

**OSMANLI İMPARATORLUĞUNDA DENİZ POSTA TAŞIMACILIĞI
VE
VAPUR KUMPANYALARI**

“Sea Transportation and Construction Companies in Ottoman Empire”

*Yrd. Doç Dr. Tanju DEMİR**

ÖZET: Osmanlı İmparatorluğu’nda Posta örgütünün, postaları dağıtmada yetersiz kaldığı bilinen bir gerçektir. Bunun sebebi kimi zaman düzenli bir posta örgütünün sürekliliğinin sağlanamaması, kimi zaman da eldeki ulaşım ve taşıma araçlarının yetersizliği olarak görülmektedir.

Osmanlı topraklarında kapitülasyonlar zorlanarak bir olup bitti şeklinde kurulmuş olan yabancı posta merkezlerinin yanında posta taşımacılığı yapan irili ufaklı vapur şirketlerinin varlığı da göz ardı edilmemelidir.

ABSTRACT: It is a known reality that, Ottoman Empire was incapable for distributing the posts. The reason of this, It sometimes is seen as nonexistence a regular postal administration and sometimes insufficiency of communication and transportation vehicles .

There were lots of European Post Offices in the Ottoman Empire. The right of resident foreigners to run their own postal services grew from the 'Capitulations'. These were extra-territorial rights negotiated by treaties for the purposes of trade since 1535. Ottoman Ministry of postage and Telegraph which hadn't got steamship enough; had to using foreign agency's steamships.

Türkçe Anahtar Kelimeler: Buharlı Gemi, Ticaret, Haberleşme.

İngilizce Anahtar Kelimeler: Steamship, Trade, Communication.

Osmanlı İmparatorluğu’nda Posta örgütünün, postaları dağıtmada yetersiz kaldığı bilinen bir gerçektir. Bunun sebebi kimi zaman düzenli bir posta örgütünün sürekliliğinin sağlanamaması, kimi zaman da eldeki ulaşım ve taşıma araçlarının yetersizliği olarak görülmektedir. 19. Yüzyılda buharlı gemilerin yelkenlilerin yerini almaya başlamasıyla birlikte, önceleri pek fark edilmeyen sürat unsuru giderek önem kazanmış, bunun sonucunda da teknolojik rüzgarın, yelkenleri parçalamasına ve buharlı gemilerin bu yarıştan yengi ile çıkmasına yol açmıştır. Deniz taşımacılığında yaşanan bu hızlı değişim, haberleşme alanında da kendisini göstermiştir. Postaların daha hızlı dağıtılması için başvurulmuş bu gemilerin ticari önemleri bir kat daha artmıştır. Bir tüccar için malını göndereceği aracın güvenli ve hızlı olması en önemli koşuldur. Bu dönemde,

* Adnan – Menderes Üniversitesi Fen- Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü. e-posta: tdemir@adu.edu.tr

Osmanlı sahillerini bir baştan bir başa kat eden yabancı şirketlere ait gemiler, bu işten elde edecekleri kârın katlanacağını düşünerek, posta taşımacılığına girişmişlerdir. Bunlar arasında Fransızların, Messageries Maritimes¹, Avusturyalıların Lloyd, Rusların Odessa Kumpanyaları ilk sırada akla gelen şirketlerdir². Bu şirketler, bağlı buldukları ülkenin Osmanlı topraklarındaki postahanelerinin posta çuvalarını taşıdıkları gibi ayrıca kendileri de özel posta hizmeti vermeyi de ihmal etmemişlerdir. Özellikle Lloyd şirketinin kendi özel postaları, bu postalar için kullandığı özel basılmış Lloyd pulları ve bu pulların yapııştırıldığı mektuplarda kullanılmak üzere hazırlanmış özel damgaları vardı³. Ancak, bunların dışında büyük şirketlerle rekabet edebilmek için hizmetlerini çeşitlendiren bazı küçük vapur şirketleri de Osmanlı karasularında boy gösteriyorlardı. Bu şirketlerden bir kaçı, kendi özel posta örgütlerini kurmuşlardı⁴.

Bunun yanında Osmanlı gemilerinin de tamamen geri planda kaldığını söylemek doğru olmaz. Bilindiği gibi ilk buharlı gemi, 1807 yılında Amerikalı Robert Fulton tarafından Hudson Nehrinde hizmete sunulmuş, 1816 yılında da İngiltere ile Fransa arasında Manş denizinde yapılan bir denemeyle ilk kez iki ülke arasında vapur seferi düzenlenmiştir. Osmanlı Devleti, çok geçmeden, (1827'de) İngiltere'den bir buharlı gemi satın alarak donanmasına katmıştır. Ayrıca İstanbul tersanesinde Amerikalı Foster Rhodes tarafından 1838 yılında bir buharlı gemi inşa edildiği de görülmektedir. Bu arada Sultan II. Mahmut, 1836 Kasımında Varna'ya bir Avusturya vapuru ile seyahat etmiştir. Vapurların, doğa şartlarına daha az bağlı olması, yani uygun rüzgarı beklemek zorunda olmamaları nedeniyle Osmanlı ülkesinde de ticari alanda tercih edilir olmuşlardı. Osmanlı Devletinde tarifeli yolcu ve eşya taşımacılığı

¹ 1851 yılında kurulan Messageries Maritimes, kısa sürede Akdeniz yük ve posta taşımacılığında kendisine iyi bir yer edindi. Daha da genişleyerek dünyanın dört bir yanına posta gemileri göndermeye başladı. 1904 yılında Şirketin, İskenderiye, Beyrut, İstanbul, Yafa, Pire, Odesa, Port Sait, Selânik, İzmir, Rodos Samsun, Trabzon ve Trablus'daki büroları aracılığıyla Osmanlı postaları da dahil olmak üzere Posta taşımacılık hizmeti veriyordu. Şirketin aynı tarihteki sermayesi 30.000.000 franktı. Bkz. *Paquebots-Poste Français Compagnie Des Messageries Maritimes*, Paris, 1904, s.3.

² Karl von Scherzer, *İzmir 1873*, (Çev. İlhan Pınar), İzmir, 2001, s. 48, M.A. Ubucini, *Türkiye Üzerine Mektuplar Osmanlı'da Modernleşme Sancısı*, (Çev. Cemal Aydın), İstanbul, 1998, ss. 292-295, Çınar Atay, *İzmir'in İzmir'i*, İzmir, 1993, ss. 160-161.

