aynı zamanda Osmanlı Devleti'nde posta işlerini yürüten Tatarlar tarafından karşılanmıştır. Bu hizmeti yürüten kurum "ocak" sayıldığından kendilerine *Ocak Tatarları* da denilmiştir (Halaçoğlu, 2002: 181-188 ve Pakalın, 1993: 420.). Osmanlılarda *Tatar* ve *ulak* tabirleri ayna anlamı karşılayacak şekilde ve birbirlerinin yerine kullanılmıştır. Özel posta hizmeti gören ulaklara "sa'î" denilmiştir. Farklı milletlere mensup kişiler bu sınıfa dâhil olsa da bu hizmet ilk zamanlar Tatarlarca yürütüldüğünden, *Tatar* tabiri zamanla bir etnik mensubiyeti değil milliyeti ne olursa olsun posta-ulak vazifesi yapan görevliyi ifade etmiştir (Pakalın, 1993: 420). Gezginlerin notlarında yol rehberleri için Tatardan başka *kılavuz*, *mihmandar*, *dragoman*, *kavas* isimleri de geçmiştir (Kaya ve Yetgin, 2021: 39). Mihmanhane/çaparhane yol boyunca at değiştirilen menzillerin İran'daki isimlerinden birisidir. Mihmandar ise *Tatar* kavramının daha çok Farsçadaki kullanımıdır (Ferahani, 1342: 3-4). Dragomanlar, hem Batı hem de Doğu dillerini akıcı bir şekilde konuşabilen, aynı zamanda hem Osmanlıların hem de Batılıların kültürel farklılıklarına ve davranış kurallarına hâkim kişiler olup bir çeşit elçilik tercümanları olarak da öne çıkmışlardır (Demiryürek, 2016: 443). Osmanlı diplomasi literatüründe *kavas* tabiri, daha çok elçi, konsolos veya konsolos vekili gibi yabancı devlet temsilciliği hizmetinde bulunan özel polisleri ifade etmektedir. Görevleri sefirler, konsoloslar ve maiyetleriyle birlikte sefârethâne ve konsoloshâneleri korumak, resmî veya gayri resmî şekilde ikametgâhlarını terk eden diplomatlara ve eşlerine himaye amacıyla refakat etmek, önlerinde gitmek suretiyle onlara yol açmak, ülkeye geldiklerinde ise bu heyetleri karşılamaktan ibaretti (Canatar, 2002: 66-68). Bu bakımdan dragomanlar ve kavaslar daha çok diplomatik düzeydeki yolculukların kapsamında düşünülmelidir.

Osmanlı posta sisteminde Tatarların kendilerine verilen görevleri hızlı biçimde yerine getirmelerini kolaylaştırmak amacıyla uygun görülen noktalarda postane işlevi gören *menzilhaneler* oluşturulmuştur. İmparatorluğun yönetim merkezinin taşra birimleri ile haberleşmesi bu birim sayesinde gerçekleştiğinden örgütün merkezi İstanbul'dur. Klasik dönem devlet örgütlenmesinde her vezirin bir Tatarı bulunduğu ve vezirlerin posta hizmetlerini görmek üzere sayıları elli altmış bulan *Tatar ofislerinin* bulunduğu bilinmektedir (Halaçoğlu, 2004: 159; Pakalın, 1993: 420).

Osmanlı Devleti'nde rehberlik hizmetleri 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar müstakil bir kurumsal yapıya sahip olmadan, büyük ölçüde bu ofisler kullanılarak yani ulak sisteminin örgütsel yapısının imkânlarından yararlanılarak gerçekleştirilmiştir. Batı'dan resmî ya da özel görevlerle gelen kişiler *Tatar* hizmeti veren ofislerle bir şekilde temasa geçmişlerdir. Bu aşamada bazı yabancılar, başkent bürokrasisinde etkin bir bürokratin veya diplomatın aracılığını kullanmışlardır (Tuzcu, 2013: 229-230). Gezginler ve tüccarlar genellikle nüfuzlu kişiler olduklarından; elçiler ise zaten resmî görevler ile geldiklerinden bu konuda zorluk yaşamamışlardır.

Osmanlı sınırları içerisinde Tatarlar tarafından yerine getirilen rehberlik hizmetlerinin şöhreti Britanya Adası'na ulaşmış ve İngiliz basınında kendisine yer bulmuştur. İngiliz seyyahlarının Osmanlı ve bazı Doğu ülkelerinde gerçekleştirmiş oldukları seyahatleri anlatan ve Avrupa insanına gizemli Doğu'nun sır perdesini aralama imkânı veren notlar, yazı dizisi olarak gazeteler ve diğer süreli yayınlarda yer almış ve böylece geniş bir okur kitlesine hitap etmiştir. İngiliz seyyahların deneyimlerinin aktarıldığı bu yazılarda zaman zaman Asya seyahatlerinde *Tatar* rehber kullanmanın gerekliliği vurgulanmıştır (The Saturday Magazine, 1841: 121)".

Tatarların sağlamış oldukları rehberliğin tanımı içinde yer alan hizmetler ile bunların karşılığında ödenecek ücret, ofislerde gerçekleşen görüşmeler sonrasında sağlanan anlaşmalara göre şekillenmiştir. Nitekim Amerikan BOARD Misyoner Teşkilatı tarafından görevlendirilerek 1830 yılının Mayıs ayında İstanbul'dan yola çıkan *Eli Smith* ve *H.G.O. Dwight* ile İngiltere hükümeti adına bazen bilimsel çalışmalar yapmak bazen de diplomatik-siyasi misyonlarla Hindistan'a gönderilen

ve en son olarak 1834 yılının Ocak ayında İstanbul'a gelen, *James Baillie Fraser*, bütün bu süreçlerin takibini yapmamıza imkân sağlayan seyahat notları bırakmışlardır.

Yolculuklarına İran veya Kafkasya'dan başlayan gezginler Osmanlı topraklarına girdikleri anda bu rehberlik hizmetinden yararlanmışlardır. Rusya'daki diplomatik görevlerini tamamladıktan sonra 1817 yılının Ağustos ayında dönüş için Anadolu'ya geçen *Sir Robert Ker Porter* ile İngiltere'nin İran elçi yardımcılığı görevini yürüten, aynı zamanda bir asker ve yazar olan, *James Edward Aleksander*'ın Ekim 1826'da Erzurum'dan İstanbul'a gitmek üzere takip ettikleri rotada aldıkları rehberlik hizmetleri konuyu yeterince örneklemektedir.

1. Araştırmanın Amacı, Yöntemi ve Sınırlılıkları

Bu çalışmada, Osmanlı topraklarında Tatarlarca yürütülen ve bugüne kadar müstakil olarak bir çalışmanın konusu yapılmayan bireysel ve kurumsal rehberlik hizmetlerinin varlığına dikkat çekilmeye çalışılmıştır. Çalışmada ağırlıklı olarak nitel araştırma yöntemlerinden doküman analizi kullanılmıştır. Araştırmanın başlıca dokümanları 19. yüzyıl boyunca Anadolu'yu doğudan batıya ya da tam tersi istikamette kat eden İngiliz asıllı misyoner ve seyyahların gezi notlarıdır. Ayrıca incelenen dönemde Avrupa'da çıkan bazı gazete haberlerinden ve literatürde yine İngiliz seyyahları üzerine yapılan çalışmalardan yararlanılmıştır. İngiliz seyyahlarının genellikle Avrupa ile İran ve Hindistan gibi Asya ülkeleri arasında uzun yolculuklar yaptıkları görülmüş, ancak çalışmanın konusu ve mekânsal çerçevesi gereği buradaki zengin literatürün Osmanlı toprakları ile olan kısmına odaklanılmıştır.

2. Seyyahların Kılavuz İhtiyacı ve Tatar Rehber Ofisleri

Hindistan gibi büyük bir sömürge kaynağına sahip olan İngiltere 18. yüzyıldan itibaren Asya'daki etki alanını genişletmeye başlamıştır. Hindistan Doğu Şirketi'nin himayesinde gelişen ve genişleyen ekonomik ilişkilerin bir sonucu olarak İran, Kafkasya ve bazı Asya ülkeleri İngiliz politikacılarının yanı sıra tüccar ve sanayicilerinin daha çok dikkatini çekmiştir. Böylece 19. yüzyıl başlarından itibaren resmî ve ticari amaçlarla Britanya Adası'ndan Asya ülkelerine gerçekleştirilen seyahatlerde gözle görülür bir artış meydana gelmiştir (Kartın, 2016: 83-86). Taç kolonisinin merkezi olan Britanya'dan Hindistan'a ya da tam tersi, Hindistan'dan Britanya'ya gerçekleştirilen uzun soluklu, aynı zamanda tehlikelerle dolu olan bu seyahatlerde gezginler için en önemli husus seyahatin güven içerisinde gerçekleşmesidir. Güvenlik kadar önemli ikinci bir husus da dil sorunudur (*The Saturday Magazine*, 1841: 125-126). Bu nedenle gezginler, güzergâhları, güzergâhlar üzerindeki uygun konaklama, yeme-içme noktalarını ve buralardaki güvenlik koşullarını bilemediklerinden bir başlarına detaylı seyahat planları hazırlayamamışlar; geçtikleri ülkelerin rehberlik-tercüman hizmetlerinden yararlanmaya âdeta mecbur kalmışlardır. Bu bilinç ile hareket eden seyyahların Osmanlı topraklarına, bilhassa da İstanbul'a geldikleri andan itibaren yolculuklarına dair belirsizlikleri ortadan kaldıracak girişimlerle güvenli bir seyahat programı oluşturmaya çalıştıkları anlaşılmaktadır.

1890 senesinde yürürlüğe giren ve "*Seyyâhîne Tercümanlık Edenler Hakkında Nizâm-nâme*" adını taşıyan düzenlemeye kadar İstanbul ve diğer Osmanlı şehirlerinde özel rehberlik ve tercümanlık hizmetleri veren kurumlar yoktu (Düstûr 1/6, 1939: 784-785; 1/M, 1335: 188-189). Bu tarihe kadar yabancılar bu hizmet alımını büyük çoğunlukla resmî posta hizmetini yürüten ofisler üzerinden gerçekleştirmeye çalışmışlardır. Bu hizmetin örgütlenme boyutunda ilk önemli adım, Sultan I. Abdülhamid'in saltanatında oluşturulan ve idaresi bir ferman eşliğinde belli esaslara bağlanan *Tatarân Ocağı*'dır (Halaçoğlu, 2012: 79). Bu düzenleme, öteden beri işlemekte olan posta işlerinin kurumsal bir hüviyete bürünmesinde önemli bir aşamadır. Ocağın yöneticisi olan *Tatar Ağası*, aynı zamanda bütün Tatar ofislerinin ve posta sisteminin işleyişinden sorumlu olan yetkiliydi (Pakalın, 1993: 422). Bazen bir referans mektubu, temsil ettiği hükümet tarafından düzenlenmiş bir yetki belgesi ya da başkent bürokrasisinde hatırı sayılır bir diplomat veya bürokratin aracılığı, gezginlerin bu kurumsal çatıdan hizmet alımını kolaylaştırabilmiştir. Bunun için ya doğrudan ya da ofis hizmetinde çalışan bir ulak yardımıyla Tatar Ağası'na ulaşmak çoğu zaman yeterli olmuştur.

İngiltere hükümeti tarafından görevlendirilerek 1834 yılının Ocak ayında İstanbul'a gelen seyyah *James Baillie Fraser*, böyle bir hizmet alımı gerçekleştirmek üzere ilk iş olarak Tarabya'da ikamet eden İngiliz büyükelçisi ile temas kurmuştur. Ardından büyükelçi yardımıyla zorlu İstanbul-Tahran yolculuğunun güzergâhını ve hazırlıklarını planlamaya koyulan Fraser, aslen İsviçre kökenli olup sonradan Müslümanlığı kabul etmiş ve eski bir yeniçeri olan konsolosluk görevlisi *Kavas Mustafa*'nın bu konudaki deneyimlerinden yararlanarak bu yolculukta kendilerine eşlik edecek olan Tatar ve sürücüleri ayarlamıştır (Tuzcu, 2013: 229-231).

