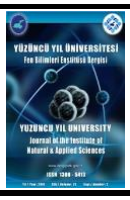
Yüzüncü Yıl Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi

https://dergipark.org.tr/tr/pub/yyufbed



Araştırma Makalesi

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Posta Ağı Verilerinin Analizi ve CBS Tabanlı Modelleme

Ece KÜÇÜKATALAY*[1] Nuray ÖZASLAN[2]
Betül GELENGÜL EKİMCİ[2] Onur ŞATIR[3]

[1]Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Mimarlık Bölümü, 65080, Van, Türkiye
[2]Eskişehir Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, 26555, Eskişehir, Türkiye
[3]Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, 65080, Van, Türkiye

*Sorumlu yazar e- posta: eceguler@yyu.edu.tr

Öz: Bu makale, 19. yüzyıldan erken Cumhuriyet'e uzanan Osmanlı posta ağının temel unsurları olan posta merkezlerini, tekil yapı odaklı okumaların ötesine taşıyarak CBS temelli bir çerçevede yeniden değerlendirir. Literatürdeki posta yapılarına ilişkin parçalılık ve ulusal envanterlerdeki dağınık kayıtların karşılaştırılabilir bir zeminde buluşturulamayışı, posta sisteminin işleyişini, ulaşım hatlarıyla kurduğu ilişkileri ve bölgesel yayılım dinamiklerini bütüncül biçimde ele almayı zorlaştırmıştır. Bu eksiklikten hareketle çalışmanın amacı, posta ağını parçalı okumaların ötesine taşıyarak işleyişini, ulaştırma altyapılarıyla kurduğu bağlantıları ve bölgesel farklılaşmalarını birlikte görünür kılmaktır. Araştırma, posta yapılarının değerini cephe ya da tipolojiye indirgemek yerine yer seçimi, erişim ve koridor ilişkileri üzerinden açığa çıkararak, geç Osmanlı kamu mimarlığının çoğul ve çok merkezli karakterini ağ ölçeğinde belgelemektedir. Bu doğrultuda arşiv belgeleri, tarihî haritalar, görsel materyaller ve resmî kayıtlar CBS'de coğrafi olarak referanslanmış ve ulaştırma türleriyle bağlantıları çözümlenmiştir. Bulgular, ağın sürekliliğini ve bölgesel farklılaşmalara rağmen ortak bir ulaşım–haberleşme sistemine eklemlendiğini göstermektedir. Bu çerçeve, koruma ve planlama kararlarının tekil yapılardan çok koridorlar ve stratejik eşik noktaları üzerinden kurgulanmasına imkân tanır. Sonuçta ortaya çıkan CBS tabanı, envanterleme, rota tasarımı, koruma önceliklendirmesi ve dijital sergileme gibi alanlarda kullanılabilir; yöntem ise benzer imparatorluk ölçekli ağların farklı coğrafyalarda karşılaştırmalı incelenmesine aktarılabilir.

Anahtar Kelimeler: Coğrafi bilgi sistemleri, Dijital tarih, Mekânsal analiz, Osmanlı posta ağı

GIS-Based Modelling and Analysis of the Postal Network in the Ottoman Empire

Abstract: This article re-evaluates the Ottoman postal network, spanning from the nineteenth century to the early Republican period, by moving beyond building-centered readings and situating postal centers within a GIS-based analytical framework. The fragmented nature of studies on postal buildings and the dispersed records in national inventories have hindered a comprehensive assessment of the postal system's functioning, its connections with transportation routes, and its regional dynamics of expansion. Addressing this gap, the study aims to move beyond partial interpretations and to reveal the network's operation, its links with transport infrastructures, and its regional variations in an integrated manner. Rather than reducing the value of postal buildings to façades or typologies, the research emphasizes their significance through location choices, accessibility, and corridor relations, thereby documenting the plural and multi-centered character of late Ottoman public architecture at a network scale. To this end, archival documents, historical maps, visual materials, and official records were georeferenced in GIS and analyzed in relation to transport infrastructures. The findings demonstrate the continuity of the network and its integration into a common communication–transportation

Gönderilme Tarihi: 09.07.2025
Kabul Tarihi: 18.11.2025

Nasıl atıf yapılır: Küçükatalay, E., Özaslan, N., Gelengül Ekimci., B., & Şatır, O. (2025). Osmanlı İmparatorluğu'ndaki posta ağı verilerinin analizi ve cbs tabanlı modelleme. *Yüzüncü Yıl Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi, 30*(3), 1044-1064. https://doi.org/10.53433/yyufbed.1738691

system despite regional differences. This framework allows conservation and planning strategies to be developed not only around individual buildings but also along corridors and strategic thresholds. The resulting GIS database can serve as a tool for inventorying, route design, conservation prioritization, and digital exhibition, while the method can be transferred to comparative studies of other empire-scale networks in different geographies.

Keywords: Digital History, Geographic information systems, Ottoman postal network, Spatial analysis

1. Giriş

19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde iletişim altyapısının da çağın gerekliliklerine uygun biçimde yeniden yapılandırılmasını gerekli kılmıştır. Bu dönüşümün en önemli adımlarından biri, 1840 yılında Posta Nezareti'nin kurulmasıyla birlikte, sivil halka yönelik düzenli ve örgütlü posta hizmetlerinin başlatılması olmuştur (Yazıcı, 1985). Telgraf ve telefon gibi yeni iletişim teknolojileriyle, haberleşme ağının kapsamı giderek genişlemiş; hem yönetim birimleri hem de toplumun farklı kesimleri bu altyapıdan doğrudan etkilenmiştir (Varlık, 1985; Yazıcı, 1985; Turgut, 2018; Ekimci & Küçükatalay, 2023).

Haberleşme sistemindeki dönüşüm, fiziksel çevrede gözlemlenebilen yapısal yansımalar da üretmiştir. Postaneler, telgrafhaneler, telefon santralleri, telsiz-telgraf istasyonları ve telgraf anıtları gibi yapılar ülke geneline yayılmış; bu yapılar karayolu, demiryolu ve denizyolu gibi ulaşım sistemleriyle entegre biçimde işleyen ve bölgesel dinamiklerle şekillenen süreklilik arz eden bir haberleşme ağının temel bileşenlerine dönüşmüştür. Bu bağlamda, Osmanlı posta ağı (OPA) yalnızca teknik bir altyapı değil, aynı zamanda siyasi, idari, ekonomik, sosyal ve kültürel olguların izlenebileceği çok katmanlı bir mekânsal sistem olarak ele alınmalıdır.

Osmanlı modern posta yapıları üzerine yapılan mevcut çalışmaların odak noktaları ve yöntemsel yaklaşımları, genellikle belirli yapıların mimari özelliklerine yönelmiş ve araştırmalar çoğunlukla tek yapı ölçeğinde yürütülmüştür (Kerimoğlu, 2018; Taşdemir, 2016; Tokmak, 2012). Bu yaklaşım posta ağının mimari bileşenlerinin belgelenmesine katkı sunmakla birlikte, posta sisteminin işleyişini, ulaşım hatlarıyla kurduğu ilişkileri ve bölgesel yayılım dinamiklerini bütüncül biçimde değerlendirmekte yetersiz kalmaktadır. Konuya ilişkin kurumsal kaynaklarda da benzer bir eksiklik göze çarpmakta, örneğin PTT Genel Müdürlüğü bünyesinde OPA'ya ait yapılara ilişkin kapsamlı ve bütüncül bir envanter çalışması bulunmamaktadır. Posta binaları, başlangıçta merkezi biçimde planlanmış bir sistemin bileşenleri iken, kurumsal sürekliliğin bozulmasıyla bağlamından kopmuştur; bu kopuşun en görünür sonucu, yapıların PTT dışındaki farklı kurumların ya da şahısların mülkiyetine geçmesi ve karakol, belediye binası veya özel mülk olarak kullanılmalarıdır (Balıkesir KVKBKM; İzmir 2 Numaralı KVKBKM). Bu mülkiyet ve işlev değişimleri, bilgi-belge akışını tek elde toplamayı güçleştirmiş; tarihî posta yapılarıyla ilgili arşiv ve envanterlerin bugün dağınık ve parçalı bir görünüm arz etmesine yol açmıştır. Bu parçalı durum, Osmanlı posta sisteminin çok bileşenli ve örgütlü yapısının görünürlüğünü azaltmakta; tarihî yapıların yalnızca fiziksel kalıntılar olarak ele alınmasına yol açmaktadır. Bu çalışma, söz konusu yöntem bilimsel ve kurumsal eksiklikleri dikkate alarak, Osmanlı posta merkezlerini ulaşım hatlarıyla ve bölgesel dinamiklerle birlikte ele alan ilk sistematik analiz örneğini sunmakta; böylece ağı, zamansal ve mekânsal boyutlarıyla kavramsallaştırmayı hedeflemektedir. Farklı dönemlerde ve coğrafi bölgelerde değişen ulaşım türlerinin (kara, deniz, demir yolu) posta merkezlerinin yerleri, yoğunluğu ve işlevi üzerindeki etkisini ortaya koymak; böylece posta merkezlerini parçacıl yaklaşımların ötesine geçerek ağ bütünlüğü içinde anlamlandırmaktır.