³ Avusturya Lloyd gemilerinde kullanılan damga ve pullar hakkında Londra'da çıkan bir filateli mecmuası olan O.P.A.L'de ilginç bilgiler yer almaktadır. bkz., "Routes of Austrian Lloyd", *O.P.A.L.(Oriental Philatelic Association of London)*, 169/23, London, 1969, "Danube Steam Navigation Co.", *O.P.A.L.*, 193/22, London 1997, *O.P.A.L.* 1994, London, 1994, "Lloyd Steamer Maria Teresa", 184/30, London, 1994, "Austrian Lloyd Oval Handstamps", *O.P.A.L.*, 190/52, London, 1992, London, Ahmet Rasim; (Erkân-ı Harbiye Mülazım-ı Evvellerinden), *Devlet-i Osmaniye'ye Mahsus Posta Pulları Mecmuası*, İstanbul, 1327, s.19.

⁴ Bunlar hakkında bkz. S. Ringström- H.E. Tester, *The Private Ship Letter Stamps of The World, Part, 2.*, London, 1971-76, s. 23 v.d.

1844 yılında Tersane-i Âmire'nin, "Mesir-i Bahri" vapuruyla başlamıştır. Bu gemi ile Marmara kıyısındaki limanlardan İstanbul'a düzenli seferler yapılıyordu. Bu gemiyle birlikte, Boğaziçi'nde taşımacılık yapmak üzere "Eser-i Hayır" vapuru sefere konulmuştu⁵.

Ercüment Kuran Osmanlı buharlı gemilerinin ilk dönemi hakkında şu tespitlerde bulunmaktadır:

Tek nüshası Ankara Üniversitesi Dil-Tarih-Coğrafya Fakültesi Kütüphanesinde bulunan ve Hayrullah Efendi(1820-1866)'nin yazdığı "Yolculuk Kitabı" adlı eserde, 1860'lı yılların başlarında Tersane-i Âmire vapurlarının İstanbul'dan, Hereke-İzmit, Mudanya Gemlik, Silivri-Tekirdağ, Gelibolu- Midilli-İzmir, Kavala-Golos-Selânik, İzmir-Sakız-Rodos, Rodos-İskenderiye, Anadolu Limanları-Beyrut, İzmir-Girit- Sisam'a düzenli seferler yaptığı, hareket günleri, seyahat ücretleri, yolculuk süreleri belirtilmiştir. Her ne kadar vapurların isimleri verilmemiş olsa da Osmanlı Deniz taşımacılığı konusunda verdiği bilgiler, 1860'larda Osmanlı karasularında seyreden gemilerin tonajları ve rekabet güçleri hakkında aydınlatıcı bilgilerle dolu olan bu çalışma gerçekten önemli bir kaynaktır. Kitabın kenarına düşülen notta "*Merkezi İstanbul'da olmak üzere Fevaid-i Osmaniye namı ile bu kerre teşkil olunan kumpanya*" dan söz edilmektedir. Bu notlardan anlaşıldığına göre, Fevaid-i Osmaniye, "*Damat İlhami Paşa'nın Nezareti, Mustafa Fazıl Paşa ve Boğos Bey'in idareleri altında*" kurulmuştur. Kuruluş tarihi kesin olmamakla birlikte, Fevaid-i Osmaniye'nin, Boğaziçi'nde sefer yapmak amacıyla 1850'de kurulan Şirket-i Hayriye'den az önce kurulmuş olduğu anlaşılıyor⁶.

Fevaid-i Osmaniye'nin 19 gemiye sahip olduğu Ali İhsan Gencer tarafından arşiv belgelerine dayanılarak belirtilmektedir. Ali İhsan Gencer'in çalışmasında verilen bilgilerden gemilerin en büyüklerinin "*Mecidiye*" ve "*Taif*" adlı vapurlar olduğu anlaşılmaktadır. Akdeniz'e gidecek vapurlar, İstanbul'dan akşamüstü kalkıp, ertesi sabah Gelibolu'ya varmaktaydılar. Bu uzun yolculuğun nedeni, Çanakkale Boğazından gece geçişin yasak olmasıydı⁷.

Yabancılar, XIX. Yüzyılda Osmanlı sularındaki deniz taşımacılığında giderek daha fazla rol oynamağa başlamışlardır. İlk buharlı geminin Atlantik okyanusunu geçmesinden kısa bir süre sonra Türk karasularında bir İngiliz buharlı gemisinin

⁵ Ercüment Kuran; "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devletinde Deniz Ulaşımı İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyeti" *Çağını Yakalayan Osmanlı*, İstanbul, 1995, 161

⁶ Ercüment Kuran; *a.g.m.*, s.161.

⁷ Aktaran, Ercüment Kuran; *a.g.m.*, s. 162.

dolaşmaya başladığı görülmektedir. Yabancı bayrağı taşıyan gemilerin elde ettikleri imtiyazlar sayesinde Karadeniz’de seyr ü sefer hakkına sahip olmalarından sonra artık yalnız Akdeniz ve Ege’de değil, Karadeniz’de de limanlar arası taşımacılığa başlamışlardır. 1833’de Rusların Odesa Kumpanyası İstanbul’a ilk seferini düzenledi. 1834’de ise Avusturya’nın Tuna Kumpanyası vapurları Kalas limanında boy gösterdi ve 1836’dan itibaren Avusturya Kumpanyasının I. Ferdinand adlı gemisi İshakçı-Tulca ve Varna’ya uğramak üzere Kalas’la İstanbul arasında on beş günde bir muntazam seferler yapıyordu⁸. 1837’de Avusturya Kumpanyası İstanbul’la Trabzon arasında da seferler yapmaya başlamıştı. 1840’a gelindiğinde ise artık yeni ve büyük bir şirket Osmanlı karasularında gemilerini yüzdürmeye başlıyordu. Bu dünyaca ünlü Lloyd Kumpanyası idi. 1832 yılında Trieste’de kurulan Lloyd önceleri yalnız Akdeniz’de gemi işletirken, 1840’dan itibaren Kalas-İstanbul ve Köstence-İstanbul arasında on beş günde bir; İstanbul-Trabzon arasında ise haftalık düzenli seferler yapmağa başlamıştır⁹. 1846 yılında Avusturya gemilerinin Osmanlı Deniz taşımacılığındaki payı %10 dolaylarında iken Osmanlı Devletinin kendi gemilerinin payı %23’ler civarındaydı¹⁰.

