

19. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA MODERN HABERLEŞME SİSTEMİNE GEÇİŞTE BOLU'NUN ÖNEMİ*

Ahmet ERCİVAN**

Öz: Devletler açısından haberleşme son derece önemli olup çeşitli haberleşme yöntemleri kullanılmıştır. Osmanlı Devleti de kendisinden önce başlatılan haberleşme faaliyetlerinin benzer uygulamalarını devam ettirmiştir. Bu uygulamalar zamanla modern posta teşkilatına dönüşmüştür. Bolu'nun İstanbul üzerinden Anadolu'ya uzanan posta yolları üzerinde bulunması burayı her zaman önemli bir haberleşme durağı hâline getirmiştir. Başlangıçta bir menzil noktası olan Bolu, daha sonraki süreçte muntazam postane sisteminin uygulandığı yerlerden birisi olmuştur. Dolayısıyla tarihi süreçte Osmanlı Devleti'nde haberleşmede görülen yenilik ve gelişmeler Bolu'yu doğrudan etkilemiştir. 19. yüzyılda artan modernleşme çalışmalarıyla birlikte Bolu, en önemli haberleşme güzergâhlarından birisi olmuştur. Bu çalışmada, Osmanlı Devleti'ndeki haberleşme faaliyetleri üzerinden yola çıkılarak, Bolu özelindeki haberleşme sistemi ele alınmıştır. Yenilik hareketlerinin yoğunlaşmış olduğu 19. yüzyılın ikinci yarısı Bolu özelinde incelenmiştir. Bununla birlikte tarihsel süreç içerisinde haberleşme ile ilgili olarak ortaya çıkan gelişmelere de değinilmiştir. Osmanlı Devleti'nde haberleşme alanında görülen gelişmelerin yansıması incelenerek, Bolu'nun Osmanlı haberleşme sistemindeki önemi ve karşılaşılan sorunlar ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Anahtar kelimeler: Bolu, haberleşme, ulak, postane, modernleşme.

The Importance of Bolu in the Transition to Modern Communication Systems in the Second Half of the 19th Century

Abstract: Communication, very important since the early periods of humanity, developed over time and was institutionalized following the evolution of states and empires. The Ottoman Empire in particular developed rapidly traditional forms of communication into a modern postal service during the 19th century. The geographical location of Bolu placed on the postal routes from Istanbul to Anatolia allowed her to become a significant communication stop. Initially a destination point, Bolu later developed into a hub when a regular postal system was established. Therefore, the innovations and developments the Ottoman Empire

* Atıf Bilgisi / Citation: Ercivan, A. (2025). 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Modern Haberleşme Sistemine Geçişte Bolu'nun Önemi. *Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, (42), 165-180.

Geliş ve Kabul Tarihleri / Date of Arrival and Acceptance: 03.07.2024 - 26.03.2025

Bu makale Turnitin benzerlik programı ile kontrol edilmiştir. / This article was checked with Turnitin.

Yazarlar aşağıdaki bilgilendirmeleri yapmaktadırlar / The authors provide the following information

Araştırma ve Yayın Etiği / Research and Publication Ethics: Bu çalışmada Committee on Publication Ethics (COPE) kapsamında uyulması belirtilen tüm kurallara uyulmuştur.

Yazarların Katkı Oranı / Authors' Contribution Rate: Bu makale tek yazarlıdır.

** Öğr.Gör.Dr., Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Rektörlük, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Bölümü, Bolu, Türkiye. E-posta: ahmetercivan@ibu.edu.tr, ORCID: 0000-0002-3720-1653.

introduced in the 19th century affected directly the city of Bolu. With the increase of modernisation efforts in the 19th century, Bolu became one of the most important communication routes. This paper discusses the communication system established in Bolu through the prism of general developments undertaken in the Ottoman Empire and attempts to analyze the problems encountered with the introduction of new technology.

Keywords: Bolu, communication, postman, post office, modernization.

Giriş

Haberleşme her dönemde önemli olduğu için buna dair veriler tarih öncesi dönemlere kadar uzanır. Hatta bununla ilgili olarak Asurlular dönemine ait çeşitli mektuplar bulunmaktadır (Memiş, 2002, s. 242). Bu mektuplar haberciler vasıtasıyla istenilen yere ulaştırılmaktaydı. Mektupları taşıyan haberci belirli noktalarda atını değiştirip kısa bir mola verdikten sonra yoluna devam ediyordu (Çerçi, 2003, s. 192). Buna benzer örnekler başka medeniyetlerde ve sonraki zamanlarda da görülmüştür. Mesela Hun Türkleri de iyi bir haberleşme teşkilatına sahip bulunuyordu (Ögel, 1980, s. 100). İranlılar ve Romalılar'da kullanılan haberleşme sistemi cahiliye döneminde Araplar tarafından da kullanılmıştır. Uygulanan bu haberleşme sistemi İslami dönem ile birlikte devam etmiş ve diğer devletler tarafından örnek alınmıştır (Harekât, 1992, s. 499). İslamiyet'ten önce Türk devletlerinde ulak ve ulağ gibi isimler kullanılmış ve İslami dönem ile bu isimler aynı şekilde kullanılmıştır (Pakalın, 1983, s. 543). Safeviler'de ise çaparhane ismi postanenin karşılığı olarak kullanılmıştır. Ulakların bulunduğu yerler bu şekilde adlandırılmıştır (Halaçoğlu, 2004, s. 159). Benzer şekilde Moğollarda Cengiz Han tarafından “yam” adı verilen posta teşkilatı kurulmuştur. Moğollarda, hem postacılık görevi yapan, tatar, yamçı gibi adlar taşıyan memurlar bulunurdu (Çerçi, 2003, s. 196).

Araplar'da da cahiliye dönemine kadar uzanan ve berid adı verilen bir haberleşme teşkilatı olduğu görülmektedir. Bu haberleşme sistemi Hz. Peygamber dönemine kadar uzanmaktadır. Berid; “süvari, postacı, elçi, ulak, iki posta arasındaki mesafe, postaya verilen yazılar ve dosyalar, resmi işlerle ilgili posta” gibi farklı anlamları taşımaktadır (Harekât, 1992, s. 498; Pakalın, 1983, s. 207). Hz. Ömer zamanında daha sistemli bir hâle getirilen haberleşme teşkilatı Emeviler ve Abbasiler döneminde geliştirilerek devam ettirilmiştir (Pakalın, 1983, s. 542).

Selçuklu Devleti'nde kervansaraylar hem ticaretin gelişmesi hem de haberleşme faaliyetlerinin devam etmesi açısından büyük bir öneme sahipti. Kervansaraylar güvenliğin sağlanmasına katkıda bulundukları gibi aynı zamanda bir ticaret merkezi olarak da görev yapmaktaydılar (Turan, 1946, s. 471). Bununla birlikte Selçuklularda peykler, sâîler ve perendelerden kurulmuş süratli bir haber alma teşkilatı bulunuyordu. Bu görevliler aynı zamanda istihbarat da sağlıyorlardı (Kafesoğlu, 1972, s. 150). Benzer şekilde Osmanlı Devleti'nde peykler, hızlı

koşan ve padişahın emirlerini çabuk bir şekilde ulaştıran kişilere denilmekteydi (Pakalın, 1983, s. 774).

