

17/02/2019

**TÜRKİYE'DE MODERN POSTA  
TEŞKİLATI'NIN  
KURULUŞU VE GELİŞİMİ**

**ONUR ÖZDEMİR**  
**Yüksek Lisans Tezi**

**Eskişehir - 1998**

ANADOLU  
MERKEZİ  
EŞİ

T.C.  
ANADOLU ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

**TÜRKİYE'DE MODERN POSTA  
TEŞKİLATI'NIN  
KURULUŞU VE GELİŞİMİ**

(Yüksek Lisans Tezi)

Onur ÖZDEMİR

DANIŞMAN

Doç.Dr.Cahit BİLİM

Eskişehir - 1998

ANADOLU ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

## ÖZET

Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluşundan itibaren zaman içinde gelişen ve genişleyen bir haberleşme örgütü vardı. Bu örgüt esas itibarı ile ulak ve menzilhane ikilisinden oluşup, yalnızca devlet hizmetleri için kullanılıyordu. Tanzimat Dönemi'ne kadar ülke ahalisi, devletin haberleşme hizmetlerinden yararlanamamıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda, halkın da yararlanabileceği bir haberleşme örgütü kurma çalışmaları, II.Mahmud Dönemi'nde (1808-1839) başlamıştır. Ancak sonuca Tanzimat Dönemi'nde (1839-1876), Padişah Abdülmecid zamanında (1839-1861) ulaşılabilmıştır. Ekim 1840'dan itibaren Posta Nezareti ismini alan haberleşme örgütü, hem devletin hem de halkın ihtiyacını karşılayacaktır.

## ABSTRACT

Ottoman Empire had a communication organization which had developed and expanded in time since the establishment. This organization was mainly made up of courier and "menzilhane" and it was only being used for public services. Ottoman people hadn't utilized the state's communication services by the Tanzimat Period.

The efforts of forming a communication organization which people can benefit from had started in Mahmud II's Period (1808-1839) However the result was taken in ruler Abdülmecid term (1839-1861) in the Tanzimat Period (1839-1876). The communication organization was started to be called as Posta Service after October 1840. It has met the communication needs of both the state and the people since then.

## JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

### İmza

Üye (Tez Danışmanı) : Doç.Dr.Cahit BİLİM  
Üye : Prof.Dr.İhsan GÜNEŞ  
Üye : Doç.Dr.Halime DOĞRU

**Onur ÖZDEMİR'in "Türkiye'de Modern Posta Teşkilatı'nın Kuruluşu ve Gelişimi"** başlıklı tezi **12 Kasım 1998** tarihinde, yukarıdaki jüri tarafından Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca, Tarih (Yakınçağ) Anabilim Dalında yüksek lisans tezi olarak değerlendirilerek kabul edilmiştir.

Prof. Dr. ~~Yılmaz~~ ÖZKALP  
Mıdofu Üniversitesi  
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

## İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR .....	ix
GİRİŞ .....	1

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### İLK OSMANLI POSTALARI

1. Klasik Dönemde Osmanlılarda Haberleşme .....	7
1.1. Osmanlı Yolları ve Yolların Güvenliği Sorunu (Derbend Teşkilatı) .....	7
1.2. Ulakların Durumu .....	13
1.3. Menzilhanelerin Durumu .....	17

### İKİNCİ BÖLÜM

#### OSMANLI POSTA ÖRGÜTÜNÜN MODERNLEŞTİRİLMESİ

1. Haberleşme Alanında Yapılan Yenilikler .....	21
1.1. Menzilhanelerde Kira Sistemine Geçilmesi .....	21
1.2. Posta Örgütü'nün Temellerinin atılması .....	26

### ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

#### MODERN POSTA ÖRGÜTÜNÜN KURULMASI

1. Posta Örgütü'nün Kuruluşu .....	30
1.1. Kuruluş Çalışmaları .....	30
1.2. İlk Postahaneler .....	31
1.3. Merkez Örgütü ve İlk Posta Görevlileri .....	33
1.4. Taşra Örgütü .....	37
2. Posta Hizmetleri .....	40
2.1. Postahanelerin Taşıdıkları Maddeler .....	40
2.2. Postahanelerin Çalışma Zamanları .....	43
2.3. Postaların Hareket Günleri .....	45
2.4. Postaların Ücret Tarifeleri .....	46
2.5. Postalarda Pul Kullanımı .....	48
3. Tataran Ocağı ve Bu Ocağın Posta Nezaretine Bağlanması .....	50
4. Yabancı Postaları .....	52

ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
TARİH BİLİM DALI  
KİTAPLIĞI

**DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**  
**OSMANLI TELGRAF ÖRGÜTÜ**

1. Telgraf'ın İcadı ve Türkiye'ye Girişi .....	55
1.1. Telgraf'ın İcadı ve Türkiye'de ilk Denemeler .....	55
1.2. İlk Hatlar ve Osmanlı Telgrafçılığı'nın Başlaması .....	57
1.3. Telgrafçılık Eğitimi .....	60
1.4. Telgraf Malzemeleri'nin Yapımı .....	61
1.5. Telgraf'da Ücret Tarifeleri .....	62
2. Posta ve Telgraf İdareleri'nin Birleştirilmesi .....	64
SONUÇ .....	66
KAYNAKÇA .....	68
EKLER .....	74

**KISALTMALAR**

- a.g.e. : Adı geçen eser  
a.g.m. : Adı geçen makale  
bkz. : Bakınız  
C. : Cilt  
Çev. : Çeviren  
DTCFD : Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi  
H. : Hicrî  
IRCICA : İslâm Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi  
İ.A. : İslâm Ansiklopedisi  
M. : Miladî  
PTM : Posta ve Telgraf Mecmuası  
s. : Sayfa  
ss. : Sayfa sayısı  
S. : Sayı  
SBFD : Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi  
T.T.K. : Türk Tarih Kurumu  
v.d. : Ve devamı  
Yay. : Yayınlayan

## GİRİŞ: HABERLEŞME'NİN TARİHÇESİ

Haberleşme, insanlığın var oluşu ile birlikte ihtiyaç duyulan bir hizmettir. Tarihin ilk çağlarından itibaren, toplum halinde yaşamının bir sonucu olarak insanlar birbirleriyle haberleşme gereksinimi duymuşlar ve çeşitli araç ve gereçlerle bu gereksinimlerini gidermişlerdir<sup>1</sup>. Ulusların var olmaları, içten ve dıştan gelebilecek büyük tehlikeleri, zamanında bildirebilecek hızlı bir iletişim sistemine bağlıdır<sup>2</sup>.

İnsanlar arasında karşılıklı haberleşmenin olabilmesi için dört ögenin bulunması gerekir, bunlar:

- a) Verici veya kaynak.
- b) Haber veya mesaj.
- c) Alıcı.
- d) Kanal veya haberleşme yoludur<sup>3</sup>.

İnsanlığın göçebe yaşayıştan yerleşik topluluğa geçtikleri dönemlere kadar uzanan posta tarihi, uygarlık tarihine sıkı bir şekilde bağlıdır. Kültürde, toplumsal ve yönetsel yaşamda kısaca uygarlığın gelişiminde önemli bir rolü olan posta tarihini incelerken, insanların düşündüklerini birbirlerine aktarmaya gereksinim duydukları zamana kadar gitmek gerekir<sup>4</sup>.

Bugünkü anlamı ile posta, insanlar arasında haberleşmeyi sağlayan bir sistemdir. Eski dönemlerde düzenli bir posta taşımacılığı bulunmuyordu. Sadece kralların, posta işlerini emrindeki adamlarına yaptırdıkları bilinmektedir. Bu işte kullanılan adamlar, fedakar ve cesur kişilerdi. Saatlerce hatta günlerce at sırtında gidip, gerektiğinde dövüşerek kralın mektubunu yerine ulaştırmaya çalışırlardı. Böylece dünyanın ilk postacıları; kralların postacıları ve özellikle askeri işlerde kullanılan askeri postacıları<sup>5</sup>. Haber taşıma işine ve bu işi yapan kuruma posta isminin verilmesi ise ilk defa Fransa'da VIII. Şarl (1483-1498) zamanında olmuştur.

<sup>1</sup> Reşat Alşan, "Cumhuriyetimizin Kuruluşu ve İlk Onbeş Yılında PTT İşletmesi", *PTT Dergisi*, S.95 (Ekim 1990), s. 20.

<sup>2</sup> Sevda Yalçıntepe, "Dünya'da Posta", *PTT Dergisi*, S.8 (Ağustos 1989), s. 20.

<sup>3</sup> Ahmet Kanal, "Haberleşme", *İktisat Dergisi*, S.81 (Şubat 1971), s. 23.

<sup>4</sup> Şekip Eskin, *Posta, Telgraf ve Telefon Tarihi*, Ankara, 1942, s. 5.

<sup>5</sup> M.Müfahham Akoba, *Türkiye'de Pul ve Pulculuk*, İstanbul, 1963, s. 11.

Postanın tarihini çok öncelere götürmek mümkünse de, bugün elde bulunan en eski mektup örnekleri (M.Ö. 1950-1800) Asurlulara ait olan ticari mektuplardır. Bunlar Anadolu'nun ilk yazılı kaynaklarıdır ve Bilim dünyasında Kapadokya metinleri adını alırlar. Asur lehçesi ve çivi yazısı ile yazılmış olan bu tabletler Kayseri yakınında Kültepe höyüğünde bulunmuşlardı. Bu tabletler, Orta Anadolu'ya ticaret için Kuzey Mezopotamya'daki Asur şehrinde gelen ve Karum adı verilen ticaret kurumları meydana getiren Asurlu tüccurların, kendi aralarında veya Asur şehrindeki ortakları ile yaptıkları anlaşma ve haberleşmeleri içerirlerdi<sup>6</sup>.

Eski çağlarda ilk defa düzenli postacılığa İran'da Persler döneminde rastlamak mümkündür. Pers Devleti'nin sınırları içinde çeşitli uluslar yer almakta idi. Bunların bir yönetim altında toplanabilmesi ancak güçlü bir merkezîyetçi yönetim ile sağlanabilirdi. Bu nedenle geniş ülke, düzgün yollarla merkeze bağlanmış, bu yollar üzerinde de "menzihlaneler" meydana getirilmişti. Atlı ve yaya postacılar bu sayede ülkenin her tarafına kısa zamanda haber ulaştırabilmekte idiler<sup>7</sup>.

İran'da kurulmuş olan posta örgütünün iki önemli özelliği vardı. Bu posta; halka açık olmayıp, yalnızca devletin haberleşmesini yerine getirmek için kurulmuş ayrıca devletin postasını taşıma yanında gizli bir haber taşıyıcılığı görevini de üstlenmişti. İran postasının bu iki özelliğinin daha sonra Roma postalarında ve Abbasiler Döneminde ki İslam postalarında da varlığı tesbit edilmektedir<sup>8</sup>.

Persler Döneminden sonra düzenli devlet postalarının en güzel örneğini Roma İmparatorluğu'nda görmekteyiz. Perslerin bu yolda kurmuş oldukları örgütten etkilenmiş olan Roma postasının ismi, Devlet postası anlamına gelen "Cursus publicus"du<sup>9</sup>.

Postaların düzenli çalışabilmelerinin yolların durumu ile yakından ilgili olduğu bilinmektedir. Romalılar da geniş imparatorluklarını çok güzel yapılmış yollarla bir ağ

<sup>6</sup> A.Müfit Mansel, *Eski Doğu ve Yunan Tarihinin Ana Hatları*, İstanbul, 1945, s. 77.

<sup>7</sup> Mansel, s. 78 v.d.

<sup>8</sup> Fuad Köprülü, "Berid", *İ.A.*, s. 542.

<sup>9</sup> Köprülü, s. 543; Ayrıca bkz. "Posta", *Ana Britannica*, c. XXV, s. 413.

gibi örmüşlerdi. M.Ö. IV. yüzyılın sonlarında başlamış olan bu yol yapım çalışmalarının ilk ürünleri “Via Appia, Via Flaminia, Via Aemilio, Via Compana, Via Salaria ve Via Postumia” adı verilen şehir yollarıdır<sup>10</sup>. Daha sonraları devam eden bu yol yapım çalışmaları sonucunda kıtaları birleştiren büyük yollar yapılmıştır<sup>11</sup>.

Roma’da postalar önceleri yaya postacılar vasıtası ile taşınıyordu. Esirler arasından yarışma ile seçilen bu kişilere haberci anlamına gelen “Viatores, Tabellari, Statores ve Cursores” gibi isimler verilirdi<sup>12</sup>. İmparatorluk döneminde de görülen yaya postacılar yanında, esas postacılık doğal olarak beygirler ve arabalarla yapılıyordu. Roma’da posta hayvanına “Veredus”, postacıya da “Veredari” ismi verilirdi. Süvari postacı yolda silah taşımaz, yaptığı işin bilinmesi için yalnızca elinde bir kırbaç bulundururdu. Postada kullanılan arabalar genelde iki tekerlekli ve üstü örtülü olup, özelliklerine göre “Rheda, Vereda, Carpentum, Biroto” gibi<sup>13</sup> isimler alırlardı.

Yıllar boyunca belli aralıklarla ve yol trafiğine göre değişik büyüklüklerde kurulmuş olan menzilhanelerde postacılar beygir değiştirir, ihtiyaçlarını giderirlerdi. Bununla birlikte bazı dönemlerde halk devlet postası için hayvan vermeye mecbur tutulmuştu. Posta, devletin ve ordunun hizmetinde idi. Roma imparatorluk döneminde halkın postadan genellikle yararlanmadığını kabul etmek gerekir. Bazı dönemlerde bu konuda izin verildiği görülmekte ise de, bu durum devamlı olamamıştı.

İmparatorluk Dioklitionus (286-305) Döneminde Roma Postası üç kısma ayrıldı:

- a) Cursus publicus denilen İmparatorluk Hazine Postası.
- b) Askeri Menziller Postası.
- c) Halkın taşımacılığına ve haberleşmesine ait posta.

Posta idaresinin ülkenin birçok yerlerinde görevlileri bulunmakta idi. Merkezdeki en büyük görevli ise askeri ve adli işlere nezaret eden Mahkeme Reisi idi. İran’da postacılıkta kullanılan güvercinler, Romalılarda da kısa ve özlü haberler gönderilmesinde kullanılmıştı.

<sup>10</sup> Adnan Pekman, *Ana Hatları ile Ege-Yunan-Roma Tarihi ve Uygarlıkları*, Trabzon, 1967, s. 51.

<sup>11</sup> Oktay Akşit, *Roma İmparatorluk Tarihi*, İstanbul, 1976, s. 99.

<sup>12</sup> Köprülü, s. 542.

<sup>13</sup> Pekman, s. 51.

Roma postası; M.S. 395 senesinde İmparatorluğun ikiye ayrılmasından sonra Batı'da önemini kaybetti ise de, Bizans'da uzun süre düzenini koruyabilmişti. Nitekim Batı Roma'da ki Veredus (Posta Hayvanı) ve Veredari (postacı) teşkilatının daha Büyük Constantin zamanında Bizans'da varlığı bilindiği gibi, Theodosius Kanunu'nda da buna ait hükümler olduğu bilinmektedir<sup>14</sup>. Dünya'nın en eski postacısı olarak bilinen Doğu Roma İmparatoru Flavie Valens'in postacısı Zenon'un o dönemlerde Doğu Roma İmparatorluğu ile Mısır ve Arabistan arasındaki haberleşmeyi sağladığı bilinmektedir<sup>15</sup>.

Doğu Roma'da teşkilatın en önemli görevlerinden birisi casusluk ve istihbarattı. İslamlarla Bizans'ın ilk teması sırasında bu teşkilat, Bizans'ta varlığını korumakta idi. Bizans postası Osmanlıların İstanbul'u Fethine kadar devam etti ise de, son dönemde artık bir hafiye örgütü şeklini almıştı<sup>16</sup>.

İslamiyet'in doğuşuyla birlikte İslam ülkeleri de haberleşme sistemleri kurmuşlardı. Emeviler (661-750), Bizans haberleşme sistemini kullanmışlardı. Mektupların taşınması için postalar meydana getirilmiş ve posta sürücüleri hakkında nizamnameler yayınlanmıştı. Bu dönemden itibaren Müslüman ülkelerde posta örgütüne yeni bir isim verildiğini görüyoruz: "BERİD". Bütün Ortaçağ İslam Devletlerinde posta menzili arasındaki uzaklık anlamına gelen berid, haberleşme sistemini simgeleyen sözcüktür.

Berid örgütü Emevilerin yerini alan Abbasiler (750-1258) Döneminde de varlığını sürdürdü. Abbasi Berid örgütünün görevi; Bağdat'ta merkezi yönetimi oluşturan divanlarla, vilayetler arasındaki haberleşmeyi sağlamaktı. Ayrıca bu dönemde bir posta nezareti kurulmuş ve haberleşmede güvercinler kullanılmıştı<sup>17</sup>.

VII. yüzyıldan itibaren Samaniler, Karahanlılar ve Gazneliler, Abbasi etkisinde kalarak berid örgütünü devam ettirdiler. Bu sistem casusluk hizmetini de yerine getiriyordu.

<sup>14</sup> Köprülü, s. 542.

<sup>15</sup> Akoba, s. 11.

<sup>16</sup> Köprülü, s. 542.

<sup>17</sup> Korkmaz Alemdar, **Haberleşme Tarihi Ders Notları**, Ankara, 1980, s. 26 v.d.; Berid için bkz. Köprülü, "Berid", İ.A.

Mısır ise, İslamlar eline geçtikten sonra düzenli postalara sahip olmuştu. Bu postalar daha çok Selahaddin Eyyubi zamanında gelişmişti. 1158 yılında güvercin postaları oluşturulmuş, böylece önemli haberler öğrenilebilmişti. Güvercinlerin gelip gitmelerini kontrol için yaklaşık 42 saatlik uzaklıkta kuleler yaptırılmış, buralara bekçiler yerleştirilmişti. Çeşitli konumlarda da posta merkezleri açılmıştı. Bu dönemde her güvercinin başına hükümdarın ismi ve ayaklarına güvercinin numarası işaret edilirdi. Güvercinlerin boyunlarına asılı olan mektuplar kulelerdeki bekçiler tarafından alınır ve diğer güvercinlerle ileriye gönderilirdi<sup>18</sup>.

XIII. yüzyıl başlarında Selçuklular Döneminde Anadolu refah içindeydi. Kişisel servet birikimleri sonucunda askeri amaç dışında ticari amaçlarla kervansaraylar, yollar yapılmıştı. “Ulak, çapar, kaasid” adı verilen resmi posta görevlileri kullanılıyordu. Haberleşme bu düzen içinde devam etmekteydi. Bu haberleşme düzeni Moğol istilası Anadolu’yu alt üst edene kadar devam etmiştir<sup>19</sup>.

Moğol Hükümdarı Cengiz Han, ulaşım yolları üzerinde birer günlük aralıklı posta istasyonları kurdurtmuştu. Bu istasyonlara “Yam” (yada Yamhane) adı verilmişti. Yamlar, yollar üzerinde her 25 ya da 30 milde kurulmuştu ve buralarda 400 ata kadar hayvan bulundurulurdu. Atlı habercilerin yanında yaya haberciler de vardı. Hız bakımından başarılı bir sistemdi. 24 saatte 375 km. yol alınabilirdi. Hulagu zamanında, posta istasyonları her türlü vergiden muaf kılındı. Postacılar ile seyahat eden resmi memurların konaklama ve yeme içme gereksinimleri, buldukları yerlerin halkı tarafından sağlanacaktı<sup>20</sup>.

Memluk haberleşme sistemi de kendinden öncekiler gibi devlet hizmetinde oldu. Sadece sultanın hizmetinde bir kurumdu. Sultanın hizmetkarları arasından hizmetçiler seçilir, görev dışında saraydan ayrılmazlardı. Baybars’ın geliştirdiği sistem sınırlı olanaklarla kurulan etkili bir sistemdi. Sistemin bütün giderlerini atlar ve konak yerleri için yapılan harcamalar oluşturmaktaydı. Baybars yönetimindeki berid örgütü hiçbir zaman yollarının bakımı, istasyonların durumu açısından mükemmel olmadı. ancak

<sup>18</sup> Eskin, s. 12.

<sup>19</sup> Alemdar, s. 40 v.d.

<sup>20</sup> Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Derbend Teşkilatı*, İstanbul, 1967, s. 5.

3000 km. den az olmayan bir uzaklık içinde haber iletimini sağladı. Baybars bu sisteme yardımcı olarak güvercin postasından da yararlandı. Daha sonra askeri amaçlar dışında ticari amaçla da kullanılmaya başlandı<sup>21</sup>.

Sonuç olarak Pers ve Roma'da görülen ilk düzenli postaların bazı farkları olmakla birlikte ortak özellikleri de vardı. Hepsinde yaya postacılar kullanıldığı gibi, süvari postacılar da kullanılmıştı. Haber taşımacılığı ve gerektiğinde eşya nakli İran bölgesinde başta beygir olmak üzere, deve, katır ve eşekle yapılmıştı. Roma'da ise bunlara ek olarak çeşitli büyüklükte arabalarla eşya ve insan da taşınmıştı. Her iki devlette de güvercinlerden haberleşmede yararlanılmıştı. Ulaşım menzilhaneler vasıtası ile gerçekleştirilmişti. Postalar İran'da tamamen, Roma'da ise bazı dönemler istisna edilirse yalnızca devlet için çalışmıştı. Posta, mektup ve diğer taşımacılık yanında gizli haber taşıyıcılığı görevini de yapmıştı. Bu özellikler daha sonra kurulan devletlerin posta teşkilatlarına da belli ölçülerde yansımıştır.

---

<sup>21</sup> Alemdar, s. 31.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### İLK OSMANLI POSTALARI

#### 1. Klasik Dönemde Osmanlılarda Haberleşme

##### 1.1. Osmanlı Yolları ve Yollar'ın Güvenliği Sorunu (Derbend Teşkilatı)

Osmanlı İmparatorluğu, Bizans sınırında küçük bir uç beyliği olarak kurulmuş, beylik kısa zamanda gelişmiş ve genişlemiştir. Osmanlılar sınırları üç kıtaya yayılmış ve çeşitli uluslardan oluşmuş bir büyük İmparatorluğu 600 yıldan daha uzun süre yaşatabilmeyi başarmışlardır. İmparatorluk yönetimi, haberleşmenin devlet yaşamındaki yerini çok iyi saptayarak iyi bir devlet haberleşme ağı kurmuş ve bunu İmparatorluk sona erinceye kadar yaşatmayı başarabilmiştir<sup>22</sup>. Bu haberleşme ağında yer alan yollar tarihin her devresinde gerek ekonomik, gerekse sosyal ve askeri bakımdan hep birinci derecede önemli olmuştur. Zira orduların bir yerden bir yere sevki, merkezle diğer yönetim birimleri arasında haberleşmenin sağlanması ve kervanlarla ticari malların nakli zorluğu, en eski dönemlerden yakın devre kadar devletler için hayati önem taşımıştır. Özellikle haberleşmede, haberin çabuk ve seri şekilde yerine ulaştırılması düşüncesi, insanları yeni haberleşme usulleri geliştirmeye sevk etmiştir. Nitekim koşucular vasıtasıyla bu gereksinim karşılandığı gibi, güvercinler ve haberci atlılar da kullanılmıştır. Ancak bu usullerden genellikle haberleşmede olduğu kadar orduların sevki ve ticari malların naklinde de gereksinimi karşılaması açısından karayolunun tercih edildiği görülmektedir. Bu bakımdan Osmanlılarda olduğu gibi, onlardan önce hüküm sürmüş veya onunla çağdaş olan Türk ve İslam devletlerinde söz konusu gayelere hizmet için memleketin dört bir tarafına ulaşan yol şebekesi meydana getirilmiş ve haberleşme sağlanmaya çalışılmıştır<sup>23</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde yer almış olan yolların tarihin çok eski devirlerine kadar uzanan geçmişleri vardı. İmparatorluk, kendisine intikal eden yolları

<sup>22</sup> Reşat Alşan, "Osmanlı'da Posta", *PTT Dergisi*, S. 111 (Şubat 1992), s. 8.

<sup>23</sup> Yusuf Halaçoğlu, "Klasik Dönemde Osmanlılarda Haberleşme ve Yol Sistemi", *İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA), Çağını Yakalayan Osmanlı, Yayına Hazırlayanlar: Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, İstanbul, 1995, s. 13.*

amaçları yönünde korumuş, geliştirmiş, bazen de eski önemini yitiren yollar yerlerini yenilerine terk ederek bozulmuşlardı. Anadolu yollarının, Perslerin kurdukları İran Hükümdar Caddesi'nden başlayarak, Roma-Bizans dönemi, Selçuklu ve Beylikler dönemleri diye sıralayabileceğimiz uzun bir tarihi vardı<sup>24</sup>.

XVIII. yy'da Osmanlı İmparatorluğu İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile ayrılan iki büyük kara parçasını kapsamakta ve boğazların doğusuna Anadolu, batısına Rumeli denmekte idi.

Bu iki ana parça yurtiçi güvenlik, haberleşme, ulaştırma ve çeşitli faaliyetler bakımından üçer tali bölgeye ayrılmış bulunuyordu. Her iki bölgede: Ulaştırma ve haberleşme işlerini kolaylaştırmak ve mümkün kılmak üzere bir ana yol ile bunlara bağlı lüzumu kadar tali yollar yapılmış ve ana yollar birer isimle adlandırılmıştı.

İstanbul başlangıç olmak üzere ana yollar şöyle idi:

- a) Rumeli sağ kol; İstanbul-Vize-Aydos-İsmail yönü.
- b) Rumeli orta kol; İstanbul-Edirne-Filibe-Sofya-Belgrad yönü.
- c) Rumeli sol kol; İstanbul-Selanik yönü.
- d) Anadolu sağ kol; İstanbul-Yalova-Bursa-İzmir yönü.
- e) Anadolu orta kol; İstanbul-Eskişehir-Konya-Adana yönü.
- f) Anadolu sol kol; İstanbul-İzmit-Bolu-Tosya-Merzifon-Sivas-Malatya-Diyarbakır yönü.<sup>25</sup>

İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan yollar içinde en önemlisi İstanbul-Edirne-Filibe-Sofya-Belgrad yoludur. İstanbul-Selanik yolu ise Yunanistan ve Arnavutluk bağlantısını sağlayan yoldur. Venedik'le ticari ilişkilerin sürdürülmesinde uzun süre kullanılan Edirne-Üsküp-Saraybosna-Split yolunu da bu arada belirtmek gerekir.

İstanbul'u Anadolu'ya bağlayan yollar ise Anadolu'nun en çok kullanılan yollarıdır. Bunlar ikinci derecede önemli yollarla birbirine bağlanmıştı.

<sup>24</sup> H.Sadi Selen, *İktisadi Türkiye*, İstanbul, 1940, s. 141.

<sup>25</sup> Rıza Bozkurt, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Kollar, ulak, İaşe Menzilleri*, Ankara, 1966, s. 1; ayrıca bkz. Halil İnalcık, *The Ottoman Empire: The Classical Age 1300-1600*, London, 1973.

Görüldüğü gibi Osmanlı İmparatorluğu'nun ülkenin her köşesine bağlayan bir yol ağı söz konusudur<sup>26</sup>.

Kısaca belirtilen bu yollar, esasları değişmemek üzere modern ulaşım araçlarının kullanılmaya başlamasına kadar ağırlıklarını korumuşlardı. Osmanlı ülkesinde görev yapan posta tatarları güzergah olarak bu yolları kullanmışlardı.

Tanzimat'a kadar olan devrede, ana posta yolları devlet tarafından gelir fazlası ile, ikinci derecedeki yollar da, tımar ve zeamet sahipleri tarafından yapılırdı.

Osmanlı Devleti sınırları içinde hemen hemen hiç eksik olmayan askeri hareketler dolayısıyla birinci derecedeki askeri yollara ve hac yollarına diğerlerine nisbetle daha fazla önem verildiği görülmektedir. Bununla birlikte bütün ülke çapında devletin yol yapımı ile ilgilenmesi ancak 1870'den itibaren<sup>27</sup>.

Topraklarının birçok bölümü denizlerle çevrili olan Osmanlı İmparatorluğu'nda deniz yolları da kullanılmış, imkanlar ölçüsünde nehirlerden de bu yolda faydalanılmıştı. Karayolları ile nehirlerin kesiştiği yerler köprü yapımında uygun değilse, karşıdan karşıya geçişi sağlamak için iskeleler kurulmuştu. Bu iskelelerden geçişi sağlamak için devlet veya vakıf yoluyla buralarda gemi işletilmişti.<sup>28</sup>

Osmanlı Devleti'nde deniz yolları ise dört ana kol halinde düzenlenmişti. Bu dört ana kol güzergahı şöyledir: Karadeniz yönünde İstanbul'dan İshakçı ve Tuna iskelelerine, Üsküdar'dan Anadolu'nun Karadeniz kıyılarını takiben Foş'a; Akdeniz yönünde ise: İstanbul-Moro güzergahı, Üsküdar-İzmir-İskenderun-İskenderiye-Cezayir-Cebel-i Tarık Boğazı güzergahını takip ediyordu.

Yollar ve yol sistemi ne kadar uygun olursa merkezin taşra ile irtibatı, devletin idaresi ve ülkenin gelişmesi o kadar mükemmel olur. Osmanlı Devleti'nin altı asır gibi uzun bir zaman ayakta kalmasında iyi bir haberleşme ve ulaşım sistemine sahip

<sup>26</sup> Korkmaz Alemdar, *Türkiye'de Çağdaş Haberleşme'nin Tarihsel Kökenleri*, Ankara, 1981, s. 68.

<sup>27</sup> H.Sadi Selen, "Türkiye'nin Yol Sistemi", *Türk Coğrafya Dergisi*, S. 3-4 (Ankara 1943), s. 5.

<sup>28</sup> Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar* (Derleyen; Salih Özbaran), İzmir, 1984, s. 105.

olmasının büyük payı vardır<sup>29</sup>.

Osmanlı Devleti'nde yolların ve seyahat emniyetinin sağlanması için bir nevi küçük kale şeklinde tesis edilmiş karakollara ise Derbend adı verilirdi. Derbendler, ülkenin yoğun trafiğe sahip yolları üzerindeki stratejik noktalara tesis edilmiş, emniyet birimleriydi.

XV. Yüzyıldan itibaren kullanılmaya başlanan "Derbend" deyimini, Türkçe'ye Farsça'dan geçmiş der (geçit) ve bend (tutmak) kelimelerinden meydana gelmiştir. Lugat kutaplarında engel, geçit, boğaz, set, sınır bölgeleri ve dağlar arasında güçlüklerle geçilen yerlere olduğu gibi, istihkam olarak kullanılan yerlere de aynı isim verilmekteydi. Kelimenin Türkçe karşılığı kullanılan şekli "Belen"dir. Derbend manasına ayrıca Osmanlıcada "Dideban" kelimesi de geçmektedir. Yine Filistin ve Suriye taraflarında "Derek" ve "Madik" de aynı anlamda kullanılır<sup>30</sup>.

Osmanlı Devleti zamanında bugünkü anlamda polis ve jandarma teşkilatı olmadığından yolların ve geçitlerin emniyeti derbendciler vasıtasıyla sağlanıyordu. Derbendler iskan noktalarının az olduğu ıssız yerlerde kuruluyordu. Bu, bir köyün yakınında bulunduğu gibi köyden uzak yerlerde olabiliyordu. Hanlar ıssız yerlerde tesis edildiklerinden dolayı birer derbend mahalli idiler. Önemli ticaret ve askeri yolların kavşak noktaları ve dağların geçit verdiği yerlerde derbend mahallindendi. Geçit vermeyen nehirler üzerinde inşa edilen köprüler ile nehirlerin geçit noktaları da derbend olma hakkına sahipti<sup>31</sup>.

Ticaret ve seyahat için yollar toplumun can damarlarıdır. Halkın güvenliğini ve refahını sağlamak devletin gelir kaynaklarını oluşturan bu mükellefleri korumak demektir. Derbendciler han ve kervansarayların güvenliğini sağladıkları gibi, gereksinim zamanında yolculara rehber olarak da hizmet etmekteydiler. Yolların açılması,

<sup>29</sup> M.Hanefi Boston, "Osmanlı Devleti'nde Yol ve Haberleşme Sistemi", *Türk Dünyası Araştırmaları*, S. 82 (Şubat 1993), s. 67.

<sup>30</sup> Yusuf Halaçoğlu, *XIV-XVII.yy'larda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı*, Ankara, 1996, s. 173; Derbend kelimesi için bkz. Şemseddin Sami, *Kaamus-ı Türki*, İstanbul, 1317, s. 604.

<sup>31</sup> Orhonlu, *Derbend Teşkilatı*, s. 8.

temizlenmesi, kolay geçit vermeyen dar yerleri genişletmek ve bataklıkları kurutmak da bunların gevleri arasındaydı<sup>32</sup>.

“Müstahkem derbend tesisleri” dört tarafı duvar ile çevrili küçük bir kale şeklinde yanında han, cami, mektep ile dükkanlar bulunmakta ve adeta bir kasaba hüviyetini taşıymaktaydı. Bir yerin derbend olabilmesi için “mahuf ve muhatara olan, kuttai tarik ve haramiden hala olmayan” yani, korkulu, tehlikeli ve sık sık eşkiya baskınlarına uğrayan yerler olması lazım gelirdi. Bu şekliyle İlhanlıların yol ve geçit emniyeti için tesis ettikleri “Tutkavulluk” müesseseleri tarzında olan derbendlerin, Osmanlılar tarafından geliştirilerek alındığı ihtimali ortaya çıkmaktadır<sup>33</sup>.