Fraser; bazen dragoman bazen de tercüman olarak bahsettiği rehberle buluşmaya bir kayıkla gitmiş, eşyalarıyla birlikte karaya çıktıktan sonra tokalaştığı rehber, "*artık bu tarafa aitsin, bizdensin, geride bıraktığın her şeyi unutabilirsin. Ama ilk*

işimiz Tatar Ağa'ya gidip onunla görüşmek ve yolculuk için hazırlanmak!" şeklindeki sözlerle ona hem güven telkin etmiş hem de sürecin bundan sonraki kısmının nasıl ilerleyeceğiyle ilgili kendisini bilgilendirmiştir (Fraser, 1834: 73).

İskoç göçmeni bir ailenin üyesi olan, Yale Üniversitesi'nde ilahiyat okuyan, Malta ve Beyrut gibi yerlerde bulunan ve Arapçayı öğrenen *Eli Smith* (1801-1857), *Harrison Gray Otis Dwight* ile Amerikan Board misyonu tarafından özel bir görevle Doğu Anadolu, Kafkasya ve İran'a gönderilmiştir. Smith ve Dwight başlangıçta bu uzun ve zorlu yolu bireysel programları ile kat etmeyi düşünmüşlerse de sonradan Tatarların rehberliği olmadan böyle bir seyahati gerçekleştirmenin pek mümkün olmadığı kanaatine varmışlardır. Bu iki gezgini farklı seyahat seçenekleri aramaya sevk eden neden kuşkusuz onların görev içerikleriyle ilgilidir. Zira, görevleri misyon merkezinin kendisine hedef kitle olarak belirlediği Ermeniler ve Nasturiler hakkında ayrıntılı raporlar hazırlamaktır (Tuzcu, 2013: 219). Bu yönüyle Smith ve Dwight'in seyahatleri, çağdaşları olan Avrupalı seyyahlarınkinden amaç olarak ayrılmaktadır. Bahsi geçen misyonerler; *Tournefort*, *Macdonald Kinneir*, *Morier* ve *Ker Porter* gibi gezginlerin gözlemlerinin bir Tatar eşliğinde ve çok acele biçimde gerçekleştirilmiş olan seyahatlerin bir sonucu olduğunu ve bilimsel açıdan antik geçmişi olan bu coğrafya ile ilgili toplanması ve öğrenilmesi gereken bilgilerin ancak çok cüzi bir bölümünü oluşturduğunu düşünmekteydiler (Smith ve Dwight, 1834: XIII). Ne var ki Osmanlı topraklarında yol almanın kendine mahsus şartları söz konusuydu. Gezinler çerçevesi bir nevi bu zorunluluklar altında çizilen rehber ve seyahat anlaşmasından şu cümlelerle bahsederler:

12 Nisan sabahı İzmir'den İstanbul'a harekete hazırдық...Tüm mesafe için kervan atları kiralayamazdık ve posta atları ve Tatar olmadan birçok rahatsızlığa maruz kalırdık. Bu yüzden arkadaşlarımızın tavsiyesine uyduk ve bize bir Tatar ve posta atları vermesi için Tatar Ağası ile anlaştık...Toplamda dört kişiydik. Tatar ve iki sürücü (postillions) dâhil olmak üzere atlarımızın sayısı ondu. Tatar Mustafa, eşyalarımız yüklendiğinde anlaşmaya göre ücretinin yarısını aldı (Smith ve Dwight, 1834: 5).

Smith ve Dwight, İstanbul'a gelip burada bazı görüşmeler yaptıktan sonra, asıl görev yerlerine ulaşmak üzere Erzurum'a gitmek için yine bir Tatar Ağası ile görüşmüşlerdir. Bu görüşmenin içeriği, gezginlerin Tatar rehberlerle yapmış oldukları alışılmış sözlü anlaşmalar dışında yazılı anlaşmaların varlığına da işaret etmektedir. Dahası yolcuların can ve mal güvenliğine dair garanti veren bu mühürlü sözleşme, Osmanlı ülkesindeki rehberlik hizmetlerinde bir çeşit seyahat sigortası anlamına gelen uygulamanın varlığına kanıt oluşturmaktadır. Seyyahların *daha fazla güvenlik isteği, Tatar Ağası'nın herkesin huzurunda yazılı bir sözleşmeye mührünü basmasına neden olmuştur*. Böylece, hükümet adına seyyahların canlarından ve mallarından sorumlu olan Ağa, buna karşılık ödenen paranın yüzde onunu rehberlik yapacak Tatardan talep etmiştir (Smith ve Dwight, 1834: 22).

Gezinler için yolculukların dönüş boyutunun bir rehber bulma ve maddi hazırlık anlamında daha güç olduğu anlaşılmaktadır. Elbette bunun nedeni Osmanlı topraklarının doğusunda kalan şehirlerin hiçbirinde İstanbul'daki kadar yoğun Tatar ofislerinin bulunmayışıdır. Hindistan ya da İran gibi ülkelerde uzunca bir zaman kaldıktan sonra dönüş yolculuğuna başlayan seyyahlar Osmanlı topraklarına ulaştıklarında, burada Doğu vilayetlerinde yer alan bazı menzilhanelerin imkânlarından yararlanarak kendileri için bir kılavuz ayarlamak yoluna gitmişlerdir. Bu noktada seyyahların tercihi Erzurum olmuştur. Zira Erzurum, İstanbul ile sıkça iletişim kurulan hem bir eyalet merkezi hem de Anadolu'da öteden beri doğu-batı yönünde işleyen (bilhassa Erzurum-Tokat) işlek ticaret yolunun Doğu'daki başlangıç noktası konumundaydı (Ekin, 2022: 34). Daha şanslı olan bazı seyyahlar da, görev yaptıkları şehre bazı Tatarların diplomatik görevlerle gelmiş olmasını bir fırsata çevirip onlarla anlaşabilmişlerdir. *Sir Robert Ker Porter*'ın Tebriz'den İstanbul'a gitmek üzere 19 Ekim 1819'da başlayan yolculuğu böyle bir tesadüfle başlamıştır. Porter, İskoç asıllı İngiliz ressam, gezgin ve diplomattır. Rusya, İspanya ve İran'da seyahatleri olmuştur. Rus Çarı Alexander için tarih ressamı olarak çalıştığı sırada St. Petersburg'tan 6 Ağustos 1817'de yola çıkarak, Odesa'ya, daha sonra Karadeniz üzerinden Kafkasya'ya gelmiştir. Gürcistan, Azerbaycan, Ermenistan, İran, Irak ve Doğu Anadolu'yu kapsayan ve yaklaşık üç yıl sürecek olan bir geziye çıkmış, sonradan bu deneyimine ait notlarını iki cilt halinde telif etmiştir (Hanılçe, 2022: 320-324). Porter, bu kitabında Tebriz'e gelen Tatarlarla nasıl anlaştığından şöyle bahseder:

Abbas Mirza'nın başkentinde yaklaşık bir ay daha kaldıktan sonra İstanbul üzerinden eve dönüş vaktim geldi. Bu güzergâhta, bir tarihçi ve antikacı için çok ilginç olan Ermenistan'da birçok yeri ziyaret etme dileğim vardı. Kısa bir süre sonra durumum netleşti. Şans bana, Padişah'ın sadrazamından Şah'ın başbakanına mektuplar getiren üç yeniçeriden biri şeklinde yüzünü gösterdi. Gerekli hizmet için onunla pazarlık yapmakta hiç zaman kaybetmedim. Ona 1800 kuruş ödeyecektim. Bu meblağ karşılığında bana atlar, uşaklar ve İran sınırından Osmanlı başkentinin kapılarına yetecek kadar erzak ve eşya verecekti (Porter, 1822: 608).

3. Seyahat Hazırlıkları

Bir rehberle yapılan anlaşmadan hemen sonra seyahat boyunca ihtiyaç duyulan şeylerin hazırlanması aşaması başladı. Bu hazırlıklar büyük ölçüde erzaklar, kendilerini o ülkenin insanıymış gibi görünmesine yarayacak, dolayısıyla yağmacıların saldırılarından koruyacak yerel kıyafetler ve tabii bu türden yolculukların başlıca unsuru olan atlar ve eşyanın çok olduğu

durumlarda onları taşıyacak arabaları kullanacak olan sürücülerin ayarlanmasını içermektedir (Smith ve Dwigth, 1834: 23 ve Fraser, 1834: 73). Bu sayılan şeylerin hazırlanması yapılan anlaşma kapsamında Tatarın sorumluluğundaydı. Bunların dışında gezginlerin varsa özel ihtiyaçları, ya kendileri ya da rehberler tarafından satın alma yoluyla sağlanmaya çalışılmaktaydı (Fraser, 1834: 73-74).

Yolculuğun hazırlık aşaması, bir taraftan da Tatar rehberler ile gezginlerin birbirlerini daha yakından tanıyabilecekleri bir sürecin başlaması anlamına gelmekteydi. Nitekim Fraser, kısa bir süre için de olsa kader birliği yapacağı yol arkadaşları için ilk tahlillerini bu süreçte gerçekleştirmiştir. Seyahat için yapılan alışverişten sonra bütün eşyaları bir toplanma ve hareket merkezi gibi kullanılan Tatar Ağa'nın evine (ofisi) götüren Fraser, burada ilk kez karşılaştığı Ağa ve onun gözetiminde yürütülen hazırlıklara dair oldukça detaylı betimlemelere ve tahlillere yer vermiştir:

Tatar Ağa, yüz Türk'ten ancak birinde görülen canlılık ve uyanıklığa sahip, çelimsiz, yaşlı bir adamdı. Yine de beni ciddiyetle karşıladı, kahve ve tütün çubuğu ikram etti. Tütün tütürmediğimi anlayınca hafifçe kaşlarını çattı. Ardından defterini eline alarak işe başlamadan önce uzun ve heyecanlı birkaç nefes aldı. Daha sonra birkaç şey istediğimi duyunca, bunları benim tarif ettiğim şekliyle tedarik etmeleri için, kendi adamlarını gönderdi. Gerekli olan başlıca eşyalar; bir çift Tatar şalvarı veya binici pantolonu, Tatar çorapları ve çizmeleri, bir şal ve yolculuğun rahatlığı için birkaç önemsiz şeydi ve çok hızlı bir şekilde temin edildiler. Bunlardan ilki, gerçekten iri boyutları ve parlak kumaşları ile iki takım şalvardı ve Ağa'nın başının üzerindeki bir rafta duruyorlardı. Neredeyse iki katı fiyat ödediğim bu kıyafetlerden birini hemen sahiplendim. Tatar dışında herhangi birinin ata binmek ve inmekte zorlanacağı şekilde üretilmiş olsalar da soğuğa karşı çok etkili koruma sağlayacağını düşündüm. Tatar çorapları ve çizmeler için de aynı şeyi söyleyebilirim. Kesinlikle soğuk havaya direnç gösterecek kadar iyi tasarlanmışlar. Şalvarlar konusunda farklı görüşler olabilir. Tecrübelerime dayanarak Fars binicilik tulumlarının, Tatarlarınkine göre daha az abartılı ve daha kullanışlı olduğunu ve bir yolcunun tüm ihtiyaçlarına daha iyi cevap verebileceğini düşünüyorum (Fraser, 1834: 73-74).

