

T.C.  
MUNZUR ÜNİVERSİTESİ  
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ



**19. YÜZYILDA OSMANLI DEVLETİ'NDE HABERLEŞME TEŞKİLATI**

**Gülseli BARCA**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ  
TARİH ANABİLİMDALİ**

**DANIŞMAN  
Doç. Dr. Ela ÖZKAN**

**TUNCELİ-2024**

T.C.  
MUNZUR ÜNİVERSİTESİ  
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

19. YÜZYILDA OSMANLI DEVLETİ'NDE HABERLEŞME TEŞKİLATI

Gülseli BARCA  
210170014

YÜKSEK LİSANS TEZİ  
TARİH ANABİLİM DALI

DANIŞMAN  
Doç. Dr. Ela ÖZKAN

TUNCELİ-2024

**T.C.**  
**MUNZUR ÜNİVERSİTESİ**  
**LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

**19. YÜZYILDA OSMANLI DEVLETİ'NDE HABERLEŞME TEŞKİLATI**

**Gülseli BARCA**  
**YÜKSEK LİSANS TEZİ**  
**TARİH ANABİLİM DALI**

Bu tez 13/12/2024 tarihinde aşağıdaki jüri üyeleri tarafından oybirliği ile kabul edilmiştir.

**İmza.....**

**İmza.....**

**İmza.....**

Prof. Dr. Ahmet AKSIN  
(Fırat Üniversitesi)

Doç. Dr. Üyesi Ela ÖZKAN  
(Munzur Üniversitesi)

Dr. Öğr. Üyesi Yasemin  
Zahide IŞIK  
(Munzur Üniversitesi)

**BAŞKAN**

**DANIŞMAN**

**ÜYE**

Bu tez, Enstitümüz Tarih Anabilim Dalı'nda hazırlanmıştır.

Prof. Dr. Altuğ Kazar  
Enstitü Müdürü  
İmza ve Mühür

NOT: Bu tezde kullanılan özgün ve başka kaynaktan yapılan bildirimlerin, çizelge, şekil ve fotoğrafların kaynak gösterilmeden kullanımı, 5846 sayılı "Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu"ndaki hükümlere tabidir.

## ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ

Bu tezin bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarında bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi ve hiçbir şekilde “intihal içermediğini” beyan ederim. Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçları kabul ettiğimi bildiririm

Gülseli BARCA

Doç. Dr. Ela ÖZKAN

## TEŞEKKÜR

**Bu zamana kadar desteğini benden esirgemeyen, her zaman güler yüzü, sabrı ve bilgisiyle beni yönlendiren çok saygı değer Danışman Hocam Ela ÖZKAN, maddi ve manevi her türlü desteği veren ve her zaman yanımda olan annem Fatma ÖZCAN, babam Mehmet BARCA ve abim Umut BARCA'ya saygılarımı ve teşekkürlerimi sunarım.**

**Gülseli BARCA**

**Tunceli/2024**



## İÇİNDEKİLER

<b>ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ.....</b>	<b>I</b>
<b>TEŞEKKÜR.....</b>	<b>II</b>
<b>İÇİNDEKİLER .....</b>	<b>III</b>
<b>RESİM LİSTESİ.....</b>	<b>IV</b>
<b>KISALTMALAR LİSTESİ .....</b>	<b>V</b>
<b>ÖZET.....</b>	<b>VI</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>VII</b>
<b>1. GİRİŞ.....</b>	<b>1</b>
<b>2. OSMANLI DEVLETİ ÖNCESİ HABERLEŞME SİSTEMİ .....</b>	<b>2</b>
<b>3. KLASİK DÖNEM OSMANLI DEVLETİ HABERLEŞME SİSTEMİ .....</b>	<b>4</b>
3.1. Peyk .....	4
3.2. Menzil Teşkilatı.....	6
3.3. Menzillerin İşlevleri ve Çeşitleri.....	8
3.3.1. Haberleşme menzilleri .....	8
3.3.2. Askeri menziller.....	11
3.3.3. Hac menzilleri.....	12
3.3.4. Menzil alanlarının belirlenmesi .....	14
3.3.5. Menzillerin elçileri ve devlet görevlilerini gerekli yerlere ulaştırması hususundaki fonksiyonu .....	15
3.3.6. Menzil külliyeleri.....	16
3.3.7. Menzilhanedeki görevliler.....	17
3.3.8. Menzil teşkilatının bozulması.....	19
<b>4. POSTA NEZARETİ.....</b>	<b>20</b>
4.1. Haberleşme Ağının Gelişmesinde Karayolu ve Demiryolu Hattının Önemi.....	20
4.2. Posta Nezaretinin Kuruluşu ve Gelişimi.....	25
4.3. Tataran Ocağı ve Posta Nezaretine Bağlanması.....	28
4.4. Posta Teşkilatında Kullanılan Pullar .....	30
4.5. Posta Teşkilatında Mektuplar ve Dağıtımı.....	37
<b>5. OSMANLI DEVLETİNDE TELGRAF SİSTEMİ VE GELİŞİMİ.....</b>	<b>46</b>
5.1. Osmanlı Devleti Telgraf Teknolojisinde Elektriğin Önemi.....	48
5.2. Osmanlı Devleti'nde Elektrikli Telgraf Hatlarının Kurulumu.....	50
5.3. 1853 Kırım Savaşının Telgraf Hatlarının Kurulumuna Etkisi .....	53
5.4. Rumeli Telgraf Hattı.....	66
5.5. Osmanlı Devleti ve Yabancı Devletler Arasındaki Telgraf İş birliği.....	69
5.6. Osmanlı Telgraflarında Dil Sorunu ve Telgraf Okulu.....	71
<b>6. SONUÇ .....</b>	<b>75</b>
<b>7. KAYNAKLAR .....</b>	<b>76</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ .....</b>	<b>87</b>

## RESİM LİSTESİ

<b>Resim 1:</b> Osmanlı Devleti'nde peyk adlı görevli.....	5
<b>Resim 2:</b> Osmanlı Devleti'nde peyk adlı görevlilere ait görsel.....	6
<b>Resim 3:</b> Osmanlı Devleti demir ve karayolları haritası .....	24
<b>Resim 4:</b> Osmanlı Devleti postacıları.....	30
<b>Resim 5:</b> 1880 yılında imparatorluk basımı Osmanlı Devleti pul .....	33
<b>Resim 6:</b> 12 Ocak 1863, tuğralı ikinci baskı posta pulları, ince kağıt, dantelsiz (Osmanlı Posta Tarihi, Pullar) .....	34
<b>Resim 7:</b> Osmanlı Devleti 5 kuruşluk tuğralı pul (Osmanlı Posta Tarihi, Pullar) .....	35
<b>Resim 8:</b> 1893 yılında basılmış Osmanlı puluna örnek.....	36
<b>Resim 9:</b> 1884-88 Arası Osmanlı posta 20p. aylı ampir pullu varış damgalı mektup .....	42
<b>Resim 10:</b> Osmanlı ve Fransa damgalı mektup .....	43
<b>Resim 11:</b> Posta arabasıyla posta ulaşımı.....	44
<b>Resim 12:</b> Osmanlı ülkesinde faaliyet gösteren yabancı posta teşkilatları.....	45
<b>Resim 13:</b> Semafor telgrafta kolların şekline göre ifade ettiği harfler .....	51
<b>Resim 14:</b> Telgrafhane-i Âmire'nin kitabesi .....	57
<b>Resim 15:</b> Beyoğlu telgrafhane binası.....	65
<b>Resim 16:</b> Beyoğlu telgraf merkezi telgraf mektubu .....	66
<b>Resim 17:</b> Osmanlı Devleti telgraf hatları.....	74
<b>Resim 18:</b> San'a ve Şam'da yapılan telgraf anıtı ve Hicaz telgraf anıtı.....	74

## KISALTMALAR LİSTESİ

<b>a.g.m.</b>	: Adı Geçen Makale
<b>a.g.t.</b>	: Adı Geçen Tez
<b>bkz.</b>	: Bakınız
<b>vb.</b>	: Ve benzeri
<b>s.</b>	: Sayfa



## ÖZET

Günümüzde dahi çok önemli bir yer kaplayan haberleşme kavramı, bizden önce var olmuş devletler açısından da oldukça önemli bir yeri vardı. Kişiler ve devletler arasında bilgi alışverişi veya istihbarat açısından kullanılan haberleşme ağı, yapılan yollarla beraber etkinliğini arttırmıştır. Bu yollar üzerinden yapılan haberleşme başlangıçta modern ve güvenilir olmamakla birlikte habercilik faaliyetlerinin temelini oluşturuyordu. Özellikle 3 kıtaya yayılmış olan Osmanlı Devleti gibi büyük devletlerin haberleşme ağlarının yaygın bir şekilde kullanılmıştır. Bu ağların yenileşmesini sağlayarak haberleşme teşkilatının modern bir kurum olarak dönüştürmeye gayret ettiğini bilmekteyiz.

Klasik dönem Osmanlı Devleti'nde haberleşme konusunda mevcut olan ilk kurum menzilhane teşkilatıydı. Menzilhanelerin sadece haberleşme amaçlı kurulduğunu söyleyemeyiz. Bu menzihaneler kendi içlerinde; savaş sırasında ordunun ihtiyaçları doğrultusunda kurulanlar, haberleşme amaçlı ulakların dinlenip, at değiştirmeleri için olanlar, müslümanlar için dini bir görev olan hac vazifesini yerine getirme konusunda kurulanlar ve diğer faaliyetleri kapsayan menziller şeklinde kendi içlerinde ayrılmıştır. Ancak bu faaliyetler esnasında ulakların halktan zorla atlarını almalarını, menzilcilere güçlükler çıkarmaları devleti zor duruma düşürmüştür. Yapılan düzenlemelere rağmen bu teşkilat kaldırılarak yerine Posta Nezareti kurulmuştur.

Posta Nezareti'nin kurulmasıyla birlikte Osmanlı Devleti, modern posta sistemine geçmeyi amaçlamıştı. Bozulan sistemin düzelmesi, haberleşmelerin zamanında ve gizli bir şekilde yapılması ve en önemli olarak Osmanlı memleketlerinde mevcut olan yabancı postalarla rekabet etmektir. Bu nezaretle birlikte artık postaların nasıl gönderileceği, nasıl bir yol izleneceği belirlenmişti. Nezaretin ilk dönemlerinde sadece posta kağıtları taşınmaktaydı. Zamanla düzenin oturmasıyla eşyalar ve paralar taşınmaya başlandı. Aynı zamanda ilk olarak devlete ait mektupların gönderilmesi amaçlanmıştır. Daha sonraları halkın da kullanımına açılmasıyla posta faaliyetlerinde artış yaşanmıştı. Bütün bu uygulamaların ardından daha güvenilir ve daha hızlı haberleşme aleti olan telgraf icat edilmişti. Telgraf sisteminden önce yollarda seyahat ederek yapılan haberleşme usulü artık iletim yoluyla yapılmaya başlandı. Hatlarla birlikte artık Osmanlı Devleti'nin küçüklü büyüklü bütün eyaletlerine telgraf hatları kurulmuş ve artık devlet eyaletlerinden hızlı bir şekilde haber almaya başlamıştır.

Bu çalışmamızın hazırlanmasında başta Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde yer alan ana kaynaklar, Düsturlar ve konumuz ile alakalı araştırma ve inceleme eserlerinden yararlanılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Haberleşme, Ulaşım, Karayolu, Ulak, Menzilhane, Posta Nezareti, Telgraf, Nizamname.

## ABSTRACT

### Communiton System In The Ottoman Empire In The 19th Century

The concept of communication, which occupies a very important place even today, had a very important place for the states that existed before us. The communication network, which is used for information exchange or intelligence between individuals and states, has increased its effectiveness with the ways it has been built. Although communication over these routes was initially not modern and reliable, they formed the basis of journalistic activities. Especially the communication networks of large states such as the Ottoman Empire, which spread over 3 continents, were widely used. We know that he made efforts to transform the communication organization as a modern institution by ensuring the renewal of these networks.

The first institution that existed in the Ottoman Empire in the classical period in terms of communication was the menzilhane organization. We cannot say that menzilhanes were established only for communication purposes. These menzilhanes are divided into those established for the needs of the army during the war, those for the resting and changing horses of messengers for communication purposes, those established for the fulfillment of the pilgrimage, which is a religious duty for Muslims, and those covering other activities. However, during these activities, the messengers forcibly took horses from the people and caused difficulties for the range officers, which put the state in a difficult situation. Despite the regulations, this organization was abolished and the Posta Nezaret was established instead.

With the establishment of the Posta Nezareti, the Ottoman Empire aimed to transition to a modern postal system. The aim was to fix the broken system, to ensure timely and confidential communications and, most importantly, to compete with the foreign postal services available in the Ottoman lands. With this supervision, it was now determined how the mails would be sent and how they would be handled. In the early days of the ministry, only postal papers were carried. In time, with the establishment of order, goods and money started to be transported. It was also intended to be the first to send letters of state. Later, postal activities increased as it was made available to the public. After all these applications, the telegraph, a more reliable and faster communication device, was invented. Before the telegraph system, communication was done by traveling on the roads, but now it was done by transmission. With these lines, telegraph lines were established in all provinces of the Ottoman Empire, large and small, and the state began to receive news from its provinces quickly.

**Key Words:** Communication, Transportation, Highway, Ulak, Menzilhane, Posta Nezareti, Telegraph, Nizamname.

## 1. GİRİŞ

Haberleşme kavramı, iki veya daha çok yer arasında bilgi alışverişi ve bu alışveriş sırasındaki faaliyetlere denilmektedir (Süme, 2019, s. 76). İnsanlığın var olması haberleşmenin de doğmasına öncü olmuştur (Özdemir, 1998: 1). Posta ve haberleşme faaliyetlerinin medeniyetlerin gelişmesinde çok önemli etkisi olduğu kadar insanlığın göçebe toplumdaki yerleşik topluma geçmesinde de katkısının olduğunu bilmekteyiz. Bununla birlikte iç ve dıştan gelecek tehditlerin önlenmesini de sağlamıştır (Can, Altaylı, 2013).

Bugün olduğu gibi yollar ve bu yolların sistemleri, eski çağ medeniyetlerinde güvenli bir şekilde haberleşme yapılması ve ulaşımın sağlanması için devletlerin en önemli hizmetlerinden biri olmuş ve eski çağ medeniyetlerinden şimdiye kadar yol güzergahlarının yapılması ve düzenlenmesi için devlet hazinesinin bütçesinden verilmiştir (Kartal, 2019, s. 145). Tezimizin konusu olan ve coğrafya olarak üç kıtada hakimiyet kurmuş olduğunu bildiğimiz Osmanlı Devleti'nde ise bunun önemi bir kat daha artmaktadır. Bu geniş coğrafyaya hakim olan Osmanlı Devleti'nde de meydana gelen olaylardan en kısa sürede haberlerinin olması zorunluydu (Süme, 2020, s. 76).

## 2. OSMANLI DEVLETİ ÖNCESİ HABERLEŞME SİSTEMİ

Osmanlı Devleti, ilk kurulduğu zamanlarından itibaren ulak sistemi adıyla haberleşme sisteminin var olduğu bilinmektedir. Ancak gerçek anlamda bir devlet kurumu olarak teşkilatlandırılması I. Süleyman zamanında Veziriazam Lütü Paşa'nın döneminde olmuştur. Menzil teşkilatının hangi devletten örnek alınarak oluşturulduğu hakkında kesin bilgilere ulaşılamamaktadır. Ancak Romalılardan önce de posta teşkilatlarına benzer kuruluşların olduğu da bilinmektedir. Örneğin, İran İmparatorluğu'nun posta sistemini Romalıların da kullandıkları bilinmektedir (Halaçoğlu, 2002, s. 7-8).

Moğolların da "Tatar" adı verilen haberciler aracılığıyla yürüttükleri haberleşme uygulaması, Moğolların, İslam ülkelerini hakimiyeti altına almasıyla, özellikle Abbasiler zamanında tatarların faaliyetlerine önem verilmiştir. Moğolların Irak ve Anadolu'ya hakimiyet kurduktan sonra kullandıkları ulaklar, halkın hayvanlarını kullanarak ve çevrede at, katır, deve buldukları takdirde halktan zorla alıp götürürlerdi (Balta, 2017, s. 2).

İslam tarihine baktığımız zaman ise devlet haberciliğinin tertiplenmesinin peygamber efendimiz döneminde başladığını bilmekteyiz. Tertipli olarak posta işlemlerinin devlet kurumu haline getirilmesi de Hz. Ömer Devri'nde başlamıştır. Bahsedilen posta ve haberleşme işleri özellikle bu dönemlerde yalnızca resmi işlerde kullanılmamış aynı zamanda, halkın da kullanabildiği bir teşkilat şekli oluşturulmuştur (Çetin, 2009, s.3).

Emevi Devleti'nde ise mektupların gönderilmesi için "Divan-ı Hatem" adı verilerek kurulan posta teşkilatı, posta sürücüleri hakkında kanunlar koyduğu biliniyordu. Bu dönemde iyi bir şekilde teşkilatlanmış olan haberleşme faaliyetleri, daha sonra Abbasi Devleti'nde yavaşladığını görmekteyiz (Şentürk, 2002, s. 446-461).

Abbasiler de haberleşme teşkilatını ilk kuruluşundan itibaren önemli görmüşler, ana yol sisteminin geçtiği yerlerde menzil noktaları tesis ederek buralara berid katırı adlı hayvanlar özel olarak ayırmışlardır. Buna göre, bir haber götüren ulak her menzilde hayvanını değiştirmekte ve yenisini almaktaydı; dönüşte de aynı yolu takip ederdi. Eğer geri dönmeyecek olursa hayvan Beytül mal (Erkal, 1992, s. 90-94) adına son menzilde alıkonulurdu. Menzillerde vazife görenlere de bu hizmetleri karşılığı ulûfe verilmekteydi (Halaçoğlu, 2002, s. 9).

Büyük Selçuklu Devleti'nde bu teşkilatın işleyişi ve mevcut olup olmadığına dair açık bilgiler bulunmamaktadır. Bu durum sistemin ihmal edildiğini ve ortadan kalktığını akla getirmekte ise de, Selçuklu Devleti gibi geniş bir coğrafyaya yayılmış bir devletin

haberleşme işini bütünüyle terk etmesini düşünmek mümkün değildir (Halaçoğlu, Y., 2002). Selçuklu sultanlarının “sahib-i haber (Başdin ve Topçu, 2017, s. 565)” aracılığıyla ülkede yaşanan olaylardan kısa sürede haberleri oluyordu. Ancak Sultan Alparslan habercilerin verdikleri bilgilere güvenmediğini ve onların yanlış bilgi verdiklerini söyleyerek kurumun faaliyetine son vermiştir. Sultan’ın ölmesiyle birlikte vezirinin çabasıyla muhabere uygulaması tekrardan kurulmaya başlanmıştır (Çetin, 2009, s.4).

Selçuklu Devleti'nde istihbaratın hızlı bir şekilde sağlanması amacıyla “peyk” (Merçil, 2007, s. 262-263)’lerden oluşan ribatların kurulmasının yanı sıra “münhi” denilen gizli devlet adamları da bu teşkilat içerisinde yer almıştır. Selçuklularda dış istihbaratı sağlayan en önemli unsur ise elçiler olmuştur. Elçiler haber almak, mektup göndermek gibi vazifelerinin yanı sıra gizli görevleri de yerine getirmekle görevlendirilmişlerdir. Selçuklu Devleti'nde haberleşme faaliyetlerinde güvercinlerden de faydalanılmıştır. Güvercinler, devletin maaş karşılığında çalışan “berrac” denilen kişiler tarafından yetiştirilmiştir. Bu güvercinler ile 5 gr (1,5 dirhem) ağırlığındaki kısa mesajlar karşı tarafa gönderilmiştir. Kuşların uzun mesafelerde dinlenebilmesi için büyük kalelere “burc” adında güvercinlikler yapılmıştır (Okumuş Gürtürk, 2021, s. 8).

Yukarıda belirtildiği üzere hemen her devlet tarafından yürütülen resmi posta ve haberleşme işlerinin, bazı ayrıntılar ve küçük değişiklikler hariç tutulacak olursa büyük ölçüde birbirine benzediği dikkat çekmektedir. Dolayısıyla teşkilat, muhtemelen aynı kaynaktan çıkmış ve devletler tarafından örnek alınmıştır. Bu sebeple bu devletlerdeki uygulamalarında, Osmanlı Devleti’ne örnek olması tabiidir. Nitekim Osmanlı menzil teşkilatının, yukarıda belirtilen çeşitli uygulamalar ve açıklamalara bağlı olarak, Memluk Devleti ve diğer İslam Devletleri’nde haberleşme sistemi açısından mevcut bulunan berid teşkilatı ile Moğol ve İlhanlılardaki yam teşkilatları örnek alınarak meydana getirilmiştir. Böylece, Osmanlı Devleti, bilhassa 16. yüzyıldan itibaren özellikle halkın hacca gitmek için kullandığı yolların da mevcut olduğu yollar üstünde güvenlik ile düzenin sağlanması amacıyla çaba gösterilmiş, kalınacak yerleri bayındır haline getirilerek diğer hiçbir teşkilatla benzetilmeyecek derecede bir posta ve haberleşme teşkilatı kurulmuştur (Halaçoğlu, 2002, s. 13-14).

### 3. KLASİK DÖNEM OSMANLI DEVLETİ HABERLEŞME SİSTEMİ

#### 3.1. Peyk

Sözlükte “sâi, şatır, koşucu” manalarına gelen peyki devrin şartlarına göre olağanüstü çabuklukları ile sultanın haberini gizlilik ve güven içerisinde taşımak ve iletmekle görevli haberci zümralin adıdır (Tanrıbuyurdu ve Tandoğan, 2021, s. 468). Büveyhi ve Samani devletlerindeki haberleşme teşkilatında peykler mevcut iken, Gaznelilerde peykin yanı sıra kasıd, münhi, esküdar adı verilen süratli bir şekilde giden atlı postalar yer almıştır. Aynı şekilde Osmanlı Devleti’nde de peyk kelimesi “haber götüren kimseler ile yaya postacı sınıfı” için kullanılmıştır (Kardan, 2019, s.20).

Peyk adı verilen haberciler, Osmanlı Devleti’nde, sarayın dış kısmında bulunurlardı ve Bîrun halkının dağınık hizmet kısmındadır. Bağlı oldukları teşkilata Peykhane-i Hassa Ocağı denilirdi ve Peykhane adı verilmiş olan binaları Sultanahmet Camii yakınında bulunurdu. Peyk Teşkilâtının kesin olmamakla birlikte 15. yüzyılın ortalarında kurulduğu ifade edilmektedir (Yıldıran, 2012, s. 191).

Peykler, padişahın yanında bulunmalarıyla birlikte, resmi haberleşme ve gizli bilgiler gibi önemli görevleri de yerlerine getirirlerdi. En önemli görevleri ise padişahın fermanlarını hızlı bir şekilde gerekli görülen yerlere ulaştırmaktı. Fatih Sultan Mehmed’in teşkilât kanununda (İnalçık, 2001, s. 333-337) savaş sırasında padişahın yanında peykbaşının olduğu görülmektedir. Böylece peykbaşının padişahı koruma görevinin de olduğu bilinmektedir. Ayrıca padişahın yanında olduklarından dolayı giysileri düzgün ve özenli bir şekildedirler (Ertuğ, 2007, 263-264). Peyklerin ilk dönemlerde padişahların emirlerini acil ve hızlı bir şekilde yerlerine ulaştırma vazifeleri de vardı (Geçmişten Günümüze Posta, 2007, s. 137).

Bu tarz vazifeler için çocuk denilebilecek yaşlarından itibaren fiziksel olarak hazırlanmışlardır. Vücutlarının güçsüz görünümünün aksine oldukça çevik kişiler haline gelmişlerdir. Peykler, ciddi antrenman süreçlerinden ve yöntemlerinden geçmişlerdir. Küçük yaşlardan itibaren koşu antrenmanlarına başlayan Osmanlı peykleri, belli bir çalışma sürecinin ardından sarayın düzenlemiş olduğu peyk seçme sınavına katılmışlardır. Sınavda başarı gösterenler yüksek ücretle peyk görevine atanmışlardır. Göreve atanan peykler, üç ayda bir olmak üzere ulûfe maaşı almışlardır (Okumuş Gürtürk, 2021, s.21).

Koşu sırasında onların yavaşlamasını engelleyecek bazı eşyalara da sahiptiler. Bunlar ise vücutlarına bağlamış oldukları çingiraklardır. Bu çingirakların çıkardıkları sesler

ile diğer sırada bulunan koşucuların hazırlıklı olmaları gerektiğini bildirirdi. Haberleşmenin hızlı bir şekilde yapılması açısından da peykler atlı habercilere oranla daha fazla tercih ediliyordu. Bunun en önemli sebebi ise peykler dinlenmeden bile 1 gün boyunca İstanbul-Edirne arasında gidebiliyorlardı ancak atlı haberciler sadece gündüz gidebiliyor ve yorulan atlarını değiştirmeleri gerekiyordu. Bu düzenleme 1828 yılında kaldırılarak yerine “Hadema-i Rikkab-i Humayun-u Hassa” adında haberleşme teşkilatı kurulmuştur (Geçmişten Günümüze Posta, 2007, s. 137-138).



**Resim 1:** Osmanlı Devleti'nde peyk adlı görevli (Fikriyat, 2018)



**Resim 2:** Osmanlı Devleti'nde peyk adlı görevlilere ait görsel (Fikriyat, 2018)

### 3.2. Menzil Teşkilatı

Bugünde olduğu gibi yollar ve bu yolların üzerinde oluşturulmuş olan yol sistemleri, eskiden beri meydana gelmiş olan devletler için haberleşme ve ulaşım açısından hayati önemini olduğunu bilmekteyiz. Özellikle de Osmanlı Devleti gibi geniş bir coğrafya da hüküm sürmüş olan büyük bir devletin karayolu ve denizyolundan yapılacak olan ulaşım sisteminin hayati derece de mühim olduğunu belirtebiliriz (Çerçi, 2003, s. 191).

Bu açıdan baktığımızda Devlet-i Âliyye'de temel yollar vardır ve bu yollarla birlikte tali yollar yapılmıştır. Aynı zamanda bu yollardan yapılacak haberleşmesinin hızlı ve güvenilir bir şekilde gönderilecek yere ulaşmasını sağlamak içinde menzilhane adı verilen konaklanacak yerler oluşturulmuştur. Aynı zamanda bu menzilhanelerde savaş sırasında ordunun beslenmesi ve özel ticari haberleşmelerde yapılması için faydalanılmıştır (Halaçoğlu, 1981, s.121).

Osmanlı Devleti'nde menzilhaneleri sadece haberleşme ve ordunun ihtiyaçlarının giderilmesi için kurulmuş olan yerler olarak isimlendirmek doğru olmaz. Bu menzilhaneler

kuruldukları yöre halkının her konudaki işlerinin yürütülmesinde ve devletin ticaret sisteminin sağlamasında da çok önemli katkısı vardır. Aynı zamanda bu kurumda çalışanlar çoğu zaman düşman ülkesinden edindikleri çok kıymetli hususları da hızlı bir şekilde İstanbul'a ulaştırmışlardır (Kardan, 2019: 1).

Osmanlı Devleti'nde menzillerin ordunun gönderilmesi ve beslenmesinin sağlanmasında da önemli bir rolü vardı. Hatta çoğu zaman savaştan önce ordunun dinlenebileceği yerler belirlenir ve buralarına kadılarına ulaşılarak gerekli olan eşyaların menzilhaneye yerleştirilmesi istenirdi. Aynı zamanda ordu ile İstanbul arasında yapılacak olan haberleşmenin hızlı ve güvenilir bir şekilde ulaştırılması içinde at sayısı fazlalaştırıldı. Ayrıca ordu savaşa çıkmadan önce burada görevli olan kadıya emir gönderilerek yolların durumuna göre ordunun yol güzergahı belirlenirdi (Müderrişoğlu, 1993, s. 6).

18. yüzyıla kadar menzillerin belirlenen kanunlara göre yürütülmesi ve temizliğinin denetlenmesi için kaza kadıları, naibler ve muhtesipler tarafından denetlenirdi. 18. yüzyılda bu görevleri devlet mübaşirlere devretmiştir. Bir menzil yeri aynı anda derbend (Sezer, 2016, s. 244) görevini de yaparsa menzillciler derbendcilik işlerini de yerine getirirlerdi (Halaçoğlu, 2004, s. 159-161).

Derbendler, karayollarının ve bu yollar üzerinde sağlanan gidiş gelişlerin emniyetini sağlamak sebebiyle kurulan merkezlerdir (Özcan, 2018, s. 305). Güvenlikli derbend merkezlerinin yanında okul, ibadet ve iş yerleri mevcuttu (Halaçoğlu, 1994, s. 162-16). Asıl gaye ise bu yolların emniyetini temin etmek ise de تنها mahallerin hareketlendirilmesi de bir diğer sebeplerden biridir (Küçük, 2016, s. 198). Bu şekilde oluşturulmuş köyler ise yolların ve yörenin emniyetini temin ettiklerinden dolayı bazı vergilerden sorumlu tutulmamışlardır (Eldek, 2014, s. 2).

Bir mahalın derbent yapılabilmesi için bu mahalın kadısı ya da belirli bir kişinin isteğini devlete bildirmesi gerekiyordu. Bu teklif devlet tarafından uygun bulunduğu takdirde buranın derbent olmasına izin verilirdi (Üner, 2016, s. 75). Bu görevden sorumlu olacak derbendçiler, devlet tarafından araştırıldıktan sonra vazifeleri başına geçerlerdi. Vefat etmeleri durumunda bu görevi oğlu üstlenirdi (Yapıcıoğlu, 2022, s. 40).

Bu derbendçiler, kendi bölgelerinden vazifeli olduklarından, bir diğer bölgeye gidemezlerdi. Çünkü buldukları bölgenin emniyetinden sorumluydular (Değerli Keçici, 2008, s. 50). Ancak 1600'lü yıllarda memlekette yaşanan karışıklıklar sonucu bu derbend halkının çoğu buldukları yerleri bırakmışlar ve bu tarihten başlayarak mevcut sistem bozulmaya başlamıştır (Halaçoğlu, 1994, s. 162-16). Derbende halkından ağır vergilerin

talep edilmesi, yöneticilerin beceriksizliği, mesuliyetsizlikleri ve haydutluk faaliyetlerinin çoğalması da onları hareket edemez hale getirmişti. Bütün bunlardan dolayı da derbend teşkilatı geçmişteki ehemmiyetini ve tertiplerini yitirmişlerdir (Yörük, 2013, s. 251).

### **3.3. Menzillerin İşlevleri ve Çeşitleri**

Osmanlı Devleti zamanında menzil sözcüğünün sürekli olarak karayolları ve seyahat şeklinde belirtilmesi, menzil teşkilatının örgütlenmesi ve görevlerinin de açıklanması konusunda bazı yanlış sonuçlara ulaşılmıştır. Menzillerin görevlerinin kesin bir şekilde ayrılmamış gibi görünmesi sebebiyle ulaşım ve haberleşmenin için kurulmuş olan menzilhanelerin zamanla ordulara, devlet memurlarına ve ordunun beslenme ihtiyaçlarına da hizmet verildiği düşünölmüştür. Bunların altında yatan sebepler ise ilk olarak 18. Yüzyılın başlarına kadar devlet memurlarının menzilleri görevleri açasından birbirlerinden ayırt edecek sözcük bilgisinden uzak olmalarıydı. İkinci sebep ise menzillerin kuruldukları bölgenin adlarıyla isimlendirilmeleri ve bu isim benzerliği nedeniyle de başka amaçlar için kurulmuş olan diğer menzillerin de aynı amaçla kurulmuş oldukları gibi bir yanlış bir düşünceye sahip olunmuştur. Tam tersine menziller isimleri ve kuruluş amaçları bakımından kendi içlerinde ayırım gösteren yapılar olmakla beraber görevleri açasından birbirilerine ciddi bir şekilde benzememektedirler (Çetin, 2009, s.8-9).