Osmanlı Devleti'nde ilk devirlerden itibaren ulak sistemi ile haberleşme faaliyetleri yürütülmüştür. Sai, tatar, berid, posta kelimelerinin karşılığı olarak kullanılan ulak, eski Türkçe'de ulağ şeklinde geçmektedir. Kaşgarlı Mahmut da aynı ifadeyi kullanmıştır. Yollar üzerine gidiş istikametini göstermesi için taşlar dikilmiştir. Kaşgarlı Mahmut *Divân-ı Lügat'it Türk* adlı eserinde ulağı, “Beğin emriyle koşa koşa giden postacının, başka bir at buluncaya kadar bindiği at” şeklinde tarif etmiştir (Halaçoğlu, 2012, s. 77). Ancak bu sistemi kimin kurduğu konusunda bir kesinlik yoktur. Bununla birlikte hepsi benzer özellikler taşımaktadır (Halaçoğlu, 2002, s. 8). Ulak teşkilatlanmasının kesin olarak ne zaman ortaya çıktığına dair bir veri olmamasına rağmen ulaklar Orta Asya'daki ilk Türk devletleri döneminden itibaren kullanılıyordu. Haberleşmede kullanılan yöntemler her ne kadar isim yönünden farklılık gösterebilirler de birbirlerine büyük oranda benziyordu. Aslında farklı medeniyetler bir diğerinden öğrendiği yöntemi daha da geliştirmiştir. Haberleşme sadece bir haberin veya bir emanetin bir yerden başka bir yere taşınması açısından değil, aynı zamanda istihbarat faaliyetleri açısından da önem taşımıştır. Bu sebeple tarihin her döneminde haberleşmeye çok değer verilmiştir.

1. Osmanlı Devleti'nde Haberleşme Sistemi ve Bolu'daki Uygulamaları

Osmanlı Devleti'nde Anadolu ve Rumeli yönlerine giden üç ana yol bulunurdu. Buna göre sağ, orta ve sol kol Osmanlı haberleşme sisteminin esasını oluşturuyordu. Sağ kol olarak adlandırılan kısım Üsküdar'dan başlayıp Anadolu boyunca ilerleyerek Halep, Şam ve Hicaz'a; orta kol yine Üsküdar'dan başlayıp Güneydoğu Anadolu üzerinden Kerkük, Bağdat, Basra Körfezi'ne ve sol kol da orta kolu takip ederek Erzurum üzerinden Kars ve Tebriz'e kadar ulaşırdı. Rumeli yönündeki sağ kol İstanbul, Kırklareli, Babadağı, İsakçı, Akkirman, Özü ve Kırım'a; orta kol, İstanbul, Edirne, Filibe, Sofya, Niş ve Belgrad'a; sol kol da İstanbul, Tekirdağ, Gümülcine, Kavala, Selanik ve Yenişehir üzerinden Draç'a uzanırdı (Hut, 2015, s. 537). Bolu, Osmanlı Devleti'nde orta kol olarak adlandırılan posta yolu üzerinde bulunuyordu. Buna göre; Üsküdar-Gebze-İzmit-Bolu-Tosya-Merzifon-Tokat-Sivas-Hasan Çelebi-Malatya-Harput-Diyarbakır-Nusaybin-Kerkük üzerinden Bağdat ve Basra'ya ulaşıldı (Ekin, 2022, s. 36). Bolu'nun bu ana kollardan birisi üzerinde bulunması ve İstanbul'a yakın olması haberleşme açısından değerini artırmıştır.

Posta yolları üzerinde bulunan derbend teşkilatı sayesinde güvenlik sağlanmaktaydı. Tanzimat'a kadar bu uygulamanın devam etmiş ve Tanzimat'la birlikte zaptiye uygulamasına geçilmiştir. Ancak şunu da ifade etmek gerekir ki derbend teşkilatı Tanzimat döneminde hemen kaldırılmamış, bir süre daha devam etmiştir. 18. yüzyılda yaygın olarak devam eden bu uygulamaya göre Bolu

Dağı’nda İstanbul-Bağdat ve Sivas’a giden yol üzerinde bulunan, kış mevsiminde yolcuların emniyeti için birkaç kişi, Bolu Derbendi civarında oldukça büyük ve müstemilatı olan bir han yaptırmışlardı (Orhonlu, 1990, s. 158-159).

Osmanlı Devleti’nde haberleşme işleri ulaklar vasıtasıyla yürütülmüştür. Menzillerdeki haberleşmeden sorumlu olan ulaklara “ulak hükmü” veya “in’am hükmü” olarak adlandırılan menzil fermanı verilirdi. Ulaklar bu sayede beygir temin edebilirler, bunun yanı sıra yiyecek ve dinlenme imkânına sahip olurlardı (Halaçoğlu, 2002, s. 159; Pakalın, 1983, s. 543). Menzillere “devletin umûr-ı mühimmesi için gelip geçen ulaklarına zaruret ve müzâyaka çektilirilmemesi” yolunda emirler gönderilmiştir. Bununla birlikte bu ayrıcalıkların zaman zaman suistimal edildiği de olmuştur (Halaçoğlu, 2012, s. 78). Bu sayede ulaklar ayrıcalıklı bir konuma ulaşmışlardır.

XVI. yüzyılın başlarına kadar ulaklarla ve ulak hükmü yoluyla haberleşme sürdürülmüştür. Ulaklar ihtiyaçları hâlinde geçtiği yerlerdeki hayvanlara el koyabilmekteydi. Ayrıca hayvanlarının iâşesini de temin ediyorlardı (Halaçoğlu, 2012, s. 77). Benzer uygulamaların Bolu sancağında da olduğu 1596 yılına ait bir belgeden anlaşılmaktadır. Ulakların bu ayrıcalıklı durumlarını kendi menfaatlerine göre kullanmamaları için hazırlanan ulak hükmü ile ulakların uyması gereken kurallar ve yetkileri ayrıntılı olarak bir defter hâlinde tutulmuştur. Ulakların alabilecekleri beygir ve yiyecek miktarı bir usule bağlanmıştır (BOA., A.DVNSMHM.d./74-62).