Fraser'a göre kazanç ve çıkar duygusu, yaşlı Tatar Ağa'sının hâl ve hareketlerindeki bütün doğallığı bir anda ortadan kaldırmıştır. Seyyah onun satın alınan her maldan kendisine kâr payı ayırdığını; örneğin, beş ata ihtiyaç varken ve bunlar 1500 kuruşa mal edilebilecekken postane müdürlerine (menzilhane yöneticilerine) verilen hediyelerle birlikte bu iş için 3000 kuruşa karşılandığını dile getirmiştir. Aradaki farkın Tatar Ağa, Dragoman ve Paşa'nın payı olduğunu öne sürmüştür (Fraser, 1834: 75). Buradaki Paşa, ilgili posta-ulak ofisinin bağlı olduğu saray görevlisi olmalıdır. Fraser, Tatar Ağa'nın paraya ve maddi şeylere olan zaafını aralarında geçen başka bir konuşmayla örneklemiştir:

Heyecana kapılmış yaşlı beyefendi (bütün Tatarlar centilmendir) uşaklığımı yaparak coşkusunu ve uyanıklığını göstermeye başladı. Şalvarımın iplerini kendi elleriyle bağladı ve kıvrımlarını düzenledi, mahmuzlarını kullanmakta ısrar etti ve kendini affettirmeye çalıştı. Bu sırada kılıcım (bir Hint kılıcıydı) hemen dikkatini çekti. Elinde olsa onu bir hediye olarak ele geçirirdi. Ama öyle olmayınca satın alma seçeneğini denedi. "Bin kuruş (yaklaşık on sterlin) onu satın alır mı?" [diye] tercümana sordu: "Hayır." [cevabını alınca] "İki katı olur mu?" diye sordu. Kılıcın bir arkadaşımın hediyesi olduğunu ve onu gözden çıkaramayacağımı ifade ederek hem kendimi hem de onu daha fazla sıkıntıdan kurtardım. Türkler oldukça anlayışlı bir halktır. Kendisine verilen cevap, konuyla ilgili daha fazla soru sorulmasına engel oldu (Fraser, 1834: 76).

Seyahatin hazırlık aşamasında Tatar Ağası, Fraser üzerinde olumlu bir intiba bırakmamış olsa da pratikte bunun fazlaca ehemmiyeti yoktu. Zira Ağa'nın rolü seyahatin anlaşma ve planlama boyutuyla sınırlı olduğundan, uzun yolculuk boyunca gezginin asıl muhatap olacağı kişi kendilerine kılavuzluk yapacak olan Tatar olacaktı. Tatarlar için bu tür uzun yolculuklar alışlagelmiş şeyler olsa da gezginlerin anlatımında rehberlerin gerekli malzemelerden, sürücü ve atlara ve hatta kıyafetlerine kadar büyük bir ciddiyetle hazırlandıklarına şahit olmaktayız. Fraser'ın anlatımlarında görülen ve diğer seyyahların notlarında da benzerlerine rastlanan Tatar betimlemelerindeki hayranlık ifadeleri, çetin şartlarda zor bir mesleği icra eden bu gizemli Osmanlı rehberlerinin gezginlerin üzerinde nasıl bir etkileyciliğe sahip olduklarını anlamak için yeterlidir:

Bundan (Tatar) daha güzel görünen bir adam tasarlamak zor olurdu. Kendisi sanki en ideal Türk tipini temsil ediyordu. Uzun boylu ve yapılıydı. Muhteşem kıyafeti üzerine iyi oturmuştu. Suratı kusursuz bir yumurta biçimindeydi ve sakalsızdı. Bir çift zarif büyük, mücevher gibi dişlerle donatılmış biçimli bir ağzın üst dudağını örtmekteydi. Burnu, Yunanlıların ve Romalıların güzelliklerini birleştiren türden bir mükemmellikeydi ve kendi içlerinde dolgun, karanlık ve uykulu, ancak kolayca uyanan keskin gözleri vardı. Gayet güler yüzlü olmasına rağmen, bir Türk'ün olağan ağırbaşlılığından biraz uzak bir mizah anlayışına sahip olduğunu, aynı zamanda buna düşkün olduğunu anlamak zor değildi (Fraser, 1834: 76).

Gezginin Tatarlarla Türkleri ayrı ırkların mensubuymuş gibi tanımlayan ifadeleri oldukça dikkat çekicidir. Oysa Fraser'ın bu analizleri yaptığı dönemde Tatar tabiri artık bir ırkı değil bir mesleği tanımlamaktaydı. Zira klasik dönemde yalnızca Tatarlar tarafından yürütülen ulak vazifesi zamanla farklı etnik kökenlerden gelenlerce de yapılabilmiştir (Pakalın, 1993: 420). Avrupa'dan Osmanlı ülkesine seyahatlerin yoğunlaştığı ve artık yol bilen kılavuzların değil, dil bilen rehber-tercümanların ihtiyacının hissedildiği 19. yüzyılın ikinci yarısında ise rehberlik başka bir boyuta evrilmiştir. Bu süreçte

Tatarlarla birlikte Rum, İtalyan, Ermeni, İspanyol, Bulgar, Kıbrıslı, Avusturyalı, Gürcü, İranlı hatta Kürt ve Levanten rehber tanımlamalarına yer verilmiştir (Kaya ve Yetgin, 2021: 39).

Tatarların fiziki özellikleri kadar kendilerine mahsus kıyafetleri de seyyahların ilgisini çekmiş; hatta bazen kişilik özellikleri de bu ilgiden nasibini almıştır. Birçok seyyahın betimlemelerinde şalvarlarından çorap ve çizmelerine, cepkenlerinden kullandıkları silah ve silah aksesuarlarına kadar ortak bir Tatar tasvirine rastlamak mümkündür. At üzerinde iken rahatlık sunan geniş şalvarlar ile soğuğa dayanıklı çizmeler, kalın çoraplar ve parlak kırmızı renkte uzun külah şeklindeki şapkalar birçok seyyahın betimlemelerinde Tatar kıyafetini karakterize eden ortak unsurlardır (Smith ve Dwight, 1834: 23; *The Saturday Magazine*, 1841: 125-126). Bunlardan kırmızı başlıklarının Tatarın aktif olarak görevde olduğunu ifade etmesi bakımından simgesel bir öneme sahip olduğunu belirtmek de yarar vardır. Nitekim vazifesinde liyakatsizliği veya ciddi bir kusuru görülen görevlinin şapkası elinden alınırdı. Bu durum, Tatarlar kadar yeniçeriler için de geçerliydi (Porter, 1822: 671). Rehberlerin dış görünüşleriyle ilgili tasvirler arasında Fraser'ın anlatımı oldukça detaylıdır:

Bir Tatarın elbisesi, gömlek, cepler ve yeleğin yanı sıra, üst kısmı vücudu saran alt kısmı aşağıya doğru uzanan uzun bir yelekten (cübbe) oluşur. Elbise kıvrımlarla topuklu ayakkabıların bulunduğu kısma kadar iner. Kıyafetin bu bölümü, özellikle eteklerin çevresi, her zaman farklı renklerdeki ipekle ve zengin bir şekilde işlenmiştir. Belinin etrafına, önce basit bir kuşak, ardından çeşitli parlak renklerde uzun ve çok güzel ipek bir şal bağlar. Bunun üzerine önünde, geniş bir deri kemer bağlı ve şalın içinde, aynı metalden veya fildişi tuhaf bir şekilde oyulmuş kabzası olan büyük bir çift gümüş topuzlu tabanca ve yatağan sıkıştırılır. Gümüş işlemeli deri ya da kadifeden yapılmış gönderi kutusu, omzuna bir kayış ya da kemerle asılır. Bunların üzerine, kırmızı kumaştan veya bazen kadifeden yapılmış, altın renkli bağcıklı ve işlemeli ve sahibinin imkânlarına göre az çok değerli olan bazı kürk türleriyle astarlanmış, zengin bir ceket giyilir ve soğuk veya yağmurlu havalarda, tüm vücut çeşitli türde pelerinlerle (cübbelerle) çevrilidir, en yaygın kullanılanı olduğu için belki de en iyisi yeniçeri cübbesidir (Fraser, 1834: 77).

Gezginler ve Tatarların oluşturduğu kafiye, ihtiyaca göre sürücüler de dâhil olmuştur. Bu ihtiyaç gezginlerin eşyalarının binici atlarıyla taşınamayacak kadar fazla olduğu durumlarda ortaya çıkardı. Seyahatnamelerde *surûjî*, *soorajee*, *surrece* ve bazen de *postillion* olarak bahsedilen ve yük atlarından sorumlu kişi olan sürücüler yolculuğun plan aşamasında Tatar ofislerinden ya da gerekli olduğunda yolculuk sırasında menzilhanelerden karşılanabilmekteydi. Aynı zamanda rehberlik hizmeti de gören sürücülerin sayıları in'am hükmüne yazılmaktaydı. Sürücülerin kullandığı atlarda genellikle kıyafetler, yatak takımları ve bazı mutfak eşyaları taşınmaktaydı. Ayrıca menzilhanelerden kiralanan atlar yalın olduğundan, bunların koşumlanmasında kullanılmak üzere eğer takımı ve dizginler de yine yük atlarıyla taşınan malzemeler arasına ilave edilmekteydi (Halaçoğlu, 2004: 159; Alexander, 1827: 231; Smith ve Dwight, 1834: 5, 23; Porter, 1822: 657).

Seyahat hazırlıkları, yolculuğun başlayacağı ana kadar sürer, hareket zamanı gerçekleşen birkaç küçük düzenlemeyle birlikte son bulurdu. Cesur ve ürkütücü görünmek için eyer yayına tabancalar bağlanır, gezginlerin Avrupalı elbiseleri Türk'ün bol ve rahat cüppeleri ile Avrupa şapkası Doğu sarığıyla değiştirilir, ayaklar ise Tatarın devasa çorapları ve çizmeleri içinde korumaya alınırdı (Smith ve Dwight, 1834: 23). Tatar kılavuzlar eşliğinde gerçekleşen uzun yolculukların ilk gün heyecanından bazı seyahatnamelerde özel olarak bahsedilmiştir. Fraser'ın seyahat notlarında seyahatin başlangıcı şu cümlelerle dile getirilmiştir:

Bu tür seyahatlerin başlangıcında her zaman biraz gecikme vardır. Yüklerin ayarlanması gerekir, ayrıca biniciler bineceği hayvanın bakımıyla ilgili küçük şeylerle oyalanmaya bayılırlar... Her gezgine kendi binicilik aparatının ayarlanması konusunda kişisel bilgi sahibi olmasını tavsiye ediyorum; çünkü Türk seyisleri İngiliz saraçlığına tamamen alışık olmadığı için binicilik kıyafetinin çeşitli aletlerini garip amaçlara dönüştürebilir (Fraser, 1834: 77).

4. Seyahat Güzergâhları

Gezginler, rehberlerle anlaştıklarında artık Tatar kılavuzların belirleyeceği programa, bir teslimiyet duygusu içerisinde, tabi olmayı kabul etmiş sayılırlardı. Birçoğu yol güvenliği için belirlenen ve yol boyunca giyilecek kıyafetlerden, konaklama noktalarına ve dinlenme sürelerine kadar pek çok husus Tatar rehberin belirlediği ve kafiyeledeki herkesin uymak zorunda kaldığı sıkı kurallar çerçevesinde şekillenmiştir. Yolculukta takip edilecek güzergâhın belirlenmesi de bu itaatin sınırları içerisindeydi.