Osmanlı bayrağı taşıyan gemiler genellikle küçük tonajlı ve yelkenli olduklarından taşımacılıkta yabancı gemilerle boy ölçüşmeleri doğal olarak çok zordu. Bu yüzden, hem gemi sayılarını ve sefer aralıklarını sürekli artıran hem de daha güvenli ve hızlı olan yabancı gemileri taşımacılık işlerini almaya başladılar. Fakat yine de zaman zaman bunların da yetersiz kaldığı görülmekteydi. Yabancı şirket gemileri kârlarının daha fazla olduğu hatlara öncelik verdiklerinden; ayrıca Rus ve İran mallarına daha çok ilgi gösterdiklerinden, Osmanlı mallarının taşınması gecikiyor, bu da her yönden ticarete zarar veriyordu. Bu yüzden bazen Tersane-i Âmire gemilerinin taşımacılık işini üstlendikleri de oluyordu. Örneğin, 1846 yılı sonlarında Trabzon’da yüklenmeyi bekleyen mallar Avusturya Lloyd Kumpanyası vapurları tarafından alınmadığı için istenen yardım üzerine Tersane’den Eser-i Cedid vapuru tahsis edilmişti¹¹. Bu gibi olaylar yalnızca ticari mallar için değil posta hurç ve çuvalları için de geçerliydi. Osmanlı Devletinin, posta taşımacılığı için sözleşme imzaladığı vapur kumpanyalarının kendilerine veya bağlı buldukları ülkeye ait posta örgütlerinin

⁸ M.A. Ubucini; *a.g.e.*, s. 298 vd.

⁹ Ubucini; *a.g.e.*, s. 293.

¹⁰ Ubucini; *a.g.e.*, s. 292

¹¹ Mübahat S. Kütükoğlu; “Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi”, *Çağın Yakalayan Osmanlı*, İstanbul, 1995, s.122.

Osmanlı topraklarında bulunan şubelerinin Osmanlı postalarıyla sürekli rekabette olduğu göz önünde tutulursa Osmanlı Posta çantalarının düşeceği ikincil durum ortadadır. 1872’de Postahane-i Âmire ıslahatı çalışmaları yürütülürken postanın daha hızlı çalışması için kara postalarının mümkün olduğunca deniz yoluyla ulaştırılması konusunda bazı girişimlerde bulunulmuştu. Posta çantalarının, Messagerie Maritimes ve Avusturya Lloyd kumpanyalarıyla gönderilmesi ile eskiden tatar ile karadan ulaştırılmaya çalışılan postaların varış zamanları kısaltılmaya çalışılmıştır. Örneğin, İstanbul’dan Bağdat’a giden 465 saat süren tatar postası genellikle 35-40 günde yerine ulaşırken, Bağdat’tan İskenderun’a giden yolun kullanılmasıyla Rusya vapurlarına verilecek posta çantaları, 14 gün içerisinde İstanbul’a ulaşabilecekti. Bunun gibi, Yanya’dan gönderilen posta, İstanbul’a yazın 18, kışın da 21 günde gitmekteyken, Avusturya vapurları aracılığıyla Venedik körfezinde bulunan Santa Grande iskelesinden 5 günde ve Golos iskelesinden 2 günde gelecekti¹².

Osmanlı sınırları içinde en yaygın posta ağına sahip devlet olan Avusturya, posta taşımacılığını Lloyd ve Tuna Buharlı Gemi Kumpanyalarıyla yürütüyordu¹³. Güvenlik konusundan bahsederken şunu da kaydetmek gerekir ki, Avusturya Kumpanyasının başına da bazı kazalar gelmiyor değildi. Örneğin, 6 Eylül 1874’de Rusçuk, Hazargrad, Şumnu ve Varna posta çantalarını taşıyan Avusturya gemisinden posta çantaları Varna’ya çıkarılacağı sırada şiddetli dalgalardan etkilenen sandalın devrilmesiyle posta çantalarının içine su girerek mektuplar okunamaz derecede ıslanmış ve o halde alınarak gideceği adreslere dağıtılmıştı¹⁴.

Karadeniz sahillerinde çalışan Osmanlı posta vapurları da aynı şekilde çeşitli aksaklıklar yüzünden postanın gecikmesine engel olamıyorlardı. Bunun yanında bazen de vapurların postayı almadan, ya da limana hiç uğramadan gittikleri oluyordu. Bu da postanın gecikmesine ve bundan dolayı da gazetelere akseden çeşitli şikayetlere yol açıyordu. Karadeniz sahillerinde işleyen Osmanlı Posta Vapurları Ereğli limanına uğrayıp kömür ve postaları alarak geçerlerdi. 1875 yılı Nisanında bu geçerli uygulamanın dışına çıkan Medar-ı Tevfik vapuru, Trabzon’dan gelip Ereğli limanından

¹² *Ruzname-i Ceride-i Havadis*, 8 Haziran 1288

¹³ Mübahat S. Kütükoğlu; ‘Tanzimat Devrinde Yabancıların İktisadi Faaliyetleri’ *150. Yılda Tanzimat*, TTK. Ankara, 1992, s. 129; Raşit (Sonkor); (1931), ‘‘Türkiye’de Ecnebi Postaları Nasıl Teessüs Etti’’, *Pul Meşheri*, sayı ¼ , s. 54; Salih Kuyaş, ‘‘Posta Tarihi ve Kapitülasyon Postahaneleri’’ *Tarih ve Toplum*, Sayı: 1, s. 51.

¹⁴ *Basiret*, 9 Eylül 1290

eşya, yolcu ve kömür almış ama Postahane-i Âmire'ye teslim edilecek olan tüccar mektupları ve diğer postaları her nasılsa almadan limandan ayrılmıştır. Bunun üzerine tüccar ve diğer mektup sahiplerinin şikayetiyle posta çantaları Maden-i Hümayun posta çantasıyla birlikte Ereğli'den İstanbul'a gitmek için hareket eden Hüseyin Kaptan yönetimindeki yelkenli gemiyle sekiz gün gecikmeyle gönderilmişti¹⁵. 1883'de ise Messagerie Maritimes vapurlarından biri Yunan sahillerinde karaya oturunca Avrupa postası Varna Postasıyla gönderilmiş ve bu da bir haftalık bir gecikmeye neden olmuştu¹⁶. Yine aynı tarihlerde İstanbul limanından hareket eden Kalibo adlı vapur fırtına yüzünden Varna'ya üç gün geç ulaşmış, oradan aldığı mektuplarla birlikte yine fırtınayla boğuşarak İstanbul'a geri dönmüştü¹⁷.