Posta merkezlerinin belgelenmesine yönelik veriler; arşiv belgeleri, tarihi haritalar, fotoğraflar ve mektuplar gibi çeşitli formatlarda, dağınık ve parçalı biçimde, çoğu zaman Osmanlıca gibi uzmanlık gerektiren dillerde yer almakta ve bu durum sağlıklı belgeleme sürecini güçleştirmektedir. Ayrıca, farklı dönemlerde üretilmiş kartografik veriler arasında ölçek, temsil ve içerik açısından ciddi tutarsızlıklar gözlenmektedir. Bu nedenle, çok katmanlı ve tarihsel olarak değişken nitelikteki verilerin bir araya getirilmesi, bütüncül analizinin yapılması ve güvenilir mekânsal çözümlemelerin elde edilmesi açısından Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) kritik bir rol üstlenmektedir. CBS, yalnızca fiziksel yapıların konumlarını haritalamakla kalmamakta; aynı zamanda tarihî belgelerle ilişkilendirilen mekân-zaman verilerinin entegre biçimde yönetilmesini ve Osmanlı posta sisteminin işleyişini dijital ortamda analiz

edilebilir kılmaktadır. UNESCO, ICOMOS ve Avrupa Konseyi gibi uluslararası kurumların önerdiği çağdaş dijital belgeleme ve analiz yöntemleri bağlamında değerlendirildiğinde, CBS kullanımı bu çalışmada tarihî sürekliliği olan bir iletişim ağının sistematik olarak ortaya konmasını mümkün kılan temel araçlardan biridir.

Bu çalışmada Osmanlı posta ağı, modernleşme sürecinde merkezi yönetimin mekânsal stratejileri ile mimari üretim arasındaki ilişki disiplinlerarası bir bakış açısıyla ortaya konularak incelenmektedir. Böylece, posta ağının dönemsel koşullar ve bölgesel dinamiklerle şekillenen, değişken ve çok boyutlu bir organizasyon olduğu ortaya konmaktadır. Osmanlı iletişim ağının bu özgün yapısı hem yerel hem de uluslararası etkileşimleri kavrayabilmek açısından önemli ipuçları sunmaktadır.

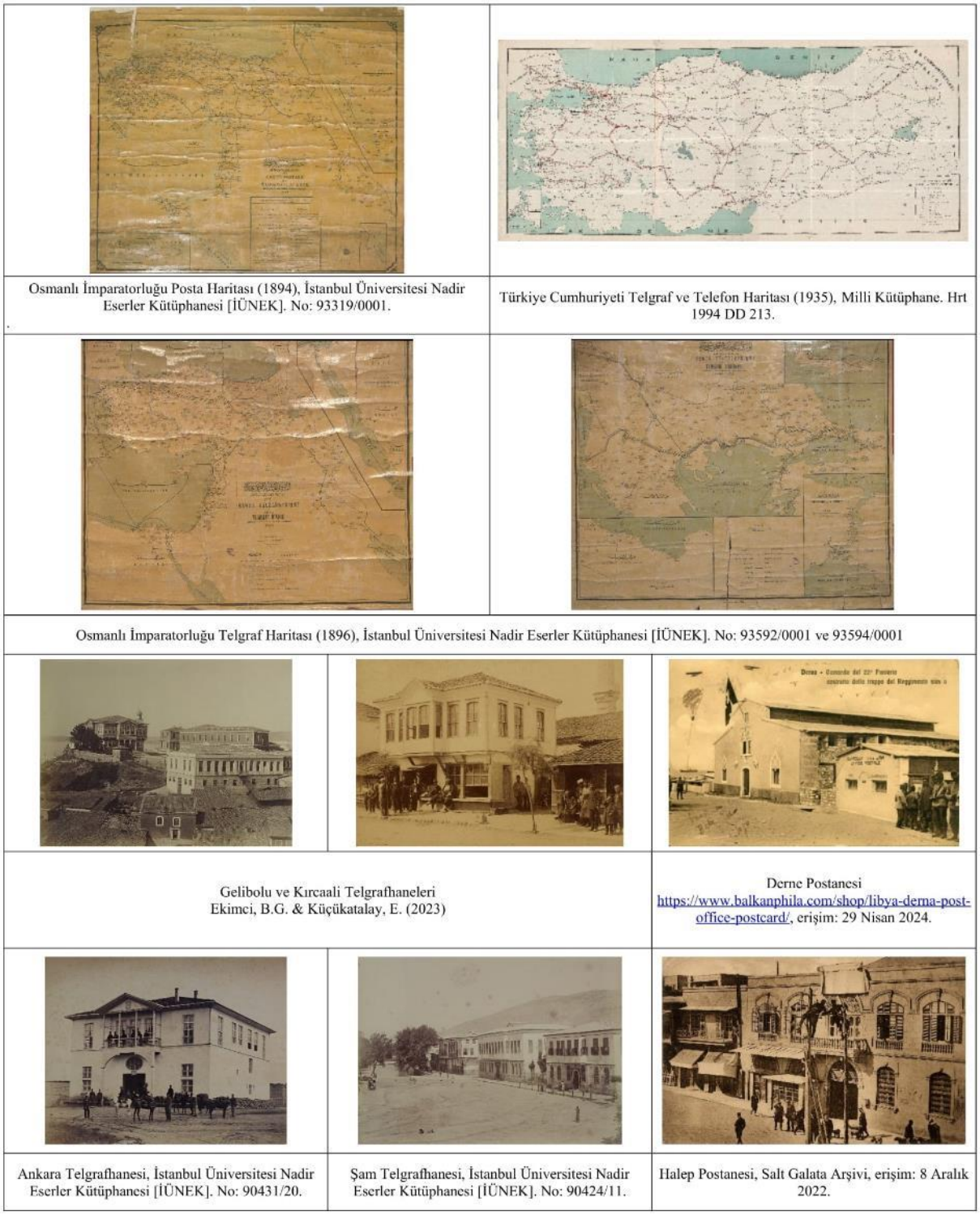
2. Materyal ve Yöntem

Çalışmada öncelikle posta ağının temel unsurlarını oluşturan merkezlere ilişkin veriler derlenmiş olup bu veriler, teşkilatın kuruluşundan Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadar uzanan dönemi kapsamaktadır. Osmanlı'nın sona ermesiyle birlikte ağın kesintiye uğramaksızın yeni yönetim tarafından devralınarak kullanılmaya devam etmesi, çalışmanın tarihsel aralığının yalnızca Osmanlı dönemiyle sınırlı tutulmamasını gerekli kılmış; bu nedenle son Osmanlı evresi ile erken Cumhuriyet başlangıcındaki posta sistemini belgeleyen kaynaklar birlikte değerlendirilmiştir. Böylece araştırmada kullanılan materyaller, posta ağının sürekliliğini görünür kılan ve tarihsel gelişimin bütüncül biçimde kavranmasına imkân tanıyan bir çerçevede seçilmiştir. Veriler; arşiv belgeleri, tarihi haritalar, görsel materyaller, resmi kayıtlar ve sosyal medya paylaşımlarını içeren geniş ve heterojen bir yelpazeden seçilmiş, posta merkezlerinin tarihsel gelişimini ortaya koyabilecek nitelikte olanlara öncelik verilmiştir. Aşağıda, kullanılan veri kaynakları, özellikleri ve araştırmadaki işlevlerini özetleyen çizelge sunulmaktadır (Çizelge 1).

Çizelge 1. Araştırma kapsamında elde edilen bulguların oluşturulmasında kullanılan veri bilgileri

Veri Kaynakları	• Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmâniyye • Osmanlı Devleti posta ve telgraf haritaları • Türkiye Cumhuriyeti telgraf ve telefon haritaları • Salt Araştırma • İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi • Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlükleri • İstanbul Büyükşehir Belediyesi Koruma Uygulama ve Denetim Bürosu • Akademik yayınlar • *https://kulturenvanteri.com/* ve çeşitli web siteleri
Veri Özellikleri	• Osmanlı Devleti yıllıkları • Tarihi haritalar • Tarihi görsel veriler (fotoğraf gibi) • Resmi kurum belgeleri • Kitap-makale • İnternet kaynakları
Verinin Ne Amaçla Kullanıldığı	• Posta ağındaki posta merkezlerinin tespiti • Posta merkezlerinin dönemin ulaşım yöntemleriyle ilişkisinin analizi

Yukarıda açıklanan veri çeşitliliğini desteklemek üzere aşağıda, posta merkezlerinin tespitinde kullanılan kaynaklardan seçilmiş örnek görseller yer almaktadır. Bu görseller, farklı veri türlerini temsil etmektedir. Haritalar, posta ağının coğrafi yayılımını belgeleme işlevi görürken; görsel materyaller ise ağın mekânsal ve kurumsal varlığını ortaya koymaktadır (Şekil 1).