Halaçoğlu’na (2012, s.78) göre “ulaklara tanınan bu imkânlarla rağmen zaman zaman vazifelerinde suiistimalleri görülmüştür. Meselâ bir şekilde tarihi açık menzil hükmü elde eden ulaklar birçok defa bu hükümle menzillerden beygir almışlardır. Bu sebeple Bolu, Tosya ve Merzifon menzilcileri, tarihi açık menzil ahkâmıyla gelip geçen ulakların ellerinde bulunan fermana Bolu’ya geldiklerinde “kanun üzere nişan” konulması için emir verilmesini rica etmişler, ayrıca bu fermanlara mahkemece bir işaret konularak başkalarına devrinin önüne geçilmesini talep etmişlerdir.” Ulakların ihtiyaçlarından fazla beygire el koymaları, dönüşte bu hayvanları bırakarak daha genç ve dinlenmiş hayvanları almaları devlet yönetiminde ve toplum nazarında tepki çekmiştir. Bir yönüyle devletin yetkisini kullanan ulaklardan pek çok haksız uygulamalar yapanlar olmuştur. Ulakların bu uygulamaları belgelere “ulak zulmü” olarak yansımıştır (Yazıcı, 1922, s. 225).

Ulak sisteminde karşılaşılan zorluklar ve şikayetler üzerine Kanuni Sultan Süleyman bu meselenin çözümü için Lütfi Paşa’yı görevlendirmiştir. Bunun üzerine Lütfi Paşa, ulak hükmü sistemini kaldırmış ve yerine menzil teşkilatını kurmuştur. Ulak hükmü yerine “in’am hükmü” verilmesi kararlaştırılmıştır (Çerçi, 2023, s. 217). Kanuni döneminde başlatılan bu uygulama daha sonraki dönemlerde de devam etmiştir. Bu uygulamaya göre ulaklar, menzil görevlisine

aldıkları atlara karşılık belirli bir ücret ödemek durumundaydılar. Benzer şekilde III. Mustafa dönemine ait 1768 tarihli belgede “ruz-i kasımdan ruz-i hıdır’a kadar”, yani kış ayının başlangıcı olan kasım ayından baharın başlangıcı olan mayıs ayına kadar olan sürede, Bolu’ya bağlı bir kaza durumunda bulunan Gerede menziline in’am hükmüyle gelip geçen 72 ulağa verilen beygir ücretlerini ve ulakları gösterir defter tutulmuştur. Anlaşıldığına göre Bolu ile aynı güzergâhta bulunan Gerede kazası önemli bir menzil noktasıydı (BOA., AE.SMST.III/201-15761). Bolu’da da ulakların zulmü ile ilgili olarak devletin genelinde ortaya çıkan şikayetlere rastlanmaktadır. Hatta Bolu’da bazı köylerin halkı, ulakların haksız bir şekilde kendilerinden beygir almak için zulmettiklerini, bununla da yetinmeyerek paralarına el koyduklarını ifade etmişlerdir. Bunun üzerine bu konuda bir tahkikat yürütülmesi kararlaştırılmıştır (BOA., A.DVNSMHM.d./58-737). Bu şekilde yapılan haksız uygulamaların önüne geçilmeye çalışılmıştır. İn’am hükmü olan ulaklarla ilgili olarak in’âmât defterleri tutulmuştur (Halaçoğlu, 2002, s. 186). Aynı şekilde 1718 yılında Bolu sancağına ait in’am defterleri bulunmaktadır. Bu defterde 168 ulağın kaydını içermektedir (BOA., AE.SAMD.III. /57-5649). Ulaklar savaş dışı dönemlerde haberleşme de bir menzilden diğerine yolculuk yaparlardı. Ancak çok özel haberleri taşıdıkları da olurdu. Bu durumlarda çıkıştan varışa kadar tek ulak kullanılırdı. Bu ulaklara “hususî emirle giden ulaklar” adı verilmiştir (Bozkurt, 1966, s. 2). Bu defterlerin Bolu sancağında 18. yüzyılın sonlarına kadar düzenli bir şekilde tutulduğu görülmektedir. 1767 yılına ait olan belgede 120 ulağa ödenen beygir ücretleri kaydedilmiştir (BOA., CF.NF. /31-1536).

Yukarıda haberleşme ile ilgili olarak bahsedilen uygulamaların Osmanlı Devleti’nde “menzil teşkilatı” olarak devam ettiği görülmektedir. Menzil; “ev, konak, iki konak arası, bir konak yol, posta ve posta tatarları beygirlerinin mahalli” manalarına gelir. Ulakların bulunduğu yere “çaparhâne” denilirken daha sonra ise postane denilmiştir (Halaçoğlu, 2004, s. 159). Menziller, Osmanlı Devleti’nde hızlı bir haberleşme sistemi sağlamak, sefer sırasında orduya dinlenme imkânı sunmak ve ordunun her türlü ihtiyacını karşılamak amacıyla Anadolu ve Rumeli’de yollar üzerindeki belirli noktalara kurulmuştur (Halaçoğlu 2002, s. 14). Bu menziller ordu sefere çıktığı sırada ordunun iâşelerinin toplandığı yerlerdi. Bazen toplanan ürün yerine para da olabiliyordu. Ordu sefere çıkarken ulak ve at sayısı da artırılırdı (Tekin, 2022, s. 36).

Bolu ahalisinin yönetiminde bulunan Bolu Menzili, 1690 senesinde 6 beygire sahip bulunuyordu. Menzil masraflarının 693,2 kuruşu (83.190 akça) 70 avârız hânesinden, 57 kuruşu (6846 akça) da Bolu livâsı avârız ve bedel-i nüzulünden karşılanmakta olup toplam 750,3 kuruş (90.036 akça) masrafı vardı. 1723-24 yılında 20, 1724-25’te 25 beygiri bulunan menzile 1727’de 10 beygir daha eklenerek beygir sayısı 35 olmuştur. Menzilin masrafının 807,5 kuruşu Bolu ahalisinin avârız ve nüzullerinden karşılanmaktaydı. Her beygir için toplam 147,5

kuruş senelik masraf kaydedilmiştir. Menzilin Düzce Pazarı menziline mesafesi 12, İstanbul'a ise 60 saat idi. Bu süre 1595'te 61 saat olarak kaydedilmiştir (Halaçoğlu, 2002, s. 71). Bolu menzil defterlerine bakıldığında sefer zamanlarında ulak ve at sayısındaki artışlar dikkati çekmektedir.

Bolu'ya bağlı olan Gerede Menzili; 1690-1694'te 6 beygiri bulunan menzilin giderleri, 181,4 kuruşu (21.774 akça) Bolu Nezareti malından, 469,5 kuruşu (21.774 akça) da Gerede menzilcilerinin avarızlarından karşılanmaktaydı. Bunun toplamı ise 651 kuruş (78.120 akça) idi. 1722-1723'te 14 menzil beygiri bulunan Gerede Menzili 1726-1727 yıllarında 8 kişinin uhdesinde bulunuyordu. Bu sırada beygir sayısı 25 olan menzilin toplam 3687,5 kuruş masrafı olup, bunun 623,5 kuruşu Gerede menzilcileri avâız nüzullerinden, 1875 kuruşu da ulak ücretlerinden, kalan 1188 kuruşu ise Hazine-i Âmire tarafından karşılanmıştır. Menzile 1727-1728'de 10 beygir zam edilerek beygir sayısı 35'e yükseltilmiştir. Bolu menziline olan mesafesi 12, İstanbul'a ise 72 saattir (Halaçoğlu, 2002, s. 72). Bu rakamlar göz önünde bulundurulduğunda her ne kadar Bolu'ya yakın bir konumda olsa da Gerede kazasında bulunan menzilin Anadolu'nun doğusuna ve Anadolu'nun iç kısımlarına uzanan yollar üzerinde bulunan bir kavşak noktası olması nedeniyle stratejik konumda olduğu görülmektedir.