Rus postaları da 1857'den itibaren Rus Buharlı gemi ve Ticaret Şirketi tarafından taşınıyordu. Bu şirkete ait vapurlar Karadeniz'de Batum'dan başlayarak, Rize, Trabzon, Samsun, Giresun limanlarına uğrayarak İstanbul'a gelmekte ve oradan Lâzkiye, Kudüs ve Trablusşam'a kadar uzanmaktaydı. Şubat 1871'den itibaren eskiden Hicaz tarafına Hidiviye vapurlarıyla gönderilen mektupların, Yemen'e de uğrayan Avusturya Vapurlarıyla gönderilmesi için irade çıkarılmıştır¹⁸. Nisan 1875'den itibaren Fransız Messagerie Maritimes vapurları Tuna üzerinde sefer yapmaya başlamışlardı. Aynı tarihte Avusturya Kumpanyası Marsilya hattını hizmete açmıştı¹⁹. Yine 1875'te Osmanlı postalarının taşınması için Fransız Fresbene Kumpanyası ile Ocak 1876'dan itibaren geçerli olmak üzere bir sözleşme imzalanmıştı²⁰.

Fransızlar Messagerie acentelerinde bir komisyon kurmuş ve posta işlemlerini buradan yürütmüşlerdir. Ancak Fransızlar Posta taşımacılığında Avusturyalılar kadar etkin ve başarılı olamamışlardır. Avusturya postası hem ücret, hem de çalışma disiplini bakımından daha çok rağbet görmüştür. Avusturya Postasının mektup taşıma ücreti İzmir ve Marsilya arasında 1.65 frank, İzmir-İstanbul arasında 0,70 frank dolaylarında iken Fransız postasının ücretleri, Marsilya için 2, İstanbul için 1 frank idi. Üstelik Avusturyalılar ticaretin akışını göz önünde tutarak postaların geliş gidiş saatlerini bu düzene göre ayarlamışlardı. Örneğin, İzmir'in ilişkide olduğu tüm Avrupa şehirleri ve

¹⁵ *Basiret*, 5 Nisan 1291.

¹⁶ *Vakit*, 2 Kânunusani 1883.

¹⁷ *Vakit*, 30 Kânunuevvel 1883.

¹⁸ *Başbakanlık Osmanlı Arşivi (B.O.A) İrade, Dahiliye*, 44831

¹⁹ *Basiret*, 9 Nisan 1291

²⁰ *Basiret*, 21 Temmuz 1291

diğer pazarlarla yapılan haberleşme haftanın belli bir gününde taşınıyor ve bunlar İstanbul'a Viyana Postasının kalkışından iki ya da bir gün önce ulaşıyordu. Avusturya'nın Tuna Kumpanyası Vapurları hareket saatlerini buna göre ayarlamıştı. Fransız tarifeleri ise, ayın belli tarihleri esas alınarak düzenlendiğinden iki şehrin mutad işlemleri ve ihtiyaçları göz önünde tutulmamıştı²¹. Böylece Avusturya Postası sadece İstanbul haberleşmesi bakımından değil, İstanbul yolunu kullanan Karadeniz ve Rusya haberleşme ağı bakımından da avantajlı durumda bulunuyordu. Fransız Postasının, Avusturya ile rekabet edememesinin bir sebebi de posta kabullerindeki formalitelerin fazla oluşu idi. Formaliteleri tamamlamak amacıyla vapurların kalkışından saatler öncesinde posta kabul işlemleri durduruluyordu. Oysa ki, özellikle Avusturya postaları vapurların kalkış saatlerinden sadece 15 dakika öncesine kadar mektup ve posta paketi kabul ediyordu. Üstelik limanlara ve büyük şehirlerin ana caddelerine kurulmuş olan Avrupalı Posta ve Denizcilik şirketlerinin büroları başını çevirip postahane aramaya gerek bırakmayacak şekilde kolayca görülebiliyordu. Oysa Osmanlı postahaneleri çoğu yerde kira ile tutulmuş binaların üst katlarında hizmet vermeye çalışıyordu. Osmanlı hükûmeti bu konuda da onlarla rekabet edebilmek için zaman zaman bazı önlemler almaya yönelmiştir. Bunlardan en göze çarpanı Avusturya postalarının ana cadde ve limanlara yakın bölgelerden uzağa taşınması için yazılan bir belgede kendini göstermektedir²².

Osmanlı Posta ve Telgraf Nezareti, her ne kadar kendi postalarını kendisi taşımak istese de henüz demiryollarının yeni yeni yapıldığı bir dönemde tamamen Osmanlı yönetiminde çalışan güçlü bir deniz ticaret filosuna sahip olamamanın sıkıntısını çekmiştir. Bu sıkıntı Osmanlı postalarının yabancı vapur şirketleri ile taşınması yoluna başvurmak zorunda kalmıştır.

Osmanlı Devleti, Uluslararası Posta Birliğine katıldıktan sonra 1875 yılının Ocak ayından itibaren İttihat Postası adıyla yeni bir birim oluşturduğundan artık yabancı postaların varlığına gerek kalmadığını belirterek bunların kapatılması yolunda bazı girişimlerde bulunmuş; fakat yabancıların henüz Osmanlı Postalarının yeterince güçlü ve güvenli olmadığını, eğer postalarını modern Avrupa düzeyine getirebilirse bu

²¹ Kütükoğlu, *Tanzimat Devrinde Yabancıların...*, s.130, Seyfettin Raşit, Pul Meşheri., Sayı: 33, 34, 35'da yer alan "Türkiye'de Ecnebi Postaları Nasıl Teessüs Etti", adlı dizi yazısında yabancı vapur şirketleriyle ilgili sıkıntılardan da bahsetmektedir.