Batı dünyası ile Doğu ve Güney Asya'yı birleştiren ve Ortaçağ'dan beri varlığını devam ettiren ticaret yolları esasen Kuzey ve Güney olma üzere iki ayrılmıştır. İlki Orta Asya, Çin ve Hindistan'a bağlantı sağlayan Kuzey karayoluydu. Diğeri Suriye ve Halep'e kadar inen buradan çatal oluşturarak Tebriz ve Bağdat yönlerine ayrılan yollardı (Lybyer, 1887: 142). Kuzey yolunun içinde olmak üzere Osmanlı İmparatorluğu'nun başkentinden Anadolu'ya uzanan yollar üç kola ayrılmış olup bunlar sağ, sol ve orta kollar olarak gruplandırılmıştır. Bunlardan *sol kol*; Üsküdar, Gebze, İzmit, Sapanca, Geyve, Hendek, Ayaş, Düzce, Bolu, Hacıhamza hattıyla Merzifon'a kadar orta kolu takip edip buradan Karahisar-ı Şarki (Şebinkarahisar), Bayburt, Tercan, Erzurum ve Kars'a kadar uzanmaktaydı (Halaçoğlu, 1981: 123). 19. yüzyılda genel olarak doğu-batı ekseninde yolculuk yapan seyyahların en çok kullandıkları yol budur. Anadolu sağ kolu, Üsküdar-Eskişehir-Akşehir-Konya-

Adana-Antakya ve Halep'e; orta kolu, Üsküdar-Gebze-İznik-Sapanca-Geyve-Hendek-Ayaş-Düzce-Bolu-Hacıhamza-Merzifon-Amasya-Turhal-Tokat-Sivas-Malatya ve Diyarbakır'a gitmektedir (Halaçoğlu, 1981: 123). Bu üç ana güzergahın yanında Hindistan gibi İngiliz sömürgelerinden eve dönüş yapmak isteyen gezginlerin bir başka seçeneği de Basra Körfezi'ne gelerek buradan Musul, Diyarbakır, Malatya, Sivas ve Tokat'a ulaşmaktır (Belge, 2021: 263). Güney-Kuzey yönlü işleyen bu yol, Tokat'tan sonra yine Amasya ve Merzifon üzerinde orta ve sol kola bağlanırdı. Çeşitli kolları ve çatallaşan yollarıyla birlikte Anadolu, uzun asırlar boyunca Batı ile Doğu arasındaki ulaşımın ve ticaretin ana güzergâhı hâline gelmiştir (Ekin, 2022: 32).

Bazı gezginler ana ticaret ve ulaşım güzergâhları dışında ve bir Tatarın yardımını almadan da seyahat edebileceklerinin pekâlâ bilincindeydiler. Deniz yolu bu seçenekler arasındaydı. Bu gezginlere göre İstanbul'dan Trabzon'a, oradan da Erzurum'a girmek iyi bir seçenek olabilirdi. Ancak mevsimin durumuna göre boğazlarda olduğu gibi Karadeniz'de de etkili olan kuzey rüzgârları bu tür seyahatlerin gerçekleşmesine kimi zaman imkân tanımamıştır. Bir başka seçenek de bir kervana katılarak ilerlemektir. Fakat *Erzurum'a en az otuz beş kırk gün sürecek olan bir kervanın yavaş hareketleri de yolculuğu gereğinden fazla uzattığından* bu yöntem çoğu gezgin tarafından tercih edilmemiştir (Smith ve Dwight, 1834: 22).

Değişik nedenlerle Osmanlı topraklarında bulunan Avrupalı seyyahları bir Tatarın rehberliğinde yolculuk yapmaya âdeta mecbur kılan başlıca nedenler güvenlik ve hızdır. Tatarların sunmuş oldukları bu hizmetin şöhreti, Anadolu ve Rumeli sınırlarını aşmış, Avrupa basınında kendine yer edinmiştir:

Napolyon Bonapart'ın Elbe'den kaçışı vesilesiyle, İstanbul'daki İngiliz Konsolosu, İran'da Tahran'ın yaklaşık altmış mil ötesinde bir yer olan Demavend'deki İngiliz Konsolosuna bilgi vermesi için bir Tatar tuttu. Adam atına bindi ve on yedi günde, dağların üzerinden, vadiler ve ovalardan geçerek yaklaşık 2000 mil kat etmeyi gerektiren bu yolculuğu tamamladı. Bay Fraser böyle bir rehberle ve böyle bir planla yolculuğunu yaptı. Bu nedenle onun anlatısına "Tatar Yolculuğu" denilmiştir (The Saturday Magazine, 1841: 125).

5. Menzilhaneler ve Ulaşım İmkânları

Tatar rehberler ve kendilerine rehberlik ettikleri gezginler, yolculuklarını Osmanlı haberleşme ve ulaşım sistemlerinin imkânlarından yararlanarak gerçekleştirmişlerdir. Kuşkusuz bu sistemin en önemli unsuru, ana ve tali yollarda üç saatten yirmi sekiz saate kadar olan mesafelerde tesis edilmiş olan menzilhanelerdir. Bu istasyonlar, yakınlık-uzaklık ölçüsü dışında, arazi şartları, stratejik konumu, imkânları ve güvenlik koşulları dikkate alınarak tespit edilmiştir. Menzilhaneler sonraları ordunun sefer esnasında iâşesinin sağlanması, özel haberleşmelerin yürütülmesi, şehirlerarasında irtibatın sağlanması ve nakliye hizmetleri sunulması gibi amaçlara hizmet eden lojistik merkezlere dönüşmüşlerdir. Özellikle askeri amaçla oluşturulan menzilhaneler, bu yapıların şehir dışında olmasını gerektirmiştir (Halaçoğlu, 2004: 159; Pakalın, 1993: 479).

Klasik dönem Osmanlı posta sisteminde menzillerde buraların sevk ve idaresini yürüten menzil emininin (sonradan kiracıbaşı) yanı sıra menzil kethüdası, ahır kethüdası, seyis, odacı, sürücüler ve aşçılar bulunur, bu görevliler yaptıkları işe göre ücret alırlardı (Çadırcı, 1981: 1363). Menziller Tatarlar tarafından zaman zaman özel haberleşmeler için kullanılmış olsa da aslında bu yasaktı. Sivil haberleşme genellikle kervanlar üzerinden yürütülmekteydi (Halaçoğlu, 2004: 159). Ne var ki menzilhanelerle ilgili bazı kurallar esnekti. Bu esneklik rehberlik hizmetleri için de geçerliydi. Bu ofislerde askeriye veya devlet daireleriyle ilgisi olmayan, ancak Türk postanelerine bağlı olarak çalışan ve gezginler tarafından kiralanan başka rehberlerin varlığı Avrupalı gezginler tarafından pekâlâ bilinmekteydi (The Saturday Magazine, 1841: 125).

Menzilhaneler kuruluş felsefesi itibarıyla haberlerin ya da istihbarî bilgilerin devlet merkezi ile taşra birimleri arasında hızlı biçimde ulaşımını ve dolaşımını sağlamak üzere düşünülmüş istasyonlardı ve aslında bütün bu kurumlar bu hizmeti yürüten Tatarların görevlerini daha hızlı ve kolay şekilde yerine getirebilmeleri için oluşturulmuştu. Dolayısıyla bu örgüt yapısını işlevsel kılan şey, menziller arasında âdeta mekik dokuyan Tatarlardı. Bu ulakların ellerinde görevde olduklarını belirten "ulak hükmü" (sonradan "İn'am hükmü") olduğu müddetçe çok geniş yetkileri bulunmaktaydı. Ancak sonraları Tatarların kendilerine neredeyse dokunulmazlık sağlayan bu imkânları kötüye kullandıkları, resmî görevler dışında kişisel kazançlar sağlayacak bazı ek işler yaptıkları, bu tür işler için menzilhanelerin imkânlarını kullandıkları görülmüştür. Özel rehberlik hizmetlerini de bu çerçevede içinde değerlendirmek mümkündür. Bu tür suiistimaller 18. yüzyılda menzil teşkilatının yeniden düzenlenmesini gerektirmiştir. Bu çerçevede Tatarların yetkileri ve görevleri yeniden tanımlanmış, menzillerde özelleştirilme anlamına gelen bazı yeni kurallar benimsenmiştir. Buna göre bütün menziller kiraya verilmiş, ellerinde in'am hükmü bulunmayan görevli ulakların uğrayacağı menzillerde ne kadar at alacağı ve ne ücret ödeyeceği önceden belirlenmiştir. Bu ücret her beygir karşılığı saat başına 10 akçedir (Halaçoğlu, 2004: 160).

Menzil teşkilatının ıslahı çerçevesinde alınan kararların ve yapılan düzenlemelerin örgüt ağını oluşturan kurumların işleyişine pratikte ne derece yansıdığını görebilmek oldukça güçtür. Bununla birlikte taşradaki menzilhanelerin geçirmiş

olduğu değişim ve dönüşüm süreci için, bu kurumların öne çıkanları hakkında arşiv kayıtlarından yola çıkılarak yapılan incelemeler ve seyyahların notlarına yansıyan bilgiler ışığında bazı yorumlar yapmak mümkündür (Açıkel, 2004: 23; Sak ve Çetin, 2004; Çetin, 2007).

19. yüzyıl başlarında İran'dan Anadolu'ya geçerek sol kol üzerinden İstanbul'a ulaşmak isteyen ve neredeyse aynı menzillerde konaklayıp notlar alan İngiliz seyyahların gözlemleri Tatar rehberlerin menzillerden beygir kiralama konusundaki olanaklar ya da bu konuda karşılaşmış oldukları sıkıntılar hakkında fikir vermektedir. Bunlardan biri olan *James Morier*, 1809 yılında Erzurum'dan batı istikametine doğru ilerlemekte iken Karakulak (Otlukbeli) mevkiinde konakladıkları büyükçe bir menzilhanede at kiralama konusunda ciddi bir tartışma yaşadıklarını kaydetmiştir. Morier'in kafilesindeki kişiler menzili işleten yetkililere elçilik heyeti olduklarını özellikle ifade etmiş olmalarına rağmen elçilerin bu kurumların imkânlarından ücretsiz şekilde yararlanma hakları olduğu hâlde atları parayla kiralamak zorunda kalmışlar ve yirmi at için 25 kuruş ödeme yapmışlardır. Bu menzilhaneyi işletenlerin yemin edip "Ne İran Şahı ne de kendi Sultanımı umursarım, parayı almadan hayvanları vermem!" şeklindeki sözleri menzilhanelerin işleyişindeki kadim kuralların örgütün taşradaki kimi şubelerinde artık geçerliliğini kaybettiğini göstermesi bakımından anlamlıdır. Menzil teşkilatının özelleştirilmiş olmasının bu gibi keyfi uygulamalar için zemin oluşturduğu çok açıktır. Morier ve ekibinin kiralık at bulma konusunda yaşadıkları sıkıntı bu deneyim ile sınırlı değildir. Menzillerdeki beygir sıkıntısı ve kira ücreti tutarsızlığı Koyulhisar'da at başına vermek zorunda kaldıkları dört kuruş ile iyice su yüzüne çıkmıştır. Bu rakam Otlukbeli menziliindeki kiralama bedelinin neredeyse dört katıdır. Üstelik ellerinde, geçtikleri bölgenin yönetim yetkisini elinde bulunduran Karahisar müteselliminden alınan buyuruldu ve resmî emirler (bir başka deyişle ulak/in'am hükmü) olduğunu beyan etmelerine karşın sonuç değişmemiştir (Hanılçe ve Bulut, 2020: 431, 436).