Osmanlı Devleti'nde menzillerde çeşitli hizmetlerin yerine getirilmesinden sorumlu olan, “menzil emini, menzil kethüdası, ahur kethüdası, seyis, odacı, sürücü, aşçı” gibi hizmetliler bulunmaktaydı. Ayrıca köy veya kasaba ahalisinden oluşturulan menzilkeş olarak adlandırılan bir hizmetliler topluluğu vardı. Sürücü olarak adlandırılan görevliler ise başka bir menzile hareket eden ulaklarla birlikte giderek menzilin tasarrufunda bulunan beygirleri geri getirmekle sorumluydular (Halaçoğlu, 2004, s. 160). Bazen bir menzildeki beygir sayısı ulaklar için yeterli olmayabiliyordu. Bu durumda en yakın menzildeki beygirlerden faydalanma yoluna gidilmiştir. 1770 yılına ait bir belgede Bayındır Menzili 'ne gitmek üzere yola çıkan Turnacıbaşı Mehmet Ağa'ya Gerede kazasından beygir temin edildiği ifade edilerek ücretinin de Bolu voyvodalığı akçesinden temin edilmesi istenmektedir (BOA., AE.SMS.III/257-20552).

Menzillerden yabancı devlet adamları ve elçilerin konaklamasında da faydalanılmaktaydı. Bu kişilerin masrafları ise o bölgedeki kaza halkı tarafından karşılanmaktaydı. Bununla ilgili olarak menzillerde ne tür yiyecek ve içecek verileceğini gösteren “zahire defterleri” tutulmuştur. Mesela II. Selim'in şehzadeliği sırasında İstanbul'a gelen İran elçilik heyeti ile ilgili olarak yollardaki menzillerde tutulan zahire defterleri bulunmaktadır. Zahirenin temininden ise kadı veya sancakbeyi sorumluydu. Bahsedilen İran elçileri Bolu'ya gelince sancakbeyi tarafından karşılanmış ve elçilerin zahire ihtiyacı temin edilmiştir (Turan, 1964, s. 26).

Savaş sırasında menzillerin sayısı ve menzillerde bulunan at sayısı artırılırken barış döneminde ise atların sayısı azaltılmıştır. İhtiyacın azaldığı durumlarda ise bazı menziller kaldırılmıştır. Menzil Halifeliğine bağlı olan menzillerin sevk ve idaresinden “menzil emini” adı verilen ve bir yıllığına seçilen görevli sorumluydu (Halaçoğlu, 2002, s. 153). Menzillerde bulunan defterler bölgedeki haberleşme yoğunluğu hakkında önemli istatistiklere sahipti. 1700 senesinde Konrapa Kadısı tarafından düzenlenen defterde Konrapa Menziline Bolu ve Hendek istikametlerine hareket eden 124 ulaktan bahsedilmektedir (BOA., AE.SMST.II. /44-4361). Diğer bölgelerde olduğu gibi Bolu vilayetinde de devlet tarafından yönetilen menzillerde posta tatarları belli bir ücret karşılığında at temin edebiliyorlardı (BOA., CF.NF. /13-610).

Menzillerin bakım ve onarımı ile diğer masraflarının karşılanmasından görevlendirilen köy ve kasaba halkı sorumluydu. Bunun karşılığında ise bazı vergilerden muaf tutulurlardı. Ayrıca menziller, insanların ticaret yaptıkları bir pazar yeri konumuna da gelmiştir (Halaçoğlu, 2002, s. 172). 19. yüzyılda Osmanlı haberleşme sisteminde önemli değişiklikler olmuştur. II. Mahmut, geleneksel menzilhane sistemini kirahâneye dönüştürmüş, böylece modern posta sisteminin yolu da açılmıştır. Kurulan bu sistem ile ulak-menzil usulü revize edilmiş ve kirahâneler haberleşme ağının esasını teşkil etmeye başlamıştır (Çakılcı, 2023, s. 20). Bu uygulama önce Rumeli’de tatbik edilmiş ve daha sonra ise XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Anadolu’da uygulanmaya başlanmıştır (Özkaya, 1977, s. 356). Menzillerin işleyişi belirli esaslara göre yürütülürken zamanla bu sistemin de bozulduğu görülmektedir. Menzil sisteminin bozulmasının temel sebebi menzil yönetiminde görev alan kimselerle habercilerin görev anlayışının bozulmasıdır (Halaçoğlu, 2002, s. 189).

2. Modern Posta Sistemine Geçişte Bolu Postanesi

I. Abdülhamit zamanında 1785 tarihli bir ferman ile (Yazıcı, 1992, s. 335) “Tataran Ocağı” oluşturulmuş ve ocağın işleyişi ile ilgili olarak bir ferman yayınlanmıştır. Bu sayede ocağın aksayan yönleri düzeltilme yoluna gidilmiştir (Eskin, 1942, s. 16). Bu ocağa mensup olan ulakların ayırt edilebilmeleri amacıyla ayrı bir elbise ve kalpak giymeleri sağlanmıştır. Ancak bir süre sonra ocağa mensup olmayanların bu elbise ve kalpakları giymeleri üzerine bu kişilerin cezalandırılması yoluna gidilmiştir. Ayrıca Tatar Ağası tarafından tezkire verilerek önlem alınmıştır (Özkaya, 1977, ss. 340-341).

Menzil teşkilatında alınan tüm tedbirlere rağmen bozulmanın önüne geçilememiştir. Sadrazam Mehmed Sa’id Galib Paşa zamanında 1823’ten 1829’a kadar bütün menzillerde kira usulünün bir kere daha uygulanması yoluna gidilmiştir. Ancak yine de istenilen sonuca ulaşamamıştır. Bunun üzerine 1834’te Hadi Efendi’nin girişimleri ile posta sistemine geçilmiştir (Halaçoğlu, 2002, s. 196). Aynı sene içerisinde Üsküdar’dan İzmit’e kadar uzanan bir posta

yolu yapılmıştır. Bu yol üzerine postaneler inşa edilmiştir (Yazıcı, 1995, s. 33). Kirahâne sisteminin uygulanmasındaki asıl sebep, menzilhâne sisteminde görülen bozulmalar olmuştur. Menzilhânelerdeki imkânların, nizamname hükümlerine aykırı olarak kullanılması menzilhâne masraflarını artırdığı gibi ahalinin de şikayetlerine sebep olmuştur. Bunun üzerine II. Mahmut kesin bir adım atarak menzil işletmelerinin emanet veya iltizam yoluyla bir kiracıya devredilmesini sağlamıştır. Bu sayede menzillerde at temin edilmesi ücrete tabi olmuş ve doğacak ek masraflar için de ödeme yapılması kararlaştırılmıştır. Menzilhânelerin bütüncül bir yönetimden bölgesel işletmelere verilmesi anlamına gelen bu uygulamaya da kirahâne adı verilmiştir (Çakılcı, 2023, s.22).