#### **3.3.1. Haberleşme menzilleri**

Menzil teşkilatının ana görevi olan menziller, haberleşme menzilleridir. Bu menzillerin ana görevi olan resmi haberleşmeyi sağlama da ulaklar tarafından yapılmaktaydı. Bunlar haberleşmenin yanı sıra askeri, ekonomik ve sosyal görevleri de yerlerine getirirlerdi (Süme, 2020, s. 145). Haberleşmeyi sağlayacak olan ulakların dürüst ve namuslu olması, aynı zamanda sadrazam ve vezirler gibi devletin ileri gelenlerinin dairelerinde tecrübe kazanmış olan kişilerden seçilmesine önem verilmiştir (Halaçoğlu, 2012, s. 77-79). Yol üzerinde muayyen merhalelerde bulunan ve kadrosunu haberci ve atların meydana getirdiği menzil veya haber istasyonlarını kapsayan teşkilat 16. yüzyılda ulak teşkilatı adını taşırken değiştirilmiş ve ıslah edilerek ismi menzil teşkilatı olmuştur. Bir haber veya yazılı talimat ulakla merkezden komşu menzile ulaştırılır, o menzilin ulağı da gelen talimatı alarak bir sonraki menzile ulaştırır ve bu suretle devrin şartlarına göre en

süratli bir şekilde haberler, ulaştırılacak sancak veya eyalete gönderilirdi. İşte bu bakımdan menzillerde hizmet gören ve yolun geçtiği köy ve kasabalardan derlenmiş olan menziller bir amme hizmeti gördükleri için avarız gibi bazı vergilerden muaf tutulmuşlardır. Aynı zamanda ulaklara önemli ölçüde istediklerini yapma fırsatı tanımıştır. Bu ulaklar ihtiyaç görür ise hayvanlara el koyabilir ve izin almaksızın kendilerinin ve hayvanlarının beslenmelerini sağlayabilirlerdi (Miroğlu, 1997, s. 243).

Osmanlı Devleti'nde haberleşme ve ulaşım konusunda ana yollar ve tali yollar bulunurdu. Bunlar Anadolu, Rumeli ve İstanbul merkez kabul edilerek yapılan 3 ana yollara ayrılmış bulunmaktaydı.

Anadolu'da bulunan yollar 3 yol güzergahı üzerinde şekillenmektedir. Bunlar (Gül, 2011, s. 114): Sağ kol; İstanbul Üsküdar'dan başlar ve Eskişehir-Akşehir-Konya-Adana-Antakya yolu ile Halep'e kadar gitmekteydi. Diğer taraftan bu ana yol üzerindeki Antakya'dan bir yol ayrılmakta ve bu yol Şam'a kadar gitmekteydi. Şam'dan iki yol ayrılmıştı. Bunlardan birincisi Mekke'ye giden yoldu, diğeri ise Kudüs'e gitmek üzere ayrılmıştı. Orta kol; Üsküdar-Gebze-İznik-Bolu-Tosya- Merzifon- Tokat- Sivas-Hasançelebi-Malatya-Harput,Diyarbakır-Nusaybin-Musul-Kerkük güzergahıydı (Çınar, 1999, s. 628). Sol kol ise İstanbul'da Üsküdar'dan başlayarak Gebze- İznik- Düzce- Bolu-Çerkes-Tosya-Hacıhamza-Merzifon-Karahisar-ı şarkî-Bayburt-Tercan yolu ile Erzurum ve Kars'a ulaşmaktaydı (Armağan, 1990, s. 9-10).

Rumeli yol sisteminde ise; Asya ile Avrupa arasında kurulacak olan bağlantılı yol sistemiydi. Bu yol tarihin her döneminde kullanılmıştır ve önemli yolların başında gelmektedir. İstanbul'u Batı Karadeniz ve Kırım'a, Balkanlar ve Orta Avrupa ile Yunanistan ve Adriyatik Denizi'ni birbirine bağlayan üç ana yol bulunmaktadır. Aynı zamanda bu yollarla bağlantılı talî adı verilen ara yollar bulunmaktaydı. Bu yolların başlı güzergâhlar ise şunlardır (Kardan, 2019, s.10):

Rumeli'de Sağ Kol üzerinde bulunan menziller hem yol üzerinde bulunan ticaret hacminden hem de ekonomik bakımdan önemliydi. Aynı zamanda 18. Yüzyılda meydana gelen Osmanlı-Rus savaşının yaşandığı yol güzergahı olmasından dolayı da askeri ve resmi haberleşmenin sağlanması bakımından mühim görevleri barındırmaktaydı (Altunan, 2005, s. 2-3). İstanbul'dan başlayarak Kırkkilise-Prevadi-Karasu- Babadağı-İsakcı-Akkirman yolu ile Özi ve Kırım'a ulaşırdı (Şentürk, 2002, s. 1681). Rumeli Sol Kolu; İstanbul-Tekirdağ-Malkara-Firecik-Dimetoka-Gümölcine-Pravişte-Lankaza-Yenişehir-İzdin yolu ile İstefe'ye oradan Eğriboz Menzili ile Gördüs'e uzanıyordu (Altunan, 2002, s. 1695).

Orta Kol Güzergâhı; Rumeli yol sistemi içinde en mühim olan yoldur. Bu yol eskiçağ medeniyetlerinden beri önemi vurgulanan bir yoldur. Bu ana yol üzerinde bulunan korunaklı askeri şehirlerin bulunmasından dolayı yolun güvenliği sağlanmış ve askeri, ticari vb. gereksinimler de karşılanmıştır.

Anadolu orta kol yolu en iyi devirlerini Osmanlı Devleti döneminde yaşamıştır. Bunun en önemli nedeni ise Balkanlara giden yol olmasından dolayıydı. Bu yola egemen olan devletin Balkan Yarımadasının önemli bir kısmının üzerinde siyasi, askeri vb. şekilde hakimiyet kurması anlamına geliyordu. Osmanlı Devleti açısından da bu yolun kullanılmasının en başlıca sebebi savaş amaçlı kullanılmasıdır. Aynı zamanda bu yol ticaret, posta ve hacı kfilesinin gideceği yol olarak da sürekli bir şekilde kullanılmaktaydı (Kardan, 2019, s. 10). Başlangıçta İstanbul olmak üzere Büyük Çekmece, Silivri, Çorlu, Karıştıran, Lüleburgaz, Babaeski, Havza, Edirne, Sivilengrad, Filibe, Sofya ve Niş ve Belgrad'a giden bu yol, bir süre Budin'e kadar uzatılmıştı (Müderrişoğlu, 1993, s. 920-926).

Sol Kol Güzergâhı; bu yol Yunanistan ve bazı zamanlarda da Arnavutluk üzerinden Adriyatik'e giden yoldur. İstanbul, Silivri, Tekirdağ, Malkara, Ferecik, Dimetoka, Gümölcine, Pravişte, Lanzaka, Larissa yolu ile İstefe'ye oradan da Eğriboz menzilhanesi ile Gordüs'e gidiyordu (Süme, 2020, s. 144).

Başlangıçta ulak hükmü (Çetin, 2011, s. 18) adı altında posta görevlerini yürüten ulaklar, bu görevleri esnasında kendilerine lazım olan atlara para vermeden sahip olabiliyorlardı. Ayrıca istedikleri yiyecek ve diğer ürünlerde menzilhanenin bulunduğu yerel halktan alınıyordu (Süme, 2020, s. 144). Veziriazam Damat İbrahim Paşa'nın Rumeli'ye haber göndermek için sorumlu tuttuğu iki çavuş ve yanlarındaki hizmetlilerin gittikleri yol boyunca halkın hayvanlarına zorla el koymaları üzerine Veziriazam Lütfi Paşa in'am hükmü adıyla menzil teşkilatını yeniden düzenlemeye başlamıştır (Çerçi, 2003, s. 212).

İn'am hükmü ile devlet ulaklara belge vererek onların haber getirip götürme sırasında duraklayıp, dinlenmeleri ve yorulmuş olan atlarını değiştirebilmeleri için menzilhaneler kurulmaya başlanmıştır. Bu menzilhanelerin başında menzilci emini adı verilen bir yönetici diğer çalışanlar da bu menzilhanelerin görevli kadrosundaydı. Bu yeni düzenlemeyle birlikte haberci olmayan ulaklardan herhangi bir nakit ücret alınmayacaktı. Ellerinde hüküm bulunmayan ulaklara atlar için 8 ile 10 arası nakit ücret alınacaktı. Belirlenmiş menzilhane çalışma düzenine göre kısa mesafelerde posta gönderilecekse bunlar yürüyerek gönderilecek ulaklardan oluşurdu. Gönderilecek posta çok önemli ve kimse tarafından bilinmemesi gereken ise sadece bir ulak tarafından gönderilecek yere ulaştırılması planlanırdı (Şentürk,

2002, s. 446-461).

### 3.3.2. Askeri menziller

3 kıtada çok geniş bir coğrafyaya hakim olan Osmanlı Devleti'nde savaş sırasında ordusunun gönderilmesi ve erzaklarının temin edilmesi gibi hususlarda askeri menzilhanelerin çok önemli bir payı vardır. Çünkü savaş sırasında ordunun ihtiyaçlarının temin edilmesi savaş planının önemli parçalarından biriydi. Nitekim Osmanlının öncelikle batıda yaptıkları savaşları kazanması daha sonra ise doğuya dönerek kazandığı zaferler menzilhanelerin düzgün bir şekilde yürütülmesiyle alakalı olduğunu söyleyebiliriz. Bunlardan dolayı menzillerin savaş sırasında çok büyük bir sorumlulukları vardır (Balta, 2017, s. 13).

Osmanlıda yolların yapılması ve düzenlenmesi özellikle padişah ve ordunun bu yollardan gidecekleri zaman olduğunu bilmekteyiz. Bu yolların özellikle ordunun ve savaşta kullanılacak askeri malzemelerin geçiş güzergahının düzenli ve açık olması için özel bir gayret gösterilirdi.

Savaş planlanması yapıldığı sırada ordunun geçeceği güzergahlar önceden belirlenirdi. Bu güzergahlarda bulunan menzilhanelerin kadılarına önceden haber gönderilerek bu yolların hali sorulurdu. Ordunun geçeceği yerlerde su içilecek yerler var mı, bu yollarda bataklık araziler var mı, ırmaklardan geçilebilir mi, ormanlık yerler varsa bu durumda ordu nasıl geçebilir şeklinde en detaylı bir şekilde kadı rapor hazırlayıp sunardı (Ekin, 2017, s. 390-391).

Bütün bunlara baktığımız zaman menzilhanelerin devamlı sefer halinde bulunan Osmanlı Devleti açısından önemini görmüş olmaktadır. Çünkü bu menziller orduların yiyecek eşyalarının ve ihtiyaç duyulacak malzemelerin bulunması açısından merkez olarak görülmekteydi. Bundan dolayı da herhangi bir iaşe temininin aksamaması için bu menzillerde eşyaların stok şeklinde bulunmasına izin verilmiştir ve bu şekilde bir düzenleme yapılması yoluna gidilmiştir. Osmanlı Devleti savaşa çıkmadan bir yıl önceden, bir sene evvelden askerlerin duraklayacağı menziller belirlenir ve bu yerlerin kadıları kendilerine gelen fermanla, ordunun bütün ihtiyaçlarını hangi menzilhanelere gönderilmesi gerektiğini bildirirdi. Bu açıdan baktığımızda, askeri menzilhanelerin, devamlı savaş durumunda olan Osmanlının ordularının yiyeceklerinin sağlanması konusunda çok önemli bir konuma sahip olduğu ve İstanbul ile olan muhaberatında da mühim bir konumda bulunduğu bilinmektedir

(Halaçoğlu, 2002, s. 17-18).

Bu menzilhanelerin hazırlanması, çok geniş bir düzenleme gerektiği için birden fazla kişilerin çalışmasını eş zamanlı bir şekilde yürütülmesi gerekmektedir. Bu menzilhanelerin yürütülmesinde Baş muhasabe (Emecen, 1992, s. 133-135) ve Mevkufat Kalemî (T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, 1994, s. 543) olmak üzere iki dairenin birlikte çalıştıkları görülmektedir. Askeri menziller sadece ordunun ihtiyaçlarının sağlanması için kurulmamıştır. Aynı zamanda bu menziller askerlerin sefer yolcu sırasında dinlenip, yattıkları aynı zamanda yürüyüş yaptıkları yerlerdi. Bu menziller savaş emrinden sonra Kapıkulu Ocağına bağlı olan askerlerin ve sipahilerin toplanıp sayıldığı mekanlardır (Sak ve Çetin, 2004, s. 202).

### **3.3.3. Hac menzilleri**

Kelime anlamı gitmek, ziyaret etmek olan hac; durumu olan bütün Müslümanların belirli süreler içinde Mekke'de Kabe, Arafat, Müzdelife ve Mina'yı ziyaret ederek, bu yerlerde dini görevlerini yapacakları bir ibadettir. Mekke'nin kuzey bölgesinde, Hicaz bölgesinde yer alan Medine ve burada özellikle Mescid-i Nebevi, Hz. Muhammed'in yanında Hz. Ebu Bekir ve Hz. Ömer'in kabirlerinin bulunduğu "Hücre-i Saadet" bölümüyle beraber bir diğer hac merkezi olup, Medine'ye ulaşan hacı adayları ihrama burada girerler (Bozkurt, 2014, s. 100).

Hac ibadetine, diğer müslüman memleketlerde gördüğümüz üzere Devlet-i Aliye'de büyük önem ve değer verilmiştir. Osmanlı Devleti'nde yapılacak olan hac ibadetinin bütün devleti kapsayacak biçimde yapılamaması ve yolculuk işlemlerinin günümüzdeki gibi gelişmiş olmaması nedeniyle Osmanlı Devleti'nde hacca gidenlerin sayısı her zaman aynı olmamaktaydı ve bu yolculukta hacı adayların yolculukları mesafe olarak oldukça uzun ve zorlayıcıydı. Osmanlı Devleti'nin şehzadeleri arasında sadece Sultan Cem hac ibadetini yerine getirmiştir. Osmanlı Devleti başta olmak üzere diğer İslam devletlerinde de sultanlar hac vazifelerini yerine getiremezlerdi. Çünkü hac yolculuğu oldukça uzun olduğu için saltanat kavgalarının çıkma ihtimali vardı. Ancak bu durum Osmanlı padişahlarının hac ibadetine kıymet vermediğini söyleyemeyiz (Coşkun ve Hanilçe, Online Türkiye Turizm Ansiklopedisi, 2021).

Hadimü'l-Harameyn olarak anılan Osmanlı padişahı 1. Selim'den itibaren padişahların önemli vazifelerinden biri de hacı adaylarının bu uzun ve meşakkatli yolculuk

sürecinde güvenliklerini sağlayarak, yerlerine ulaştırmaktır. Bu güvenliğin temin edilmesi de sayıca yüksek askeri kuvvetlerin bu yolları korumasıyla mümkün oluyordu (Özcan, 1996, s. 400-408).

Hac kabilelerinin Mekke ve Medine şehirlerine gidebilmek için kullandıkları iki yol mevcuttu. Bunlar Şam'dan giden yol ve diğeri de Kahire'den giden yoldu. Bahsedilen şehirlerden geçe yollarda hacı adaylarının güvenliği ve dinlenmeleri için menziller, hanlar ve kervansaraylar yapılmıştır (Koyuncu, 2020, s. 22).

Anadolu sağ kol güzergahında bulunan Belen menzili Antakya-Adana arasındaki en mühim menzildi. Belen menzili, Anadolu'yu Suriyeye bağlar ve bu yerdeki güvenliğin temin edilmesinde önemli bir payı olurdu. Giderek daha fazla büyüyen Belen menzili bilhassa hacı adayları, gezginler ve ticaretle uğraşanların kaldıkları önemli bir yer haline gelmiştir. Şam şehri ise Osmanlı Devleti'nin hakimiyetinden öncede birçok kültür ve medeniyete başkent olmuştur. Yavuz Sultan Selim döneminde hakimiyet altına alınan Şam, Antakya-Kutsal topraklar arasında kalan mühim menzilhanelerden biriydi (Müderrişoğlu, 2002, s. 1714). İran, Bağdat, Anadolu, Halep ile Orta Asya vb. Arap şehirlerinden gelen hacılar Şam'da toplanarak Şam Emirinin, Kuzey Afrika gibi yerlerden gelen hacı adaylar ise Kahire'de toplanarak Mısır Emiri tarafından güvenlikleri tesis ederek yolculuk ederlerdi. Surre alayları (Buzpınar, 2009, s. 567-569) içinde her yıl emniyet kararları alınması için o yerlerin üst düzey görevlilerine emir gönderilirdi (Koyuncu, 2020, s. 22).

Padişahlar içinde surre gönderen ilk kişi Yıldırım Bayezid ve çocuğu Çelebi Mehmed olmuştur. Sultan Yıldırım Bayezid başkent Edirne üzerinden 80.000 altın, oğlu Çelebi Mehmed'de 14.000 altın göndermiştir. Onlardan sonra gelen padişahlarında Mekke ve Medine'ye surre gönderdikleri bilinmektedir. Özellikle Yavuz Sultan Selim'in bu toprakları hakimiyeti altına almasıyla surre göndermek gelenek haline gelmiş ve Osmanlı Devleti'nin Mekke ve Medine'ye gönderdikleri bu surreye halk tarafından sadakat-ı rumiyye denilmiştir. Bu gelenek Osmanlı Devleti tarafınsan 1915 senesine kadar devam etmiştir (Armağan, 2000, s. 77).

Recep ayının 12'sinde kara yoluyla yapılacak olan hac seyahati için, hacı adayları başkentte yapılan törenle yola çıkmışlardır. Deniz yolu olarak yapılacak hac yolcuğu ise Süveyş kanalının faaliyete girmesiyle başlanmıştır. Sultan Abdülhamid döneminde yapılan Hicaz demiryolu hattı ise Cidde ve Mekke'ye ulaştırılamamıştır. Demiryolu güzergahı daha ziyade ordunun ihtiyaçlarını karşılamak için kullanılmıştır (Koyuncu, 2020, s. 22).

Hacı adaylarının Şam yolu üzerindeki rotası şu şekildeydi; Antakya üzerinden gelen

hacı adayları burada bir süre dinlenerek yola koyulurlardı. Daha sonra Şuur menzilhanesi gelirler. Buradan devam ederek Hama menzilhanesinde 24 saat konaklamalarının ardından Humus menzilinden devam ederek Şam kentine gelirlerdi. Şam'da 15 günlük bir süre içerisinde konaklardı. Bu süre zarfında Kahire üzerinden gelecek olan kabile ile İran ile Irak'tan gelecek olan hacı adayları beklenmişti. Bu hacı adayla Mekke'ye gelene kadar 43 tane menzilhaneden geçerek Medine'ye ulaşırlardı. Burada da 72 saatlik bir konaklamının ardından nihayet Medine kentine varılırdı (Doğan Turay, 2017, s. 111).

Sağ kol güzergahı genellikle hacı adaylarının kullandıkları yol olduğu için İstanbul'dan başlayıp Şam kentine kadar giden yoldaki menzilhaneler uzun süre boyunca değişiklik göstermemiştir (Kaya, 2020, s 127). 1800'lere kadar bu güzergah boyunca yolların düzenlenmesi ve tamir edilmemesinin en önemli sebebi ise hacı kervanının ve surre alaylarının yerlerine güvenilir ve konforlu bir şekilde gidebilmesini sağlamaktır (Ertaş, 2006, s. 5). Fakat Şam kentinden ileri gidilen yollarda mevcut olan emniyet eksikliği nedeniyle bu yolların güvenliği Osmanlı Devleti'nin emrine bırakılırdı (Kaya, 2020, s 127). Bu yerlerden sorumlu kadınlardan gelen bilgiler doğrultusunda bu yollar ve bunlar üzerindeki menzillerin oldukça eski oldukları ve hacı kervanlarına çok fazla zorluklar yaşattığını, aynı zamanda bu kervanların dinlenebilecekleri menzillerin olmadıkları bildirilmiştir (Ertaş, 2006, s. 5). Sultan II. Abdülhamid'in 20. yüzyılın başında verdiği emir ile Hicaz demiryolu hattının yapılmak istenmesi de bu hac yolunun oldukça zorlayıcı olmasından kaynaklanmaktadır (Kanberoğlu, 2018, s. 169).

### **3.3.4. Menzil alanlarının belirlenmesi**

Osmanlı Devleti açısından bir bölgenin menzilhane olabilmesi için olağanüstü durumlarda değil ise ilk olarak ulakların gidiş gelişlerinde zorluk yaşamaması 2. olarak da hızlı bir şekilde haberleşmenin sağlanabilmesi için menzillerin arasındaki mesafenin fazla olmaması gerekliliği önemliydi. Aynı zamanda Osmanlı Devleti savaş sırasında askerlerin ihtiyaçlarının giderilmesi de menzillerin kurulma yerlerinin oluşturulmasında en önemli unsurlarından biri olmuştur. Menzil noktalarının kurulması her zaman denk mesafelerde bulunmazdı çünkü her menzilhane o bölgenin şartlarına, güvenliğine ve menzilhanelerin gereksinimlerini karşılayabilecekleri mevkilere göre farklılıklar yapılması gerekiyordu. Menziller faaliyetleri bakımından kendi içlerinde ayrılmışlardı. Bunlar; ordu savaşa çıktığı zaman askerlerin dinlenmesi ve ihtiyaçlarını giderebilmeleri için kurulan menziller, hacı

adayların ve seyyahların kullandıkları yollardaki menziller, ulakların haberleşme amacıyla kullandıkları menziller ve ticaret yapmak amacıyla kullanılan yollarda dinlenebildikleri menzillerden oluşurdu. Menzilhanelerin kuruldukları bölgeler genellikle su bulunan, köprü ile han gibi adlandırıldıkları gibi bazı zaman da yeniden bir şehir kurulur gibi inşa edilmiştir (Yağcı, 2015, s. 337-338).

Bir bölgenin menzil olarak belirlenmesi için bölgenin coğrafi durumu da büyük önem taşımaktaydı (Geçmişten Günümüze Posta, 2007, s. 117). Haberlerin hızlı bir şekilde gönderilmesi ve yerlerine varılabilmesi için menziller arası uzaklık 3 saat ila 28 saat arası olan yerlerde kurulmuştur. Aynı zamanda menzil sayılmayan ancak ulağın geçtiği yerlerde gerekli görüldüğü takdirde halkın ulağın gereksinimlerini temin etme yükümlülükleri de vardı (Halaçoğlu, 2004, s. 159-161).

Osmanlı ülkesinde baktığımız zaman, menzillerin arasındaki uzaklığın nüfusa göre de ayrıldığını söyleyebiliriz. Örneğin bölgede yerleşimin az olduğu yerlerde ulağın uzaklığı 45 saati bulabildiği gibi, uygun olan yerler de ise ulağın diğer bir menzile varması 3 saati de bulabiliyordu (Çetin, 2009, s. 19).

Sefer esnasında merkezle haberleşmede aksaklıklar ve gecikmeler olmaması için menzillere sefer sonunda indirilmek üzere bir miktar beygir ilave edilirken, yine menziller arası mesafenin fazla olduğu yerlere de ihtiyaca binaen devlet tarafından yeni menziller kurulmuştur. Mesela hicri 1139 (1726-1727) yılında İsfahan seferi sırasında ulak trafiğinin yoğunlaşmasından dolayı bu yoldan geçen menzilhanelere birer akçe ilave edilmiş ve savaş bittiği zaman toplatılmak üzere Nusaybin ile Diyarbakır arasında faydalanılmak üzere 3 menzil, Musul ile Nusaybin güzergahında ise bir yeni menzil kurulmuştur. Bu şekilde istek üzerine menzil tayin olunan yerler de Mevkufat defterlerine kaydolunmuştur (Halaçoğlu, 2002, s. 16).

### **3.3.5. Menzillerin elçileri ve devlet görevlilerini gerekli yerlere ulaştırması hususundaki fonksiyonu**

Osmanlı Devleti'nde büyük devlet memurlarının ve elçiler ile beraberindeki kurulun devlet içinde yapacakları seyahat devlet tarafından çok önceden planlanır ve bu plana uygun şekilde düzenlemeler yapılırdı. Bu planlama doğrultusunda söz konusu seyahatin nereleri kapsayacağı, hangi yollardan geçilip nereye varılacağı belirlenirdi. Bu yapılan programla beraber, memurlar ve kurul hangi bölgelerden geçecekler ise bu bölgelerin yöneticilerine

haber gönderilerek, gerekli önlemlerin alınmasına yönelik emirler yayınlanmaktaydı. Bahsi edilen seyahatler sırasında Osmanlı Devleti'nin önemseyerek, tedbirli olunması ve ekonomik yönden emir buyurduğu husulardan birincisi bu kişilerin emniyetlerini garanti altına almaktı. İkincisi önemli hususta yiyecek ve dinlenmeleri ihtiyaçlarının eksiksiz görülmesiydi (Çetin, 2011, s. 415-416). Bahsedilen ihtiyaçların karşılanması ve onların konakladıkları menzilhanelerde yaptıkları harcamalar bölge ahalisi eliyle karşılanmaktaydı. Aynı zaman menzilhanelerde hangi çeşit besinler verildiği ya da bulunması gerektiği konusunda erzak kayıtları tutulmuştur (Halaçoğlu, 2002, s. 46).

Osmanlı Devleti'ne sefir göreviyle giden kurul, Osmanlı ülkesine girdiği zamanla birlikte devletin konuğu şeklinde görülürdü. Sefirin geldiği ülke, Osmanlı Devleti ile iyi bir ilişkisi varsa iyi bir şekilde karşılanırdı ve sefirin kademesine uygun olarak kendisine eşlik edebilecek bir rehber verilirdi. Osmanlı başkentine gelen sefir şayet Rumeli kısmından gelmekteyse surların dış kısmından, Anadolu'dan gelmekteyse Üsküdar tarafında beklenirdi (Balta, 2017: 22-23). Elçiler ve beraberindeki kişiler başkente geldikleri zaman bütün harcamaları Osmanlı tarafınca giderilirdi. Bunu da kendilerine verilmiş olan rehber tarafından olurdu. İhtiyaçlarının giderilmesi için verilen nakit para dışında ayrıca sefir veya heyetinden bir kişinin ölmesi durumunda defnedilme harcamaları da devlet tarafından karşılanırdı (Çetin, 2011, s. 417-418).

Elçilerin menzillerde konaklamalarına en güzel örneklerden biri de Silahdar İbrahim Paşa'nın Osmanlı-Avusturya savaşları sonunda 1719'de Viyana'ya elçilikle gönderilmesidir. İbrahim Paşa bu elçiliği sırasında Edirne-Belgrad arasındaki konakları Sefaretnamesine kaydetmiştir. Avusturya, Rusya vs. diğer devletlerden vazife ile İstanbul'a gelenlere menzil beygiri ücreti devlet tarafından verilirdi. Bunun için beygir ücretlerini gösteren yazı, hangi menzilden beygir almışlarsa, o yerin kadılığından İstanbul'a yazılır ve istenirdi. Bunlardan İstanbul'dan hareket edenlere ise Mekârîbaşı tarafından beygir tahsis olunmaktaydı. Osmanlı Devleti emriyle başka bölgeye atanan diğer memurlar da bu bölgelere ulaşınca kadar, konaklayacakları menzilhanelerin atlarını para vermeden kullanabileceklerdir (Halaçoğlu, 2002, s. 46-48).

### **3.3.6. Menzil külliyesi**

Çeşitli görevleri bulunan birden fazla binanın aynı yerde bulunmasıyla oluşan yapıya külliye denilmektedir (Çobanoğlu, 2002, s. 542-544). Külliye adı verilen yapının

oluşumunda, tabhane, kütüphane, hamam, han, mektep, imaret, çarşı ve bunlara benzer hizmet veren kurumlar ile çalışanların kaldıkları binaları çevreleyen ya da bu binaların aralarında az mesafe bulunarak inşa edilen ve vakıflardan gelen parayla devam ettirilen örgütlü bir kuruluştur (Papila, 2011, s. 65). Aynı zamanda çalışanların oturması için ayrı binalar olduğu gibi bu kuruluşlara para desteği sağlayacak dükkanlar, arsalar ve kiralık daireler bu külliye adı verilen yapının ayrılmaz kısmıdır (Ramazanoğlu, 2008, s. 334).

Külliyelelerin bir diğer önemli tarafı ise Osmanlı Devleti'nde yüksek rütbeli memurların gidip gelmek için kullandıkları yolların üstünde bulunan menzil külliyeleleridir. Menzil külliyeleleri büyük ve görkemli bir şekilde inşa edilmiştir (Çetin, 2011, s. 48). Bu menzillerde şehir içinde bulunan diğer menzillerden farklı bir yapı vardır. Bunlar, han, arasta ve dükkan gibi gelir getirici unsurlarla birlikte sosyal kuruluşları da içinde barındırırdı (Eriş Kızgın, 2021, s. 35-36). Menzil külliyelelerinin kurulmasının en önemli sebebi ise seyahat edenler, ticaret yapanlar başta sayılarak ve bölge insanına da fayda sağlayacak toplumsal yapılar kurulması amaçlanmıştır. Osmanlı Devleti'nde bu kuruma çok önem verildiği anlaşılmalı beraber benzerlerine Anadolu beylikleri ve Türkiye Selçuklu Devleti'nde de rastlanmıştır. Bu külliyeleler vakıflardan gelen nakdi yardımlarla da kalkındırılmıştır (Çetin, 2011, s. 419).

Padişah, eşleri, çocukları ve akrabaları, veziriazam ve üst düzey devlet memurlarının vakfederek kurdukları bu menziller, ülke genelindeki durumları, sınıfları ve sorumlulukları diğer menzillerden oldukça farklılık içermektedir. Menzil külliyelelerinin haberleşme, seyahat sırasında konaklama ve ordunun sefer sırasında ihtiyaçlarını gidermek gibi bir zorunlulukları yoktur. Bu menziller sadece seyahat sırasında habercilerin ve devlet memurlarının dinlenip ihtiyaçlarını giderdikleri ve atlarını değiştirdikleri olasılığı bulunmaktadır (Balta, 2017, s. 24).

### **3.3.7. Menzilhanedeki görevliler**

Osmanlı Devleti'nin, menzillerin yönetimi için eyaletlere gönderdikleri emirlerden anlaşıldığı üzere, bu sistemin mahalli teşkilatlanmasında ayan ve halkla birlikte kadı efendinin de ciddi derece de mesuliyet taşıdıkları bilinmektedir. Ayrıca sürekli olmamak şartıyla bu işte vazifelendirilen memurlarında ihtiyaç duyulduğu zaman gözlem yaptığı bazı zamanlar da ise birebir katıldığı ve menzillerin düzene koyulması zamanında onlarında yardımda buldukları bilinmektedir (Çetin, 2011, s. 20).

Bu sistemde çalışan görevlilere baktığımız zaman; menzilin baş idarecisi durumunda olan menzil emini bulunurdu. Menzilin kullanılması onun emrindeydi. Menzil emini, bir seneliğine bölge halkının içinden, ayan, kadı veya naibin önerisiyle ve Osmanlının da onayıyla seçimi yapılırdı. (Halaçoğlu, 1981, s. 126). Menzilci tayininde halkın dileği de dikkate alınıyordu. Görevini başarıyla yapan menzilci aynı göreve yeniden atanabiliyordu (Müderrişoğlu, 1993, s. 46). Seçilen menzilci eminin göreve gelme zamanı ise çoğu zaman ruz-ı hızırdaydı ancak bazen ruz-ı kasımın ilk haftasına da gelebilirdi (Ocak, 1998, s. 313-315). Menzilhanede bulunan diğer görevliler ise ahur kethüdası, sürücü, menzilkeş ve odacı bulunurdu. Bu görevliler de bölge halkından oluşuyordu (Halaçoğlu, 1981, s. 126).

Menzilhanenin idaresini, odaların ve malzemelerin temizlenmesinin kontrol edilmesinde kadılar başlıca sorumluydular. Onlardan sonra söz sahibi olanlar ise naibler ve muhtesiplerdir. 1900'li yıllara geldiğimizde ise bu kontrol etme vazifesi, Osmanlı Devleti tarafından menzilhanelerin düzenlenmesi amacıyla mübaşir adı verilen memurlara verilmiştir. Menzillerin kontrolü yapılırken eğer ki bir olumsuz durum veya habercilere kötü davranılıp onların görevlerine aksilik çıkarttıkları belirlenir ise menzilciye ceza verilerek vazifesinden istifa ettirilir ve benzer seçim yöntemiyle başka bir kişi menzil emini olurdu (Balta, 2017, s.30).

Menzilin çeşitli işlerini yapmak üzere mükellefiyet usulüyle menzil yakınındaki bir koy veya kasaba halkından yeterli miktarda kişilerin görevlendirildiği görülmektedir. Bu kişilere menzilkeş (menzilceken) adı verilmekteydi. Menzilkeşler, menzil defterlerinde de işaret bulunduğu üzere menzil akçası, menzil imdadiyesi gibi birtakım vergileri maddi durumlarına göre menzilcilere vermekle mükelleftiler. Menzilkeşler, menzillere gelerek kalan ve bu yerlerden geçen asker, ulak ve yolcuların dinlenme, konaklama ve yiyecek ihtiyaçlarını karşılamakla görevliydi. Aynı zamanda menzilhanelerin ve çevresinin asayiş ve güvenliğini sağlamak da menzilkeşlerin görevleri arasındaydı (Armağan, 1990, s. 31-32).