Osmanlı mülki teşkilatı içinde derbendlere örgütlü bir kurum olarak II.Murad Devrinden (1421-1451) itibaren rastlamaktayız. Bir yerin derbend olabilmesi için genellikle o yerin kadısı veya herhangi bir kimse tarafından teklif yapılması gerekmektedir. Bundan sonra devlet tarafından yapılan araştırma sonucu burasının derbend olması kararı alınırsa, yeni kurulan bu derbendin idaresi teklifi yapan şahsa iltizam yoluyla verilirdi. Derbendin korunması için ise evre köy ve kasaba ahalilerinin bir kısmı veya bütünü derbendin önemine göre “derbendci” olarak görevlendirilirdi. Buna karşılık derbendciler tekalif-i rfiyye, avarız-ı divaniyye (avarız vergisi) ve eğer gayr-ı mslimlerse Acemi oğlanı vermekten muaf tutulurlardı.

Derbendci seçiminde çok titiz davranılmaktaydı. Bunun için bölge kadısının ve oranın ileri gelenlerinin de derbendci olacaklar hakkında iyi düşüncelere sahip olmaları gerekiyordu. Zira derbendcilik vazifesini yerine getirmeyip, sadece vergi muafiyeti dolayısıyla derbendci olmak isteyen gruplar bulunmaktaydı.

Derbendciler Müslüman ve Hıristiyanlardan olabilirdi. Aynı köyde oturan her iki dinden kişiler birlikte derbendci kaydedilebilirdi. Mesela Sofya’da Deli Davut Köyü derbendcileri 36 müslüman ve 3 hıristiyandan oluşmuştu.

Derbendciler derbedlerde nöbetleşe beklerlerdi. Özellikle müstahkem olmayan tehlikeli yerlerde daimi nöbetçiler bulunmakta idi. Bu nöbetçi derbendciler için kulübe-

<sup>32</sup> Bostan, s. 63.

<sup>33</sup> Orhonlu, **Derbend Teşkilatı**, s. 10.

ler inşa edilmişti. Bunların masrafları bazı bölgelerde halk tarafından karşılanırdı. Bir tehlikeyi diğer derbende ulaştırmak için “derbend davulu” adı verilen bir davul kullanılırdı. Derbencilerin vazifelerini yerine getirmeleri esnasında kendilerine ateşli silah verilmezdi. Ancak çok tehlikeli yerlerde tüfek kullanmalarına müsaade edilirdi. Bu şekilde Manisa civarındaki derbendlere yolları tüfekli muhafızlarla korumaları izni verilmişti. Ancak silah kullanılmasına izin verilen derbendlerdeki silah miktarları devlet tarafından tesbit edilmekteydi<sup>34</sup>.

Derbendler, kaza ve sancaklarda bulunan derbend başbuğunun yada ağasının buyruğunda görev yaparlardı. Derbend ağasının buyruğunda bir asker müfrezesi ile derbend kethüdası, alemdar, çavuş, katip gibi görevliler vardı<sup>35</sup>.

Bunlardan başka derbend teşkilatı içinde belli bir ücret veya maaş karşılığı çalışan “Beldarlar” ile hıristiyan ahaliden tayin edilmiş derbend ve geçit bekçiliği yapan, sınırda kale muhafızı ve akıncı olan “Martoloslar”da bulunmaktaydı. Ayrıca ücretli derbendci olarak yerli ahali arasından seçilen zabtiye askeri, hüviyetinde “Pandorlar” vardı<sup>36</sup>.

Derbenden geçen yolcu ve yük kervanlarından yasal tarifelere göre derbend resmi alınması derbend ağasının göreviydi. Bu vergi yüksüz binem hayvanı ile kişi başına 20, yüklü hayvanla geçenleri için 40, yük arabaları için 80 akçeydi.

Posta taşıyıcılarının, yolcu ve ticaret kervanlarının güvenliklerini sağlamaya çalışan derbendler 17. yy’da en uygun ve verimli zamanı yaşamış ve bu yüzyılda artan yol ve yolculara rağmen korumada çok büyük başarı sağlamışlardı. 18. yy’a kadar İmparatorluk sınırları içindeki yolların imarında, asayiş ve huzurun sağlanmasında faydalar sağlayan derbendler bu yüzyılda bozulmaya başlamışlardı. Bozulmanın en önemli sebepleri ise, derbencilerden muafiyet usulüne uyulmayarak fazla vergi istenilmesi, eşkiya çetelerinin bu dönemde önemli bir artış göstermeleri ve derbendlerin

<sup>34</sup> Halaçoğlu, a.g.e., s. 174; Ayrıca bkz. Çağatay Uluçay, 18. ve 19. yüzyıllarda Saruhan’da eşkiyalık ve halk hareketleri, İstanbul, 1955, s. 66.

<sup>35</sup> Alşan, “Osmanlı’da Posta”, s. 9.

<sup>36</sup> Halaçoğlu, a.g.e., s. 176.

çetelerle mücadelede yetersiz kalmaları sebebiyle yolcuların korunmasında zaafiyete düşülmesidir. Derbendlerin düzeltilmesi amacıyla bazı yenilikçi çalışmalar yapılmışsada bunda başarı sağlanamamış ve de Tanzimat Döneminde (1839-1876) derbendler kaldırılarak yerine karakollar kurulmuş, yol ve ulaşım güvenliğinin sağlanması da zaptiye örgütüne bırakılmıştı<sup>37</sup>.

Sonuç olarak özellikle barış zamanında, tatar ve ulakların postacılık görevlerini yerine getirebilmeleri için derbendlerin iyi çalışması gerekmekte idi. Birincisinin düzenli çalışabilmesi ikincisinin düzeni ile yakından ilgili idi<sup>38</sup>.

## 1.2. Ulakların Durumu

Osmanlı İmparatorluğu sınırları içerisinde devlet ile ordu haberleşmesini sağlayan ilk postacılar "Ulaklar"dı. Ulak ifadesi Osmanlılar da sonraları "Tatar" şeklinde kullanıldı. Bunun yanında "sai, çapar" ve diğer isimlerde kullanılmaktaydı<sup>39</sup>.

Ulak sözü, Osmanlılardan çok önce bu manada, yani atlı postacı için kullanılan Türk postacılığının en eski bir deyimidir. Bu çok eski Türkçe kelime; "Ulamak, bağlamak, bir araya getirmek, takip etmek" manalarına kullanılıyordu. Göktürk Yazıtlarında da bu sözler vardı<sup>40</sup>. Ulak sözü aynı zamanda "Ulaştırıcı" anlamına gelmekteydi<sup>41</sup>. Kaşgarlı Mahmud'un Divân-ı Lugâtü't-Türk'ünde ise "Beğevamîrini çabuk yetiştirmek için postacının hemen yakalayıp bindiği at"<sup>42</sup> manasına kullanılmıştı.

Genel bir tanım yapacak olursak; Osmanlı Devleti'nde, ülkenin çeşitli yerlerindeki merkezlerde devletin haberleşme hizmetini yerine getirmekle görevlendirilmiş

<sup>37</sup> Alşan, "Osmanlı'da Posta", s. 9.

<sup>38</sup> Nuh Naci Kum, "İslam ve Osmanlı Türkleri Devrinde Misis, Anıtlar Kitabeler", *Anadolu Araştırmaları*, C.I / 1 (Ankara 1955), s. 99.

<sup>39</sup> Hikmet Tongur, *Türkiye'de Genel Kolluk Teşkil ve Görevlerinin Gelişimi*, Ankara, 1946, s. 109; Ragıp Akyavaş, "Tatar Ağaları ve Tatar Teşkilatı", *Resimli Tarih Mecmuası*, C.III / 34 (İstanbul 1952), s. 1804.

<sup>40</sup> Bahaeddin Ögel, *Türk Kültür Tarihine Giriş*, Ankara, 1978, C.I, s. 357.

<sup>41</sup> M.Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, İstanbul, 1993, C.III, s. 542.

<sup>42</sup> Kaşgarlı Mahmud, *Divân-ı Lugâtü't-Türk*, Çev: Besim Atalay, Ankara, 1939, C.I, s. 122.

olup, bu görevi genellikle atlı bazende yaya olarak yerine getiren personele “Ulak” ismi verilmişti<sup>43</sup>.

Ulakların elinde kendilerine hükümdar tarafından verilmiş ferman bulunurdu. Bu ferman, ulaştıkları yerlerde hür türlü ihtiyaçlarının karşılanmasına imkan verirdi. Bu devirde ulaşım; yaylı, kağrı, diğer araba çeşitle yanında beygir, deve, katır ve eşek gibi hayvanlar vasıtası ile yapılmaktaydı<sup>44</sup>. Fakat ulaklıkla görevlendirilenlerin geniş Osmanlı ülkesi içerisinde en geçerli ulaşım vasıtaları beygirlerdi. Zaten menzilhanelerde de beygir besleniyordu. Ancak ellerinde tuğralı emir olduğu takdirde kendilerine araba da verilirdi. Fakat, bazı yörelerde ulaklar, rahatları için üçer, dörder beygirli araba da istemekteydiler. Bunu engellemek için 25 Ekim 1711 tarihinde, bundan böyle ellerinde tuğralı emir olmayınca ulaklara araba verilmemesi emrolunmuştu<sup>45</sup>.

Ulakların yaya olarak haber taşıdıkları da olurdu. Nehir geçişlerinde köprü olmadığından kayık ve sallardan faydalanmaları mümkün olan ulakların yolları deniz aşırı ise diğerlerine oranla daha süratli hareket edebilen “Fırkate, pergende, kalite veya kırlangıç” ismi verilen ulak gemilerinden faydalanırlardı<sup>46</sup>.

Ulakların, yolu üzerindeki köy ve kasabaların halkı onların her türlü ihtiyaçlarını karşılamakla yükümlüydüler. Ulaklar haberleri buldukları menzilden komşu menzile taşır ve oradaki ulağa teslim ederdi. Bu sistemle haber gideceği yere kadar ulaşmış olurdu. Ters yöndeki haberlerin taşınması ile ulak tekrar kendi menziline dönmüş olurdu. Çok özel ve gizli haberler gideceği yere kadar aynı ulakla taşınırdı. Bu tür haberleri taşıyan ulaklar at değiştirmek suretiyle hiç dinlenmeden ve devrin şartlarına göre olağanüstü bir süratle haberi ulaştırırdı<sup>47</sup>.

<sup>43</sup> Alşan, “Osmanlı’da Posta”, s. 8.

<sup>44</sup> Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Aşiretleri İskan Teşebbüsü*, İstanbul, 1963, s. 20.

<sup>45</sup> Yücel Özkaya, “XVIII. Yüzyılda Menzihen Sorunu”, *DTCFD*, C.XXVIII / 3-4 (Ankara 1970), s. 342.

<sup>46</sup> Pakalın, s. 544; Ayrıca bkz. İ.Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti’nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, T.T.K. Ankara, 1988.

<sup>47</sup> Alşan, “Osmanlı’da Posta”, s. 9.

Tatarlığa alınacakların namuslu, emniyetli kimseler arasından seçilmelerine özen gösterilir, ayrıca binici, yolculuğun zorluklarına dayanabilecek vücut bakımından da güçlü, kuvvetli olmalarına dikkat edilirdi<sup>48</sup>. Tatarlar hükümet merkezinde vezirlerin konaklarında, vilayetlerde de valilerin emrinde bulunurlardı. Kendilerini Tatar Ağası idare ederdi<sup>49</sup>. Bu mesleğe rastgele insanların girmesini önleyici tedbirler de alınmış ve I.Abdülhamid zamanında (1774-1789) “Tataran” yani “Tatarlar Ocağı” kurulmuş (Safer 1200 / Aralık 1785’te) ve ocağın yönetimi hakkında bir de ferman çıkartılmıştı. Çemberlitaş civarında bulunan “Elçi Hanı”, uzun müddet bu ocağa merkezlik yapmıştı.

Osmanlı Devleti’nde Posta Teşkilatı’nın henüz kurulmadığı devirlerde, her çeşit haber ve mektupları bu tatarlar götürüp getirirlerdi.

Tanzimat’ın ilanına kadar (3 Kısım 1839) olan dönemde, İstanbul’da her an kullanılabilir 300, taşradaki valilerin yanında 50 kadar tatar bulunurdu. Elçi Hanı’nda oturan en büyük tatar subayına “Ocak baştatarı”, vezirlerin emrindeki tatarların yöneticisine “vezir tatar ağası” ve rütbe bakımından bunlardan sonra gelen subaylara da, “tatar odabaşısı” denirdi. Her yüz tatarı bir tatar ağası kumanda ederdi ve ocakta son derece sert bir disiplin uygulanırdı<sup>50</sup>.

Tatarlar babayiğit, yakışıklı insanlardı. Yola dayanıklıydılar. Uzun yollar teper, yüklediği postayı yerine ulaştırmak için birçok zorluğa katlanır, yollar üzerinde kurulmuş olan “menzil”lerde konaklardı. Daha önce belirtildiği gibi menzil çevresinde oturan köylüler bu tatarların her türlü ihtiyacını karşılamak zorundaydı. Tatarın ve hayvanlarının karınlarını doyurulacak, dinlenmeleri, emniyetleri sağlanacak, tüm eksiklikleri tamamlanacak, her haliyle memnun edilecekti. Ancak bu buyruk, menzil çevresindeki köy ve köylüleri fakir fukara eylemişti. Tatarın, bırakın köylülerden aldıklarını, gerektiğinde Vali’nin bile hayvanını alma yetkisi vardı. Bu konuya ilişkin tatarlar arasında yaygın olan bir fıkra da şöyle deniliyor: “Tatar ağası, Malatya’da vali vekili oman Kadı’ya gitmiş, posta için yetişkin, kuvvetli hayvanlar istemiş. Kadı, bu mevsimde hayvan bulunmaz diye cevap verince, tatar ağası hiddetlenerek “Senin

<sup>48</sup> Ragıp Akyavaş, “Tatar ağaları’nın Geçmişi”, *Hürriyet*, 1 Şubat 1997, s. 15.

<sup>49</sup> Akyavaş, “Tatar Teşkilatı”, s. 1804.

<sup>50</sup> Akyavaş, “Tatar ağaları’nın Geçmişi”, s. 15.

vicdanına biner, merhametine yedek çektiririm” diye kükremiş kadıya. Kadı'nın verdiği cevap çok ilginçtir. “İşte şimdi yaya kaldın tataragaşası... Çünkü bende bunun ikisi de yok...”<sup>51</sup>.

Tatarların kıyafetlerinden de bahsetmek gerekirse, Sir Adolf Silâden Müşavir Paşanın Türkçeye çevrilmiş, Türkiye Seyahatnamesi adlı eserinde Posta Tatarları denilen ulakların kıyafetleri şöyle anlatılmaktadır: “Uzun kalpağı yan tarafa yıkılmış, bıyıkları burulmuş ve sakalı taranmış, eğrilmiş, kalpağına da parlak çiçekli bir yemeni sarılmış kolları yırtmaçlı, kırmızı çuha ya da parlak renkte başka bir kumaş ile kapalı uzun kürklü, kaputlu veya gocukludur.” Güzel eyer takımları, belinde gümüş kakmalı çifte tabancaları, kehribar ağızlı çubuğu ile tatarlar görülmeğe değerdi. Menzilhaneye yaklaşırken tiz sesli borularını öttürerek gelişlerini bildirirlerdi<sup>52</sup>. R.Akyavaş'a göre ise ocaktaki tatarlar genellikle siyah kuzu derisinden tepesi yeşil ve sarı çuhalı bir kalpak takar, kırmızı çuhadan yapılmış iki düğmeli kaput ve bunun altına da kadife üzerine gene sırma işlemeli cepken ve dökme şalvar giyerler, ayaklarına da sarı çizme geçirirlerdi<sup>53</sup>.

Türk Haberleşme Tarihinde övgülere sahip olan tatarlar akkâ'ya gidip gelen tatarlardı. Bunlar Akkâ'dan İstanbul'a 12 günde gelebilmekteydi. Haberleşme hizmetini yürütmek, bugün olduğu gibi o tarihlerde de kutsal bir görevdi. Konu devletin haberleşmesi olunca işin önemi bir kat daha artmaktaydı<sup>54</sup>.

Ulakların bir yerden bir yere gidişlerinde kendilerine verilen ulak hükmünde:

- a) Ulağın ismi veya bağlı bulunduğu daire
- b) Ne sebeple seyahat ettiği
- c) Kimin emriyle seyahat ettiği
- d) Gidiş-dönüş olup olmadığı
- e) İlk hareket ettiği menzil ile varacağı menzilin adı
- f) Sürücülerin sayısı kayıtlı olurdu.

<sup>51</sup> Reşat Alşan, “Dünden Notlar”, PTT Dergisi, S.59 (Ekim 1987), s. 12.

<sup>52</sup> Aziz Akıncan, Türkiye’de Posta ve Telgrafçılık, Edirne, 1946, s. 16.

<sup>53</sup> Akyavaş, “Tataragaşaları'nın Geçmiş”, s. 15.

<sup>54</sup> Alşan, “Osmanlı’da Posta”, s. 8.

Ellerinde bu şekilde ferman ile gelip-geçen ulakların “İn’amât Defterleri” tutulmuş, ayrıca bu ulakların menzillerde aldıkları, beygirlerin ücretinin kaydedildiği “Nâib Defterleri” düzenlenmişti<sup>55</sup>.

Posta İdaresi'nin kuruluşuna kadar devlet haberleşmesi esas olarak tatar diye de isimlendirilen ulaklar vasıtası ile yapılmıştı. Bu arada, esas görevleri başka olan bazı kişilerde özellik gösteren durumlarda bu işte kullanılmışlardı. Fakat Osmanlı Postası yalnız devletin haberleşmesini, vergilerin taşınmasını amaçlayan bir sistemdi. Halk bu teşkilattan yararlanamıyordu. Bu dönemde halk, bir şehirden başka bir şehire veya kasabaya göndereceği mektubu ancak o yönde giden tüccür, kiracı, emanetçi, katırcıve yolcularla göndermiştir. Bunların haricinde çavuşlar, peykler ve genelde yaya giden saî'lerde kullanılırdı. Özellikle emanetçi, kiracı ve katırcılar bu durumu Posta İdaresi'nin kuruluşundan sonra da devam ettirmek istemiş ve zaman zaman Posta Nezareti'nin ikazları ile karşılaşmışlardır<sup>56</sup>.

### 1.3. Menzilhanelerin Durumu

Osmanlı İmparatorluğu'nda merkezi hükümetin ve padişahların buyruklarını zamanında ilgililere yetiştirmek büyük bir sorundu. Hazine gelirlerinin büyük bir kısmını oluşturan vergilerin vaktinde toplanması, asker sevki ve benzeri bütün sorunların çözümü, çoğu kez merkezden gönderilen emirlerle yaptırılmaktaydı. İşte bu emir ve fermanların istenilen yere zamanında ulaştırılması için ana yolların geçtiği şehir ve kasabalarda uygun aralıklarla “Menzilhane” denilen durak evleri yapılmıştı. İmparatorlukta XVI. yy'dan beri bu durak evlerinin var olduğu bulunmkle beraber hiç şüphesiz daha öncelide böylesi ulaştırma menzilleri bulunmaktaydı<sup>57</sup>. Osmanlılarda olduğu gibi, onlardan önce hüküm sürmüş veya onunla çağdaş olan Türk ve İslan devletlerinde de memleketin dört bir tarafına ulaşan yol şebekesi vücuda getirilmiş ve haberleşmeyi sağlayabilmek amacıyla da bir teşkilat kurulmuştu. Osmanlılar'da “Menzil” olarak adlandırılan bu teşkilata Emevi, Abbasi ve Mısır Memlûk Devletlerinde “Berîd”,

<sup>55</sup> Alşan, “Osmanlı'da Posta”, s. 8.

<sup>56</sup> Raşit Gökdemir, “Ulak”, *Yeni Türk*, S. 59 (İstanbul 1937), s. 1203.

<sup>57</sup> Musa Çadırcı, “Posta Teşkilatı Kurulmadan Önce Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzilhane ve Kiracıbaşılık”, *VIII. Türk Tarih Kongresi*, Ankara, 1981, s. 1360 v.d.

Moğollar ve İlhanlılar'da "Yam", Safevîlerde ise "Çaparhane" adı verilmekteydi<sup>58</sup>.

Menzil teşkilatı, imparatorluk sınırları içerisinde görev yapan Ulaklar'ın halka verdikleri büyük zarar ve sıkıntıları önlemek amacıyla Kanuni Sultan Süleyman döneminde (1520-1566) Sadrazamlık yapmış olan Lûtfi Paşa (Sadrazamlığı 1539-1541) tarafından uygulamaya konmuştur<sup>59</sup>. Lûtfi Paşa, ulak konusunda görüşlerini ve yaptıklarını anlattığı "Asafnâme" adlı eserinde bu konuda: "Ve olur olmaz yere ulak hükmü vermemek gerektir. Ulak hükmü gibi Memâlik-i Osmaniye'de nâ-hemvâr zulüm yokdur. Ulak hûkmü kat'i mühim olub umûr-ı saltanata zarar ihtimali olur yerde vermek gerektir. Olur olmaz yerde caîz değildir. Fukarayı halas için sadaretim zamanında menzil bârgiri bazı yollara vaz ettim"<sup>60</sup> demektedir.

Böylece ulaklar ancak ellerindeki "Ulak hükmü" sayesinde kendilerine tanınan ayrıcalıklardan yararlanabileceklerdi.

Kelime olarak, konak, iki konak arası, bir konak yol, merhale, tatar konağı, posta ve posta tatarları beygirlerinin bulunduğu mahal manalarına gelen menzil, yollarda coğrafi şartlara göre değişen mesafelerde, haberin yerine bir an önce ulaştırılması amacıyla konaklama noktaları şeklinde tesis edilmişti<sup>61</sup>.

Osmanlılarda Anadolu ve Rumeli'deki bütün menzillerin mali sorumluluğu Defterdarlığa bağlı olan Menzil Halifelîği'ne aitti. Menzillerle ilgili herhangi bir mesele Hazine-i Amîre'de muhafaza edilen Mevkufat Defterleri'ne bakılarak karara bağlanır ve ona göre hareket edilirdi<sup>62</sup>.

Ulakların hizmetine sunulan Menzilhane'nin işlenmesi, ihtiyacı olan at, sürücü, yiyecek, hizmetçi temini ve bütün masrafları karşılayacak para "Menzilkeş" ismi verilen o yerin veya yakın çevre ahalisinin avarız ve konaklama bedeli karşılığı gördükleri

<sup>58</sup> Halaçoğlu, a.g.e, s. 164 v.d.

<sup>59</sup> M.Tayyib Gökbilgin, "Lûtfi Paşa", İ.A., s. 98.

<sup>60</sup> Lûtfi Paşa, *Asafnâme*, Çev: Ahmer Uğur, Ankara, 1982, s. 11 v.d.; Nesimi Yazıcı, "Lûtfi Paşa ve Osmanlı Haberleşme Sistemi İle İlgili Görüşleri, Yaptıkları" *İletişim*, S. 4 (Ankara 1982), s. 234 v.d.

<sup>61</sup> Halaçoğlu, a.g.e, s. 166; Ayrıca bkz. Pakalın, s. 480

<sup>62</sup> Uzunçarşılı, s. 360.

hizmetle ve ulakların, kullandıkları beygire karşılık, kendilerine evvelden devletçe tahsis olanın beygir ücretini menzilciye ödemeleriyle sağlanmaktaydı. Buna ek olarak menzil masraflarının, bir yerin mukataa mallarının ocaklık şeklinde menzile bağlanmasıyla veya gümrük malından da karşılanabilirdi. Ayrıca masraf, menzilcilerin çekemeyecekleri derecelere ulaşırsa, o takdirde yardım olarak başka bir kazadan menzile “İmdadiye” gönderilirdi. İmdadiye para ile olduğu gibi, para karşılığı mal ile de olmaktaydı. Mesela bu şekilde 1722’de Habibce menziline imdadiye olarak 578 kuruş, 1800 kile arpa, 150 kantar saman, 200 araba odun ve 75 kile bağday gönderilmişti<sup>63</sup>.

Menzilde, devlet tarafından bir yıl için tayin edilen Menzil emini (Menzilci), menzil kethüdası, Ahur kethudası, seyis, odacı, sürücü, aşçı gibi hizmetliler ile menzilin asıl yükünü çeken menzil çevresindeki köy ve kasaba ahalisinden oluşan eden bir grup vardı. Bunlardan menzil eminleri bir yıl için menzilin bulunduğu kaza ayanı, kadısı veya vekilinin teklifi ve devletin bunu onayıyla tayin edilirdi. Menzil eminleri ordunun veya askeri bir kat’anın istirahatini, gereksinimini ve doyumunu sağlamakla yükümlü olup, görevinde ihmali görülürse cezalandırılırdı. Ayrıca ulaklara güçlük çıkartır, menzili düzenli bir halde tutmayıp, menzilkeşlerin yerlerini terkine sebep olursa görevden alınırdı. Bu görevleri karşılığı avarız-ı divaniyye ve tekalif-i örfiyyeden ve eğer gayr-ı müslimse yeniçeri oğlanı vermekten muaf tutulurdu<sup>64</sup>.

Menzil hizmetlilerinden sürücüler ise başka bir menzile hareket eden ulaklarla birlikte giderek, menzile ait olan hayvanları geri getirmekle görevli idiler. Bunlar ayrıca rehberlik yapmakla da görevlendirilmişlerdi.

Menzilkeşler ise, düzenli olarak tutulan menzil defterlerinde belirtildiği üzere, menzil akçası, menzil imdadiyesi gibi her ailenin varlığına göre para veya para karşılığı mal vermekle yükümlüydüler. Ayrıca belirli sayıda “er” çıkararak menzil işlerini yaparlardı; buna karşılık olarak çeşitli örfi vergilerden ve avarızdan muaf tutulurlardı. Diğer bir deyimle avarız ve konaklamaları karşılığı menzil vazifesini üstlenmişlerdi. Menzilkeşler, menzilin harap olmaması, yanmaması, eşkıyaya karşı korunması ile de

<sup>63</sup> Halaçoğlu, a.g.e, s. 166.

<sup>64</sup> Halaçoğlu, s. 169; Özkaya, s. 347; avarız vergisi, olağanüstü hallerde, özellikle savaş zamanı alınan vergiye denirdi.

yükümlü idiler. Ayrıca menzilin ihtiyacı olan arpa, saman, ot, odun, yağ, un gibi zaruri ihtiyaç maddelerini de temin etmek ve bunları belirli ücret karşılığında satmak bunlara aitti. Bu şekilde menzillerin ihtiyacı olan erzakın çeşidini ve miktarını içeren defterler tutulmuştu.

Nemzil hizmetlilerinden ahır kethudası, seyis, odaca ve aşçılar ise menzilin iç hizmetlilerinden olup, yaptıkları hizmete karşılık bir miktar ücret alırlardı<sup>65</sup>.

Osmanlılar'da menziller sadece haber gayesiyle kullanılmamıştı. Ordunun sevk ve yiyeceğinin temininde önemli roller oynamışlardı. Bazen ordu sefere çıkmadan önce ordunun konaklayacağı yerler tesbit edilir ve oraların kadılarına haber gönderilerek gerekli malzemenin türü, miktarı ve hangi menzillere gönderilmesi gerektiği bildirilirdi. Sefer sırasında ordunun merkezle süratli bir şekilde haberleşmesi için ulak ve beygir sayısı arttırılırdı. Ordu sefere çıkmadan önce kadılara gönderilen fermanla yolların durumu sorulur ve alınan rapora göre yol güzergahı tespit edilirdi. Ordunun sefer için kullandığı yol, haberleşmede kullanılan ana yollar olmayabilirdi. Osmanlı Devleti haberleşme teşkilatını kurduğu gibi, ordunun yiyecek ve diğer ihtiyaçlarını depolamak suretiyle savaş sırasında orduya lojistik destek sağlamaktaydı. Resmi haberleşme menziller vasıtasıyla yapılır ve bu menziller özel haberleşmede kullanılmazdı. Bir yere tayin edilen kişinin bir an önce salimen yerine varması ve elçilerin ağırlanması ve korunmasında da menzil teşkilatı önemli bir yere sahipti. Sefer esnasında görevli devlet adamlarına menzillerde beygir verilirdi. Devletin bir yere tayin ettiği memurlardan başka bir iş için görevlendirilen kimseler için de menziller kullanılmıştı<sup>66</sup>.

<sup>65</sup> Halaçoğlu, a.g.e, s. 170.

<sup>66</sup> Yusuf Halaçoğlu, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülâhazalar", Osmanlı Araştırmaları, C.II / 2 (İstanbul 1981), s. 122.

## İKİNCİ BÖLÜM

### OSMANLI POSTA ÖRGÜTÜ'NÜN MODERNLEŞTİRİLMESİ

#### 1. Haberleşme Alanında Yapılan Yenilikler

##### 1.1. Menzilhanelerde Kira Sistemine Geçilmesi

İlk zamanlar “Ulak hükmü” ile sürdürülen haberleşmede, ulaklar istedikleri hayvanları ücretsiz almak, geçtikleri yerlerde yiyeceğinin temin edilmesi gibi haklara sahiptiler. Ancak halka büyük zarar vermeleri sebebiyle, Kanuni döneminde Veziriazam Lûtfi Paşa tarafından bu usul kaldırılarak ulak sistemi yeni bir nizama konmuş ve menzil teşkilatı kurulmuştu. Lûtfi Paşa; “Anlardan sonra dahi Cengizîyân zuhûr edecek il ve gün atlarına derben ve kahren binüp adını ulak komuşlardı. Ve Osmanlı ulak zulmünden Cengizîleri taklid gibi itmişlerdi...” demekle bu konuya açıklık kazandırmıştı. Konulan yeni nizama göre ulaklara devlet tarafından “İn’am hükmü” adıyla bir belge verilmesi, Anadolu ve Rumeli yolları üzerinde menzilhaneler tesis olunarak, ulakların buralardan beygir almaları ve dinlenmeleri usulü getirilmişti. Ancak bu usulün de bir takım aksaklıklar göstermesi sebebiyle yeni bir düzenlemeye gidilerek ulakların aldıkları her beygir için saat başına 8 ila 10 akça ücret ödemeleri kararlaştırılmıştı. Alınan bu ücrete “Timin” adı verilmekteydi. Ancak bu usulün de bazı ulaklar tarafından sui istimal edilmesi şikayetlere yol açmıştı<sup>67</sup>.

İşte II.Mahmut (1808-1839), yapılan sürekli şikayetlerin önünü almak ve ulaşımın daha verimli olmasını sağlamak amacı ile 1824 yılına kadar süre gelen Menzil sisteminde yeni bir düzenleme yaptı. Bunun için İmparatorluğun her tarafına gönderdiği fermanla gerekçesini çok açık ve gerçeklere uygun olarak ortaya koydu. Bu fermanla, Menzilhanelerin İltizamla idare ettirilmesinin halka çekilmeyecek bir yük haline geldiği, bunun gerçek nedeninin yüzyıla yakın bir zamandan beri yöneticilerin kendi çıkarları uğruna buraları kullandıkları, kadıların da bunlardan geri kalmadıkları, sistemi temelinden değiştirmek gerektiği ifade edilmişti<sup>68</sup>. Daha sonra alınan yeni

<sup>67</sup> Halaçoğlu, a.g.e, s. 168 v.d.

<sup>68</sup> Özkaya, s. 354; Çadırcı, s. 1361.

kararlara göre menzilhanelerin iltizama verilmesi kaldırılarak “Kira Sistemi” kabul edildi. Kiraya verilme usulü ilk olarak Rumeli’de uygulanmış duhu sonra Anadolu’da uygulanmaya başlamıştır. Kira sistemine geçilmesindeki amaç fukaranın refah ve rahatının sağlanması, ulakların yerlerine zamanında varabilmeleri idi<sup>69</sup>. Bu yeni nizama göre halkdan hiçbir şey talep edilmeyecek, ulaklara saati yirmişer paradan beygir, kira ile verilecekti. Devlet işleri için gönderilecek Tatar ve diğer görevlilere kira ücretleri hazinece ödenecekti.

Eyalet ve sancaklarda bulunan vali, mütesellim ve voyvodolar İstanbul’a veya sağa sola gönderdikleri tatarların yol harçlıkları ile birlikte menzil kiralalarını da kendi hazinelerinden ödeyeceklerdi. Eğer tatarları, eyalet ve sancağın içinde bulunan bir yere göndereceklerse, menzilhane hayvanlarından yararlanamayacak, kendi olanaklarıyla gidip dönmeleri sağlanacaktı.

Önceleri menzilhanelere gelen ulaklara, menzilhanece yem ve yiyecek verilir, bedelleri menzil masraflarına eklenirdi. Bundan sonra ise burulurda hiç kimseye bedava yiyecek ve yem verilmeyecekti. Devlet ulakları ve görevliler iş gereği taşraya çıktıklarında veya mutasarrıflar tarafından görev ile kazalara gönderildiklerinde o yerlerde kendilerine gecelemeleri için eskiden olduğu gibi “konak” verilecekti. Ancak menzilhane de kalmak isteyen olursa, masrafları kendisi tarafından karşılanacaktı<sup>70</sup>.

İmparatorlukta bulunan menzilhanelerin çoğu devlet malıydı. Bunların tamir ve diğer masrafları yıllık gelirleriyle birlikte o bölgece sağlanmaktaydı. Kira sisteminin kabul edilmesiyle menzili teslim alacak olan kiracıbaşı gerekecek onarım, hayvan, yem ve yiyeceği, bakım masraflarını ve benzeri giderleri elde edilecek kira bedeli ile karşılayacaktı. Bu giderler için halktan ayrıca para istemeyecekti.

Menzilhanelerin idaresi için yine eskiden olduğu gibi o bölgenin yöneticisi ile ileri gelenleri tarafından varlıklı ve güvenilir birisi “Kiracıbaşı” olarak seçilecekti. Bunların belli başlı görevleri, genç beygirler sağlayarak ulakları geciktirmeden gidecekleri yerlere ulaştırmaktı. Bu durumda menzilhanelerde bulunan hayvanların çoğu devletin malıdır. Bir kısmı ise Menzilcinin dir. Kamu malı olanları ise değerlerini

<sup>69</sup> Halaçoğlu, a.g.e, s. 169.