²² *Başbakanlık Osmanlı Arşivi (B.O.A.) Y.A.(M.Kâmil Paşa Evrakına Ek)*, 86/11

durumda seve seve kendilerinin çekilebileceğini de gerekçe göstererek kapatma kararına karşı çıkmaları üzerine Osmanlı Postaları rekabet kuralları çerçevesinde bu kez posta taşımacılık sistemini zorlayarak yeni bir yol denemiştir. Osmanlı Hükûmeti tarafından, Avrupalı Posta Örgütlerinin haftada iki kez Varna yolu ile gönderdiği postalarla rekabet etmek için özel vapurlar sefere konulmuş, ancak başarı sağlanamamıştır.

1882 yılında İstanbul'a gelip giden posta vapurlarının hangi ülkelere ait oldukları, bunların hangi sıklıklarla gelip gittikleri ve miktarları hakkında bir araştırma yapılmış ve bu araştırmanın sonucunda yabancı vapurlarının bu işi ne kadar büyük bir kazanç kapısı haline getirdikleri anlaşılmıştı²³. Başta Avusturya olmak üzere Rusya, İngiltere ve Fransa'nın ticaret ve posta gemileri haberleşmenin büyük bir kısmında söz sahibi olmuşlardı. Osmanlı Postalarının yabancı vapur şirketleriyle değil, yerli vapurlarla gönderilmesi düşünülmüştü.

1896 yılında Osmanlı Hükûmeti, Flaryo Vrobotino adlı Vapur Şirketiyle, Hamidiye ve Hacı Davut Vapur kumpanyalarıyla daha önceden imzalanmış sözleşmeye benzer şartlarla posta taşıma antlaşması yapmıştı²⁴.

Küçük Vapur Şirketleri'nin Gemilerinde Kurdukları Postahaneler

Buraya kadar sözünü ettiğimiz posta taşımacılığı yapan şirketlerin dışında 1850'li yıllardan 1870'li yılların ortalarına kadar süren bir dönemde faaliyet gösteren irili ufaklı bazı vapur kumpanyalarının da posta hizmeti verdiğini belirtmek yerinde olacaktır. Bunlar, kapitülasyon postahaneleri gibi devletler tarafından değil, özel izinlerle çalışan posta ve taşımacılık şirketleridir ki, Osmanlı sahillerinde şube açmaksızın kendileri birer postahane gibi işleyen gemilerde hizmet vermişlerdir. Bunların arasında hakkında en az bilgi sahibi olduğumuz şirket Amirote Vapur Kumpanyasıdır. Amirote Vapur Kumpanyası 1857 yılında, yani Osmanlı İmparatorluğunda posta pulu kullanımının başlamasından yaklaşık 5 yıl önce kendi pullarını ve özel posta damgasını kullanarak Osmanlı kıyılarında posta taşımacılığı yapmıştır²⁵.

²³ B.O.A Y.MTV, 8/67

²⁴ B.O.A İrade, Tel -Pos, 249/16

²⁵ Orhan Brandt; " Amirote Zarf ve Pulları", *Filatelist Pul Mecmuası*, Sayı:16 (Haziran), İstanbul, 1955, s. 449- 450.

Amirote Kumpanyası 1861 yılında İdare-i Aziziye kuruluncaya değin Osmanlı bayrağı altında çalışmışlardır. Bu vapurlar İstanbul ile Marmara ve Ege Denizi limanları arasında işlemekte, bazen de Mısır'ın İskenderiye limanına kadar uzanırlardı²⁶.

Bu vapurlarda taşınan gönderiler üçlü bir tarife ile belirlenen ücretlendirilmiştir:

a) Zarflar üzerine Amirote Kumpanyasını belirleyen değişik şekillerdeki damgaların vurulması ile. Bu damgalarla birlikte beyaz kağıttan yapılmış özel etiketler yapıştırılması ve ücretlerin bunların üzerine elle yazılması ile, Bu etiketlerin ortasına siyah yazıyla *Port Piastre* kelimeleri bulunurdu.

b) Damgalarla birlikte Amirote pulu adı verilen koyu kırmızı renkte dantelsiz bir pulun yapıştırılması ile. Bu pullar taşbasması (Litografi) tekniği ile basılmışlar ve üzerlerinde yer alan gemi resmi ile vapurlu pullar olarak dünya pul kataloglarına ilk Türk pulları olarak geçmişlerdir²⁷.

Amirote vapurları tarafından gönderilen mektuplarda kullanılan damgalar da değişik şekiller gösterirler. Bazıları oval ve bazıları yuvarlak olan I ve II. Tip damgalarda ortada *P.P.* harfleri bunun etrafında ise *Posta Del Piroscafi Ottomani Costantinopoli* sözcükleri yer almaktadır. Bu tip damgalar yalnızca 1857 ve 1859 yılları arasında kullanılmışlardır²⁸.

c) Bu damgaların dışında 1859-60 ve hatta 1862 yıllarına ait gönderilerde rastlanmakta olan kenarları yuvarlatılmış dikdörtgen biçimli ve ortasında çapa simgesi olan bir başka tür damga daha vardır. Buradan da anlaşıldığı gibi Amirote Kumpanyası İdare-i Aziziye kurulduktan sonra en az bir yıl daha varlığını kendi adıyla sürdürmüştür²⁹. Ancak 1860'dan sonra kullandığı dördüncü tip ayrı bir damgada *Posta Del Piroscafi Ottomani Della Zecca Di Cospoli* ibaresinin yer aldığı görülmektedir ki burada yer alan *Della Zecca* sözcükleri o zamana kadar Bahriyeye bağlı olan idarenin Maliyeye devredilmiş olduğunu göstermektedir³⁰.

1860 yılından itibaren görülen bir başka damga ise tüm bunlardan farklıdır. Bu damga **Franco** ibaresini taşımakta ve genellikle elle yazılan *P.P.* harflerinden oluşan

²⁶ Adolph Passer; Stamps of Turkey, London, 1963, s. 221.

²⁷ Bu pul, *Yvert Pul Katalogunda* 1. Sıradaki Türk Pulu olarak verilmiştir, *Pulhan Katalogunda* ayrı yerde anılmaktadır.

²⁸ Brandt; *a.g.m.*, s. 451.

²⁹ Brandt; *a.g.m.*, s. 451- 452.

³⁰ Brandt; *a.g.m.*, s. 452.

kırmızı bir işaretle birlikte kullanılmaktadır. Bu damgaların incelenmesiyle aynı şirketin şubeleri tarafından kullanılmış 3 ayrı damga olduğu anlaşılmıştır³¹.