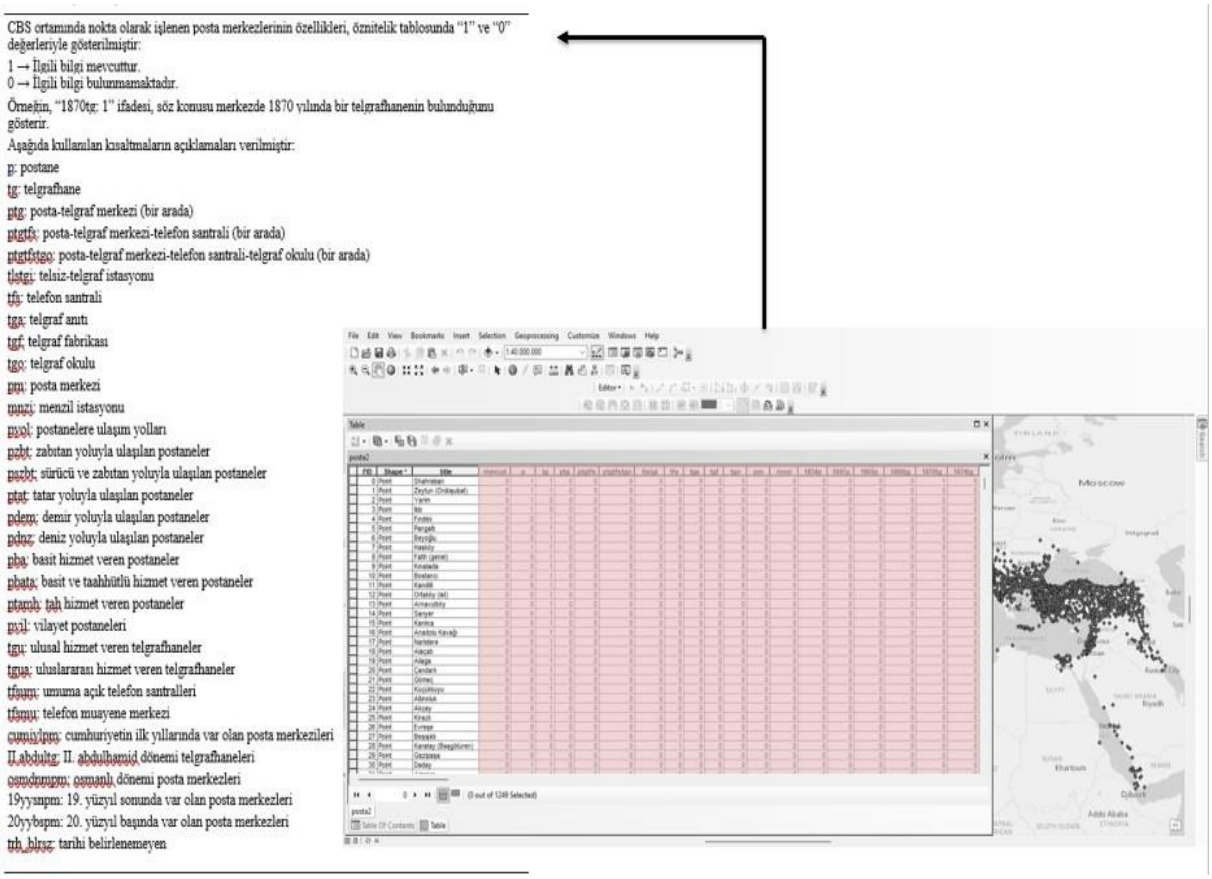


Şekil 1. Araştırmada kullanılan verilerden bazıları.

Çok geniş bir coğrafyaya yayılan posta merkezlerine ait veriler, niceliksel açıdan kapsamlı; içerik bakımından ise farklı türde ve dağınık belgelerden oluştuğundan bu verilerin sağlıklı biçimde envanterlenmesi, bir araya getirilmesi ve analize elverişli hâle getirilmesi CBS kullanımı ile mümkün olmuştur. UNESCO, ICOMOS ve Avrupa Konseyi gibi uluslararası kuruluşların temel metinlerinde de vurgulandığı üzere (Avrupa Konseyi, 2005; 2008; ICOMOS, 2017; Australia ICOMOS, 2013), kültürel mirasın belgelenmesi ve korunmasında çağdaş teknolojiler önemli bir araçtır. Bu doğrultuda çalışmada, CBS teknolojileri sistematik biçimde kullanılarak veriler bütüncül bir zeminde toplanmış, mekânsal ve zamansal ölçekte sınıflandırılmış, görselleştirilmiş ve çok katmanlı analizlere uygun bir bilgi sistemine

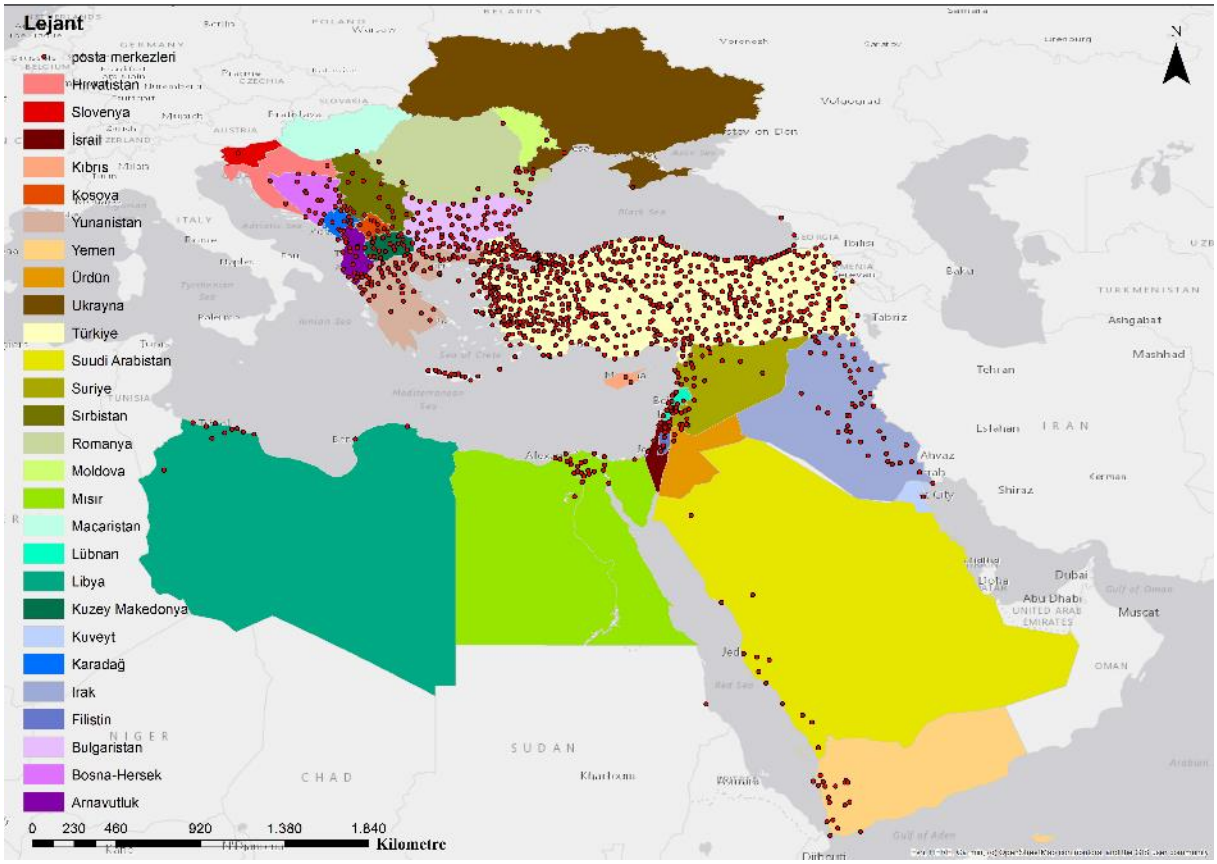
dönüştürülmüştür. Haritaların oluşturulması ve analizlerin yürütülmesi sürecinde ArcMap yazılımı temel araç olarak kullanılmıştır. Çalışmada üretilen haritalar, farklı dönemlere ait verilerin ArcMap ortamında ortak bir koordinat sistemine aktarılmasıyla oluşturulmuştur. Bu süreçte kullanılan tarihî ve güncel veriler, kaynak ölçek farkları ve sınırlı konum bilgileri dikkate alınarak uyumlaştırılmıştır. Çalışmada oluşturulan tematik haritalarda gösterilen konumlar, tarihî kaynaklarda yer alan yer adlarının günümüzdeki karşılıklarıyla eşleştirilmiş; bu konumlar arşiv belgeleri ve literatür verileriyle karşılaştırılarak doğrulanmıştır. Böylece analizlerde kullanılan mekânsal verilerin konumsal tutarlılığı güçlendirilmiş, üretilen tematik haritaların doğruluğu kaynaklar arası uyum ve koordinat sisteminin bütünlüğü temelinde sağlanmıştır.