<sup>70</sup> Çadırcı, s. 1364.

saptayıp senet ile kiracıbaşı olanlara teslim etme yoluna gidilmişti.

Ulaklara gereken kolaylık gösterilecek, karşılıklı anlayış içerisinde devlet işlerinin hızla yürütülmesi amaç edinilecekti. Ulaklarda menzil beygirlerini iyi kullanacaklar, zulmetme yoluna gitmeyeceklerdi.

İki menzil arasındaki yol, önceden saptanacak, kaç saatlik mesafe ise, mahkeme defterine geçirilecek ve saati yirmişer paradan ne kadar tuttuğu da önceden bilinecekti. Böylece olası bir anlaşmazlık önlenmiş olacaktı. Ayrıca ulaklara yem ve yiyecek verilmişse, değerleri normal piyasa fiyatına göre alınacak, fazla para istenmeyecekti. Bunların dışında ulaklardan “menzil avâidi”, “sürücü bahşişi” adı ve diğer adlarla bir akçe bile alınmayacaktı<sup>71</sup>.

Ulak ve tatarlar veya menzil hayvanını kullanan bir başkası kasten hayvanın telef olmasına sebep olursa, bedelini derhal ödemesi için yöneticiler ve kadılar tarafından gerekli incelemeler yapıp durum gerçeğe uygun şekilde İstanbul'a bildirilecekti. Hayvanların korunmasına önem verilecekti, örneğin bir beygire altmış kilo'dan fazla yük vurulmayacaktı. Menzilhanelerin gelir ve giderleri günü gününe kaydedilip, altı ayda bir hesap sonuçları merkeze incelenmek üzere gönderilirdi.

1824 Temmuzunda ülkedeki bütün eyaletlere gönderilen bu fermanla “Menzilci” adı “Kiracıbaşı”na çevrilmekte ve yeni bir düzenlemeye gidilmekteydi. Bir yıl için seçilen kiracıbaşı genellikle bir yıl sonra tekrar bu göreve getirilmekteydi. Bunlar hemen hemen ölene dek görevlerinde kalıyorlar, öldüklerinde çoğu kez yerlerine çocukları geçmekteydi. Yani bu görev her şehirde bir ailenin tekeline verilmiş gibiydi. Örneğin Ankara Menzilhanelerini uzun yıllar yönetmiş olan Şeyh Mehmet Ağa, yeni düzenlemede de görevinde kalmış, kiracıbaşı olmuştu. Uzun yıllar kiracıbaşı olarak menzilhaneleri yönetmişti. Kiracıbaşılardan menzilcilere en büyük farkları ücretli bir memur olmaları idi.

Kiracıbaşılara yardımcı olarak her menzilhane de sürücüler ve hayvanların bakımı ile uğraşan hademeler bulunuyordu. Ayrıca sürücülere yol gösteren bir çeşit koruyucu görevi yapan kimseler de vardı. Bunlara ise “Kulaksızlar” adı verilmekteydi<sup>72</sup>.

<sup>71</sup> Çadırcı, s. 1362.

<sup>72</sup> Çadırcı, s. 1363.

II.Mahmud yaptığı düzenlemenin olumlu sonuç verip vermediğini sıkı bir şekilde denetledi. Yeni uygulamanın mali portresini öğrenmek için ilk bir yıllık gelir ve gider defterleri İstanbul'da incelendikten sonra ortaya şu gerçekler çıkmıştı: Herşeyden önce menzilhanelerin giderleri bölgelere göre büyük farklar göstermekteydi. Aynı eyalet sınırları içinde bulunan menzilhanelerin gelir ve giderleri bile birbirine uymamaktaydı. Bu farklılık coğrafi bazı nedenlere dayanıyorsa da daha çok kiracıbaşılarla o bölgenin yöneticilerinin tutumlarından ileri gelmekteydi. Bazı kiracıbaşılar yapmadıkları masrafları defterlere geçirirlerken, bazı mutasarrıf ve voyvodalar da adamlarının ücretsiz olarak menzil olanaklarından yararlanmalarına göz yumuyorlardı.

1825 yılı sonlarında yeniden bütün eyaletlere gönderilen bir sadrazam mektubu, her menzilin gerçek giderlerini gösteren defterlerin hazırlanması istendi.

Menzil masraflarının fazla oluşundan ötürü Nisan 1826'da çıkarılan bir fermanla menzil beygiri kirası 20 paradan saat başına 30 paraya çıkarıldı. Bu fermanla ayrıca menzil konusuna yöneticilerin dikkat etmeleri, keyfi olarak menzil olanaklarının kullanılmaması belirtiliyordu. Ancak tamamen bozulmuş bir sistemde bazı değişiklikler yapılmakla olumlu sonuç alınamayacağını devrin yöneticileri ya bilmiyordu, ya da köklü değişikliklere güçleri yetmiyordu. Kasım 1827'de bütün imparatorluğa gönderilen ve "Adaletname" denilen bir genel emirde padişah, açıkça yöneticilerle, yargı gücünü elinde bulunduranların işbirliği halinde fakir fukarayı soyduklarını, zulmettiklerini belirtiyordu. Halbuki amacının fakir ve fukaranın huzur ve refah içinde yaşaması olduğu, bunun içinde halka fazla yük olan menzilhanelerin kiraya çevrildiği, ancak bundan olumlu sonuç alınmadığı açıklanıyordu.

1827'de kira ücretlerine yapılan on paralık zam, giderleri yine karşılamayınca 1830'da ikinci bir zamla kira ücreti 40 paraya, yani saati 1 kuruşa çıkarılmıştı. Bu, Tanzimat'ın ilanına kadar sürmüştür<sup>73</sup>.

73 Çadırcı, s. 1363 v.d.

Genel olarak, menzillerin bozulma nedenleri şu şekilde özetlenebilir:

a) Menzil beygirlerine binmek devlet hizmetinde olan tatarlara mahsusken, devlet adamlarına bağlı olanların da bu yolu kullanmaları.

b) Çeşitli bölgelere giden mal ve eşyaların ulaklar ile gönderilmesi ve bu işte menzil beygirinin kullanılması.

c) Menzil için düzenlenen gelir gider defterlerine, menzil masrafları dışında menzil nizamı için gelen mübaşirlerin hizmetleri, mutasarrıf Tatar Ağası'nın devriyesi ve ikramiyesi ile bunlara ait masrafların da kaydedilmeye başlanması. Bu sebeple menzil masraflarının büyük ölçüde artmış gibi görünmesi ve bunun fakir köylüden karşılanması yoluna gidilerek onların yerlerini terketmesi. Nitekim II.Mahmud döneminde bütün memleket masraflarının üçte birini menzil ve ona bağlı masraflar teşkil etmekteydi.

d) Elllerinde berat veya mektup olmadığı halde, bahşiş için birbiriyle yarışan gayr-ı resmi bir ulak topluluğunun türemesi ve bunların haberi daha önce götürmek için hayvanlara eziyet etmeleri ve telef olmalarına sebep olmaları.

e) Menzildilerin ulaklardan menzil ücreti dışında bahşiş adıyla kanunsuz olarak ikinci bir ücret talep etmeleri; vermedikleri takdirde gerekli hizmeti yapmamaları ve onları bekletmeleri.

f) Menzillerde beslenen hayvanların saman, arpa vs. ihtiyaçlarının yüksek fiatla satılması sonucu masrafların artması ve bundan dolayı menzilkeşlerin büyük sıkıntılara düşerek vazifelerini yapamayacak duruma düşmeleri.

g) Ulakların bir yolunu bularak tarihi açık menzil hükmü elde etmeleri sonucu, bunu defalarca kullanmaları<sup>74</sup>.

<sup>74</sup> Halaçoğlu, a.g.e, s. 172 v.d.

## 1.2. Posta Örgütü'nün Temellerinin Atılması

II.Mahmut dönemine gelinceye kadar Osmanlı İmparatorluğu'nda düzenli bir posta sistemi oluşmamıştı. Menzilhanelerde İltizam yerine Kira sistemine geçilmesine rağmen, bundan da olumlu sonuç alınamamıştı. Halbuki Batı ülkelerinde yıllardan beri posta sistemi kullanılıyordu<sup>75</sup>.

Kira sisteminin başarılı olmaması üzerine II.Mahmut başka devletlerde olduğu gibi Osmanlı Devleti'nde de Posta Teşkilatı'nın oluşturulmasını düşünmüş H.1248 / M.1832 tarihli bir Hatt-ı Hümayun'un da bu konudaki görüş ve isteklerini Sadrazam Reşid Mehmet Paşa ya bildirmişti<sup>76</sup>.

Padişahın bu hattına göre posta örgütünden şunlar beklenmektedir:

- a) Haberleşme işlerinin yoluna konulmasıyla ülke düzeninin korunması gerçekleştirilecekti.
- b) Haberleşme kurumundan halkın faydalandırılmasıyla hazineye gelir sağlanacaktı.
- c) Kurumun şu esas üzerine kurulması gerekir: Önce diğer devletlerde olduğu gibi konunun uzmanı bir kişi merkede bu işle görevlendirilecekti. Kendisine çalışmalarını yapabilmesi için uygun bir ortam sağlanacaktı. Sonra bu kişi tarafından Anadolu ve Rumeli'nin belli başlı merkezlerine görevliler atanacaktı.
- d) Her isteyen kendisi için tatar çıkarmayacaktı. Müslüman, müslüman olmayan halk ve ülkedeki yabancılar mektuplarını, emanetlerini merkezdeki görevliye getireceklerdi<sup>77</sup>.

Burada uygun kayıtlar yapıldıktan sonra bu maddeler tatarlarla her bölgeye gönderilecekti. Bunlar taşrada, teşkilatın görevlileri tarafından sahiplerine ulaştırılacaktı. Taşra'dan İstanbul'a gönderilecek olan mektup ve emanetler için de benzer işlemler yapılacaktı.

<sup>75</sup> Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, Ankara, 1983, C.V, s. 156.

<sup>76</sup> İ.Hami Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, İstanbul, 1971, C.V, s. 74.

<sup>77</sup> Emanet: Posta yoluyla gönderilen paraya ve yapılan işleme verilen bir isimdir. Emanet yönteminde posta, doğrudan gönderilen paranın kendisini taşır.

II.Muhmud sözedilen Hatt-ı Hümayun’unda kurulmasını istediği yeni örgütü “Posta” olarak adlandırmamıştı. Bununla birlikte, “Dersaadet’imden taşraya gönderilen ve taşradan Desaadet’ime gelen mekatib” şeklinde bir tarifile yetinmişti. Fakat Hatt-ı Hümayûnun tamamına bakıldığında Padişah’ın isteğinin modern anlamda bir posta olduğu anlaşılır<sup>78</sup>.

Yolların gidiş geliş için uygun olmaması yollarda düzenin, güvenliğin ortadan kalkmış olması gibi durumlar bu Hatt-ı Hümayûn’dan kısa süre içinde tam anlamıyla faydalanılamadığını ortaya çıkarmaktaydı<sup>79</sup>.

II.Mahmud’un halkında devlet ile birlikte yararlanacağı bir haberleşme örgütünün kurulması yönündeki ilk girişiminden sonra, aynı yıl içinde Hassa Müşiri Ahmed Fevzi Paşa, Üsküdar-İzmit arasında posta taşımacılığına geçilmesi için girişimlerde bulunmuştu. Ahmed Fevzi Paşa görüş ve düşüncelerini bir rapor halinde padişaha sunmuştu. Bu rapor şu şekildeydi:

1. Geçit yolları düzenli olursa görevli memurların ve tatarların hızı artacak, işleri kolaylaşacaktı.

2. Bu düşüncenin uygulama alanına konulabilmesi için bilgi sahibi kişilerle görüşülerek önce bir örnek gösterilmesi sağlanılmalıdır.

3. Üsküdar’dan İzmit’e kadar 18 saat olarak kabul edilen uzaklığın düzenlenmesi ve menzil yönteminin postaya dönüştürülmesi için aşağıdaki şekilde girişimlerde bulunulacaktı:

a) Üsküdar menzilhanesinde toplanan menzil kiralari giderlere karşılık olarak hükümetçe alınıp toplanacaktı.

b) Yolların kimseye yük olmadan düzeltilmesi için, çalışanlara 40 para gündelik, ekmek ve soğan verilecekti.

c) Hayvanların yolun uzunluğu yüzünden yorulmasını önlemek için Üsküdar, Kartal, Gebze, Dilbaşı ve İzmit’te olmak üzere beş menzil oluşturulacaktı. Her

<sup>78</sup> Nesimi Yazıcı, “Tanzimat Devri Osmanlı Posta Teşkilatı”, İletişim, S.2 (Ankara 1981), s. 20.

<sup>79</sup> Eskin, s. 14.

menzilde otuz hayvan bulundurulacak ve yollar yapıldıktan sonra bütün menzillere on posta arabası konulacaktır.

d) Bu yoldan gidip gelecek memurlar, hademe ve tatarlardan önceden olduğu gibi kırkar para, tüccar ve halktan iki kuruş ücret alınacaktı.

e) Üsküdar-İzmit arasında yapılacak bu denemeden iyi sonuç alınırsa ülkenin her tarafından yaygın hale getirilecekti.

Padişah tarafından verilen izin üzerine Ahmet Fevzi Paşa, Üsküdar-İzmit arasındaki yolları düzenlemiştir<sup>80</sup>. Yolun açılış töreninde padişah da bulunmuştu. Bu, bir padişahın açılış törenine ilk katılışydı. II.Mahmud; faytonuyla, devlet adamları da posta arabalarıyla Kartal'a kadar gitmişlerdi<sup>81</sup>.

Beş posta istasyonu arasında atlı arabalarla ekim 1834'te başlanan taşımaya, Nisan 1840'da yolun araba işlemeyecek kadar bozulması üzerine son verilmiştir.

Ahmed Fevzi Paşa'nın gerçekleştirdiği Üsküdar-İzmit arasındaki posta taşımacılığı çok verimli olmuştu. Bunun üzerine hemen bir benzerinin İstanbul-Edirne arasında yapılmasına karar verilmişti. Fakat Üsküdar-İzmit arasındaki uygulamada halkın mektuplaşması söz konusu olmamıştı. Bununla birlikte taşımacılıktan ücretini veren herkes yararlanabilmişti<sup>82</sup>.

Halkın mektuplarını, emanetlerini ve diğer posta maddelerini devlet postalarıyla birlikte taşıyacak bir posta örgütünün kurulması için yapılan ikinci girişim birinciden iki sene sonradır. Bu yöndeki girişim H.1250 / M.1834 yılında Serasker Hüsrev Mehmet Paşa tarafından yapılmıştı. Serasker Paşa önce bir tezkere ile Sadarete başvurmuştu. Serasker Paşa'nın Sadarete verdiği tezkere üzerine, Sadrazamında posta sistemine geçilmesi hakkındaki yazısı da eklenerek padişaha sunulmuş ve padişah da posta sisteminin kurulmasının ihtiyaç ve zorunlu olduğunu belirterek teklifi kabul etmişti<sup>83</sup>.

<sup>80</sup> Ahmet Rasim, *Resimli ve Haritalı Osmanlı Tarihi*, İstanbul, 1911, C.IV. s. 1900 v.d.

<sup>81</sup> Bernard Lewis, *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, Çev: Metin Kıratlı, T.T.K. Ankara, 1993, s. 96.

<sup>82</sup> Yazıcı, "Posta Teşkilatı", s. 21.

<sup>83</sup> Yılmaz Öztuna, *Büyük Türkiye Tarihi*, İstanbul, 1978, C.IX, s. 452 v.d.; Ayrıca Asaf Tanrıktut, *Türkiye Posta ve Telgraf ve Telefon Tarihi ve Teşkilat ve Mevzuatı*, Ankara, 1984, C.I, s. 17 v.d.

Bu tezkere de; menzil yönetiminin postaya çevrilmesi önerilmişti. Böylelikle haberleşme hız ve düzen kazanacaktı. Menzilhanelere çevre kazaların yaptıkları katkı 300-400 keseden<sup>84</sup> 50-100 keseye inecekti. Hüsrev Mehmed Paşa, önerdiği uygulamanın bir örnek olmak üzere, ilk defa İstanbul-Edirne arasında uygulanmasını istemişti. Başarı elde edilirse bütün ülkeyi kaplayacak şekilde genişletilecekti. Önce İstanbul-Edirne arasında 4-5 saatlik uzaklıklara posta usulüne uygun olarak beygir ve sürücüler<sup>85</sup> yerleştirilecek, posta taşımacılığı bunlar aracılığıyla gerçekleştirilecekti. Sadrazamlık, Serasker Paşa'nın tekliflerini uygun bulmuş ve konu ile ilgili toplantılar yapılmıştı. Hadi Efendi'nin Posta Müdürü olması kararlaştırılmıştı. Kurulacak posta örgütü için, örnek olarak faydalanılmak üzere elçilikler aracılığıyla Avrupa'da uygulanan posta kanunlarının getirilmesi kararlaştırılmıştı. Paris elçisi Mustafa Reşit Paşa, Fransız Posta Kanunu'nu aynı sene İstanbul'a göndermişti<sup>86</sup>.

Daha sonra çeşitli girişimlerde bulunulmuş, posta örgütünün kuruluş çalışmalarına devam edilmiş ancak halkın da hizmetlerinden yararlanacağı yeni posta teşkilatının kurulması, II.Mahmud'un ölüp yerine oğlu Abdülmecid'in geçmesinden sonra Tanzimat Dönemi'nde gerçekleşmiştir.

84 Kесе: 500 kuruş yerine kullanılan bir terimdir. Pakalın, s. 639.

85 Sürücü: Posta tatarının çalışmadığı bölgelerde posta konvoyunu yönetir. Tatarın bulunduğu konvoyda hayvanlarla ilgilenir.

86 Yazıcı, "Posta Teşkilatı", s. 22.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### MODERN POSTA ÖRGÜTÜ'NÜN KURULMASI

#### 1. Posta Örgütü'nün Kuruluşu

##### 1.1. Kuruluş Çalışmaları

3 Kasım 1839'da Gülhane'de okunan Hatt-ı Humayûnla birlikte, XVIII. yy başlarından itibaren Osmanlı İmparatorluğu içinde görülen yenileşme ve Avrupa kurumları örneğine göre devlet örgütünü düzenleme çalışmaları yeni bir döneme girmişti. III.Selim ve II.Mahmud dönemlerinde yapılan çalışmalar, Tanzimat Devrinde daha sistemli olarak ele alınmıştı. Tanzimat hareketi bir reformlar serisiydi<sup>87</sup>.

Bu dönemde artık, II.Mahmud zamanında belirli bir düzeye getirilmiş olan çalışmalar büyük hız kazanmıştı. Dönemin başında Osmanlı Devleti Haberleşme Örgütünde kökten bazı değişikliklere gidilmiş, görev alanı halkın da yararlanabileceği şekilde genişletilmişti.

Postanın kurulması çalışmalarını yürütmek için özel bir komisyon kurulmuştu. Bundan sonra postacılık konusunda Avrupa'da uygulanan yöntemleri bilen Mustafa Sami Efendi Posta Müdürü olarak atanmıştı (4 Temmuz 1840). Mustafa Sami Efendi, Eylül 1840'a kadar idari yönden Ticaret Bakanlığı'na bağlı olarak postanın kuruluş çalışmalarını yürütmüştü. Kendisinden sonra kuruluş çalışmaları devam eden örgütün başına Ahmed Şükrü Bey (9 Eylül 1840 - 11 Nisan 1842) getirilmişti. İlerlemiş olan çalışmalar Ahmed Şükrü Bey tarafından tamamlanmış H.26 Şaban 1256 / M.23 Ekim 1840'da Posta Nezareti resmen kurulmuştur. Kurulan bu yeni teşkilat, daha önceki dönemde haberleşme örgütünün (Ulak-Menzilhane sistemi) sağladığı devlet haberleşmesini gerçekleştirme görevi ile birlikte halkın da haberleşmesini sağlamakla görevlendirilmişti. Böylece Osmanlı Devleti Postacılığında yeni bir dönem başlamıştı. Posta Nezareti kısa zaman sonra kendisinden beklenen görevi yerine getirmeye başlamıştı. Devlet ait haberleşme evrakı ile halkın mektup ve diğer bazı posta maddelerini taşıyan

<sup>87</sup> M.Tayyib Gökbilgin, "Tanzimat Hareketinin Osmanlı Müesseselerine ve Teşkilatına Etkileri", Belleten, C.XXXI / 121 (Ocak 1967), s. 93.

ilk postalar İstanbul'dan Edirne'ye 28 Ekim 1840 Çarşamba; Anadolu taraflarına ise 2 Kasım 1840 Pazartesi günleri çıkarılmışlardı<sup>88</sup>.

Böylece Osmanlı Haberleşme Teşkilatı demek olan "Ulak-menzilhane" ikilisi, Posta Nezareti adı altında yeniden düzenlenmiş ve ülke ahalisine hizmet veren bir organizasyon haline gelmiştir.

## 1.2. İlk Postahaneler

Posta Nezareti kuruluşundan itibaren belirli bir görev kadrosuna sahip olmuş, hizmetlerini yerine getirebilmek için merkezde ve taşrada postahaneler açmıştı. Genel postaların kurulması ile posta taşımacılığı yine Tatarlar aracılığıyla yapılmıştı. Ancak o tarihte bulunan Tatarlar arasından 100 Tatar seçilmiş ve bunlardan birisi Tatar ağalığına atanmış, Postahane-i Amire adı altında kurulan Posta İdaresine bağlanmıştı<sup>89</sup>.

Posta hizmetlerinin yapılabilmesi için bu görevliler kadrosu ile birlikte postahanelere de ihtiyaç vardı. Ancak önemle bahsedilmesi gereken postahaneler, Posta Nezaretinin merkezden müdür görevlendirdiği "muntazam" postahanelerdi.

Posta'nın kuruluş çalışmalarını yürütmek üzere kurulan posta komisyonunun görevlerinden biri de, başkent de postahane ve idare merkezi olarak genişçe bir yer temin etmek, ayrıca vilayetlerde postahaneler açmaktı<sup>90</sup>. Bu komisyonun çalışmaları sonucunda İstanbul'da "Postahane-i Amire" açıldı. Posta Nezareti ve İstanbul Postahanesi'ni içinde bulunduran Postahane-i Amire binası, Eminönü'nde Yenicami avlusunda bulunmakta idi. Vakıfa ait olan bu bina daha önce Cizyehane olarak kullanılmıştı. Burasının Postahane olarak seçilmesinin sebebi, şehrin ortasında bulunması, ticaret merkezlerine ve sahile yakın olmasıydı. Çünkü postanın ticaretle yakın ilgisi vardı. Deniz postacılığı için sahile yakın bir yer seçilmesi gerekiyordu. Ayrıca da bütün İstanbul'da bir merkezin açılacak olması dolayısı ile en işlek yerde olması arzu edilmişti. Ötude oldukça genişti. İlk senelerde 130 beygir ve 40 jandarma eşliğinde gelen Rumeli posta konvoyu burada rahatça indirilebiliyordu. Hatta postanın gelişi ile aynı güne

<sup>88</sup> Akoba, s. 22.

<sup>89</sup> Hakkı Demirel, *Posta'nın Önemi ve Ana Kuralları*, Ankara, 1971, s. 29.

<sup>90</sup> Eskin, s. 16; Tanrıkut, s. 879.

rastlayan Yenicami avlusundaki pazar bir başka güne aktarılmıştı.

Postahane-i Amire adıyla açılan bu binanın kapısının üzerine Padişah Abdülmecid (1839-1861)'in tuğrası konulmuş, celî hatlada Postahane-i Amire yazılmıştı. Yabancıların anlaması için ayrıca Fransızca olarak "Poste" kelimesi yazılmıştı. Bu bina, iki katlı ahşap bir yapıydı. Üst katı Posta Nezareti dairelerine ayrılmış, alt katı ise İstanbul Postahanesi olarak düzenlenmişti<sup>91</sup>.

İlk dönemde İstanbul dışında açılacak postahanelerin hangi özellikleri taşıması gerektiği 16 Kasım 1840 tarihli Birinci Posta Kanunu'nda belirtilmişti. Buna göre; postahaneler imkanlar ölçüsünde şehirlerin merkezinde, hücreli veya dolaplı, ayrıca rafları bulunan birer odadan oluşacaktı. Bu odanın içerisinde, görevlinin çalışacağı bölüm ile postahaneye mektup veya başka bir posta maddesini göndermek ya da almak için gelenlerin arasında bir kapı veya pencere bulunacaktı. Dış kısımda bulunan gönderici veya alıcılarla müdür bu kapı vasıtası ile temas kuracaktı. Postahanenin giriş kapısının üzerine buranın postahane olduğunu belirten bir levha konulacaktı. Ayrıca kapı üzerinde postaların çalışma şekilleri ile ücret tarifesini gösteren yazılar bulunacaktı. Birinci Posta Kanunu'nda bunlar haricinde postahanelerde bulunacak eşyalarda belirtilmişti. Buna göre; her postahane de gelen mektup ve diğer posta maddelerini tartacak bir terazi, hasılatın konulacağı, defterlerin içinde saklanacağı sağlam bir sandık bulunacaktı. Tarife defterleri; biri adi mektuplarda kullanılmak üzere sade "posta", biri taahhütlü mektuplarda kullanılmak üzere "taahhüt olunmuştur", biri de resmi mektuplarda kullanılmak için "tahrirat-ı mühimme" ibarelerini taşıyan üç çeşit mühür; postahanenin hesaplarının işlendiği defter; tatarların heybelerine konulacak mektupların her postahane de ayrı ayrı sarılması için muşambalar ve diğer bazı kırtasiye malzemesi de postahane bulunacak eşyalar arasında yer almakta idi<sup>92</sup>.

İlk dönem postahaneleri hizmetin yapılabilceği basit yapılarıydı. Bu özelliklere sahip bir oda varsa hemen postahane yapılır, yoksa kiralanırdı<sup>93</sup>. Kiralanacak postahanenin, sahip olması gereken özelliklerin yanında aylık kirasının 50, en fazla 75 kuruş

<sup>91</sup> Mehmed Ali, "Yeni Cami Postahanesi", *PTM*, S.181 (İstanbul 1332), s. 47 v.d.

<sup>92</sup> Yazıcı, "Posta Teşkilatı" s. 25 v.d.

<sup>93</sup> Tanrıkut, s. 88.

olması gerekiyordu. 1849'da Bosna, Üsküp, İşkodra, Kavala, Rusçuk, Amasya ve Niğde'de postahaneler açıldığında kiralanacak binalar için, belirtilen miktarlarda kiralarn ödenebileceği bildirilmişti. Bir yerde postahane açılacağında oranın idarecisine önceden durum bildirilir ve belirli özelliğe sahip bina bulunması istenirdi<sup>94</sup>.

### 1.3. Merkez Örgütü ve İlk Posta Görevlileri

Tanzimat'ın ilanından sonra halkın da hizmetlerinden faydalanacağı bir posta teşkilatı kurma çalışmalarını yapmak üzere öncelikle bir komisyon kurulmuştu<sup>95</sup>. 4 Temmuz 1840'da Posta müdürü olarak tayin edilen Mustafa Sami Bey kuruluş çalışmaları devam eden Posta Nezareti'nin ilk idarecisidir. Fakat bu sırada nezaret kurulmadığı için kendisi Posta Müdürü olarak görevde bulunmuştu. Sami Bey'in Posta Nezareti'nin kuruluş çalışmalarını yürüttükten sonra Takvim-i Vekayi Nazırlığı görevi ile Posta İdaresi'nden ayrılmasından sonra yerine 9 Eylül 1840'da Ahmed Şükrü Bey tayin edilmişti. Ahmed Şükrü Bey zamanında Posta Nezareti'nin kuruluşu da tamamlanmıştır. Böylece kendisi hem teşkilatın ikinci idarecisi, hem de ilk Posta Nazırı olmuştu. İlk dönemdeki idareciler arasında teşkilatın üçüncü idarecisi ve ikinci posta nazırı Hüseyin Hasip Bey'i de saymak gerekir<sup>96</sup>. (11 Nisan 1842-25 Mart 1852).

Bu idarecilerin haricinde Posta Nezareti'nin ilk merkez görevlileri olarak Hafız ve Reşid efendilerle, gayr-ı müslim Balyeloği'nin adlarını verebiliriz. Bu üç görevli 9 Eylül 1840 tarihli bir emirle yazı hizmetine tayin edilmişlerdi. Daha sonra 12 Aralık 1840'da posta gelirlerini saklamak üzere 1000 kuruş maaşla Süleyman Ağa, Türkçe haricinde bir dille yazılmış olan mektup adreslerini Türkçe'ye çevirmek üzere 600 kuruş maaşla Sofyalı Ağyazar Posta Nezareti'nde görevlendirilmişlerdi<sup>97</sup>.

Posta Nezareti'nin ilk tam kadro görevli listesi 15 Aralık 1841-14 Ocak 1842 ayına ait maaş defterinde bulunmaktadır. Buna göre İstanbul'da Nazır dahil 9 görevli ve 15 posta tatarı olmak üzere toplam 24 memur bulunmaktaydı. Bunlara ödenen

<sup>94</sup> Nesimi Yazıcı, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Haberleşme Kurumu", 150. Yılında TANZİMAT, Yayına Hazırlayan: Hakkı Dursun Yıldız, T.T.K, Ankara, 1992, s. 163.

<sup>95</sup> Eskin, s. 16; Tanrıkut, s. 879.

<sup>96</sup> Yazıcı, "Posta Teşkilatı", s. 27.

<sup>97</sup> Yazıcı, "Haberleşme Kurumu", s. 148.

toplam maaş ise 17.975 kuruştı. Bu yılın sonunda 13 Ekim-12 Kasım 1842 ayı için ödenen maaşları gösteren defterde ise, nazır Hüseyin Bey hariç toplam 26.575 kuruş ödendiği belirtilmişti. Buna göre bu görevliler ve maaşları şu şekilde gösterilebilir<sup>98</sup>:

Gelir kâtibi, Mehmed Şefik Efendi	2000 kuruş
Kâtip muavini, Kadri Efendi	500 kuruş
Resmi mektup kâtibi, Galip Efendi	2000 kuruş
Kâtip muavini, Raşit Efendi	1000 kuruş
Hafız Halil Efendi	1000 kuruş
Kâtip Said Efendi	250 kuruş
Ragıp Efendi	250 kuruş
Ali Efendi	250 kuruş
Emin Efendi	500 kuruş
Ahmed Efendi	200 kuruş
Hacı Halim Efendi	1000 kuruş
Tatar (30 tane)	15000 kuruş
Odacı	200 kuruş
Kapıcı	175 kuruş
Zotraki	400 kuruş
Drektör	1250 kuruş
Tezkere kâtibi Hakkı Efendi	600 kuruş

Görüldüğü gibi bir Nazır, 16 memur ve 30 posta tatarı. Merkezde toplam 47 görevli vardı.

Posta Nezareti'nin merkez teşkilatı zamanla gelişmiş Ocak 1843'de merkezde başta Nazır, 18 asil memur, 49 tatar ve 3 mülazım olmak üzere toplam 71 kişilik kadro oluşmuştu. Bu görevlilere o ay 39.365 kuruş maaş ödenmişti. Bu rakama Posta Nazırı'nın maaşa dahil değildir<sup>99</sup>.

<sup>98</sup> Yazıcı, "Haberleşme Kurumu", s. 148 v.d.

<sup>99</sup> Yazıcı, "Haberleşme Kurumu", s. 149.

Ahmed Şükrü Bey'in görevden ayrılıp Hüseyin Hasip Bey'in Posta Nazırı olarak tayini sırasında düzenlenen devir-teslim defterinde o sırada Postahane-i Amire'nin sahip olduğu demirbaş eşyalarda gösterilmişti. Bu sırada merkez teşkilatında Nezaret-i Umumiye, Başkâtip, Vâridât, İrşâlât ve Tatarlarla ilgili birimler bulunmaktaydı<sup>100</sup>.

Posta Nezareti'nin merkezdeki teşkilatını tam olarak gösteren son belge Haziran 1845'deki maaş defteridir. Burada Nazır, 17 asil memur, 71 tatar ve 3 maaşlı mülazım yani toplam 92 kişi kaydedilmişti. Nazır hariç 45.945 kuruş maaş almaktaydılar<sup>101</sup>.

Zamanla merkezdeki bu kadro devamlı bir değişim göstermiş, imkanlar ölçüsünde gelişmiştir. Bununla birlikte merkez kadrosunda maaşlı mülazımlar yanında maaşsız olarak çalışan görevliler de vardı. Bunlar burada postacılık usullerini öğrendikten sonra merkezde veya taşrada açılacak yeni postahanelerde görevlendirilirdi<sup>102</sup>.

Mart 1857'den itibaren Nazif Bey'in Posta Nazırı olmasıyla Nezaret ve Postahane'nin merkez kadrosunda 100'ün üzerinde memura görev verilmişti. Bunlara ödenen toplam maaş ise 75.450 kuruştur.

Ağustos 1861'de Agâh Bey'in Posta Nazırı olmasıyla merkez kadrosu yeniden düzenlenmiştir. 13 Ocak 1863'den itibaren, posta pullarının ülkede kullanılmaya başlanmasıyla, İstanbul'da bir çok yere posta kutuları konulmuş, 10 tane de posta mevkii belirlenmiş ve buralara memurlar görevlendirilmişti. Bu mevkiler; Postahane-i Amire, Galata Postahanesi, Beşiktaş, Üsküdar, Kadıköy, Sultanahmed, Şehzadebaşı, Sultanmehmed, Eyüb ve Kasımpaşa idi<sup>103</sup>.

İstanbul'da şehir içindeki mektuplaşma ihtiyacını gidermek için 9 Ağustos 1865 tarihli bir emir ile Birinci Şehir Postası kurulması görevi Lianos Efendi'ye verilmişti. 13 Aralık 1865'ten itibaren çalıştırılmaya başlanan bu postanın daha sonra kapanma-

<sup>100</sup> Tanrıkut, s. 67.

<sup>101</sup> Yazıcı, a.g.m, s. 149.