Aynı zaman Menzillerin bir diğer görevlilerinden olan sürücülerin en mühim vazifesi ise ulaklarla beraber gidilecek olan diğer menzile giderek görevli oldukları menzilin atlarını alarak menzillerine dönerlerdi. Böylece gidecekleri yerleri bilmeyen ulaklar içinde bir nevi kılavuz görevi görüyorlardı. Aynı zamanda bu gidiş gelişleri esnasında atların bakımları da onların sorumlulukları altındaydı. Ancak bu görevleri sırasında ne kadar maaş aldıkları bilinmemektedir (Çetin, 2009, s.43).

### 3.3.8. Menzil teşkilatının bozulması

Menzil teşkilatında yeniden düzenlemeler yapılmak istenmesinin sebepleri arasında yürütülmesinde zorlukların yaşanması ve mevcut olanın durumun suistimale açık olmasından kaynaklanmaktaydı. Fakat yapılan yeni düzenlemelere rağmen bu teşkilatın hedefi değiştirilmemekte ve yöneticiler ile habercilerin değiştirilmesiyle sınırlı kalmaktaydı. Ancak sınırlı değişimlerden dolayı bu düzenlemeler tam oturtulmamakta ve her defasında bozulmaktaydı (Halaçoğlu, 1981, s. 131).

Gerçekleştirilen düzenlemeler istenilen sonuçları vermeyince devlet tarafından menzillerin 18. yüzyılda belirli bir ücret karşılığında kira olarak verilmesi düzenini getirdi. Bu düzenlemeler ancak 2. Mahmud zamanında sonuca varılmış, 1824 tarihinde mevcut ve faaliyette olan bütün menziller kiralama düzenine geçilmiştir. Bu düzenleme de öngörülen ise bölge insanı tarafından devlete ref-i menzil adı verilen ücret ödenecekti. Bu uygulamaya da kiracıbaşılık denilmiştir. Bu uygulamadaki temel amaç, Osmanlının resmi olan posta işlerinin devlet elinden çıkarılmasıdır. Böylece devlet bu menzillere normal durumlarda herhangi bir nakdi yardım yapmayacak ve menzilin işlerine artık karışamayacaktır. Önceden menzillerin ihtiyaçlarının temin edilmesi, yenilenmesi yerel halktan yapılmaktaydı ancak bu sorumluluklar kiracıbaşı tarafından yürütülecekti. Bütün bunlara rağmen bozulmuş olan menzil teşkilat düzeninde kiracılık düzenlemesi de umulduğu gibi olmamıştır (Kardan, 2019, s. 11-12).

Bütün bilgilerden anlaşacağı üzere menzil düzeni bozulmaya başlamıştır. Menzilciler, menzil işlerinin idaresini yalnız kendileri için bir kâr kaynağı kabul edip menzil hükümlerine riayet etmemektedirler. Menzilciler gidip gelen ulakları üç-beş gün menzilhanelerde bekletip, kendilerinden diledikleri kadar akçe alarak, yolcu, mültezim ve tüccarların önemli işleriyle görevli ulaklara menzil beygiri vererek menzil düzeninin iyiden iyiye bozulmasına ve önemli acele işlerin gecikmesine sebep olmuşlardır (Özkaya, 1977, s. 359).

Osmanlı Devleti'nde haberleşme ve iletişim kuruluşlarının temelini oluşturan menzilhane sistemi, anlaşıldığı üzere bir tek devletin haberleşme ihtiyacını karşılamak üzere oluşturulmuştu. Anca sadece devletin değil de normal insanların da faydalandığı haberleşme dönemi 1840 tarihinde Posta Nezareti adlı haberleşme kurumunun kurulmasıyla ilk adımı atılmıştır (Yüçetürk, 2011, s. 290).

## 4. POSTA NEZARETİ

### 4.1. Haberleşme Ağının Gelişmesinde Karayolu ve Demiryolu Hattının Önemi

Bilindiği üzere Osmanlı Devleti'nde Posta Nezareti faaliyet başlamadan evvel, Osmanlıda, yalnız kendi iletişimini sağlamak için çalışan bir haberleşme örgütü vardı. Bu örgütün geniş ülkenin ana ve kısmen talî yolları boyunca sıralanmış menzilhaneleri ve bunlar arasında postayı taşıyan tatarları bulunmakta idi. Posta Nezareti, merkezde kuruluşunu tamamlayıp sıra taşrada teşkilatlanmaya gelince, öncelikle bunlardan geniş ölçüde faydalandı. Tatarların bir kısmı posta tatarı olarak merkez kadrosu içinde yerlerini korudular. Menzilhaneler ve başta menzilcilerle buradaki diğer görevliler ve sürücüler ise Posta Nezareti'nin taşra kadrosu içerisinde gösterilmeden, belirli bir düzen içinde görevlerine devam ettiler (Yazıcı, 1999, s. 153).

Osmanlıda menzilhaneler, yürüttükleri faaliyetlere göre kendi içlerinde ayrılırlardı. Bunların faaliyetleri arasında, savaş sırasında ordunun ihtiyacını karşılamak, haber götürmek için yola çıkan ulakların hem konaklamalarını hem de yiyecek ve at verilmesini sağlamak, aynı zamanda seyahat eden veyahut hacı adaylarının kutsal topraklara ulaşmasını kolaylaştırıp güvenliklerini sağlamaktı (Büyükkarcı Yılmaz, 2018, s. 88). Menziller ve menzil vazifesi gören iskeleler Osmanlı Devleti'nin siyasi, ekonomik ve sosyal hayatında önemli bir yer tutarak, yol sisteminin düzenli işleminde birinci derecede rol oynamışlardır. Devletin diğer sistemlerinde meydana gelen aksamalarla birlikte menzil teşkilatında da bozulma başlamıştır. Yapılan düzenlemeyle menzilhaneler, sancak idarecileri (mutesellim ve mutasarrıflar) tarafından bir senelik zaman için çoğunlukla bölgede söz sahibi olan ve varlıklı kişilere kirala usulü şeklinde verilmeye başlanmıştır. İltizam sahibi ve yolculardan kanunlarla belirlenen menzilci, halktan akçeden başka akçe almayacağını taahhüt ederdi. Fakat, menzilciler zamanla bu taahhütlerinde durmayarak halktan daha fazla akçe almaya başlamışlar, bu da halkın sırtında taşınması zor bir yük haline almaya başlamıştır. Bu bozulma menzillerin yeniden düzenlenmesiyle bir süre önlenmişse de savaşların çokluğu, ulakların ve menzilcilerin suistimalleri yüzünden bunun önüne geçilememiştir. 1829'da menzil sistemi kaldırılmış ve 1839 yılında tam anlamıyla Posta Teşkilatı kurulmuştur (Armağan, 1990, s. 44-46).

Osmanlı Devleti'nin modern posta sistemine geçmesinde, Batılı posta taşıma şirketleriyle rekabet etme isteğinin önemli rolü olduğu söylenebilir. Yabancı postaların

Osmanlı Devleti'ndeki başlangıçta bir ihtiyaçtan doğmuş, zamanla faaliyet alanlarının dışına çıkmaları ile bir güvenlik sorunu oluşturduğu gibi, bir sömürü vasıtası haline gelmesi üzerine Osmanlı Devleti bu postalarla mücadele etmek zorunda kalmıştır. Ayrıca gelişen dünyanın şartlarına ayak uydurmak için kurumsal yapıda düzenlemelerin yapılmasının gerekliliği posta kurumunun da bu kapsama alınmasının diğer bir önemli sebebidir. Bunu sağlamak amacıyla posta hizmetlerinin Batı normlarına göre düzenlenmesi gerekli görülmüştür. Bunun ilk örneklerine 2. Mahmud döneminde rastlanılmaktadır (Aslan ve İme, 2022, s. 330-331).

Bu dönemde meydana gelen haberleşme konusundaki yeni düzenlemelerin karayolu ulaşımını da pozitif etkilediği de görülmektedir. İletişimin hızlı ve güvenilir bir şekilde yapılması hususunda posta araçlarını kullanmayı öngören Osmanlı Devleti, bu konuyu hızlı bir şekilde ele almıştır. Ancak denizyolu ve demiryolu taşımacılığında meydana gelen yenilikler ve bunların karayolu ulaşımına oranla daha ucuz ve hızlı bir şekilde yapılması, karayolu ulaşımını düşünen devletin planlarını sekteye uğratmıştır. Böyle devlet tarafından denizyolu ulaşımını gerçekleştirme amacıyla liman kısımlarından içlere kadar giden yolların yapılmasına başlanmıştır. Böylece bu bölgede bulunan limanlar oldukça kıymetli olmuş ve buralar büyük ticaret ağı haline gelmiştir (Çetin, 2013, s.62). Gemilerin kaldığı, aynı zamanda gemilere yüklenen eşyaların boşaltılmalarında ve yolcuların getirip götürülmelerinde kullanılan kendiliğinden oluşmuş veya yapılmış olan sığınaklara denilmektedir. Bu limanlar, bölgesel pozisyon bakımından, alım satım işlerini uygulamaya oldukça uygun ve hareketli yollardan gidiş ve gelişler yapılması, bu bölgelerin iktisadi kazançlarına oldukça faydalı olmaktadır. Örneğin, Karadeniz bölgesinde sahip olduğu hinterland (İrtem, 2019, s. 120) özellikleri bakımından Bartın Limanı bulunduğu coğrafya açısından her daim mühim bir konuda olmuştur (Yılmaz, 2020, s. 342).

Bartın ilinin kalkınıp gelişmesi ve buranın doğal liman özelliği haline gelmesi de Bartın Nehrinin şehrin içerisine kadar girmiş olması ve gemilerin nakil işlerini yapmasına olanak sağlamıştır. Bartın'da mevcut olan iskeleye haber mektupları, yük ve seyahat eden kişileri taşıyan gemi Musul'dan geliyordu. Ayrıca kış aylarının bozuk olan hava koşullarından dolayı gelen gemiler tarafından korunaklı yer olarak da kullandıklarını bilmekteyiz (Kurt, 2016, s. 87).

Osmanlı Devleti, tanzimat öncesine kadar belirli olan metotların dışında yeni yöntemleri kullanmamış, her zaman eski yöntemlerin kullanılması ve değiştirilmemesi taraftarı olmuştur. Ancak bu yol güzergahları ulaşım açısından yeterli değildi. Günümüzden

farklı olarak, senenin muayyen zamanlarında özellikle kış aylarında başkent ile taşra arasında ve taşralarında kendi araları aralarında haberleşme kesilmekteydi. Bu durum başta idare olmak üzere iktisadi ve toplumsal hayatı oldukça kötü yönden tesir ediyordu. Osmanlı Devleti'nde durum bu iken, yabancı devletler özellikle 1700'lü yıllardan itibaren yollarını en baştan inşa edip geliştirme politikasına gitmişler ve demiryolu inşasına geçmişlerdir (Çadircı, 1991, s. 299).

Posta ve haberleşmede yaşanan gelişmelerin altında yatan sebeplerden birisi 1700'lü yılların son senelerinde meydana gelmiş olan endüstri devriminde yaşanan değişimlerdir. Bu devrimle beraber sosyal hayatta yaşanan zorluklar kaldırarak posta işlemlerinde gelişmelere yaşanmaya başlamıştır (Alemdar, 1981, s. 91). Geleneksel yapılanmadan çıkılarak yapılan demiryolu hatlarının İngiltere'de yapılması ve aynı zamanda toplumdaki insan sayısının, teknolojinin, yapılan harcamaların artmasıyla yeni yollara gereksinimin çoğalması da endüstri devrimi ile ilişkilidir (Koç, 2020, s. 4).

İngiltere kendi halkının isteğini gidererek pazar arayışına girmiştir. Bu durumdan dolayı demiryolu ağı projesini diğer ülkelerinde kullanmasını onaylayarak demiryolu ağının evrensel pazar hale gelmesinde öncü olmuştur. İngiltere'nin ardından sırasıyla, Amerika Birleşik Devleti, Fransa, Belçika ve İtalya demiryolunu ağı inşası süresine girmiştir. İlk zamanlarda büyük devletlerin pazar ihtiyacını karşılayan bu ağ sistemi zamanla sayıca çok olan memleketleri karşılıklı olarak birleştirme yoluna gidilmiştir. Bir girişimin sonucu olarak da insanlar birbiriyle kültür alışverişi yaparak gelişim göstermeye başlamıştır. Demiryolu ağı uygar devlet statüsüne girmekle eşdeğeri (Koç, 2020, s. 4).

Osmanlı hükümeti açısından bu yol ağı, iktisadi, yönetim ve haberleşmenin en önemli vasıtası sayılmıştır. Çünkü Osmanlı Devleti bu yollarla birlikte çıkan isyanların bastırılması ve ordunun gönderilmesinde hızlı olunup güçlenme, üretilen ürünlerin şehirlere rahat bir şekilde ve daha az bir zahmetle gönderilerek ahalinin ihtiyaçlarının daha fazla ve daha uyguna almalarını kolaylaştırmayı hedeflemiştir. Bu hedefleri doğrultusunda ise Nafia Nezareti yapılanmış ve bakanlık mevkisine Ethem Paşa gelmiştir (Öztürk, 2009, s. 45). Osmanlı bu yolların değerini önceden kavramış, kendi istekleri ve planları doğrultusunda inşa ettirmeye çalışmıştır. Ancak Osmanlı'da mevcut olan iktisadi ve yöntem eksikliklerinden dolayı demiryolu hattı ecnebi devletler aracılığıyla yapılmasına imkan kılınmıştır. Bundan dolayı Osmanlı Devleti'nde mevcut olan demiryolu hatları yabancı devletlerin planları doğrultusunda yapılmıştır (Akçakaya, 2022, s. 32). Yabancı devletler tarafından Osmanlı ülkesinde yapılmayan iki adet demiryolu vardır. Bunlar ise Hicaz

Demiryolu hattı ve Haydarpaşa İzmit hattıdır. Geri kalan demiryolu hatlarının hepsini yabancı devletler kendi imkan ve planları doğrultusunda inşa etmişlerdir (Öztürk, 2009, s. 45). Buda Osmanlı Devleti'ni, Avrupa'ya olan bağımlılığını daha fazla arttırmıştır. Bu yolların yapılmasında uygulanmış olan yatırımın %10'luk kısmı Osmanlıya aittir. Geri kalan kısımları yabancı devletlere ait olup en büyük pay Fransa'ya aittir. Hicaz demiryolu dışında, mevcut olan demiryollarının inşasında kullanılması gereken teknoloji ve ustalık Osmanlıda yeterince gelişmediğinden bütün olarak yabancı devletlerden temin edilmiştir ve onların eliyle uygulanmış, kullanılmış ve kontrol edilmiştir (Tamçelik, 2000, s. 487).

Böylece, Kırım Savaşının ardından, bu yabancı devletler Osmanlı Devleti'nde demiryolu hatlarının yapılması nedeniyle ayrıcalık talebinde bulunmaya başladılar.

Samsun-Sivas; İzmir-Uşak; Akşehir-Sivas; Erzurum-İran; İskenderun-Birecik; İstanbul-Belgrat; İstanbul-Selanik; İstanbul-Edirne yollarının inşası amacıyla ayrıcalık gösterilmesi tasarlanıyordu. Fakat, bu yol hatları uygulanmaya konulamadı.

İngiliz kumpanyalarına verilen Köstence-Çernovada; İzmir-Aydın ağının inşa edilmesine izin verildi. İlk başta ise İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba yol hattı yapıldı. Bu yol hattı ise İngiltere'ye ait ortaklık tarafından yapılmıştır. Turgutlu-Alaşehir hattı ise ise 1875'te ulaşımına açıldı (Çadırcı, 1991, s. 301).

Yabancı devletler eliyle yapılan bir diğer demiryolu hattı ise 1886 yılında yapımı biten Mersin-Adana demiryoludur. Bu yol hattı İngiltere tarafından yapıldı. Hem Adana hem de Anadolu ile bağlantısı bulunan Mersin limanı, oldukça önemli bir bölgedeydi. Bu hattın yapılmasındaki amaç ise, üretimi Adana'da yapılan pamuk ürünün Avrupa'ya buradaki liman ile gönderilmesidir. Daha sonra Almanların eliyle Bağdat demiryolu hattı yapılmaya başlandı. Bu hattın Akdeniz'e kadar uzanmasını sağlamak içinde Mersin -Adana hattı Almanlar tarafından alınmıştır (Koç, 2020, s. 8).

Demiryolu hatlarının inşa edilme programı en çok Sultan 2. Abdülhamid döneminde yaşanmıştır. Bu dönemde Beyrut-Şam, Afyon-Konya, İstanbul-Eskişehir-Ankara, Eskişehir-Adana-Bağdat ve Adana-Şam-Medine demiryolları yapılmıştır. Bahsedilen demiryolları içinden Hicaz demiryolu projesi bütünüyle devlet eliyle inşa ettirilmiştir (Yavuzarslan, 2022, s. 323). Şam ile Medine arasında yani Hicaz coğrafyasına demiryolu hattının inşa ettirilme düşüncesi 1800'lü yılların ortalarında başlanmıştır. Mühendis Zimpel tarafından Şam ve Kızıldeniz'in birleşmesi fikri Osmanlı Devleti'ne öneri olarak sunuldu. Başlangıçta yanıtız kalan Osmanlı Devleti bu fikrin uygun olacağını düşünerek bölgede incelemeler başlattı. Fakat bu incelemelerin neticesinde, bu coğrafyada ikamet eden halkın engeliyle

karşılaşılabileceklerini düşünöldü ve ayrıca denizyolu kullanımının daha uygun olduğu açıklamalarıyla bu fikir kabul edilmedi (Gölsoy ve Ochsenwald, 1998, s. 441-445).

Padişahın emri ile başlatılan Hicaz Demiryolunun yapımı, Osmanlı tarihi ve bütün Müslümanlar için çok önemli bir teşebbüstür. Demiryolunun yapılma nedenini ve sağladığı faydaları; dini, siyasi, askeri ve ekonomik olmak üzere dört önemli başlık altında ele almak mümkündür. Fakat bu sebeplerden en önemlisi Hicaz hattının inşaatından sonra Medine ve kutsal topraklara sunacağı dini hizmetler ve hac yolunda maruz kalınan zorluk ve tehlikeleri hafifletecek olmasıdır. Hattın inşa edilmesinin bir diğere amacı ise, hac ibadetini ve hacıların güvenli ve hızlı bir şekilde varışını kolaylaştırmaktı. Denizcilik ve askeri taşımacılıkta da ayrı bir öneme sahip olan hattın, tamamı Osmanlı Devleti sınırları içinde olan Yemen, Arap Yarımadası ve diğere bölgelere silah, askeri teçhizat ve asker ulaştırılmasında katkısı olacaktı. Ayrıca Osmanlılar için önemli bir bölge olan Mısır sınırlarına asker gönderilmesini kolaylaştıracak olması ve özellikle İngilizlerin Süveyş Kanalı'nı kontrol etmesi yanında Osmanlı Devleti'nin de bölgeyi denetlemesi ancak demiryolu vasıtasıyla olabilirdi (Karaköse ve Abdalhamed, 2022, s. 251-252).



**Resim 3:** Osmanlı Devleti demir ve karayolları haritası (Akbulut, 2012, s. 239)

## 4.2. Posta Nezaretinin Kuruluşu ve Gelişimi

Postanın kurulması yolundaki ilk teşebbüs 1831 senesinde (Türkmen, 2006, s. 160-161) Üsküdar-İzmit arasında karayolu yapılarak bu bölgede posta ve haberleşme faaliyetlerine başlanılması gerektiğini ise Ahmet Fevzi Paşa tarafından ortaya atılmıştır (Bezaz, 2006, s. 54). Üsküdar'dan İzmit'e kadar uzaklığın tanzim edilmesi ve menzil sisteminin postaya dönüştürülmesi gibi çeşitli görüşlere yer verilmiştir (Okumuş Gürtürk, 2021: 41-42). 2. girişim ise Serasker Hüsrev Paşa tarafından yerine getirilmiştir. Başlangıçta İstanbul'dan Edirne'ye kadar yol güzergahında bulunan menzilhanelerin posta uygulamasına uygun olarak dönüştürülmesi için faaliyetlere başlanması ve yabancı devletlerin posta uygulamalarının araştırılması istenmiştir (Bezaz, 2006, s. 55).

Gittikçe artış gösteren yol yapımlardan faydalanan posta teşkilatı Tanzimat döneminden tekrardan düzenlendi. Tanzimat Fermanının yayınlanmasından ardından Posta Nezareti kuruldu (Alemdar, 1981, s 104) ve 4 Temmuz 1840 tarihli padişah iradesi ile resmîyet kazanmıştır (Yaman, 2021: 36). Posta Nezareti 1840 yılının ekim ayında nazırlık mertebesine getirilmiş olup, ilk posta binasını ise Eminönü'nün de bulunan Yeni Cami avlusunda Postahane-i Amire ismiyle inşa edilmiştir (Engür, 2023, s. 2).

Osmanlı postası ilk dönemde 1840 yılında yayımlanan posta nizamnamesine göre uygulanmıştır. Osmanlı Devleti'nin posta işlemlerini yürütmesinin yanı sıra parasını ödemek kaydıyla halkta faydalanmıştır. İlk zamanlarında Posta Nezareti sadece mektup gibi haberleşme kağıtlarının gönderimini yapmış daha sonraları ise nakit para ve kolileri taşımaya başlamıştır (Bezaz, 2007, s. 67).

Posta Nezaretinin ilk zamanlarında İstanbul dışı gönderimlerinin nasıl yapılacağı Birinci Posta Kanunu ile belirliydi. Bu kanunda, posta merkezlerinin elden geldiği kadar şehrin merkezine yakın olmalı, odalarının dolaplı ve raflı mobilyalardan oluşmalıydı. Aynı zamanda bu odada, çalışacak memurun posta veya gönderilecek malzemeyi getiren kişilerle bağlantısını kuracak kapı veya bölüm mevcut olacaktır. Odanın dışında olan bölümde ise müdür, posta getiren veya almak için getiren kişilerle bu bağlantı sayesinde iletişim kurabilecektir. Aynı zamanda postahanenin çalışma usulleri ve ödeme miktarlarını gösteren kağıtlar bu kapılara asılacaktır. Posta kanununda ayrıca postanede bulundurulacak ihtiyaç eşyaları da bildirilmiştir. Bunlar arasında, gelen koli ve mektupları ölçmek için ölçme aracı, kayıt altına almak için kullanılan defterler için sandık bulundurulması zorunluydu. Bu hesap defterleri ve tataran torbalarında taşınan mektupların her bir postahane de sarılmasında

kullanılması için muşambalar ve kağıt, kalem gibi araç ve gereçlerde bulunması gerekmektedir. Bu dönemlerde bir postahane kurulması çokta zor değildi, basit yapıda olan odalar bile hemen postahaneye çevrilebilir veyahut kiralama usulü uygulanabilirdi.

İlk dönem postahaneleri hizmetin yapılabilceği basit yapılarıdır. Bu özelliklere sahip bir oda varsa hemen postahane yapılır, yoksa kiralanırdı. Bu kiraların fiyatları 75 kuruşu geçmemesi gerekiyordu. 1849 senesinde Bosna, Üsküp, İşkodra, Kavala, Rusçuk, Amasya ve Niğde bölgelerinde açılması planlanan postahane binaları için kira bedellerinin uygun bulunup, ödeneceği belirtilmiştir. Belirli bir bölgede postahane açılması düşünüldüğünde bu bölgelerin yöneticisine bu düşünce söylenir ve postahanelerin belirtilen niteliklerine uygun olan postahane binalarının temin edilmesi emredilirdi (Özdemir, 1998, s. 32-33).

Yeni Cami avlusunda kurulmuş olan postahane binası içinde hem Posta Nezaretini hem de İstanbul Postahanesini barındırmaktaydı ve Postahane-i Amire binası merkez posta binası işlevi görmekteydi. Bu binanın merkez olarak seçilmesinin ana sebebi ise kentin tam merkezinde olması, alışveriş yerlerine ve denize mesafesi az olmasıdır. Aynı zamanda posta işlemleri hem ticaretle ilişkilidir hem de deniz posta taşımacılığında denize yakınlık tercih edilirdi (Yurtoğlu, 2016, s. 49).

Postahane-i Âmire binası iki katlı ahşap bir yapıydı. Kapısının üstüne Padişah Abdülmecit'in tuğrası ile celi hatla Postahane-i Amire yazılı bir levha konulmuştu. Ayrıca yabancılara bir kolaylık olmak üzere Fransızca Poste kelimesi de kapıya yazılmıştır (Demir, 2005, s. 15).

Başlangıçta 130 adet at ve 40 askerle birlikte gelen Rumeli posta kafilesi bu binada rahat bir şekilde işlemleri yapılabiliyordu (Özdemir, 1998, s. 15). Posta Nezaretinin ilk dönemlerinde sadece posta kağıtları taşınyordu (Parlak, 2013: 13). Daha sonraları ise yük ve para taşınmaya başlandı (Alşan, 1990, s. 391).

Osmanlı Devleti, postaları halka bildirmek amacıyla ilanlar yapmıştır. Bu ilanlardan ilki, Nezaret-i Posta-i Umumiye damgasını barındırır ve bu ilanla İstanbul ve Edirne arasında ilk posta başlamıştır. Bu yol sadece İstanbul ve Edirne'yi kapmamaktaydı. Aynı zamanda Silivri ve Çorlu ve Burgaz'da da postane binaları inşa edilmiştir. İlk ilana göre, pazartesi günü posta İstanbul'dan yola çıkıp, Edirne'ye çarşamba günü gelecektir. Posta buradan da perşembe günü kalkıp cumartesi günü İstanbul'a varacaktır. İlan edilen ikinci postada ise devlete ait olan postaların gönderilmesini deneyerek bu görev için sadece tatarlar gönderilmiştir. Bu denemenin ardından ise artık merkez İstanbul olmak üzere 2 haftada bir devlete ait olan resmi haberleşmeler gönderilecektir. Bahsedilen tatarlar ilk hafta çarşamba

günü Rumeli'ye gönderilirken 2. hafta pazartesi günü Anadolu'ya gönderilmiştir (Parlak, 2013, s. 2).

Başkent haricinde bulunan teşkilat ve yapılmış olan haberleşme faaliyetlerine baktığımızda karşımıza muntazam ve gayr-ı muntazam olmak üzere ikiye ayrıldığı çıkmaktadır (Geçmişten Günümüze Posta, 2007, s. 154). Bu postanelere müdür atanmışsa muntazam denir ancak başında müdür yok ise gayr-ı muntazamdır (Yazıcı, 1992, s. 337). Başlarında müdür olmayan gayr-ı muntazam postanelerde haberleşme işlemlerini en yüksek derecedeki devlet adamı, menziller veya katipler yerine getirirlerdi. Bu postanelerde sadece normal postalar onaylanır ve bu postaların paraları istenmezdi (Geçmişten Günümüze Posta, 2007, s. 154-155).

Posta işlemlerinin belirli hale gelmesini sağlamak amacıyla birinci posta kanunu yayımlanmıştır. Bu kanuna göre, mektup getiren bir kişi eğer muntazam yörede yaşıyorsa, getirdiği mektup ölçülerek buna göre ödeyeceği fiyat belirlenirdi. Postahaneye gelen mektuplar çıkarılmaya başlanılmadan 2 saat evvelden teslim edileceği yerlere göre belirlenerek numaralarla ayrılırdı. Böylece hepsinin isimleri, unvanları ve ağırlıkları belirlenerek, alınmış olan miktar yazılırdı (Bezaz, 2007, s. 72).

Devletin posta tarihlerine baktığımızda, posta faaliyetlerinin sadece devletle kısıtlanmayıp ahalinin de kullanımına açılmasıyla posta faaliyetlerinin yaygınlaştığını görmekteyiz. Bundan dolayı da birçok devletin posta yönetimlerini muayyen bir ücret karşılığında kişilere, işletmelere ya da kuruluşlara devrettiğini bilmekteyiz. Bu işlemin Osmanlı zamanında da sık görülen uygulamalardan olduğunu söyleyebilmekteyiz. Posta idaresini almak isteyen şahıs, belirlenen fiyatı peşin ya da bölerek ödüyordu (Geçmişten Günümüze Posta, 2007, s. 158).

Posta Nazırı Ahmed Şükrü Bey zamanında ilk defa Posta Nezareti kiralanma usulüne gidilmiştir. Bizzat nazır, postanın maktu bir bedelle, 3 seneliğine kendisine verilmesini istemişse de bu sırada görevden ayrıldığından uygulamaya geçilememiştir. Fakat daha sonra İsmail Paşa, şimdiki senelik gelirinden 1000 kese fazlasını devlete vereceğini taahhüt ederek, Posta Nezareti'ni mültezim sıfatıyla idareye talip olmuştur. Bu istek kabul edilmiş ve 13 Haziran 1852-13 Mart 1857 arasında postalar iltizamla İsmail Paşa tarafından idare edilmiştir (Yazıcı, 1985, s. 1642).

İltizam dönemi 13 Mart 1857 tarihine dek sürmüştür. Acaba devlet, tek elde toplama çalıştığı posta işletmesini niçin iltizama vermiştir? Bu sorunun yanıtı, Kırım Savaşı yıllarında girilen mali sıkıntı olmalıdır. İlk büyük kaime operasyonunun yapıldığı bu

dönemde borçlanarak sıkıntıya giren devletin, yoğun alt yapı harcaması gerektiren posta işletmesi gibi gerçekten masraflı ve henüz yeterince gelişmemiş bir idareye daha fazla yatırım yapamaması ve bu yatırım için para vermektense toplu halde kendisine verilecek bir meblağı kabul etmesi doğaldır. Bununla birlikte devlet, postaları iltizama verilen güvendiği bir kişinin bu işi üstlenmesi konusunda gereken titizliği de göstermiştir. Ancak, tüm bu dikkate rağmen, Mültezim, bazı postahaneleri kendisi işletmiş, bazılarını da başkalarına iltizama vermiştir. Bu şekilde bir idarenin de postaların verimi konusunda yararlı olamayacağı açıktır (Demir, 2005, s. 23-24).

İltizam sahipleri, her zaman kendi menfaatlerini düşünerek hareket etmişlerdir. Bilhassa, Osmanlının oldukça mühim haberleşme işlerinin başka devletlerin yönetimine bırakılması da güvenlik açığını ortaya çıkarmıştır. Sorumluluklarını ve vazifesini devlet aleyhinde kullanmıştır. Bu suçlarından dolayı posta iltizamını elinde bulunduran İsmail Paşa suçlu bulunmuş ve Osmanlı Devleti posta uygulamasını iltizama vererek kiralama usulüne son vermiştir (Yüçetürk, 2011, s 292).

### **4.3. Tataran Ocağı ve Posta Nezaretine Bağlanması**

Posta Nezaretinin kurulmasına kadar halkın posta uygulamasından faydalandığı görülmemiştir. Ancak nezaretin kurulmasıyla beraber artık halkta posta işlemlerini kullanmaya başlamışlardır. Böylece Posta Nezaretinin de gelişme göstermesi kaçınılmaz olmuştur. Bu gelişmelerle beraber eskiden gelmekte olan posta uygulamalarından faydalanmaya devam edilmiştir. Posta gönderiminde eskisi gibi tatarlar aracılığıyla gönderimi yapılmış, menzil noktalarından da faydalanılarak, büyük ölçüde karayolu tercih edilmiştir. Tatarlar arasından 100 tanesi bu iş için seçilmiş, aralarından bir kişi de “Tatar Ağalığına” atanmıştır (Geçmişten Günümüze Posta, 2007, s. 171-172).

Tatarlığa alınacak kimselerin iffet sahibi olmaları ve atlara binmeye ve gidilecek hattın güçlüklerine dayanıklı bulunmaları en gerekli şartlarından olduğu için bunlar Sadrazam, bakanlar ve vekillerin dairelerinde uzun müddet istihdam ve tecrübe edinmiş ve terbiye görmüş ağalar arasından seçilirdi. Tatar mesleğini düzgün bir hale dönüştürme ve tatarların hal ve hareketlerinin dikkat çekici olmaması ve rastgele herkesin tatarlığa girmemesi için bunların düzgün bir idareye bağlanmaları lazım olduğundan 1. Abdülhamid zamanında Tataran Ocağı kurulması ve ocağın idare tarzı konusunda aynı zamanda emir çıkarılmış ve İstanbul’da Sultan Mahmut türbesi karşısında yer alan elçi hanı ismiyle bilinen

binada Tataran Ocağı kurulmuştur (Eskin, 1942, s. 16).