Makalede kavramsal sadeleştirme amacıyla yapılar "posta merkezi" üst başlığıyla ele alınsa da bilgi sisteminde türlerine göre ayrı kodlanmış; kesin türü belirlenemeyenler ise posta merkezi olarak işlenmiştir. Nokta verisi şeklinde kaydedilen merkezlerin öznitelikleri ikili değerlerle tanımlanmıştır: "1" bilgi varlığını, "0" yokluğunu göstermektedir (Şekil 2).



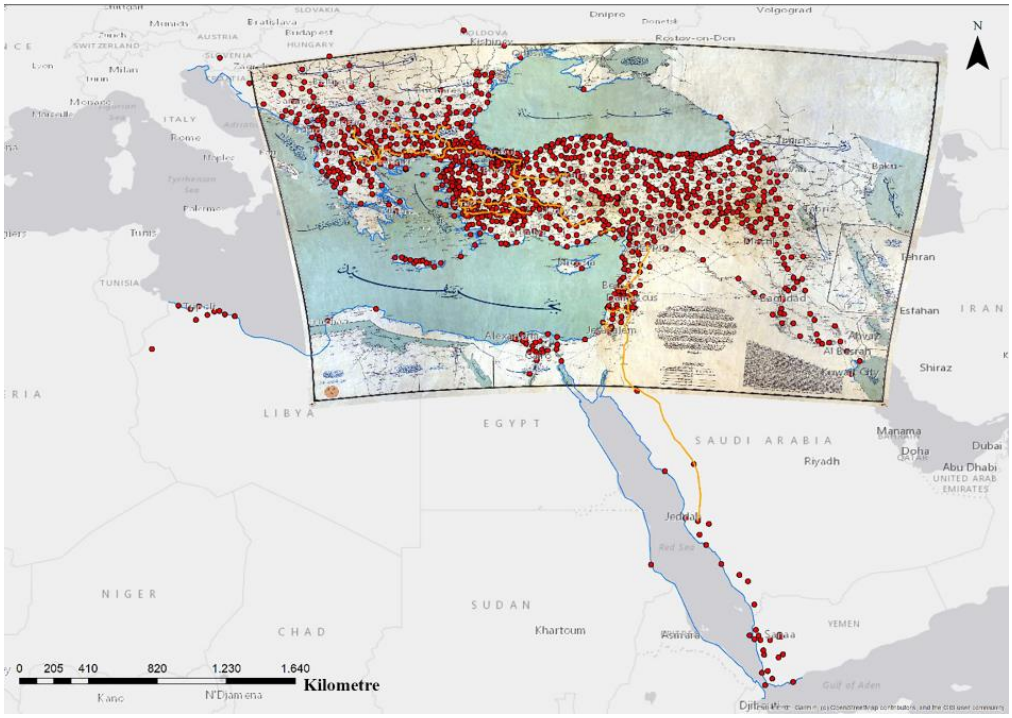
Şekil 2. CBS ortamında oluşturulan bilgi sistemi.

CBS tabanlı işleme sonucunda toplam 1249 adet posta merkezi tespit edilmiştir. Bu merkezler, Osmanlı'nın Rumeli ve Anadolu olarak adlandırdığı topraklarda yer almakta olup günümüzde Türkiye'nin yanı sıra Bosna-Hersek, Karadağ, Arnavutluk, Yunanistan, Kuzey Makedonya, Sırbistan, Bulgaristan, Kosova, Slovenya, Hırvatistan, Romanya, Moldova, Macaristan, Ukrayna, Mısır, Libya, Suudi Arabistan, Yemen, Irak, Suriye, Kuveyt, Ürdün, Lübnan, Kıbrıs, İsrail ve Filistin sınırları içerisinde bulunmaktadır. Elde edilen mekânsal veri seti, hem Osmanlı döneminde kurulmuş posta merkezlerinin günümüz siyasi sınırlarıyla karşılaştırmalı olarak değerlendirilmesini hem de ağın coğrafi yayılımının güncel bağlamda analiz edilmesini mümkün kılmıştır (Şekil 3).



Şekil 3. Posta merkezlerinin yayılımı.

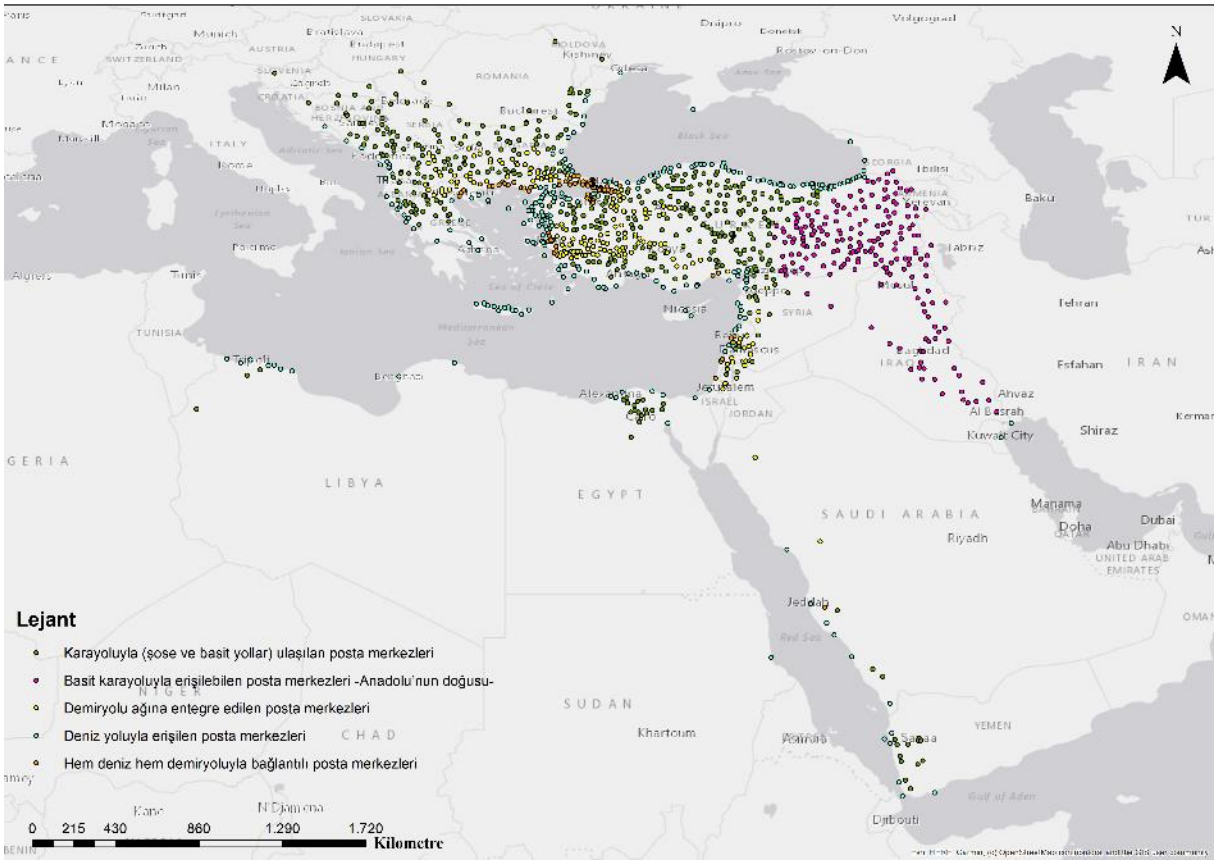
Posta merkezlerinin dönemsel ulaşım altyapılarıyla mekânsal ilişkisini analiz etmek için, 1893 tarihli Osmanlı İmparatorluğu haritası CBS'ye aktarılmış ve coğrafi referanslı posta verileriyle çakıştırılmıştır (Şekil 4).



Şekil 4. 1893 yılı Osmanlı posta merkezleri.

Söz konusu harita, Stanford Digital Repository tarafından coğrafi referanslı raster (.tif) biçiminde yayımlandığından, ek bir referanslama işlemi yapılmaksızın CBS'ye entegre edilmiştir. Bu sayede kaynak verinin doğruluğu korunarak analizlerde güvenilir bir temel sağlanmıştır.

Harita, şehirlerarası ana yolları ve her yol segmentine ait seyahat sürelerini içermektedir. Ortalama hız, yaya ya da atla yapılan yolculuğa göre hesaplanmış; bir saatlik mesafe 5.7 km; günlük erişim mesafesi ise 28–34 km olarak karşılık gelmektedir. Bu eşik doğrultusunda, demir ve deniz yollarına entegre sayılabilecek posta merkezleri, bu hatlara en fazla 30 km uzaklıktaki yerleşimlerle sınırlandırılmıştır. Her merkezin baskın olarak bağlı olduğu ulaşım türü (demir, deniz, kara) tanımlanmış, Anadolu'nun doğusundaki karayolları ise ayrı bir grup olarak ele alınmıştır (Şekil 5).