<sup>102</sup> Mülâzımlar; Postahane'nin stajyer görevlileri idiler. Mayıs 1841'de Rumeli'de Yenişehir, Selanik, Serez, Niş, Yanya; Anadolu'da Ankara ve Kayseri'ye tayin edilen müdürler Postahane-i Amire'deki mülâzımlardan seçilmişlerdi.

<sup>103</sup> Yazıcı, "Haberleşme Kurumu", s. 150 v.d.

sından sonra, halkın her zaman Postahane-i Amire'ye gitmesini güçlüğü ve posta işlemi yapan yerlerin azlığı dikkat çekti. Bunun üzerine Eylül 1869'da Büyükdere, Tarabya, Yeniköy, Üsküdar, Kadıköy, Heybeli ve Büyükadalarda birer postahane şubesi açılması kararlaştırıldı. Buralar için yeni memurlara ihtiyaç duyulmuştu. Ancak bu uygulamanın yeterli görülmemesi üzerine 13 Aralık 1869'dan itibaren, bu defa doğrudan Postahane-i Amire'nin yönetiminde İkinci Şehir Postası faaliyete geçirilmişti. Bu postanın kanunla belirlenen 14 şubesi; Büyükdere, Tarabya, Yeniköy, Arnavutköy, Ortaköy, Üsküdar, Kadıköy, Büyükada, Beyoğlu, Galata, Sultanahmed, Sultanmehmed, Sultanbeyazid ve Aksaray'da idi. Bu 14 merkezde görev yapacak memurlara 23.450 kuruş aylık verilmesi öngörülmüştü. Bu postanın şube sayısı daha sonra 16'ya çıkarılmıştı.

Merkez teşkilatında Posta Nezareti'nin Telgraf Müdürlüğü ile birleşmesinden önce yapılan son büyük ıslahat çalışması Posta Nazırı Yaver Bey (17 Ağustos 1868 - 21 Eylül 1871) nazırlığı döneminde gerçekleşir. Yaver Bey, Postahane-i Amire'de görevli bulunan memurların ileri gelenlerinden oluşacak bir Posta meclisi kuruyordu. Bu meclis Posta İdaresini ilgilendiren konularda kararlar alacaktı. Meclis şu üyelerden oluşmaktaydı: "Reis Ahmed Mümtaz Bey, Aza Tahrirât Başkatibi, Sertatarân, Ruznameci, Mekâtib-i Mersûle Başmevezzii, Dersaadet ve Galata Yönü Posta Müfettişi, Evrâk-ı Sahiha ve Pul Muhafızı, Katip".

Yaver Bey, merkez memurları kadrosunu takviye etmek, görevde bulunanların suistimallerini önlemek, verimli çalışmalarını sağlamak için 5500 kuruş ödenek istemekteydi. Ayrıca Tatar ağası ve görevde bulunan 88 tatarın maaşlarında da toplam 9050 kuruş zam yapılacaktı.

1870 yılında Posta Nezareti'nin ikisi; Şehir Postası Müfettişi ve Asıl evrak müfettişi olmak üzere merkezde, altısı da taşrada teftişlerde bulunan 8 müfettişi vardı.

Yaver Bey'in çabaları sonucu Posta Nezareti büyük bir gelişme göstermişti. bir nazır muavinine ihtiyaç duyulması üzerine 22 Nisan 1870'de İzmir Merkez Muhasebeci'si Asım Bey 3500 kuruş aylıkla Nazır muavini tayin edilmişti<sup>104</sup>.

<sup>104</sup> Yazıcı, "Haberleşme Kurumu", s. 152.

Posta Nezareti'nin merkez teşkilatı, Nezaret ile Telgraf Müdürlüğü'nün birleştiği 21 Eylül 1871 yılına kadar bu şekilde bir gelişme göstermişti.

#### 1.4. Taşra Örgütü

Posta Nezareti'nin kuruluş yıllarından başlayarak gelişen ve genişleyen bir taşra örgütü vardı.

Osmanlı Devleti'nin ekim 1840'da kuruluşunu tamamladığı Posta Nezareti'nin İstanbul dışındaki teşkilatı ve yaptığı postacılık "Muntazam" ve "Gayr-ı muntazam" olmak üzere ikiye ayrılmış bulunuyordu. Önceleri "Muntazam" denilince, kendisine posta müdürü tayin edilen merkez ve bu gibi merkezler arasında yapılan postacılık şekli anlaşılıyordu. Buralarda her türlü postacılık yapılıyor, posta maddelerinin ücretleri alınıyor ve postayı tatarlar taşıyordu. "Gayr-ı muntazam" ise, kendisine Posta Nezareti tarafından müdür tayin edilmeyen merkeze ve bu merkezler arasında yapılan postacılığa deniliyordu. "Gayr-ı muntazam" merkezlerde posta ile ilgili işleri o yerin en rütbeli memuru, meclisi veya muhassılının gözetiminde menzilhane veya katipler yaparlardı. Bu merkezlerde yalnız adi mektup kabul edilir, gönderilen mektupların ücretleri alınmaz ve postayı sürücüler taşırdı. Fakat sonraları "Muntazam" kelimesine daha geniş bir anlam verilerek posta müdürü bulunan iki merkez arasındaki bütün yerlere "Muntazam" ismi verilmişti. Yapılan postacılık şekli ise değişmemişti.

Posta Nezareti'nin taşra teşkilatı içerisinde menzihlane görevlileri olduğu gibi, Gayr-ı muntazam posta bölgelerindeki görevlilerde vardı. Bunların Posta Nezaretinin esas kadrosunun birkaç katı olduğunu da belirtmek gerekir. Örneğin 1847'de Posta Nezareti'nin taşraya merkezden gönderdiği posta müdürü sayısı 37 idi. Aynı tarihte Muntazam olarak 2062 saatlik bir yolda tatarlarla ve en az bu kadar bir mesafe içinde de sürücüler vasıtasıyla hizmet gören postayı taşrada 37 müdürün idare etmesi mümkün değildi<sup>105</sup>.

Posta Nezareti'nin kuruluşundan sonra taşrada açtığı ilk merkez Edirne'de idi. Özellikle ticaretin geliştiği merkezlere öncelikle müdürler tayin edilmişti. Daha sonra

<sup>105</sup> Yazıcı, "Posta Teşkilatı", s. 32 v.d.

önem sırasına göre “Gayr-ı muntazam” postacılık yapılan diğer merkezlere müdürler tayin edilerek buralar “Muntazam” posta merkezleri haline getirilmişti. Haziran 1841’de, posta usulünü Postahane-i Amire’de öğrenen yedi mülazım Rumeli’de Yenişehir, Selanik, Serez, Niş ve Yanya; Anadolu’da Ankara ve Kayseri’ye posta müdürü olarak tayin edilmişti. Bunlardan sonra Ağustos 1841’de Anadolu’da Konya, Adana, Halep, Şam ve Akka’ya birer posta müdürü tayin edilmişti. Ağustos 1842’de İzmir ve çevresine “Muntazam” posta işletilmesine karar verilmiş ve görevliler tayin edilmiştir. Erzurum ve Trabzon’a ekim 1842’de müdürler görevlendirilmiş ve Trabzon’a kadar denizden posta işletilmesine 11 Kasım 1842’de başlanmıştı. Haziran 1845’de İstanbul hariç bütün ülkede 34 posta müdürü görevlendirilmişti. Bunlardan 21’i Anadolu, 13’ü Rumeli bölgesinde bulunuyordu. Bu merkezler ve müdürlerin aldıkları maaşlar şu şekildeydi: Anadolu; Şam 750, Halep 750, Adana 750, Beyrut 500, Bursa 700, Ankara 500, Kayseri 500, Konya 500, Isparta 500, Kütahya 500, İzmir 500, Aydın 500, Erzurum 700, Trabzon 500, Samsun 300, Bağdat 750, Musul 500, Diyarbakır 500, Sivas 500, Eğin 500, Bolu 500 kuruş. Rumeli: Edirne 600, Varna 500, Kalas 500, Filibe 500, Serez 500, Yenişehir 500, Niş 500, Yanya 500, Sofya 500, Vidin 500, Manastır 500, Şumnu 500 kuruş. Bu 34 posta müdürüne ödenen maaşların tutarı 18300 kuruşdu. 1847 yılına geldiği zaman ise taşra posta müdürlerinin, yani “muntazam” postahaneye kavuşan merkezlerin sayısı üç tane artarak 37’ye çıkmıştı. Bu 37 merkez arasında postanın tatarlarla taşındığı onbeş büyük yol açılmıştı. Böylelikle 2062 saatlik bir mesafeye Muntazam posta taşınmıştı. Bu yollar şunlardı<sup>106</sup>:

Rumeli’de:

İstanbul’dan Edirne yolu	44 saat
Edirne’den Kalas yolu	130 saat
Edirne’den Vidin yolu	99 saat
Edirne’den Manastır yolu	123 saat
İstanbul’dan Selanik ve Yanya yolu	186 saat
Filibe’den Belgrad yolu	102 saat

<sup>106</sup> Yazıcı, “Posta Teşkilatı”, s. 34 v.d.

Kumanova'dan Bosna yolu	101 saat
Manastır'dan İşkodra yolu	54 saat
Anadolu'da:	
İstanbul'dan İzmir yolu	87 saat
İstanbul'dan Alanya yolu	158 saat
İstanbul'dan Şam yolu	319 saat
İstanbul'dan Kayseri yolu	186 saat
İstanbul'dan Diyarbakır yolu	270 saat
Diyarbakır'dan Bağdat yolu	169 saat
Trabzon'dan Erzurum yolu	54 saat
Toplam 2062 saat	

2062 saatlik bir mesafeye 37 posta müdürü ile hizmet götürülmüştü<sup>107</sup>.

Taşradaki Muntazam postahanelerin sayısı Mayıs 1849'da 19'u Rumeli ve 25'i Anadolu'da olmak üzere 44'e çıkmıştı.

Eylül 1868'de Posta Nezareti yeni bir çalışma düzeni başlatmıştı. ayrıca bu konu ile ilgili bir de rehber çıkartmıştı. Buna göre Rumeli'de tatar caddesi üzerinde 116 merkez bulunmaktaydı. "Muntazam" postacılık yapan bu merkezlerin 36'sında postahane müdürü vardı. Anadolu bölgesinde ise Tatar caddesi üzerinde 142 merkez bulunmakta, bunların 30'unda posta müdürleri görev yapmaktaydı. Bunların haricindeki merkezler "Gayr-ı muntazam" durumdaydı. Yani postayı sürücüler taşımakta ve ancak adi mektup ve bazı evrak postacılığı yapılabilmekteydi.

Eylül 1868'de başlayan yeni çalışma düzeni Posta Nazırı Yaver Bey'in çabaları sonucunda gerçekleştirilmişti. Yine onun tarafından menzilhaneler, Tatarların çalışmaları ve Postanın teşkilatı ile ilgili önemli çalışmalar yapılmış ve reform niteliğinde kararlar alınmıştı. Haziran 1868'de kesinleşen ve bir yazı ile uygulanması Sadaret'den Nafia Nezareti'ne bildirilen bu yeni düzenlemede Posta Nezareti'nin merkez ve taşra teşkilatı şu şekilde belirlenmişti. Buna göre; Posta İdaresi'ni ilgilendiren konuları

<sup>107</sup> Nesimi Yazıcı, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Posta Örgütü", **Tanzimattan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi**, C.VI, s. 1637.

görüşmek üzere Posta Nezareti memurlarının ileri gelenlerinden oluşan bir meclis kurulmuştu. Nezaretin taşradaki teşkilatı on bir daireye ayrılıyordu. Her daireye bir merkez müdürü, yanına bir katip ve bir memur tayin edilmişti. bu dairelere bağlı postahanelerin müdürleri yerel meclisler tarafından seçilecek, kefalete bağlanan bu müdürler Posta Nezareti'nin onayıyla tayin olunacaklardı. Bu 11 daire şu şekildeydi: Edirne, Varna, Saraybosna, Selanik, Golos, Galata, İzmir, Halep, Diyarbakır, Trabzon, Samsun.

Yeni düzenlemede, daireler dahilindeki postane müdürleri, posta memuru sıfatıyla bulunacak ondalıkçı, zarf ve pul satıcılarını kontrol ve teftiş; merkez müdürleri ve menzilhanelerin çalışmalarına nezaret etmek üzere Rumeli'de iki, Anadolu'da iki ve İstanbul ile Arabistan'da birer olmak üzere altı Posta Müfettişi tayin edilmişti.

Yaver Bey tarafından esasları hazırlanan ve uygulanması kabul edilen bu kadro bazı küçük değişikliklerle Posta Nezareti'nin Telgraf Müdürlüğü ile birleştiği 1871 tarihine kadar devam etmiştir<sup>108</sup>.

Sonuç olarak Posta Nezareti'nin merkez ve taşra teşkilatı ile birlikte idari yönden Ticaret Bakanlığı'na, mali yönden Maliye Bakanlığı'na olan bağımlılığı 2 Şubat 1870'e kadar devam etmişti. Bu tarihte teşkilat Bayındırlık Bakanlığı'na (Nafia Nezareti) bağlanmıştı. Daha sonra ise yukarıda da belirtildiği gibi 21 Eylül 1871'de iki ayrı organizasyon olarak düzenlenmiş bulunan Posta Nezareti ve Telgraf Müdürlüğü, Posta ve Telgraf Nezareti adı altında birleşmişlerdi.

## 2. Posta Hizmetleri

### 2.1. Postahanelerin Taşıdıkları Maddeler

Postahanelerin çalışmalarını ilk defa düzenleyen kanun, Posta Nezareti'nin kuruluşundan kısa süre sonra, Fransız Posta Kanunu'ndan yararlanılarak yapılan 16 Kasım 1840 tarihli I.Posta Kanunuydu. Bu kanuna göre, postahanelerin yapacakları postacılık yalnız evrak postacılığı şeklinde olacaktı. Yani, postalarla yalnızca aslı kağıt

<sup>108</sup> Yazıcı, "Posta Teşkilatı", s. 36.

olan posta maddeleri gönderilebilecekti. Mektuplar için; ‘adi’, ‘taahhütlü’ ve devlete ait resmi mektup ‘tahrirat-ı mühimme’ olmak üzere üç çeşit kabul edilmişti. Posta Nezareti, ilk çalışma aylarında, belirtilen bu üç çeşit mektubu ve aslı kağıt olan takvim, gazete ve benzerlerini taşımakla yetinmişti. Örneğin; İstanbul-Edirne arasında ilk postanın hareket edeceği hakkındaki ilanda: ‘... iş bu postanın vaz’ı yalnız mektup nakl ve i’zamından ibaret olup...’ denilmişti. Fakat geçici olduğu belirtilen bu durum çok kısa sürmüştü. Posta idaresinin kuruluş amaçlarından biri ülke ticaretinin gelişmesine katkıydı. Bu ise posta ile emanet diye isimlendirilen para ve eşyaların da taşınması ile mümkündü. Tüccürların bu yoldaki istekleri ve ilk uygulamaların sonuçları dikkate alınarak Posta Nazırı Ahmed Şükrü Bey tarafından bu konuda bir layiha hazırlanmıştı. Oniki maddeden oluşan bu layiha esaslarına göre, yalnızca ‘Muntazam’ posta bölgelerinde 24 Ocak 1841’de postalarla emanet akça, sürre akçası<sup>109</sup> ve nümunelik eşyaların taşınmasına başlanacaktı. Bu layiha hükümlerinin uygulanabilmesi için gereken yerlere zamanında duyurular yapılmıştı. Böylece kuruluşunun üçüncü ayı bittiğinde Posta Nezareti ‘Muntazam’ bölgelerde hem evrak hem de yük postacılığı olmak üzere iki çeşit postacılık yapmaya başlamıştı. Nitekim Posta Nezareti’nin 24 Ocak 1841 tarihli kararından sonra ‘Muntazam’ postacılık yaptığı ve yeni başladığı merkezler dolayısıyla verdiği ilanlarda buralara mektup ve diğer evrak yanında emanet ve hafif nümunelik eşya taşımacılığının da yapılacağı özellikle belirtilmişti. ‘Gayr-ı Muntazam’ bölgelerde ise yalnızca evrak postacılığı yapılmakta yetinilmişti.

Posta Nezareti, ‘Muntazam’ bölgelerde evrak postacılığı ile birlikte, emanet ve nümunelik eşya; ‘Gayr-ı Muntazam’ bölgelerde yalnızca mektup ve aslı kağıt olan, yani evrak postacılığı uygulamasına 17 sene devam etmişti. Bu süre içinde postalarla emanet ve nümunelik eşya taşınmasına tüccarın ve halkın büyük ilgi gösterdiği görülmektedir. Fakat, çoğunlukla menzilhaneler arasında beygir sırtında yapılan posta taşımacılığı ile bu isteklere cevap verilemez olmuştu. Taşımacılığın çok masraflı olması, bir taraftan Posta Nezareti’nin bu uygulamadan devamlı zarar etmesine neden olurken, öte taraftan yük taşımacılığı postaların daima gecikmesine de sebep olmakta idi. İşte bu iki önemli sebep dolayısıyla postalarla yük ve emanet taşınmasının

<sup>109</sup> Posta ile taşınan akçaya emanet akça veya yalnızca emanet denilmekteydi. Sürre akçası (altını) ise II.Mahmud’un 1822-1823 senelerinde bastırıldığı altın paralara halkın verdiği isimdir. Nümunelik eşya ise, hafif eşya anlamındadır. Pakalın, s. 283.

kaldırılması veya idarenin zarar etmeyeceği bir şekle çevrilmesi düşünülmeye başlanmıştı.

Postalarla yük taşınması uygulamasının tamamen kaldırılması veya yeni bir şekle sokulması konusundaki çalışmalar 23 Ağustos 1857'de başlamıştı. Yapılan inceleme ve araştırmalara göre; postaların gecikmelerine ve idarenin zararına olan büyük eşya ve çok miktarda akçe taşınmasından vazgeçildiği takdirde posta gelirlerinde senede 1000 keselik<sup>110</sup> bir düşüşün olması muhtemeldi. Bununla birlikte menzilhanelerde beslenen beygirler azalacağından, 2000 keselik bir tasarruf sağlanmış olacaktı. Ayrıca yalnızca evrak taşıyan postalar süratli gideceklerinden gecikmeler de önlenmiş olacaktı.

Sonuçta; postalarla akça taşınmasından tamamen vazgeçilmesinin tüccarın aleyhine olacağı ve ülke ticaretinin bundan olumsuz yönde etkileneceği kanaatine varılmıştı. Posta İdaresi de bundan zararlar görebilecekti. Bütün bu nedenlerden dolayı postalarla eşya taşımacılığının şimdilik tamamen kaldırılması uygun bulunmakla birlikte, beyaz akça taşımacılığına devam edilmesi gerektiğine karar verilmişti. Bu karardan sonra Posta Nezareti'nin para taşımacılığında zarar etmemesi düşünülmüştü. Tüccarlar Posta Nezareti'ne çağrılmış ve "...yolların tanzim ve tesviyesine ve muntazam yük postalarının tertip ve teşkiline kadar postalara verilecek her nevi beyaz akça için ber mucib-i tarife alınmakta olan posta ücretine bir mislinin daha zammolunması...", gönderilecek akçanın mevsim ve mevkiine göre postaların gecikmesine sebep olmayacak ve hurçlara<sup>111</sup> sığacak kadar olması şartı ile taşınmasına karar verilmişti.

Böylece 7 Mart 1858'de yük postasından tamamen vazgeçilmiş, az miktarda olmak şartı ile emanet akça taşınmasına ücretinin bir misli arttırılarak devamına karar verilmişti.

Postalarda büyük paket ve çok miktarda para taşımacılığının kaldırılmasından sonra Temmuz 1871'de çıkarılan İkinci Posta Nizamnamesi'nde de aynı uygulamanın devam ettirilmesi yönünde hükümler yer almıştı. Buna göre Nezaret, bazıları tek el

<sup>110</sup> Bir kese 500 kuruş, bir yük ise 100.000 kuruştur. Akçenin çeşitli dönemlerde ne kadar altına eşit olduğu için bkz. İ.H.Uzunçarşılı, "Akçe", İ.A.; Pakalın, s. 32 v.d.

<sup>111</sup> Hurç: Meşinden yapılmış büyük heybe ve sandık adıdır. Pakalın, s. 856.

altında ve bazıları tekel altında olmaksızın posta maddeleri taşıyacaktı. Bunlar; üç çeşit mektup, huçlara sığacak, postalarla gidebilecek büyüklük ve miktarlarda olmak şartıyla altın ve gümüş para, hafif mücevherler, ticaret eşyaları numuneleri ve iki kıyyeyi (2600 gr.) geçmeyen kitap ve benzeridir. Temmuz 1871'deki bu uygulama Tanzimat Dönemi'nin sonuna kadar (1876) varlığını sürdürdüğü gibi, ondan sonra da uzun süre postalarla bu şekilde postacılık yapılmıştı.

Posta Nezareti'nin sınırlı bir biçimde gerçekleştirdiği bir uygulama da günümüz posta havalesine benzeyen bir hizmetti. Bilindiği gibi akçe taşınmasından havale işleminin aksine bizzat postahaneye teslim edilen paralar alıcıya ulaştırılmakta idi. Ancak telgrafhanesi olan bazı merkezler için 7 ekim 1862'de yeni uygulama başlamıştı. Buna göre her ay için, İstanbul'dan taşraya akçe göndermek isteyenlere, taşra postahanesinin hasılatı kadar akçe havalesi izni verilmişti. Böylece postaların soyulması, paraların kaybolması ihtimali ortadan kalkıyordu. Her Rumî ayın 15'ine kadar isteyen Postahane-i Amire'ye müracaat ederek, göndereceği parayı ve ücretini yatırmak suretiyle bu hizmetten faydalanabilecekti. Bu işlemin yapılacağı merkezler; Rumeli'de Edirne, Filibe, Sofya, Niş, Tırnova, Vidin, Şumnu, Rusçuk, Selanik, Serez, Saraybosna, Mostar, Anadolu'da ise İzmir, Ankara, Diyarbakır'dı. Bu şekilde para göndermek isteyenler akçe işlemindeki tarifeye tabi idiler. Belirtilen sınırlar içnide ve ancak telgrafhanesi bulunan bir kısım merkezler arasındaki bu uygulama ile soygun ihtimali ve hasılatın İstanbul'a getirilmesi güçlüğü ortadan kalktığı için Posta Nezareti'ne büyük bir ölçüde fayda sağlamıştı<sup>112</sup>.

## 2.2. Postahanelerin Çalışma Zamanları

Postahanelerin sundukları hizmetin tam olarak yerine getirilebilmesi için gerek İstanbul'daki Postahane-i Amire'nin ve gerekse taşradaki diğer postahanelerin belli bir görevli kadrosuna sahip ve belirli bir mesaiye tabi olmaları gerekiyordu. Birinci Posta Kanunu'nda bu konuda müdürlerin "külli yevm mektup alıp vermek için iki saat öğleden mukaddem ve üç saat öğleden sonra ki ceman beş saat odalarında olmak lazım geleceği" belirtilmişti. Bundan sonra çıkarılmış olan kanun, yönetmelik ve Posta

<sup>112</sup> Yazıcı, "Haberleşme Kurumu", s. 164 v.d.

Nezareti'nin ilanlarından posta görevlilerinin mesaisinin süresini ve postahanelerin çalışma saatlerini tesbit etmek mümkün olamamaktadır. Fakat günde beş saatlik mesai daha sonra arttırılmıştı. Çeşitli zamanlarda gazetelere verilen ilanlarda günlük çalışma cetvelinden çok mektup ve diğer posta maddelerinin postaya son veriliş saatleri yani postahanelerin açık oldukları son saat önemle belirtilmişti.

29 Kasım 1847 tarihli bir fermanla Postahane-i Amire'ye getirilecek olan mektup ve emanetlerin Anadolu postasının çarşamba, Rumeli postasının da pazartesi günleri çıkarılacağı göz önüne alınarak, o haftaki posta ile gönderilecek olan mektup ve emanetler o gün sabah saat 1.30-2'den başlamak üzere 10-10.30'a kadar<sup>113</sup> postahaneye verilmesi gerektiği belirtilmişti. Bu vakitten sonra gelenler kabul edilmeyecek, istenirse ücreti verilerek Tatar çıkartılabilecek veya gelecek haftaki posta ile gönderilebilecekti<sup>114</sup>. Buradan anlaşıldığına göre İstanbul Postahanesi bu tarihte mektup ve emanetleri yalnızca postanın hareket günlerinde kabul etmekte idi.

Daha sonra yine bu konu ile ilgili çıkarılan ilanlarda posta maddelerinin postanın çıkış gününde; emanet ve nümunelerin saat 3'den 9'a, mektup, gazete ve diğer benzerlerinin 3'den 10.30'a kadar Postahaneye getirilmesi gerektiği belirtilmişti. Bundan sonra da Posta Nezaretinin gazete ilanlarında mektup ve emanetlerin buna yakın saatlerde ve yalnız posta günlerinde en geç postahaneye getiriliş saatleri duyurulmuştu. İstanbul postahanesinde emanet ve mektuplar en geç saat 10'da kabul edilecek, taşra postahanelerine de vaktinde getirilmesi gerekecektir. Mektup ve emanetlerin en geç saat 9.30'a kadar getirilmesi gerekir. Mühimmeler içinse önceden haber verilmek şartı ile 10.30'a kadar beklenilecekti.

Mektup ve emanetlerin postanın hareket günlerinde kabulü usulü ve bu konudaki mecburiyet, 1863 yılında postalarda pul kullanılmaya başlanmasından sonra posta kutuları sayesinde ortadan kalkmıştı.

Postahanelerin, göndericilerden cuma günü hariç her gün emanet ve nümune kabul etmeye başlaması ise Şubat 1871'den itibaren dir. Bu tarihten sonra haftanın altı

<sup>113</sup> Burada söz konusu edilen saat güneşin batışını esas alan ve her akşamı 12 kabul eden saattir. Buna "ezanî saat" denildiği gibi, "alaturka saat"de denir. Pakalın, s. 580 v.d.

<sup>114</sup> Tanrıkut, s. 246.

günü saat 4-9 arasında tüccar ve halkın her türlü posta maddesi İstanbul Postahanesi'nce kabul edilmeye başlanılmıştı.

İstanbul'daki Postahane-i Amire'nin çalışma ve maktup, emanet alıp verme zamanları daha sonra Nisan 1873'de yeniden düzenlenmişti. Bu sırada İdare'nin çok gelişmiş olması, Posta ve Telgraf İdareleri'nin birleştirilip İstanbul'dan hergün postalar çıkarılması ve gelen postaların merkezdeki işlerinin tamamlanma gereği Postahane'nin çalışma saatlerini ve halka açık olma zamanlarını yeniden düzenlemeyi gerektirmişti. Çünkü deniz postalarının bir kısmı sabah çok erken hareket ettiği gibi, bazı postalar da İstanbul'a akşam saatlerinde gelmekte idiler. Gerek bu postalara verilecek mektupların kabulü ve gerekse geç saatlerde gelmiş mektupların sahiplerine hemen verilebilmesi için Postahane'nin hergün sabah güneş doğuşundan gece saat üçe kadar açık tutulması ve bu süre içinde mektup, emanet ve saire kabulü ile gelen maddelerin verilmesi kararlaştırılmıştı. Bu uygulama İstanbul Postahanesi'nde 13 Nisan 1873'de başlatılmıştı<sup>115</sup>.

Bu kadar yoğun bir mesai yalnızca İstanbul Postahanesi için geçerli idi. Diğer postahanelerin işleri bu kadar fazla olmadığından daha az bir mesai yeterliydi.

### 2.3. Postaların Hareket Günleri

Osmanlı postalarının kuruluş sırasındaki imkan ve gereksinimlerine göre kendilerine güzergahlar tesbit edildiği gibi, çalışma günleri de belirlenmişti. Bu sırada postalar her gün değil, çoğunlukla ancak, haftada bir defa çıkarılabiliyordu. 1847'de İstanbul merkez olmak üzere çıkarılan postalar örnek olarak alınırsa, İstanbul'dan Rumeli'ye, her pazartesi akşamı iki Tatar çıkarılırdı. Bunlardan biri sağ koldan Edirne'ye, diğeri de sol koldan Selanik ve Yanya'ya giderdi. Her iki posta pazar günü dönerlerdi.

Edirne'den, her çarşamba günü sağ koldan Kalas'a, orta koldan Vidin'e, sol koldan da Filibe, Kumanova ve Manastır'a üç Tatar çıkarılırdı. Bu postalar perşembe günü Edirne'ye dönerlerdi.

<sup>115</sup> Tanrıkut, s. 246 v.d.

Rumeli bölgesinde yukarıda belirtilen merkezlerden ileri ayrıca Tatarlarla eşya ve mektup gönderilmekteydi. Bunlar Filibe'den Belgrad'a, Mumanova'dan Bosna'ya ve Manastır'dan İşkodra'ya belirli günlerde çıkarılan postalardı.

İstanbul'dan Anadolu'ya ise her çarşamba akşamı beş Tatar çıkarılırdı. Biri sağ koldan İzmir'e, biri yine sağ koldan Alanya, biri orta koldan Şam'a, biri orta koldan Kayseri'ye ve diğeri de sol koldan Diyarbakır'a giderdi. Buralardan posta pazar günü İstanbul'a dönerdi.

Rumeli kısmında olduğu gibi, İmparatorluğun Anadolu kısmında da bu mevki-lerden ileri ayrıca Tatar postaları çıkarılırdı. Diyarbakır'dan Musul'a ve Bağdat'a ve Trabzon'dan Erzurum'a belirli günlerde postalar gönderilir ve geri dönerlerdi. Musul'dan Bağdat'a olan posta iki haftada bir defa çıkarılırdı.

İlerleyen zaman ve görülen ihtiyaç üzerine posta hareket günleri arttırılmıştı. Özellikle deniz postaları, yabancı postalarla rekabet amacıyla büyük sayılara ulaşmıştı<sup>116</sup>.

#### 2.4. Postaların Ücret Tarifeleri

Posta Nezareti, yaptığı postacılık hizmetlerine karşılık zaman içerisinde çeşitli değişiklikler gösteren farklı tarifeler uygulamıştı. Bu dönem tarifelerinin en dikkat çekici özelliği; mektup ve evrak posta ücretinin tesbitinde mesafe ve ağırlığın etkili olmasıydı. Örneğin; İstanbul'dan Ankara'ya gönderilen bir mektupla, Kayseri, Bağdat, Cidde veya Niş'e giden mektupların posta ücretleri değişik olmuştu. Aynı şekilde mektupların ağırlığı da fiyatlara yansımıştı. O dönemde mektubun ağırlığı, dirhem ile ölçülürdü. Çünkü ağırlık ölçüsü birimi okka idi<sup>117</sup>. İlk tarifelerde 3 dirhem ağırlığında ki bir adi mektubun, bir saatlik mesafeye bir paraya, 4 dirhemliğin aynı mesafeye 1,5; 5 dirhemliğin 2 paraya gideceği belirtilmişti. Günümüz postalarının tarife tesbit esaslarına ters gelen bu uygulama, 1840'da İngiltere'de Rowland Hill'ın yapmış olduğu posta reformuna kadar bütün Avrupa içinde geçerliydi.

<sup>116</sup> Yazıcı, "Posta Örgütü", s. 1645.

<sup>117</sup> Bir okka 1,283 gram, bir dirhem 3,20 gramdır.

Posta Nezareti'nin fiyat tesbitinde etkili olan bu iki konunun dışında diğere bir etken ise, posta taşımacılığının karadan veya denizden gerçekleştirilmiş olmasıydı. Denizyoluyla taşımacılık daha ucuza mal olduğundan, fiyatlar bu alanda düşük tutulmuştu. Bununla birlikte sahil merkezlerine postanın ucuza taşınmasının diğere bir sebebi daha vardı. bu da ücretlerin düşürülmesiyle ülke içinde, özellikle sahillerde teşkilatlanmış olan yabancı postalarla rekabet etme düşüncesi idi. Fakat buna bir bakıma zıt düşen bir uygulama da, fiyatları yüksek tutarak Hazine'ye gelir temin edilmesi gayretleriydi. Fiyat tesbitinde zaman zaman bu düşüncenin etkili olduğu görülür. Nitekim Posta Nazırı Agâh Bey tarifelerle ilgili geniş bir rapor hazırlamıştı. Agâh Bey, mektup ücretlerinin düşürülmesini, mesafeye göre ücret alımından vazgeçilmesini ve posta pulunun kullanılmasını teklif etmişti. Böylece uzun vadede halkın daha çok mektuplaşacağını düşünüyordu. Ancak bu tekliflerden ilk ikisi gelir kaybına sebep olur düşüncesiyle uygulamaya değer bulunmamış, üçüncüsü suistimalleri önleyeceği, böylece posta gelirlerinin artacağı düşünülerek kabul edilmişti<sup>118</sup>.

Birinci Posta Kanunu'na göre; mektup göndermek isteyen kişi önce, "Muntazam" bölgede ise, mektubunu postahaneye götürür ve memuruna teslim ederdi. Adi mi, taahhütlü mü göndereceğini belirtirdi. Bir pencereden bunu alan memur hemen tartar mesafesine göre ücretini alırdı. Ne kadar ücret alındıysa bunu kırmızı mürekkeple mektubun üzerine yazardı. Zarfın bir kenarına da mektubun cinsine göre siyah boyalı mührü basar ve dolaba koyardı. Kullanılan zarflar bugünkü gibi değildi. "Bağdadî" adı verilen ince kağıtlar, mektup yazıldıktan sonra, yazısı iç tarafa gelmek üzere, zarfa benzer şekilde üçgen olarak kapatılır ve üzerine adres yazılırdı. Postaların çıkarılacağı gün mektuplar ve diğere posta maddeleri iki saat evvel gidecekleri yerlere göre ayrılır, her birine bir numara verilirdi. Bu numaralara göre cetvellere (posta jurnali), sırayla her birinin ismi, ağırlığı, alınan ücreti kaydedilirdi.