Tatarlar, Posta Nezareti'ne bağlanıncaya dek kendi subayları idaresinde, belli bir nizam ve bir ocak halinde görev yapmışlardır. Posta Nezareti'nin yaptığı yenilik ile halk posta hizmetlerinden yararlanabilecekti. Önem arz eden bu yenilik ile yeni teşkilat, zaman içerisinde gelişmiş ve genişlemiştir. Posta Nezareti'nde, yeniliğin yanı sıra önceki dönemin mirasından da faydalanarak posta maddelerinin tatarlar ile menzillerden faydalanarak karadan beygirlerle taşınmasına devam edilmiştir (Geçmişten Günümüze Posta, 2007, s.171-172).

Elçi hanının tatarlar için merkez haline gelmesi 1800'lü yıllarda olmuştur. Türkiye Selçuklu Devleti'nden miras alınan posta hattı 2. Mehmed'in saltanat döneminde düzenli hale getirilmiştir. Gülhane Hattı Hümayunun ilan edilmesine kadar olan süreçte başkentte çok fazla sayıda posta tatarı mevcuttu. Aynı zamanda eyaletlerin yöneticileri beraberlerinde posta tatarları bulundurmaya zorundaydı. Çemberlitaş'ta bulunan elçi hanınsa oturan yüksek dereceli tatar subayı Ocak Başı Tatarı denirdi. Posta tatarları vazifeleri sırasında oldukça düzgün ve iyi bir şekilde giyinirdi. İnce yün kumaştan yapılmış kaput, dökme şalvar ve sarı renginde ayakkabı giyerlerdi. Bu şekilde yola çıkan tatarlar, merkeze geldikleri zaman oldukça yorgun ve kilo vermiş vermiş halde olurlardı (Kutlu, 2015, s. 324).

Posta tatarlarını emri altında bulunduran kişiye tataran müdürü denilmekteydi. Bu idareci kimi zaman tatarlardan iki katı kimi zamanda iki kattan daha fazla maaş almaktaydı. Zorlu şartlarda çalışan tatarların maddi konuda sıkıntıya düşmemeleri için her zaman daha dikkatli olunmuştur. Eğer bir tatar hala vazifesi başındaysa yeteri kadar maaş verilir, eğer yaşlanmış veyahut sakatlık durumu oluşup vazifesini yerine getiremiyorsa da hayatlarını devam ettirebilecek az bir meblağ kadar bir maaş verilmekteydi (Geçmişten Günümüze Posta, 2007, s. 171-172).



**Resim 4:** Osmanlı Devleti postacıları (Yeşil Gazete, 2017)

#### 4.4. Posta Teşkilatında Kullanılan Pullar

Mektup zarflarının üstünde kullanılan pullar, önceleri belirli bir hizmet fiyatı olarak kullanılmış, ardından çeşitli resimler ve farklı kullanım amaçları doğrultusunda gelişme gösterip haberleşme aracı haline gelmiştir. Posta Nezareti'nde kullanılan posta pulları da hem fonksiyonel hizmetlerini getiriyor hem de kullanıldığı devletin kağıt paralarını, kültürlerini, inançlarını ve fikirlerini de yansıtmaktaydı. Bunun sonucu olarak da devletlerin tarihlerini, yaşanan olayları ve onların hayatlarını belirleme de oldukça önemlidir (Tarlakazan, 2018, s. 712).

Bu pulların ilk kez kullanılması İngiltere'de olmuştur. Posta pullarının kullanımından önce posta gönderecek kişi ancak parasını ödeyerek postahane tarafından alınırdı. İngiltere'de ortaya çıkmasının sebebi ise toplumun yoksul kesimi tarafından mektup gönderiminden ücret tarifesizlikle faydalanamamasıydı. Vekil Rowland Hill yoksul olan bir kızın kendisine gelen mektubu almayıp geri gönderdiğini görmüştü ve kızın parasının olmadığını anlayarak kendisi mektubun ücretini ödemişti. Bu olayları lordlar kamarasında anlatan vekil, bu durumun posta işlerine yansıtacağı olumsuz durumdan bahsederek mevcut

sistemin değiştirilmesini teklif etmiştir. Bu teklifte, posta gönderen kişiden ücret alınmalı ve teslim alan kişiden ücret talep edilmemesi içinde mektupların üzerine temsili kağıt yapıştırılmıydı. Böylece bu öneri 1840 yılında kabul edilmiştir. Bunun ardından çıkarılan ilk posta pullarından biri 1 penny kıymetindeki siyah ve mavi renkteki 2 penny değerindeki pullardı. Bu pulların üzerinde de Kraliçe Victoria'nın resmi bulunmaktaydı (Aycil, 2021, s. 334-335).

Osmanlı Devleti'nde ise posta işlemleri türlerinde, ölçülerinde ve istenilen ücret tarifesinde var olan farklılıklar sebebiyle oldukça büyük bir karmaşa hakimdi. Ücret tarifeleri halk tarafından tam olarak anlaşılmamış, gönderilecek posta mektuplarının ücretinin kimler tarafından tahsil edileceği konusunda belirsizlikler meydana gelmiştir. Bütün bu belirsizlik ve karmaşanın son bulması için posta işlemlerini ayrıntılı bir şekilde ifade eden yenilik yapılması isteniyordu. Aynı zaman postaların gönderilme sırasında yolculuklarda meydana gelen saldırılar, kazalar gibi zararlı olaylardan dolayı da mektuplardan alınacak fiyat miktarını etkiliyor ve mektubu alacak kişi bu artıştan dolayı mektubu teslim almıyordu. Bu durum ise hem devlet zarar görüyor hem de mektup gönderen kişi durumdan haberdar olmadığı için yok yere beklemiş oluyordu. Aynı zamanda zarar gören veya alınmayan posta ücretleri de diğer alınacak posta mektuplarına yansıtılıyordu. Bütün bu olaylar posta işlemlerinde reformun yapılmasını zorunlu kılmaktaydı (Sadettin Güzhan, Kadıköy Filatelistler Derneği).

Agâh Efendi, Tercüman-ı Ahval'i yayınlarken 24 Ağustos 1861 tarihinde Posta Nazırlığı görevine getirildi. Göreve başlar başlamaz, 1840 yılından bu yana İngiltere'de kullanılan posta pullarının ülkemizde de kullanımı için gerekli çalışmaları başlattı. Böylece 1 Ocak 1863 günü ilk posta pulu çıkarılarak piyasaya verildi. Çıkarılan ilk pullarda Sultan Abdülaziz'in tuğrası vardı. Postalarda pul kullanılmaya başlanmasıyla, bir mektup atmak için mutlaka postaneye gitmek ve kalabalıkta sıra beklemek zorunluluğu ortadan kalkmış, posta memurları da normal mektuplar için kayıt tutmaktan kurtulmuşlardır. Ahalinin posta mektuplarını göndermesi sağlamak için artık postahaneye gitmesinde gerek kalmayarak posta kutuları sistemini başlatan kişi de Agah Efendidir (Köksal, 2016, s. 16-17).

Bu dönemde basılan posta pullarına Tuğralı Pullar denilmekteydi. Tuğralı pullar posta pulları, Maliye Nezaretinde basılmıştır. Bu pulların üzerinde bir hilal ve ortasında ise sultanın imzası yani tuğrası bulunur ve altında Nezaret-i Celile-i Maliye beyanı yazılıydı. Aynı zamanda bu pullar zımbasız bir şekilde tasarlanmıştır (Parlak, 2013, s. 12). 1863 tarihinde Padişah Abdülaziz'in emriyle kullanılmasına izin verilmiştir (Kasapoğlu Akyol,

2017, s. 62). Bu pulların basılması da devlet darphanesinde sorumlu olan Başhakkak Abdülfettah Efendi ve Eksercioğlu Agop Efendi sorumluluğunda yapılmıştır (K1ş, 2015, s. 327).

Tuğralı pullar beyaz kağıt üzerine siyah olarak tamamen taş baskı olarak yapılmış, daha sonra boyaya batırılmış bir süngerle boyanmıştır. Bu yapıma şeklinin sonucunda bazen pullar diğerinden çok az farkla iki renkli gibi veya çerçevesi boyalı veyahut yetersiz boyandığından beyaz kısımlar kalmış şekiller de görülmektedir. Renginde olduğu gibi resimde de tabakanın katlanmasından dolayı beyaz çizgiler de değişiklik olabilmekteydi. Bazen resim mürekkebine, koyu siyah ya da sönük bir renkte olabilmekteydi. Tuğralı pullar için tesbit edilen kıymetler genellikle muntazam dört tarafında çizgileri mevcut güzel parçalar içindir. Kenarları fazla kesilmiş yahut çok damgalı ve damganın kuvvetinden delinmiş pulların kıymeti, durumlarına göre katalog kıymetinden yüzde 50-70 aşıya kadar azalır. Güzel parçaların kıymetleri de katalog kıymetinden yüzde 40-60 yukarıya kadar yükselmiştir (Pulhan, 1959, s. 47-52).

1 Aralık 1862 (20 Recep 1279) tarihli Rûznâme-i Ceride-i Havadis gazetesinde yayınlanan bir ilânname Osmanlı posta tarihinin temel taşlarından birini, ilk posta pulunun çıkarıldığını bildiriyordu. Aynı ilânamede bu pulların sarı, mor, mavi ve kırmızı renklerde sunulmuştur. Bununla beraber filatelistler arasında 2 ve 5 kuruşluk pulların aslında 1862’de hazırlanmış olduğuna dair fikir birliği vardır ve bunlar “Birinci Baskı (Emisyon)” olarak adlandırılır (Osmanlı Posta Tarihi, Pullar).

Modern olmayan aletlerle basımı yapılan bu pullarda açık renkten koyu renge kadar her renkte pullar pullar basılmıştır. Bundan dolayı baskı yönteminin yeni teknoloji olmamasından dolayı bu dönemlerde basılan pullar son derece basit ve göz alıcı değildir. Bu posta pullarından sonra taş basım şeklinde pul basımı yapılmamıştır (K1ş, 2015, s. 327).

Osmanlı 1863 yılından 1918 yılına kadar hem ülke içinde hem de ülke dışında sadece 9 matbaanın pul basmasına izni vardır (Geçmişten Günümüze Posta, 2007, s. 170). 1900 tarihli arşiv belgesine baktığımızda Dahiliye Nezaretince Şura-yı Devlete gönderilen yazışmalarda; Osmanlı Devleti’nin postahanelerinde gider ve harcamalarda kullanılmak üzere divan-ı umumiye ve evrak-ı mahsusa idaresi altında basılmış olan 4.900.000 adet 20 parça posta pulunun ücretlerinin düzenlenmesi bulunan 6750 kuruştan telgraf ve posta nezaretince düzenlenmesinin neticeye varılması istenmiştir (BOA, İ.PT. 12/4, 14, 1900).

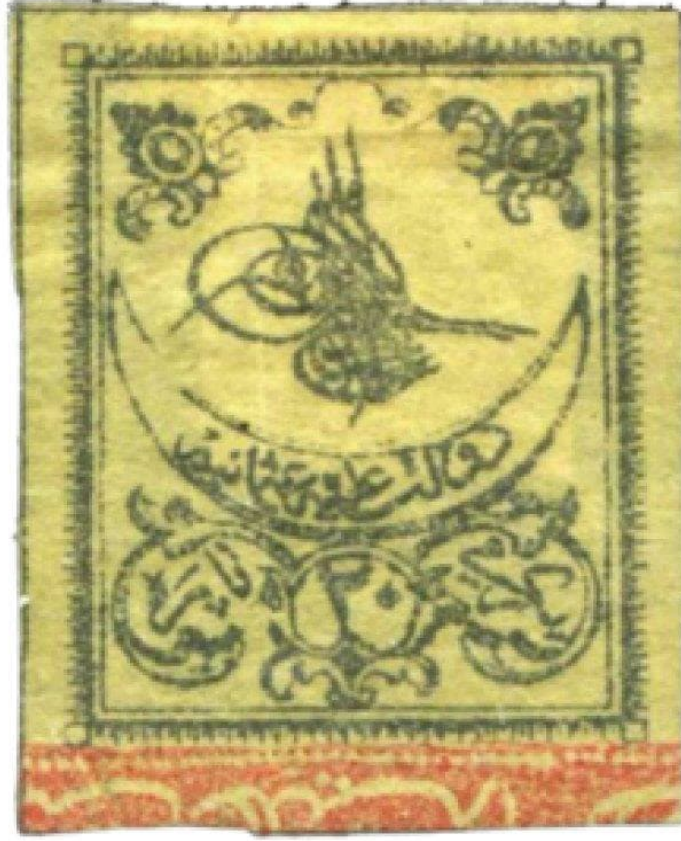
1890 yıllarına kadar Osmanlı Devleti adıyla birçok farklı pullar basılmıştır. Bunlar arasında batı dilinde yazılmış olan posta pulları da vardı. Bu posta pulu 1880 yılında,

üzerinde Post of Ottoman Empire şeklinde yazı bulunan puldu. Bu pulun alt kısmında 20 rakamı ve paras yazısı mevcuttu. Bu pulun basılma amacı ise Dünya Posta Birliği'nde mevcut olan devletlerin içinde kullanılacaktı. Ancak istenilen sonuca varılamayıp Osmanlı içinde kullanılmıştır (Arslan, Acı Bir Kahve Tadında, 2016).

İslamiyet'te resim kullanılmamasından dolayı 1913 yılına kadar basılmış olan posta pullarında resim kullanılmamıştır. Aynı zamanda bu zamanlarda milli posta faaliyetleri fazla gelmemiş ve yabancıların kurdukları posta hizmetlerinden Osmanlı Devleti çok fazla olumsuz etkilenmiştir. Bu sebepten dolayı Posta Nezareti yabancı postalarla yarışa girerek fiyatları indirmiş ve ecnebi memleketlerine gönderilmek için ayrıca pullar basılmasına rağmen, ecnebi postaların oldukça düzenli idarelerinden dolayı yerli posta idaresi bundan oldukça kötü etkilenmiştir (Düzenli ve Kavuran, 2004, s. 195-196).



**Resim 5:** 1880 yılında imparatorluk basımı Osmanlı Devleti pul (Arslan, Acı Bir Kahve Tadında, 2016)



**Resim 6:** 12 Ocak 1863, tuğralı ikinci baskı posta pulları, ince kağıt, dantelsiz (Osmanlı Posta Tarihi, Pullar)



**Resim 7:** Osmanlı Devleti 5 kuruşluk tuğralı pul (Osmanlı Posta Tarihi, Pullar)



**Resim 8:** 1893 yılında basılmış Osmanlı puluna örnek (Arslan, Acı Bir Kahve Tadında, 2016)

#### 4.5. Posta Teşkilatında Mektuplar ve Dağıtım

Birinci Posta Kanunu'na göre; muntazam (posta müdürü bulunan) bir merkeze gelen mektuplar, Posta Müdürü tarafından önce jurnaline göre kontrol edilir (Yazıcı, 1992, s. 1642), gidecek olan mesafeye göre ücreti alıp, ücreti mektubun üzerine kırmızı mürekkeple yazardı. Mektupların türüne göre zarfların kenarına siyah bir mühür basıp, ardından dolaba koyardı. Mektuplar “Bağdadî” denilen ince kâğıtlara yazılır, yazı iç kısma gelecek şekilde üçgen biçiminde kapatılır ve üzerine adres yazılırdı. Mektup ve diğer posta maddeleri gidecek olan yerlere göre 2 saat öncesinden ayrılır, bunların hepsine ayrı bir numara verilirdi. Bu numaralara göre ismi, ağırlığı, alınan ücreti cetvellere kaydedilirdi. Adi, mühimme ve taahhütlü olmak üzere mektupların hepsinden peşin olarak ücret alınır. Taahhütlü mektuplar için 2 katı ücret alınır, kaybolması durumunda Posta Nezareti, mektup sahibine 100 kuruş tazminat ödemek zorundaydı. Bütün bu işlemler peşin alınabildiği için “muntazam” postahanelerde gerçekleşmiştir. “Gayr-ı muntazam” postahanelerden yollanan mektuplar ücreti ise mektubun alıcılarından alınmıştır. Postahanedен sahibinin almadığı mektupların 1861 yılında çıkarılan yönetmelik ile mektupçular tarafından adreslere götürülmesine karar verilmiştir. Alınmayan mektupların dağıtılması için mektupçubaşılık artırma ile bir kişiye verilmiş, mektupçubaşı oluşturduğu ekip ile “ücret-i kademiyye” denilen 20 para olan ücret karşılığında bu mektupları dağıtmıştır. 1847 tarihinde yayımlanmış olan ferman ile Postahane-i Amire'ye getirilen emanetler veya mektuplar eğer Rumeli tarafına gönderiliyorsa pazartesi günü, Anadolu tarafına gönderilecekse de çarşamba günü gönderileceği dikkate alınarak, gönderilmesi gereken emanet ve mektupların aynı günün sabahında ezanî saat baz alınarak 13.30-14.00'den başlayarak 22.00-22.30'a kadar postahaneye verilmesi gerektiği belirtilmiştir. Bu saatler dışında gelen mektup veya emanetler kabul edilmeyecekti. İstek dâhilinde ücreti verilerek tatar çıkartılabilecek veya sonraki hafta mesai saatleri içerisinde posta ile gönderilecekti (Okumuş Gürtürk, 2021, s.53-56).

1871 Posta Nizamnamesiyle bu uygulamalar yeniden düzenlenmiştir. Posta Nizamnamesinin birinci kısmı postalarla gönderilen evrak ve eşya ile ilgilidir. Bunlar;

Birinci madde: Her tür mektup ve gazete ve ağırlığı 2 kıyyeyi geçmeyen bütün evrak paketleri özellikle Devlet-i Âliye postasıyla gönderilir. Postaya bildirilen evrak ve eşyada sınırlama yapılması istisnadır. Bunlar; Ferman-ı Âli, emirler, belirli günlerde çıkarılan mektuplar, çeşitli kitapların parçaları, defter, harita ve resimler, tavsiye mektupları,

gönderilen emanet mektupları ve halkla alakalı evrak ve mülkler, gelir ve esham senetleri, gümrük, gemi, araba ve komisyoncu defteridir.

İkinci madde: Eşya ve evrakın çanta ve bez sandıklara sığacak şekilde ve postalarla gidebilecek miktarda olması şartıyla sınırlandırılma altında olmayarak postalarla gönderilmesi uygun görülmüştür. Ayrıca altın ve gümüş akçeler, 2. olarak her çeşit mücevherler ve hafif olan kıymetli başka eşyalar, 3. olarak bütün ticari eşya örnekleri, 4. olarak tartıldığında iki okka sınırını geçmeyen çeşitli kitaplar ile her türlü harita, resim ve basılmış evraklar ve basılmamış paketlerin de gönderimi sağlanmıştır.

Üçüncü madde: Postanelere gelen evrak ve eşya paketleri içinde ücreti birbirinden farklı olan ve sınırlanmış olan evrak ve eşya bulunup bulunmadığı ve bir taraflarında mektubun üzerinde haberleşmeye bağlı kelimeler yazılı olup olmadığını anlamak için posta memurlarının paketleri kontrol etmeye yetkisi bulunmaktaydı. Postaların üzerine kendisine gönderilen isim, şöhret ve mahalle ikametinden başka elle hiçbir şey yazılamayacak ve yazıldığı takdirde memur görevden istifa edecektir.

Dördüncü madde: Bir kişinin postahanece gönderilmek üzere olan eşyalarının içinde gönderilmesi mümkün olmayan eşyalar olduğunu fark etmesi durumunda, posta ve gümrük idaresi memurlarından birine haber verilir ve o kişinin eşyaları aranır. Şayet o kişi bu duruma karşı gelir ise en yakında bulunan zabıta memuruna başvurulur ve onunla birlikte gerekli işlemler yapılır.

Beşinci madde: Yukardaki maddeler gereğince, kaçak mektup var ise araştırma ile tespit edip o mahalin en büyük posta memuruna teslim edilirdi. Bu işlem için memur 2 kat ücret alacak bunun yarısı kaçağı tutanlara verilecekti. Osmanlı Devleti'nin sınırları içerisinde mevcut düzenin dışına çıkılacak mektupları kaçak bir şekilde gönderildiği olmuştur. Bu mektup ve evrakların sadece posta merkezleri bulunan yerlerden gelmiş olduğu veya bu gibi yerlerden giden mektuplar olduğu tespit edilmiştir.

Altıncı madde: Postada aranacak eşya ve mektup bu konuda tecrübeli memurlar tarafından yapılmalıydı. Nitekim ulu orta ve halkı tedirgin edecek şekilde yapılan aramalar uygun görülmemekteydi. Bu durumdan tedirgin olanlar olursa görevliler sorumlu tutulacaktı.

Yedinci madde: Ticaret nakli sırasında gönderilmesi sınırlandırılmış postaların gönderilmesinde etkisi bulunan kişilerden mektup ve evraklardan alınan posta ücretlerinin 2 kat daha fazla alınmasına kadar verilmişti. Ayrıca bu kişilere en fazla 5 Osmanlı lirasına kadar para ceza uygulanacaktır.

Nizamnamenin ikinci kısmı ise genel mektuplara dair açıklama yapılmıştır.

Sekizinci madde: Postalarla gönderilen mektuplar iki kısım olup bir kısmına normal ve diğer kısmına taahhütlü mektup konulmuştur (BOA, A.DVN.MKL.10/14: 1871).

Osmanlı Devleti'nin haberleşme işlemlerinde yabancı ülkelerle mevcut bulunan bağlantısı, hiç şüphesiz 20. yüzyıla kadar süregelmiş olan ecnebi postanelerden dolayıdır. Yabancılara ait olan postanelerin varlığı, Osmanlı Devleti dışında bulunan devletlerde belki de örneği hiç bulunmayan bir durumdur (Yazıcı, 1992, s. 1620). Osmanlı İmparatorluğu'nda kapitülasyonlar ve millet sistemi yabancı postanelerin yayılmasının hukuki temelini oluşturdu. Yabancı tüccarların ve dini millet mensuplarının mektuplaşma hakkının ticari, kültürel, siyasi hakların doğal bir uzantısı olarak dayatıldı. Merkez devletler barış antlaşmaları ve serbest ticaret antlaşmalarına ekledikleri maddelerle Osmanlı kentlerinde postaneler açma haklarını güçlendirmiştir (Üçer, 2018, s. 4).

Osmanlı Devleti'nin ilk dönemlerinde yabancı devletlerin içinde Venedik ve Cenevizler devletlerine ayrıcalıklar tanımışlardı. Fatih Sultan Mehmed'in bu devletlere tanıdığı imtiyazların içinde postalar hakkında da kanunlar bulunmuştur. Bu kanunların, ecnebi postaları konusunun temelini oluşturduklarını söyleyebiliriz. Bu sebeple, Osmanlı Devleti içinde ecnebi posta idaresini Venedik Devleti kurmuştur. Bu ecnebi postası zamanlarında yalnızca siyasi açıdan haberleşmek için kullanılmıştır. Zamanla bu postalar siyasi ve ekonomik anlamda gelişmeler göstermiştir. 1789 senesine kadar faaliyetine devam eden Venedik postası, Fransa'nın Venedik'i ele geçirmesiyle sonlanmıştır. Sultan Süleyman ise yabancı devletler arasındaki ilişkiyi sarsmak amacıyla Fransa'ya kapitülasyon vermiştir. Bu kapitülasyon çeşitli diplomatik ve ekonomik imtiyazlar barındırmaktaydı. Bu imtiyazların en dikkat çekenini ise postalardır. Zamanla diğer devletlere de verilen imtiyazlarla elçilerin haberleşmesi için ecnebi postaneler kurulmaya başlandı. Böylece yabancı devletler açtıkları postanelerin yönetimini ve işletmesini elinde bulundurmuşlardır. Özellikle Avrupa'da yaşanan teknik beceriler sayesinde posta konusunda üstün duruma gelmişlerdir (Aslan, 2022, s. 1-4).

Avusturya Devleti'ne verilen posta imtiyazı ise Pasarofça Antlaşması'nda yer alan madde gereğince, İstanbul ve Viyana arasında yer alan sefaretlere ulaşacak habercilere yol için izin verilmesi ve zorluk çıkarılmamasıdır. Zıştovi Antlaşması ile de ulakların emniyetlerinin sağlanması kararı ile de posta işleri nizamlı bir şekle bürünmüştür. Böylece Osmanlı ülkesinde Avusturyalı insanların posta işlemleri de sağlanmıştır. Bunu takiben İngiltere ve Almanya'da Osmanlı Devleti'nde posta idaresi kurmuştur. İlk dönemlerde

başkentte açılan Avusturya postaları zamanla İzmir, Selanik vb. ekonomik olarak önemli kentlerde açılmaya başlanmıştır. 1800'lü yıllara geldiğinde Osmanlı Devleti içinde 78 tane Avusturya'ya ait postahane bulunmaktaydı (Konan, 2006, s. 86-87).

1783 senesinde Rusya ile imzalanan anlaşma gereğince devletler vatandaşlarının ekonomik işlemlerinin kolaylaşması için kendilerine ait yerlerde haberleşme işlerini düzene koymak istemişlerdir. Bu düzenlemenin içeriğinde ecnebi postalarının Osmanlı içinde postahane kurmalarını gösteren kanunlar bulunmamaktaydı. Fakat Osmanlının posta teşkilatının uluslararası hizmette yetersiz kalması sebebiyle başlangıçta başkentte açılmış olan sefaretlerde herkes kendi yurttaşlarına hizmet vermiştir. Ardından bu hizmetler deniz şirketleri aracılığıyla yapılmıştır. Bu devletlere Rusya ve Yunan deniz şirketleri de dahil olarak, posta hizmetine başlamıştır (Bezaz, 2006, s. 83).

1881 tarihli belgede Osmanlı Devleti postalarının gerçekleştirme işlemleri, Osmanlı sahillerinde çalışmakta olan yerli ve yabancı vapurların Osmanlı Devleti postahanelerinden mektup alması ve gönderilmesi, posta nizamnamesinin yerine getirilmesi gibi gerekli olan değişiklikler için tanzimat dairesince tutanak tutulmuştur. Bu nizamnamenin bir örneği talep ve istekleri doğrultusunda Avrupa'nın her yerine bir an önce gönderilmesi arz edilmiştir (BOA, Y.A.HUS. 169/48. 1881). Aynı zamanda bu nizamname lahiyasında bütün memleketin posta işlerinde devlet hukukundan istifade edildiği surette hakların korunması ve süreklilik temininin gerekliliğinin sağlanacağı vurgulanmıştır. Dolayısıyla devlet, mektuplaşma araçlarını ve mektuplarını güvence altına almak için tedbirler alınmıştır. Özellikle emanet verilmiş mektupların gasp edilmemesi için emniyetli olmayan taşralarda güvenlik hususunda meydana gelebilecek olaylar için posta tatarlarına tedbirlerin gerekliliği vurgulanarak kapı kethüdaları bilgilendirilmiştir. Bu konu hakkında tutulan lahiyanın 16. ve 17. maddelerinde emanet verilmiş mektuplar için sıradan mektupların ücretlerinin 2 katı alınacağı belirtilmiştir. Ancak bu durumun yabancı postaların emanet mektuplarından daha az miktarda olduğu tespit edilerek düzeltilmesi talep edilmiştir (BOA, DH. MKT. 1339/34, 1881).

Osmanlı Devleti'nde açılmış olan yabancı postahanelerde görevli memurların emre uygun ve güvenilir olanlarının Osmanlı Devleti postahanelerinde hizmete alınmaları uygun görülmüştür. Aynı zamanda görevli olan yabancı memurların görevlerinde yetersiz oldukları takdirde Avrupa'daki postahanelerin işleyişlerinin benzerlerinin yapılması ve posta işlerini daha iyi bir şekilde sağlanması istenilmiştir. Ancak yabancı postahanelerin bir süre sonra kaldırılması hususu gündeme gelmiştir. Bu konuda toplanacak olan komisyon vasıtasıyla

gerekli araştırma ve incelemeler yapılması istenmiştir. Yapılan incelemelerde Osmanlı Devleti'nde yabancı postaların kurulma şartlarının devlet tarafından zorlaştırıldığı halde yabancı postalar kendi posta hizmetlerinin Osmanlı postalarından mükemmel olduklarını iddia etmiştir. Bu iddiaların en önemli sebebi ise mektupların taşınması hususundaki yolsuzluklardı. Postahaneler hususunda bu gündemler mevcutken devletler arasında birlik meydana gelmesini sağlamak amacıyla çeşitli başkentlerde kongreler tertip edilmiştir. Posta işlemlerinin maddelerini içeren en önemli kongre Washington kongresi olmuştur. Washington'da toplanan kongrenin gündeminde posta işlemleri, mektup ve evrakların gönderilmesi işlemlerinden başka önemli olan mektupların ve kutuların istenilen yere güvenli bir şekilde gönderilmesi meselesi tartışılmıştır. 2. olarak posta havale mektuplarının alınıp verilmesi, 3. olarak küçük posta paketleri içinde bazı eşyaların doğrudan gönderilmesi konuları görüşülmüştür. 4. olarak postalar aracılığıyla sigorta bedellerinin toplanması meselesi tartışılmıştır. 5. olarak postahanelerden taahhütlü mektup veya diğerlerini almak isteyenlerin kimliklerini ispat etmeleri için fotoğraflarını ve imzalarını bildirmelerinin lazım geldiği kararı alınmıştır (BOA, İ. PT. 10/47, 1899).

1898 yılında, telgraf ve posta nezaretince yolsuzluk yaratabilecek davranışların önüne geçebilmek amacıyla Osmanlı Devleti'nde bilirkişilerden oluşmuş bir komisyonun kurulması kararlaştırılmıştır. Gerçekleşen yolsuzluklara bir örnek Van vilayeti telgraf ve posta müdüriyetinin katibi Rıfat beydir. Bu katibin imzası ve mührünün bulunduğu belgelerin yolsuzluk içerdiği iddiasıyla incelenmesi için Şura-yı devlete başvurulmuştur. Aynı zamanda yolsuzluk iddialarına karışmış olanların da maaşlarından aylık kesinti yapılması istenmiştir. Bunların Şura-yı devlet kararıyla yargılanmaları için mahkemeye başvurulmasına rağmen henüz bir netice alınmadığı belirtilmiştir. Yolsuzluklara adı karışanların hizmette bulunan memurlardan oldukları ve kurulan komisyonca gereğinin yapılması istenmiştir (BOA, BEO. 1175/88118, 1898).

20. yüzyılın başlarına gelindiğinde ise Almanya devletinin tavsiyesi üzerine yabancı devletlerin posta çantalarına geçmiştiki gibi işlem yapılması gerektiğini beyan etmiş, bu teklifi üzerine Almanya devletinin bu konuda Osmanlı çıkarlarını koruduğu padişaha bildirilmiştir. Ancak bu düzenlemeye Fransa, Avusturya ve İngiltere devletlerinin elçileri karşı çıkmışlardır. Rusya dahi Fransa'nın ısrarı üzerine sonradan meseleye dahil olmuşsa da daha ziyade ileri gidemeyeceğini Almanya devletine açıklamıştır. Osmanlı Devleti ise diğer devletlere Almanya devleti gibi bu işlemleri kabul etmeleri gerektiğini ve postalar hakkında açıkça hukuka aykırı konuların Osmanlı Devleti tarafından asla müsaade

edilmeyeceği bildirip bu meseleye son verilmiş Őeklinde bakacaklarını aŐıklamıřlardır. Almanya devletinin hareketine katılan Rusya ve Fransa'ya karşı Avusturya ve İngiltere elŐilerin nűfusunu kullanmasından geri kalmayacağı ve gazetelerin yayınları hakkında dahi girişimlerinin olacakları bildirilmiştir (BOA, Y.PRK.MK. 10/87, 1901).