Şekil 5. Posta merkezlerinin ulaşım yöntemlerine göre tanımlanması.

Analizde her ulaşım türü için üçlü dönemleme yapılmıştır. Her ulaşım türü için belirlenen dönemlerin tarih aralıkları sabit değildir; bu durum, her birinin kendi teknik, idarî ve coğrafi gelişim dinamiklerinin farklı zamanlarda olgunlaşmasından kaynaklanmaktadır. Bu nedenle dönemleme, sabit kronolojik eşiklerden ziyade, her ağ türünün tarihsel gelişim sürecinde gözlenen yapısal değişim evreleri temelinde oluşturulmuştur. Buna göre; denizyolu merkezleri, 1865 öncesinde demiryolunun henüz devreye girmemesi nedeniyle yalnızca limanlara dayalı bir çekirdeğin oluştuğu, 1865–1900 arasında buharlı gemi seferleri ve artan ticaret sayesinde kıyı hattında yayılımın hızlandığı, 20. yüzyıl başından Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadar ise bu hattın tamamlanarak sürekliliğe ulaştığı dönemler üzerinden incelenmiştir. Hem deniz hem demiryolu bağlantılı merkezler, 1865 öncesinde yalnızca birkaç liman–istasyon eşleşmesiyle sınırlı kaldığı, 1865–1900 arasında demiryolu hatlarının limanlarla buluşması sonucu bölgesel koridorların geliştiği, 20. yüzyıl başından Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadar ise ekonomik, kültürel ve siyasal işlevler üstlenen çok yönlü kentsel odaklara dönüştüğü dönemler üzerinden değerlendirilmiştir. Demiryolu merkezleri, 1865 öncesinde yalnızca birkaç kısa hattın varlığıyla parçalı bağlantılara sahip olduğu, 1865–1900 arasında yeni güzergâhların açılmasıyla Rumeli ve Anadolu boyunca aşamalı bir genişleme yaşadığı, 20. yüzyıl başından Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadar ise iç bölgelere ulaşarak düzenli işleyen yapıya kavuştuğu dönemler üzerinden ele alınmıştır. Karayolu merkezleri, 1865'e kadar menzil güzergâhlarına dayalı ve stratejik geçiş noktalarına

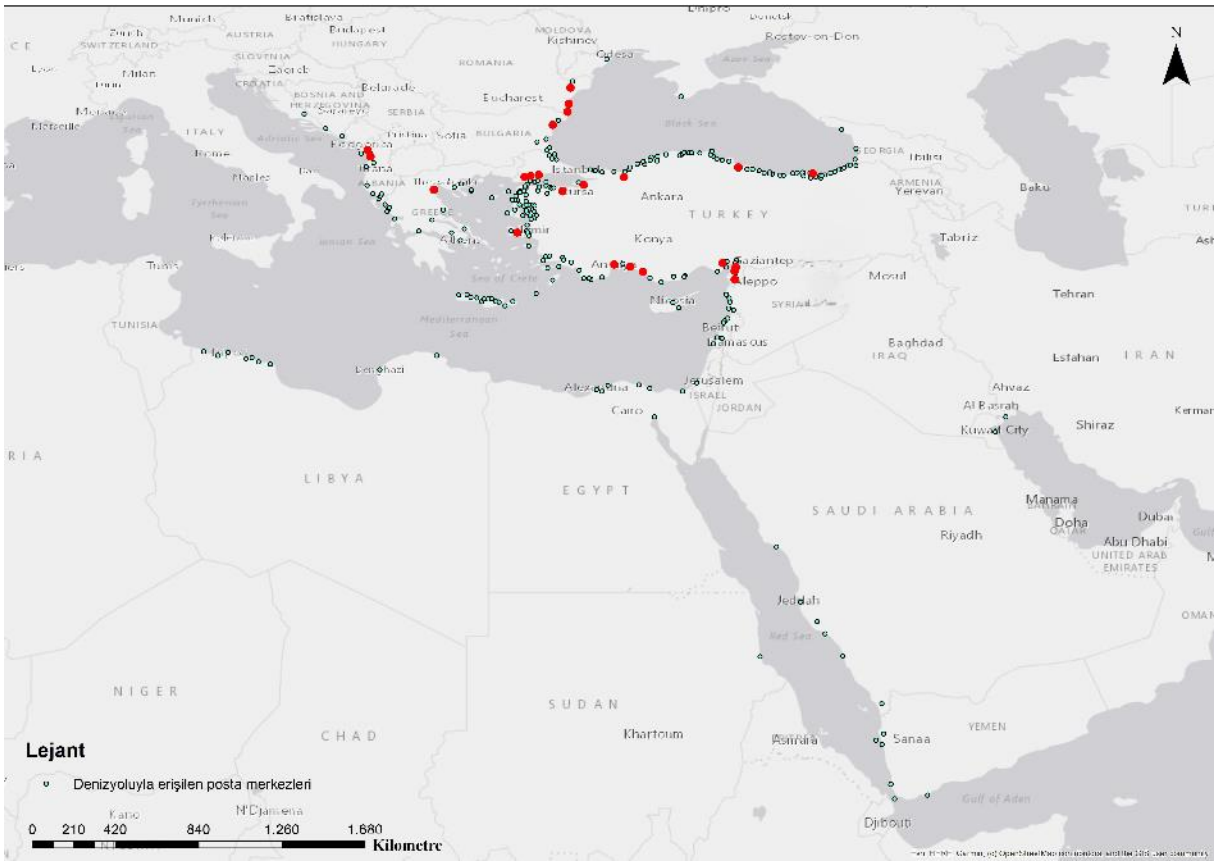
odaklanan bir yapı sergilediği, 1865–1908 arasında şose yolların inşasıyla en hızlı genişleme sürecini yaşadığı, 1909'dan Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadar ise boşlukların kapanmasıyla daha dengeli bir coğrafi dağılıma ulaştığı dönemler üzerinden tanımlanmıştır. Doğu Anadolu'daki basit karayolu merkezleri, 1856'ya kadar askerî ve idarî açıdan stratejik kentlerle sınırlı kaldığı, 1856–1909 arasında bölgedeki istikrarsızlıklar ve dış müdahale tehditleri karşısında iletişim ağlarının güçlendirilmesi ve idarî yeniden yapılanma sayesinde yaygınlaştığı, 1909 sonrasında ise kırsal ve sınır bölgelere yönelen yayılımla önceki boşlukların kapatıldığı dönemler üzerinden analiz edilmiştir. Böylece, posta merkezlerinin farklı ulaşım türlerinde eşzamanlı değil, her birinin kendi tarihsel dinamikleri doğrultusunda farklı kırılmalarla geliştiği ortaya konmuştur.

3. Bulgular ve Tartışma

Bu bölümde posta merkezlerinin denizyolu, demiryolu, karayolu ve Doğu Anadolu'daki basit karayolları ile kurduğu bağlantılar incelenmekte; her bir ulaştırma türü için dönemsel gelişim ayrı başlıklar altında açıklanmaktadır.

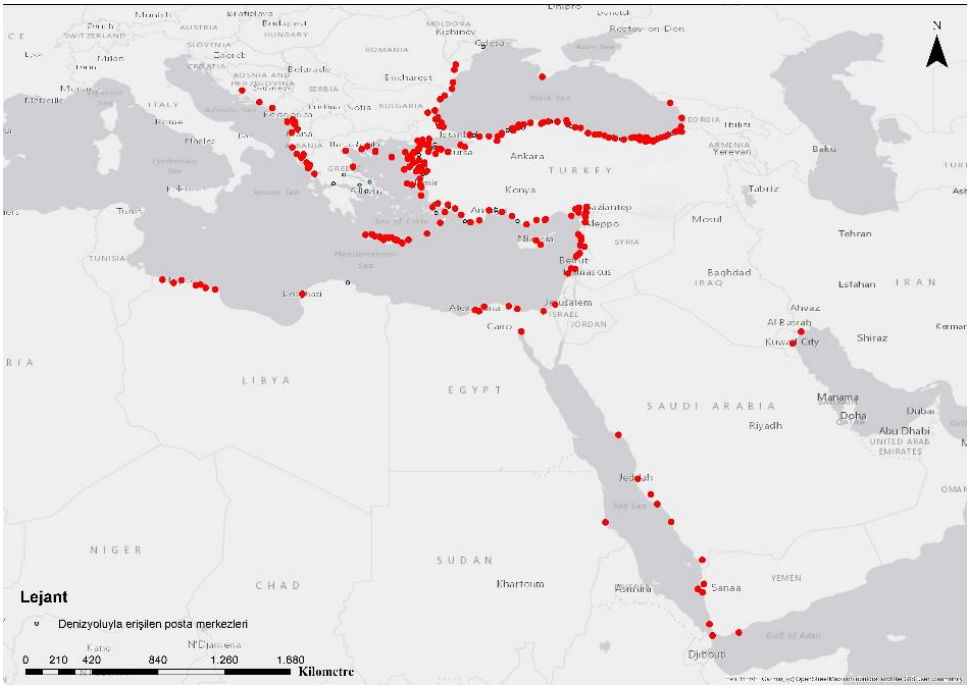
3.1. Deniz yoluyla erişilen posta merkezleri

Erken dönemde (1865 öncesi) Osmanlı posta ağının kıyı yerleşimlerinde açılan posta merkezleri az sayıyla sınırlı kalmış ve mekânsal yayılımı kısıtlı olmuştur. Toplam 274 merkezden yalnızca 26'sının (%9.5) bu evrede kurulmuş olması, ağın başlangıçta ne denli sınırlı bir yapıya sahip olduğunu göstermektedir. Erken merkezler Marmara çevresinde, Ege kıyılarında, Karadeniz'in orta ve doğu kesimlerinde ve Doğu Akdeniz'de İskenderun Körfezi çevresinde dağınık odaklar hâlinde ortaya çıkmıştır. Genel görünüm, posta ağının ilk aşamada düzenli hatlardan çok, stratejik limanlara dayalı kesintili kümelenmeler şeklinde geliştiğini göstermektedir (Şekil 6).