Mektuplar daha öncede belirtildiği gibi adi, taahhütlü ve mühimme olurdu. Bu nedenle gerek bunlar ve gerekse, diğere posta maddelerinin postaya verilmesi, ücretlerinin ayrı ayrı hesaplanarak alınması, sıraya konulması posta memurları için zor olur, yanlışlıklar meydana gelirdi. Ayrıca bu sistemde alınan ücretin mektuba eksik yazılması

<sup>118</sup> Yazıcı, "Posta Teşkilatı", s. 41 v.d.

da mümkündü. Mektuplar peşin ücrete tabi olup, taahhütlü mektuplar için iki misli ücret alınırdı. Kaybolan taahhütlü mektup için mektup sahibine, Posta İdaresi tarafından 100 kuruş tazminat ödenirdi<sup>119</sup>.

Bu yapılan işlemler “Muntazam” postahanelerde gerçekleşirdi. Çünkü mektup ücretleri ancak muntazam postahanelerde peşin alınıyordu. “Gayr-ı muntazam” postahanelerden gönderilen mektupların ücretleri ise, mektup alıcısından istenirdi.

Eylül 1861’de çıkarılan bir yönetmeliğe göre sahibinin postahaneden almadığı mektup, mektupçular (müvezziler) tarafından adresine götürülecekti. Mektupları götürme işleri yani Mektupçubaşılık, arttırmayla bir kişiye verilirdi. Bu kişi oluşturduğu ekip ile mektupları dağıtır, buna karşılık mektup sahibinden “Ücret-i Kademiye” alırdı. 1864’de ücret-i kademiye mektup başına 20 paraydı. Bununla birlikte taşrada bu hizmetin karşılığı olarak ne kadar ücret alındığı tam bilinmemektedir. Bu uygulama bazı değişikliklerle Haziran 1882’ye kadar devam etmişti. Bu tarihte çıkan Üçüncü Posta Nizamnamesi’yle mektup dağıtma hizmetinin ücretsiz yapılması kabul edilmişti. Bu yalnızca mektuplar ve bazı evrak için geçerliydi. Diğer posta maddeleri ise alıcısına postahanedeki teslim edilirdi<sup>120</sup>.

## 2.5. Postalarda Pul Kullanımı

Bugünkü anlamda, zarfa yapıştırılabilen ilk pul, İngiliz Posta İdaresinin 6 Mayıs 1840 yılında çıkarttığı, üzerinde Kraliçe Victoria’nın portresi bulunan 1 penny değerindeki “Penny Black” olarak anılan ünlü siyah puldu.

Mektup parasının ödendiğinin işareti olan pulun yaygın hale gelmesiyle posta hizmetleri daha çok gelişmiş, mektup sayısı hızla artmıştı<sup>121</sup>.

Osmanlı İmparatorluğunda ilk posta pulu ise, Posta Nezareti’nin kuruluşundan 23 yıl sonra Abdülaziz Döneminde (1861-1876), Beşinci Posta Nazırı Agâh Bey’in (24

<sup>119</sup> Akoba, s. 24.

<sup>120</sup> “Postacılar”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, C.VI, s. 280.

<sup>121</sup> Turgay Tuna, “Dünya’nın İlk Posta Pulu”, *Hayat Tarih Mecmuası*, S.3 (Mart 1977), s. 94; “Posta Pulu”, *Yeni Hayat Ansiklopedisi*, C.V, s. 288 v.d.

Ağustos 1861-21 Mart 1865) girişimiyle gerçekleşmişti. Agâh Bey'in hükümete sunduğu teklifin kabul edilmesiyle 15 Mart 1862 tarihli bir fermanla, posta pullarının 13 Ocak 1863 tarihinde kullanılması emredilmişti<sup>122</sup>.

Bu tarihe kadar mektuplar her postahänenin kendine ait mührü ile damgalanırdı. Bu yüzden 1840 yılından 13 Ocak 1863 tarihine kadar olan döneme Prefilâtelik (Mühür devri) denilmektedir. Her postahänenin kendi ismini taşıyan bir mührü vardı. Bu mührler genellikle siyah ve mavi renkte basılmışlardı. Mührler üzerinde genellikle; "An Canibi Postai", "An Canibi Postahaneî" veya "Postai Hükümeti" yazısı ile altında şehir ismi ve sene olarak tarih yazılıydı<sup>123</sup>. Doğal olarak posta pulunun kullanılmasıyla bu mührlerin kullanılmasına da gerek kalmamıştı.

13 Ocak 1863'de satışa çıkarılan ilk Osmanlı pulu üzerinde Darphane-i Amire baş mühürçüsü Abdülfettah Efendi ile Eksercioğlu Agah Efendi'nin büyük emeği vardı. Tuğra ve desenler onlar tarafından yapılmıştı. İlk pul beyaz kağıt üstüne siyah taş baskısıyla hazırlanmış, üstlerine süngerle boya çekilmiş, teker teker anilin boyayla renklendirilmişti. Resim kullanılmadığından Sultan Abdülazizin imzasını temsil eden tuğrası ile ince motifler vardı. Bu nedenle bu pullara "tuğralı pullar" adı verilir. Tuğranın altında bir hilal içinde "Devlet-i Aliyeyi Osmaniye" yazısı bulunmaktaydı<sup>124</sup>.

1865-1867, 1871-1876 yıllarında ise üzerinde Ay-yıldız motifi olan pullar bastırılmıştı. Böylece Türk bayrağını ve Türk devletini temsil eden ay yıldız, ilk defa pul üzerinde yer alıyordu<sup>125</sup>.

Birinci emisyon Tuğralı pullar ince kağıt üzerine basılmış olup 2 ve 5 kuruşluk olmak üzere iki puldu. 2 kuruşluk; koyu mavi zemin üzerine siyah, 5 kuruşluk; pembe zemin üzerine siyah taş baskısıydı.

<sup>122</sup> Akoba, s. 27; "Türkiye'de Posta Hizmetleri", *Temel Britannica*, C.XIV, s. 135.

<sup>123</sup> Akoba, s. 25.

<sup>124</sup> "Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Pul", *Gelişim Hachette*, C.IX, s. 3366.

<sup>125</sup> Vural Sözer, "Pullarla Son Yüz Yılın Hikayesi", *Hayat Tarih Mecmuası*, S. 6 (Temmuz 1965), s. 67.

İkinci emisyon Tuğralı pullarda ince kağıt üzerine basılmış olup 20 para, 1, 2 ve 5 kuruşluk olmak üzere dört puldu. Bunların hepsi kahverengi zemin üzerine siyah taş baskısıydı.

Üçüncü emisyon Tuğralı pullar ise kalın kağıt üzerine 20 para ve 1 kuruş olmak üzere iki puldu. 20 paralık sarı zemin üzerine, 1 kuruşluk ise leylaki zemin üzerine taş baskısıydı<sup>126</sup>.

Posta Nazırı Agâh Efendi'nin posta pulu'nun kullanımının yanısıra gerçekleştirdiği bir diğer yenilik ise "Posta kutularıdır". Agâh Efendi, pullu mektup zarflarının posta kutularına konulabileceğini ilan ederek, halkın postahaneye kadar gelmesine gerek olmadığını belirtmişti.

### 3. Tatarân Ocağı ve Bu Ocağın Posta Nezaretine Bağlanması

Posta Nezareti ile gelen en önemli yenilik, halkın postanın hizmetlerinden yararlanabilmesiydi. Doğal olarak zaman içerisinde yeni teşkilat gelişmiş ve genişlemişti. Bununla birlikte Posta Nezareti, önceki dönemin mirasından geniş ölçüde yararlandı. Postaların yine Tatarlar tarafından menzilhanelerden yararlanılarak, genellikle karadan beygirler sırtında taşınmasına devam edildi<sup>127</sup>.

Osmanlı Devleti haberleşme hizmetinde baştan itibaren ulaklık görevi yapan Tatarlar I.Abdülhamid Döneminde (1774-1789), onun tarafından bir ocak halinde teşkilatlandırılmışlar ve bu ocağa "Tataran Ocağı" adı verilmişti. Sadrazamlığa bağlı Tatarlar için yapılmış olan bu yeni düzenlemeye göre İstanbul ve taşrada görevli Tatarların sayısı 1785 yılında 228 di. Tatarlar Posta Nezareti'ne bağlanıncaya kadar bir ocak halinde, kendi subaylarının yönetiminde ve büyük bir disiplin içinde görev yapmışlardı.

Posta Nezareti kurulduktan sonra ise Tatarların bir kısmı Postane-i Amire'nin memurları olarak görevlendirildiler. Diğer Tatarlar, bundan sonra "Posta Tatarı" ismini

<sup>126</sup> Akoba, s. 33.

<sup>127</sup> Eskin, s. 27.

almışlardı. Bunların sayısı artan “Muntazam” merkez sayısı ile orantılı olarak artmıştı<sup>128</sup>. Tatarların bu dönemde aldıkları maaş 5-600 kuruş arasında değişmişti.

Posta Tatarları daha önceki dönemde olduğu gibi bu sırada da içlerinden birinin yönetiminde idiler. Bu yönetici “Sertataran” veya “Tataran Müdürü” ismini almış, tatarların bazen iki misli, bazen de daha fazla aylık almıştı<sup>129</sup>. İlk Sertataran Hüseyin Ağa idi. Daha sonra Abdurrahman Ağa ve Ferhat ağa bu göreve getirilmişlerdi.

Posta Nezareti kurulduktan sonra devlet, Tatarların görevlerini bir düzen içinde yapmaları konusunda titizlikle durmuştu. Tatarlardan gerçekten güç koşullar altında hizmet beklerken, onların, geçim sıkıntısı çekmemelerini sağlamaya çalışmıştı. Görevdeki Tatarlara yeterli ücret verildi, ihtiyarlık veya sakatlık gibi nedenlerle görevlerine devam edemeyenlere ise geçimlerini sağlayabilmeleri için, az da olsa, bir miktar maaş bağlandı<sup>130</sup>.

Osmanlı Postası’nda taşımacılık deniz yolundan<sup>131</sup> çok kara yolundan yapıldığından ve burada da posta konvoyunun idarecisi Tatarlar olduğundan Tatarların çalışmaları ile ilgili birçok esaslar belirlenmişti. Nisan 1871’de “Posta tatarlarının Teşkil-i Hey’et-i Cedideleri ve Vezâifine Dair Talimat” başlıklı 11 maddelik bir yönetmelik de çıkarılmıştı. Bununla birlikte önceki dönemlerdeki aksaklıklar bu sırada da vardı. Bunlar; Tatarlarla menzilcilerin<sup>132</sup> geçinememeleri, Tatarların kendilerine verilen hayvanların zaman zaman ölümüne sebep olmaları, çalışmaları sırasında

<sup>128</sup> İlk kuruluşta 15 Tatar varken, 1871’de Posta Nezareti’nin kadrosunda bir sertatar, birer tatar mülazım ve çavuşu ile 88 tatar bulunmaktaydı.

<sup>129</sup> En az 750, en fazla 1250 kuruş almışlardı.

<sup>130</sup> Örneğin: Temmuz 1842’de 30 Tatar 80’er kuruş maaşla emekliye ayrılmıştı. Daha sonra hayatta kalan 14’ü bu ücretle geçinemediklerini bildirince Nisan 1847’de maaşlarına 20’şer kuruş zam yapılmıştı.

<sup>131</sup> Posta Nezareti, İmkanlar ölçüsünde denizlerden de posta taşımacılığına gayret etmişti. 1859’da postacılık amacıyla iki vapur satın alınarak bunlara Sür’at ve Gemlik isimleri verilmişti. Temmuz 1863’te ise Sahil Postaları adıyla ayrı bir teşkilat oluşturulmuştu. Ancak 1876’ya kadar postalar büyük ölçüde karadan ve beygirler sırtında taşınıyordu.

<sup>132</sup> Menzilhaneler, Posta Nezareti’nin kuruluşu ile gerçekleşen yeni dönem posta sistemi içinde varlıklarını sürdürmüşlerdi.

gecikmeler gibi mazeretlerdi. Doğal olarak bu gibi durumlarda gerekli uyarılan yapılmış, suçlular cezalarını görmüşlerdi<sup>133</sup>.

#### 4. Yabancı Postaları

Osmanlı İmparatorluğu'nun postacılık alanında diğer devletlerle olan en önemli ilişkisi, XVI. yüzyılın sonlarından başlanıp, XX. yüzyılın ilk yarısına kadar devam etmiş olan yabancı postalar ve postahaneler nedeniyle olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nda 300 seneyi aşan bir süre, ülke içi ve dışarıyla haberleşmede yabancı postalar etkin bir rol oynamıştı.

Ülkenin kendi ticaret ve sanayisinin gelişmesini önleyen, bu şekilde devleti ekonomik bağımlılığa sürükleyen kapitülasyonların en önemli tamamlayıcıları yabancı postalardı<sup>134</sup>. Yabancı postaların her kaldırılma çabasında kapitülasyonların sahibi devletler çıkarlarına aykırı olduğu için buna engel olmuş, çeşitli nedenle öne sürmüşlerdir.

Osmanlı Devleti sınırları içinde yabancıların işlettikleri ilk posta Venedikliler tarafından kurulmuştu<sup>135</sup>. Venedikliler 1580'den önce İskenderiye, Halep, İzmir, İstanbul arasında posta kuryeleri çalıştırmaktaydılar. Önceleri gizli gizli çalışan Venedik Postası, daha sonra görev alanını genişletmiş ve açık olarak çalışmıştı<sup>136</sup>.

Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde en geniş yabancı posta teşkilatına ise Avusturya sahip olmuştu. Avusturya Postaları 1746 tarihinde kurulmuştur. Bu postalar

<sup>133</sup> Örneğin: Yersiz hareketlerinden dolayı tatar Arnavut Süleyman Mayıs 1855'de tatarlıktan atılmıştı. Karadan beygirler sırtında yapılan posta taşımacılığında Posta Nezareti'nin en büyük görevli grubu olan Tatarlar'ın çalışmalarına 1 Nisan 1918'de son verilmişti. Çünkü bu sırada posta taşımacılığında deniz ve demir yolları önem kazanmış, bunun haricindeki taşımacılık görevi ise sürücülere bırakılmıştı. Eskin, s. 41; Tanrıkut, s. 110.

<sup>134</sup> Nesimi Yazıcı, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı Postalar ve Atatürk Türkiye'sinde Postacılık", *İletişim*, S.3 (Ankara 1981), s. 138.

<sup>135</sup> Güleser Aykara, "Ülkemizde Yabancı Devlet Postaları ve Posta Uzmanları", *PTT Dergisi*, S.2 (Şubat 1985), s. 21.

<sup>136</sup> Akoba, s. 20; Osmanlı İmparatorluğunda Venediklilerin durumu için ayrıca bkz. Cavid Baysun, "Balyos", *İ.A.*, s. 291 v.d.

ülke içinde hem kara hatlarında, hem de deniz hatlarında çalışmıştı. Daha sonra Rusya 1748, Fransa 1812, İngiltere 1832, Almanya 1870’de postahaneler açmışlar ve zaman içinde teşkilatlarını geliştirmişlerdi. Bunlara İtalya, Yunanistan, Romanya ve Mısır’da katılmıştı<sup>137</sup>.

Bu yabancı postalar arasında en geniş ağ kurmuş olan, gerek sür’at, gerekse ücret bakımından diğerleriyle kolaylıkla rekabet edebilen Avusturya postalarıydı. Bu postalar, hem hareket saatinden onbeş dakika öncesine kadar mektup kabul ediyorlar, hem de ücretleri diğer postalara nazaran düşük tutuyorlardı<sup>138</sup>.

Osmanlı Devleti, Posta Nezaretini kurmakla öncelikle ülke sınırları içinde postalarını tekel altında çalıştırmayı düşünmüştü<sup>139</sup>. Bununla birlikte Posta Nezareti’nin tekel altında postacılık yapması tam olarak gerçekleştirilememiştir. Bu sırada tekeli engelleyen üç durumla karşılaşılıyordu. Birinci engel, postaların iltizama yani özel bir işletmeye verilmesidir<sup>140</sup>. Posta kurumunun doğrudan devlet sorumluluğunda çalışmaması, gelirden artışa neden olmadığı gibi önemli bazı sakıncalar da yaratmıştı. Bu nedenle uygulama uzun süre yürürlükte kalmamıştı.

Posta tekeli kurmada Osmanlı Devleti’nin karşılaştığı ikinci engel ise, eski “Tatar, sai, kiracı, katırcı ve emanetçilerle” bazı araba şirketlerinin posta taşımacılığı yapmalarıydı. Bunların çalışmalarının önlenmesi için çeşitli önlemler alınmış ve bunda başarılı olunmuştu. Yabancı postaların varlığı ise Osmanlı Postası’nın tekel altında çalışmasını zorlaştıran en önemli engel olmuştu. Bunlarla yapılan mücadelede başarı çok geç ve güçlüklerle elde edilebilmişti.

Egemen bir devletin sınırları içinde kurulmuş olan bu kurumların birçok zararları olmuştu. Kısaca bunlar: yabancı ülke ekonomisine verdikleri zararlar, ülke güvenliğini

<sup>137</sup> M. Seyfettin Raşit, “Türkiye’de Ecnebi Postaları, Nasıl Teessüs Etti”, *Pul Meşheri*, S. 6-7 (İstanbul Haziran-Temmuz 1931), s. 88 v.d.

<sup>138</sup> Ekmeleddin İhsanoğlu, *Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi*, IRCICA, İstanbul, 1994, C.I, s. 604.

<sup>139</sup> Posta Tekeli: Bazı haberleşme maddelerinin göndericiden alınıp, alıcılarına iletilmesi konusunda sadece PTT İdaresi’nin yetkili olmasıdır. Demirel, s. 29.

<sup>140</sup> Toplu gelir elde etmek amacıyla Posta Nezareti’nin 13 Haziran 1852-13 Mart 1857 tarihleri arasında iltizam suretiyle idaresi kabul edilmiştir.

ve yönetimi olumsuz yönde etkilemeleri ve halka yeterli, düzenli postacılık hizmetleri verilmesini önlemeleridir. Yabancı posta bürolarında, ait oldukları ülkelere göre kendi paraları üzerinden özel bir tarife uygulanmış ve kendi pullarını kullanmışlardı<sup>141</sup>.

Yabancı postaların ülke yönetiminde yarattıkları olumsuz etkilere diğer bir örnekte, 1867-1868 yıllarında Yunan gazetelerinin Osmanlı Devleti aleyhine yayınlar yapmalarıdır. Devlet bu gazetelerin ülkeye girişine engel olmak istemiş, bu düşünce doğrultusunda Ocak 1868'de İstanbul'daki Yunan Postahanesi kapatılmıştı. Fakat Yunan Posta İdaresi, Fransız ve Avusturya Vapur Şirketleri ile Yunan postasının yapacağı işlemlerin onlar tarafından yapılması konusunda anlaşmıştı. Alınan bütün önlemlere rağmen, Rumca Yunan gazetelerinin ülkeye girişine engel olunamamıştı.

Yabancı postalar ülkeye devlet ve hükümet aleyhindeki her türlü yayının birinci giriş yolu olmuştu. Bu nedenle, bağımsız bir devletin bunlara izin vermesi kendisinin varlığına ters düşen bir durumdu. Yabancı postaların varlığı Osmanlı Devleti'nin ülke içinde uyumlu bir postacılık yapmasını önlüyordu. Devlet, bunlarla mücadele edebilmek için sahillere ve postaların yoğun bulunduğu diğer merkezlere daha çok önem vermek zorunda kalmıştı. Yabancı postalarla mücadele için bazı bölgelere daha ucuz taşımacılık yapılmıştı.

Yabancı postalara karşı yapılan girişimlerde Osmanlı Devleti'nin esas aldığı fikirler şunlardı: Her ülkede postayı işletme ve halka bu yolla hizmet verme devletin hakkıdır. Yabancı postalar ülkeye "evrak-ı muzır" yani zararlı yayınların girişini sağlayarak, ülke yönetimini güçleştirmektedirler. Ayrımcı hareketleri desteklemişlerdir. Postada gelir kaybına neden olmaktadırlar. Bu postaların çalışmalarına geçici olarak izin verilmiştir. Kuruluşları hiçbir antlaşmaya dayanmamaktadır<sup>142</sup>.

Osmanlı Devleti'nin yabancı postalarla mücadelesi 1856'da başlamıştı. Kırım savaşı sırasında Rus Postası'nın çalışmaları durdurulmuştu. Savaş sonunda tekrar çalışma izni verildiğinde, ancak ülkenin dışarı ile olan postacılığını yapabileceği şeklinde bir kısıtlama konuldu (9 Ekim 1856). Bu tarihten sonra bu mücadele uzun süre devam etmiştir<sup>143</sup>.

<sup>141</sup> Turgut Tan, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancılara Verilmiş Kamu Hizmeti İmtiyazları", SBFD, S.22 (Ankara 1967), s. 298.

<sup>142</sup> Yazıcı, "Yabancı Postalar", s. 154 v.d.

<sup>143</sup> Yabancı Postaların tam olarak ortadan kaldırılmaları Lozan Barış Antlaşmasıyla (24 Temmuz 1923) gerçekleşmiştir.

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### OSMANLI TELGRAF ÖRGÜTÜ

#### 1. Telgraf'ın İcadı ve Türkiye'ye Girişi

##### 1.1. Telgraf'ın İcadı ve Türkiye'de İlk Denemeler

Medeniyetlerin doğuşu ve gelişmesinde haberleşmenin çok önemli olduğu bir gerçektir. Teknolojinin ilerlemesinde de hızlı haberleşmenin rolü büyüktür. Daha ilk çağlarda insanlar haberleri uzak yerlere daha çabuk ulaştırmak için birçok yollar aramışlardır. Ancak bunlar göze ve kulağa hitab eden, mesela davul çalma, ateş veya dumanla işaretleşme gibi sistemlerdi<sup>144</sup>. Ancak bu yollarla gönderilen bir mesajın, asıl gönderilmek istenen kişi ya da kişilerden başka kimselerce de alınmakta olması, insanları daha başka yollar aramaya yöneltmiştir.

Elektrik akımının kullanılmaya başlanması ise insanlar da haberleşme alanında bu enerjiden de yararlanma fikrini uyandırmıştı. Sonuçta da haberin kısa zamanda çok uzaklara iletilmesi sağlanmıştı. Bunu sağlayan araç ise "Telgraf"tı.

1837 yılında Amerikalı Samuel F.B. Morse, telgraf makinesini bularak, iletişim alanında büyük bir çığır açmıştı. Aynı zamanda bir ressam olan Samuel Morse, bugün Mors Alfabeti diye anılan bir alfabede geliştirmişti. Bu çalışmalar bittikten sonra, 1843'de Washington-Baltimore arasındaki ilk hattın kurulmasıyla birlikte telgraf dönemin en hızlı haberleşme vasıtası olarak kullanılmaya başlanmıştı. Bunu gerek Amerika ve gerekse Avrupa'da telgrafçılığın hızla yayılması<sup>145</sup> izlemiştir.

Osmanlı ülkesinde, ilk Mors sistemi telgraf denemesi, 1839 yılında İstanbul'a gelen, Morse'un iş ortağı Chamberlain tarafından yapılmıştır. 1839 yılında, yeni keşfedilen telgraf aletlerinden bir takımıyla İstanbul'a gelen Chamberlain'in amacı, o sıralarda hala Dünya'nın en büyük devletlerinden biri olan Osmanlı Devleti'nden icadın kabulü için bir belge almak ve mümkün olursa telgrafı haberleşme hizmetine sokmaktır. Chamberlain ve arkadaşları, yanlarında getirdikleri aletlerle dönemin Robert Koleji

<sup>144</sup> Mustafa Kaçar, "Osmanlı Telgraf İşletmesi", IRCICA, s. 45.

<sup>145</sup> Güleser Aykara, "Dünden Kesitler", PTT Dergisi, S.30 (Nisan 1985), s. 32.

Müdürü Cyrus Hamlin'in evinde bir kaç kişi önünde ilk denemeyi yapmışlardı. Bazı aksaklıklar olmasına karşın, bu ilk deneme yine de büyük ilgi topladı. Bunun üzerine Chamberlain, Viyana'ya giderek orada iyi bir telgraf takımı yaptırmayı ve bu aletlerle tekrar dönüp, Osmanlı Hükümeti'nden icadın kabulü için belge almayı düşündü. Fakat Tuna nehri üzerinden Viyana'ya gitmek isteyen Chamberlain'in bindiği gemi batmış, kendisi ve beş arkadaşı ölürken, ülkemize telgrafın sokulması konusundaki ilk çaba sonuç vermemiş oldu<sup>146</sup>.

Osmanlı ülkesinde telgrafla ilgili, ikinci girişim 1847 yılında bir maden okulu kurmak üzere İstanbul'a gelmiş olan jeolog J.Lawrence Smith tarafından yapıldı. Smith, İstanbul ile yakın şehirlerden biri arasında bir telgraf hattı kurmak ümidiyle Amerika'dan bir telgraf takımı getirtmişti. C.Hamlin ile birlikte yeni aletler üzerinde çalışmışlar ve yapılan müracaatları kabul edilince, 9 Ağustos 1847 pazartesi günü Beylerbeyi sarayının yerinde bulunan büyük ahşap sarayda Abdülmecid'in huzurunda ilk resmi tecrübeyi yapmışlardı<sup>147</sup>.

Abdülmecid, telgraf takımıyla yakından ilgilenmiş ve ilk mesajı da kendisi çekmişti. Padişahın çekilmesini istediği mesaj, "Fransız gemisi geldi mi? Avrupa'dan ne haber?" şeklindeydi ve o zamanki ahşap sarayın üst katındaki taht odasından, alt kattaki bir odaya çekiliyordu. Aletin başında da bizzat padişah vardı<sup>148</sup>.

Abdülmecid, mesajın doğru olarak iletildiğini görünce bu denemenin bir de devlet ileri gelenlerinin huzurunda tekrarlanmasını istemişti. 10 Ağustos 1847'de Sadrazam, Şeyhülislam, Anadolu ve Rumeli Kazaskerleri, Hariciye, Bahriye, Harbiye nazırları ve diğer devlet ileri gelenlerine aynı deneme tekrar edilmişti. Bunun üzerine kuruluş masraflarını da uygun bulan padişah, öncelikle İstanbul-Edirne arasında bir telgraf hattı kurulmasını emretmiştir. Bu arada Smith'e Padişah'ın takdir ve teşekkürleri iletilmiş, ayrıca kendisine bir madalya verilmişti. Morse'a da Avrupa'nın ilk telgraf beratı ve değerli taşlarla süslü bir madalya gönderilmişti. Nitekim Morse,

<sup>146</sup> Yazıcı, "Haberleşme Kurumu", s. 179.

<sup>147</sup> Aykara, "Dünden Kesitler", s. 32.

<sup>148</sup> Nesimi Yazıcı, "Türkiye'de İlk Telgrafı Abdülmecid Çekti", *Yıllarboyu Tarih*, S.7 (Temmuz 1981), s. 23.

Padişah'ın bu takdir ve teşviki için daha sonra "Abdülmecid, bu nişanı ve tebrikiyle icadımın değerini anlayan Avrupalı ilk büyük insan olmuştur" demişti<sup>149</sup>.

## 1.2. İlt Hatlar ve Osmanlı Telgrafçılığı'nın Başlaması

Osmanlı ülkesi içerisinde çekilmesine başlanan ilk hat, Kırım harbi sırasında, Ruslara karşı Osmanlı Devleti'nin müttefiki olan İngilizlerin askeri amaçla Sivastopol yakınındaki Balaklava'dan Varna'ya, oradan da İstanbul'a uzattıkları deniz hattıdır. İngiliz hatlarının devamı olan hatların çekilmesini de Fransızlar üstlenmişlerdi. Bu hat Varna-Şumnu-Ruşuk-Bükreş arasındaydı. Fransızlar tarafından karadan çekilen bu hatların yapımı, Mustafa ve Voliç efendiler gibi bazı Osmanlı vatandaşlarının da telgrafçılığı öğrenmeleri için iyi bir fırsat olmuştu. Mustafa ve Voliç efendiler bu hattın yapımıyla görevli Fransız Telgraf Başmüdürü Le Compte Angles'e hem tercümanlık yapmak, hem de telgrafçılığı öğrenmeleri için görevlendirilmişlerdi<sup>150</sup>.

İngiliz ve Fransızların kurdukları askeri amaçlı bu ilk telgraf tesisleri yanında, aynı dönemde Osmanlı Devleti'nde kendi ihtiyaçlarını gözönünde bulundurarak telgraf hatları çekmeye başlamıştı. Aslında Osmanlı Devleti için telgrafın gerekliliğine Padişah Abdülmecid 1847 yılında kanaat getirmişti. Ancak o sırada her nedense bu istek gerçekleştirilememişti. 1854 yılındaki Kırım Savaşı ise, telgraf kurma düşüncesinin uygulamaya konulmasını çabuklaştırmış ve ilk hatların yönlerinin tesbitinde belirleyici rol oynamıştı. Devletin genel telgrafçılık siyasetinde askeri haberleşme kadar önemli, diğer bazı konularda vardı. Buna göre telgraf tesisleri, ülke içi ve Avrupa'yla haberleşme amacıyla kurulacaktı. Halkın ve özellikle de tüccarın haberleşmesine olanak verilecek, merkezi yönetim güç kazanacak, gelir sağlanacaktı. Bu düşünceler doğrultusunda Kıbrıslı Mehmet Emin Paşa'nın Sadrazamlığı sırasında (29 Mayıs 1854-23 Ekim 1854) ülkede telgraf tesislerinin kurulması ve hatlar çekilmesi konusunda ön çalışmalar yapmak üzere bir telgraf komisyonu kurulmuştu. Bu Birinci Telgraf Komisyonu gerekli planları yapmış ve kendisine 5 Temmuz 1854 tarihli İngiliz Cook'un ve Fransız De La Rue'nun Osmanlı tebaasından Blacque ile birlikte verdikleri tekliflerini

<sup>149</sup> Tanrıkut, s. 537 v.d.

<sup>150</sup> Kaçar, s. 48.

değerlendirmişti. Bu iki teklif arasında fazla bir fark bulunmuyordu. Ancak Cook bu sırada Londra'da bulunuyordu ve dönmesi vakit alacaktı. Bu yüzden daha çabuk yapılacağına inanıldığından De La Rue ve Blacque'ın teklifleri kabul edildi<sup>151</sup>.

Osmanlı Devleti'nin kendi hesabına kurdurmaya karar verdiği ilk hatlar İstanbul'dan Edirne'ye gidecek, oradan dahirinci kolu Şumnu'ya, ikinci kolu Filibe-Sofya-Niş üzerinden Sırbistan'daki Aleksinaç'a, buradan Avrupa hatlarıyla bağlantı kurmak üzere Belgrad'a bağlanacaktı. Müteahhitlerin alacakları toplam ücret 8009 kese 458,5 kuruş (40 yük 9 kese 458 kuruş. Bu da eşit 728.143 Frank) idi. Müteahhitler, çalışmalar sırasında Osmanlı memurlarından telgrafçı yetiştirmeyi kabul ettikleri gibi, ilk dönemde çalışacak görevlileri de Fransadan getirmeyi kabul ettiler. Hatlar bittiğinde telgrafhanelerde görev yapmak üzere getirilecek bu 16 Fransız görevli için bir yıllık ücret ve harcırahları dahil 114.443 Frank ödenmesine karar verilmişti<sup>152</sup>.

İlk Osmanlı telgraf tesislerinin yapımına 14 Ocak 1855'de başlandı. Öncelikle Bâb-ı Ali yakınında, bugünkü Gülhane Parkı girişinin sol tarafında kalı burcuna bitişik İstanbul Telgraf Merkezi'nin yapımına girişildi. Telgraf Müdürlüğü'nü de içinde barındıracak olan bu binanın mimarlığını Fossati yapmıştı. Buradan başlayan telgraf hattı Yedikule'ye kadar sur üzerinden gidiyordu. Edirne'ye kadar direkler daha önceden hazırlanmış olduğundan baharla birlikte çalışmalar başlamış ve Mart 1855 sonlarında Yedikule'den Çekmece'ye doğru uzanmıştı. Küçükçekmece'den itibaren doğru bir istikamet takip etmeyen hatlar Büyükçekmece, Kumburgaz, Ereğli, Çorlu, Büyükkarıştıran, Lüleburgaz, Havze üzerinden Edirne'ye ulaşmaktaydı ve İstanbul'dan uzunluğu 270 km. yi bulmaktaydı. Edirne hattı Temmuz sonlarında tamamlanmış, 19 Ağustos 1855'de telgraf alıp verebilecek hale gelmişti. 6 Eylül'de de Şumnu-Edirne-İstanbul arasında deneme amacıyla telgraflar gönderilip alınabiliyordu<sup>153</sup>.

Üç merkezin birbirine bağlanmasından sonra Osmanlı Telgrafının resmi açılışı 15 Eylül 1855'te yapılmıştır. Fakat bundan sonra beş gün öncesinin tarihini taşıyan bir telgraf vardır ki, bu Osmanlı telgrafçılığının başlangıcı olarak kabul edilebilir. 10

<sup>151</sup> Yazıcı, "Haberleşme Kurumu", s. 183.

<sup>152</sup> Yazıcı, "Posta Örgütü", s. 1648 v.d.

<sup>153</sup> Kaçar, s. 106 v.d.

Eylül'de İstanbul-Edirne-Şumnu arasındaki kısmı bizzat Osmanlı hatları vasıtasıyla, diğer kısımları İngiliz ve Fransız hatlarından faydalanılarak Avrupa'ya iletilmiş olan bu telgraf; "Müttefik askerler Sivastopol'a girmiştir" cümlesinden<sup>154</sup> ibaretti. Bu mesaj, Osmanlı Telgraf İdaresi'nin resmen çalışmaya başlamamış olduğu sırada İstanbul-Şumnu arasını kendi hatlarından geçirerek Avrupa'ya ulaştırdığı ilk tegrifti. Bundan sonra 15 Eylül'de Edirne ve İstanbul'da yapılan törenlerle Telgraf İdaresi resmen çalışmaya başlamıştı. Bu sırada telgraf dili Fransızcadır. Ülke içi haberleşme herkes için serbest, yurt dışı ise gerekli antlaşmalar yapılmaya kadar yalnızca devlet için mümkündü.