**Resim 9:** 1884-88 Arası Osmanlı posta 20p. aylı ampir pullu varış damgalı mektup (Pul Evi, 2024)



Resim 10: Osmanlı ve Fransa damgalı mektup (Phebus, 2024)



**Resim 11:** Posta arabasıyla posta ulaşımı (Hut. Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi Ansiklopedisi, 2015, s. 541)



**Resim 12:** Osmanlı ülkesinde faaliyet gösteren yabancı posta teşkilatları (Hut, Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi Ansiklopedisi, 2015, s. 539)

## 5. OSMANLI DEVLETİNDE TELGRAF SİSTEMİ VE GELİŞİMİ

Haberleşmenin önemine bakıldığı zaman, uygarlıkların doğmasında ve gelişim göstermesinde oldukça önemlidir. Teknoloji konusunda da gelişmelerin yaşanması da hızlı haberleşmeyle birlikte olmuştur. Geçen asırlarda mesajların mekanik olarak kısa zamanda çok uzaklara nakli temin edilmiştir. Bunu temin eden araç ise “Telgraf”tır (Kaçar, 1995, s. 45). 1800’lü yıllarda Telgraf sözcüğü, Yunancada bulunan tele ve graphein kelimelerinin birleşmesiyle olmuştur ve farklı işlemlerde yapılmaya çalışılan iletişim hareketlerinin özeti şeklindedir (Karabulut, 2008, s.5).

1832 senesine kadar haberleşme usulü ulaşım yoluyla yapılmaktaydı. Ancak telgraf sisteminin oluşmasıyla birlikte artık iletim ile yapılan haberleşme usulüne geçilmiştir. Telgraf ile haber gönderimi artık ulaklardan daha hızlı ve güvenilir bir biçimde yapılmaya başlanmıştır. Aynı zamanda haberleşme işlerinin herhangi bir zamanda veya mekan da yapılma konusu kalmamıştır. İletim haberleşmesi ile sözcükler, kablolardan oluşan telgraf şebekeleri aracılığıyla gönderilen elektriksel çarpmalara değiştirilmesidir (Atlı ve Yüce, 2016, s. 787).

Telgraf sisteminin elektrikle kullanımına geçilmeden evvel 1763-1805 yılları arasında Optik Telgraf Sistemi mevcuttu. Bu sistemi Claude Chappe icat etmiştir ve Osmanlı Devleti bu telgrafa havai telgraf adını vermiştir. Bu sistemde, 8 ile 10 kilometre arası mesafelerde bulunan kulelerde görevliler bulunurdu. Bu görevliler önceden belirlenmiş işaretler ile iki taraflı olarak haberleşme yapıldı (Bazna, 2023, s.676-677).

Bu sistemle yerine yapılan haberleşme ile kilometrelerce mesafe bulunan memleketler arasında yapılacak muayyen sayıda kuleler yapılacak. Bu kuleler aracılığıyla da mesajlar iletilecektir (Çakılcı, 2016: 133). Bu sistem epey zorlu olmasına rağmen başarılı olunmuştur. Hatta Napoleon’un Paris ve Lille kentleri arasındaki bulunan mesafede, askeri sistemindeki haberleşmeyi sağlamak için kullanmıştır (Deveci, 2019, s.86).

Karayolu ve denizyolu aracılığıyla yapılan haberleşme işlemlerine kıyasla Optik Telgrafın buluşu ile haberleşme daha çabuk yapılmaya başlanmıştır. Bu icat ile birlikte ülkenin güvenliği tesis edilmiş, idarenin yönetimi kuvvetlendirilip ahalinin ekonomik gücünü arttırmaya yönelik kazançlar sağlanmıştır.

Optik Telgrafın icadı, haberleşme hızının kara ve deniz yoluyla yapılmaya nispeten çok daha hızlı gerçekleşmesiyle iç ve dış güvenliğin sağlanıp, merkezi otoritenin güçlenmesine, halkın ticaret ve refahının artması şeklinde birçok yarar sağlamıştır. Sağlanan

bu yararlardan dolayı öncelikle telgraf hizmeti, devletlerin kendi ihtiyaçları doğrultusunda kullanıldığını görülmüştür (Bazna, 2023, s. 676-677).

Osmanlı Devleti'nin telgrafla tanışması 1839'dadır (Serbestoğlu ve Temizer, 2017: 84). Osmanlı telgraf işletmelerine baktığımızda telgrafın Osmanlı Devleti'nde daha ziyade siyasi yönden büyük önem taşıdığı ortaya çıkar. Telgrafın yurdumuza geldiği ilk yıllarda 1855-56 devlet büyük bir savaştan henüz çıkmıştır ve bozulmuş olan mali durumunu düzeltmek için teşebbüslerde bulunmaktadır. Dış ticaretini ve buna bağlı olarak gümrüklerini düzene sokmak için de bir takım yeni tedbirler almaktadır. Bilindiği gibi dışarıdan ilk istikraz bu tarihlerde yapılmış ve devlet yeni yatırımların peşine düşmüştür. Nitekim Telgraf hattı inşasının bu dönemde başlaması ve hızla ilerlemesinin sebeplerinden biri de buna bağlıdır (Kaçar, 1995, s. 45). Bahsedilen gelişmeler Osmanlı Devleti'nin tarihinin en zor dönemlerinden birinde gerçekleşmiştir. 1875 yılından itibaren Balkanlarda başlayan güçlükler, Osmanlı İmparatorluğunun başını büyük sıkıntılara sokacaktır. Osmanlı – Rus Savaşı (1877-78), Berlin Antlaşması (1878) ve buna bağlı olarak İmparatorluğun parçalanma sürecinin başlatılması bu dönemin gelişmeleridir. Bunlara Kırım Savaşından sonra başlayan ve 1875'te faizleri bile ödenemeyen dış borçların özellikle Fransa ve İngiltere elinde siyasi baskı aracı haline getirilmesi de eklenir. Bu baskılar 1881 yılında Osmanlı maliyesini kontrol altına alacak Duyunu Umumiye örgütünün kurulmasını getirecektir. Bu ağır ekonomik ve siyasi bunalımların geçirildiği bir noktada önemli harcamaları gerektiren bir posta örgütünün işletilmesi olanaksızdır. Belki de bu yüzden işletilmesi daha kolay ve etkili olan telgraf haberleşmesi ağırlık kazanmıştır (Alemdar, 1981, s. 106-107).

Osmanlı Devleti'nde telgraf 19.yüzyıl"ın ortalarında var olmaya başlamıştır.

Telgraf ağlarının düzenlenmesi ve inşa edilmesi için muayyen unsurlar vardır. Bu unsurlar arasında ağların kurulacağı yolların düzenlenmesi ve arazilerin zeminlerinin kontrol edilmesi yer almaktadır. Aynı zamanda telgraf yapılacak merkezlerin inşa edilmesi, inşaat sırasında kullanılacak insanlar ve yapılacak direklerin nerelere bırakılacağı da mühim konulardan biriydi. (Budak, 2016: 26-28).

Osmanlı Devleti 19. yüzyılda yapmaya başladığı telgraf ağları ile meydana getirdiği posta işlemleri ile halk ile devlet arasındaki haberleşmeyi sağlamak istedi. Eyaletler üzerindeki hakimiyetini güçlendirmek isteyip, onları daha sık kontrol etmeyi amaçlamıştı. Aynı zamanda telgraf alanında yapılan hizmetlerin sonucunda ekonomik gelişmenin yaşanacağı ve vergilerin artacağı da göz önünde bulundurulmuştur. Telgraf sisteminin bütün hizmetlerinden faydalanılmaya çalışılmıştı (Çakmak, 2015, s. 66).

20. yüzyılda ise posta ve telgraf idaresinin taşralardaki birimleri, Teşkilat-ı Mülkiye Nezaretine bağlanmıştır. Bu karar verilirken posta, telgraf ve telefon nezareti kurumunca düzenleme ve değerlendirmeler göz önünde bulundurulmuştur. Vilayet idaresi kanununun 5. 7. 9. 10. 13. maddeleri gereğince mülkiyenin memurları bu hususta vazifeli olmadıkları anlaşılıp artık taşrada haberleşmelerin nezaret kontrolünde olduğu bildirilmiştir (BOA, DG. HMŞ. 15/84, 1912).

1913 yılında yayımlanan İdare-i Umumiye-i Vilayet Kanunuyla beraber vilâyetlere mahallî adem-i merkezîyet tanınmıştır. Bu kanunun 9. ve 11. maddelerinde mektupçular valinin görüşleri doğrultusunda merkez tarafından tayin olunurdu (Pala, 2020, s. 344-345). 1864 tarihli Vilayet Nizamnamesi ile her ilde matbaa ve gazeteler kurulacaktı. Bunların yönetimi içinde vilayet mektupçuluğu biri kurulmuştur (Yalvaç, 2017, s. 271). Vilâyet mektupçusunun vilâyet teşkilâtı protokolünde vali yardımcısının ardından, şube müdürleriyle birlikte defterdardan sonra yer almıştır. Fakat mektupçunun valiye vekillik konusunda şube müdürlerinden bazı bakımlardan daha önde olduğu belirtilmiştir (Pala, 2020, s. 305).

Telgraf, ilk başlarda Osmanlı Devleti'ne her ne kadar askeri ihtiyaçların sonucu girmiş olsa da zamanla resmi ve özel haberleşmenin aracı olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nda telgrafın kullanıldığı alanlardan birisi İstanbul, Trabzon, Çanakkale, Selanik, Sakız, İzmir, Beyrut, Bağdat gibi şehirlerde bulunan rasathanelerden gelen gökyüzü gözlem raporlarının iletilmesiydi. Bu rasathanelerin gözlem raporları her gün İstanbul'daki merkeze iletilmekteydi. İstanbul'daki rasathane de bu gözlemlerin bir özetini hazırlayıp bir sonraki sabah Paris, Berlin, Viyana, Roma, Petersburg gibi Avrupa merkezlerinde bulunan rasathanelere iletirdi. Avrupa merkezleri de kendi raporlarını İstanbul'a telgrafla iletmekteydi. O dönemde ulaşım ve ticaretin çoğunlukla deniz yollarına bağlı olarak sağlandığı göz önüne alındığında merkezler arası gönderilen gözlemler ve hava raporlarının limanlara ulaştırılması oldukça önemliydi (Haniççe, 2017, s. 66).

### **5.1. Osmanlı Devleti Telgraf Teknolojisinde Elektriğin Önemi**

Elektron kelimesi, eski Yunanca'da bulunan elektrik ve mıknatıs kelimelerinin kökü olan kehribar kelimesinden gelir (Özdemir, 2016, s 18). Elektrik konusunda ilk çalışmalar Eski Yunan döneminde başlamıştır. Bu çalışmalar çoğunlukla mıknatıs ile birlikte yapılmıştır. Bu dönemde Aristo'ya ait olan belgeler ve Tales'in elektrik ve mıknatıs ait

mühim çalışmaları olduğu ortaya koyulmuştur. Buna göre Tales, kehribarın ağırlığı fazla olmayan maddeleri, mıknatıs taşının ise demiri çekme gücünün olduğunu saptamıştır (Karabulut, 2008, s. 6).

Elektrikle ilgili yapılan önemli çalışmalar bulunmaktadır. Bunlar arasında, Stephan Gray tarafından farklı maddeleri iletken ve yalıtkan şeklinde düzenlemiştir. Alessandro Volta, elektrik pilini bularak kimyasal enerjiyi elektrik enerjisine dönüştürerek sürekli bir akım elde edilmesini sağlamıştır. 1831’de Michael Faraday, magnetik alanın içinde, içinde hareket eden bir iletkende bir elektromotor kuvvet indüklediğini bulmuş; bu buluş, dinamo, elektrik motoru ve transformatörün geliştirilmesine yol açmıştır. James Clark Maxwell, 1864’te yayımladığı alan denklemleriyle, elektrik, magnetik ve optik olguları elektromagnetizma adı verilen tek bir evrensel olguda birleştirmiştir. Bu girişim, 19. yüzyıl biliminin en önemli başarısını oluşturmuştur. Elektriğin sanayide ve günlük yaşamda kullanımı 19. yüzyılın ikinci yarısında başlamıştır. 1873’te Gramme, elektrik enerjisinin havai hatlar aracılığıyla etkin bir biçimde iletilebileceğini göstermiştir (Özdemir, 2016, s. 18-19).

Bu alanda en önemli icadı meydana getiren kişi ise Edison’dur. Thomas Edison, akkor ampülü icat etmiştir. 1882 yılında ise Newyork’ta ilk elektrik üretim tesisi ve dağıtım ağını kurmuştur. İlk kez elektrik verdiği bölge ise Manhattan bölgesidir. Elektrik akımının daha uzak yerlere ulaşması ise 1886 senesinde Amerika Birleşik Devletleri’nde yaşanmıştır. Ardından ise 1892 senesinde Almanya’da yaşanmıştır (Damlıbağ, 2020, s. 150). Elektrik konusunun iletişim alanında kullanılması da telgraf ve telefonun icadı ile olmuştur (Özdemir, 2016, s. 18-19). Osmanlı Devleti’nde ise elektrik hizmetinin ilk kez kullanılması telgraf hizmetiyle başlamıştır. Bu hizmetin Avrupa’da ortaya çıkmasından kısa süre sonra Devleti sınırları içine gelmiştir. Telgraf teknolojisinin Osmanlıya çok geçmeden gelmesi ise hem devletin taşra ile olan yönetimini kuvvetlendirmesi hem de devlet tarafından yapılan herkesin bilmemesi gereken haberleşmelerin kodlanmış şekilde yapılmasının mümkün olmasıydı (Bahadır, 2020, s. 72-73). Osmanlı Devleti’ne telgraf ağı ilk olarak İstanbul-Edirne arasındaki mesafe de yapılmıştır. 19. yüzyılın sonlarına doğru elektrik konusunda oldukça önemli çalışmalar yapılmıştır (Bahadır, 2019, s. 72).

20. yüzyılın sonlarına doğru elektrik hususunda önemli bilgiler elde edilmiştir. Aynı zamanda elektriğin çeşitli alanlarda kullanılması sağlanmıştı. Bilgi birikiminin artmasıyla elektriğin etkileri Osmanlı Devleti’nde de görülmüştür. Bu etkiler beş kısımda oluşmuştur. İlk olarak askeri açıdan aydınlatma şeklinde ele alınmıştır. Deniz kuvvetlerine elektriği

öğretmek ve kullanılmak istenmiştir. 2. kısımda ise, sinema alanında hareketli resim ve film konseptiyle girmiştir. 3. kısım ise sağlık konusunda kullanılmıştır. Birçok doktor tıp alanında faydalanmak için elektrikli cihazlar getirmişlerdir. 4. aşama ise, kişilerin kendi aydınlanma ya da güç ihtiyaçları doğrultusunda elektrikten faydalanmalarınıdır. 5. kısım ise elektrik kullanımının fazlaştığı dönemdir. Bu kısımda artık elektriğin verilmesi illerde devlet hizmeti olarak yapılmıştır (Damlıbağ, 2018, s. 367-368).

19. yüzyılın son dönemlerinde Osmanlı Devleti'nde, elektrik mühendisi olan Emile Lacoine'in elektrik hakkındaki bilgilerinin eğitime yansıtması ve elektrik teknolojisinin kullanılmasını uygulamaya dökmesi oldukça önemlidir. Süveyş Kanalı projesinde yer almak için gelen Emile Lacoine, İstanbul'da kalarak Telgraf Fen İşleri'ni yönetmiştir. Aynı zamanda devlete elektrik hususunda yardım etmiştir (Bahadır, 2020, s. 42-43). Osmanlı Devleti'nde elektrikle ilgili kullanımlarının yapılması ve bu kullanımlarda yer alacak olan mühendislerin eğitiminde Emile Lacoine'in rolü oldukça çoktur. Bu kişiler arasında en başarılı kişilerin Fransa'ya giderek elektrik mühendisliği alanında eğitim görmelerinde katkısı büyüktür. Başarılı öğrencilere burslar verilerek Paris'te öğrenip görüp telgraf mühendisliği diplomasını alıp memleketlerine geri geliyorlardı. Osmanlı Devleti'ne telgraf teknolojisi erken gelmiş ve uzun bir zaman geçmeden ülke içinde yayılmıştır. Bunların sebebi ise Osmanlı gibi büyük bir coğrafyaya yayılmış olan devlette telgraf, hem yönetimi kolaylaştırıp hem de devletin bünyesini geliştirmiştir. Aynı zamanda devletin kullanmış olduğu gizli haberleşmenin telgraf kullanımıyla kodlanmış hale getirilmesi ve devletin gözetimiyle yapılmasıyla da olumlu sonuçlar doğurmaktaydı (Sarkaç, Bahadır, 2018).

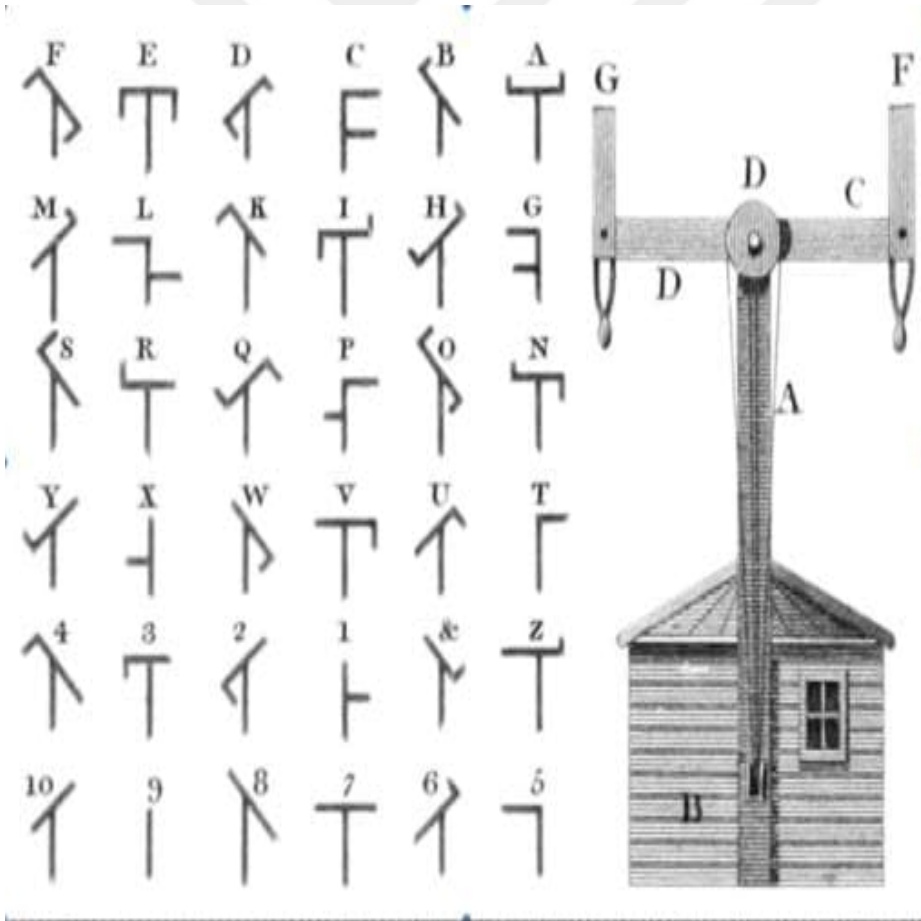
## **5.2. Osmanlı Devleti'nde Elektrikli Telgraf Hatlarının Kurulumu**

2. Mahmud zamanında yapılmış olan 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı sırasında ordunun haberleşmesinin sağlanabilmesi amacıyla telgraf sisteminin basit hali olan semafor üstünde talimler yapılmıştır. Telgraf kadar iyi sonuçlar vermese de başkentin iki kenarı arasında haberleşme yapılabilecek düzeyde mesajlar gönderilmiştir (Kulular İbrahim, 2018, s. 189).

Semafor teknolojisi, kulelerde bulunan yüksek uçlara yerleştirilmiş hareketli kol çiplerden meydana gelirdi. Bu sistem, Fransa'nın taşra kısımlarıyla acele şekilde haberleşmek için yapılmıştır. Kulelerin hepsinde tahta bir semafor ve iki teleskop mevcuttu. Bu sistemde, yedi konuma yerleştirilebilen iki sinyal kolu vardı. Ahşap direkte 4 pozisyonda

döndürülebiliyordu, sonuçta 196 farklı pozisyonun oluşması mümkündü. Bu düzenlemelerin her biri bir harfin, bir sayının, bir kelimenin veya bir cümlenin bir koduna karşılık geliyordu.

Her kulede, zincirdeki bir önceki kuleye teleskopla bakan bir telgrafçı bulunuyordu. O kuledeki semafor belli bir konuma getirildiğinde telgrafçı o sembolü kendi kulesine kopyalardı. Ardından bir sonraki telgrafçının sembolü doğru bir şekilde kopyalayıp kopyalamadığını kontrol etmek amacıyla zincirdeki diğer kuleye bakmak için teleskop kullanılırdı. Bu sayede mesajlar kuleden kuleye sembol aracılığıyla imzalanıyordu. Semafor iki kaldıraçla çalıştırılıyordu. Bir telgrafçı dakikada 1 ila 3 sembol hızına ulaşabilirdi. Napolyon semaforu da denilen bu semafor, mesajları 19. yüzyıl Fransa'sında daha hızlı taşıyan dünyanın ilk telgraf ağıydı. En kapsamlı haliyle, 5.000 km'den (3.106 mil) fazla mesafeyi kapsayan 534 istasyondan oluşuyordu. Paris'ten gönderilen mesajlar üç dört saat içinde ülkenin her köşesine ulaşabiliyordu (Ekici, İlimge, 2023).



**Resim 13:** Semafor telgrafta kolların şekline göre ifade ettiği harfler (Alaşahan, 2022: 21)

1800'lü senelerin başında Volta'nın buluşu olan pil ve Arago ile Amper tarafından icat edilen elektrikli mıknatıs ile elektrikli telgrafın ortaya çıkmasında katkısı oldukça büyüktür. Yapılan bu çalışmaları birleştiren Samuel Morse, 1836 senesinde ismiyle zikredilecek elektrikli telgraf düzenini yapmıştır. Kendi ismiyle anılan Morse telgrafının sistemi ise, manipüle adı verilmiş olan mesajı gönderen gönderici ile alıcıdan oluşurdu. Alıcı ile verici mesajlaşmalarını takip eden kablo ağı aracılığıyla haberleşme yapılırdı. Aynı zaman Samuel Morse tarafından yapılan Morse Alfabeti aracılığıyla mesajı gönderen kişi ile alan kişi arasında haberleşme şifreli bir şekilde ulaştırılırdı (Çakılcı, 2015, s.4).

Avrupa'da henüz tanınmakta olan elektrikli telgraf sistemi için aynı yıllarda Osmanlı Devleti'nde de birtakım denemeler yapılmıştır. 1839 senesinde Samuel Morse ile müşterek olan Mr. Chamberlain, telgraf araçlarının birini Osmanlı'nın başkentine getirmişti. Bu zamanlarda Morse tarafından telgraf aleti, Paris şehrinde yeni denenmekteydi. Chamberlain asıl amacı ilk olarak Osmanlı'da sonraları ise Avusturya Devleti'nden telgrafın icadına dair buluş belgesi çıkarmaktır. Fakat başkentte yapmış olduğu kullanımlarda aletin numaraları bazı zamanlarda tam yazmadığı tespit edilmiş ve Viyana'da yeniden gözden geçirilip daha sonra tekrar Osmanlı Devleti'ne sunulması kararlaştırılmıştır. Tuna yoluyla Viyana'ya gitmeyi planlayan Mr. Chamberlain ve maiyeti Tuna'da gemilerinin batması neticesinde ölmüşler ve teşebbüsleri sonuçsuz almıştır (Kaçar, 1986, s.13-14).

Osmanlı Devleti'nde yaşamış olan Profesör J. Lawrance Smith, 2 adet telgraf aletini Amerika'dan İstanbul'a getirtti. Bu aletleri padişahın karşısında sunmak için Amerika vatandaşı üstün bir zekalı bir kişi olan Hamlin'in desteğini istedi. Bu aletlerin kullanılması için üç gün boyunca kullanıp sorun olup olmadığına baktı. Bir sorun olmadığına ikna olduğunda ise telgraf aletini saraya götürdü. Telgraf araçlarından bir tanesini sultanın bulunduğu kısma diğeri ise daha uzak bir odaya götürüldü. Telgraf aleti mesajları her iki odaya da başarılı bir biçimde ulaştırdı. Böylece Sultan Abdülmecid görevlileri, başkentten Edirne'ye kadar bir telgraf ağı yapılması için beraber çalışmak istediğini söylemiştir (Davison ve Burak, 2003, s. 348-349).

Telgraf aracını oldukça beğenen Sultan Abdülmecid, Samuel Morse'a başarısından dolayı nişan göndermiştir. Morse ise Abdülmecid'i, icadının önemini anlayan ilk Avrupalı lider şeklinde adlandırmıştır (Çelebi, 2020: 93). Bu yönden baktığımızda ise Osmanlı Devleti'nde telgraf sistemine oldukça kıymet verilmiştir. Padişah batıda yaşanan yeniliklere kapalı kalmamıştır. Bu yenilikleri ülkesine getirmesi, Avrupa'dan getirdiği usta kişileri iyi bir şekilde ağırlaması gibi nedenlerle bu usta kişilerin Osmanlı'da yaşanan yenilik ve

gelişmelere daha istekli bir şekilde katkıda bulunmalarına sebep olmuştur. Aynı zamanda Samuel Morse, Osmanlıdan gördüğü kıymet sonucunda telgraf aracını andıran başka bir araç göndermiştir. Aynı zamanda Prof. Lawrence İstanbul'a gelirken Mors telgrafını da beraberinde getirmiştir (Kulular İbrahim, 2018, s. 190).

### **5.3. 1853 Kırım Savaşının Telgraf Hatlarının Kurulumuna Etkisi**

Osmanlı Devleti'nin telgraf ile tanışması Kırım Savaşı sırasında olmuştur. Çoğu zaman teknolojilerin ilerlemesi savaş dönemlerinde hız kazanmıştır. Bu durum Osmanlı Devleti'nde de değişmemiştir. Kırım Savaşı sırasında devletin planları arasında telgraf sistemini kurman bulunmamaktaydı. Ancak destek sağlamak için gelen Fransa ve İngiltere sefirlerinin telgraf ağının yapılmasını konusunda hükümetin rızasını aldılar. Telgraf hatlarının kurulmasının sebebi olarak da savaş sırasında iletişimin daha çabuk ve güvenilir olacağına ikna ettiler (Ersoy Hacısalihoğlu, 2006, s. 120-121). 1

1853 tarihli arşiv belgesine baktığımızda İstanbul'dan Belgrad'a kadar ortaya konulması tasarlanmış olan telgraf hattı hakkında İngiltere tarafından sunulan resmi kağıtlar ve defterler üzerine yapılmış araştırmalardan yola çıkarak, başkentten başlayarak Edirne, Filibe ile Sofya-Niş yoluyla Belgrad'a ve Niş'ten Vidin'e ve Urne'ye Semiti 'ye gidecek ardından oradan dahi Rusçuk ve Varna'ya ulaşması planlanan kararı alınan telgrafın beş sene içerisinde kurulabileceği ve genel harcamalardan başka, masraflar için 9 bin kese akçe tahmin ve değer biçilerek maliye nezaretine gönderilmiştir. Bu sırada Fransa'dan bazı ormanları keşfetmek ve soruşturma memuru olmak için buraya gelmiş olan Mösyö De La Rue ile Osmanlı halkından olan Mösyö Belaa tarafından bu telgraf hattının yapılması için harcamaların miktarı hakkında fikirlerini bildirmişlerdir. Kendilerinin çağrılıp birde sözlü olarak görüşleri alındıktan sonra verdikleri dilekçe ve harita incelenerek onların yapacakları telgraf hattının, İstanbul'dan Belgrad'a kadar olacak fakat önceden bahsedilmiş olan Varna ve Rusçuk'tan vazgeçildiği belirtilmiştir. Ayrıca bu hat için yapılacak harcamanın 8 bin 247 kese akçeye ulaşacağı tahmin olmuştur (BOA, İ. HR. 111/5446, 1853).

Osmanlı Rumeli Ordusu Mareşali Ömer Paşa ile General Prim ile birlikte 1854 yılında Bulgaristan'da bulunan köy ve kaleleri dolaşmışlardır. Buraları dolaşarak savaş durumunda kullanılacak yerleri belirlediler. Aynı zamanda telgraf ağlarının kurulabileceği bir plan tasarladılar (Ersoy Hacısalihoğlu, 2006, s. 120-121). O döneme kadar sürekli olarak ekonomik yönden faydalanılan telgraf hatları, Kırım Savaşı'nın ardından ilk

defa savaş amacıyla kullanıldı. Osmanlı Devleti'ne yardım için gelen devletlerin orduları ile Osmanlı ordusu arasındaki haberleşmenin hızlı olması gerekmektedir. Çünkü savaş sırasında gönderilecek mesaj Londra'ya beş günde gidiyordu (Narin, 2010, s. 336).

Esasen Kırım Savaşı yaşanmadan önce Osmanlı Devleti'nde telgraf hatlarının inşa edilmesi için İngiltere ile Fransa Osmanlı Devleti'ne öneri sunmuşlardı. Ancak İngiltere'nin teklifinde miktarın az olması ve kurulma sürecinin beklenecek olması dolayısıyla kabul edilmemişti. Telgraf hatlarının kurulumu için De La Rue ile anlaşıldı (Demir ve Sönmez, 2009, s. 70). Osmanlı Devleti'ne yapılacak ilk telgraf ağının İstanbul, Edirne ve Şumnu güzergahında yapılmasına karar verildi. Bu telgraf hattının kurulması için sadrazam Ali Galip Paşa'nın yönetiminde oluşturulan müstakil bir kurul kurulmuştur. 1854 yılının aralık ayında malzeme sağlanmış, Karadeniz Ereğli'sinden telgraf direkleri getirilmiş ve yol boyu inşa edilmesine başlanmıştır. La Rue lazım olan malzemeyi ülkesinden temin etmiş ve İstanbul Telgrafhanesi inşa edilmiştir (Eyice, 2011, s. 62).

Gerçekten de savaş yerinin Balkanlardan Kırım' geçtiği zamanda İstanbul'la bu şehirlerin iletişimini ağlamak amacıyla İngilizler başlangıçta İstanbul'la Varna arasında hat çekildi. Daha sonrada Varna'dan Balaklava (Aral, Kırimsavaşı, 2018) 'ya kadar telgraf hatları yapıldı. Fransa aracılığıyla da Varna, Şumnu, Rusçuk ile Bükreş üzerinden hat çekerek Avusturya'ya kadar uzatmışlardır. Böylece 1855 yılında inşa edilen bu hat sayesinde savaş yeri olan Kırım ile yabancı devletler arasında haberleşme sağlanmış oldu. Bu hatlardan gönderilen ilk telgraf ise Osmanlı Devleti'ne yardıma gelen devletlerin ordularının Sivastopol şehrine girdiğini haber vermiştir. Ayrıca bu telgraf, Osmanlı Devleti'nden diğer devletlere çekilmiş olan 1. telgraf iletimidir (Yüksel, 2014, s. 374). Fransa, Varna, Rusçuk ve Şumnu'da yer alan hatların merkezinde yer alıp buraların sorumluluklarını üstlerine almışlardır. Karadeniz'de bulunan İngiltere ise, Varna'dan başlayıp Viyana'ya ulaşan telgraf hatlarını incelemiştir. Bu güzergahta bulunan ağların randımanlı bir biçimde çalıştığını ve burada görev alan kişi sayısı olarak Fransızların çoğunlukta olduğunu bildirmişlerdir. Osmanlı Devleti'nin yapım aşamasında çok az bulunduğu telgraf hattı ise Fransa tarafından Varna-Bükreş ve İngiltere tarafından yapılan denizaltı hattıdır. Yalnızca direklerin temin edilmesini sağlamış ve bu hatların yapılmasına müsaade etmiştir (Altun, 2011, s. 21).

Telgraf işlerinin idaresi padişahın emri ile Beylikçi beyine ek görev olarak verilmiştir beylikçi beyi İstanbul çevresinde telgraf hatları için uygun bir mekan bulmaya çalışmıştır. Ancak bu idarede çalışacak olan görevliler akşamları da burada duracakları için münasip bir yer bulunamamıştır. Bundan dolayı başkentte ilk merkez Bâb-ı Âli içinde olan bir odada

kurulmuştur. 1854 senesinde çıkan padişah emriyle masrafı hazineden ödenecek olan bina için mimar Fossati'ye uygun bir alan seçtirilmiştir. Alay Köşkü'nün yakınında bulunan bir bina için telgrafhane binasının kurulmasına izin verilmiş, Fossati tarafından projelendirilerek 1855 yılında tamamlanmıştır. Bununla beraber inşa edilen bina, Osmanlı Telgraf İdaresi olarak kullanılmıştır (Ceran ve Kara Pilehvarian, 2021, s. 11). Aynı zamanda bu bina sarayın dış duvarında yapılmıştır. Telgraf hattının telleri ise güvenliğinin sağlanması için surların içinden geçirilmiştir (Çelebi, 2020, s.123).