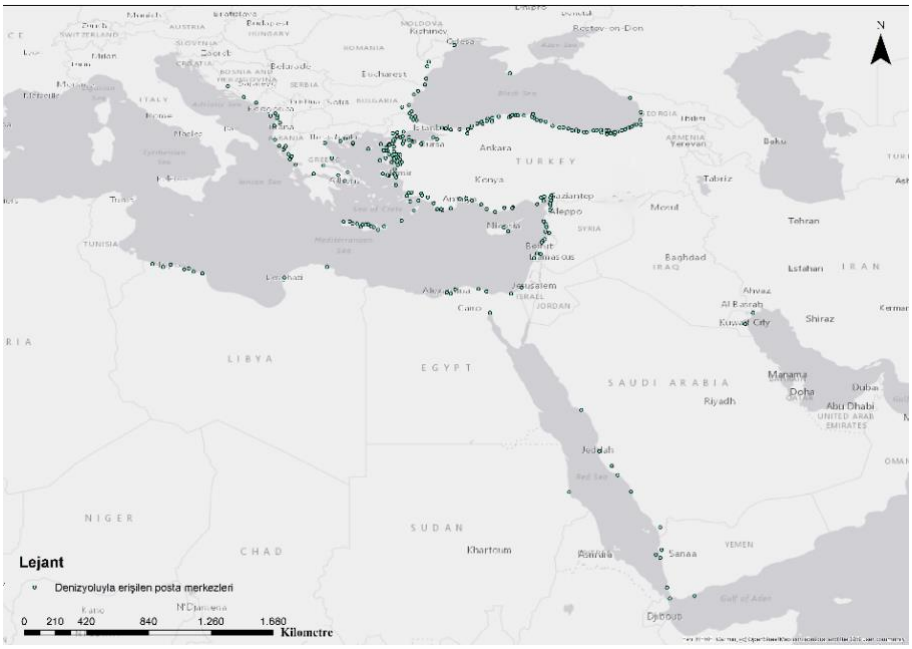
Şekil 6. 1865 yılı öncesi dönemde kıyı yerleşimlerinde mevcut posta merkezleri (kırmızı nokta olarak ifade edilmiştir).

19. Yüzyılın sonuna gelindiğinde denizyoluyla erişilen merkez sayısı 221'e (%80.6) yükselmiş ve kıyı hattı önemli ölçüde dolmuştur. Ege ve Akdeniz kıyılarında daha sık aralıklarla merkezler kurulmuş, Karadeniz boyunca kuzeyden doğuya uzanan kesintisiz bir hat oluşmuştur. Ayrıca Kıbrıs, Suriye kıyıları, Mısır sahilleri ve Kızıldeniz boyunca da merkezler belirginleşmiştir (Şekil 7).



Şekil 7. 1865 yılı-19. yüzyıl sonu kıyı yerleşimlerinde mevcut posta merkezleri (kırmızı nokta olarak ifade edilmiştir).

Cumhuriyet'in ilk yıllarını yansıtan üçüncü haritada ise tüm evreni oluşturan 274 merkez (%100) görünür hâle gelmiştir. Böylece Akdeniz'in doğu havzası, Ege adaları, Karadeniz kıyıları ve Kızıldeniz boyunca neredeyse kesintisiz bir denizyolu posta hattı okunmaktadır. Önceki dönemlerdeki boşlukların çoğu kapanmış ve Osmanlı'dan devralınan denizyolu omurgası Cumhuriyet yönetimi tarafından tamamlanarak bütünleşik bir kıyı kuşağına dönüştürülmüştür (Şekil 8).



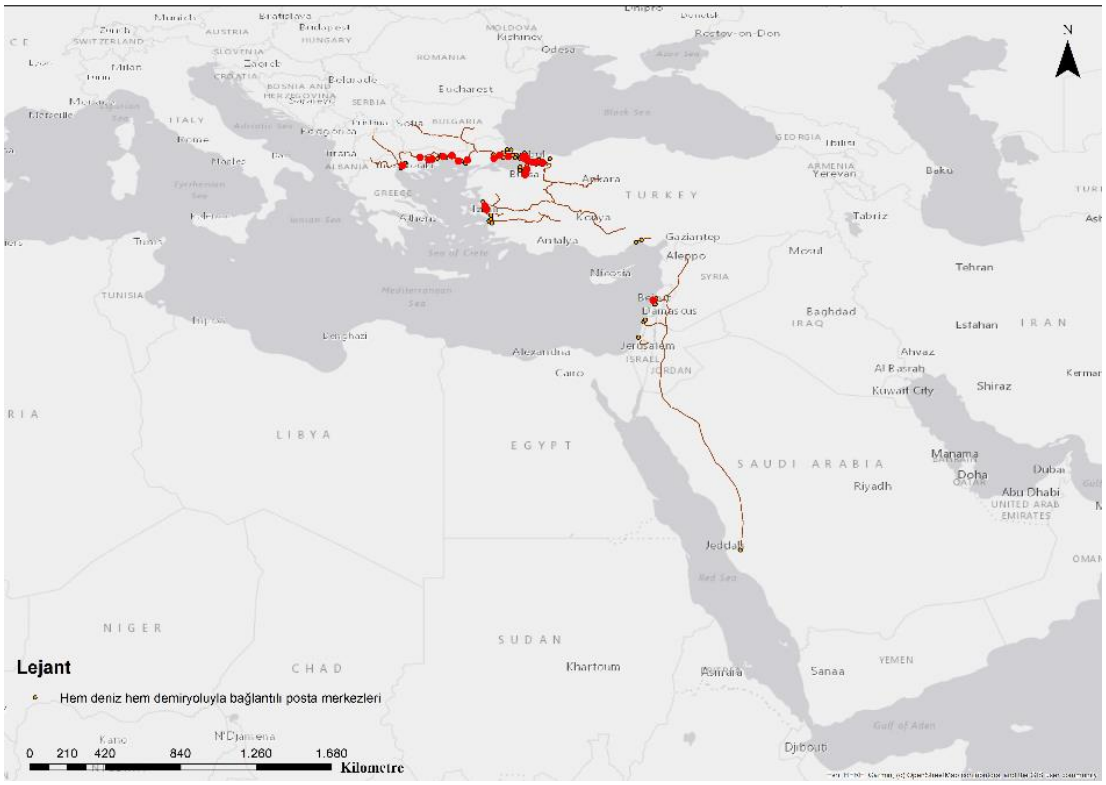
Şekil 8. Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadar kıyı yerleşimlerinde kurulmuş posta merkezleri.

CBS bulgularıyla literatür karşılaştırıldığında, 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren liman kentlerinin dünya ekonomisine eklemlenmesiyle kıyılarda ticari hareketliliğin arttığı ve bu merkezlerin posta tesislerini erkenden çektiği anlaşılmaktadır (Emrence, 2016). Ticaretin ve hinterland bağlarının güçlenmesi, Samsun gibi limanlarda düzenli haber-belge akışını zorunlu kılmıştır (Aktüre, 1985). Trabzon'da buharlı gemi hatlarının yoğunlaşması, kenti İran hattına bağlayan uluslararası bir kavşağa dönüştürmüş; bu durum posta talebini yükseltmiştir (Baskıcı, 2012). Antalya'da düzenli vapur seferleri ve konsoloslukların varlığı, limanla entegre bir posta teşkilatını gerekli kılmıştır (Malhut & Kısa, 2020). Öte yandan Libya kıyılarındaki Trablusgarp ve Bingazi örneği, denizyolu merkezlerinin yalnızca ekonomik değil siyasi ve stratejik işlevler de üstlendiğini göstermektedir. İtalya'nın yoğun seferleri ve kültürel etkinlikleri karşısında Osmanlı yönetimi, İstanbul–Girit–Bingazi–Trablusgarp hattında aylık posta vapurları tesis ederek egemenliğini görünür kılma yoluna gitmiştir (Yüksel, 2016; Gurulkan, 2013).