Bursa Şubesinin 8 köşeli ortasında *Brussa* ve etrafında *Agenzia Del Piroscafi Ottomani Della Zecca* ibaresi bulunan damga, 1861 tarihini taşımaktadır.

Oval yapıda ve etrafında *Agenzia Di Piro Ottomani Alessandria* yazısı ve ortada P.P. harfleri bulunan damga hakkında kesin bir tarih vermek zordur.

Yukarıda yazılı örneklerin dışında 1859 yılında Gelibolu'dan Bursa'ya gönderilmiş bir mektuba rastlanmıştır. Zarfin üzerinde el yazısı ile "*Par Vapeur Turc*" (Türk Vapuru İle) ibaresi ve ayrıca Gelibolu acentesine ait olduğu tahmin edilen mavi bir mühür bulunmaktadır³².

Bilindiği gibi Ege denizinde 1800'lü yıllarda çeşitli özel vapur şirketleri kurulmuş ve bunlar yolcu ve yük taşıırken bu arada posta hizmeti de vermişlerdir. Bu denizcilik şirketlerinin çoğu yabancı sermaye ile kurulmuş ve gemileri de yabancı bayrak taşımakta iseler de, yaptıkları hizmetler açısından bütün bu şirketler özel hukuka tabi oldukları için tamamen Osmanlı Devleti'nin hükümlerine altında idiler³³. Demek oluyor ki, Osmanlı Devleti istediği takdirde bu şirketlerin çalışmalarına son vermek imkanına sahipti.

Halbuki, kapitülasyonlarla bazı devletlere tanınan haklar ise anlaşmalar ile verildiğinden ve devletlerarası hukuka tabi olduğundan Osmanlı Devleti bu kurallara anlaşmalar gereğince uymak zorunda idi. Dolayısıyla yukarıda bahsettiğimiz şirketler tamamıyla Osmanlı devleti hükümlerine altında çalışan ve diğer Osmanlı Devleti hükmi şahıslarından farklı muamele görmeyen ve sonuç olarak en azından çalıştıkları yer itibariyle tamamen Osmanlı Devleti idaresi altında sayılan şirketlerdi.

Bu şirketlerin en önemlilerinden biri "*Bell's Asia Minor Steamship Company*" dir. Bu şirketin kuruluş yeri konusunda bir kesinlik yoktur. Konu hakkında yapılmış bir araştırmada şirketin İzmir'de³⁴, bir diğer araştırmada ise İngiltere'de Glasgow şehrinde kurulduğunu³⁵ belirtilmektedir. Her iki şekilde de olsa şirket İngiliz sermayesiyle kurulmuş olup, şirket gemileri İngiliz bayrağı taşımakta idiler. Ege denizindeki merkezi

³¹ Brandt; *a.g.m.*, s. 452.

³² Brandt; *a.g.m.*, s. 452.

³³ Cengiz Arsman; "*Bell's Asia Minor Buharlı Gemi Kumpanyası*", Kadıköy 86 Katalog, İstanbul, 1986, s. 71.

³⁴ S. Ringström- H.E. Tester; *a.g.e.*, Part, 2, .23

³⁵ I. Verdini "*Bell's Asia Minor*", *Nuovo il Corriere Filatelico*, Nr.55, G.Chiavarello, s.274, nakleden, Arsman, *a.g.m.*, s. 72.

de bütün Ege'nin merkezi sayılan İzmir idi. Şirketin kurucusu, İngiliz armatör Mr. Bell'dir. Şirket, İzmir merkez olmak üzere; Sakız, Çeşme, Samos, Kalymnos, Kos, Simi, Rodos, Kaş, Antalya, Anamur, Mersin ve İskenderun limanları arasında taşımacılık yapıyordu. Önceleri tek bir gemi ile çalışan şirket, 1879'da gemi sayısını ikiye çıkardı. Bunlar Bellona ve Tzoura isimli gemiler idi.

Şirket, önceleri, yaptığı diğer hizmetler için kullandığı damgaları posta hizmetlerinde de kullanmıştır. Hatta bu tip damgalar ilerideki tarihlerde, konşimento gibi belgeler üzerinde görülmüştür. Ancak 1870 yıllarında bir ve iki kuruşluk yeşil renkte iki adet pulu posta hizmetlerinin artması üzerine çıkarmış ve bu hizmetlerde kullanmıştır.

Elimizde bulunan bilgilere göre, 1870 yılında Şirket tarafından yürütülen posta hizmetleri aşağıdaki ücretlerle görülmekteydi:

Mektuplarda : yarım ons'a kadar 2 piastre (kuruş)

İlave edilen her yarım ons için 2 piastre

Gazeteler: 1 piastre

Diğer basılı kağıtlar: 1 piastre.

Bell's Asia Minor Steamship Company, 1868 yılından 1880'li yılların ortalarına kadar faaliyete devam etmiştir. Şirketin ne zaman hizmetine son verdiği belli değildir. Şirketin posta hizmetleri Osmanlı Deniz Postası Tarihi açısından çok önemli olup, maalesef Ege bölgesinin savaş ve yangınlara (1922 İzmir Yangını gibi) maruz kalması elimizde yeterli doküman ve materyal bulunmamasının başlıca nedenidir.

Osmanlı karasularında posta hizmeti veren ve hukuki olarak Bell's Asia Minor şirketiyle aynı statüye sahip diğer bir şirket de Morton Vapur Kumpanyasıdır. Bu şirketin asıl adı T.B. Morton & Co. Adı altında 1855 yılında İstanbul'da kurulmuştu. Morton Buharlı gemi Şirketi, Osmanlı başkenti ile Karadeniz limanları arasında ve bir de Danube (Tuna) nehri üzerinden İbralia'ya kadar olan bölgede mektup, paket ve kargo taşımıştır. 1869'a kadar, şirket tarafından taşınan ve mektubun parasının önceden ödendiğini belirten "Franco" ibaresiyle bir damga kullanan şirket. Haziran 1969'da renkli kağıtlar üzerine hazırlanmış etiket biçiminde pullar bastırıp taşıdığı mektuplara yapıştırmaya başlamıştır³⁶.

³⁶ Arsman; *a.g.m.*, aynı yerde.

Fransız-Alman savaşının patlamasından sonra, Messageries Maritimes Akdeniz şirketi Kara deniz limanlarına yaptığı seferleri durdurunca İstanbul'daki İngiliz konsoloslugu aracılığı ile Morton şirketi bu boşluğu doldurma yoluna gitmiştir. Bu posta hizmeti 1873-1875 yılları arasında sürmüştür³⁷.