Ulak-menzilhâne sistemi ile ilgili olarak özellikle II.Mahmut'un saltanatının ikinci yarısından itibaren düzenlemeler artmıştır. II. Mahmut döneminde yayınlanan 1832 tarihli “beyaz üzerine hatt-ı hümayun” ile posta teşkilatının temelleri de atılmıştır (Yazıcı, 1992, s. 335). 1840'ta kurulan Posta Nezareti, Ticaret Nezareti'ne bağlı olarak çalışmalarını sürdürmüş ve ilk önce İstanbul'da daha sonra ise Anadolu'da postaneler açılmıştır. Aynı sene içerisinde çıkarılan yasa ile postanelerin hangi şartları taşıması gerektiği de belirtilmiştir. Buna göre açılacak postaneler kentlerin merkezlerinde olmalıydı. Ayrıca, hücreli veya raflı dolapları bulunan bir oda postane olarak kullanılacaktı. Görevlilerin çalışacakları kısım ile gelenler arasında bir kapı veya pencere bulunacaktı. Ayrıca odanın giriş kapısı üzerinde “postahâne” yazısı da olmalıydı. Bunlara ilave olarak sandık, defterler, mühürler ve gerekli eşya ile tarife listeleri de bulundurulacaktı. Bunların yanı sıra çalışanlar ve postaneye gelenler arasında bir kapı veya pencere olacaktı. Kentlerde postane olarak kullanılabilecek bir oda, bir kurumdan sağlanacak veya kiralanacaktı (Çadırcı, 2013, s. 295).

Tanzimat ile birlikte Avrupa örneğine göre yeniden düzenlenmiş ve posta sistemi oluşturulmuştur. Ancak posta için yapılan yolların bir müddet sonra bozulması üzerine tekrar arabaların yerine beygirler kullanılmaya başlanmıştır. Buna rağmen merkez teşkilatının yanı sıra taşrada postaneler açılmaya başlanmıştır. Taşrada açılacak olan postanelerde aranılacak özellikler nizamname ile de tespit edilmiştir. Postanelerin “vasat-ı şehirde bir münasip mahalde” açılmaları gerektiği de belirtilmiştir. Postanelerde evrakın yanı sıra eşya ve para taşınması uygulaması da gerçekleştirilmiştir (Yazıcı, 1992, ss. 350-358). 1849 yılına gelindiğinde eyalet merkezlerinde birer postane açıldığı ve yönetici olarak da müdür atandığı görülmektedir (Çadırcı, 2013, s. 295).

1840 senesinde Posta Nezareti'nin kuruluşu gerçekleşmesi ile birlikte ilk posta konvoyları da çıkmaya başlamıştır. Bununla ilgili olarak da yeni teşkilatın uyacağı esaslar ve ilk posta nizamnamesi de yürürlüğe konulmuştur. Tanzimat ile birlikte posta hizmetleri daha düzenli hâle gelmiş ve muntazam postane olarak adlandırılan postaneler kurulmuştur. Posta müdürü verilen posta merkezlerine muntazam postane adı verilirken, kendilerine posta müdürü tayin edilmeyen

postaneler ise gayr-ı muntazam postane olarak adlandırılmıştır (Yazıcı, 1992, ss. 336-337). Bu bağlamda aşağıda belirtildiği üzere Bolu Postanesi'nin muntazam bir postane olduğu görülmektedir.

Bu uygulamamanın etkileri kısa sürede görülmüş ve Bolu'nun haberleşme yolları üzerinde olması nedeniyle bir posta merkezi oluşturulmuştur. Bununla birlikte zaman zaman posta yolları üzerinde bulunan derbentlerde güvenlik sorunu ortaya çıktığı görülmektedir. 1846 senesi içerisinde Bolu'daki posta yolları üzerinde bulunan Bolu Dağı, Köroğlu Çeşmesi, Söğüdlü, Belbaşı, Karaçalı derbentlerinin birbirine uzak olması güvenlik konusunda sorunların ortaya çıkmasına sebep olmuş ve ulaşım imkanlarını zorlaştırmıştır. Posta tatarlarının güvenliğinin sağlanması amacıyla bölgeye cebeli tayini yapılmıştır. Artırılan asker sayısı ile bölgedeki posta hizmetleri daha güvenli hâle getirilmiştir. Artırılan güvenlik önlemleri ile posta hizmetleri daha sağlıklı bir şekilde yürütülmeye çalışılmıştır. (BOA., C..ZB../69-3414).

Ancak posta hizmetleri için yapılan yollar genellikle yetersizdi. II. Mahmut döneminde ve Abdülmecit döneminde yapılan yollar da yeterli olmadı (Karal, 1976, ss. 262-263). 1862 senesinde yolların tamir edildiği görülmektedir. 1863 senesinde tamir edilen yollar 360 fersaha ulaşmıştır (Halaçoğlu, 2002, s. 197). 1862 senesinde ise ilk posta pulu da kullanılmıştır (Eskin, 1942, s. 23).

İlk posta nizamnamesi 1871 yılında Avrupa'daki örnekler incelenerek hazırlanmıştır. Yine 1871 yılında posta ve telgraf nezaretleri birleştirilerek Posta ve Telgraf Nezareti adını almıştır (Yazıcı, 1992, s. 340). Osmanlı Devleti'nde yerli postaların yanı sıra yabancı postalar da kurulmuştur. II. Abdülhamit bu postaları kaldırmak istemişse de engel olamamıştır (Yazıcı, 1992, s. 343). Bolu özelinde ise telgrafhane binası olarak 1864 senesinde Bolu Hükümet Konağı'na bağlı bir bina kullanılmıştır (BOA., A.MKT.MHM., 277-58). Telgrafhane müdürü olarak ise Nesib Efendi tayin edilmiştir (BOA., HR. MKT. 460-66). 19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde Bolu'nun muntazam postaneye sahip olduğu görülmektedir. 1870 yılına ait olan Kastamonu Vilâyeti Salnâmesi'ne göre Bolu, dördüncü sınıf bir telgrafhaneye sahipti. Telgrafhanenin müdürü Hasan Efendi, memuru ise Simon Efendi'dir (Önal, 2011, s. 52). Bununla birlikte Bolu'da yabancı bir postane kurulmasına dair herhangi bir kayıt bulunmamaktadır. 1899 senesinde Bartın kazasının Bolu ile olan posta işlerinin kış mevsiminde gecikmesini önlemek için Bartın'la Hamidiye arasında haftada bir kere işlemek üzere düzenli bir posta sürücülüğü oluşturulmuştur (BOA., DH.MKT. /2186-122).