CBS verileri, denizyolu üzerinden erişilebilen posta merkezlerinin zaman içinde 26'dan 221'e ve ardından 274'e ulaştığını; kapsama oranının ise %9.5'ten %80.6'ya ve nihayet %100'e çıktığını göstermektedir. Bu nicel büyüme, literatürde vurgulanan ekonomik dönüşüm ve siyasal stratejilerle örtüşmekte; Osmanlı'dan Cumhuriyet'e devralınan kıyı omurgasının giderek yoğunlaşarak ulusal ölçekte bütünleştiğini ortaya koymaktadır. Bu süreç buharlı gemilerin yaygınlaşması, uluslararası ticaret ağlarının güçlenmesi ve konsoloslukların çoğalmasıyla kıyı kuşağının neredeyse kesintisiz bir zincire dönüştüğünü göstermektedir.

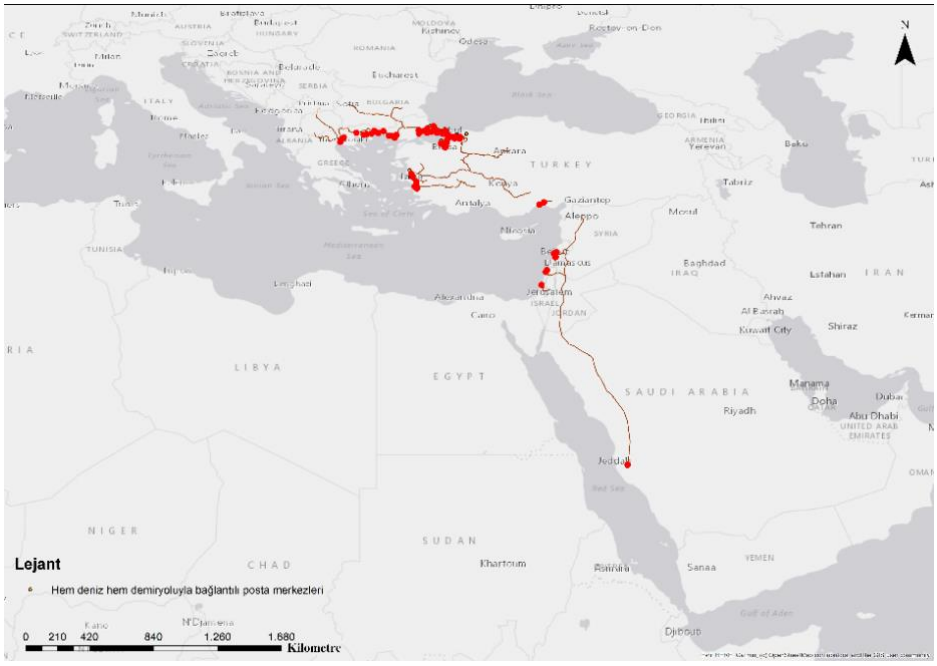
3.2. Hem deniz hem demiryoluyla bağlantılı posta merkezleri

Çalışmada yapılan analizler, Osmanlı posta ağında hem denizyolu hem de demiryolu ile bağlantılı merkezlerin evrimini üç aşamada ortaya koymaktadır. İlk aşamada (1865'e kadar), denizyolu ve demiryolu ile ilişkili toplam 156 merkezden yalnızca 26'sı (%16.7) kurulmuştur. Bu merkezler İstanbul–Üsküdar–İzmit hattında, Marmara çevresinde ve sınırlı ölçüde Rumeli'de yoğunlaşmış olup, deniz ve kara taşımacılığının kesiştiği öncü odaklar olarak belirmektedir (Şekil 9).



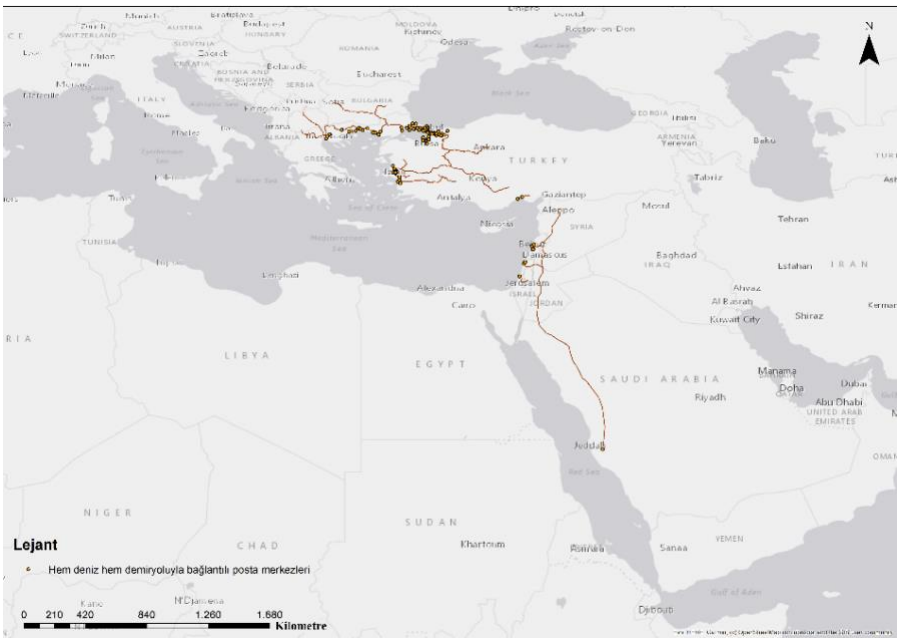
Şekil 9. 1865 yılı öncesi dönemde deniz ve demiryoluyla ilişkili mevcut posta merkezleri (kırmızı nokta olarak ifade edilmiştir).

1866–1900 arasındaki ikinci evrede sayı 91'e yükselmiş (%58.3) ve özellikle İzmir–Aydın hattı ile Marmara–Rumeli ekseninde genişleme yaşanmıştır. Bu dönemde Ege ve Doğu Akdeniz kıyılarından iç bölgelere uzanan koridorlar belirginleşmiş, İzmir, Mersin ve Beyrut gibi merkezlerde çok modlu bir yapı oluşmuştur (Şekil 10).



Şekil 10. 19. yüzyıl sonunda deniz ve demiryoluyla ilişkili mevcut posta merkezleri (kırmızı nokta olarak ifade edilmiştir).

1901 sonrasında, denizyolu ve demiryolu ile bağlantılı 156 posta merkezinin tamamı faaliyete geçmiştir. Bu merkezler Batı Anadolu ve Ege kıyılarında, Selanik ve çevresinde, Doğu Akdeniz'de Beyrut–Şam–Kudüs hattında ve Kızıldeniz kıyısında Cidde'ye kadar uzanan bir dağılım göstermektedir. Böylece farklı bölgelerdeki limanlarla demiryolu düğümlerini aynı noktada buluşturan bütünleşik bir mekânsal yapı ortaya çıkmıştır (Şekil 11).



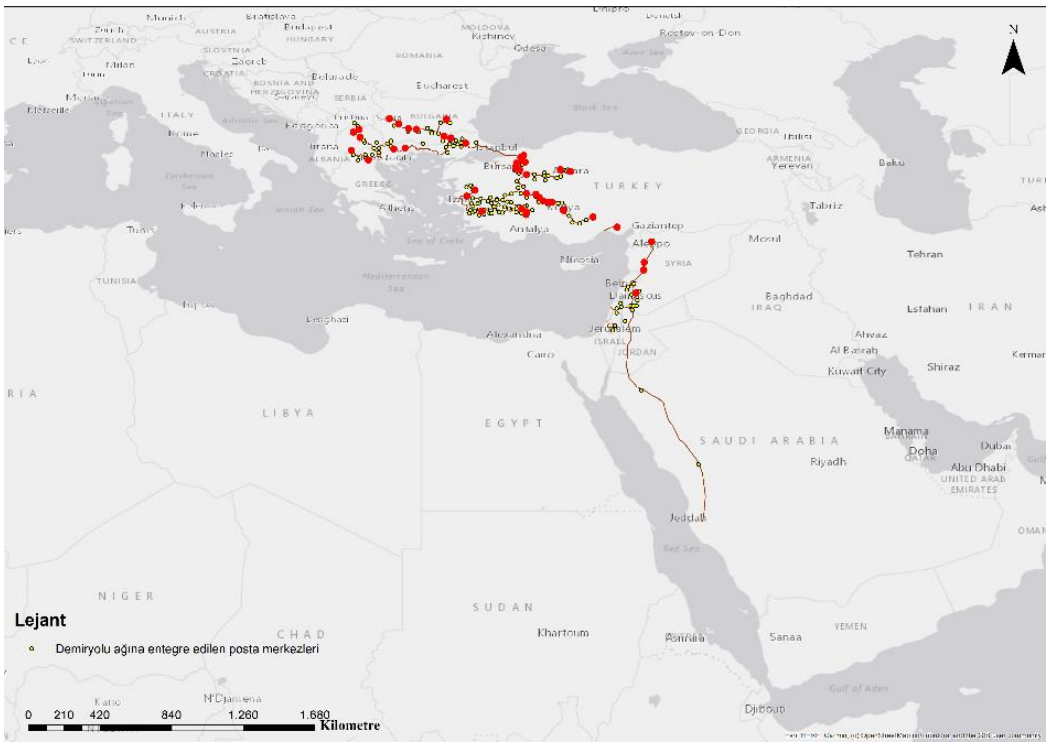
Şekil 11. Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadarki süreçte deniz ve demiryoluyla ilişkili kurulmuş posta merkezleri.