Osmanlı ülkesinde telgrafın, posta gibi bir geçmişi bulunmadığından tamamen yeni bir teşkilat kurmak gerekmişti. 21 Eylül 1871'de Posta Nezaretiyle birleşinceye kadar Telgraf İdaresi, müdürlük olarak kalmıştı. İlk Telgraf Müdürü de 5000 kuruş maaşla 29 Mart 1855'te tayin edilen Billurizâde Mehmed Bey'di. Önceleri Sadaret'e bağlı olan Müdürlük Posta Nezaretiyle birleşmeden sonra Posta ve Telgraf Nezareti adı altında Dahiliye Nezaretine bağlanmıştı.

Başlangıçta Fransa'dan getirilen memurlarla Fransızca olarak yapılan telgraf haberleşmesi, ilk kez 3 Mayıs 1856'da Türkçe olarak yapıldı. Mustafa Efendi ülkemizde Türkçe telgraf haberleşmesinin öncülüğünü yaptı. Mustafa Efendi, uluslararası Morse alfabesini bazı değişikliklerle Türkçe'ye uyguladı<sup>155</sup>.

Telgraf Müdürlüğünün zaman içinde gelişen merke ve taşra örgütü vardı. Ocak 1861'de İstanbul Telgrafhanesiyle Beyoğlu ve Üsküdar merkezlerindeki çeşitli servislerde 82 görevli bulunmaktaydı. Taşrada ise, merkezlerin büyüklüğüne göre; müdür, Türkçe ve Fransızca haberleşme elemanları, müvezzi, makineci, çavuş, stajyer görevliler ve gerektiğinde odacı, kapıcı gibi görevliler bulunurdu. Telgraf merkezlerinin sayısı ise zamanla artmıştı. Aralık 1860'da 44, 1862'de 49, 1863'de 63, 1864'de 77, 1865'de 51'i Rumeli, 42'si Anadolu'da olmak üzere 93 telgraf merkezi vardı. Aradan

<sup>154</sup> Yazıcı, "Haberleşme Kurumu", s. 185; Ayrıca bkz. Ahmet Cevdet, *Tezâkir*, Yay. Cavid Baysun, Ankara, 1953, C.I, s. 56 v.d.

<sup>155</sup> Aykara, "Dünden Kesitler", s. 33.

geçen zamanla birlikte bu sayı hızla artar. 1870’de 143’ü Rumeli bölgesinde olmak üzere 301 telgrafhane bulunmaktaydı<sup>156</sup>.

### 1.3. Telgrafçılık Eğitimi

Telgraf’ın Osmanlı ülkesine girmesiyle birlikte, ilk zamanlar ülke dışından getirilen telgrafçılar yerine, yerli görevliler yetiştirilmesi çalışmalarına zaman geçirilmeden başlanmıştır. Hatta bu konu daha ilk telgraf tesisleri kurulmadan planlanmıştır. Dışarıdan getirilen görevlilerin yerli memurları eğitmeleri öngörülmüştü. Bu şekilde pratik olarak telgrafçı yetiştirilmesine bir süre devam edilmiştir.

Telgraf memuru yetiştirmek amacıyla ülkemizde ilk açılan okul 2 Ocak 1861 tarihli kanunla İstanbul’da Soğukçeşme’de Gülhane Parkı karşısında, Adli Tıp olarak kullanılan ahşap binada “Fünûn-ı Telgrafiye Mektebi” adı altında açılmıştır. Cuma ve pazar günleri hariç haftada beş gün, sabahları bir buçuk saat, öğleden sonrada iki saat olmak üzere teorik ve pratik eğitim veren bir okuldu. Telgraf tarihi, pillerin yapılışı ve kullanışları, telgraf aletleri ve kullanılış şekilleri gibi dersler sabahları; muhasebe usulü, telgraf haberleşmesi, telgraf işletmesi ve nizamları gibi derslerde öğleden sonra idi. Öğrencilere ayda 250 şer kuruş aylık verilirdi<sup>157</sup>.

Birinci telgraf okulunun 1864 yılında kapanmasından sonra “Mekteb-i Fünûn-ı Makineciyan” adıyla bir okul açılmıştır. 4 Ocak 1872 tarihli bir irade üzerine ise “Posta ve Telgraf Mektebi” adlı diğer bir okul açılmıştır. Buradan mezun olanların bir kısmı mühendis ihtiyacını karşılamak amacıyla Avrupa’ya gönderilmişti. Dönüşlerinde ise elektrik mühendisi olarak idarede görev yapmışlardı.

Ülkemizde telgrafçılık eğitiminde 1873’de açılan Darüşşafaka Lisesi’nde önemli bir yeri bulunmaktaydı. Lisenin son sınıfına elektrik ve Telgraf dersi konulmuş olup,

<sup>156</sup> Yazıcı, “Posta Örgütü”, s. 1649.

<sup>157</sup> Osman Ergin, *Türkiye Maarif Tarihi*, İstanbul, 1977, C.I-II, s. 621; Musa Çadırcı, *Tanzimat Dönemi’nde Anadolu Kentleri’nin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Ankara, 1991, s. 299.

bu okuldan mezun olanların büyük bir kısmı telgraf alanında hizmet vermişlerdi. Mezun olanların bir kısmı ise eğitim amacıyla Fransa'ya gönderilmişlerdi<sup>158</sup>.

#### 1.4. Telgraf Malzemeleri'nin Yapımı

Telgraf tesislerinin kurulmaya başlamasıyla bu alanda yetişmiş insan gücüne olan ihtiyaç aynen ve hatta daha da fazlasıyla telgraf malzemeleri içinde hissedilmişti. İlk zamanlar ülke içinde telgraf tesislerine yapılan katkı, ya uygun bir yeri telgrafhane yapmak veya müsait bir bina inşa etmekle, hatların çekileceği güzergah boyunca telgraf direklerinin sağlanmasından ibaretti. Alıcı-verici cihazlar, tel, fincan gibi malzeme tamamen yurt dışından, Fransa ve İngiltereden getirilmişti. Yerli telgrafçı yetiştirilmesinde kısa dönemde başarılı olunduysa da, malzemenin yurt içinde üretiminde aynı titizlik gösterilememişti.

Ülkemizde telgraf malzemelerinin üretimi aşamasıyla ulaşılan yolun başında, makinaların iyi kullanılması, bakım ve onarımlarının düzenli bir biçimde yapılması, hatların korunması çalışmaları gelir. Bu konu gerekli kadroların oluşturulması, kanuni düzenlemelerin yapılmasıyla sağlanmıştı. doğal olarak bu arada bir kısım parçaların yapılması gerçekleştirilmişti<sup>159</sup>.

Ülkemizde telgraf makinaları ve telgraflarla ilgili bir kısım makinenin üretimini hedefleyen ve önce mütevazı de olsa, yurt ihtiyacını karşılamaya çalışan Telgraf Fabrikasının kurulması, Telgraf Müdürü Fevzi Bey'in gayretleriyle Mayıs 1869'da mümkün olmuştu. Bu sırada ülke dışından getirilmekte olan bir telgraf makinası, bazı yardımcı parçaları ile birlikte 400 franka maledilmekte idi. Bu makinalar çabuk bozuluyor ve tamirleri de güç oluyordu. Bu masrafın ve Avrupaya olan bağımlılığın azaltılması amacıyla 1869-70 senesi bütçesine konan 200 makinalık ödenekle, küçük bir fabrika kurularak bu makinalardan 100 tanesi İstanbul'da yapılmıştı. Telgraf Müdürlüğünün inceleme ve denetlemelerinden sonra, bu makinaların Avrupa'dan

<sup>158</sup> Ergin, s. 623; Darüşşafaka için ayrıca bkz. Osman Ergin, (Mehmed İzzed, Mehmet Esat, Ali Kamil), *Darüşşafaka: Türkiye'de İlk Halk Okulu*, İstanbul, 1927; Cahit Bilim, *Tanzimat Devri'nde Türk Eğitiminde Çağdaşlaşma*, Eskişehir, 1984, s. 59 v.d.

<sup>159</sup> Yazıcı, "Haberleşme Kurumu", s. 203.

getirilenlerden hem daha kullanışlı, hem de daha sağlam oldukları anlaşılmıştı. Bir makina 250 franka mal edildiğinden, makina başına 150 frank kâr edilmişti. Bu başarı dolayısıyla Başmakiniist Süleyman Efendi ile diğer makinistler Cemal ve Besim beylere, ayrıca Telgraf Müdür Fevzi Bey'e madalyalar verildi. İki aylık bir süre içinde 100 telgraf makinasının yapılmış olması, yıllık 600 makina ile mütevazi de olsa başarılı bir üretimin göstergesiydi<sup>160</sup>.

Telgraf Fabrikasının kuruluş yıllarındaki işçi sayısı oldukça mütevazi bir atölyeninki ile kıyaslanabilir. Nitekim 1871'de Posta ve Telgraf İdareleri birleştirildiğinde Fabrika'da Başmemur Besim Efendi ile birlikte üç memur bulunmakta idi. Bu üç görevli ayda 2350 kuruş maaş almaktaydılar. 1873 yılında ise Fabrikada 11 işçi çalışmaktaydı. Bunlar; Veysi Kalfa, Nurullah Usta, Nuri Efendi, Mustafa Usta, Mehmed Ağa, Alekson, Tiran, Maksut, Osman ve Haşim kalfalarla İsmail Ağa idi. Gündelikleri sekiz ile onsekiz kuruş arasında değişmekteydi.

Haziran 1876'da Hacı Zühdü Bey'in Fabrika Müdürü olarak tayini sırasında düzenlenmiş olan kadroda, Fabrikada başmakiniist Besim, makinist Asaf, Emin ve Etefan efendilerin isimleri geçer. İşçi sayısı gösterilmemiştir. Bununla birlikte bu sayının 15-20 civarında olması gerekir<sup>161</sup>.

İncelediğimiz dönemde Telgraf Fabrikası üretime devam etmiş, özellikle Gülhane'de Telgraf Merkezi'nin yan tarafından surların iç kısmına naklinden sonra verimli bir döneme girerek, ülkenin ihtiyaçlarının önemli bir kısmına cevap vermişti.

### 1.5. Telgraf'da Ücret Tarifeleri

Telgraf İdaresi, yapmış olduğu hizmetlerin karşılığı olarak baştan itibaren, zaman içinde değişen tarifeler uygulamıştı. Bu tarifeleri genel olarak iç ve dış olmak üzere ayrı ayrı ele almak gerekir. Osmanlı merkezlerinden diğer ülkelere, dış merkezlerden Osmanlı Telgrafhanelerine gelen veya Osmanlı hatlarını transit olarak kullanan telgrafların ücretleri, önceleri devletler arası ikili antlaşmalara göre belirlenmişti. Daha sonra

<sup>160</sup> Nesimi Yazıcı, "Osmanlı Telgraf Fabrikası", *Türk Dünyası Araştırmaları*, S.22 (Şubat 1983), s. 75 v.d.

<sup>161</sup> Yazıcı, "Osmanlı Telgraf Fabrikası", s. 79.

Milletlerarası Telgraf Birliği kurulmuş ve baştan itibaren birliğin üyeleri içerisinde yer alan Osmanlı Devleti, bu konuda diğer üye ülkelerle ortak hareket etmişti. Bu tarifeler ülke halkını ve ülkedeki yabancıları ilgilendirdiği için zaman zaman gazetelerle ilan edilmişti.

15 Eylül 1855'ten 1876'ya kadarki dönemde ülke içi telgraf tarifelerinde ise ücretlerin oldukça yüksek olduğu görülür. Mesafeye göre alınan telgraf ücretleri zamanla genel olarak düşürülmüş, bu arada ülkenin Rumeli ve Anadolu bölgeleri arasında 13 Mart 1864'ten itibaren Rumeli'nin lehine olarak ücretler % 30-40 oranında indirilmiştir. Bu sırada İstanbul'dan Basra'ya 20 kelimelik Telgraf 277 kuruşta giderken, Rumeli bölgesinde aynı uzaklığa 110 kuruşta gitmekte idi. Aradan üç seneye yakın bir süre geçtiğinde Telgraf müdürü Ağaton Efendi'nin girişimiyle bu farklılık düzeltilmiş, Anadolu telgraf tarifesi de Rumeli'nin düzeyine indirilmiştir. Nihayet 13 Mayıs 1869'dan itibaren mesafeye göre ücret belirleme esasından vazgeçilerek, gönderici ile alıcı merkezlerin aynı vilayette bulunmaları veya komşu olmaları veyahutta aralarında kaç vilayetin bulunduğu göz önüne alınarak yeni bir tarife yapılmış ve 1876'ya kadar bu yürürlükte kalmıştı. Bu tarifeye de ücretler vilayetler uzaklaştıkça artmak üzere %10-30 arasında düşürülmüştü. Devlete ait telgraflar ise, gerekli kayıtlar yapılarak ücretsiz nakledilmişti<sup>162</sup>.

Telgraf müdürlüğünün Rumeli'nde telgraf haberleşmesinin Anadolu'ya nazaran daha fazla olması ve bazı tüccarların yabancı telgraf hatlarını kullanma eğilimi içinde olmalarıydı. Avusturya ve Sırbistan kendi telgraf taşıma ücretlerini Osmanlı ücretlerinden daha ucuz tutmuşlar bu yüzden, gelen telgraflar Osmanlı şubeleri vasıtasıyla değil, yabancı devletlerin şubeleri vasıtasıyla yapılmaya zorlanmıştı. Bu nedenlerden dolayı Rumeli'de ücretler düşük tutulmuş ancak daha sonra yeni tarifeye Anadolu-Rumeli dengesi sağlanmaya çalışılmıştı.

Telgraf ücretlerine örnek olarak İstanbul-Edirne arasını alırsak; ilk tarifede 25 kelimelik bir telgraf 33 kuruş, 1859'da 20 kelimelik telgraf 23 kuruş, Mart 1864'ten itibaren 15 kuruş olmuş ve daha sonra da aynı ücret alınmıştı<sup>163</sup>.

<sup>162</sup> Yazıcı, "Haberleşme Kurumu", s. 205 v.d.

<sup>163</sup> Kaçar, s. 117.

## 2. Posta ve Telgraf İdareleri'nin Birleştirilmesi

Osmanlı Devleti 1840'da Posta Nezareti'ni, 1855'te de Telgraf Müdürlüğü'nü kurmuştu. Her iki idarede görevleri itibarıyla birbirine çok yakındı. Böyle olunca birlikte, ortak bir teşkilat içinde bulunmaları, hizmetin daha iyi yürütülebilmesi için gerekliydi. Avrupa'da da önceleri ayrı olan bu kuruluşlar, daha sonra hizmetin daha düzenli verilebilmesi amacıyla birleştirilmişlerdi. Osmanlı Devleti'nde de bu iki kurumun bir idare altında toplanması faydalı olacaktı. Bu sayede halka kolaylık sağlanacak, daha verimli hizmet verilebilecek, o sırada içinde bulunulan durum itibarıyla en önemlisi de bina ve personelden geniş çapta tasarruf sağlanacaktı.

Posta Nezareti ile Telgraf Müdürlüğü H. 6 Recep 1288 / M.21 Eylül 1871'de Posta ve Telgraf Nezareti adı altında ve 23 Eylül'den itibaren maaşa hak kazanmak üzere Ahmed Şükrü Bey'in nezaretinde birleştirildi. Bu yeni idare Dahiliye Nezaretine bağlı olarak çalışmalarını yürütecekti.

Osmanlı Devletinde bu iki haberleşme kuruluşunun birleştirilmesinin en büyük amacı tasarruftu. Yeni düzenlemeyle personel ücretlerinden yıllık 2.418.420 kuruşluk bir tasarruf sağlanıyordu. Buna kırtasiye masraflarındaki azalma ve kaldırılan diğer bazı giderler eklenirse toplam tasarruf 2.890.742 kuruş 30 para olmaktadır. Fakat bu sırada masrafların düşürülmesi en büyük amaç kabul edildiğinden kurulan yeni teşkilat uzunca bir süre yerine tam olarak oturtulamamıştı<sup>164</sup>.

Posta ve Telgraf Nezareti Eylül 1871'de sahip olduğu teşkilatı Nazır Yaver Bey'in girişimleriyle 5 Kasım 1876'da çıkarılan "Posta ve Telgraf İdare-i Umumiyesinin Teşkilat-ı Cedidesine Dair Nizamname" ile yeniden örgütlemişti. Bu nizamnamenin amacı 1871'deki düzenlemeler dolayısıyla ortaya çıkan aksaklıkları düzeltmekti. Nizamname ile her memurun görev, yetki ve sorumlulukları daha iyi belirtilmeye çalışılmıştı. Buna göre, İdarenin başında Nazır, onun altında iki Genel müdür bulunmaktaydı. Merkezde, Nezaretin en yüksek karar organı Posta ve Telgraf Meclisi idi ve üst kademe görevlilerden oluşmaktaydı.

<sup>164</sup> Yazıcı, "Posta Örgütü", s. 1651.

Nizamname ile belirlenen taşra örgütünde ise; Her vilayet merkezinde bir başmüdür, sancaklarda müdür, kazalarda başmemur, gereken nahiyelerde birer memur bulunacaktı. Posta ve Telgraf çalışmalarını denetlemek, hataları kontrol etmek için yeteri kadar gezici müfettişler görevlendirilecekti. Telgraf hatlarının korunması için dağlık bölgelerde 3, ova olan yerlerde 5, demiryolu güzergahında 8 saatte bir hat çavuşu görev yapacaktı. Nizamname ile teşkilattaki bütün görevliler merkezde 5, taşrada 4 gruba ayrılmış, ayrıca atama ve nakilleriyle ilgili hükümler getirilmişti<sup>165</sup>.

Tanzimat Dönemi'nin sonuna gelindiğinde Posta ve Telgraf Nezareti bu kadroya sahip bir durumdaydı.

---

<sup>165</sup> Yazıcı, "Haberleşme Örgütü", s. 208. Telefonun da 1908 yılından itibaren kullanılmaya başlanmasıyla, Posta ve Telgraf Nezareti 5 Temmuz 1911'de Posta ve Telgraf ve Telefon Nezareti adını almıştır.

## SONUÇ

Bugünkü anlamı ile posta, insanlar arasında haberleşmeyi sağlayan bir araçtır. İnsanlar İlkçağlardan itibaren birbirleriyle haberleşme ihtiyacı duymuşlar, tamtamlarla, ateşle, posta güvercinleriyle habercilerle bu ihtiyaçlarını gidermeye çalışmışlardır.

Posta'nın tarihini çok öncelere götürmek mümkünse de, bugün elde bulunan en eski mektup örnekleri Asurlulara ait olan ticari mektuplardır. Bunlar Anadolu'nun ilk yazılı kaynaklarıdır. Persler ve Romalılar'da kendilerine örnek olarak Asur haberleşme örgütünü örnek almışlardır.

Osmanlı Devleti ise kuruluşundan itibaren yalnız devlete hizmet eden bir haberleşme örgütüne sahipti. Sadrazam Lûtfi Paşa'nın sadrazamlığından itibaren "Ulak-Menzilhane" ikilisinden oluşanbu örgüt yalnızca devlet hizmetleri için kullanılıyordu.

Türkiye'de Avrupa usulüne göre ilk postanın kurulması için ilk girişim ise 1834 yılında gerçekleşir. Bu tarihte Üsküdar-İzmit arasında ilk posta yolu açılıp, kısa zaman içerisinde yol üzerinde çeşitli posta merkezleri yapılmıştı. II.Mahmud, postanın devletin resmi mektuplaşmaları dışında, halk içinde kullanılmasını istiyordu.

Halkın devlet haberleşme kurumundan yararlanması ise ancak Tanzimat'ın ilanından sonra mümkün olmuştur. Tanzimat Devrinde bütün imparatorluk kurumlarında görülen değişiklik ve Batı kurumları örneğine göre yeniden düzenleme faaliyetleri içinde haberleşme teşkilatına da yeni bir şekil verilmişti. Bundan sonra Posta Nezareti ismini alan örgütün çalışma alan içine halkın haberleşmesinin de sağlanması görevi verilmişti.

23 Ekim 1840'da kurulan Posta Nezareti Osmanlı Devleti'nin varolduğu sürece görevine devam etmiştir. Esas hedefi olan halkın da haberleşmesini sağlayan örgütün

ismi, bünyesine önce telgraf, daha sonra telefonunda katılmasıyla o yönde değişmiştir. Bununla birlikte kurulan yeni posta örgütünün eskisinden büyük ölçüde yararlanmış olduğunu belirtmek gerekir. Nitekim eski teşkilatın en önemli iki unsuru Menzilhaneler ve Tatarlar bu sırada da göreve devam etmişlerdi. Bunlara ek olarak belli başlı merkezlere Posta Müdürleri tayin edilmiş ve en önemlisi halkın haberleşmesi sağlanmıştı. Bu ilk dönem postası, yalnızca mektup ve benzeri, yani aslı kağıt olan maddeleri taşımış, daha sonra ise günümüz posta havalesinin bir benzeri sayılabilecek olan “emanet akça” ve eşya postacılığını gerçekleştirmişti.

Avrupa’daki benzerleri örnek olarak kurulmaya çalışılan Posta Nezareti ile Osmanlı Devleti, öncelikle bütün ülke halkının ve yabancıların Osmanlı Sınırları içinde posta ihtiyacına cevap vermeyi amaçlamıştı. Doğal olarak devlet haberleşmesi de daha düzenli ve ucuz olarak gerçekleşecekti. Nezaret, posta tekeline sahipti. Böylece ülke düzeninin korunmasına katkıda bulunulacaktı. En önemli konulardan birisi de ülke ticaretinin gelişmesine postanın olumlu katkısıydı. Nitekim “muntazam” postacılığın gelişmesinde bu konu daima gözönünde bulundurulmuş, Posta Nezareti de Ticaret Nezareti’ne bağlanmıştı.

Osmanlı İmparatorluğu varlığını sürdürebilmek, padişahın emirlerinin ve haberlerin ülkenin dört tarafına yayılmasını sağlamak, halkın ihtiyacını gidermek için posta örgütünde modernleştirme hareketleri uygulamış, bunda belirli ölçülerde başarılı olmuştur.

## KAYNAKÇA

- Akıncan, Aziz, **Türkiye’de Posta ve Telgrafçılık**, Edirne, 1946.
- Akoba, M.Müfahham, **Türkiye’de Pul ve Pulculuk**, İstanbul, 1963.
- Akşit, Oktay, **Roma İmparatorluk Tarihi**, İstanbul, 1976.
- Akyavaş, Ragıp, “Tatar Ağaları ve Tatar Teşkilatı”, **Resimli Tarih Mecmuası**, C.III / 34 (İstanbul, 1952), ss. 1804-1807.
- , “Tatarağaları’nın Geçmişi”, **Hürriyet**, (1 Şubat 1997).
- Alemdar, Korkmaz, **Türkiye’de Çağdaş Haberleşme’nin Tarihsel Kökenleri**, Ankara, 1981.
- , **Haberleşme Tarihi Ders Notları**, Ankara, 1980.
- Ali, Mehmed, “Yeni Cami Postahanesi”, **PTM**, S.181 (İstanbul, 1332), ss. 47-48.
- Alşan, Reşat, “Cumhuriyetimizin Kuruluşu ve İlk Onbeş Yılında PTT İşletmesi”, **PTT Dergisi**, S. 95 (Ekim 1990), ss. 20-21.
- , “Dünden Notlar”, **PTT Dergisi**, S. 59 (Ekim 1987), ss. 12-13.
- , “Osmanlı’da Posta”, **PTT Dergisi**, S. 111 (Şubat 1992), ss. 8-9.
- Aykara, Güleser, “Dünden Kesitler”, **PTT Dergisi**, S. 30 (Nisan 1985), ss. 32-34.

- \_\_\_\_\_,  
 “Ülkemizde Yabancı Devlet Postaları ve Posta Uzmanları”, **PTT Dergisi**, S. 2 (Şubat 1985), ss.21-23.
- Baysun, Cavid,  
 “Balyos”, İ.A.
- Bilim, Cahit  
**Tanzimat Devri’nde Türk Eğitiminde Çağdaşlaşma**, Eskişehir, 1984.
- Bostan, M.Hanefi,  
 “Osmanlı Devleti’nde Yol ve Haberleşme Sistemi”, **Türk Dünyası Araştırmaları**, S. 82 (Şubat 1993), ss. 63-67.
- Bozkurt, Rıza,  
**Osmanlı İmparatorluğu’nda Kollar, Ulak, İaşe Menzilleri**, Ankara, 1966.
- Cevdet, Ahmed,  
**Tezahir**, Yay. Cavid Baysun, C.I-II, Ankara, 1953.
- Çadırcı, Musa,  
 “Posta Teşkilatı Kurulmadan Önce Osmanlı İmparatorluğu’nda Menzilhane ve Kiracıbaşılık”, VIII. **Türk Tarih Kongresi** (Ankara, 1981), ss. 1359-1365.
- \_\_\_\_\_,  
**Tanzimat Dönemi’nde Anadolu Kentleri’nin Sosyal ve Ekonomik Yapıları**, Ankara, 1991.
- Danışmend, İ.Hami,  
**İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi**, İstanbul, 1971.
- Demirel, Hakkı,  
**Posta’nın Önemi ve Ana Kuralları**, Ankara, 1971.
- Ergin, Osman, (Mehmed İzzet, Mehmed Esat, Ali Kâmil), **Darüşşafaka: Türkiye’de İlk Halk Okulu**, İstanbul, 1927.
- \_\_\_\_\_,  
**Türkiye Maarif Tarihi**, C.I-II, İstanbul, 1977.
- Eskin, Şekip,  
**Posta, Telgraf ve Telefon Tarihi**, Ankara, 1942.

- Gökbilgin, M.Tayyib, "Tanzimat Hareketi'nin Osmanlı Müesseselerine ve Teşkilâtına Etkileri", **Belleten**, C.XXXI / 121 (Ocak 1967), ss. 93-111.
- Gökdemir, Raşit, "Ulak", **Yeni Türk**, S. 59 (İstanbul, 1937), ss. 1203-1204.
- Halaçoğlu, Yusuf, "Klasik Dönemde Osmanlılarda Haberleşme ve Yol Sistemi", **IRCICA, Çağını Yakalayan Osmanlı**, Yayına Hazırlayanlar: Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, İstanbul, 1995, ss. 13-21.
- \_\_\_\_\_, **XIV-XVII. yy'lerde Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı**, Ankara, 1996.
- \_\_\_\_\_, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülahâzalar", **Osmanlı Araştırmaları**, (İstanbul, 1981), ss. 123-132.
- Lûtfi, Paşa, **Asafnâme**, Çev: Ahmet Uğur, Ankara, 1982.
- İhsanoğlu, Ekmeleddin, **Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi**, IRCICA, C.I, İstanbul, 1994.
- İnalcık, Halil, **The Ottoman Empire: The Classical Age 1300-1600**, London, 1973.
- Kaçar, Mustafa, "Osmanlı Telgraf İşletmesi", **IRCICA, Çağını Yakalayan Osmanlı**, Yayına Hazırlayanlar: Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, İstanbul, 1995, ss. 45-139.
- Kanal, Ahmet, "Haberleşme", **İktisat Dergisi**, S. 81 (Şubat 1971), ss. 20-32.

- Karal, Enver Ziya, **Osmanlı Tarihi**, C.V, Ankara, 1983.
- Köprülü, Fuad, "Berid", İ.A.
- Kum, Nuh Naci, "İslam ve Osmanlı Türkleri Devrinde Misis, Anıtlar Kitabeler", **Anadolu Araştırmaları**, C.I / 1 (Ankara, 1955), ss. 90-110.
- Lewis, Bernard, **Modern Türkiye'nin Doğuşu**, Çev: Metin Kıratlı, T.T.K, Ankara, 1993.
- Kaşgarlı, Mahmud, **Divân-ı Lugâtü't-Türk**, Çev: Besim Atalay, C.I, Ankara, 1939.
- Mansel, A.Müfit, **Eski Doğu ve Yunan Tarihinin Ana Hatları**, İstanbul, 1945.
- Orhunlu, Cengiz, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilatı**, İstanbul, 1967.
- , **Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar** (Derleyen: Salih Özboran), İzmir, 1984.
- "Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Pul", **Gelişim Hachette**, C.IX, İstanbul, 1983.
- Ögel, Bahaeddin, **Türk Kültür Tarihine Giriş**, C.I, Ankara, 1978.
- Özkaya, Yücel, "XVIII. Yüzyılda Menzilhane Sorunu", **DTCFD**, C.XXVIII / 3-4 (Ankara, 1970), ss. 339-369.
- Öztuna, Yılmaz, **Büyük Türkiye Tarihi**, C.IX, İstanbul, 1978.
- Pakalın, M.Zeki, **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, C.III, İstanbul, 1993.
- Pekman, Adnan, **Ana Hatları İle Ege-Yunan-Roma Tarih ve Uygarlıkları**, Trabzon, 1967.

“Posta”, **Ana Britannica**, C.XXV, İstanbul, 1986.

“Postacılar”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, C.VI, İstanbul, 1993.

“Posta Pulu”, **Yeni Hayat Ansiklopedisi**, C.V., İstanbul, 1980.

Rasim, Ahmet,

**Resimli ve Haritalı Osmanlı Tarihi**, C.IV, İstanbul, 1911.

Raşit, M.Seyfettin,

“Türkiye’de Ecnebi Postaları Nasıl Teessüs Etti”, **Pul Meşheri**, S. 6-7 (İstanbul, 1931), ss. 6-88.

Sami, Şemseddin,

**Kaamus-ı Türkî**, İstanbul, 1317.

Selen, H.Sadi,

**İktisadi Türkiye**, İstanbul, 1940.

\_\_\_\_\_,

“Türkiye’nin Yol Sistemi”, **Türk Coğrafya Dergisi**, S. 3-4 (Ankara, 1943), ss. 5-22.

Sözer, Vural,

“Pullarla Son Yüz yılın Hikayesi”, **Hayat Tarih Mecmuası**, S. 6 (Temmuz 1965), ss. 65-69.

Tan, Turgut,

“Osmanlı İmparatorluğu’nda Yabancılara Verilmiş Kamu Hizmeti İmtiyazları”, **SBFD**, S. 22 (Ankara, 1967), ss. 287-326.

Tanrikut, Asaf,

**Türkiye Posta ve Telgraf ve Telefon Tarihi ve Teşkilat ve Mevzuâtı**, C.I-II, Ankara, 1984.

Tongur, Hikmet,

**Türkiye’de Genel Kolluk Teşkil ve Görevlerinin Gelişimi**, Ankara, 1946.

Tuna, Turgay,

“Dünya’nın İlk Posta Pulu”, **Hayat Tarih Mecmuası**, S. 3 (Mart 1977), ss. 92-95.

“Türkiye’de Posta Hizmetleri”, **Temel Britannica**, C.XIV, İstanbul, 1992.

Uluçay, Çağatay,

**18. ve 19. Yüzyıllarda Saruhan'da Eşkiyalık ve Halk Hareketleri**, İstanbul, 1955.

Uzunçarşılı, İ.Hakkı,

**Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, T.T.K, Ankara, 1988.

\_\_\_\_\_ ,

"Akçe", İ.A.

Yalçın-tepe, Sevda,

"Dünya'da Posta", **PTT Dergisi**, S. 81 (Ağustos 1989), ss. 20-22.

Yazıcı, Nesimi,

"Lûtfi Paşa ve Osmanlı Haberleşme Sistemi İle İlgili Görüşleri, Yaptıkları", **İletişim**, S. 4 (Ankara, 1982), ss. 217-242.

\_\_\_\_\_ ,

"Tanzimat Devri Osmanlı Posta Teşkilatı", **İletişim**, S. 2 (Ankara, 1981), ss. 17-22.

\_\_\_\_\_ ,

"Tanzimat Dönemi'nde Osmanlı Haberleşme Kurumu", **150. Yılında TANZİMAT**, Yayına Hazırlayan: Hakkı Dursun Yıldız, T.T.K (Ankara, 1992), ss. 139-207.

\_\_\_\_\_ ,

: "Tanzimat Döneminde Osmanlı Posta Örgütü", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi**, C.VI, ss. 1636-1656.

\_\_\_\_\_ ,

: "Osmanlı İmparatorluğu'nda Yabancı Postalar ve Atatürk Türkiyesinde Postacılık", **İletişim**, S. 3 (Ankara, 1981), ss. 137-162.

\_\_\_\_\_ ,

: "Türkiye'de İlk Telgrafı Abdülmecid Çekti", **Yıllar-boyu Tarih**, S. 7 (Temmuz 1981), ss. 23-25.

\_\_\_\_\_ ,

: "Osmanlı Telgraf Fabrikası", **Türk Dünyası Araştırmaları**, S. 22 (Şubat 1983), ss. 69-81.