1855 yılında Osmanlı Devleti'nin telgrafi kullanmasıyla beraber hemen hemen bütün Osmanlı şehirlerinde telgraf hatları çekilmeye başlanmıştır. Çoğu memleketlerde telgraf hatlarının ehemmiyetini vurgulamak amacıyla anıtlar dikilmiştir. Bunlar arasında Yemen eyaletine bağlı San'a da bulunan anıt, Medine'ye telgraf hatlarının çekilmesi hatırasına ise Şam'ın Merca Meydanına dikilmiştir. Fakat bu anıtlar günümüze kadar varlıkları korunmamıştır (Ekimci ve Küçükatabey, 2023, s. 162).

Telgrafçılık konusunda çalışmalar yapmak üzere oluşturulan Birinci ve İkinci Telgraf komisyonları doğrudan Sadaret'e bağlı olarak çalışmalarda, çeşitli zamanlarda konunun ilgisi dolayısıyla Maliye ve Ticaret nazırları da devreye girmiştir. Fakat daha sonra kuruluş aşamasındaki teşkilâtı bir yere tam olarak bağlanması gerekmiştir. Maliye ve Ticaret nezaretlerinin her ikisinin de işlerinin yoğun olması ve Telgrafhanenin Bâb-ı Âli memurlarından birinin telgraf işleriyle ilgilenmesi uygun bulunmuştur. Böylece 16 Kasım 1854'te Beylikçi Afif Bey'in tayini gerçekleşmiştir. Afif Bey, tayininden itibaren İkinci Telgraf Komisyonu'nun başkanlığını da üstlenmiştir. Komisyon, telgraf hatları kurulması ve merkezler açılması ile benzeri diğer konularda en üst karar organı olarak çalışmıştır (Yazıcı, 1999, s. 188-189).

Telgraf İdaresi komisyonu başkanı Afif Bey 26 Mart 1855 tarihli sadarete sunduğu tahriratında, o sırada Yedikule'ye kadar gelmiş olan hattın inşasına müteahhitlerin görevlendirdikleri adamların nezaret ettikleri ve bunların dikkatsizlikleri veya ihmalleri neticesinde büyük zararlar meydana geleceği düşünülerek, buraya tayin olunacak bir memur tarafından kontrol edilmesinin gerekli olduğunu beyan etmişti. Bu sebeple telgraf tellerinin yapılması sürekli bulunacak, icabında tel inşa edilen yere kendisi gidip denetim altına alabilecek memurlarından liyakatlı birinin tayin olunmasını istemiş, inşası esnasında hatları kontrol etmek ve inşaat tamamlandıktan sonrada telgrafın idari işlerine bakmak üzere Tercüman odası hulefasından Mehmed Efendi 5000 kuruş maaşla Telgraf Müdür-i Umumisi olarak tayin edilmiştir (Kaçar, 1995, s. 49).

Telgraf Müdürü, yönetim ile ekonomik alandaki meselelere bakmakta, teknolojiyi ilgilendiren kısımlarda, İngiliz veya Fransız memurlar tarafından yürütülmekteydi. Telgraf Müdür Mehmed Efendi'nin 29 Mart 1855 tarihinde tayin edildiği görevi, 9 Ağustos 1860 tarihine kadar devam etmiş ve 5 yıllık müdürlüğü sırasında birçok işi başarıyla neticelendirmiş, her bakımdan takdir toplamıştır. Bu dönemde İstanbul-Edirne-Şumnu ve Edirne'den Belgrad'a kadar yapılması tasavvur olunan hatların Edirne'den Şumnu'ya kadar olan kısmı tamamlandıktan sonra hat inşasının daha hızlı yapılmasını isteyerek M. De la Rue ve M. Blaque ile yapılmış olan anlaşmanın iptaline muvafık olmuştur. Bu surette hatların inşası Osmanlı Telgraf İdaresi'ne kalmıştır. Her ne kadar fennî tesisatın yapılması ve hatları teftiş için ecnebi mühendislerin getirilmesi külfetli olmuşsa da inşaatın idare'ye devredilmesi büyük kazançlar sağlamıştır. Bu tarihlerde gerek Rumeli gerekse Anadolu'da telgraf hatları halkın da yardımlarıyla hızla gelişmiştir (Kaçar, 1986, s. 17).

1860 senesinde idarenin müdürü olarak tayin edilen Davut Efendi'den 1 sene sonra yerine Franko Efendi getirilmiştir. Kendisi özellikle yabancı devletlerle olan münasebetlerde bilhassa hudutlardaki telgraf alıp verme işlemlerinde güncel ayarlamalarda bulunmak istemiştir. Kendisinden sonra yerine gelen ise Arif Efendi olmuştur. Arif Efendi, görevini iyi bir şekilde yürütememiştir. Bunun sonucunda iletişimde yaşanan düzensizlikler sebebiyle görevinden alınmıştır. Bu göreve sırasıyla, Hariciye Teşrifatçısı Kamil Bey, Diran Efendi, Aleko Efendi, Agop Efendi gelmiştir. Son telgraf müdürü olarak göreve atanan ise Fevzi Bey olmuştur (Altun, 2011, s.24).

Posta Nezareti bünyesine girmeden önce telgraf yönetimi, bir kurul tarafından yönetilmekteydi. Daha sonra müdürlük olarak şekillenmiş ve faaliyetlerini yürütmüştür. 1871 yılına kadar Posta Nezareti ve Nafia Nezaretine bağlı olarak varlığını devam ettirmiştir. 1871 yılında ise Posta Nezareti ile bir araya gelmiştir. Bu yeni kurulan yönetim yapısıyla, Dahiliye Nezaretine tabi olarak, Posta ve Telgraf Nezareti adını almıştır (Hanilçe, 2017, s. 67).

Telgraf Müdürlüğü'nün taşra teşkilatında ise, telgrafhanelerde görevli personel yer almakta idi. Buna göre bir merkezde; telgrafhanenin büyüklüğü, kendisiyle en yakın merkez arasındaki mesafe, merkezin Avrupa ile ilişkili olup-olmadığı gibi faktörlere bağlı olarak değişik sayıda memurlar bulunurdu. Genelde her telgrafhanede önce bir müdür bulunurdu. Müdür hem idari görev üstlenirdi hem de bizzat mors aletinin başında haberleşmeyi yürütürdü. Küçük merkezlerde bir müdür ile yetinilebilirdi, büyüklerinde ihtiyaca yetecek sayıda haberleşme elemanına yer verilirdi. Ayrıca bozulan telgraf makinalarını tamir etmek

için büyük merkezlerde veya birkaç merkezde görev yapmak üzere makinacılar yer alırdı. Taşra kadrosu içerisinde bir de görevi icabı daima telgrafhanede bulunmayan çavuşlar vardır. Makinacı, telgrafhanedeki makinaların arızaları ile ilgilenirken, çavuşlar merkezler arasındaki hatların bakımı ile meşgul olurlardı. Yazın telleri germek, kışın gevşetmek, kopanları eklemek bunların görevi idi. Telgraf Müfettişleri ise, bölgeler şeklinde ayrılan telgrafhanelerin her türlü kontrol ve teftişlerini yapar, hatların ve merkezlerin düzenli çalışmalarını sağlamaya gayret ederlerdi (Yazıcı, 1999, s. 192).



**Resim 14:** Telgrafhane-i Âmire'nin kitabesi (Ceran ve Kara Pilehvarian, 2023, s. 11)

Osmanlı Devleti'nde Anadolu ve Rumeli sınırları içerisinde kalan güzergahlarda 2984 km mesafesinde telgraf telleri çekilmiştir. Bu telgraf hatlarının kurulmasıyla beraber birçok yerde telgrafhane yapılmış ve 1860 senesinde bunların miktarları 301'e varmıştır. Telgraf ağının bu kadar genişleyip birçok yere ulaşması beraberinde telgraf hatları konusunda bir nizamname ile düzenlenmesini zorunlu kılmıştır (Bazna, 2023, s. 679).

1859 Telgraf Nizamnamesinin 1.kısım devletlerin resmi mektuplarını açıklamaktadır. Bunlar;

Birinci madde: Osmanlı Devleti'nin resmi mektuplarının her birine sunulacak ve

ücretsiz bir şekilde defter-i mahsusaya gelir ve masraf şeklinde kayıt edilerek sene bütçesi içine dahil edilecektir. Aynı zamanda devlet idaresi içindeki yüksek dereceli kişilerin ve taşralarda valiler ile onların defterdarlarının da özel imzaları ve önemli memleketlerin devlet işlerine dair olan faydaları da göz önünde bulundurularak resmi mektupları önemli sayılacaktır.

İkinci madde: Osmanlı Devleti'ne ait mektuplar dışında yabancı devletlerin elçiliklerine ve konsoloslarına yazılacak resmi mektupları başka tüccar ve şahısların basit mektuplarından önce sunulacaktır

Üçüncü madde: Yabancı devletlerin elçilikleri ve konsolosları tarafından devletlerine yazılan ve Osmanlı Devleti'nde bulunan konsolosların elçilerine ve elçileri tarafından konsoloslarına gönderilmek üzere telgrafhaneye gelen mektupların numaralarına bakılarak hangi mektuplar önceden gelmiş ise ilk olarak onlar gönderilecektir. Acil olarak gönderilmesi istenen resmi mektuplar olmadığı sürece gönderilmeye başlanmış resmi mektuplar durdurulmayacaktır.

Dördüncü madde: Yabancı devletlerin elçileri ve diğer memurları tarafından karşılıklı olarak birbirlerine gönderdikleri resmi mektupların gümrük vergileri için genel ücret tarifesi uygulanacaktır.

Nizamnamenin maddelerinin devam eden 2. kısmında ise tüccarların mektuplarının açıklaması yapılmıştır.

Beşinci madde: Herkes telgrafname gönderebilir ancak sıradan telgrafnameler önemli resmi mektuplardan sonra gönderilecektir.

Altıncı madde: Telgrafname müdürü, tanınmış olan sarraf ve Müslüman ve yabancı tüccarların evrak gönderimlerinde, şöhretlerini, isimlerini ve onların iki imzasını alır. Bu imzalardan birini keserek kendisinde bulunan deftere yerleştirip altına imzasını atarak telgrafi aldığını belirtir. Telgrafi gönderen kişi isterse bu evrakı imzasıyla birlikte vekili ya da bir kişi aracılığıyla telgrafnameye de gönderebilecektir.

Yedinci madde: Telgraf müdürü tarafından tanınmış olan sarraf ve Müslüman ile yabancı tüccarlardan başka her sınıf tüccarın isimleri ve imzaları ticaret nezareti ve yabancı elçilikler tarafından kayıt altına alınacaktır. Bunlardan daimi olarak telgraf ile haberleşmeyi sağlamak isteyenler altıncı madde de açıklandığı şekilde imza usulünü yapmaya izinli olacaklardır.

Nizamnamenin devam eden üçüncü kısımda ise; devlete ait olmayan genel haberleşmeye dair açıklamalar yapılmıştır. Bunlar;

Sekizinci madde: Osmanlıya tabi halk ve memurlar haberleşme konusunda izinli olup telgraf müdürü yanında isim ve vaziyeti bilinmeyen memurlar buldukları idarenin zabıt ve subaylarına, esnaflar ise kethüdalarına isim, şöhret ve imzalarını onaylatmak mecburiyetindeydi.

Dokuzuncu madde: Telgraf sahibi imzanın kendisine ait olduğunu kanıtlayamadığı zaman telgraf müdürü resmi mektupların sahte olmasından şüphe duyduğu takdirde resmi mektubu almaz. Aynı zamanda bu şüphenin asıl sebebinin de resmi mektubun üzerine açıklamasını ve imzasıyla yazarak mektubu getiren taşıyıcı kişiye geri iade edecektir.

Onuncu madde: Bir kimse diğer birinin vekili olmak üzere telgraf göndermek veyahut vekaletle imza bırakmak isterse bu emirde imza etmek hususunda vekaleti bulunduğunu kanıtlaması lazım olup işte bu kanıtlama vekalet maddesi dahi telgraf müdürünün kabul eyleyeceği resmi veyahut resmi olmayan bir geçerli evrak veya şahitlik ve başka yönle yapılacaktır.

4. kısımda ise telgraf mektuplarının belirli şartları açıklanmıştır. Bunlar;

On birinci madde: Osmanlı Devleti ile yabancı memleketler arasında tacirler tarafından arasında mektupların alıp verilmesi Fransa'da gerçekleşecek konferans nedeniyle sonraya bırakılması kararlaştırılmıştır. Bu konuda padişah emrine bağlılık buyurulmuş Osmanlı Devleti'ne uygun olmayan tarafları düzeltilmiştir. Tüccar ve her kim olursa olsun Osmanlı Devleti'nde şifreli bazı rakamlar ile yazılmış olan telgraflar asla kabul edilmeyecektir. Gönderilecek telgrafların okunaklı ve sıradan sözler ile imzası, tarihi konularak sahipleri veyahut getiren kişi tarafından telgraf müdürüne teslim edilerek telgraf kabul olunacaktır.

On üçüncü madde: Telgraf odasına gönderilen mektupların biri gönderilmeden evvel geri alınmak istenilirse mektup yalnız mektubun sahibi veyahut yine sahibinin imzasıyla teslim edilen kişi tarafından alınabilecektir.

On dördüncü madde: Osmanlı Devleti uygun ve gerekli gördüğü halde ülkenin güvenliğinin sağlanması gereken olaylar olduğu zaman telgraf kolları tarafından resmi olmayan haberleşmelere izin verilmeyecek ve bu haberleşmeler alıkonulacaktır.

On beşinci madde: Cinayete ilişkin bazı hususları incelemek ve araştırmak yapmak için ve zamanında faydalı bilgiler elde etmek için beklenen resmi olmayan mektuplar Osmanlı Devleti tarafından resmen ve yazılı olarak talep olunacaktır.

On altıncı madde: Bazı zorunlu olan ve yasal olmayan sebeplerden dolayı, postanın zamanından fazla gecikmesi ve postaların zamanında ulaştırılmamasında hava olayları,

eksik bilgi yazan mektupların etkisi vardır. Bu durumlar karşısında telgraf sahibinin zarar ve ziyan davası açmaya yetkisi olmayacaktır (Düstur, Birinci Tertip, C. 2, 1907).

Telgraf Nizamnamesinde dikkat çeken diğer önemli bir hususta telgraf müdürlüğünde bulunan telgraf kalemleri ve telgraf yardımcılardır. Telgraf yardımcıları idarenin bütün memurlarını gözetim altında tutarak meydana gelen emrin ve kabul olunacak tedbirlerin iyi bir şekilde yerine getirilmesinde müdürün yanındaki baş sorumludur ve Türkçe telgraf mektuplarını karşılamak ve incelemek ve bundan başka mektup talebelerinin ilim öğrenmelerini kendi gözetimi altında tutacaktır. Aynı zaman yabancı haberleşme memurları da bulunmaktadır. Bu memurlar ise yukarıda belirttiğimiz yardımcının beraberinde çalışıp, Osmanlı memleketlerinde bulunan merkezler ve Osmanlı Devleti'nin sözleşmesi altında olan diğer devletlerin telgrafhaneleriyle meydana gelebilecek haberleşmeyi kaleme alacaklardır.

Kalemler ise kendi görevleri doğrultusunda ayrıldığını görmekteyiz. Bunlar;

1. Türkçe Haberleşme Kalemi: Bu kalem baş haberleşme memuru yardımcısının idaresi altındadır. İstanbul ve taşralarda meydana gelecek haberleşme ve mektupları kaleme alır ve bunun yanında iki memur daha bulunmaktadır. Bu memurlardan biri temize çeker ve diğer memur ise bunları kayıt ederdir.

2. Sevk Telgraf Mektupları Kalemi: Bu kalemin bir baş memuru vardır. Karşılıklı alıp verilecek resmi telgraf mektupları sahiplerine zamanında ve iyi bir şekilde ulaştırılmak, mektupların diğer kişiler tarafından okunmasına mani olmak ve ulaştırılmasını denetlemek görevleri arasındadır. Baş memurun yanında 3 memur daha vardır. Bunlar resmi telgraf mektuplarını temize çekmek, nerden gelmiş ve nereye gönderilecek ve kaç kuruş ücret alınmış olduğunu suretleriyle beraber deftere kayıt ederdi.

3. Yabancı Mektup Sevk Kalemi: Bu kalemin bir baş memuru olup, yabancı resmi telgraf mektuplarını sahiplerine zamanında ve iyi bir şekilde ulaştırmak ve bu mektupların kimse tarafından açığa çıkmamasını ve ulaşmasını denetlemeyle görevlidir. Aynı zamanda resmi telgraf mektuplarının tarifelerini düzenlemeye ve sözleşme altında bulunan devletlerin tarifelerini hesap edecek ve beraberinde bir memur bulunacaktır.

4. Muhasebe İşleri Kalemi: Bu kalemin bir baş memuru vardır. Karşılıklı alıp verilecek resmi haberleşmenin hesaplanmasına ve ne kadar resmi mektup gitmiş ve ne kadar ücret alınmış olduğu her ay başında bir kısım defterinin yazılmasına ve maliye bakanlığı kurumuna sunulacak hesap defterlerinin düzenlenmesinden sorumludur.

5. Yabancı Muhasebe Kalemi: Bu kalemin de bir baş muhasebe memuru olup

İstanbul ve Beyoğlu merkezlerinden karşılıklı alıp verilen yabancı haberleşmenin hesaplarına ve ne kadar resmi mektup gelip ne kadar gitmiş ve ne miktar ücret alınmış olduğunun her ay başında bir kısım defterinin düzenlenmesine ve sınırlardan gelen veyahut Akdeniz adalarına geçirilen resmi mektup için düzenlenen defterleri inceleme ve sonra Avrupa hususuna göre birbirinden ayırmakla görevlidir ve beraberinde de bir memur bulunmaktadır.

6. Telgraf Eşyaları Kalemi: Bu kalemin bir baş memuru vardır. Telgraf idaresine konulmuş olan bütün araç ve telgraf eşyalarının defterini düzenlemek ve bunlardan gerek merkezlere ve gerek sınır telgraflarının yapılmasına harcanmak üzere çıkarılan eşyanın çeşit, cins ve miktarını ve harcanan yerin açıklanmış başkaca defterinin kaydederek ve telgraf makine kırıklarının işlerine bakmak ve her ay başında ne miktar eşya mevcut olup ve ne kadar harcandığını idareye bildirecek ve bu eşyanın bulunduğunu müddetçe iyi korunmasından sorumlu olacaktır ve bunun beraberinde bir memur ile kalemin bir bekçisi bulunacaktır.

7. Ulaştırma Kalemi: Bu kalemin bir baş memuru vardır. Telgrafhaneye verilen resmi mektupları doğruca yerlerine gönderilmek ve taşralardan gelen mektupları alma ile hemen ardından yerlerine gönderilmek üzere sevk kalemine vermeye sorumlu olacaktır ve tellerin muayenesine memur olan İstanbul çavuşlarına nezaret edecektir. Baş memurun beraberinde altı ulaştırma memuru olup bunların gece ve gündüz nöbetli olarak mektupları ulaştırma hizmetinde kullanılacaktır.

8. Yabancı Ulaştırma Kalemi: İşte bu kaleminde aynı şekilde bir baş memuru vardır. Telgrafhaneye verilen resmi mektupları doğruca yerlerine ulaştırılacak ve taşralardan gelen mektupları alma ile hemen ardından yerlerine gönderilmek üzere yabancı sevk kalemine vermeye memur olacak ve beraberinde altı ulaştırma memuru olup bunları gece ve gündüz nöbetle mektupları ulaştırma hizmetinde kullanılacaktır.

Yukarda bahsi geçen Beyoğlu merkezi ise İstanbul telgrafhanesi baş ulaştırma memurunun görevlerine benzeyen bir baş memuru olup adı geçen merkez hakkında idare tarafından verilecek emirlerin ve uyarıların iyi bir şekilde yapılmasına dikkat edecektir ve beraberinde altı ulaştırma memuru olup gece ve gündüz nöbetleşe mektupların ulaştırılma hizmetinde kullanılacaktır.

Üsküdar merkezinde ise İstanbul telgrafhanesi baş ulaştırma memurunun görevlerine benzeyen bir baş memuru olup bir baş çavuş ve üç mektup ulaştırma ve bir odacı ve kapıcı hizmette kullanılacak ve bunların görevleri de Beyoğlu merkezindeki memurların

görevleriyle aynı olacaktır (Düster, Birinci Tertip, C. 2, 1907).

Posta, telgraf ve telefon nezaretinin teşkilat bahçesinde merkez idarenin 4 şubeye ayrılarak merkeze ait işler, posta ve telgraf ve muhasebe isimleri çerçevesinde ve birer müdürün idaresi altında bırakılmış ve bu şubelerinde her biri kendi işlerinde birden fazla kalemlere ayrılmıştır. Merkeze ait işler müdüriyetinin en son kaldırılması üzerine esas şeklini de kaybetmiştir. Posta ve telgraf şubelerinde ise işletme, kontrol ve muhasebe işlemleri bir tek emanet verme ve merkezi işler kısmında ne esas ne de şekil bakımından bağlantıya sahip olmadıkları için bunları bir kılarak uzmanlık dairesine dahil etme ve muhasebeye işletme tasarruflarından yükleme görevleri bakımından idare memnun olmuştur ancak her iki makamın da kişiler meşgul olmasından dolayı bu işin gerçek nizamı kaybolmuştur.

Ancak posta ve telgraf işlerinin gerçekleştirdiği başarı ve fekadarlığa rağmen hemen kaldırmak ve işe yarar olmadığını söyleyerek göz artı etmek doğru kabul edilemez. O birimde defterler çok dikkatli ve özenerek tutulmaktaydı. Defterlerin esas noktası işlerin iyi bir biçimde birbirinden ayrılması ile her kısım işe özel başvuru tayin edilmesiydi. Nezaretin işlerinin her kısmı çeşitli ilimler ile esasça bağlantılı olmasına rağmen telgraf kısmında başlangıçta sınırlı kullanılmaktaydı. Bilimle ilgili sadece fikir verme kısmı dikkate alınmakla birlikte ilme olan ihtiyaçlar ve tam olarak uygunluk ihmal edilmiştir. Telgraf biriminde ilim; telgraf sınırlarının yapılması, tamir edilmesi ve iyi korunması ve sebeplerinin hazırlanmasının tamamlanması, esas görevlerinin şekillenmesi ve nezaretin bağlantılı olduğu fen ilimlerinin öğretimine mahsus olarak mevcut olan mektebin ve ilmi öğrenmek için Avrupa'ya yollanan öğrencinin takip ve idare eğitimi ile görevli bulunmak üzere bir ilim heyeti oluşturmak ihtiyacın gerekliliğinden ibaretti (BOA, İ.MMS, 143/25, 1911).

Sultan Abdülaziz ve Abdülhamid döneminde telgraf hatlarının inşa edilmesi sürdürülmüştür. Yapılan telgraf hatlarının sonucunda ana yollara ek olarak Anadolu tarafında yan kollar çıkmıştır. Ortaya çıkan bu yollardan en önemli ve büyük olanı ise Anadolu'dan başlayarak Mısır ile Arabistan'a kadar olan güzergahtı (Davison ve Burak, 2003, s. 335). Üsküdar'dan başlayan hat güzergahı ise Bağdat'a ulaşarak, Anadolu'da telgraf hatlarının inşa edilmesine katkıda bulunmuştur. Suriye de ise Anadolu'ya çekilen hat projesinden değişik olarak önceden mahalli telgraf hatları yapılmıştır. Bu telgraf hattının inşa edilme sebebi ise politik olaylardan dolayıdır. Yapımı tamamlanan bu telgraf hattı, Üsküdar ve Bağdat telgraf hattı güzergahına birleşerek, başkent ile iletişim kurulmuştur (Akbulut, 2010, s. 5-6).

1895 tarihli arşiv belgesini incelediğimizde telgraf haberleşmesinde Ersun ve Süveydiye'nin telgrafla İskenderun ve Antakya'ya bağlanması hakkında devlet hiçbir sorumluluk kabul etmediğini bildirmiştir. Halbuki Ersun ve Süveydiye noktaları Antakya ve İskenderun'a telgrafla bağlanmadığı takdirde kıyıların korunması ve pulların kullanılmasında faydalanamayacağı belirtilmiştir. Bu konuyla ilgili gerekli sorumluluğun üstlenilerek önlem alınması gerektiği belirtilmiştir. Süveydiye ve Ersöz mevkilerinin İskenderun ve Antakya'ya telgrafla bağlanmasıyla ilgili gerekli nizamada dair Halep vilayetinden çekilen telgrafname üzerine bu konudaki padişah emri ve mührü ile adı geçen yolların sınırını belli etmek amacıyla gerekli olanın yapılması istenmiştir. Sözü edilen vilayetten adı geçen yerler sınırın uzatılması için mühendis olmadan düzenleme olunan bağlanmış iki kıta, keşif pusulası yüklü bir harcama lazım olacağından bahsedilen paraların bütçeden aktarılması için padişah emrinin çıkarılması gerekiyordu. Bu sınırlarda telgraf hattının yapılmasının gerekliliği padişah emrinden anlaşıldığı üzere ve bununla beraber telgraf bütçesinin yetersizliğine rağmen gerekli olanın yapılması ve adı geçen keşif pusulaları zarf içine konulması emredilmiştir (BOA, İ.PT. 5/56, 1895).

Mısır hattı ile İstanbul ve başka eyaletler arasında önemli haberleşmeler rast gelen yerli ve yabancı vapurlar aracılığıyla yapılmakta olup bu durum Osmanlı Devleti'nin posta hukukuna dokunup, bu biçimle yapılan haberleşme ve mektuplaşma güvenilir bulunamayacağından İstanbul'dan İskenderiye ile yazılmış olduğu gibi iyi kötü haberleşme mümkün olabiliyorsa da İstanbul ve başka eyaletlerden Mısır hattının diğer bir noktasıyla haberleşmenin çok zor olduğu belirtilmiştir. Çünkü İstanbul'dan Mısır'ın İskenderiye'den başka bir yere mesela Kahire'ye bir mektup gönderilmek istendiği zaman mektup, vapur ile İskenderiye'den görevli bir kişiye gönderilmekte, onun aracılığıyla büyük Mısır postahanesine verilerek istenilen yere ulaştırılmaktaydı. Bu yüzden İstanbul halkı için Kahire ile mektuplaşma hakkında daima İskenderiye'de bir araca ihtiyaç vardır ve bu yol halka zorluk ve güçlük çıkardığı açıktır. Anadolu ve Rumeli'de olan eyalet sakinlerine gelince bunlar için Mısır hattı ile haberleşme daha zor olmuştur. Şöyle ki Bursa'dan Kahire'ye bir mektup gönderilmesi gerektiğinde anılan mektup başlangıç olarak Bursa postasıyla İstanbul'dan bir bilindik adama gönderilecektir ve onun aracılığıyla vapur ile aynı şekilde İskenderiye'de görüşülen bir kişiye ulaştırılacaktır. Bu kişi sayesinde Mısır ile yapılan haberleşme yeterli ve güvenilir olmadığında bu yönle İstanbul'dan ya da Bursa'dan Kahire'ye gönderilecek bir mektup için çeşitli yerlerde birçok aracıya ve tekrarlanmış ücretlere ve çeşitli ödemeler yapmaya zorunlu olunacaktır. Gönderilecek mektupların

araçlara ulaşip sonra onların aracılığıyla yerlerine ulaştırılincaya kadar orada vakit geçeceğinden ve çoğunlukla vapur ve postaların hareket günlerine dahi rast gelinmeyeceğinden dolayı ister istemez gecikmeler meydana gelecektir. Adı geçen mektuplar bir hayli zaman orada burada gezip çok kere zarar dahi gördüğü ve halkın ihtiyacından bulunan mektuplaşmalar ve haberleşmelerden bile mahrum kaldıkları ve buna müsaade bir halde olmadığı açıktır. Bu karmakarışık işlerin düzeltilmesi için İstanbul ile İskenderiye arasında Mısır hükümetinin Aziziye kumpanyası vapurları ile her hafta düzenli olarak Postahane-i Amire ile anılan hükümet postahanesi arasında karşılıklı olarak haberleşme ile kararlaştırılmıştır.

Osmanlı memleketlerinin her bir tarafından Mısır hattının çeşitli yerlerine gönderilecek mektupların hepsi Postahane-i Amireye ya da çeşitli dairelere verilecektir. Gönderilecek mektupların özel bir çantaya konularak Aziziye kumpanyası vapurlarına teslim edilip Mısır posta idaresine tarafına gönderilerek adı geçen idare aracılığıyla yerlerine gönderilecektir. Böylece Mısır hattının çeşitli yerlerinden Osmanlı Devleti'nin diğer memleketlerine gönderilecek mektupların hepsi Mısır vilayetinin İskenderiye postahanesinde toplattırılacaktır. Buradan adı geçen kumpanya vapurlarına teslim ederek Postahane-i Amire'ye gönderilecektir. Buradakilerin aracılığıyla da mektuplar sahiplerine ulaştırılacaktır. Bu biçimle Postahane-i Amire ile Mısır postahanesi arasında her hafta bir çanta gidip gelme esası kabul edilirse mektupların yukarıda bahsedilen zorlukların ortadan kalkacağı açıktır. Aynı zamanda gidip gelecek mektup posta ücretleri eğer İstanbul'dan ya da başka eyaletlerden hangi postahaneye verilir ise gönderenden buranın tarifesi gereğince İskenderiye'ye kadar kararlaştırılmış mektup ücreti alınacaktır. İskenderiye'den daha uzak bir yere gidecek ise Mısır tarifesi gereğince anılan yer içinde gerekli olan ücret alınır ve üzerine gerekli miktarı pul olarak yapıştırılır ve çeşitli pulların yapıştırılması mektuplardan artık Mısırca ücret istenmeyip yerlerine ulaştırılır. Mısır hattının belli bir noktasından İstanbul'a ya da başka eyalete gönderilecek mektuplar Mısır postahanelerinin hangisine verilir ise Mısır tarifesi gereğinde İstanbul'a kadar ücreti alındıktan sonra yerlerine ulaşana kadar bir daha mektup ücreti alınmayacaktır (BOA, A.MKT.MHM. 334/14, 1865).

Avrupa demiryollarıyla demiryollarımızın birleştiği zamana dek mektuplarımız başkentten gönderilir ve Viyana'dan Avusturya denizyolu ile Bulgar denizyoluyla gönderilirdi. Hükümete ağır gelen olaylardan biri kendi vapurlarıyla gelen mektuplarımız tutanak tutma ve çok önemli olmayan işlemlerle dağıtımını yavaşlatmışlardır. Onlara ait mektupları dağıtmalarının ardından Osmanlı Devleti'ne ait mektupları dağıtımına

gönderirlerdi. Aynı zamanda vapurun kalkmasından 2 saat evvel teslim alacaklarını, teslim etmeyen olur ise dağıtıma çıkarılmayacağını bildirmişlerdi.

Bu durum nazır İzzet efendinin girişimi sonucunda mektuplar Osmanlı Devleti'ne ait gemilerle gönderilmeye başlanmış ise de bu vapurlar Avusturya vapurlarından iki saat sonra Varna'ya vardıklarından ve her defasında hususi bir tren soruşturması fazla masrafı gerekli olduğundan tekrardan Avusturya gemilerine dönmüştür. Aynı dönemde Rumeli tarafından gelen potalar 100 atla başkente varırdı. Aynı zamanda Anadolu postalar da başkette 150 atla gönderilirdi (Eskin, 1942, s. 27).

Odessa'da bulunan Rusya'ya ait telgraf hattı ile Karadeniz'de mevcut olan hatlar birleştirildi. İngilizler Osmanlı Devleti'nin etrafında denizaltı hatlarını yerleştirmeye başladılar. Bu hatlar içinde ilki Malta ile İskenderiye arasındaki hat, ikincisi ise Kızıldeniz'den başlayıp Süveyş üzerinden Hindistan'a kadar uzanan denizaltı hatlarıdır. Fakat bu güzergahlar üzerindeki telgraf hatları çok kullanılmadı. Aynı sıralarda İngiltere tarafından İran üstünden Hindistan ve Avrupa hattını oluşturdular. Bu hat ile Bağdat şehrinin sınırı ile Osmanlı hattı birleştirildi. Bu hat 1850 ila 1860 yıllarında oldukça fazla genişleme göstermiştir (Davison ve Burak, 2003, s. 355).