Haberleşme Tekeli - Kapitülasyon Çelişkisi

Osmanlı Devletinin, Posta Nezaretini kurmasındaki temel amaçlardan en önemlisi, ülke sınırları içerisinde postalarını kendi tekeli altında tutmak ve böylece haberleşmedeki çok başlılığı gidermekti³⁸. Bu istek, I. Posta Nizamnamesinde açıkça yer almamış olsa da, Posta Nezaretinin kuruluşu başlı başına bu isteğin bir göstergesidir. Zaten buradaki yasal boşluk da bir süre sonra fark edilerek, gerekli düzenlemeler yapılmış ve hem yasalardaki hem de uygulamadaki eksikler giderilmiştir³⁹. Buna rağmen postada tam anlamıyla bir tekelin oluşturulduğunu söylemek zordur. Bunun nedeni de, postaların iltizama yani özel bir işleticiye verilmesi, tatar, sa'î, kiracı, katırcı ve emanetçiler ile bazı arabacıların posta taşımacılığı yapmaları ve egemen bir devletin sınırları içinde varlığı düşünülmemeyecek olan yabancı postalarının yaygın posta hizmeti vermeleri gibi üç temel sorunun çözülmesinde istenen başarıların bir türlü elde edilememesidir. XIX. yüzyılın sonlarına kadar, katırcılar, emanetçiler posta taşımacılığı yapmayı sürdürmüşlerdir. Örneğin, İzmir'de emanetçiler ve katırcılar posta taşımacılığında epeyce rağbet görmekteydiler.⁴⁰

Haberleşmede tekel Avrupa ve Amerika'da aynı özenle üzerinde durulan bir konudur. 1868'de İngiltere'nin "*Telgraf Satın Alma Sözleşmesi*"(Telegraph Purchasing Act) ile tüm yerel hat yatırımı yapan telgraf şirketlerini, ulusallaştırmasının ardından; Fransa'da 1878'de, İtalya'da ise 1889'da özel mülkiyette bulunan sınırlı sayıda ülke içi telgraf hatlarının satın alınmasıyla tamamen devlet tekeli oluşturulmuştur. 1860'larda Avrupa'da başlayan posta ve telgrafın bir devlet işletmesi altında birleştirilmesi eğilimi, Amerika dışındaki tüm dünya ülkelerinde yaygınlaşmıştır. Oluşturulan Posta ve Telgraf İdareleri, kimi ülkelerde yeni kurulan Posta ve Telgraf

³⁷ S. Ringström- H.E. Tester; *a.g.e.*, s. 23.

³⁸ Nesimi Yazıcı; "Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı Postalar ve Atatürk Türkiye'sinde Postacılık", *İletişim*, Sayı: 3, s.142.

³⁹ Yazıcı; *a.g.m.*, s. 143

⁴⁰ Karl von Scherzer; *a.g.e.*, s. 44-45; ayrıca bkz. Gerasimos Augustinos; *Küçük Asya Rumlari*, (Çev. Devrim Evci), Ankara, 1997, s. 147. Frederick Burnaby, *Küçük Asya Seyahatnamesi Anadolu'da Bir İngiliz Subayı*, 1876, (Çev. Meral Gaspıralı), İstanbul, 1998, s. 212, 215, 247.

bakanlıklarına, kimilerinde ise var olan bakanlıkların uygun görülenlerine bağlanmıştır⁴¹. Bazı devletler bu kurumu dış işleri, bazı devletler de dışişleri bakanlıklarına bağlarken, bazı ülkelerde ise posta ve telgraf hizmetlerinin hazinenin kontrolünde kalması benimsenmiştir. Bu tercihler aynı zamanda devletlerin posta ve telgraf hizmetlerini algılama biçimlerini de ortaya koymaktadır. Osmanlı Devleti de posta ve telgraf idaresini önce Nafia sonra Dahiliye ve en son Maliye Nezaretine bağlamış ve statü olarak bir genel müdürlük derecesinde tutmuşsa da 1911 yılında yapılan düzenlemeyle Posta ve Telgraf Nezareti kabineye dahil bir bakanlık olarak yeniden örgütlenmiştir⁴². Ancak, tüm bu değişimler yaşanırken Osmanlı haberleşme kurumunun yabancı postalarıyla, yabancı telgraf şirketleriyle ve vapur kumpanyalarıyla mücadelesi sürmüştür. Osmanlı Posta ve Telgraf Nezareti rekabeti de denemiş, ancak başarılı olamamıştır. Bunda haberleşme altyapısını sağlayacak modern ve hızlı ulaştırma vasıtalarına sahip olmamak hususu o dönemde en çok üzerinde durulan eksikliklerden biri olmuştur.⁴³

Sonuç Yerine:

Osmanlı topraklarında kapitülasyonlar zorlanarak bir olup bitti şeklinde⁴⁴ kurulmuş olan yabancı posta merkezlerinin yanında posta taşımacılığı yapan irili ufaklı vapur şirketlerinin varlığı da göz ardı edilmemelidir. Bu şirketler, Osmanlı Hükûmetinin üzerinde önemle durduğu “haberleşme tekeli” ne aykırı olarak çalışmışlardır. Ancak

⁴¹ A. Mattelart; *Mapping World Communication*, Mineapolis, 1991, s. 9-10.

⁴² Bkz. Şerafettin Söhmen; “Osmanlı İmparatorluğunda Posta ve Telgrafçılığımız”, *PTT Bülteni*, Sayı: 153, s.59.

⁴³ “...Memalik-i Osmaniye'den Ecnebi Postahanelerinin kaldırılması ve Postahane-i Âmire tarafından **İttihat Postası** namıyla mahsusen postalar tertip olunarak, onlarla müraselatın nakil ve isal edilmesi mukaddema memurin-i ecnebiyeden mürekkep Briüksel'de teşkil olunan kongrede kararlaştırılmıştır. Fakat bu İttihat Postaları yalnız memurları, iktidarı ile işlemeyip bazı vesait-i mahsusaya mütevakıf olarak onun başlıcası da vapurlar olduğundan bu işin İdare-i Aziziye'ye gördürülmesi mutasavvir ise de mevcut olan vapurların icray-ı muameleye kâfi olmaması cihetiyle büyük küçük daha beş on vapurun yeniden mübayaa ve ilavesi lâzım gelmiştir.