Bolu'nun İstanbul'dan Anadolu'ya uzanan yol güzergahı üzerinde bulunması işlerin yoğunlaşmasına neden olmuştur. Bu durumun posta işlerinde çeşitli aksamalara neden olabileceği düşüncesiyle 1895 senesinde Bolu Telgrafhanesi'ne memur talep edilmektedir. Böylece iş yoğunluğunun

azaltılması ve haberleşme işlerinin daha sağlıklı bir şekilde yürütülmesi amaçlanmıştır (BOA., DH.MKT. /418-13). Bolu'nun Kastamonu vilayeti'ne bağlı bir sancak konumunda olması nedeniyle 1910 senesinde Maliye Nezareti'nden Dahiliye Nezareti'ne yazılmış yazıda, Bolu sancağındaki posta ve telgraf merkezinin Bolu mutasarrıflığının isteğiyle Kastamonu'dan ayrılarak Dersaadet'e bağlanmak istendiği görülmektedir. Buna gerekçe olarak da Kastamonu'nun Bolu'ya uzak olması ve İstanbul'a ulaşım imkanının daha uygun olması gösterilmiştir. Ancak bu istek İstanbul'daki posta işlerinin yoğunluğu gerekçe gösterilerek kabul görmemiş ve bu sebeple Bolu posta ve telgraf merkezi bir süre daha Kastamonu'ya bağlı kalmaya devam etmiştir (BOA., DH.MUI. /8322).

Bolu'da hükümet konağı binasının inşası 1811 senesinde Bolu Mutasarrıfı Hüsrev Paşa tarafından gerçekleştirilmiştir (Bayraktar, 2009, s. 17). Diğer hükümet kurumları da bu binanın etrafına inşa edilmiştir. Zamanla binanın yıpranması üzerine yeniden bir posta ve telgraf binası yapılması gündeme gelmiştir. Bolu mutasarrıflığından Maliye Nezareti'ne 18 Nisan 1916 senesinde yazılmış yazıya göre Bolu Hükümet Konağı bahçesinde yeniden bir posta ve telgraf binası yapılması istenmektedir. Posta ve telgraf binasının şehrin başka bir yerine yapılma düşüncesi ise, şehir merkezine uzak olacağı gerekçesi ile kabul edilmemiştir (BOA., ML.EEM./1190-3). İlerleyen zamanlarda bu konunun tekrar gündeme geldiği görülmektedir. 14 Aralık 1916 tarihinde Bolu Hükümet Konağı arsasından alınarak posta ve telgraf binası inşa edilen yerlerin bedellerinin karşılanması Bolu mutasarrıflığına Maliye Nezareti'nden talep edilmiştir. Ayrıca hükümet konağını ve yakınlarındaki devlet kurumlarını gösteren bir taslak hazırlanmıştır. Buna göre telgrafhane binası olarak geçen ve hükümet binasının sağ arka tarafında bulunan müstakil bir bina bulunmaktadır. Bu bina günümüzdeki posta binası değildir. Buna karşılık askeri kurumların ve eski hapisane binasının olduğu yer aynı şekilde muhafaza edilmiştir. Çizilen haritaya göre bu binalar hükümet binasının etrafında konumlanmış ve aynı alan içerisinde bulunmaktadır. Günümüzde hükümet binası yerini korumuş ve kapsamlı bir bakım onarım görmüştür (BOA., ML.EEM./ 1214-3).

Daha sonra ise bin yedi yüz liraya inşa edilen posta ve telgraf binasının çarşıya uzak olmasından dolayı 1918 senesinde idare-i hususiyeye ait başka bir arazi üzerinde yeniden yapılması ve eski binanın satılması kararlaştırılmıştır (BOA., ML.EEM./ 1267-31). Haberleşme sisteminin zaman içerisinde değişmesi ve gelişmesi Bolu vilâyetine de yansımıştır. Ulakların geçtiği bir konumda bulunan ve önemli bir menzil noktası olan Bolu, muntazam postanenin kurulduğu yerlerden birisi olmuştur. Diğer vilâyetlerde olduğu gibi merkezi bir konumda olan Bolu postanesi zaman içerisinde bakım ve onarım da görmüştür.



Resim 1. 1925 Yılına Ait Bolu Vilâyeti Salnâmesinde Bolu Postanesi.

3. Karşılaşılan Sorunlar ve Posta Güvenliği

Posta taşımacılığı bazı sorunları da beraberinde getirmiştir. Taşımada kullanılan beygirlerin pahalıya mal olması bu sorunlardan birini oluştuyordu. Ayrıca yol güvenliği yeterince sağlanamadığından çok sık posta soygunları olmuştur. 24 Temmuz 1845'te bütün vali, mutasarrıf ve kaymakamlara sadrazamlık makamından gönderilen yazıda postanelerin açılmasından itibaren Anadolu ve Rumeli taraflarına gidip gelen posta tatarlarının uğradıkları yerlerde emniyeti sağlamak için yanlarına silahlı süvari asker verilmesi, kullanılan beygirlerin genç ve dinç olması, katırcı ve benzeri kimselere mektup taşıtırılmaması istenmiştir. Ayrıca bazı bölgelerde posta tatarlarının yanlarına silahlı koruyucu ve genç beygirler verilmediğinden soygunların olduğu, zamanında gidecekleri yere varamadıkları ve bu durumun önüne geçilmesi gerektiği belirtilmiştir (Çadircı, 2013, s. 295).

Modern posta sistemine geçilmesiyle birlikte daha önceki dönemlere ait benzer sorunların devam ettiği görülmektedir. Bunlardan birisi gönderilen evrakların zamanında gideceği yere ulaşmamasıdır. 1857 senesine ait olan bir yazışmada Bolu postanesinde mahallelerin çoğunluğunda haberleşme ile ilgili evrakın birkaç gün bekletildikten sonra postaya verildiği ifade edilmektedir. Bu durum ise postaların zamanında yerine ulaşmasını engellemekteydi. Postaların gecikmesi çoğunlukla posta memurlarının rehavetinden kaynaklanmaktaydı. Bu sorunun çözülmesi için Bolu Kaymakamlığı'ndan yazılan mazbatada postaların seri bir şekilde gönderilmesi istenmiştir (BOA., C.NF./6-254). Bir başka sorun ise posta yollarının bozuk olması ve yeterince bakım görmemesidir. Bu sebeple aynı sene içerisinde senesinde İzmit'ten Ankara'ya kadar olan posta yollarının tamir edilmesi gündeme gelmiştir. Posta yollarının bozulması ve güvenliğin yeterince sağlanamaması üzerine köylerden taş getirilip yolların onarılması ve yol üzerlerine han yapılması kararlaştırılmıştı. Posta güzergahlarının bir özelliği de ticaret yolları üzerinde bulunmasıydı. Bu sebeple bu yollar önemli bir geçiş noktası ve ticaret merkezi durumuna gelmekteydi. Dolayısıyla buralarda halkın ticaret yaptığı da görülmektedir. Ancak ticaret yapacak kişilerin de güvenilir kimseler olması gerekiyordu. Bu sebeple Bolu'dan geçecek posta yolları üzerinde han ve ekmekçi dükkânı inşa etmek isteyenlerin tahkik edilmesi istenmiştir (BOA., A.MKT.UM./ 270-77).