İzlenimleriyle konuyu örnekleyen ikinci seyyah, Morier'den 17 yıl sonra (1826), aynı güzergâhı takip ederek ilerleyen James Edward Alexander'dır. Alexander, Osmanlı menzilhanelerinden at kiralamanın şartlarından bahsederken aynı zamanda Osmanlı haberleşme ve ulaşım sistemiyle, Çaparhane adıyla benzer bir sistem uygulayan İran'daki sistemi karşılaştıran ifadeler de yer vermektedir (Halaçoğlu, 2004: 159). Atların kötülüğü ve devlet desteğinin istenilen seviyede olamaması nedeniyle İran'daki posta sistemini Osmanlı menzil sistemine nazaran yetersiz bulan Alexander, Karakulak menzilhanesine doğru ilerlerken şu tespitleri yapmıştır:

İran'daki posta yöneticileri, devletten çok az bir ödenek alıyorlardı. Bu durum onların iyi atlara sahip olma şansını ellerinden alıyordu. Türkiye'de ise her at için saat başına otuz para ödeniyordu ve atlar muhteşemdi. Bu atlar iki menzil arasında koşuyor ve dörtnala gidiyordu. Bir Türk kuruşu kırk para idi, yirmi yedi kuruş bir dukaydı ki bu neredeyse on şilin ediyor. Bu yüzden Türkiye'de menzilhane sisteminde her bir at için ödenen para, bir milde bir peniden biraz daha fazla ediyor (Alexander, 1827: 231; Hanılçe, 2019: 85-86).

Kerr Porter Karahisar'dan itibaren bir sonraki istasyona 11 saatte vardıklarını, bunun İngiliz ölçüsüyle 30 mil olduğunu dile getirmiştir. Bir kara milinin 1.609 km olduğu düşünülürse Porter'ın kafilesinin 11 saatte yaklaşık 48 km yol aldığı anlaşılmaktadır. Osmanlı topraklarında gerçekleştirilen seyahatlerde iyi yetiştirilmiş bakımlı atlar, rehberler ve gezginler için yolculuğun hızlı, güvenli ve kesintisiz biçimde gerçekleştirilmesi demektir. 10 saat ve daha üzeri süren yolculuklarda şayet atlar yorulmuşsa vakit kaybetmeden yola devam etmek için muhakkak bu beygirlerin dinlenmiş olanlarıyla değiştirilmesi gerekirdi. Bununla birlikte verilen iki örnekte olduğu gibi bütün menzilhanelerde, bu olanakların kusursuz biçimde sunulduğu söylenemez. Bunun için farklı çözümler üretilmeye çalışılmış olsa da bir Tatar için uzun bekleme süreleri asla hoş görülmediğinden menzilhaneler bazen tartışmalara sahne olmuştur. Porter'ın Karahisar'ı geçtikten sonra at değişimi için durduğu bir menzilhanedeki şahit olduğu tartışma Osmanlı postanelerinin aksayan yönleriyle ilgili bir örnek vaka niteliğindedir:

Tatarlar ve postacılar atlarımız hakkında tartışıyorlardı, hiçbiri altı kuruştan aşağı kiralanmıyordu. Ayrıca hemen de temin edilmeyecek, bir süre beklenenecekti. Menzilhanedekiler kiralanan atları komşu köylerden almak gibi bir ayrıcalığa sahiptirler. Ahmed Ağa (Tatar) onların şartlarına uymak zorunda kaldı ve istediğimiz sayı on bir olduğundan, günün geri kalanı bir Türk postanesinde o pisliliğin ve kargaşanın altında, her an tek kaçış yolumuz olan atların gelişini boş yere bekleyerek geçti (Porter, 1822: 693-694).

Osmanlı postanelerindeki beygirlerin sayıca yeterli olmamasının, mevcut olanların ise bakımsız ve fiziken zayıf durumda olmalarının başlıca nedeni çetin yol şartları ve Tatarların bu ulaşım vasıtalarını bazen şahsi işlerinde, keyfi ve çoğu zaman hor kullanmış olmalarıdır. Menzil sisteminin işleyişindeki bozulmaların esasen 16. ve 17. yüzyıla kadar dayandığı tecrübeleri Osmanlı bürokratlarının tespitleri ile sabittir (Çerçi, 2003: 212-215). Hizmetlerde doğal olarak aksamalara neden olan olumsuzlukların 19. yüzyılda da devam ettiği ve artık iyice ayyuka çıktığı bazı seyyahların tespitleriyle doğrulanmıştır (Smith ve Dwight, 1834: 32).

Kimi gezginler uzun ve zorlu seyahatlerde canları pahasına kendilerine hizmet eden atlarla duygusal bir bağ geliştirmişlerdir. İran'da iken böyle bir atı kaybetmiş olmanın hüznünü yaşamış olan Porter, bu acı hatırasından şu cümlelerle bahseder:

Beni Kafkas dağlarından İran Alplerinin yarısından fazlasına kadar sadık bir şekilde taşıyan zavallı Çerkez atım, Tebriz'de hayatı pahasına işlerine son vermişti. Benim hizmetimde son derece zorlandığını, asil uzuvlarıyla önmüde soğuk ve kaskatı durduğunu ve parlak gözünün kapandığını gördüğümde, fazlaca gözyaşı döktüğümü kabul ediyorum (Porter, 1822: 608).

6. Menzilhaneler ve Konaklama İmkânları

Osmanlı ulaşım sisteminde menzilhaneler yalnızca at değişim istasyonları olarak algılanmamalıdır. Şartları ne olursa olsun menziller aynı zaman konaklama merkezleri olarak uzun ve yorucu yolculuklar yapan seyyahlara ve kılavuzlarına dinlenme, konaklama ve yeme-içme hizmeti sunmuştur. Konaklama masrafları, gezginlerin yolculuk başlamadan Tatarlarla yaptıkları sözleşmenin ve ödemelerin içeriğinde ve onun bir gereği olduğundan bunun için seyyahlar tarafından ayrıca bir ücret ödenmemiştir. Seyyahların notlarında bu tür anlaşmalar yapılırken konaklamanın konforuna ve konak yerlerinde verilecek hizmetlerin içeriğine dair gezginler tarafından bazı şartların ileri sürüldüğüne dair ibarelere rastlanmamış olması da oldukça ilginçtir ve elbette izah edilmelidir. 19. yüzyılın seyahat imkânları ve rehberlik hizmetleri içinde gezginlere çeşitli konfor seçenekleri sunan bugünkü anlamda profesyonel bir turizm rehberliği anlayışı söz konusu olmadığı gibi, esasen ne yolcuların ne de Tatarların bu konuda pek fazla tercih imkânları yoktu. Zira sağ, orta ya da sol kol güzergâhlarında gerçekleşen seyahatlerdeki konak merkezleri aslında belliydi ve bunlar aynı zamanda at değişiminin yapıldığı her biri bir Tatar ofisi olarak işleyen menzillerdi. Bu nedenle bu tür seyahatler, güzergâhın içerdiği yol ve konaklama koşullarının Tatar tarafından daha baştan bilindiği ancak gezginlerin bir fikir sahibi olmadığı program çerçevesinde başlamıştır. Elbette ana ve tali yollar üzerinde Batı'dan Doğu'ya ya da Kuzey'den Güney'e doğru sıralanan konak merkezlerinin koşulları her yerde aynı değildi. Bu durum Fraser'in deneyimlediği gibi, seyyahların memnuniyetlerine etki eden bir unsur olarak onların gezi notlarına da yansımıştır:

Bu postahanelerin ilerleme araçlarının (atlar) ötesinde sağladığı konaklama imkânları küçük ve yetersizdir. Bazen sadece büyük bir kulübeden oluşurlar, daha çok ahır hizmeti verirler ve sürücüler (Soorajee) veya seyisler için bir ikametgâh görevi görürler. Ancak bir kasaba veya köyde bulunduklarında, genellikle postane müdürünün evine bağlıdır ve ahır yanında kahve odası gibi bir mekân içerirler. Bu kahvehane, yolcunun keyifle oturabileceği veya uzanıp uyuyabileceği, ahşap platformlu, yükseltilmiş bir dairedir (Fraser, 1834: 83-84).

Seyyahlar, menzilhaneler dışında bazen derbentlerde konaklamışlardır. Kırsal alanlarda, örneğin askerî ve ticarî yolların kavşak mahallerinde veya geçit özelliği olan noktalarda bu yerlerin emniyetini sağlamak üzere kurulmuş Derbentler, bir nevi karakol vazifesi görmüşlerdir (Orhonlu, 1990: 9-10). Aynı zamanda yakalanan eşkiyaların cezalandırıldığı derbentlerin bu özelliği bazı gezginlerin seyahatnamelerinde yer almıştır. Nitekim Amasya ve Turhal arasında ilerleyen Smith ve Dwight, gece vakti sığındıkları bir derbentin önünde civarda faaliyet gösteren haydutların darağacında sallanan bedenlerini görmüşlerdir (Tuzcu, 2013: 227-228). Kuruluş amaçları konaklama olmadığı için Derbentler, gezginlerin zorunlu hâller dışında dinlenmek için tercih ettikleri bir mekân değildir, ancak ihtiyaç hâlinde bölgenin yabancılarına rehberlik hizmeti vermişlerdir (Geçmişten Günümüze Posta, 2007: 108).

Gezginlerin, yorucu yolculuklardan sonra iyi bir uyku çekip yorgunluklarını atabileceklerini umdukları mekânlar olarak menzilhanelerin genel olarak bu beklentileri karşıladığı söylenemez. En başta birçok Osmanlı postanesinin seyyahların en çok önemsedikleri şeylerden biri olan temiz mekân ihtiyacına cevap veremediği anlaşılmaktadır. Konak yerlerindeki yemekler ise çeşitleri ve lezzet yönleri kadar servis ve sunum şekilleri ile de seyyahların eleştirilerine konu olmuştur. Porter'ın notlarında, kahvaltıdan akşam yemeğine kadar Osmanlı menzilhanelerinde sunulan yeme-içme imkânlarıyla ilgili genel bir değerlendirme ile karşılaşılmaktadır. Porter menzilhanelerin yeme-içme imkânları hakkında şunları dile getirmiştir:

Postanedeki hizmete gelince; ekmek, yumurta ve kahve ile yetinmiş olmam ve bunlarla sınırlanmış olmamdan pişmanlık duymadım ama Tatarlar bu kadar basit bir diyetle çok öfkeliydiler ve ne zaman böyle bir yemek önlerine çıksa, sofranın gazabına uğradı. Buralarda vezir, paşa ve baş-aşçı rütbesi altında, ister efendi ister hizmetkâr olsun, mağrur bekçisinden en cimri çukur temizleyicisine kadar konaklayan herkes, pansiyon halkıyla aynı tahtaya bağdaş kurar ve parmaklarını ortadaki büyük tabağa uzatır. Bu devasa yemek, tepsinin ortasında, genellikle misafir sayısı kadar ekmekle döşenmiş alçak, yuvarlak bir masanın üzerinde duruyor. Kahvaltının diğer bileşenleri genellikle; koyulaştırılmış süttan iki tabak lor peyniri, biraz bal ve biraz üzüm şurubudur. Gün ortasında kuru veya taze meyve ve ekmek verilir. Gün batımında, bir çeşit çorba ve tatlandırılmış sos ve soğanla karıştırılmış koyun veya keçi etinden bir güveç ve buğday pilavı sunulur. Tabaklar, yuvarlak bir sininin etrafında oturan ve parmakları ya da kaşıklarıyla yemeğe dalmaya hazır kişilerin önüne sırayla servis edilir (Porter, 1822: 695-696).

Konak yerlerindeki yeme-içme hizmetlerinden duyulan memnuniyet, seyyahın mensup olduğu toplumun yeme içme alışkanlıklarına ve tercihlerine göre değişmektedir. Gezginlerin, ana yemeğin lezzetinden değil genellikle bir tepside ortaklaşa yenilmesini gerektiren sunum şeklinden pek hoşnut olmadığı anlaşılmaktadır. Batılı ve Doğulu toplumların yemek adabının ve alışkanlıklarının farklılığı, gezginlerin damak zevkleri, örneğin diyet yapıyor olmaları gibi kişisel durumları bu

memnuniyetin derecesini etkilemiştir. Bu noktada diyet yapan seyyahlar ana yemeğin bir et yemeği olarak kurgulanmış olmasından ve yapmayanlar ise hem leziz hem doyurucu et yemeklerini her yerde bulamamış olmalarından şikâyetlenmişlerdir. Benzer tespitler uzun yolculuklar konusunda oldukça deneyimli bir seyyah olan Alexander'ın notlarından da okunmaktadır.