## EKLER

EK: 1 XVIII. Yüzyılda Rumeli ve Anadolu'daki Kollar ile Bunlar Üzerindeki Ulaç ve İlaçe Menzilleri



Beygir Adedi	Menzillerden ayrılan kollar	Saat Mesafe	Menziller	Beygir Adedi	Menzillerden ayrılan kollar	Saat Mesafe			
	Babadag	6	Hangay	5	Kogonluk	12			
8	Tatar Pınar	18				6			
	.....	6	Kogonluk	5	Bender	12			
	Külli	8				12			
	Tolçi	3				12			
9	Yanık Kale	13	Bender	25	Kaşar	12			
	İsmaili	18				12			
5	Tatar Pınar	12	Özi		Meskor Hududu	30			
	Özi	24				22			
	Tatar Pınar	13				12			
	Ur	36				12			
	Kefe	32				12			
	Yeni Kale	18				110			
	Habibi	24				4			
	Azak	45				6			
	Yanık Palar	24				İzakçı	8	Maçin	6
	Kefe	32							6
	Taman ve Yeni Kale	48	Tamarave		.....	6			
	Yeni Kale	18				18			
	Ur	32	Babadag		Tolçi	8			
	Azak	45				6			
	Taman	24				6			

Menziller	Beygir Adedi	Menzillerden ayrılan kollar	Saat Mesafe	Menziller	Beygir Adedi	Menzillerden ayrılan kollar	Saat Mesafe
Edirne	27	Habibce	9	Sofya	12	Şehirköy	15
		Yenice-i Kızılağaç	12			Köstendil	12
		Paşaköy	12			İhtimam	9
		Dimetoka	7	Şehirköy	14	Berkowçe	18
		Cesri	10			Niş	12
		Ergenel	10			Sofya	15
		Zağra-yi A.	18	Niş	10	Razne	16
		Fakih	16			Leskofca	8
		Hayrabolu	16			Kurşunlu	12
		Kırkkilise	12			Belgradçık	16
Kuleli	5	Razne	10	Yağodina	6		
Yanbolu	14	Yağodina	10	Pa. Hasan Paşa	12		
İslamiye	15	Palanga'yi Hasan Paşa	10	Belgrad	14		
Habibce	20	Semerce	12	Belgrad	20		
		Sağra-yi A.	18				
		Edirne	9				
Uzuncaabat Hasköyü	8	Filibe	12				
		Günülüne	16				
		Habibce	12				
Filibe	8	Tatar Pazarı	6				
		Semerce	12				
		Çırpan	9				
		Toluh Kö.	8				
Tatar Pazarı	8	Karleva	12				
		İhtimam	12				
		Bane	9				
İhtimam	12	Filibe	6				
		Samsko	9				
		Sofya	9				
		Tatar Pazarı	12				

## Sol kol

Menziller	Baygir Adedi	Menzillerden ayrılan kollar	Saat Mesafe	Menziller	Baygir Adedi	Menzillerden ayrılan kollar	Saat Mesafe
Tekirdağ	8	Malkara	12	İstefe	4	Gösdös	18
		Cesri Ergene	14	İstefe		Ağrıboz	4
		Evreşe	16	Gorllis	4		
Malkara	10	Keşan	5	Arhavi	4		
		Cesri Ergene	9	Trablucce	4		
		Evreşe	7	Mesini	4		
Keşan	7	Ferecik	7	Klaverrce	5		
		İnoz	6	Balye	4		
Ferecik	7	Mekri	8	Barle			
		Dimetoka	12	Mezistire	2		
Mekri	13	Gümüledine	10	Bardecik	5		
Gümüledine	8	Y. Karasu	7	Çandıak	5		
Yenice-yi Karasu	6	Sarı Şaban	6	İnebahtı			
Sarı Şaban	6	Pirevaste	7				
Pirevaste	10	Urfan	5				
		Siroz	12				
Urfan	5	Kilisalı	16				
Kilisalı	8	Lenkaza	4				
Lenkaza	7	Gölge	6				
		Selânik	3				
Gölge	8	Katrin	12				
		Vidana	7				
Katrin	8	Yenişehir	16				
Yenişehir	7	Çatalca	8				
		Tırhala	12				
		Alasonya	6				
		Ermiye	12				
Çatalca	6	Bardecik	12				
		İzdir	10				
İzdir	4	Livadiye	14				
Livadiye	5	İstefe	9				

## Sol kol

Menziller	Baygir Adedi	Menzillerden ayrılan kollar	Saat Mesafe
Hırsova	3	Maçin	14
		Karasu	10
		Silistre	13
Maçin	4	Kalas	6
		İbrail	3
		Hırsova	14
Kale-yi İbrail	3	Mekri	18
		Maçin	3
Zıstovi	4	Timnovi	12
		Nıgbolu	6
		Ruscuk	13
İstifanos	10	Hotin	18
Hotin	10	İstifanos	18
Zagra-yı Atik	2	Kızanlık	6
		Habibce	16
Hotalıç	4	Lofca	6
		Kızanlık	13
Pilevne	6	Rahova	12
		Nıgbolu	8
		Lofca	6
Rahova	8	Lom	12
		Pilevne	12
Palanga-yı Lom	8	Vidin	12
		Rahova	12
Vidin	6	Belgradcik	8
		Lom	12
		Fethülislam	20
Belgradcik	3		

## EK 1.2 :XVIII. Yüzyıl Anadolu Tarafı Ulak Menzilleri

Menziller	Beygir Adedi	Menzillerden ayrılan kollar	Saat Mesafe	Menziller	Beygir Adedi	Menzillerden ayrılan kollar	Saat Mesafe
Üsküdar	40	Cekbüze Şile Karadeniz Yalı	9 12 9	Gülek (Tekir- yayla)	13	Adana	18
Gekbüze	90	İznikmid (İzmit) İznik Yeni Pazar Genceli Yalakabad Şile Kara Mürsel	9 16 15 16 8 6 6	Adana	11	Kurt Kulağı Misis	12 6
İznik	17	Lefke İnegöl	6 9	Kurt Kulağı	11	Payas Maraş	8 18
Lefke	12	Söğüt	12	Payas	6	Eakras	7
Söğüt	11	Ekişehir Kütahya	9 20	Bakras	6	Antakya Kilis İskenderun	9 18 13
Ekişehir	11	Seydi Gazi	8	Antakya	8	Tenrin Derguş Arıkavi (Trabzon tarafı)	12 10 12
Seydi Gazi	11	Hani Hüseyin Paşa	8	Tenrin	8	Halep	10
Hani Hüseyin Paşa	11	Bolvadin	12	Halep	11	Bıccık Deve Köprü Kilis Muarret-ül Numan Erbil Riha Trablus	34 4 12 18 12 18 30
Bolvadin	9	İshaklı	6	Ereğli Kayseri tarafı			
İshaklı	6	Akşehir	5	Niğde	4	K. Hisar Devlet Ürgüp Ereğli	12 16 14
Akşehir	9	İlgün	9	Nevşehir	6	Kayseri Niğde	12 16
İlgün	10	Konya	18				
Konya	18	Karapınar Darende	24 20				
Karapınar	15	Ereğli	12				
Ereğli	10	Ulukışla Niğde	9 14				
Ulukışla	12	Gülek	14				

Menziller	Beğir Adedi	Menzillerden ayrılan kollar	Saat Mesafe	Menziller	Beğir Adedi	Menzillerden ayrılan kollar	Saat Mesafe
Karahisar-ı Develi	4	Kayseri Ürgüp Aksaray	12 7 12	Bayındır	14	Karacalar	9
Kayseri	6	Sivas	48	Karacaviran	6	Karacaviran	4
İlgün Nevşehir tarafı				Karacaviran	6	Koçhisar	8
Aksaray	4	Kayseri Nevşehir Bağcıbaşı	12 12 10	Koçhisar	10	Tosya	10
				Tosya	10	Osmançik	18
						Kargın	15
						Kastamonu	18
						Hacı Hamza	9
						Hacı Hamza	15
						Osmançik	9
						Osmançik	18
						Merzifon	14
						Merzifon	12
						Amasya	8
						Ladik	8
						Ladik	8
						Amasya	8
						Turhal	12
						Niksar	24
						Turhal	8
						Tokat	8
						Tokat	10
						Sivas	18
						Sivas	8
						Kangal	18
						Divriki	28
						Zara	14
						Zara	14
						Kangal	15
						Hasan Çelebi	14
						Hasan Çelebi	24
						Hasan Çelebi	8
						Hasan Patrik	10
						Uğurluoğlu	10
						Hasan Patrik (Fahiye)	7
						Malatya	10
						Malatya	7
						İzoli	10
						İzoli	10
						Harput	16
						Harput	4
						Eğin	24
						Ergani	18
						Ergani	9
						Diyarbakır	12

Menziller	Beğir Adedi	Menzillerden ayrılan kollar	Saat Mesafe	Menziller	Beğir Adedi	Menzillerden ayrılan kollar	Saat Mesafe
Diyarbakır	10	Harput	18	Gümüşhane	5	Şiran	14
		Mardin	18	Trabzon		Trabzon	24
		Eğin	9	Istavri	5		
		.....	12	Trabzon	5	Göğöle	16
Mardin	10	Nusaybin	10			Şirvan	10
Nusaybin	10	Musul	45	Kas	4	Göğöle	18
Musul	10	Karakus	4			Arhavi	8
		Nusaybin	45	Sohum	4		
Karakus	10	Erbil	12				
Erbil	10	Kerkük	12				
Kerkük	10	Altınköprüsü	12				
		Tukok	9				
Tukok	10	Tuzhurnato	8				
Tuzhurnato	10	Kifri	10				
Kifri	10	Karatepe	8				
Apadolan							
Sol kol							
Ladik	7	Sonisa	12				
		Merzifon	8				
Sonisa	10	Niksar	12				
Niksar	7	Hacı Murat	24				
Hacı Murat	6	K. Hisar-ı Şarki	15				
Kara Hisar-ı Şarki	12	Şiran	12				
Şiran	10	Mermuri	12				
		Gümüşhane	14				
Mermuri	8	Kara Kulak	12				
Kara Kulak	8	Aşkale	15				
Aşkale	8	Erzurum	11				
Erzurum	9	Hasankale	9				



**Menziller:**

Kale-yi Haydar (Suyu yoktur)  
 Bürke-yi Muazzama merhum Sultan  
 Osman Han  
 Zühürüt Kuyusu Benam Anbar  
 Perge Ovası (Suyu yoktur)  
 Ali Pınarı (Sulu pınarı)  
 Metrab (Suyu yoktur)  
 Eş'el-ül Ganem (Suyu yoktur)  
 Hediye esmesi  
 Elhâtin (Suyu yoktur)  
 Vadi-yül Kera (Suyu yoktur)  
 Madec-yi Münevvere (akar suyu  
 vardır aynı Zerka suyundandır)  
 Ali kuyusu (akar suyu var)  
 Kubar-ül Şüheda (suyu yoktur)  
 Heddü (Akar suyu var)  
 Bed'i Hazan (suyu var)  
 Bed'i Meymun (suyu yoktur)  
 Rabigul Esme (suyu vardır)  
 Cidde (Şeklidir. Suyu var)  
 İs-sa-i Bürke-yi Sultan Murad  
 (Şeklidir suyu var)  
 Vadi-yi Fatma (suyu vardır)  
 Mekke'yi Mülkerente  
 Mela Pazan  
 Arefat  
 Bürke: Su birikintisi demektir.  
 Şerhden Kudüs ve Halel-ül Rah-  
 man tarafına giden menzillerdir.  
 Sa-sa'a  
 Kanitre  
 Cesr-i Yakup  
 Taberiye Gölü  
 Cenin  
 Nablus  
 Kudüz  
 Hâli-ül Rahman

**Menziller:**

Cesr-i Yakup'un ayrılıp Mısır  
 tarafına giden menziller.  
 Han-ı Tüççar  
 Lüccun  
 Mafeva  
 .....  
 .....  
 Sedul  
 Gazze  
 Han-ı Yunus  
 Rate  
 Aris  
 Ümm-ül Hasan  
 Kat-iyye  
 .....  
 Salhiye  
 Hale'yi Karip  
 Esbas  
 Haneki  
 Kahire  
 (İstanbul'dan Çeşme'ye giden  
 yol üzerinde yeniden kurulan  
 menzillerdir)  
 Pendik  
 GölLüle  
 Dil namı diğer Horsek (Dis  
 istesi)  
 Pazar köyü  
 Gemlik  
 Mudanya  
 Nilüfer suyu (Tabi-i Bursa)  
 Ulubad (Tabi-i Kaza-yı Mihaliç)  
 Kale-yi Sultaniye  
 Susuğurluk  
 Mendehör  
 .....  
 Baş Geleme

**Menziller:**

Ayazmend  
 Pakmut  
 Manisa  
 İznir  
 Ürle  
 Çeşme  
 İstanbul'dan sağ kol ve özi  
 tarafına giden menzillerdir.  
 İnceğiz  
 Vize  
 Kırkılıse  
 Fikihia  
 Karayman  
 Aydın  
 Fırovallı  
 Hacı oğlu Pazan  
 Tarih-yi Divane Ali  
 Marası Sana Diğer Tokat Köyü  
 Karası Ma i Hales İskodra'ya giden  
 yoldur  
 Kar-yi (Hırcenlar Maine başı)  
 Meçin  
 Eski Dağ  
 İskele  
 Tokat  
 İsmail Geçidi  
 Tatar Pınarı  
 İskodra  
 Göl  
 İstanbul'dan Macaristan tarafına  
 giden orta kol menzilleridir)  
 İstanbul  
 Silivri  
 Çerle  
 Bergös  
 Kulali Köyü  
 Edirne

**Menziller:**

Papash  
 Karınabad  
 Rabibce  
 Uzuncarbad Hasköyü  
 Kilibe  
 Tatar Pazan  
 İhtimam  
 Sofya  
 (İstanbul'dan İskodra'ya giden  
 yoldur.)  
 İstanbul  
 Silivri  
 Çödu  
 Bergos  
 Kulali köyü  
 Edirne  
 Rabibce  
 Uzuncarbad Hasköyü  
 Filibce  
 Pazarek  
 Köstence  
 Samakov  
 Dobniçe  
 İbea  
 Eşri Deva  
 Komanova  
 Serfiçe  
 Pirlepe  
 Manastır  
 Kerriye  
 İbasan  
 Permira  
 İskenderiye (İskodra)  
 (İstanbul'dan Rumeli sol kol  
 tarafına giden menzillerdir)  
 İstanbul  
 Silivri

## EK: 1.4: Menzillere Getirilen İkmal Maddeleri Listesi

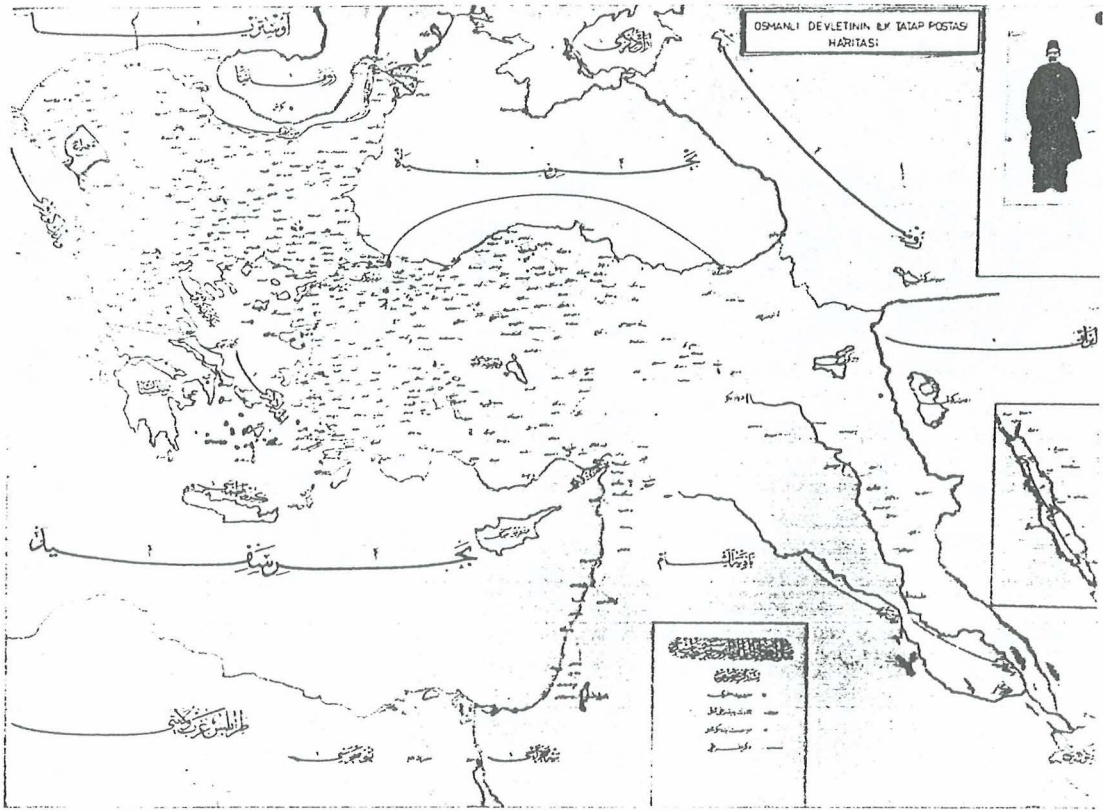
Menziller	Saat Mesafe	Menzillere çeşitli ikmal maddesi veren Kaza ve Nahiyeler	Şair (arpa) Kile	Dakik (un) Kile	Dakik-i has Kile	Saman kantar	Halap (odun) araba	Kiyah (ot) araba
Bostancı başı Köprüsü		İstanbul, Üsküdar	8000	1100	100	2000	300	150
Ali Çayırı		İstanbul, Gebze	"	"	"	"	"	"
Dil özü (Kaşın hanı)		İstanbul, Şile, Taşköprü, Yoros, Pazarköy	"	"	"	"	"	"
Acı deresine yarım saat mes.		İstanbul, Sarıçayır, Absafi, Yalukabad	"	"	"	"	"	"
Kilas Köp. Meks 1		İznikmid, Kandıra, Gençli, Ağaçlı, Kaymaz, Şeyhli	16000	2200	200	4000	600	300
Kazıklı (Viranhan)		Sapanca, Sarıçayır, Ya- lova, Absafi, K. Mürsel	8000	1100	100	2000	300	150
Başkires (Çayrılık)								
Dikilitaş (Tilkicik)		Geyve, Gemlik, Akhisar Görle, Üskülbi, Akyazı	"	"	"	"	"	"
Halil Hanı (İznik'ten 1.5 saat'ötede)		İznik, Mudanya, Yarhisar, Gümüşabad, (Meks 1)	16000	2200	200	4000	600	300
Büyüksu		Yenişehir, Bursa, Kir- mastı, Mihaliç, Kokre	8000	1100	100	2000	300	150
Akbıyık Sultan		Gönen, Yenice-i Tarak- lı, Bodurga, T. Tuzla	"	"	"	"	"	"
Pazarcık (Ermeni Pazarı)		Pazarcık, Domaniç, Bergama, Ilıca, Kuzu P.	"	"	"	"	"	"
Bozöyük		Tarhala Gökçedağ, Göynük, Kepsut, Bayramiç	"	"	"	"	"	"
İnönü		İnönü, Gölpazarı, Manyas, Edincik	"	"	"	"	"	"
Eskişehir Meks 1		Eskişehir, Karacaşehir, Atranos, Harmanlık, Söğüt, Beypazarı.....	16000	2200	200	4000	600	300

Menziller	Saat Mesafe	Menzillere çeşitli ikmal maddesi veren Kaza ve Nahiyeler	Şair (arpa) Kile	Dakik (un) Kile	Dakik-i has Kile	Saman Kantar	Hatlap (odun) araba	Kiyah (ot) araba
Akviran		Sivrihisar, Mudurnu, Mihalıççık, Pavlu, ....	8000	1100	100	2000	300	150
Seydi Gazi		S. Gazi, Kütahya, Tavşanlı, Gediz	"	"	"	"	"	"
Bardakçı		Gökoyuk, Sıhlu, Uşak, .... Çarşamba	"	"	"	"	"	"
Han-ı Hüseyin Paşa		Kula, Banaz, Barhılı, Eşme Tarkın, ....	"	"	"	"	"	"
Bevat		Dağardı, Çakırcı, Soma, Simav, Çal, ....	"	"	"	"	"	"
Bolvadin Meks 1		Bolvadin, Karahisar-ı, Sahip, Şuhut, Sandıklı, Çukurecik, ....	1600	2200	200	4000	600	300
İshaklı		İshaklı, Ankara, Çay, Yalabakad, ....	8000	1100	100	2000	300	150
Akşehir Meks 1		Akşehir, Daç, Yörtikan-ı Ankara, Surya, Kazıklı, Abad, Gölhisar	16000	2200	200	4000	6000	300
Arlutkule		Toprakhisar, Kemerhamid Ağlasun, Burdur, İrle, İncirpazarı, Isparta, ....	8000	1100	100	2000	300	150
İlgin		İlgin, Keçiborlu Gönan, Eğridir	"	"	"	"	"	"
Cesri Atık		Gölhisar, Karaağaç, Yavça, Barla, Karanman Avşar, Uluborlu, ...	"	"	"	"	"	"
Suluzeği		Eimalu, Antalya, Kaş, Kızılkaya, Finike, ....	"	"	"	"	"	"
Kelmeç		Yalvaç, Karaağaç Pavlu, Ağras, Alaiye, Manavgat	"	"	"	"	"	"

Menziller	Saat Mesafe	Menzillere çeşitli ikmal maddesi veren Kaza ve Nahiyeler	Şair (arpa) Kile	Dakik (un) Kile	Dakik-i has Kile	Saman Kantar	Hatlap (odun) araba	Kiyah (ot) araba
Kâriz		Konya	Konya'dan bir günlük zahire nakil ve menzil-i mezbura cem olunup tayinala tevzi olunmak üzere ferman olunmuştur.					
Konya Meks 15 Yekün		Konya, Beyşehir, Yenişehir, Seydi Gazi, Bozkırı, Alaiye, İradi, ...	8000 120000 128000	1100 16500 17600	100 1500 1600	2000 30000 32000	300 4500 4800	150 2250 2400
Pınaröğlü		Eyüpabad, İnsuyu, Kızeli, Kızaklı, Aksaray, Lavran, ....	8000	1100	100	2000	300	150
Pınarbaşı		Koçhisar, Aladağ, ...	"	"	"	"	"	"
Firuz		Eski İl, Bozok, Selmanlı-yu Kebir, ve Sığır, Akdağ, Sorkun, ...	"	"	"	"	"	"
Akçşehir		Larende, Budaközü, Silifke, Bozdoğan, ...	"	"	"	"	"	"
Gölbaşı		Ermenak, Sarıkavak, .... Anamur, Mamure, Karataş, Kırşehir, H. Bektas, ...	"	"	"	"	"	"
Ereğli		Ereğli, Çamardı, Kokör, ...	24000	3300	300	6000	900	450
Çavuş köyü		Aydoğdu, Ürgüp	8000	1100	100	2000	300	150
Ulukışla		Niğde, Bor	"	"	"	"	"	"
Çiftahan		Secaettin, Develu	"	"	"	"	"	"
Bekrili (Ramazanoğlu Yaylası)		Kayseriye, Karahisar-ı Tahtalı	"	"	"	"	"	"
Revan Kalesi		Tarsus, Kara İsalu	"	"	"	"	"	"
Sarı Işık		Sarı Çam	"	"	"	"	"	"
Çakıt Hanı		Maraş, Tarsus, ...	"	"	"	"	"	"
Ayakçakıdı		Adana	Adana'da bir günlük zahire nakil ve menzil-i mezbura cem olunup tayinata tevzi olunmak üzere ferman olunmuştur.					



## EK: 3 İlk Posta Tatarı Haritası







## EK:6 Çeşitli Posta Mühür ve Damgaları



YENİCE

BURSA'DA KİRASI  
VERİLMİŞTİR 264POSTAL HÜKÜMETİ  
CEBELİLÜBNAN 1262

ADANA



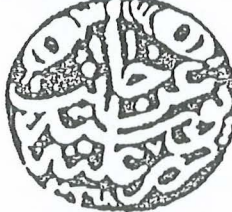
MOSTAR

ZAGREYİ ATIK  
270GEMLİK'DE NAVLI  
EDA OLUNMUŞTURAN CANIBİ POSTAHANEİ  
AMİRE-DERALİYE 1260

BAĞDAT



SEREZ

KARAHİSARİ  
SAHİP 1270SELANİK KİRASI EDA  
OLUNMUŞTUR 265AN CANIBİ POSTAL  
DERALİYE 1268

HALEP



SIVAS

SAMAKO  
1274VARNA'DA NAVLI EDA  
OLUNMUŞTUR 1256AN CANIBİ POSTAL  
DERALİYE 257

KAYSERİ



SOFYA



MOSTAR

AN CANIBİ POSTAL  
DERALİYE 268

TRABZON



ANKARA 257 (1841)



EDİRNE 256 (1840)



MANASTIR 259 (1843)



TIRNOVA 262 (1846)



BAĞDAT 258 (1842)



FİLİBE 256 (1840)



MUSUL 258 (1842)



YANYA 256 (1840)



BEYRUT 257 (1841)



İŞKODRA 265 (1849)



NiŞ 257 (1841)



ÜSKÜP 265 (1849)



BOSNA 265 (1849)



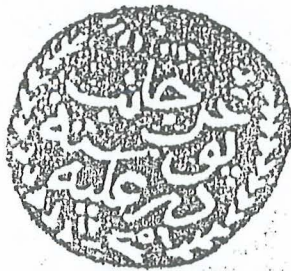
KALAS 257 (1841)

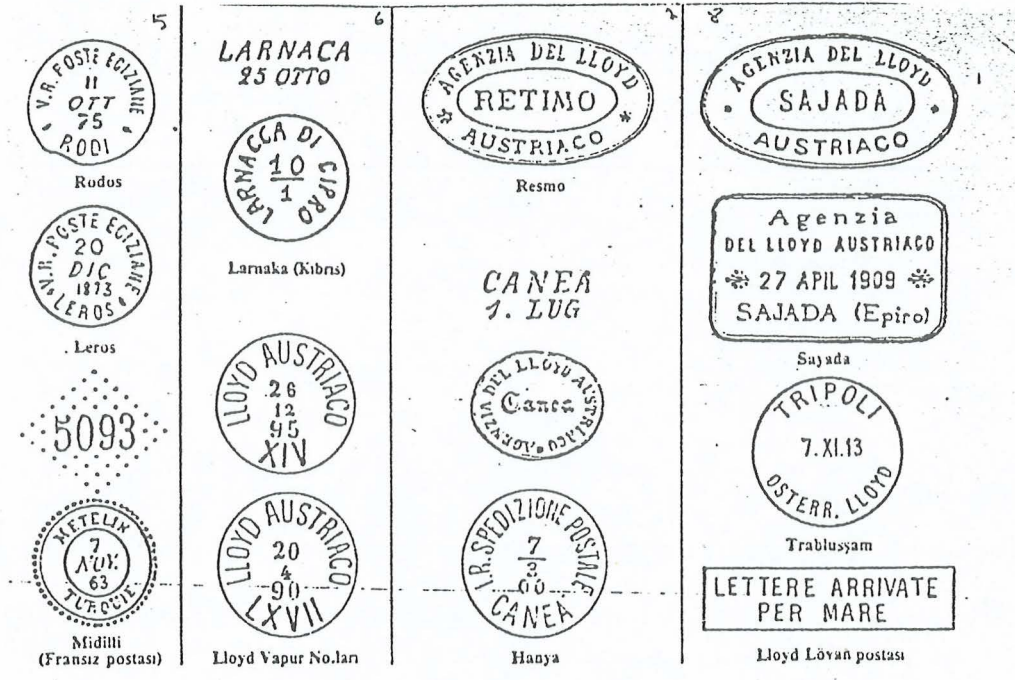


RUSÇUK 265 (1849)

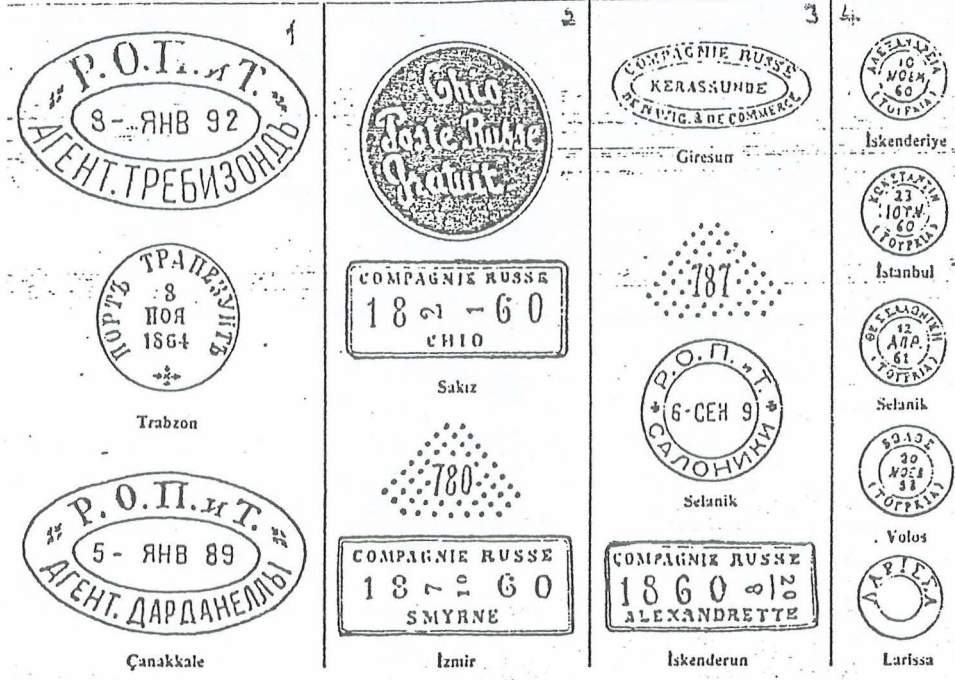


VIDİN 259 (1843)

Türkiye'de kullanılan  
ilk Posta MühürüTürkiye'de ilk Posta  
Pulu 13 Ocak 1863



5. kolon Mısır ve Fransa son üç kolon Avusturya damgalarından örnekler



İlk 3 kolon Rus Çarlığı, 4. kolon Yunanistan damgalarından örnekler

EK: 7 Posta ve Telgraf Nezareti'ne Ait Bir Telgraf Örneği

**ADMINISTRATION IMPERIALE**  
**DES**  
**POSTES ET TÉLÉGRAPHES**

بريد و تلگراف وزارت  
 ADMINISTRATION IMPERIALE  
 DES  
 POSTES ET TÉLÉGRAPHES

بنگرانیخانی  
 Bureau de \_\_\_\_\_  
 No d'arrivé \_\_\_\_\_

وصول نومبردی  
 No d'arrivé \_\_\_\_\_

De _____ pour _____ No _____ مکتوب Départ le _____ ساعت _____ du _____	ال _____ pour _____ عدد کلمات _____ mots _____ کلمه و یا کلمه دقتند ساعت _____ du _____
--	---

من فرستادم  
 Expédié par \_\_\_\_\_  
 Le \_\_\_\_\_ 189 \_\_\_\_\_  
 نامورک امضای  
 L'Employé \_\_\_\_\_

صاحب الزمان  
 Expédié par \_\_\_\_\_  
 Le \_\_\_\_\_ 189 \_\_\_\_\_  
 نامورک امضای  
 L'Employé \_\_\_\_\_

مغایرات تلگرافیدن طر لای دولتی هیچ بر کس نه مسئولیت قبول المیر  
 L'émet n'est soumis à aucune responsabilité à raison du service de la correspondance par la voie télégraphique.