Posta ve haberleşme işlerinde görevli olan memurların yaptığı kişisel uygulamalar zaman zaman sıkıntılara yol açabiliyordu. Kasım 1892 senesine ait bir yazıya göre Bolu sancağı Hamidiye kazası telgraf memuru Ali Efendi'nin emniyeti suiistimal etmekte olduğundan hakkında yapılan şikayetlerin değerlendirilmesi istenmiştir (BOA., BEO. / 105-7872-07). Benzer şekilde 1893 senesinde Nablus ve Bolu sancaklarından postayla ve Trablus sancağından Rusya Kumpanyasıyla Defterhaneye gönderilen meblağın noksan çıkması üzerine yapılan tahkikat neticesinde emanetin sağlam olarak teslim edildiğinin anlaşıldığı, noksan çıkan meblağın mahal memurlarına tanzim ettirilmesi gerektiği belirtilmektedir (BOA., DH.MKT. / 16413). Posta ve haberleşme işlerinde çeşitli zamanlarda görülen aksamalar üzerine bunun sebeplerinin posta müdürlüğünden sorulduğu da olmuştur (BOA., DH.İ.UM.EK. / 17-66). 1917 senesine ait olan bir belgede posta ve telgraf muamelelerinde görülen düzensizlik nedeniyle Dahiliye Nezareti Bolu vilayetine uyarılarda bulunarak bu aksamaların bir an önce düzeltilmesini istemiştir (BOA., DH.ŞFR. / 561-27).

Posta işlerindeki sorunlardan birisi de yollardaki güvenlik konusuydu. Postanın zamanında ve sağlam bir şekilde yerine ulaşması gerekiyordu. Bu sebeple özellikle askerler posta güvenliğinden sorumlu olmuşlardır. 1912 senesinde posta emniyetini sağlamak için beraber gidecek olan piyade jandarmalarına ücreti Posta Telgraf Umumisi'nce ödenmek üzere hayvan kiralanması bildirilmişse de yeterli tahsisat olmadığından piyade yerine süvari jandarmalarının muhafazasında posta

naklinin yapılması istenmektedir (BOA., DH.İD. / 127-10). Her ne kadar posta arabalarını askerler korusa da daha önceki sıkıntıların devam ettiği de görülmektedir. Aynı senenin sonunda gece Düzce'den Bolu'ya giden postaya üç şahıs tarafından saldırılmış ve bunun sonucunda bir jandarma yaralanmıştır. Daha sonra ise bu suçluların yakalanarak cezalandırılması istenmiştir (BOA., DH.H. / 65-38). Bu durumlara benzer olayların sonraki yıllarda da devam ettiği görülmektedir. 1914 tarihli bir yazıda son yirmi dört saattir Bolu Mutasarrıflığında Düzce dışında vukuat olmadığı, Düzce'den giden posta arabasına meçhul şahıslarca saldırıldığı arabacının maktul düştüğü ve arabada bulunan bir kadının önce yaralandığı, daha sonra ise vefat ettiği belirtilmiş ve jandarmanın bu konuda tahkikat yaptığı ifade edilmiştir (BOA., DH.EUM.AYŞ. / 4-82). Aynı şekilde Kastamonu vilayetine ait bir posta Bolu-Düzce arasında soyulmuştur. Bu sebeple faillerin yakalanması ve postalara gerekli sayıda jandarmanın eşlik etmesinin sağlanması istenmiştir (BOA., DH.EUM.6Şb / 19-42).

Sonuç

Bolu, İstanbul'dan Anadolu'ya uzanan posta yolları içerisinde çok önemli bir konumda bulunuyordu. Dolayısıyla daha ilk dönemlerden itibaren haberleşmede uygulanan ulak sisteminde en önemli durak noktalarından birisiydi. Ulaklar haberleşmenin en önemli unsuruydu ve savaş zamanlarında önemleri daha da artıyordu. Bu sebeple savaşların yoğunlaştığı dönemlerde ulakların sayısında ve kullanılan atların sayısında ciddi artışlar olmuştur. Osmanlı Devleti ulak sistemini ilk dönemlerden başlayarak uzun yıllar boyunca uygulamıştı. Haberleşmenin stratejik açıdan çok önemli olması ulakların çok önemli bir konuma gelmesini sağlamıştı. Bununla birlikte bu durum pek çok haksız uygulamayı da beraberinde getirmiştir. Bolu'nun ulak yolları üzerinde olması benzer sıkıntıların bu bölgede de çıkmasına sebep olmuştur. Artan şikayetler nedeniyle ve durumun içinden çıkılmaz bir hâl alması ile birlikte Kanuni Sultan Süleyman döneminden itibaren Bolu'nun da içinde bulunduğu menzil teşkilatı kurulmuştur. Kurulan bu teşkilat ile haberleşme işleri daha sistematik hâle getirilmiş ve haberleşme ile ilgili sorunlar çözülmeye çalışılmıştır. Ancak bu uygulama da sorunları çözmeye yetmemiş ve menzillerin kiraya verilmesi yoluna gidilmiştir. Yukarıda bahsedildiği üzere II. Mahmut tarafından menzillerin kiraya verilmesi uygulaması başlatılmış ve bu uygulama ülke geneline yayılmaya çalışılmıştır.

II. Mahmut tarafından 1832 senesinde posta sisteminin ilk denemeleri yapılmış ve daha sonra 1840 senesinde ülke genelinde posta teşkilatı kurulmuştur. Tanzimat ile birlikte ülke genelinde başlayan modernleşme hareketlerinden birisi de posta sisteminde yapılan değişikliklerdir. Bu sayede daha kurumsal bir haberleşme ağı kurularak halkın da bu sistemden faydalanması sağlanmıştır. Haberleşme ağının geliştirilmesi ile birlikte başlatılan yenilik hareketleri ülke geneline daha hızlı bir şekilde yayılmış ve bunların denetimi de sağlanmıştır.