Tebriz'den ayrıldığımızdan beri ne et yedim ne de süt dışında herhangi bir sıvı tükettim ki sütü de en son içtiğimde bir hayli fazla içmiştim. Yani sadece ekmek ve süte dayalı bir diyetle idare ediyordum. Bu rotayı izleyen birkaç İngiliz ağıltan ödüklerinden şikâyet ediyorlardı ki bu sanırım her seferinde biftek veya koyun pırzolası yiyemiyor olduklarından olsa gerek. Böyle hızlı yolculuklarda genellikle hızlı şekilde yemek yiyorsanız, hızlı sindirilebilen şeyler tüketmek en iyisi (Alexander, 1827: 233-234; Haniççe, 2019: 90).

Menzilhanelerde geleneksel usuller ve yemeklerle ağırlanan gezginlere yapılan ikramlarda dikkate değer bir husus da hazmı kolaylaştıran özellikleriyle yöresel meyvelerin verilmiş olmasıdır. Bu durumu Porter ve Alexander kadar 1812 yılının Ağustos ayında Amasya'da kahvaltı yaparken nefis bir ekmek ve sütün yanında kendisine erik ve bolca üzüm ikram edildiğini ifade eden William Ouseley'in kayıtlarından teyit edebilmekteyiz (Belge, 2020: 780-781).

Batılı seyyahların yemeklerden daha fazla hassasiyet gösterdikleri, üstelik daha az şartlar ve beklentilerle arzuladıkları bir başka şey daha vardır: Alkollü içkiler. Bununla birlikte İslam dininin içki yasağından haberdar olan gezginlerin yabancıları oldukları coğrafyaların ve toplumların alkollü içki kültürünü deneyimlemek konusundaki ilgileri dikkate değerdir. Üstelik aynı tabaktan yemek yemeye itirazlı olmalarına karşın aynı testiden şarap içmelerinin bir sakınca oluşturmayaacağını beyan edecek kadar böyle bir ziyafete açıldılar. Ancak söz konusu olan gezginler misyonerler olunca belirli prensipler çerçevesinde hareket edilmiştir. Anadolu'da seyahat eden iki misyoner Smith ve Dwight'ın seyahat deneyimlerinde yalnızca gezginlerin değil Tatar rehberlerin de görevleri sırasında alkol aldıkları anlaşılmaktadır. Smith ve Dwight'ın notlarında bu durum şu cümlelerle ifade edilmiştir:

Tatarımızın menzilci ile arası iyi görünüyordu ve onlar hana gelenlerin ve gidenlerin önünde rakılarını (arak) içerken, bizim kendimize aynı hoşgörüyü göstermememizden kaynaklanan şaşkınlığını ifade etti. Gerekçesini açıkladık ama aynı zamanda yemeklerimizde ortak şarap kullanımına karşı daha az itirazımız olduğunu belirttik. Beklentimizin aksine tamamı Türk olan bir kasabada bize şarap ikram edildi. Brandy bu kadar alenen içilirken, şarap bir pelerin altında özenle gizlenerek getirildi. Burası İzmit ile Merzifon arasında şarap bulduğumuz tek yerdi ve Niksar ile Erzurum arasında şarap bulmak mümkün değildi. Ancak hemen hemen her yerde arak (rakı) bulabilirdik. Bunun nedeni, Türklerin ikincisini birincisinden çok daha kolay içmeleridir, belki de Kuran'da şarabın yasaklanması açık bir şekilde ifade edilirken damıtılmış likörlerin yasaklanmasının sadece ima edilmiş olmasındandır (Smith ve Dwight, 1834: 30).

İngiliz seyyahların anlatımlarına göre menzilhaneler, yolcuların çubuk ve nargile gibi tütün ürünlerini kullandıkları, bazen de içki içerek yorgunluklarını attıkları dinlenme mekânlarıydı. Kimi zaman böyle bir dinlenceye musiki eşlik ederdi. Çoğunlukla doğaçlama gerçekleşen bu tür programlar, gezginler ve Tatar rehberler başta olmak üzere kafiiledaki herkesin birbirleriyle daha iyi bir iletişim kurmalarına imkân sağlamıştır. Porter, Anadolu'daki menzilhanelerden birinde tınısını ilk kez duyduğu kabak kemane eşliğinde gerçekleşen böyle bir eğlenceye şahit olmuştur. Son derece ilginç bulunduğu enstrüman hakkında bilgiler aktaran Porter'a göre Türkler ve İranlılar için millî bir çalgı kabul edilen kabak kemane, başlangıçta korkunç gürültüden başka hiçbir şeye yaramayacak bir enstrüman kanaati uyandırmıştı. Lakin kafilesinde yer alan sürücü tarafından ustalıkla çalınan enstrümanın ezgilerine beş ya da altı dakika boyunca bir hayranlığın ölüm sessizliği eşlik etmişti. Müzik bazen ani gelişen vahşî tınılarla, bazen de bir hırıltı ya da bağırıyla çeşitlenerek, yükselerek ya da alçalarak bir tür haykırışa dönüştüğünde, yalnızca dinleyiciler değil kendisi de bu melodilerden etkilenmiş ve bu müzik aleti hakkındaki bütün düşünceleri değiştirmiştir (Porter, 1822: 657).

7. Zorlu Yol Şartları, Tehlikeli Geçitler ve Tatar Rehberler

Bir Tatar rehber ile anlaştıktan sonra Osmanlı topraklarında günler sürecektir yolculuklarına çıkan Batılı gezginler, yolda ya da konak yerlerinde şahit oldukları olayların ya da gözlemlerinin bir sonucu olarak Tatar rehberleri hakkında birtakım kişilik analizleri yapmışlar ve bunları da seyahat notlarına ilave etmişlerdir. Gezinlerin bu tür analizler yaparken rehberlerin mesleki yetenekleri ve tutumları ile kişilik özelliklerini ayrı ayrı değerlendirdikleri görülmektedir. Tatarların görevlerini yaparken daha fazla kazanç için başvurmuş oldukları meslek hileleri, (seyyahlar tarafından) dürüstlüklerinin sorgulanmasına neden olmuştur. Dahası, rehberlerin zaman zaman yalana başvurmaları seyyahları ciddi anlamda rahatsız etmiştir. Örneğin Erzurum'a hareket etmek üzere İstanbul'da bir Tatar rehber ile anlaşılan Board misyonerleri Smith ve Dwight, tutumlarından zaten şüphelenmiş oldukları rehberlerinin aldatmacalarından Üsküdar'da bir ve Sapanca'da iki Ermeni'nin daha kafiileye katılmasıyla iyice emin olmuşlardır. Oysa daha baştan yalnızca kendileri için kılavuzluk yapmak üzere ödeme yapmış olmalarına rağmen, Tatar rehber aynı güzergâhta iki-üç sözleşmeyi birleştirmiştir. Misyonerler "Türkiye'de her gün yaşanan bir olay olarak" istemeden de olsa kabullenmek durumunda kaldıkları bu çifte anlaşma örneği

hakkında “İyi atlar ya da barınaklar için acı çekmediğimiz sürece şikâyet etmemeye karar verdik.” diyerek bu durumu katlanılabilir bulmuşlardır (Smith ve Dwight, 1834: 32).

Bütün bu tespitleri, Tatar rehberlerin tamamını bağlayan ortak kişilik özellikleri olarak algılamak doğru olmaz. Nitekim biraz daha fazla kazanç için bazı hilelere ve yalanlara müracaat ettiklerini iddia ettikleri Tatar rehberlerin bu olumsuz özellikleri yanında gerçekte çok güvenilir insanlar olduklarını da açık bir dille ifade etmişlerdir. Tatarların bu konudaki haklarını teslim eden misyoner gezginler, rehberlerin gerçekten övgüye değer buldukları vasıflarından şöyle bahsetmişlerdir:

...yalan bir Tatarın ağzında gerçekten doğal olsa da dünyada bu kadar güvenilir bir insan grubu yoktur. Sadece kendilerine taahhüt edilen kâğıtlara (sözleşmelere) azami özen göstermezler. Aynı zamanda, soygunculara karşı tehlikeler hariç tutulmak üzere, makbuz veya yükümlülük olmaksızın binlerce dolar bir Tatarın valizinde, bir banka kasasındaki kadar güvenlidir (Smith ve Dwight, 1834: 37-38).

Gezginlere göre Tatarlar, meslekleri ve özellikle görevleri hakkında konuşmayan, konuşulmasından da hazzetmeyen ketum insanlardır. Bu özelliklerini ve tutumlarını yolda meslektaşlarının bulunduğu menzilhanelerde dahi korumuşlardır. Amerikan misyonerlerin bir menzildeki gözlemleri Tatarların sır saklamaktaki becerilerini ortaya koymaktadır:

Tatarlar ara sıra gelir, at değiştirir ve her zamanki gibi nargilelerini tütürür, ama mesleklerinden diğerlerine pek az şey söyleyerek yollarına devam ederdi. Tatarlar ülkenin haber taşıyıcılarıdır ve genellikle her kasabadaki sıradan insanların heyecanla dinleyip öğrendikleri bilgilerin sahibidirler. Ama birbirleriyle karşılaştıklarında, belki de soracak ya da anlatacak hiçbir şeyleri yokmuş gibi görünürler ve genellikle ağızlarından çıkan tek kelime basit bir selamdır (Smith ve Dwight, 1834: 37-38).

Kişilik özellikleri bir tarafa Tatarlar, menzilhanelerin eminleri (sorumluları) ve bulundukları yerlerin ahalisi nezdinde büyük bir saygıya sahiptirler. Seyyahların anlatımlarına göre bu saygının ve otoritenin alametleri Tatar daha menzilhanelerin kapısından içeri girer girmez başlamaktadır. Bu konuda Kerr Porter’in tespitleri şu şekildedir:

Tatarlardan biri gelir gelmez, postanedeki tüm sıradan aylaklar, büyük adamın atından inmesine yardım etmek için acele eder. Tatar bu saygının bilinci içinde görevli yardımcılarını da yüklerini boşaltmaları için orada bırakarak menzilhaneye girer. Bu sahne bizim menzlimizde meydana geldi. [Tatar] Ahmed Ağa, bu başıboşları görür görmez artık kendi bölgesinde gibi görünüyordu (Porter, 1822: 656).

Seyyahlara göre; Tatarların bu derece otoriter ve kaba olmalarında onlara ceza vermenin güç olması gerçeği yatmaktadır. Tatarların bazı kişilik özellikleri seyyahlarda rahatsızlık nedeni olsa da gerçekte bu rehberler güvenlik söz konusu olduğunda kendi yaşamlarını tehlikeye atacak kadar görevlerinin hakkını teslim etmişlerdir. Bu uğurda canlarından olan Tatarlar da yok değildir. Gezginler at sırtında, ne zaman yağmacıların saldırısına uğrayacağını bilmeden ve daha önce görmedikleri, isimlerini dahi bilmedikleri dağlardan, vadilerden, ormanlardan ve ovalardan geçmek zorunda kalarak Şark topraklarında seyahat etmişlerdir (The Saturday Magazine, 1841: 128). Eşkıyaların meskeni hâline gelen birkaç tehlikeli geçitten sağ salım geçtikten sonra bazı seyyahlar, bir [Tatar] subayın koruması olmadan herhangi bir Hristiyan Avrupalının bu Türk bölgelerinden geçmesinin imkânsız olduğunu itiraf etmişlerdir. Bu itiraflar aynı zamanda Tatarların kaba ve rahatsız edici bulunan davranışlarının hoş görülmesi anlamına gelmektedir (Porter, 1822: 657).