**Resim 15:** Beyoğlu telgrafhane binası (Türkölmez, Telekomcular Derneği, 2015)



**Resim 16:** Beyoğlu telgraf merkezi telgraf mektubu (Janus Mezat, 2024)

#### 5.4. Rumeli Telgraf Hattı

3 kıtaya yayılmış bir coğrafyaya hakim olan Osmanlı Devleti, önceden kurulmuş olan devletlerden kalan karayollarından faydalanmıştır. Özellikle Bizans Devleti söz konusu olduğunda Rumeli topraklarında yapılmış olan mevcut karayolu hattının çok önemli olduğu bilinmektedir. Bu yollar 1800'lü yıllara dek kullanılmıştır. Birbirleri arasında oldukça mesafe bulunan yerleri birleştiren bu yollar hem gidiş gelişler de hem de iletişim sağlanmasında önemli rol oynamıştır. Osmanlı Devleti'nin ilk zamanlarında yapılan haberleşmeler, ulaklar aracılığıyla daha sonrada menzillerin kurulmasıyla devam etmiştir. Bu haberleşme sırasında ise mevcut olan ana yollar üzerinden yapılmıştır (Çakılcı, 2003, s. 20).

Osmanlı Devleti'nde inşa edilen telgraf ağları öncelikle Rumeli bölgesinde kurulmaya başlanmıştır. Bunun başlıca sebebi ise Rumeli, Osmanlı Devleti'ni Avrupa ile komşu haline getiriyordu. Aynı zamanda burada yaşayan halk telgraf hattının kurulması konusunda heyecanlıydılar. Ayrıca Rumeli'de Anadolu'ya oranla tacir sayısı fazlaydı. Bu tacirlerin ise kendi işlerinde telgraf hatlarından yararlanabileceklerini düşünerek, bu hatların

kurulumunda istekli olmuşlardır (Bazna, 2023, s. 678). Bütün bunların yanında Kırım Savaşı sırasında haberleşmeye çok fazla ihtiyaç duyulması da telgraf hatlarının kurulumu için hızlandırmıştır. Rumeli bölgesinde çekilecek telgrafın bölgede Osmanlı aleyhine propaganda faaliyetlerinde bulunan Ruslara karşı önlem alınması için çok önemlidir (Subaşı ve Bal, 2015, s. 44).

Haberleşme ağının Rumeli’de devlet tarafından hızlı bir şekilde yapılmasının bir diğer nedeni de 19. yüzyılda ortaya çıkıp Osmanlı Devleti’nden ayrılma ve ulusçu ayaklanmalardan haberdar olmak isteğiydi. Bu ayrılıkçı fikirlerden ortaya çıkan Yunan İsyanı, Osmanlı Devleti’ni oldukça meşgul etmişti. Bu durumun altında yatan neden ise Rusya başta olmak üzere Avrupalı devletlerin Rumeli bölgesindeki gayeleriydi. Bu durumundan dolayı Osmanlı Devleti bu bölgelerle olan haberleşme faaliyetlerine oldukça önem vermiştir. Bu durumun bilincinde olan kişilerde telgraflarına saldırı da bulunarak devletin haberleşme olanaklarının önünü kesmek istemişlerdir (Çelebi, 2020, s. 98).

Devlet-i Âliyye tarafından yabancı devletlerle bağlantı kurmak amacıyla Rumeli bölgesinde hatlar yapılmıştır. Bunlardan ilki, İstanbul’dan başlayarak Edirne üzerinden Şumnu’ya ulaşırdı. Diğeri ise Edirne’den başlayarak Filibe ve Sofya üzerinden Niş’e ulaşırdı. Kurulan ilk hat, İngiltere’nin Kırım ve Varna telgraf hattının deniz altından başkente ilerletmesinden evvel sona ermiştir. Fransız De La Rue bu hattın yapımını üstlenmişti ve başkentten başlayarak Edirne üzerinden Şumnu kentine telgraf ağını inşa edecekti. Bu ağların sona ermesi 1855 senesinde meydana gelmiştir. Osmanlı Devleti ise inşası tamamlanmamış kısımları Fransızların elinden alarak yapımını üstlenmişlerdir. Ayrıca ahali bu hatların inşa edilmesini olumlu karşılamış ve bu durum devlete güven aşılammıştır (Bazna, 2023, s. 679).

Bütün bunlardan cesaret olan Osmanlı Devleti, telgraf hattının yapımını büyütmeye girişmiştir. Bu girişimdeki amaç, uzak mesafelerde bulunan şehirlerin ve merkezlerin İstanbul ile iletişimini kolaylaştırırken, çevresindeki devletler ile de sırasıyla irtibat kurmaya başladı. Ancak bu hatların inşaatı sırasında, Osmanlı Devleti’nden sadece direklerin ve binaların yapımı için kişiler temin edilmekteydi. Geri kalan teknoloji ve telgraf aleti gibi önemli hususlarda başka devletlere bağılıydı. Bu sebeple 1869 senesinde ilk defa telgraf makinesi yapılmıştır. Böylece evvelden ülkeye daha pahalıya getirilen telgraf aleti, artık daha ucuza ve daha dayanıklı olarak yapılmaya başlanmıştır. İlk zamanda 100 adet telgraf makinesi yapıldı. Zaman geçtikçe bu sayı çoğalarak Telgraf Fabrikası kurulmuştur (Yazıcı, 1992, s. 345).

Rumeli bölgesinde mevcut olan ana yolların dışında yeni yollar yapılmıştır. İlk hat, 1862 yılında yapılan Üsküp'ten başlayıp Prizen şehrine giden hattıdır. Bu hattın yapılması devlete yarar sağlayacağından, Vali Mustafa Paşa tarafından hattın yapımı için devletten izin istendi. 1863 yılında hattın inşasında ihtiyaç duyulacak aletlerin halk aracılığıyla temin edilmesi koşuluyla, bu hattın yapımına izin verilip, mühendis olarak da Ahmet Efendi görevlendirilmiştir. Bu hat ahalinin yardımlarıyla bir süre sonra kullanıma başlanmıştır. Bunun sonucunda, Niş, Priştine, Yenipazar, Üsküp ve Prizren kentleri telgraf ağları ile bağlandı. Bu zamanda, telgraf merkezinde görev yapacak olan memurlar seçilmiştir. Bu hattın yapılmasından sonra Manastır'ın Üsküp'le bağlantısını temin edecek yeni hattın yapımına başlandı. Bu merkezlerde telgraf binasının olması ve burada telgraf çekilmesine gerek duyulmaması açısından Osmanlı Devleti'ne maliyet açısından oldukça olumlu yansımıştır. Aynı zamanda kurulacak direkler de halk tarafından karşılandı. 1864 yılında bu hattın tamamlanmasıyla 9 adet çavuş rütbeli asker gönderildi (Ahabab, 2016, s. 85-86).

Osmanlı Devleti, telgraf hatları yapımında sadece merkezleri göz önünde bulundurmamıştır. Aynı zamanda devletin sınırlarına da telgraf hatları çekerek bilhassa Sırbistan ile Avusturya sınırlarına çekerek Hersek üzerindeki bu iki devletin zorlamalarını izlemiştir. Herkes bölgesinin Osmanlı Devleti'ne karşı isyan etmeyip, bağlılıklarını devam ettirmesi Osmanlı Devleti açısından idari ve savaş konusunda oldukça önemliydi. Çünkü bu bölgede 19. yüzyılda Avusturya tarafından bir baskı mevcuttu. Bu baskılar neticesinde bu bölgede isyanların varlığı söz konusudur. Aynı zamanda bu merkez, Osmanlı Devleti'nin idaresi altında bulunmak istemeyen Karadağ ile Sırbistan memleketlerinin arasında bulunmaktaydı. Bütün bu sebeplerden dolayı Osmanlı Devleti bu memlekette olan haberleşmeyi hızlandırma için 1858 yılında telgraf hatlarının yapımına başladı. Bu hattın ardından 1865 senesinde Bosna'da telgraf ağlarının inşası başladı. 1 sene sonra ise Saray, Mostar, Travnik ve Banaluka kentlerinde de telgraf hatları yapılmıştır. Bu telgraf hatları, Bosna'nın Osmanlı Devleti'nden ayrıldığı 1878 tarihinde 33'e ulaşmıştır. Görüldüğü gibi, ayaklanmaların yaşandığı bu merkezlere hatların inşa edilmesinde kıymet vermiş, gerektiği zaman hatların harcamaları devlet hazinesinden sağlanmıştır (Çelebi, 2020, s.101-102).

1876 yılında Sultan 2. Abdülhamid'in tahta geçmesi zamanında Yemen'de yapılacak telgraf hatlarının inşa edilmesi halen bitmemişti. Osmanlı Devleti'nin eksiksiz tüm merkezlerine telgraf hattı gelmişti ve bu merkezler arasında bağlantı kurulmuştu. Ancak Osmanlı'nın küçük kentlerinde telgraf gönderme dili sadece Türkçe idi. Daha büyük kentlerde ise hem Türkçe hem de başka dil kullanılabilirdi (Yazıcı, 1992, s. 345-347).

## 5.5. Osmanlı Devleti ve Yabancı Devletler Arasındaki Telgraf İş Birliği

Telgraf aletinin 1700'lü yılların sonlarına doğru bulunmasıyla beraber yabancı devletlerden tarafından sürekli kullanılmaya başlanmıştır. Telgraf devletlerin, ekonomik, yönetsel, ordu ve halk ile ilgili olan gereksinimler için inşa edilmiş ve uygulanmıştır. Telgraf hatlarının inşa edilmesi içinde Osmanlı Devleti hem batılı kumpanyalarla ortaklaşa şeklinde hem de bu şirketlere farklı ayrıcalıklar tanıyarak gerekli olan gereksinimleri temin etme yoluna gitmiştir (Günalan, 2016, s. 343).

Bab-ı Âli, kendisine ait denizler ile karalar arasında telgraf hatları inşa ederken, sınır bölgelerinde bulunan devletlerle de denizaltı hatlar için ortaklaşa planlara katılmıştır. Özellikle Osmanlı Devleti, Sicilyateyn Krallığı ile dostça bağlantılar kurmuştur. Bu krallık 1859 senesinde Osmanlı Devleti'ne Otranto ve Avlonya'yı birbirine bağlayacak telgraf hattı inşa etmeyi önerdi. Böylece bu krallık Rusya ile Avusturya Devletleriyle haberleşme imkanı sağlarken, Osmanlı ise bu şebeke üzerinden batılı devletlerle ilişki kurup, Rumeli bölgesinde mevcut olan telgraf ağını yavaşlatacak (Çakılcı, 2022, s. 293). Bu duruma Osmanlı Devleti iyi bir şekilde yaklaşınca, kral 2. Ferdinand bu hattın kurulumu için Sultana isteğini bildirdi. Bu istekte, Avlonya merkezinin Rumeli telgraf hattıyla birleşmesini talep etti. Sultanın verdiği emir ile bu talep kabul edildi (Çakılcı, 2016, s. 59-60).

Sicilyateyn Krallığının ortadan kalkıp yerine İtalya Krallığının kurulmasıyla beraber, Osmanlı ile yapılan bu telgraf hattı ortaklığı devam etmiştir. Bu durum Rusya ile Osmanlı Devleti arasındaki ilişkiye de model olmuştur. Odessa ve İstanbul arasında bir telgraf hattının kurulması ve bu hat ile iki devletin birbiriyle ilişki kurması amaçlandı. Bu amaçla 1871 senesinde bu hat için inşaata bağlanmış ve bu hattın yapımı içinde bir kumpanyaya 30 yıl geçerli olacak şekilde ayrıcalık süresi verilmiştir. Yaşanan birtakım olaylardan dolayı bu hattın yapımı 1874 senesine kadar bekletilmişti. Bu hattın yapımını Blacksea Telegraph Company üstlenmiştir (Çakılcı, 2022, s. 293).

İngiltere vatandaşı olan Gisborne, Osmanlı Devleti'nden izin alarak Çanakkale Boğazı'ndan başlayarak İskenderiye kentine kadar denizaltı telgraf hattı kurmak istemiştir. Alınan izinle birlikte, kendisiyle birlikte gelen kurul İstanbul'a yerleşti. Bu durum telgraf hattının sadece Osmanlı Devleti'nde değil İngiltere'de de oldukça yaygın bir şekilde kullanıldığının göstergesidir (Davison ve Burak, 2003, s. 348-349). Bu hattın yapımı için yapılan görüşmelerde ilk olarak, hattın işletilmesi ayrıcalığı 50 yıl süreyle Gisborne'a verilmesine ve 50 senenin sonunda ise Osmanlı Devleti'ne bırakılmasında karar kılınmıştı.

Gisborne'a bu hattın yapımını 18 ay sonra bitireceğini bildirmişti. Aynı zamanda Osmanlı Devleti bu hat üzerinden yapacağı haberleşme günde 3 saati aşmayacaktı. Bu anlaşma maddelerine rağmen uygulamaya koyulamamıştır. 1855 yılına gelindiğinde, bu hattın bütün harcamalarını İngiltere kumpanyası üstlenmiştir. Bunun sonucunda yapılan anlaşmaya göre, ilk olarak Osmanlı Devleti'ne ait haberleşmeler gönderilecek ve gümrük vergisi alınmayacaktır. Bütün bunlara karşı yine de bu hattın yapılmasına başlanılamamıştır (Keskin ve Sönmez, 2009, s. 72).

İngiltere'nin, Osmanlı toprakları üzerinde telgraf ağını kurma isteği sadece Kırım Savaşı'nda Osmanlı Devleti'ne yardım etmiş olmasından değildir. Bunun en önemli sebebi ise İngiltere'nin Hindistan üzerinde hakimiyetini sağlamlaştırma isteğinden kaynaklanmaktadır. Nitekim 1857 senesinde Hintli askerlerin baş kaldırısı gibi sebeplerle İngiltere'nin Hindistan'da kurduğu telgraf merkezlerini kontrol altında tutmasını gerekli kılmıştır. Londra ve Hindistan telgraf hatlarının birleşimi için iki seçenek bulunmaktaydı. Birincisi, Çanakkale Boğazı üzerinden İskenderiye'ye ulaşacak denizaltı hattıydı. İkincisi ise, Anadolu'yu geçerek Basra Körfezi üzerinden Hindistan hatları ile birleşmekti. İngiltere, bu hattın yapımı için East India Telegraph Company ismiyle bir kumpanya kurdular (Altun, 2011, s. 26).

İngiltere tarafından yapımı önerilen ikinci hat olan Anadolu hattının yapımını ise Osmanlı Devleti, İngiltere'ye bırakmadan kendisi üstlenmiştir. Ancak İngiltere ile aralarının bozulmaması için lazım olan eşyalar ile mühendislerin tercih edilmesinde İngiltere'den faydalanılacaktır. Yapımına başlanan hattın güzergahı ise, Üsküdar tarafından Sivas şehrine giden bir yol, Sivas şehriden Bağdat hududuna giden ikinci yol olarak 2 yol ayrımı yapılmıştır. 1859 senesinde bu hattın İzmit tarafı tamamlanmıştır. İzmit'ten sonra bu hat Ankara şehrine çekilmişti. Bu bölgede de ahali, gerekli ihtiyaçları kendileri karşılamış, lazım olduğu vakit kendileri bile hattın inşasında çalışmıştır. Ankara'dan ilk telgraf 1859 senesinde çekilmiştir. Bu hat 1860 senesinde Bağdat'a ulaşmıştır. 1862 senesine dek bu çalışmalar 2 sene durmuştur. Bunun nedeni ise hattın yapımı sırasında İngiltere vatandaşı olan mühendislerden 3 tanesi vefat etmiş diğer mühendisler ise bu ölümlerden dolayı bırakmışlardır. Bütün bu olumsuz duruma rağmen Baş mühendis olan Carsiw, anlaşmayı tekrardan yürürlüğe koyarak bu hattın yapımına devam etmiştir. 1864 yılında bu hattı Fav şehrine kadar ulaştırmıştır (Akbulut, 2016, s. 111-112).

İstanbul- Köstence ve İstanbul-Odessa denizaltı hattı, batılı kumpanyalara temin edilen ayrıcalıklarla kurulmuştur. Bu hat ile batılı devletlerle olan ilişki arttırılarak,

Akdeniz’de bulunan hatlara bağlanmak için 1876 senesinde Marmaris, Rodos ve Girit hattı yapılmıştır (Afşar, 2017, s. 9).

Varna ile Şumnu arasındaki telgraf hattının inşasına gelince, Fransa 1854 yılında Osmanlı Devleti’nden Varna ve Rusçuk güzergahında haberleşmenin hızlı olması için telgraf ağının kurulmasını talep etti. Aynı zamanda Kırım Savaşı sırasında yapılacak haberleşmenin önemini vurgulayıp, telgraf ağının önemine dikkat çekti. Yapılması istenilen hattın Osmanlı açısından fayda sağlayacağı bildirildi. Bu hattın harcamaları Fransa tarafından giderilecek ve çalışacak kişiler de Varna merkezinde görevde bulunacaktı (Ersoy Hacısalihoğlu, 2006, s. 124).

1880-1881 yıllarında Posta ve Telgraf Nazırı İzzet Efendi ve Londra da Estern adlı telgraf şirketi temsilcisi Mösyö Bini ve memuru Jorj Serpos Efendi arasında ittifak ile sözleşme imzalandı. Bunlar arasında denizaltı telgraf kabloları yerleştirme ve sınırı belli etmek ve bunları işletmek üzere Osmanlı Devleti tarafından Londra da bulunan Estern telgraf şirketine 50 sene müddetle imtiyaz verilmiştir. Bu kablolar öncelikle Dersaadetten Bozcaadaya ikinci olarak Bozcaada’dan Selanik’e kadar uzatılacaktır. Bozcaada’dan Selanik’e uzatılacak kablonun her bir masrafı şirkete ait olmak üzere Limni adasına uğrıtılacak ve bu adada açılacak telgrafhane haberleşme memuru Osmanlı tarafından tayin olunacak fakat şirket haberleşmeleri resmi olmayan her kelimedede 40 para ücret verilecektir. Bu deniz hattı vasıtasıyla meydana gelen resmi devlet haberleşmesini her 3 ayda bir hesap yapılacak 30 sene sonunda toplam kaç kelimeye ulaşırsa 30.000 kelimenin bir seneliği olan 360.000 kelimedenden fazla kelimeler için şirkete yarı ücret verilecektir ve bundan başka gerek telgraf idaresinin ve gerek şirketin telgraf işlerine dair olan telgrafnameleri karşılıklı ücretsiz alıp verilecektir (Düstur, Birinci Tertip, C. 5, 1910).

## **5.6. Osmanlı Telgraflarında Dil Sorunu ve Telgraf Okulu**

Telgraf Müdürlüğü, Osmanlı Devleti’nde 1853-56 yılları arasında Osmanlı ve Rusya arasında yapılan Kırım Savaşı sırasında kurulmuştur. 1870 senesine gelindiği zaman telgraf merkezlerinin sayısının 301’e kadar çıktığı görülmüştür. Bu durum telgraf merkezlerinin yönetiminden sorumlu memurların ve teknik uzmanların gerekliliğinin ciddi bir dereceye ulaştığını göstermektedir (Ata, 2011, s. 284). Aynı zamanda ilk zamanlarda kurulmuş olan telgraf merkezlerini yönetenler Fransız olduğu için iletişim dili Fransızcaydı (Engür, 2023, s. 3). Bunun sonucunda Osmanlı Devleti’nin gizli haber alma kanallarına zarar verebilirdi.

Bunu gidermek için ilk başta Telgraf İdaresi ecnebi dilleri okuyabilen kişiler yerleştirilip bu idare millileştirilmek istendi. İlk Türk haberleşme görevlisi ise Tercüme Odası yazıcısı Fevzi Bey oldu. Bu durum bize uzun zamandır Tercüme Odalarında var olan düzenin değiştirilmesi yönünde ilk aşamadır (Çınar, 2007, s. 39).

1911 tarihli arşiv belgesine baktığımız da telgraf haberleşmesinde Türkçe, Arapça ve Fransızcadan başka büyük devletlerin dillerinin de kullanılmasının uygun görüldüğü ve telgraf kalemine bildirildiği belirtilmiştir. Seferberlik ilişkisiyle kabul edilen bu bildirme üzerine telgraf kalemi Rusya telgraf idaresine iletilmiştir ve ilk olarak Petesburg isminin Petrograda değiştirildiğini posta ve telefon nezaretinden gönderilen yazışmalarla açıklanmıştır. 1875 tarihinde Petersburg'da anlaşma ve 1908 senesinde Lizbon'da devletlerle yapılan telgraf anlaşmasının 8. maddesinde; her devlet anlaşma yapan diğer devletlerden her birine hemen yaşanan olayları haber etmek şartıyla telgrafın kullanılmasını ve milletlerarası telgraf haberleşmelerinin süresiz olarak uzatılacağını bildirmiştir. Diğer hükümetleri önceden haberdar etmek şartıyla bir hükümet milletlerarası haberleşme telgraf hizmetini bütünüyle tatil edebilir ise bazı kayıtlar altında mesele sansüre tabi olmak şartıyla sözü edilen hizmetin devamına da müsaade edilebilir. Telgrafnamelerin sansür edileceğini açıklamak gerek bazı kelimeleri veyahut bütün telgrafnamenin alınan ücretlerin iade edilmeksizin gönderilmesi gibi sansürün lazım olduğu bütün neticeleri fiilen kapsar. Ücret iade edilecek olur ise gönderen bu yolla dikkat çekmeyi kendine çekerek sözü edilmiş ondan telgrafın şeklini Pirişne yoluyla ulaştırmak isteyeceği açık olduğundan sansürden arınan fayda ve maksat eksik olur. Zaten yüce hükümet telgrafnamelerin erteleme ve telgrafnameyi yok etme ve bedelini geri verilmeksizin iptal edilmelerinden dolayı sorumluluğu üstüne almak istememiştir (BOA, HR. HMS. İŞO, 1911).

Bu döneme dek başkent telgraf merkezinde öğrenciler (Çetin, 2023, 478) eğitilerek, mevcut sıkıntı giderilmişti. Bahsedilen durum Edirne telgraf merkezinde de uygulanmaya konuldu. Türkçe dilinde haberleşmenin sağlanması için göreve alınan öğrencilerin yaş aralığı ise 18-30 olmalıdır. Bu öğrenci eğitim açısından oldukça donanımlı olmalıydı. Bunlar arasında iyi bir şekilde okuyup yazan, matematik bilgisi olan öğrenciler arasından seçilecekti. Ayrıca bu öğrencilerin, yalan söylemeyen ve iffetli olduklarına kanıtlayacak 2 şahsın onaylamasına gerek duyulmuştu. Bütün bunlar merkez tarafından kabul edilirse şahıs öğrenci olarak göreve başlayabiliyordu. Bu öğrenciler haberleşmeleri gizlemeleri ve aynı zamanda yasalara uyup, nizamnameleri uygulayacaktır (Ata, 2011, s. 3).

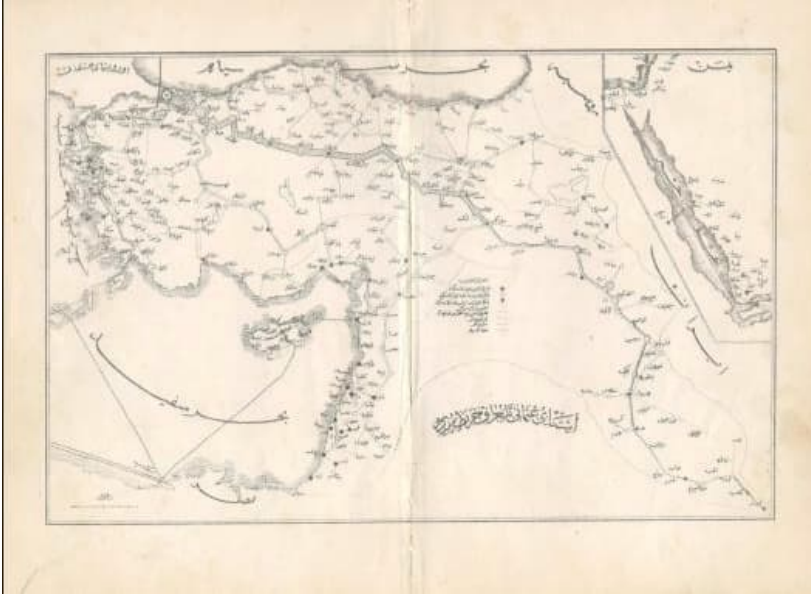
1857 senesinde telgraf merkezlerine şakird yetiştirmek amacıyla bir kanun

yayımlandı. Bu kanunla, telgraf merkezlerinde eğitilmesi için seçilecek öğrenciler toplam 12 kişi olacaktır. Bunlar 18 yaşından küçük olmaması ve 30 yaşını da geçmemesi gerekmektedir. Bunlar okunan öğeleri anlama ve kavrama becerisine sahip, matematik işlemlerini bilen kişilerden seçilecektir. Aynı zamanda bu kişilerin yalan söylemeyen ve iffetli kişiler olduklarına dair kanıtlanmış olmaları gerekmiş, devlete ait istihbaratları ifşa etmeyecek ve nizam ve düzene yaraşır şekilde davranacaktı (Kulular İbrahim, 2018, s. 191). Hükümet, telgraf haberleşmesini Türkçeleştirmek ile bahsedilen işin Türk haberleşme görevlileri tarafından sürdürülmesi amacıyla katı bir şekilde çaba sarf edildi (Yüksel, 2014, s. 375). Bu amaçla da bu merkezlerde görevlendirilecek kişiler için okullar açıldı. Bu okullarda, telgraf hizmetlerinde kullanılacak elektrikle ilgili olarak eğitimler verilmiştir. Bu okullardan ilki, Telgraf Okuludur. 1861 yılında açılmıştır (Tutsak ve Nacar, 2024, s. 26). Bazı kaynaklarda okulun “Telgraf Memur Mülâzimi Mektebi” adıyla açıldığı bilgisi yer almaktadır. Bu mektep, telgraf müdürü Abdullah Fevzi Bey’in mühim icraatlarından biridir (Ceran ve Pilehvarian, 2023, s. 21). Bu okulda, elektrik dersleri, pillerin uygulanması gibi dersler verilmiştir (Tutsak ve Nacar, 2024, s. 26). Telgraf Memur Mülazım Mektebi Soğukçeşme sokağında kurulmuştur. Öğrenciler bu okulda 2 sene eğitim görürlerdi. Bu okulda verilen bilgiler, öğretmenin anlatımı ve uygulamalı biçimde olacak şekilde 2 kısımdır. Bu mektebin laboratuvarı şeklinde yapılmış yapı ise Osmanlı Devleti’nde mevcut olan Telgraf Fabrikası olmuştur. Uygulamalı eğitimler bu fabrikada gösterilmiştir. Uygulamalı olarak gösterilen dersler aralarında telgraf haberleşmesi, telgraf işletmesi ve kanunları gibi dersler yer alırdı (Çınar, 2007: 39). Ancak bu okul, 2 sene eğitim verdikten sonra sebebi açıklanmadan kapanmıştır (Aycil, 2022, s. 26). Bazı zamanlar açılıp eğitim verilip tekrardan kapanan bu okul, Cumhuriyet’in ilanına dek varlığını sürdürmüştür. Bu okuldan sonra İmparatorluk İdadisi olup adı değiştirilen Galatasaray İdadisinde telgraf eğitimi verildi. Ancak bu okulda okuyan öğrenciler maddi gücü oldukça fazla olan ailelerin evlatları olduğundan dolayı telgraf dersleriyle ilgilenmeyip, rağbet göstermediler (Yüksel, 2014, s. 374).

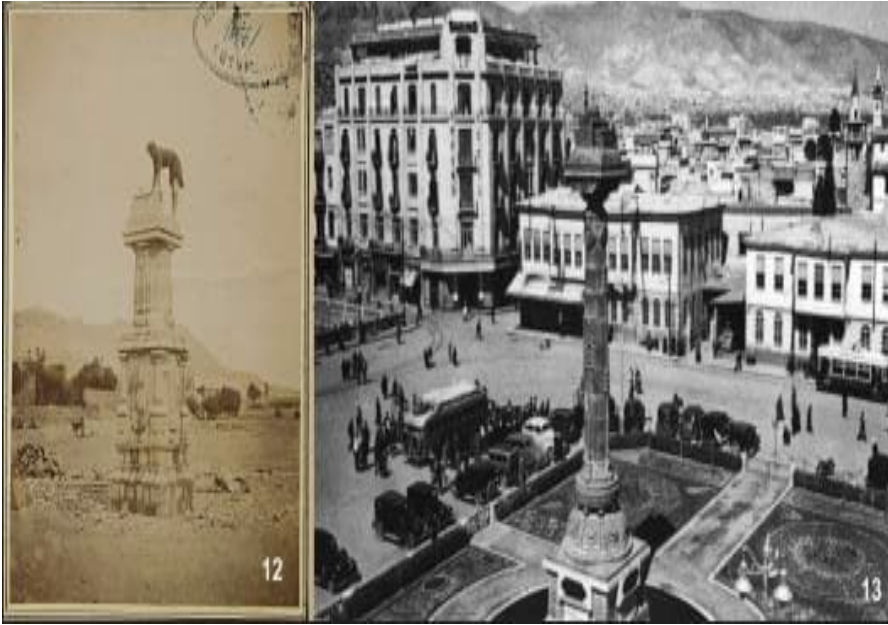
Sultan Abdülaziz döneminde kurulmuş olan Darüşşafaka kurumu, 2. Abdülhamid’in saltanatı sırasında telgraf merkezleri için yetiştirilecek öğrencilerin eğitiminde kullanılmaya başlandı. Bu kurumda, idadi çağındaki öğrenciler, Jön Türkler’in görüşlerine karşı olacak şekilde eğitimden geçtiklerini bilmekteyiz. Bu okulda telgraf konusunda eğitimini tamamlayan şakirdlerden 2 yılda bir 2 adet kişi telgraf mühendisliği eğitimi için Fransa’ya gönderilmiştir. Ancak bu öğrencilerin Jön Türklerin de bulunduğu protesto eyleminde

oldukları öğrenilince eğitim için yabancı ülkelere öğrenci göndermeye son verilmiştir. Aynı zamanda bu okula asker kökenli muallimlerin gelmesiyle 2. Abdülhamid karşıtı durumlarla karşılaşmıştır (Çelebi, 2020, s. 264).

1908 senesinde Posta ve Telgraf Okulu, telgraf merkezlerinde görevlendirilecek memurların eğitim için gerekli olduğu için açılmış ve Cumhuriyet'in ilanına kadar devam etmiştir (Olgun, 2014, s. 149).



**Resim 17:** Osmanlı Devleti telgraf hatları (Ekimci ve Küçükatalay, 2023, s. 157)



**Resim 18:** San'a ve Şam'da yapılan telgraf anıtı ve Hicaz telgraf anıtı (Ekimci ve Küçükatalay, 2023, s.162)

## 6. SONUÇ

Geçmişten günümüze kadar insan hayatında oldukça önemli bir yeri olan iletişim ve haberleşme konuları Osmanlı Devleti'nin de üzerinde durduğu bir konu olmuştur. Klasik dönem Osmanlı Devleti'nde karayolu ile yapılan haberleşme ve ulaşım faaliyetlerinin teknolojinin ilerlemesiyle daha modern ve batılı bir forma dönüştüğünü görmekteyiz. Bu döneme kadar sadece Osmanlı Devleti'nin resmi mektupları için yapılan haberleşme işlemleri artık halkında posta faaliyetlerine katılmasıyla gelişme göstermiştir. Bu durum 1840 yılında Posta Nezaretinin kurulmasıyla başlamıştır. Bu kurumla artık halkta ücretini ödeyerek mektup gönderebilecekti. Hatta başlangıçta sadece evrak ve mektup gönderilirken devlet tarafından yayımlanan nizamnamelerle kıymetli eşyalar, defterler, kitaplar, altın ve gümüş akçelerinde gönderimi yapılabilecektir.

19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde yaşanan 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı, 1878 Berlin Antlaşması ve bu dönemde meydana gelen ulusçu ayaklanmalar Osmanlı Devleti'ni oldukça zor bir duruma sokmuştur. Aynı zamanda alınan dış borç alımlarının ödenememesi ile de Osmanlı Devleti'nin yaşadığı siyasal ve ekonomik bunalımı gözler önüne sermiştir. 19. yüzyılda yaşanan bunalımlara rağmen Osmanlı Devleti'nin haberleşme ve iletişimi önem verdiğini ve bunun içinde telgraf sistemini kurduğunu görmekteyiz. Posta Nezareti'nin kurulmasıyla başlayan haberleşmenin kurumsallaşma süreci, Posta ve Telgraf Nezareti'nin birleşmesiyle mühim bir konuma getirilmiştir. Yaşanan süreç boyunca hem halkın hem de devletin zarar görmemesi için yayımlanan nizamnamelerle beraber yaşanan olumsuz durumların önüne geçilmeye çalışılmıştır. Padişahların da bu karmaşa ortamında haberleşme ve iletişim konularına oldukça önem verdiğini ve batıda yaşanan gelişmelerden geri kalmadığı görülmüştür. Bütün bu gelişmelere ve modernleşmeye rağmen yaşanan kötü olayların ve bu kurumda meydana gelen yolsuzlukların beklenen sonuçlarını vermediği ortaya çıkmıştır.