Modern posta teşkilatının kurulduğu sırada kirahâne usulünden de tamamen vazgeçilmemiş ve postaneler muntazam ve gayr-ı muntazam olarak adlandırılmıştır. Bolu'da ise 1870 senesinden itibaren muntazam bir posta teşkilatı bulunuyordu. Daha öncesinde posta işlerinin düzenli olarak yürütüldüğü müstakil bir bina bulunmuyordu. Bu teşkilat idari taksimattan dolayı Kastamonu postanesine bağlı olarak faaliyetlerini yürütmüştür. Bu postanenin kendisine ait bir binası ve görevli memurları da bulunuyordu. Bununla birlikte bu dönemde de haberleşmede pek çok sorunla karşılaşmıştır. Haberleşme faaliyetlerinin yoğunluğu sebebiyle memur sayısı yetersiz gelmiş ve bu yüzden posta ve telgrafhane binası için memur talebi olmuştur. Yolların bozuk ve yetersiz olması ise hem ulaşımı hem de haberleşmeyi olumsuz yönde etkilemiştir. Posta arabalarının daha hızlı ve rahat yolculuk yapabilmeleri için bazı dönemlerde yol yapımında çevre köylerin halkından yardım alınmıştır. Posta arabalarına yapılan saldırılar da haberleşmeyi olumsuz yönde etkileyen bir faktör olmuş ve bu yüzden jandarma kuvvetlerinden destek alınmıştır. Bazen de posta memurlarının görevlerini kötüye kullandıkları olmuştur. Bütün bu olumsuz etkenlere rağmen Bolu, haberleşmede çok önemli bir durak noktası olmuş ve önemini korumuştur.

Kaynakça

Arşiv Kaynakları

- BOA., A.DVNSMHM.d./74-62
- BOA., A.DVNSMHM.d./58-737
- BOA., A.DVN.d./899
- BOA., A.MKT.MHM., 277-58
- BOA., AE.SMST.III/201-15761
- BOA., AE.SAMD.III. /57-5649
- BOA., AE.SMS.III/257-20552
- BOA., AE.SMST.II. /44-4361
- BOA., A.MKT.UM./ 270-77
- BOA., BEO. /105-7872-07
- BOA., C.ML. /689-28263
- BOA., CF.NF. /251244
- BOA., CF.NF. /31-1536
- BOA., CF. NF. /54-26666
- BOA., CF.NF. /13-610
- BOA., C..ZB../69-3414
- BOA., C.NF. /6-254
- BOA., DH.MKT. /2186-122
- BOA., DH.MKT. /418-13

BOA., DH. MUİ., / 8322,
BOA., DH.MKT. /16413
BOA., DH.İ.UM. EK./17-66
BOA., DH. ŞFR./561-27
BOA., DH.İD.. /127-10
BOA., DH.H./65-38-0
BOA., DH.EUM.AYŞ. / 4-82
BOA., DH.EUM.6Şb/19-42
BOA., D.MKF.d.../30240
BOA., D.MKF.d../30283
BOA., HR. MKT. 460-66
BOA., ML.EEM. /1190-3
BOA., ML.EEM./ 1214-3
BOA., ML.EEM./ 1267-31

Salnameler

Salnâme-i Vilâyet-i Kastamonu, H 1287 / M 1870, Defa 2, Kastamonu Vilayet Matbaası.
Bolu Vilâyeti Salnâmesi, H 1340 /M 1925, Bolu Hükümet Matbaası.

Araştırma Eserleri

- Bayraktar, D. (2009). *Tanzimat'ın İlk Yıllarında Bolu*. Bolu: Abant İzzet Baysal Üniversitesi Bolu Halk Kültürünü Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayınları.
- Bozkurt, R. (1966). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Kollar, Ulak ve İaşe Menzilleri*. Ankara: Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi Resmi Yayınları.
- Çadırcı, M. (2013). *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*. Ankara: Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Çakılcı, D. (2023). Osmanlı Taşra Haberleşmesinde Değişim: İşletme, Mekân ve Kullanım Bağlamında Selânik Örneği (1794-1850). *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 58, 19-40.
- Çerçi, F. (2003). Haberleşme Hizmetleri ve Osmanlı Devleti'nde Ulak Organizasyonu, (Gelibolulu Mustafa Ali'nin Bu Konudaki Görüşleri). *Atatürk Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 20, 190-221.
- Ekin, Ü. (2022). Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletişim Örgütlenmesi. *Kadim Dergisi*, 3, 31-52.
- Eskin, E. (1942). *Posta, Telgraf ve Telefon Tarihi*. Ankara: Ulusal Matbaa.
- Halaçoğlu, Y. (2002). *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*. Ankara: PTT Genel Müdürlüğü Yayınları.
- Halaçoğlu, Y. (2004). Menzil. *TDV İslam Ansiklopedisi* (C. 29, ss. 159-161).
- Halaçoğlu, Y. (2012). Ulak. *TDV İslam Ansiklopedisi* içinde (C. 42, ss. 77-79).

- Harekât, İ. (1992). Berîd. *TDV İslam Ansiklopedisi* içinde (C. 5, ss. 498-501).
- Hut, D. (2015). İstanbul Haberleşme Tarihi, Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi, *TDV İslam Araştırmaları Merkezi*, 6, 536-560.
- Kafesoğlu, İ. (1972). *Selçuklu Tarihi*. İstanbul: Milli Eğitim Basımevi.
- Karal, E. Z. (1976). *Osmanlı Tarihi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Memiş, E. (2002). *Eskiçağ Türkiye Tarihi (En Eski Devirlerden Pers İstilasına Kadar)*. Konya: Çizgi Kitabevi.
- Orhonlu, C. (1990). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilâtı*. İstanbul: Eren Yayıncılık ve Kitapçılık.
- Ögel, B. (1980). *Dünden Bugüne Türk Kültürünün Gelişme Çağları*. İstanbul: Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları.
- Önal, G. (2011). *Osmanlı Devri Kastamonu Vilâyeti Salnâmelerinde Bolu Sancağı*. Bolu: Bolu Belediyesi Araştırmaları Merkezi.
- Özkaya, Y. (1977). XVIII. Yüzyılda Menzilhane Sorunu. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 28(3-4), 339-368.
- Pakalın, M. Z. (1983). *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*. Millî Eğitim Bakanlığı Yayınları.
- Tekin, Ü. (2022). Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletişim Örgütlenmesi, *Kadim Dergisi*, 3, 31-52.
- Turan, O. (1946). Selçuklu Kervansarayları. *Belleten Dergisi*, 10(39), 471-496.
- Turan, Ş. (1964). 1560 Tarihinde Anadolu'da Yiyecek Maddeleri Fiyatlarını Gösteren Bir İran Elçilik Heyeti Masraf Defteri. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 22(34), 273-294.
- Yazıcı, N. (1992). Tanzimatta Haberleşme Kara Taşımacılığı. *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi*, 3, 333-377.
- Yazıcı, N. (1995). Posta Nezaretinin Kuruluşu. E. İhsanoğlu ve M. Kaçar (Ed.), *Çağın Yakalayan Osmanlı* içinde (ss. 23-43). İstanbul: IRCICA Yayınları.