19. yüzyıla kadar İran’dan İstanbul’a, Anadolu’nun sol kol güzergâhı üzerinden seyahat eden gezginlerin yolculuklarını emniyetle tamamlamaları için dikkat etmeleri gereken birkaç tehlikeli nokta bulunmaktaydı. Birçoğu Osmanlı sınırlarının İran’a yakın topraklarında bulunan bu noktalardan birisi Kars yakınlarındaki Kantepe Geçidi’dir. Bu noktadan geçerken burada sadece soygun ve cinayet efsaneleri yoktu; tüm yol aynı zamanda bu korkunç söylentileri doğrulayan izlerle doluydu diyen Porter, yolun ötesinde berisinde âdeta haydutların marifetlerinin bir belirtisi olarak serpiştirilen mezar kalıntılarını bu düşüncesine dayanak olarak gösterir. Gezgin, bu yolda atlarıyla tedirgin bir şekilde ilerlerken kendilerine rehberlik eden Tatarın bu mezarlardan birine uzun uzun baktığını ve duygulandığını fark etmiştir. Hüzün ile izlenen bu mezarın Tatarın bir yakınına ait olduğunu sonradan öğrenen Porter, bu şekilde yüze yakın mezar gördüğünü notları arasına kaydetmiştir. Porter, çok etkilendiği bu eşkıyalık efsanelerini dinlerken, bir taraftan da bu tür olayların neden önüne geçilemediği üzerine düşünmüş ve tespitlerini şu satırlarda dile getirmiştir:

Birkaç ay önce, İngiliz elçiliğinin Tatarlarından (veya kuryelerinden) biri ve onun emrinde seyahat eden bir tüccar, bu vadide yoldan çıkarılıp yağmalanmış ve ancak kendilerini nehre atarak kurtulmuşlar. Ertesi sabaha kadar çalılıkların arasında gizlenmişler, şans eseri (ya da daha doğrusu Tanrı), bu şekilde seyahat eden bazı insanlar tarafından keşfedildiklerinde bir arabaya alınarak Aşkale’ye getirilmişler. Orada yaraları iyileşene kadar yaklaşık iki ay kalmışlar. Bu saldırıların çoğu gece gerçekleşir. Bu, bazı komşu köylülerin genel olarak sahnedeki baş aktörler olduğundan şüphelenmemin bir nedenidir. Ve ikinci bir gözlemim; eğer bir Tatar yağmalanırsa, neredeyse her zaman hayatını da kaybeder. Bu durum onların (çevre sakinlerinin) suçluluğunun doğrulayıcı bir kanıtı gibi görünür. Zira Tatarlar çoğu kişiyle çok iyi tanıyor, belki de hayatta kalabilmek için bu geçidin yağmacılarının gerçekten kim olduğunun hikâyesini anlatamıyorlar (Porter, 1822: 677).

Tatar rehberlerin Erzurum civarından geçerken kullandıkları güzergâhın en zorlu geçidi ise *Şeytan Deresi*'dir. James Edward Alexander'ın son derece sarp bir coğrafya olarak tanımladığı bu yerin tüyleri ürperten yapısının gezginleri oldukça heyecanlandığı anlaşılmaktadır (Hanilçe, 2019: 90). Eşkiya söylenceleriyle birleştiğinde şöhreti uzak yerlere kadar ulaşan *Şeytan Deresi* yalnızca gezginleri değil rehberleri de dehşete düşüren bir yer olarak Porter'ın notlarında detaylı biçimde tanımlanmıştır:

Endişeler altında ve zorlu yol şartlarının izin verdiği kadarıyla hızlı bir şekilde ilerlemeye çalıştık ve iki saat daha vardı. Bu sürenin sonunda görünen dehşetin son kısmına, yani zikzakla ilerlenen muazzam bir uçuruma vardık. Şeytanlar Vadisi olarak adlandırılan tepelerin ortasından en uygun şekilde geçtik. Kaygan bir yolu olan bu geçit, atlarımız için çok tehlikeliydi. Bu bölgenin aşılmasıyla o gün için tüm tehlikemiz geçmişti. Çıkış anında iki Tatarım selam verdiler ve büyük bir zaferle tabancalarını ateşlediler (Porter, 1822: 677).

James Morier'in belirttiği üzere gezginlerin Erzurum'dan sonraki durağı olan Aşkale civarında ise Kürt asıllı eşkiya grupları etkili olmuştur (Hanilçe ve Bulut, 2020: 429). Sol kol güzergâhının bu tehlike arz eden noktalarını Sivas-Tokat arasında Çamlıbel ve Tokat-Amasya arasında ise Çengel geçitleri izlemiştir (Belge, 2021: 263-265). Ayrıca gezginleri bu güzergâhta tehdit eden tek şey haydutlar ya da hırsızlar değildir. Asayiş olaylarından daha büyük bir tehlike olarak algılanan salgınlar, bu güzergâhta seyahat eden tüm yolcularda tarifsiz korkulara neden olmuştur. Bu meyanda 19. asır başlarında Amasya ve Merzifon gibi şehirler, vebanın neden olduğu dehşeti seyyahlara derinden hissettirmişlerdir (Genç, 2020: 21). Tatar kılavuzlar, bu tür vakaların görüldüğü durumlarda gezginleri salgının etkisi altındaki şehirlerden uzak tutup güzergâhın emniyetli olan bir sonraki istasyonuna taşıma gayreti içerisinde olmuşlardır. Merzifon'dan sonra Bolu, Düzce istikametinde başkente ilerleyen İngiliz seyyahların notlarından anlaşıldığı kadarıyla güzergâhın bu kısmı asayiş yönünden Doğu vilayetlerine göre çok daha emniyetliydi ve rehberler eşliğinde yol alan gezginlere daha güvenli bir seyahat imkânı sunmaktaydı.

Sonuç ve Değerlendirme

19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu topraklarında rehberlik hizmetleri Tatarlarca ve menzilhanelerin imkânları kullanılarak verilmiştir. Menzillerin kiraya verilip, bir nevi özelleştirilmesiyle, Tatarlar özel rehberlik hizmetlerini yerine getirmek konusunda daha serbest hareket etmeye başlamışlardır.

Çağın eğilimlerine uygun olarak dünyayı tanıma, öğrenme ve yönetme isteği çerçevesinde, Avrupa basınında pek çok şey yazılıp çizildiğinden Osmanlı topraklarındaki seyahatlerde Tatarların sunmuş olduğu rehberlik hizmetleri Avrupa insanı tarafından da oldukça iyi bilinmiştir. Bu nedenle yabancı tüccarlar, misyonerler ve gezginler Osmanlı topraklarına adım attıkları andan itibaren rehberlik hizmetlerinden yararlanmak üzere Tatarlarla görüşmüşlerdir. İstanbul'da bulunan gezginlerin Tatar Ağa ile temas kurarak, Doğu vilayetlerinde olanların ise bir nevi Tatar ofisleri gibi çalışan menzilhanelerde görüşmeler yaparak rehberlik hizmeti aldıkları gözlemlenmektedir. Bu aşamada seyahat anlaşmalarının yapıldığı ve bunların bazılarının yazılı, mühürlü senetler şeklinde düzenlendiği dikkati çekmiştir.

Seyahat hazırlıkları, rehberlik hizmetlerinin önemli bir parçasını oluşturmuştur. Tatar Ağa'nın konağı hazırlık, toplanma ve hareket merkezi olarak kullanılmıştır. Seyahat için ihtiyaç duyulan malzemelerin belirlenmesinde olduğu gibi, seyahat güzergâhı ve konak yerleri de Tatar'ın tercihine bırakılmıştır. Bu noktada Tatarın seyahat ve yol bilgisine büyük bir saygı ve güven duyulduğu çok açıktır. Nitekim yolcuların ilerledikleri ülkenin coğrafyasına, insanına, kültürüne yabancılıkları ve dil konusundaki eksiklikleri rehberler eşliğinde ilerlemeyi âdeta zorunlu kılmıştır. Bütün bu nedenler kadar önemli bir başka neden de seyyahların daha hızlı bir seyahat arzulanması ve Tatarların bu konudaki şöhretidir.

Seyyahlar, eserlerinde, özellikle Osmanlı doğu sınırından girişten itibaren Amasya'ya kadar eşkiyaların yol güvenliğine verdiği zarardan söz etmişlerdir. Eşkiyaların izlerinin derinden hissedildiği bazı geçit özelliği gösteren yerler birçok seyyahın notları öne çıkarılmıştır. Örneğin, Aşkale-Otlukbeli arasına konumlanan *Şeytan Deresi* güvenlik zaafının fazlaca hissedildiği yerlerden birisidir. Seyyahların eşkiyalık konusundaki endişelerinden gerçekten Amasya psikolojik bir sınırdır ve Merzifon'dan itibaren gece duraklamaları azalmaktadır ve yolculuğun süresi de kısalmaktadır.

Seyyahların tanımlamalarında Tatarların görünüşleri ve davranışları hakkında önemli tasvirlerle rastlamak mümkündür. Bu tasvirlerde seyyahlar bir dilemma içerisinde. Bir yandan Tatarları küçük çıkarlar için kurnazlık yapan kişiler olarak suçlayan seyyahlar diğer yandan da birçok tehlikeden kendilerini koruyan bu insanların cesaretinden, güçlü fiziki yapılarından, gittikleri yerlerde gördükleri saygıdan ise övgüyle bahsetmektedirler ve hatta Tatarların ufak tefek kurnazlıklarının çektikleri zahmetle mukayese edildiğinde hoş görülecek bir durum olduğunun da altını çizerek. Seyyahların notlarında Tatarlar farklı özellikleriyle âdeta farkı bir milleti temsil eder gibi betimlenmiştir.

Tatarların konaklama, yeme-içme ve yolculuğun diğer koşullarını belirlemedeki ayrıcalıklı ve tartışmasız konumu seyyahların anlatılarında önemli bir yer tutmaktadır. Bununla birlikte, gezginlerin konaklama ve yeme-içme konusunda pek bir seçenekleri olmadığı, yolculuğun bu istirahat kısmından pek de memnun kalmadıkları anlaşılmaktadır. Zira, gezginler,

rahat yataklar ve damak tatlarına uygun yemekleri bulamamaktan şikayetçilerdir. Yine de bireylerin yiyecek bulabilmekten ve dinlenecek yerler olmasından da hoşnut oldukları anlaşılmaktadır.

Seyyah notlarından anlaşıldığı kadarıyla, modern anlamda posta örgütünün kurulmasından evvel Tatarlarca yürütülen posta hizmetlerinin örgüt yapısı, memurları ve kıyafetleriyle özel bir alan olarak belirdiği anlaşılmaktadır. Seyyahların gözlemlerinde Tatarlar giyimleri, cesaretleri, mesleki bilgileri, deneyimleri, gizemleri, ketumlukları ve dokunulmazlıklarıyla öne çıkarılmıştır. Seyyahların anlatımıyla Osmanlı toplumu içinde Tatarlar, bugünün modern tabiriyle saygın bireyler olarak tanımlanmıştır.

Bu çalışmada Osmanlı Devleti'nde resmî posta işlerini yürüten Tatarların Osmanlı sınırları içerisinde seyahat eden yabancı devlet vatandaşlarına belirli bir ücret karşılığında sunduğu rehberlik ve mihmandarlık hizmetleri anlatılmıştır. Çalışma zaman olarak 19. yüzyıl, kaynak olarak İngiliz seyyahları ve yol güzergâhı olarak Erzurum-İstanbul hattıyla sınırlandırılmıştır. Bununla birlikte, daha çok seyyah metinleri açığa çıkarıldıkça ve Türkçeye kazandırıldıkça Tatarlar hakkında yeni ve daha zengin bilgiler ortaya çıkacaktır. Bu anlamda Fransız seyyahlar başta olmak üzere Avrupalı daha başka gezginlerin notlarının incelenmesi konunun çok daha bütüncül ve kapsamlı biçimde ele alınmasına hizmet edecektir. Bu bakımdan bu çalışma Tatarlarca yürütülen rehberlik hizmetleri hakkında bir başlangıç olma iddiasındadır, fakat her şeyi söyleme ve nokta koyma gibi bir iddiaya sahip değildir. Yapılacak yeni çalışmalar buradaki bulguları zenginleştirecektir.