Lâkin, gerek postahanelerin ve gerekse İdare-i mezkûrenin varidatı lüzumu olan vapurların mübayaasına kifayet edemeyeceğinden ileride varidat tezayid edip de derece-i kâfiyeye gelinceye kadar Postahane-i Âmire'nin deruhte ettiği İttihat Postasının nakil ve isali için bazı kumpanyalardan mahsusen vapurlar isticarî mukarrer olduğu işitilmiştir.” *Basiret*, 4 Şubat 1291

⁴⁴ *B.O.A Bâbiâli Evrak Odası, Ayniyat Defteri*, No:1698, *B.O.A Yıldız Maruzat Defteri*, *B.O.A 1317 tarihli Ecnebi Postalarının İlgasına İlişkin Evrak* 13 Ş. 1317 Defter No. 8472, *B.O.A İrade No. 6279*; Defter no: 8682; Salih Zeki; “Ecnebi Postahaneleri”, *Tanin*, 18 Eylül 1908; Jacques Thobié; *Intérêts et Imperialisme Français dans L'Empire Ottoman (1895-1914)*, Paris, 1977, ss. 35-40; İbnüzziya Ahmet Reşit, “Memleketimizde Ecnebi Postahaneleri”, *İstişare*, Sayı: 15, s. 722.

Osmanlı Devleti bu şirketlere engel olamadığı gibi, deniz taşımacılığındaki zaafiyeti nedeniyle bazen onlardan yardım almak durumunda dahi kalmıştır.

KAYNAKÇA

1. Arşiv Kaynakları

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (B.O.A.) Bâbîâli Evrak Odası, Ayniyat Defteri, No:1698,

B.O.A İrade, Tel -Pos, 249/16

B.O.A Y.MTV, 8/67

B.O.A Yıldız Maruzat Defteri, B.O.A 1317 tarihli Ecnebi Postalarının İlgasına İlişkin Evrak 13 Ş. 1317 Defter No. 8472, B.O.A İrade No. 6279; Defter no: 8682;

B.O.A. İrade, Dahiliye, 44831

B.O.A Y.A.(M.Kâmil Paşa Evrakına Ek), 86/11

2.Gazeteler

Basiret, 9 Eylül 1290, 4 Şubat 1291, 5 Nisan 1291, 9 Nisan 1291, 21 Temmuz 1291

Ruzname-i Ceride-i Havadis, 8 Haziran 1288

Vakit, 2 Kânunusani 1883, 30 Kânunuevvel 1883

3.Kitap ve Makaleler

“Danube Steam Navigation Co.”, *O.P.A.L, Sayı:193/22, London, 1997.*

Ahmet Rasim (Erkân-ı Harbiye Mülazım-ı Evvellerinden), *Devlet-i Osmaniye’ye Mahsus Posta Pulları Mecmuası, İstanbul, 1327.*

Arsman, Cengiz; “*Bell’s Asia Minor Buharlı Gemi Kumpanyası*”, *Kadıköy 86 Katalog, İstanbul, 1986, ss.71-75.*

Atay, Çınar;, *İzmir’in İzmir’i, İzmir, 1993.*

Augustinos, Gerasimos; *Küçük Asya Rumları, (Çev. Devrim Evcı), Ankara, 1997.*

Austrian Lloyd Oval Handstamps”, *O.P.A.L., Sayı: 190/52, London, 1992.*

Brandt, Orhan; “*Amirote Zarf ve Pulları*”, *Filatelist Pul Mecmuası, Sayı:16 (Haziran), İstanbul, 1955, s. 449-452.*

Burnaby, Frederick; *Küçük Asya Seyahatnamesi Anadolu’da Bir İngiliz Subayı, 1876, (Çev. Meral Gaspıralı), İstanbul, 1998.*

İbnüzziya Ahmet Reşit; “Memleketimizde Ecnebi Postahaneleri”, *İstişare*, Sayı 15, (İstanbul, 1327) ss. 722-729.

Kuran, Ercüment;“XIX. Yüzyılda Osmanlı Devletinde Deniz Ulaşımı İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyeti” *Çağını Yakalayan Osmanlı*, İstanbul, 1995, s.161-167.

Kuyaş, Salih, “Posta Tarihi ve Kapitülasyon Postahaneleri” *Tarih ve Toplum*, Sayı 1(1984), s. 51

Kütükoğlu, Mübahat S.; ‘Tanzimat Devrinde Yabancıların İktisadi Faaliyetleri” *150. Yılında Tanzimat*, TTK. Ankara, 1992, s.129 vd.

-----; “Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi”, *Çağını Yakalayan Osmanlı*, İstanbul, 1995, s. 122 vd.

Lloyd Steamer Maria Teresa”, *O.P.A.L.*, 184/30, London, 1994.

Mattelart , Armand ; *Mapping World Communication*, Mineapolis, 1991.

Paquebots-Poste Français Compagnie Des Messageries Maritimes, Paris, 1904.

Passer; Adolph; *Stamps of Turkey*, London. 1963

Raşit (Sonkor); Türkiye’de Ecnebi Postaları Nasıl Teessüs Etti, *Pul Meşheri*, sayı ¼ (1931), s. 54 vd.

Ringström, S. – Tester, H.E.; *The Private Ship Letter Stamps of The World*, Part, 2, yy., 1971-76.

Routes of Austrian Lloyd”, *O.P.A.L*169/23, London, 1969.

Salih Zeki; “Ecnebi Postahaneleri”, *Tanin*, 18 Eylül 1908;

Scherzer, Karl von.; *İzmir 1873*, (Çev. İlhan Pınar), İzmir, 2001.

Söhmen, Şerafettin; “Osmanlı İmparatorluğunda Posta ve Telgrafçılığımız”, *PTT Bülteni*, Sayı: 153(1978), s. 59 vd.

Thobié, Jacques; *Interêts et Imperialisme Français dans L’Empire Ottoman (1895-1914)*, Paris, 1977.

Ubucini, M.A. *Türkiye Üzerine Mektuplar Osmanlı’da Modernleşme Sancısı*, (Çev. Cemal Aydın), İstanbul, 1998.

Yazıcı, Nesimi; “Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı Postalar ve Atatürk Türkiye’inde Postacılık”, *İletişim*, Sayı 3(1981), s.142 vd.