## 7. KAYNAKLAR

### A) Arşiv Belgeleri

- BOA, A.DVN.MKL 10/14. M.26.04.1871.  
BOA, Y.A.HUS. 169/48. 02.03.1881.  
BOA, DH. MKT. 1339/34. 12.10.1881.  
BOA, İ. PT. 10/47. 11.11.1899.  
BOA, BEO. 1175/88118. 25.03.1898.  
BOA, Y.PRK.MK. 10/87. 24.02.1901.  
BOA, DG. HMŞ. 15/84. 16.09.1912.  
BOA, İ. HR. 111/5446. 28.10.1853.  
BOA, İ.MMS, 143/25. 16.09.1911.  
BOA, İ.PT. 5/56. 14.12.1895.  
BOA, A.MKT.MHM. 334/14. 12.01.1865.  
BOA, HR. HMŞ. İŞO. 30.06.1911  
BOA, İ.PT.12/4, 14. 10-09-1900  
Düstur, Tertip 1, Cilt 5, Referans No 675, s. 55.  
Düstur, Tertip 1, Cilt 2, Referans No 168, s. 348.

### B) Araştırma ve İnceleme Eserler

- Afşar, Y.**, 2017. Türkiye’de Telekomünikasyonun Gelişimi ve Talebinin ARDL Yaklaşımı ile Analizi. Yüksek Lisans Tezi. Eskişehir Anadolu Üniversitesi. Eskişehir. 9s.
- Ahbab, Y.**, 2016. İletişimde Yeni Dönem: Üsküp’te Telgraf. *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, 13(25): 85-86.
- Armağan, A.L.**, 1990. Osmanlılar Zamanında Hac Yolu ve Menziller. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul Üniversitesi. İstanbul. 1990. 9-32s.
- Armağan, A.L.**, 2000. 18. Yüzyılda Hac Yolu Güzergahı ve Menziller (Menazilü’l Hacc). *Osmanlı Araştırmaları*, 20(20): 77.
- Akçakaya, U.**, 2022. Bir Karış Fazla Şimendifer: Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Demiryolu Politikasının Değişimi. *ESOGÜ Tarih Dergisi*, 5(19): 32.
- Akbulut, G.**, 2012. Osmanlı Devleti’nden Türkiye Cumhuriyeti’ne Gerçekleşmeyen Demiryolu Projeleri ve Etkileri (1876-1939). *Atatürk Dergisi*, 1(1): 239.
- Akbulut, U.**, 2010. Suriye’ye İlk Telgraf Hatlarının Çekilmesi. *History Studies Ortadoğu Özel Sayısı*, 1-11: 5-6.

- Akbulut, U.**, 2016. İngilizlerin Hindistan'la Olan Haberleşmeyi Hızlandırma Çabaları. *Recent Period Turkish Studies*, 13(25-26): 111-112.
- Akyıldız, A.**, 2010. Şura-yı Devlet. TDV İslam Ansiklopedisi, 39: 236-239.
- Alşan, R.**, 1990, Cumhuriyetin Kuruluşu ve İlk On beş Yılında PTT İşletmesi. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 6: 391.
- Altun, E.**, 2011. Doğu Anadolu Bölgesine İlk Telgraf Hatlarının Çekilmesi. *Yüksek Lisans Tezi*. Atatürk Üniversitesi. Erzurum. 21-26s.
- Altunan, S.**, 2005. 18. Yüzyıl'da Silistre Eyaletinde Haberleşme Ağı: Rumeli Sağ Kol Menzilleri. *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 18: 2-3.
- Altunan, S.**, 2002. Osmanlı Devleti'nde Haberleşme Ağı: Menzilhaneler. *Türkler, Yeni Türk Yayınları*, 10, Ankara, s. 1695.
- Alemdar, K.**, 1981. Türkiye'de Çağdaş Haberleşmenin Tarihsel Kökenleri. İletişim Sosyolojisinin Temelleri Üzerine Bir Deneme, Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları, Ankara.
- Alaşahan, B.**, 2022. Osmanlı Telgraf Tarihinde Emile Lacoine'ın Çalışmaları ve Mebahisi i Telgraf İsimli Eserleri. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul Teknik Üniversitesi. İstanbul, 21s.
- Aslan, T.**, 2022, Osmanlı Devleti'nin Avrupa Diplomasisinde Posta Sorunu Üzerine Bazı Değerlendirmeler. *Tarih ve Gelecek Dergisi*, Cilt 8, Sayı 4, s. 1-4.
- Aslan, T.-İme, G.**, 2022. Osmanlı Devleti'nde Posta Islahı ve Osmanlı Devleti'nde Posta Islahına Dair Bir Görüş. *Near East Historical Review*, 12(3): 330-331.
- Ata, B.**, 2011. Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Telgrafçılar Nasıl Yetiştirildi. Prof. Dr. Yahya Akyüz'e Armağan Türk Eğitim Tarihi Araştırmaları. Pegem Akademi Yayınları, (1- 27): 3-284.
- Atlı, Y.-Yücel, İ.**, 2016. Hibrit İletişim Teknolojileri. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 21: 787.
- Ayçil, S.**, 2021. Posta Pullarının İşlevsel Yönü ve Menkul Kıymet Olarak Değerlendirilmesi. *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 47: 334-335.
- Ayçil, S.**, 2022. PTT'nin Eğitim Alanındaki Faaliyetleri ve Posta Hizmetleri Programı Üzerine Bir Değerlendirme. *Türkiye Mesleki ve Sosyal Bilimler Dergisi*, 2(8): 26.
- Bahadır, O.**, 2020. Osmanlılardan Cumhuriyet'e Elektrik. İstanbul, Anahtar Kitaplar Yayınevi, İstanbul.

- Bahadır, O.**, 2019. Osmanlılarda İlk Elektrik Uygulamaları. Tarihte Elektrik, TMMOB Elektrik Mühendisleri Odası, 465.
- Balta, S.**, 2017. 16. Yüzyılda Osmanlı-Safevi Tarihi Açısından İstanbul-Tebriz Hattı ve Anlamı. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul Üniversitesi. İstanbul. 2-30s.
- Başdin, A.-Topçu, E.**, Ortaça ğda İhtiyat Bağlamında Hükümdarın Asli Bir Vazifesi; İstihbarat (Yusuf Has Hacib ve Nizamü'l Mülk Evreninde). *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 10: 565.
- Bazna, A. Y.**, 2023. Osmanlı Devleti'nde Elektrikli Telgraf Haberleşmesi ve Sağladığı Avantajlar Çerçevesinde Kastamonu Eyaleti'nde İlk Telgraf Hatları Kurulum Faaliyetleri (1864-1876). *Genel Türk Tarihi Araştırmaları dergisi*, 5(10): 676-679.
- Bezaz, Y.G.**, 2006. Haberleşme ve Tarihçesi, Ankara, s. 54-83.
- Bezaz, Y.G.**, 2007. Geçmişten Günümüze Haberleşme ve PTT Tarihçesi. *Türkiyem Haber-İş Sendikası*, 27: 67-72.
- Bileydi Koç, M.**, 2020. Osmanlı Devleti Döneminde Antalya Demiryolu Hattı Projesi. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 36(102): 4-11.
- Bozkurt, T.**, 2014. Osmanlı'nın Hac Yolu Konya Menzilleri, Aktüel Arkeoloji, 41: 100.
- Budak, Y.**, 2016. Bir Kamu İktisadi Teşebbüsü Örneği Olarak PTT: Kuruluş, İşleyiş ve Kriz, *Yüksek Lisans Tezi*, Marmara Üniversitesi. İstanbul. 26-28s.
- Buzpınar, Ş.T.**, 2009. Surre. TDV İslam Ansiklopedisi, 37: 567-569.
- Büyükkarci Yılmaz, F.**, 2018. Osmanlı Hac Menzilnamelerinde Sosyal ve Maddi Kültüre Ait Unsurlar, *Turkish Studies*, 13(12): 88.
- Ceran, İ.-Kara Pehlivan, B.**, 2023. Osmanlı Devleti'nde Telgraf Mektebi/ Fünun-ı Telgrafiye/ Telgrafhane-i Amire Mektebi ve Eğitim Verdiği Binalar. *Çeşmi Cihan: Tarih Kültür ve Sanat Araştırmaları E-Dergisi*. 10(1,): 11-21.
- Çadırcı, M.**, 1991. Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları. Türk Tarih Kurumu Yayınları. Ankara.
- Çakılcı, D.**, 2018. Doğu Akdeniz'de Denizaltı Telgraf Bağlantıları: Yunanistan'ın Uluslararası Şebekeye Dahil Edilmesi. *Tarih İncelemeleri Dergisi*, Cilt 33, s. 25-26.
- Çakılcı, D.**, 2016. Osmanlı Devleti'nde Uluslararası Telgraf İş birliği: Sicilyateyn/İtalya Örneği. *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, 13(25-26): 59-60.
- Çakılcı, D.**, 2022. Osmanlı Devleti'nde Denizaltı Telgraf Hatları ve Eastern Telegraph Company. *Türk Tarih Kongresi Bildirileri*, 75: 25- 293.

- Çakılcı, D.**, 2003. Osmanlı Taşra Haberleşmesinde Değişim: İşletme, Mekân ve Kullanım Bağlamında Selânik Örneği (1794-1850). *SDÜ Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 58: 20.
- Çakılcı, D.**, 2015. Rumeli Telgraf Hatları (1854-1876). *Yüksek Lisans Tezi*. Akdeniz Üniversitesi. Antalya. 4s.
- Çakılcı, D.**, 2016. Osmanlı Devlet, Telgraf Şubesinde Üsküdar Telgrafhanesi ve Önemi. *Uluslararası Üsküdar Sempozyumu IX 11-13 Kasım Bildiriler*, 1: 133.
- Çakmak, B.**, 2015. Osmanlı Devleti'nde İletişim Modernleşmesinin Taşra Boyutu: Uşak Kazası'nda Posta ve Telgraf Hizmetleri (1870-1912). *Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 22(22): 66.
- Çelebi, B.**, 2020. Osmanlı Devleti'nin Merkezileşmesinde Telgrafın Rolü: 1855-1909. *Doktora Tezi*, İstanbul Üniversitesi. 93-264s.
- Çerçi, F.**, 2003. Haberleşme Hizmetleri ve Osmanlı Devleti'nde Ulak Organizasyonu (Gelibolulu Mustafa Ali'nin Bu Konudaki Görüşleri). *Atatürk Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 191-212.
- Çetin, E.**, 2023. Osmanlı Bürokrasisinde Şâkirdlik: 18. Yüzyılda Başmuhasebe Kalemî Örneği. *Marmara Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 10(2), 478.
- Çetin, E.**, 2010. Türk Basınına Göre Hicaz Demiryolu (1900-1918). *History Studie: International Journal of History (Ortadoğu Özel Sayısı)*, 100.
- Çetin, C.**, 2009. Anadolu'da Faaliyet Gösteren Menzilhaneler (1690-1750). *Doktora Tezi*, Selçuklu Üniversitesi, Konya, 3-43s.
- Çetin, C.**, 2011. Osmanlı Devleti'nde Ulaşım ve İletişimin Örgütlenmesi. *Tarihin Peşinde-Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 5: 18.
- Çetin, E.**, 2013. Tanzimat'tan Meşrutiyet'e Karayolu Ulaşım. *Doktora Tezi*. Ankara Üniversitesi. Ankara. 62s.
- Çınar, H.**, 1999. Osmanlı Ulak-Menzilhane Sistemi ve 18. Yüzyılın İlk Yarısında Antep Menzilleri. *Osmanlı İktisat, Yeni Türkiye Yayınları*, 3: 628.
- Çınar, E.**, 2007. 19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Meslekî ve Teknik Eğitim. *Yüksek Lisans Tezi*. Selçuk Üniversitesi. Konya. 39s.
- Çobanoğlu, A.V.**, 2002. Külliye. *TDV İslam Ansiklopedisi*, 26: 542-544.
- Damlıbağ, F.**, 2020. Osmanlı Devleti'nde Elektriğin Yayılması. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 20(44): 150.
- Damlıbağ, F.**, 2018. Elektrik Enerjisinin Osmanlı Devleti'ndeki Yayılma Aşamaları. *18. Türk Tarih Kongresi Bildiriler*, C 5, Ankara, Türk Tarih Kurumu, s. 367-368.

- Davison, R. D.-Burak D. M.**, 2003, Osmanlı İmparatorluğuna Elektrikli Telgrafın Gelişi. *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 14(14): 348-355.
- Demir, T. Sönmez, A.**, 2009. Telgrafın Osmanlı İmparatorluğu'nda Yayılması: Çanakkale Telgraf Hattı Örneği. *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 25: 70.
- Demir, T.**, 2005. Türkiye'de Posta Telgraf ve Telefon Teşkilatının Tarihsel Gelişimi (1840-1920). PTT Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Deveci, M. A.**, 2019. Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Bitlis'te Ulaşım ve Haberleşme. *Yüksek Lisans Tezi*. Hatay Mustafa Kemal Üniversitesi. Hatay. 86s.
- Değerli Keçici, A.**, 2008. Osmanlı Devleti'nde Bir Taşra Güvenlik Örgütü Olan Derbent Teşkilatı. *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(1): 50.
- Doğan Turay, E.**, 2017. Anadolu Hac Güzergâhı: Antakya Menzili. *Kadim Akademi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(111).
- Düzenli, Ş.-Kavuran, T.**, 2004. Görsel İletişim Aracı Olan Pul'un Tarihi Gelişimi ve Grafik Ürün Olarak Önemi. *C.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi*, 28(2): 195-196.
- Emecen, F.**, 1992. Başmuhasebe Kalemî. TDV İslam Ansiklopedisi. 5: 133-135.
- Engin, V.**, 1997. Rumeli Demiryollarında İhale Yolsuzluğu. *Türkiye Mühendislik Haberleri*, 389
- Engür, Ü.**, 2023. Osmanlı'nın Posta ve Telgraf Nazırı: Oskan Efendi. *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 46:2-3.
- Ekin, Ü.**, 2017. Klasik Dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda Karayolu Ulaşımını ve Nakliyatı Etkileyen Faktörler (1500-1800). *Bellekten*, 81(291): 390-391.
- Ekimci, B. G-Küçükatalay, E.**, 2023. Osmanlı Posta Teşkilatı Yapılarının Kültürel Miras Değerleri Bağlamında İncelenmesi. *ÜBA-KED Türkiye Bilimler Akademisi Kültür Envanteri Dergisi*, 27: 157-162.
- Eldek, H.**, 2014. Erzurum Derbent Hanlarından "Karasu Han" Koruma Çalışmaları Değerlendirmesi. *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. 37: 2.
- Erkal, M.**, 1992. Beytülmal. TDV İslam Ansiklopedisi. 6: 90-94.
- Ertaş, M. Y.**, 2006. İstanbul-Şam Hac Güzergahındaki Menzil Külliyelerinin Bakım ve Onarımı (1729-1732). *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, 15: 5.

- Ersoy Hacısalihoğlu, N.**, 2006. Kırım Savaşında Haberleşme: Varna Telgraf Hattı Şebekesi, Savaşın Barışa: 150. Yıldönümünde Kırım Savaşı ve Paris Antlaşması (1853-1856). İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi: 120-124.
- Eskin, Ş.**, 1942. Türk Posta Tarihi. Ulusal Matbaa, Ankara.
- Eyice, S.**, 2011. İstanbul'da İlk Telgrafhane-i Amire'nin Projesi (1855). *Tarih Dergisi*, 34: 62.
- Gül, A.**, 2011. Osmanlı Döneminde Erzincan Kazasında Ulaşım ve Haberleşme. *History Studies*, 3(1): 114.
- Gülsoy, U.-Ochsenwald, W.**, 1998. Hicaz Demiryolu. TDV İslam Ansiklopedisi, 17: 441-445.
- Günalan, R.**, 2016. Tanzimat Sonrasında Osmanlı Devleti'nde Yabancı Şirketler Tarafından Yürütülmesi İş ve İşlemlerinde Türkçenin Kullanımı Meselesi. *Avrasya İncelemeleri Dergisi*, 2: 343.
- Halaçoğlu, Y.**, 2002. Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller). PTT Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Halaçoğlu, Y.**, 1981. Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülhazalar. *Osmanlı Araştırmaları*, 02(02).
- Halaçoğlu, Y.**, 2004. Menzil. TDV İslam Ansiklopedisi, 29: 159-161.
- Halaçoğlu, Y.**, 2012. Ulak. TDV İslam Ansiklopedisi, 42: 77-79.
- Halaçoğlu, Y.**, 1994. Derbend. TDV İslam Araştırmaları, 9: 162-164.
- Hanilçe, M.**, 2017. Osmanlı Taşrasına Telgraf Hattı Çekilmesinde Yaşanan Zorluklar Niksar-Erbaa-Tokat Telgraf Hattı Örneği. *History Studies*, 9(4): 66.
- Hut, D.**, 2015. Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi. İslam Araştırmaları Merkezi, 6: 539-541.
- İnalçık, H.**, 2001. Kanunname. TDV İslam Ansiklopedisi, 24: 333-337.
- İrtem, Ş. S.**, 2019. Limanların Hinterlant Bağlantı Kabiliyetleri Üzerine Literatür Taraması ve Liman Kapısı Olarak Bucak Ovası. *Burdur Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Oğuzhan Sosyal Bilimler Dergisi*, 1(2): 120.
- Kaçar, M.**, 1995. Çağını Yakalayan Osmanlı: Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri. *İslam Tarihi, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA)*, 6: 45-49.

- Kaçar, M.**, 1986. Osmanlı Telgraf İşletmesi (1854-1871). *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul Üniversitesi. İstanbul. 13-17s.
- Kardan, G.**, 2019. (1015/H. 1178-1179/M. 1765-1766), 1016(H.1195-1206/M. 1780 1792), 1017(H. 1206-1207/M. 1791-1792) Numaralı Yol ve Menzil Defterlerinin Transkripsiyonu ve Değerlendirilmesi. *Yüksek Lisans Tezi*, Kastamonu Üniversitesi, Kastamonu, 1-21s.
- Kartal, K.**, 2019. Osmanlı Devleti'nde Haberleşme ve Postacılık Hizmetleri Üzerinde Genel Bir Değerlendirme, *4th International EMI Entrepreneurship & Social Sciences Congress*, 29-30 November, 145.
- Karabulut, N.**, 2008. Yeni Medya Teknolojileri ve Halkla İlişkiler. *Doktora Tezi*. Marmara Üniversitesi. İstanbul. 5-6s.
- Karaköse, H.-Abdalhamed, D, A.**, 2022. Hicaz Demiryolu Hedefleri ve Finansmanı. *Sosyal Bilimler Dergisi*, 61: 251-252.
- Kasapoğlu Akyol, P.**, 2017. Kültürel Miras Aktarıcısı Posta Pullarını Ulusal Kimlik Bağlamında Okumak. *3rd International Language, Culture Literature Symposium* (III. Uluslararası Dil, Kültür ve Edebiyat Çalıştayı), 62.
- Kanberoğlu, N.**, 2018. Osmanlı Devleti'nin II. Meşrutiyet Dönemi Demiryolu Politikaları 1908-1914. *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 3: 169.
- Kaya, Ö.E.**, 2020. Osmanlı Döneminde Menziller ve Hac Menzillameleri: Güzergahlar. Ziyaretler ve Şehirler. *Üsküdar Kültür, Sanat ve Medeniyet Dergisi*, 127.
- Keskin, Ö.-Sönmez, A.**, 2009. Telgrafın Osmanlı İmparatorluğu'nda Yayılması: Çanakkale Telgraf Hattı Örneği. *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 25: 72
- Kızgın, E.E.**, 2021. Menzil Külliyyelerinde Yer Alan Sıbyan Mektepleri. *Munzur Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 10(1): 35-36.
- Kış, S.**, 2015. Pul Para Oldu Osmanlı Devleti Hazinesine Kaynak Arayışında Antika Posta Pulları. *Journal of Turkish Studies*, 10(9): 327.
- Koyuncu, F.**, 2020. Bahri'nin Hac Menzilnamesi. *Akademik Sosyal Araştırmalar*, 12: 22.
- Konan, B.**, 2006. Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyonlar Kapsamında Hukuki Durumu. *Doktora Tezi*. Ankara Üniversitesi. Ankara. 86-87s.
- Köksal, F.**, 2016. Posta ve Telekomünikasyon Tarihinden Portreler. Akıl Fikir Yayınları, İstanbul.
- Kurt, B.**, 2016. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Bartın Irmağının Ticari Hayattaki Yeri. *Çeşm-i Cihan: Tarih Kültür ve Sanat Araştırmaları Dergisi*, 3(1): 87.

- Kulular İbrahim, M. A.,** 2018. Osmanlı Telgraf Mühendisleri. *Turkish Studies History*, 13(16): 189.
- Kutlu, M.,** 2015. Sıradışı Osmanlı: Tarih Ayrıntıda Gizlidir. Hayyikitap, İstanbul.
- Küçük, L.,** 2016. Osmanlı İmparatorluğunda Mekân Organizasyonunun Gerçekleştirilmesinde Avarız Vergilerinin Rolü. *Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi*, 32(32): 198.
- Merçil, E.,** 2007. Peyk, TDV İslam Ansiklopedisi, 32: 262-263.
- Müderrişoğlu, M.F.,** 1993. 16.Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'nda İnşa Edilen Menzil Külliyyeleri. *Doktora Tezi*. Hacettepe Üniversitesi. Ankara. 46-926s.
- Müderrişoğlu, M.F.,** 2002. Menzil Kavramı ve Osmanlı Devleti'nde Menzil Yerleşimleri. *Türkler, Yeni Türk Yayınları*. Ankara.
- Miroğlu, İ.,** 1997. Osmanlı Yol Sistemine Dair. *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi*, 15: 243.
- Narin, R.,** 2020. İzmit Telgraf Hattı. *Uluslararası Milli Mücadelede Servetiye Cephesi ve Kocaeli Tarihi-Kültürü Sempozyumu 6*, Kültür ve Sosyal İşleri Dairesi Başkanlığı Yayınları, 49(1): 336.
- Ocak, A. Y.,** 1998. Hidrellez. TDV İslam Ansiklopedisi, 7:313-315.
- Okumuş Göktürk, A.,** 2021. Osmanlı Posta ve Telgraf Teşkilatı (1838-1876). *Yüksek Lisans Tezi*. Atatürk Üniversitesi. Erzurum. 7-56s.
- Olgun, S.,** 2014. Posta ve Telgraf Mektebi Talimatnamesi. *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi*, 13:149.
- Özdemir, O.,** 1998. Türkiye'de Modern Posta Teşkilatı'nın Kuruluşu ve Gelişimi. *Yüksek Lisans Tezi*. Anadolu Üniversitesi. Eskişehir. 1-33s.
- Özdemir, N.,** 2016. İmparatorluktan Cumhuriyete Türkiye'de Elektriğin Tarihsel Gelişimi (1850-1938). *Osmanlı Medeniyeti Araştırmaları Dergisi*, 2(3): 18-19.
- Öztürk, İ.,** 2009. Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul Üniversitesi. İstanbul. 45s.
- Özkaya, Y.,** 1977. 18. Yüzyılda Menzilhane Sorunu. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 28(3/4): 359.
- Özcan, A.,** 1996. Hac (Osmanlı Dönemi). TDV İslam Ansiklopedisi, 14: 400-408.
- Özcan, A. G.,** 16., 2018. Yüzyılın Yarisında Osmanlı Devleti'nde Vergi Muâfiyeti: Derbendçilik. *Gazi Akademik Bakış*, 11(22): 305.

- Pala, A.**, 2020. Osmanlı İdaresinde Vilayet Mektupçuluğu. *Bellekten*, 84(299):344-345.
- Papila, A.**, 2011. Osmanlı'da Kamusal Alan-Osmanlı Külliyesi. *Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(1): 65.
- Parlak, F. H.**, 2013. PTT Mekteb-i Âlisi. *Yüksek Lisans Tezi*. Çankırı Karatekin Üniversitesi. Çankırı, 12-13s.
- Pulhan, A. N.**, 1959. Pulhan 1959 Türk Pulları Kataloğu VIII. Pulhan Matbaası, İstanbul.
- Ramazanoğlu, M.G.**, 2008. 16. Yüzyılda Osmanlı Külliyesi. *Ç.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 17(3): 334.
- PTT Genel Müdürlüğü**, 2007. Geçmişten Günümüze Posta. Ankara.
- Sak, İ-Cemal Ç.**, 2004. XVII. Yüzyıl ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nde Menziller ve Fonksiyonları: Akşehir Menzilleri Örneği. *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 16(179): 191-202.
- Serbestoğlu, İ.-Temizer, A.**, 2017. Amasya'da Telgraf Hatlarının Çekilmesi. *Uluslararası Akdeniz Medeniyetleri Sempozyumu*. Gece Kitaplığı, Ankara.
- Sezer, O. M.**, 2016. Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbent Teşkilatı. *Bülent Ecevit Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 3(1): 244.
- Subaşı, T.-Bal, E. B.**, 2015. Tanzimat Dönemi'nde Osmanlı Devleti'nin Bosna Hersek'e Yaptığı Muhaberat ve Telgraf Hizmetleri. *PESA Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 1(2): 44.
- Süme, M.**, 2020. Osmanlı Ulaşım ve Haberleşme Ağında Bolu Menziline Yeri ve Önemi. Geçmişten Günümüze Karadeniz'de Ulaşım. Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, Trabzon.
- Süme, M.**, 2019. Develi'ye Telgraf Hattının Çekilmesi. *Cappadocia Journal Of History And Social Sciences*, 3: 76.
- Şentürk, M. H.**, 2002. Tanzimat Devrine Kadar Osmanlı Devleti'nin Ulaşım Teşkilatı ve Yol Sistemine Genel Bir Bakış. *Türkler, Yeni Türk Yayınları*, Ankara.
- T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı**, 1994. Tanzimat Öncesi Merkez Evrakının Tasnif Kılavuzu ve Belge Örnekleri. 16: 543.
- Tarlakazan, B. E.**, 2018. Pul Tasarımlarında Osmanlıdan Günümüze Kadın Figürü. *İDİL Sanat ve Dil Dergisi*, 7(46): 712
- Tanrıbuurdu, G.-Tandoğan, H.**, 2021. Osmanlı'nın Cesur Yürek Yalın Ayak Habercileri Yahut Klasik Türk Şiirinde Peyk. *Eski Türk Edebiyatı Araştırmaları Dergisi*, 4(2): 468.

- Tarım Ertuğ, Z.**, 2007. Peyk. TDV İslam Ansiklopedisi, 34: 263-264.
- Tamçelik, S.**, 2000. Osmanlı Dönemi Demiryollarının Tarihi Gelişimi İçerisinde Siyasi ve İktisadi Sosyal Etkileri. *Erdem Dergisi*, 12(35): 487.
- Tutsak, S.-Nacar, F.**, 2024. Osmanlıdan Cumhuriyete Elektrik Devriminin Yaygınlaşmasında Mesleki Eğitim. *Social Mentality And Researcher Thinkers Journal (Smart Journal)*, Cilt 10, Sayı 1, s. 26.
- Türkmen, Z.**, 2006. Müşir. TDV İslam Ansiklopedisi, 32: 160-161.
- Üçer, S. E.**, 2018. Posta Bağımlılığı: Ekonomi-Politik Perspektifinden Osmanlı İmparatorluğu Posta Tarihine Bakış. V. Yıldız Uluslararası Sosyal Bilimler Kongresi, Yıldız Teknik Üniversitesi, 13-14: 4.
- Üner, M.E.**, 2016. Urfa-Halep Kervan Yolu Üzerinde Bir Derbend: Çarmelik Derbendi. *Türk Dünyası Araştırmaları*, 225: 75.
- Yağcı, Z. G.**, 2015. Osmanlı Menzil Teşkilatı İçerisinde İzmit Menzili ve Önemi. *Uluslararası Kara Mürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu II*, 337-338.
- Yaman, M. Ş.**, 2021. Osmanlı Posta Teşkilatının Dünya Posta Birliği ile İlişkileri. *Doktora Tezi*. Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi. Ankara. 36s.
- Yazıcı, N.**, 1999. Osmanlı Haberleşme Kurumu. 150. Yılında Tanzimat. *Türk Tarih Kurumu Yayınları*, 7: 153-192.
- Yazıcı, N.**, 1992. Tanzimatta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı. *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 3: 337-347.
- Yazıcı, N.**, 1985. Tanzimat Dönemi Osmanlı Posta Örgütü. Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Yalvaç, M.**, 2022. 1932-1933 Yıllarında Taşrada Faaliyette Olan Resmi ve Hususi Matbaalar ile Bunların Neşriyatı Üzerine Bir Değerlendirme, *Zemin*, 4: 271.
- Yavuzarslan, E.**, 2022. 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Demir Yolu Seferberliğinin İstanbul'un Kentsel Dönüşümüne Etkileri ve Pera Örneği. *Kent Akademisi*, 15(1): 323.
- Yapıcıoğlu, M.**, 2022. 16-17. Yüzyılda Kemah Sancağında Vergi Muâfiyetine Sahip Hizmetler: Derbendçilik, Menzilcilik, Köprücülük Vs. Yüksek Lisans Tezi. Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi. Ankara. 40s.
- Yıldıran, İ.**, 2012. Atlı Halkın Yaya Haberci Koşucuları: Peykler ve Performansları. Anadolu Uygurlıklarında Spor, Spor Yayınevi ve Kitabevi. Ankara.

**Yılmaz, B.**, 2020. 19. Yüzyılda Bartın Limanı'nın Batı Karadeniz Ulaşımı ve Ticaretindeki Rolü. Geçmişten Günümüze Karadeniz'de Ulaşım, Karadeniz Üniversitesi Yayınları, Trabzon.

**Yörük, D.**, 2015. 18. Yüzyılda Konya Çevresinde Güvenlik Meselesi ve Derbentlerle İlgili Düzenlemeler. Tarihçiliğe Adanmış Bir Ömür Prof. Dr. Nejat Göyünç'e Armağan, ed. Hasan Bahar vd., Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yayınları, Konya.

**Yurtoğlu, N.**, 2016. Haberleşme Sektörünün Önemli Bir Teşekkülü: Millî Mücadele Döneminden 1960 Yılına Türkiye'de Posta, Telgraf ve Telefon (PTT) Teşkilatı (1920-1960). *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 32: 49.

**Yüçetürk, E. E.**, 2011. Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Haberleşme: Mültezimlerden Konsorsiyumlara. *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 290-292.

**Yüksel, A.**, 2014. Suçluluk ve Suçsuzluk Arasında Osmanlı Telgraf Memurları. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 7(33): 374.

### **C) İnternet Erişimi**

**URL1.** <http://www.arslanyusuf.net/2016/11/osmanlipostapullari.html>.

**URL-2.** <https://sarkac.org/wp-content/uploads/2018/11/EmileLacoine-OsmanlidaElektrik-OsmanBahadir.pdf>.

**URL-3.** <https://www.altayli.net/tarih-boyunca-turklerde-haberlesme.html>.

**URL-4.** <https://turkiyeturizmansiklopedisi.com/osmanli-devletinde-hac>.

**URL-5.** <https://www.fikriyat.com/galeri/tarih/osmanli-devletinin-kosucu-ulaklari-peykler>.

**URL-7.** <https://www.janusmezat.com/urun/3266509/beyoglu-telgraf-merkezi-telgrafi>.

**URL-8.** <https://www.kadikoyfilateli.org/posta-ve-pulun-tarhes>.

**URL-9.** <https://kirimsavasi.com/yazi/balaklava-sokagi>.

**URL-10.** <https://phebusmuzayede.com/27243-osmanlica-dersaadet-bogazici-nde-gonderilmis-osmanlica-fransizca-osmanli-postalari-paris-damgali-mektup-zarfi-9x13-cm.html>.

**URL-11.** <http://www.telekomculardernegi.org.tr/haber-6017-osmanli-da-ilk-grev-telgrafhanede.html>.

**URL-12.** <https://yesilgazete.org/oguz-gidiyor-osmanlida-ve-cumhuriyet-doneminde-bisiklet-oguz-tan>.