ارزنده فیلده عارف بهاء

EK: 8 Türkiye'de İlk Telefonun Kuruluşu

تاریخ اول  
تاسیس  
۱۸۸۱

مطرفه  
انتم  
عقدی

در سادات و حواری تقسیم شده تا سرحدت کلان نظام و محس نقیله که قبول دارم اولی ازین دو کو تا نوسه و از بعد از آنکه اولی در تقسیم قرار نگیرد و تقسیم شده که در این کار و تقسیم  
و با سرحدت کلان نظام و محس نقیله اولی و سید حجاب با در شکر شرف تقسیم برین کار و تقسیم و محس نقیله اولی در تقسیم قرار نگیرد و تقسیم شده که در این کار و تقسیم  
با سرحدت کلان نظام و محس نقیله اولی و سید حجاب با در شکر شرف تقسیم برین کار و تقسیم و محس نقیله اولی در تقسیم قرار نگیرد و تقسیم شده که در این کار و تقسیم

مطرفه  
انتم  
عقدی

مطرفه  
انتم  
عقدی  
مطرفه  
انتم  
عقدی  
مطرفه  
انتم  
عقدی

# مجلس اعلیٰ

کراچی

مادہ قانونی پریکٹس

دریں اثناء وزارت قانون نائسی و ایڈوکیٹس ایجنسی نے بالمابعدہ الی موافقہ شرائط در میان ایڈوکیٹس و بار  
درہنہ نگاروں کے درمیان برقرار رکھنے کے لئے ایک قانون پیش کیا ہے جس کے تحت ہر موافقہ و شرائط پوری کرنا  
تو فیقاً ایجاز کے لئے ایک فرقہ مقرر کیا گیا ہے۔

مجلس اعلیٰ نے یہ قرارداد منظور کی ہے کہ ایڈوکیٹس ایجنسی قانونی و قانونیہ رولز کے تحت ایڈوکیٹس  
کا رجسٹریشن اور رجسٹریشن کے واسطے ایک

کراچی

محمد رفیق

محمد رفیق

امدادی دفتر - کراچی



اوراق پوسته سی مراسلاتن استیفا

اولنان اجوراته مخصوص تعرفه

EK: 9 Posta Rehberi

اوراق مطبوعه و مصالح				امتعۀ تجاریه نمونه لری			
ساحل و داخل مراکزى بیننده تعاطی اولنان اوراق مطبوعه ومصالحك نسبت متزایدہ سی		استیفا اولنه جق اجرت		ساحل و داخل مراکزى بیننده تعاطی اولنان امتعۀ تجاریه نمونه لریك نسبت متزایدہ سی		استیفا اولنه جق اجرت	
داخل	ساحل	پاره	غروش	داخل	ساحل	پاره	غروش
گرام	گرام			گرام	گرام		
۳۰	۳۰	۰	۰	۳۰	۳۰	۰	۰
۷۵	۵۰	۰	۰	۵۰	۵۰	۰	۰
۱۵۰	۱۰۰	۰	۰	۱۰۰	۱۰۰	۰	۰
۲۲۵	۱۵۰	۰	۰	۱۵۰	۱۵۰	۰	۰
۳۰۰	۲۰۰	۰	۰	۲۰۰	۲۰۰	۰	۰
۳۷۵	۲۵۰	۰	۰	۲۵۰	۲۵۰	۰	۰
۴۵۰	۳۰۰	۰	۰	۳۰۰	۳۰۰	۰	۰
۵۲۵	۳۵۰	۰	۰	۳۵۰	۳۵۰	۰	۰
۶۰۰	۴۰۰	۰	۰	۴۰۰	۴۰۰	۰	۰
۶۷۵	۴۵۰	۰	۰	۴۵۰	۴۵۰	۰	۰
۷۵۰	۵۰۰	۰	۰	۵۰۰	۵۰۰	۰	۰
۸۲۵	۵۵۰	۰	۰	۵۵۰	۵۵۰	۰	۰
۹۰۰	۶۰۰	۰	۰	۶۰۰	۶۰۰	۰	۰
۹۷۵	۶۵۰	۰	۰	۶۵۰	۶۵۰	۰	۰
۱۰۵۰	۷۰۰	۰	۰	۷۰۰	۷۰۰	۰	۰
۱۱۲۵	۷۵۰	۰	۰	۷۵۰	۷۵۰	۰	۰
۱۲۰۰	۸۰۰	۰	۰	۸۰۰	۸۰۰	۰	۰
۱۲۷۵	۸۵۰	۰	۰	۸۵۰	۸۵۰	۰	۰
۱۳۵۰	۹۰۰	۰	۰	۹۰۰	۹۰۰	۰	۰
۱۴۲۵	۹۵۰	۰	۰	۹۵۰	۹۵۰	۰	۰
۱۵۰۰	۱۰۰۰	۰	۰	۱۰۰۰	۱۰۰۰	۰	۰
۱۵۷۵	۱۰۵۰	۰	۰	۱۰۵۰	۱۰۵۰	۰	۰
۱۶۵۰	۱۱۰۰	۰	۰	۱۱۰۰	۱۱۰۰	۰	۰
۱۷۲۵	۱۱۵۰	۰	۰	۱۱۵۰	۱۱۵۰	۰	۰
۱۸۰۰	۱۲۰۰	۰	۰	۱۲۰۰	۱۲۰۰	۰	۰
۱۸۷۵	۱۲۵۰	۰	۰	۱۲۵۰	۱۲۵۰	۰	۰
۱۹۵۰	۱۳۰۰	۰	۰	۱۳۰۰	۱۳۰۰	۰	۰
۲۰۰۰	۱۳۵۰	۰	۰	۱۳۵۰	۱۳۵۰	۰	۰
	۱۴۰۰	۰	۰	۱۴۰۰	۱۴۰۰	۰	۰
	۱۴۵۰	۰	۰	۱۴۵۰	۱۴۵۰	۰	۰
	۱۵۰۰	۰	۰	۱۵۰۰	۱۵۰۰	۰	۰
	۱۵۵۰	۰	۰	۱۵۵۰	۱۵۵۰	۰	۰
	۱۶۰۰	۰	۰	۱۶۰۰	۱۶۰۰	۰	۰
	۱۶۵۰	۰	۰	۱۶۵۰	۱۶۵۰	۰	۰
	۱۷۰۰	۰	۰	۱۷۰۰	۱۷۰۰	۰	۰
	۱۷۵۰	۰	۰	۱۷۵۰	۱۷۵۰	۰	۰

وزن اعظمی

غزته و رسائل موقوتہ				مکاتیب			
غزته و رسائل موقوتہ		مکاتیب		استیفا اولنه جق اجرت		وزنك نسبت متزایدہ سی	
داخل	ساحل	پاره	غروش	داخل	ساحل	پاره	غروش
گرام	گرام			گرام	گرام		
۵۰	۵۰	۰	۰	۵۰	۵۰	۰	۰
۱۰۰	۱۰۰	۰	۰	۱۰۰	۱۰۰	۰	۰
۱۵۰	۱۵۰	۰	۰	۱۵۰	۱۵۰	۰	۰
۲۰۰	۲۰۰	۰	۰	۲۰۰	۲۰۰	۰	۰
۲۵۰	۲۵۰	۰	۰	۲۵۰	۲۵۰	۰	۰
۳۰۰	۳۰۰	۰	۰	۳۰۰	۳۰۰	۰	۰
۳۵۰	۳۵۰	۰	۰	۳۵۰	۳۵۰	۰	۰
۴۰۰	۴۰۰	۰	۰	۴۰۰	۴۰۰	۰	۰
۴۵۰	۴۵۰	۰	۰	۴۵۰	۴۵۰	۰	۰
۵۰۰	۵۰۰	۰	۰	۵۰۰	۵۰۰	۰	۰
۵۵۰	۵۵۰	۰	۰	۵۵۰	۵۵۰	۰	۰
۶۰۰	۶۰۰	۰	۰	۶۰۰	۶۰۰	۰	۰
۶۵۰	۶۵۰	۰	۰	۶۵۰	۶۵۰	۰	۰
۷۰۰	۷۰۰	۰	۰	۷۰۰	۷۰۰	۰	۰
۷۵۰	۷۵۰	۰	۰	۷۵۰	۷۵۰	۰	۰
۸۰۰	۸۰۰	۰	۰	۸۰۰	۸۰۰	۰	۰
۸۵۰	۸۵۰	۰	۰	۸۵۰	۸۵۰	۰	۰
۹۰۰	۹۰۰	۰	۰	۹۰۰	۹۰۰	۰	۰
۹۵۰	۹۵۰	۰	۰	۹۵۰	۹۵۰	۰	۰
۱۰۰۰	۱۰۰۰	۰	۰	۱۰۰۰	۱۰۰۰	۰	۰
۱۰۵۰	۱۰۵۰	۰	۰	۱۰۵۰	۱۰۵۰	۰	۰
۱۱۰۰	۱۱۰۰	۰	۰	۱۱۰۰	۱۱۰۰	۰	۰
۱۱۵۰	۱۱۵۰	۰	۰	۱۱۵۰	۱۱۵۰	۰	۰
۱۲۰۰	۱۲۰۰	۰	۰	۱۲۰۰	۱۲۰۰	۰	۰
۱۲۵۰	۱۲۵۰	۰	۰	۱۲۵۰	۱۲۵۰	۰	۰
۱۳۰۰	۱۳۰۰	۰	۰	۱۳۰۰	۱۳۰۰	۰	۰
۱۳۵۰	۱۳۵۰	۰	۰	۱۳۵۰	۱۳۵۰	۰	۰
۱۴۰۰	۱۴۰۰	۰	۰	۱۴۰۰	۱۴۰۰	۰	۰
۱۴۵۰	۱۴۵۰	۰	۰	۱۴۵۰	۱۴۵۰	۰	۰
۱۵۰۰	۱۵۰۰	۰	۰	۱۵۰۰	۱۵۰۰	۰	۰
۱۵۵۰	۱۵۵۰	۰	۰	۱۵۵۰	۱۵۵۰	۰	۰
۱۶۰۰	۱۶۰۰	۰	۰	۱۶۰۰	۱۶۰۰	۰	۰
۱۶۵۰	۱۶۵۰	۰	۰	۱۶۵۰	۱۶۵۰	۰	۰
۱۷۰۰	۱۷۰۰	۰	۰	۱۷۰۰	۱۷۰۰	۰	۰
۱۷۵۰	۱۷۵۰	۰	۰	۱۷۵۰	۱۷۵۰	۰	۰



EK: 10 Posta ve Telgraf İdareleri'nin Birleştirilmesine Kadar Olan Dönemde (21 Eylül 1871) Görev Yapan Nazırlar



Hüseyin Efendi (1842-49)



Ağaton Efendi (1850-1855)



Billuri Mehmet Efendi (1855-1860)



Davud Efendi (1860-1861)



Franko Efendi (1861)



Ağah Efendi (1861-1865)



Kamil Bey (1862)



Rıza Yusuf Paşa (1861)



Kadri Paşa (1868-1899)



Abdullah Fevzi Bey (1868-1871)

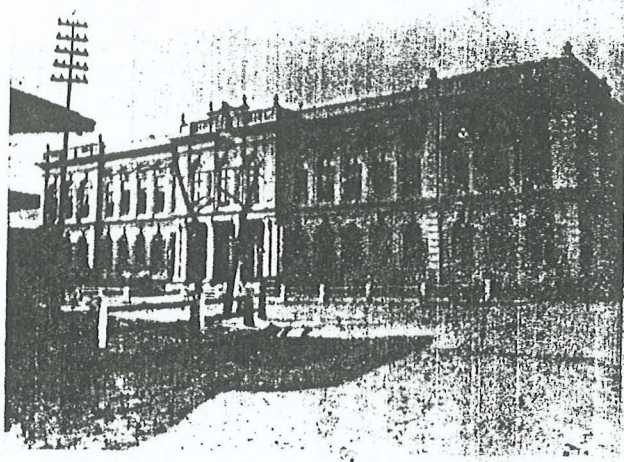


Yaver Paşa (1868-1871)

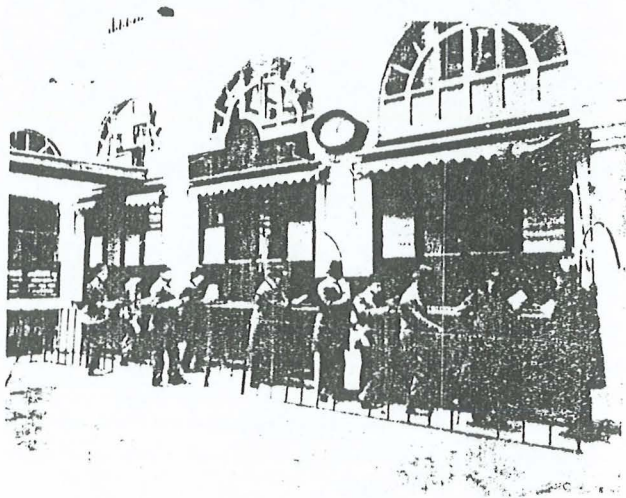


Ahmet Şukrî Bey (1871-1872)

## EK: 11 Posta İle İlgili Çeşitli Fotoğraflar



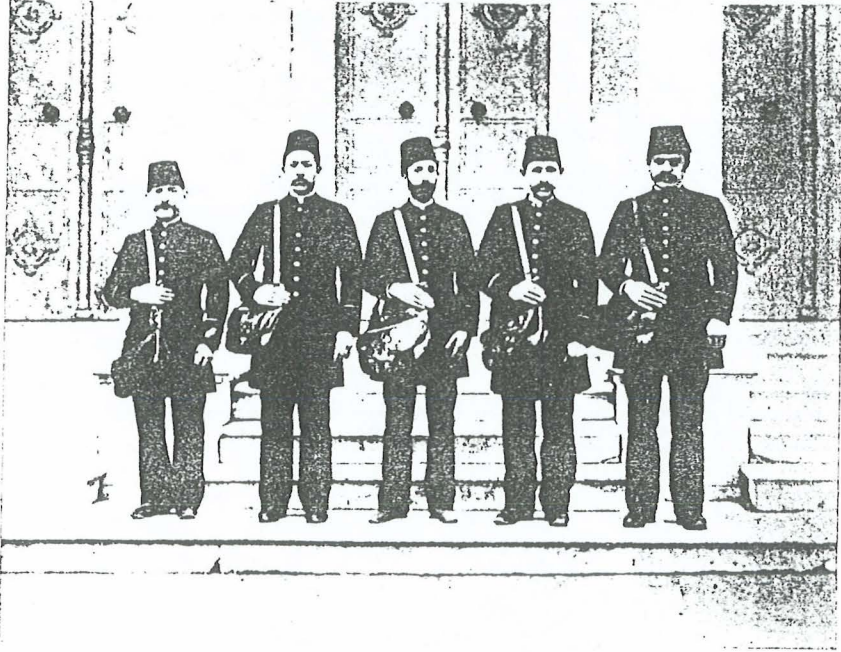
Yeni Cami Postahanesi. - İstanbul  
(Bugün İş Bankasıdır)



Yeni Cami Postahanesi Girişleri



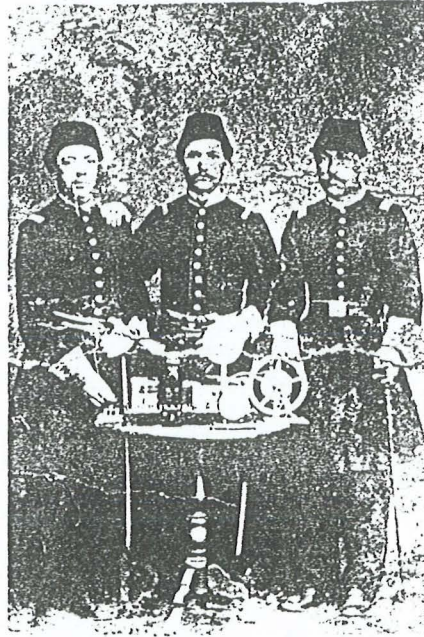
Tatar Agaları



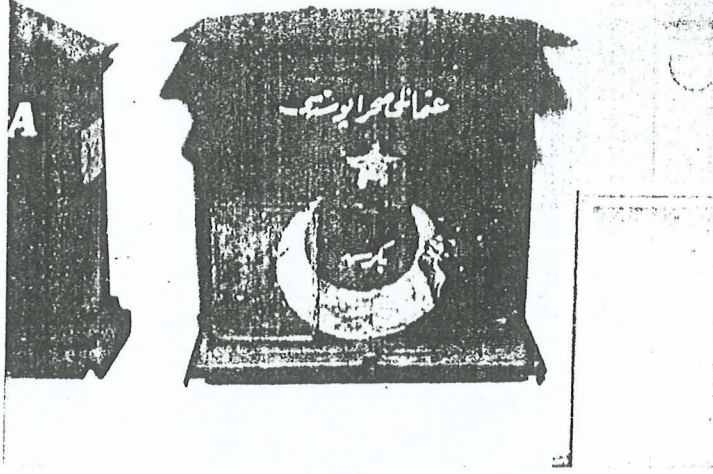
Posta muvezzillerinden Bir Grup



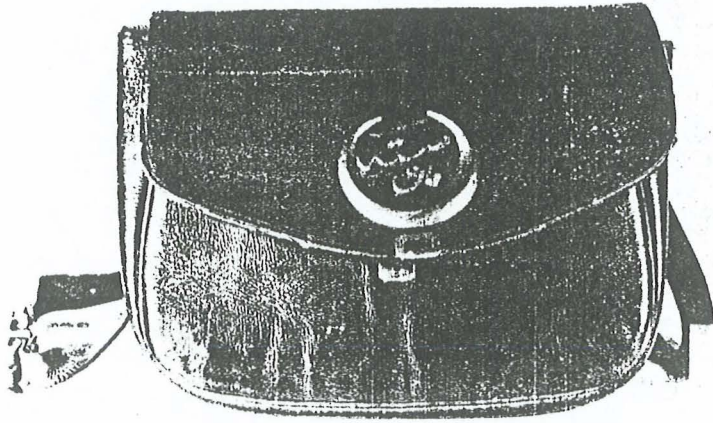
Müvezzi Kıyafeti



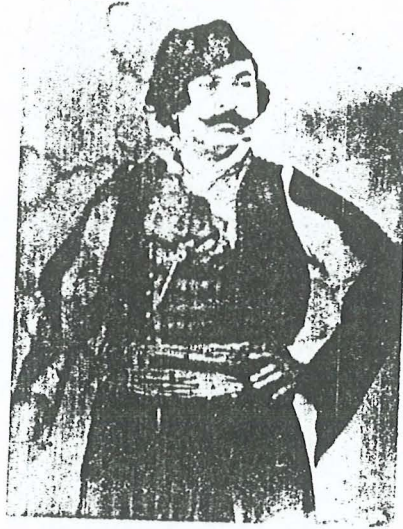
Müvezzi Kıyafetleri. İzmir (Foto: Rubellin)



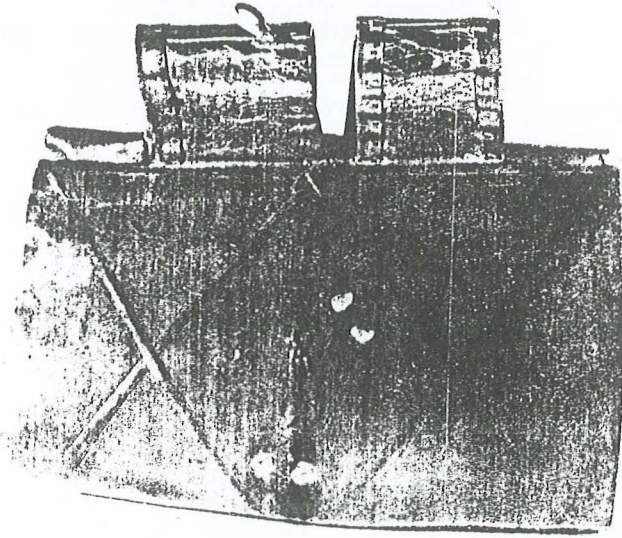
Osmanlı Sahra Posta Kutusu. Bükreş



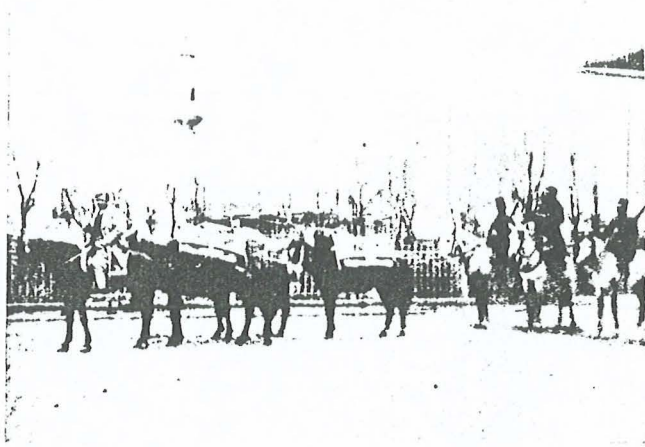
Posta Çantası



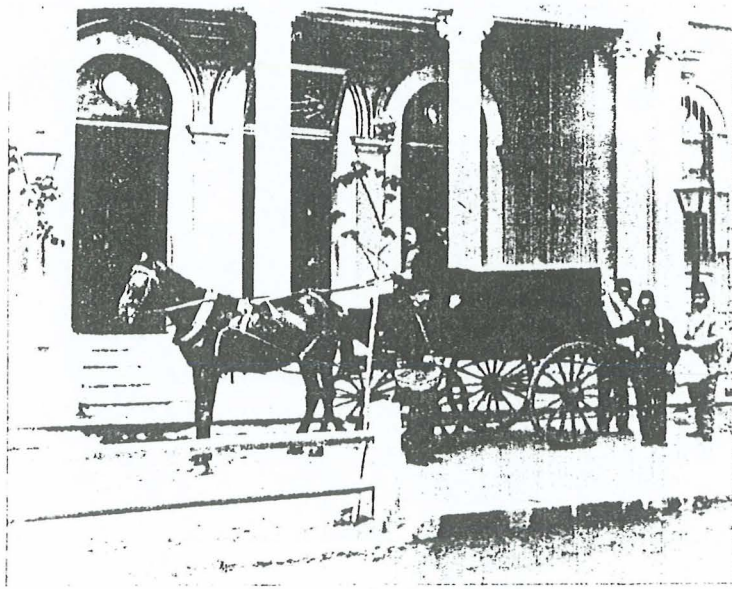
Posta Tatari Genç Osman (1846-1869)



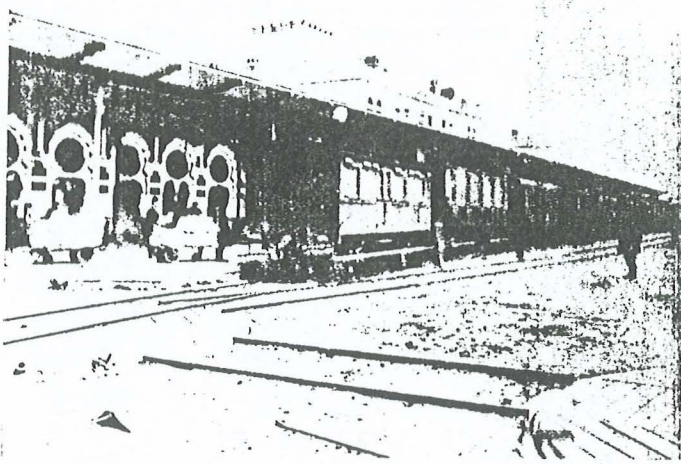
Posta Çantası



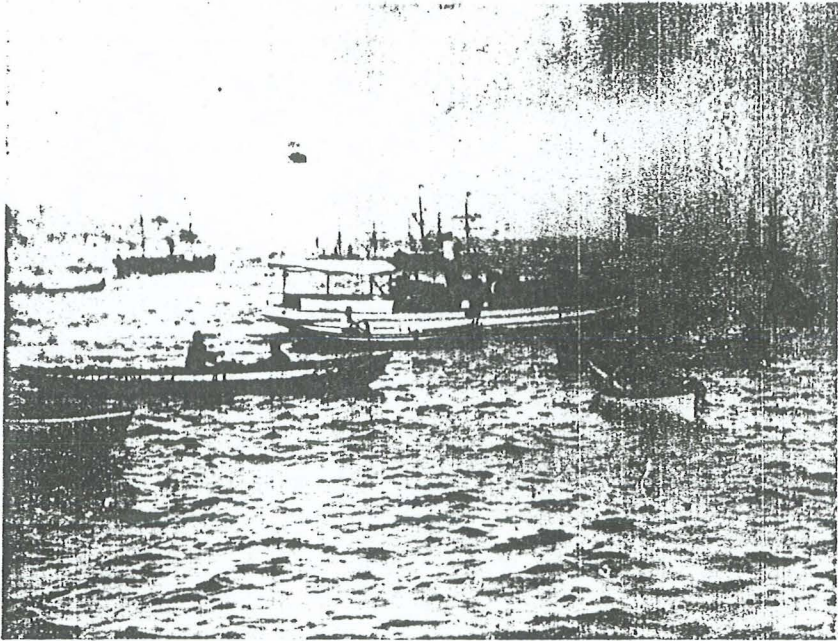
zaptiveler Muhafazasında Posta Nakliyatı



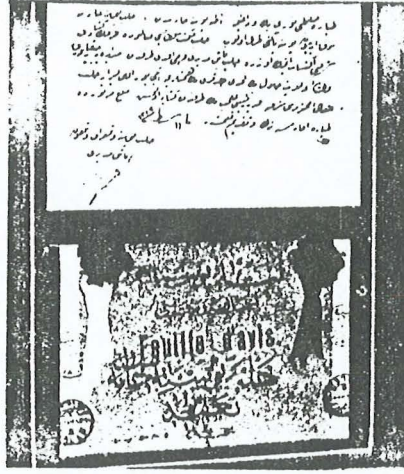
Posta Arabası ve Müvezziller



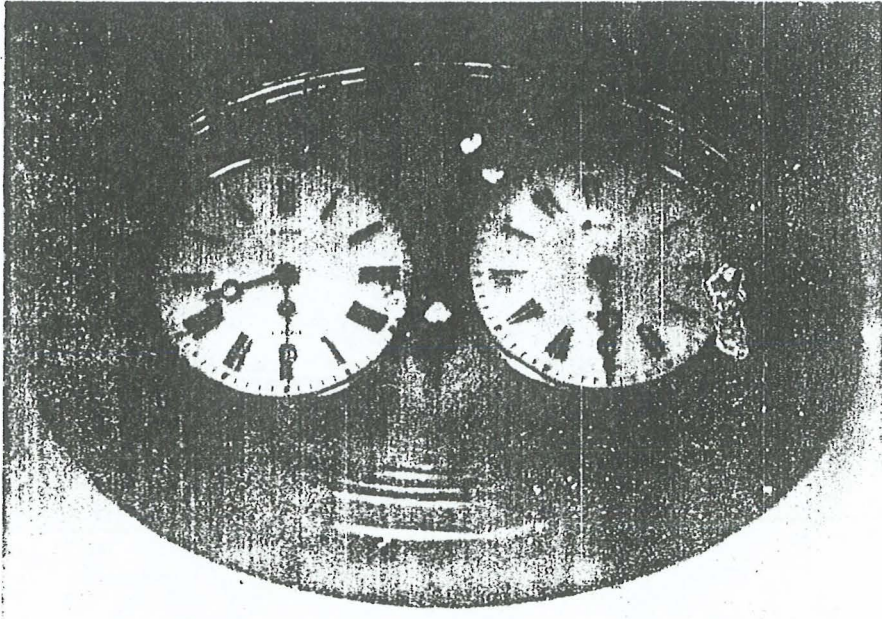
Sirkeci Garında Posta Evrakı Vagonu Konulurken



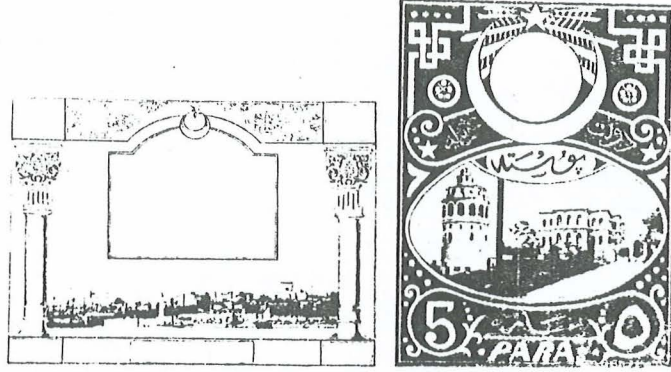
Tophane Önünde Posta Vapur ve Kayıkları



İlk Deşik Postası İle Gönderilen Mektup



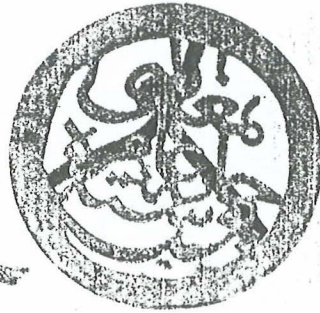
Galata Posthanesi'nin Duvar Saati



Pul Eskizleri



Posta Damgası

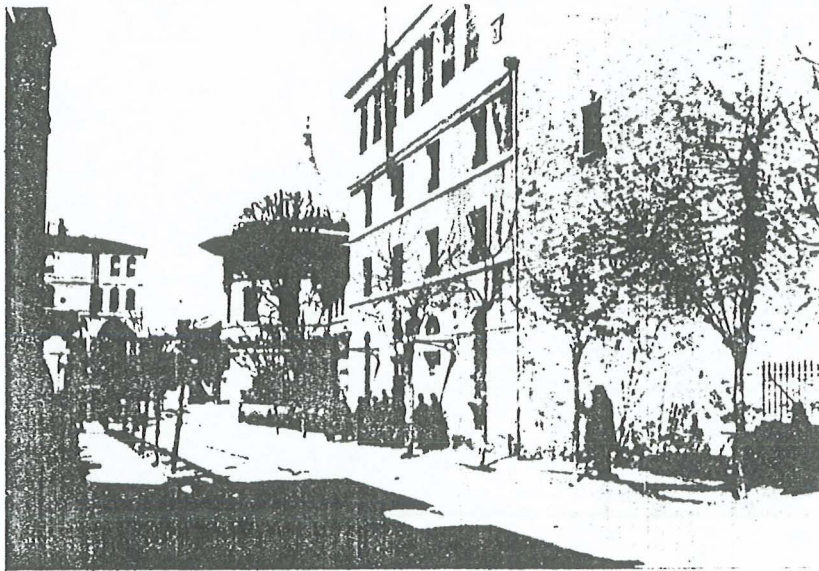


Posta Damgası

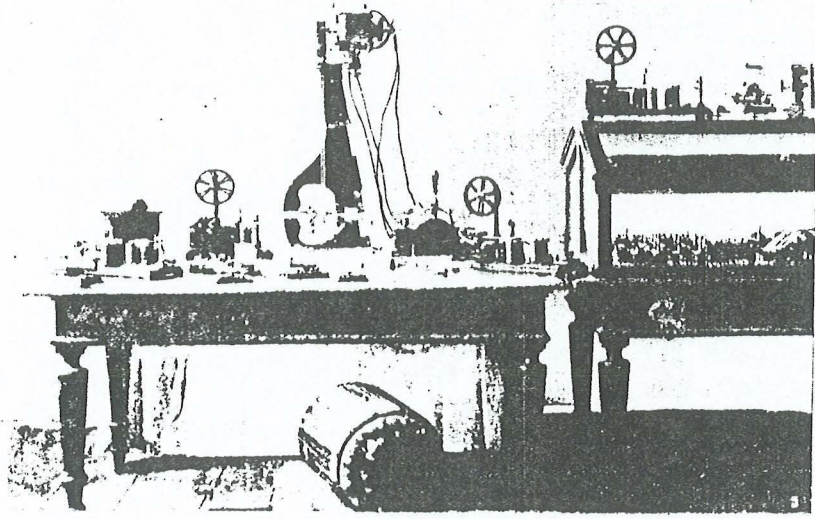
POSTA DAMGASI  
DAMGASI  
POSTA DAMGASI  
DAMGASI



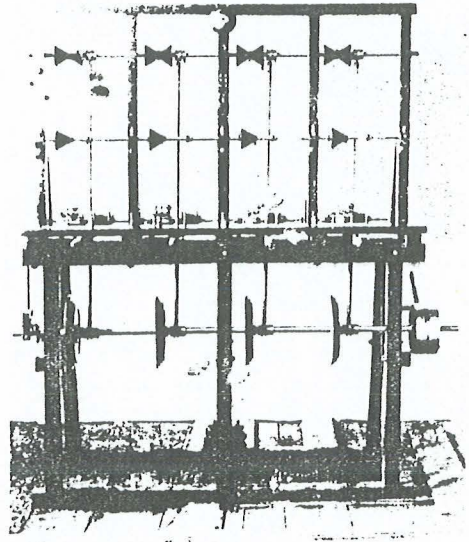
Telgrafhane-i Amire'nin kitabesi



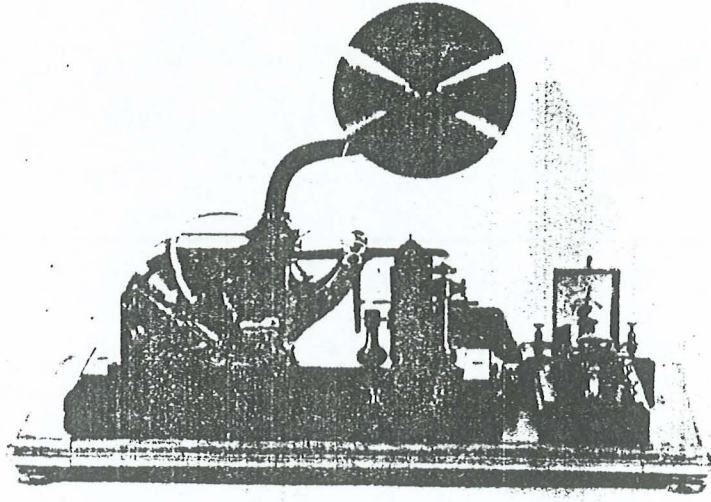
İstanbul Sogukcesme'deki Telgrafhane-i Amire'nin fotoğrafı



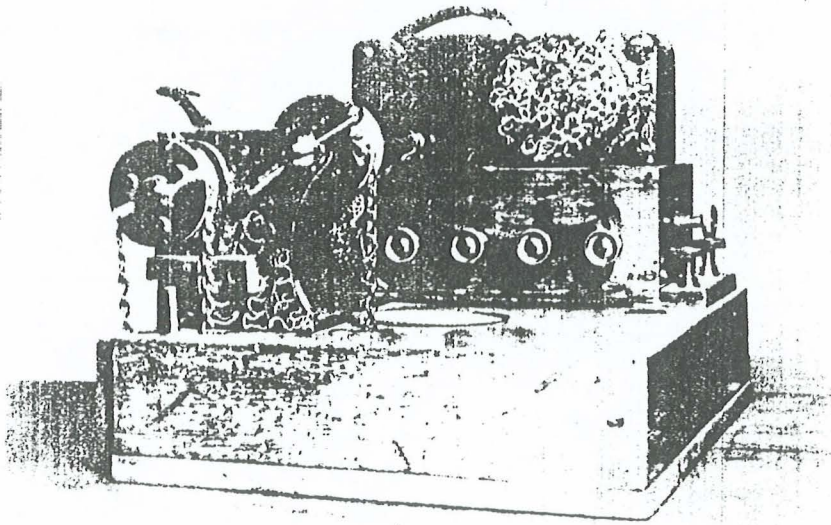
Telgrafhane Cihazları



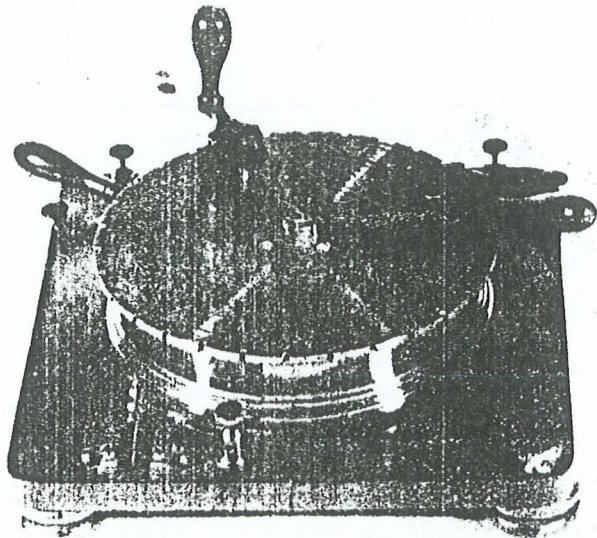
Telgrafhane Cihazları



Mors Telgraf Makinesi



Telgraf Ölçü Aleti



Telgraf Hattı Kompütörü



Bir PTT binası Önünde Görevliler