Kaynakça

- Açıkel, A. (2004). Osmanlı Ulak-Menzilhâne Sistemi Çerçevesinde Tokat Menzilhânesi (1690-1840). *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 19 (2), 1-33.
- Ahipaşaoğlu, S. (2001). *Turizmde Rehberlik*. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Alexander, J. E. (1827), *Travels From India to England: Comprehending a Visit to the Burman Empire, and a Journey Through Persia, Asia Minor, European Turke, in the years 1825-1826*. London: Parbury, Allen.
- Belge, H. (2020). Seyyah William Ouseley'in Gezi Notlarında Amasya. Gültekin Gürçay (Ed.) *Anadolu 5. Uluslararası Sosyal Bilimler Kongresi-(26-27 Aralık 2020) Tam Metin Kitabı* (s. 777-786) içinde. Diyarbakır: Ubak Yayınevi.
- Belge, H. (2021). İsveçli Gezgin Jean Otter'in Şark Seyahati: Tokat ve Amasya İzlenimleri (1734-1744). *Turkish Studies-Historical Analysis*, 16 (3), 251-266. DOI: <https://doi.org/10.7827/Turkishstudies.51645>.
- Canatar, M. (2002). "Kavas". *İslam Ansiklopedisi*, 25, TDV Yayınları, Ankara, 66-68.
- Çadırcı, M. (1981). Posta Teşkilâtı Kurulmadan Önce Osmanlı İmparatorluğunda Menzilhâne ve Kiracıbaşılık. *VIII. Türk Tarih Kongresi (11-15 Ekim 1976), Kongreye Sunulan Bildiriler II* (s. 1359-1365) içinde. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayını.
- Çelik, E. (2019). Osmanlı'nın Ecnebî Misafirleri: Seyyah-Turist, Güzergâh ve Devlet (1863-1914). *Yayınlanmamış Doktora Tezi*, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Zonguldak.
- Çerçi, F. (2003). Haberleşme Hizmetleri ve Osmanlı Devleti'nde Ulak Organizasyonu (Gelibolulu Mustafa Âlî'nin Bu Konudaki Görüşleri). *Atatürk Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, (20), 190-221.
- Çetin, C. (2007). İşlevleri ve Özellikleri Bakımından Konya Menzilleri (XVII.-XVIII. Yüzyıllar). *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, (21), 295-344.
- Demiryürek, M. (2016). İngiltere Tercümanları ve 1758 Tercüman Reformu. *Belleten*, 80 (211), 439-482.
- Düstûr, *Seyyâhîne Tercümanlık Edenler Hakkında Nizâmname* (1939). 1. Tertip, Cilt: 6 (s. 784-785) içinde. Ankara: Devlet Matbaası.
- Düstûr, *Seyyâhîne Tercümanlık Edenler Hakkında Nizâmname* (1335). 1. Tertip, Cilt: Mütemmim (s. 188-189) içinde. Der-saadet: Hilal Matbaası.
- Ekin, Ü. (2022). Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi. *Kadim*, (3), 31-52.
- Fraser, J. B. (1838). *A Winter's Journey (Tâtar,) from Constantinople to Tehran: with Travels Through Various Parts of Persia*. London: Richard Bentley.
- Geçmişten Günümüze Posta* (2007). Ankara: PTT Genel Müdürlüğü Yayınları.
- Genç, S. (2020). 1812 Yılında Batılı Bir Diplomat Sir William Ouseley'in İzinde Kars'tan İstanbul'a Seyahat. *19 Mayıs Sosyal Bilimler Dergisi*, 2 (1), 4-34.

- Halaçoğlu, Y. (1981). Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülâhazalar. *Osmanlı Araştırmaları*, (2), 123-132.
- Halaçoğlu, Y. (2002). *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*. Ankara: PTT Genel Müdürlüğü Yayınları.
- Halaçoğlu, Y. (2004). "Menzil". *İslam Ansiklopedisi*, 29, TDV Yayınları, İstanbul, 159-161.
- Halaçoğlu, Y. (2012). "Ulak". *İslam Ansiklopedisi*, 42, TDV Yayınları, İstanbul, 77-79.
- Hanilçe, M. (2019). 1826 Sonbaharında Erzurum'dan İstanbul'a Seyahat-Britanyalı Asker James Edward Alexander: Hayatı ve Erzurum'dan İstanbul'a Yolculuğu. *Amasya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (6), 67-108.
- Hanilçe, M., Bulut, Y. (2020). James Morier'le 1809 Yazında Erzurum'dan Amasya'ya Seyahat. *Türk Dünyası Araştırmaları*, 126 (249), 409-448.
- Hanilçe, M. (2022). Batılı Seyyahların Gravürlerinin Gözünden Bir Osmanlı Kenti: Tokat. XVIII. *Türk Tarih Kongresi (1-5 Ekim 2018, Ankara) Kongreye Sunulan Bildiriler 2* (s. 309-352) içinde. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayını.
- Hanilçe, M. (2022). "Seyyâhîne Tercümanlık Edenler Hakkında Nizâm-nâme", *Türkiye Turizm Ansiklopedisi*, 12, Detay Yayıncılık, Ankara, 252.
- Kartın, C. (2016). XIX ve XX. Yüzyıl'da İngiliz Seyyahların Gözüyle Doğu. Çağatay Özdemir ve Yunus Emre Tekinsoy (Ed.). *Yabancı Seyahatnamelerde Türkiye* (s. 83-110) içinde. Ankara: Türkyurdu Yayınları.
- Kaya, A., Yetgin, D. (2021). Seyahatnamelerde Turist Rehberleri. *Turizm Akademik Dergisi*, (2), 37-55.
- Lybyer, A. H. (1987). Osmanlı Türkleri ve Doğu Ticaret Yolları. *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 3 (1), 141-157.
- Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani (1342). *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani, (Hafız Ferman Fermaniyan)*. Tahran.
- Orhonlu, C. (1990). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilatı*. İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Overland Journey From India to England. *The Saturday Magazine*, 1841, Vol.18, No. 561, 121-128.
- Pakalın, M. Z. (1993). *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü* II. ve III. İstanbul: MEB Yayınları.
- Porter, R. K. (1822). *Travels in Georgia, Persia, Armenia, Ancient Babylonia, During the Years 1817, 1818, 1819 and 1820*, Vol. II. London: Longman, Hurst, Rees, Orme and Brown.
- Sak, İ., Çetin, C. (2004). XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nde Menziller ve Fonksiyonları: Akşehir Menzilleri Örneği. *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, (16), 179-221.
- Smith, E. ve Dwight, H. G. O (1834). *Missionary Researches in Armenia: Including a Journey Through Asia Minor, and into Georgia and Persia with a Visit to the Nestorian and Chaldean Christians of Oormiah and Salmas*. London: George Whightman.
- Tuzcu, A. (2013). *Seyahatnamelerde Amasya*. Amasya: Amasya Belediyesi Kültür Yayınları.

Extended Abstract

Aim and Scope

Many travelers from the Western world, especially from Europe, came to the Ottoman lands in the 19th century, made various observations and analyzes, noted them down and later published them in a book. Travelers are sometimes an adventurer who desires to know geographies and communities far from their countries, sometimes a merchant pursuing his interests in the attractive markets of Asia, sometimes a missionary who takes it upon himself to convey the divine message to all humanity, and sometimes a scientist or orientalist trying to gather knowledge from the science and art of the rich Eastern civilization, and sometimes they were in the Ottoman lands with the identity of a diplomat to represent their countries. The details of these extremely difficult journeys that the travelers made between the geographies they encountered for the first time, the languages and cultures they were unfamiliar with have been a matter of curiosity. This curiosity also forces the readers of the travelogue to think about the individual and institutional guidance services received by travelers who make mysterious and dangerous journeys in Anatolia, Mesopotamia, Iran, the Caucasus and Asia. In this study, the guidance services carried out by Tatars in the Ottoman lands, based on the travel notes of some British travelers, are discussed. In this context, the institutional framework of the guidance services, its functioning, wage policy, road preparations, accommodation and food and beverage opportunities offered in the menzilhane, clothing of Tatars and character analyzes were included. Thus, in particular, the introduction of the guidance services received by foreign

travelers along the way in the Ottoman lands is aimed, in general, making a modest contribution to the history of Ottoman transportation and communication.

Methods

In this study, firstly, a literature review was conducted on the institutions and guides providing guidance services in the Ottoman Empire. In this context, the studies on the *menzilhane* and Tatars were examined. However, the travel books containing the observations of British travelers in the Ottoman lands from the beginning of the 19th century until the establishment of the Ottoman modern postal organization in 1840 constituted the main source of this study. In this context, especially travel notes of travelers such as *Sir Robert Ker Porter*, *J. Morier*, *William Ouseley*, *J. E. Aleksander*, *J. B. Fraser*, and American Board missionaries *Eli Smith* and *H.G.O. Dwight* referenced because they used the guidance service of the Tatars for their travels in the Ottoman country. Apart from this, an issue of *The Saturday Magazine* which published an article on the subject in 1841 was used.

Findings

In the Ottoman Empire, until the last period, the guidance services were carried out by the Tatars using the facilities of the *menzilhane* organization. The travelers preferred to carry out their travels in the Ottoman lands under the guidance of the Tatars, due to their sensitivity to security and speed issues. Because by using the possibilities of the *Menzils*, the Tatars ensured that the journeys were completed quickly and in the shortest possible time by changing horses at certain intervals. In the 19th century, by allowing *menzils* to be rented, a kind of privatization of the *menzils* in the Ottoman Empire happened and the Tatars started to act more freely in fulfilling the special guidance services. However, privatization brought some problems with it, and some abuses were experienced in the use of post offices. It also prevented the establishment of a price standard for the services provided.

Conclusion

Safety is not the only reason travelers agree with Tatar guides for the route. The passengers' ignorance about the geography and road conditions of the country they are traveling to, their foreignness to different cultures, and their lack of language are other important reasons that make it necessary to proceed with the guides. It is possible to come across important descriptions of the appearance and behavior of the Tatars in the descriptions of the travelers. In these depictions, the travelers are clearly in a dilemma. On the one hand, travelers who accuse Tatars of being cunning for petty interests, on the other hand, praise the courage, strong physical structure, and respect they receive wherever they go, of these people who protect themselves from many dangers, however, they also underline that the petty cunning of the Tatars is tolerable when compared to the hardship they endured. In the notes of the travelers, Tatars are depicted as representing a different nation with different characteristics.

The privileged and undisputed position of the Tatars in determining the accommodation, eating-drinking, and other conditions of the journey has an important place in the narratives of the travelers. However, it is understood that travelers do not have many options for accommodation, eating drinking, and they are not very satisfied with this resting part of the journey. Travelers are complaining about not being able to find comfortable beds and food that suits their palate. However, it is understood that individuals are also satisfied with being able to find food and having places to rest.

As understood from the traveler's notes, it is understood that before the establishment of the postal organization in the modern sense, the postal services run by the Tatars emerged as a special area with its organizational structure, officers, and clothes. In the observations of the travelers, Tatars were highlighted with their dress, courage, professional knowledge, experience, mysteries, secretiveness, and immunity. In the Ottoman society, Tatars were defined as respectable individuals in today's modern terms, as described by travelers.