Bu nicel ve mekânsal eğilimler, bazı hatlar ve merkezlerde gözlemlenen örneklerle daha açık biçimde anlaşılmaktadır. İlk evrede öne çıkan Üsküdar–İzmit hattı, hem kara hem de denizyoluna dayalı bir pilot uygulama alanı olarak görülmekte ve erken posta merkezlerinin mekânsal mantığını ortaya koymaktadır (Eskin, 1942; Tanrıkut, 1984). 1873'te demiryolunun tamamlamasıyla, idari ve ticari işlevler genişlemiş ve posta merkezlerinin etkinliği artmıştır (Kösebay Erkan, 2008; Yazıcı, 1992). İzmir örneği, liman-demiryolu bağlantısıyla ticaret ve bilgi akışının hızlandığını, posta teşkilatının bu işleyişin kurumsal taşıyıcısı haline geldiğini göstermektedir (Emrence, 2016; Bardakoğlu, 2023). İstanbul'da Galata ve Beyoğlu çevresindeki merkezler, iskeleler ve istasyonlar etrafında idari ve ekonomik yoğunlaşmayla birlikte haberleşme altyapısının mekânsal düğümleri olmuştur (Ortaylı, 1977). Beyrut, hem demiryolu hem telgraf hem de Fransız posta vapurlarıyla entegre bir merkez olarak öne çıkarken (Dereci, 2019), Mersin'de liman ve demiryolu doğrudan bağlanarak ürün ve belge akışı bütünleşik biçimde sağlanmıştır (Ünlü, 2009). Üçüncü evrede ulaşılan bütünleşme, sadece ekonomik ve lojistik değil, aynı zamanda siyasal ve simgesel bir işlev taşımıştır. İzmir ve Beyrut gibi merkezlerde basın ve fikir akışının posta aracılığıyla yayılması (Emrence, 2016; Türken Çakır, 2020), bu yapıların kültürel işlevini de açığa çıkarmıştır. Böylece hem devletin taşradaki görünürlüğünü artıran hem de uluslararası rekabete karşı kurumsal bir karşılık üreten çok işlevli yapılar ortaya çıkmıştır.

Bulgular, denizyolu ve demiryolu ile bağlantılı posta merkezlerinin aşamalı gelişiminin literatürde tanımlanan dönüşüm süreciyle örtüştüğünü göstermektedir. Bu merkezler, yalnızca haberleşme noktaları değil; aynı zamanda Osmanlı modernleşmesinin ekonomik, kültürel ve siyasal boyutlarını şekillendiren çok işlevli kentsel odaklar olarak değerlendirilebilir.

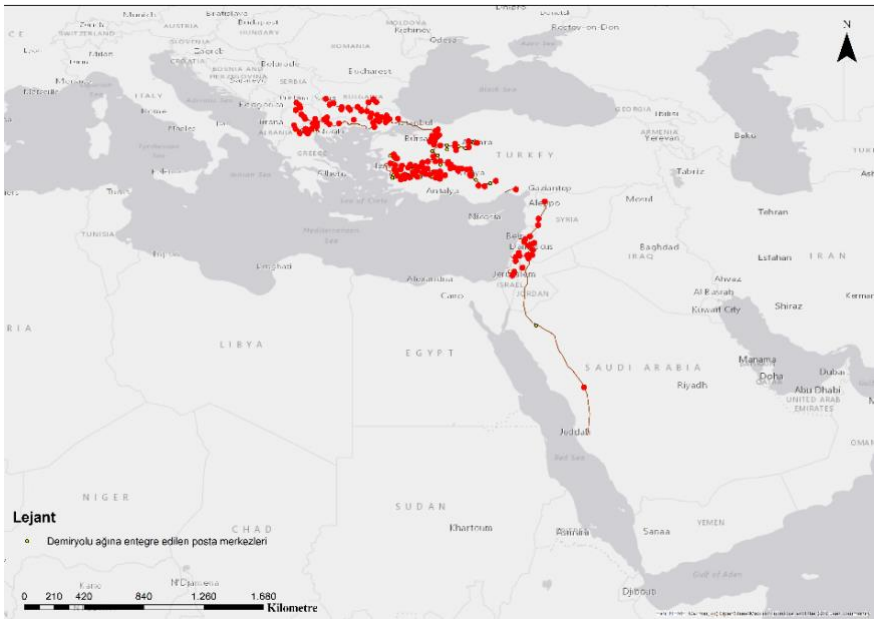
3.3. Demiryolu ağına entegre edilen posta merkezleri

Dağılım incelendiğinde, Osmanlı posta ağının demiryolu ile entegrasyonunda kademeli bir genişleme dikkati çekmektedir. İlk evrede, 203 merkezden yalnızca 45'i (%22) demiryolu bağlantısına sahiptir. Bu merkezler ağırlıklı olarak Rumeli'deki erken güzergâhlarda ve Selanik çevresinde yoğunlaşmakta; Batı Anadolu'da Ege kıyılarından başlayarak iç bölgelere doğru, Levant bölgesinde ise Akdeniz limanlarından Şam yönüne uzanan bir yayılım göstermektedir. Bu tablo, demiryolunun başlangıçta parçalı ama stratejik bağlantılar kurduğunu ve bölgesel odaklar üzerinden geliştiğini ortaya koymaktadır (Şekil 12).



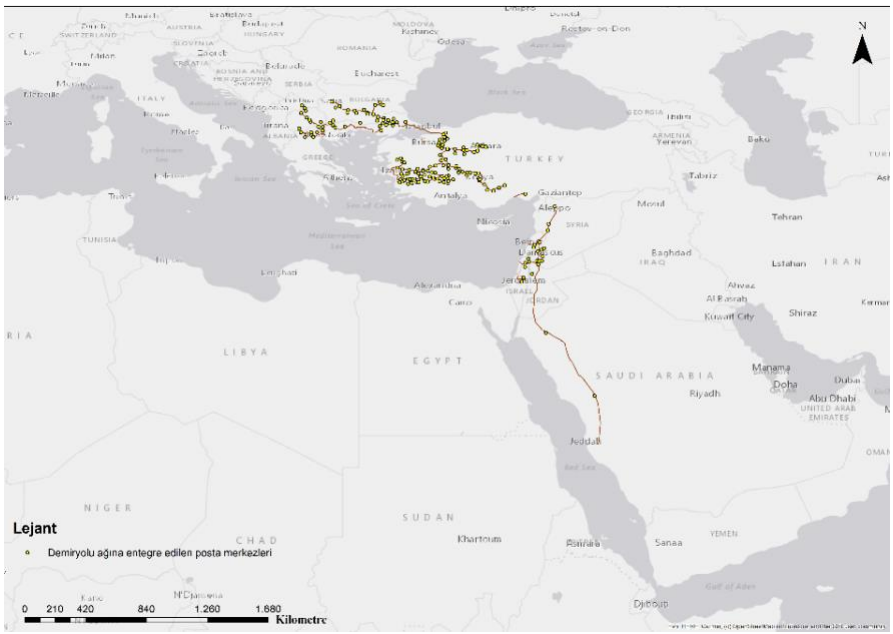
Şekil 12. 1865 yılı öncesi dönemde demiryoluyla ilişkili mevcut posta merkezleri (kırmızı nokta olarak ifade edilmiştir).

İkinci evrede (1866–1900), demiryolu ile bağlantılı posta merkezlerinin sayısı önemli ölçüde artmış ve mekânsal yayılım genişlemiştir. Rumeli'de Selanik çevresinde yoğunlaşan merkezler kuzey ve doğuya doğru yayılmıştır. Batı Anadolu'da ise Ege kıyılarıyla ilişkili olarak iç batı Anadoluya doğru ilerleyen yeni odaklar ortaya çıkmıştır. Doğu Akdeniz'de Beyrut–Şam hattı ile Kudüs–Yafa çevresinde belirgin kümelenmeler oluşmuş, güneyde ise Hicaz yönünde sınırlı sayıda merkez devreye girmiştir. Genel görünüm, kıyıdaki limanlarla iç kesimlerdeki demiryolu düğümlerinin kesiştiği noktalarda odaklanan, kademeli ve parçalı bir yayılım biçimini ortaya koymaktadır (Şekil 13).



Şekil 13. 19. yüzyıl sonunda demiryoluyla ilişkili mevcut posta merkezleri (kırmızı nokta olarak ifade edilmiştir).

Üçüncü evrede (1901–1927), demiryolu hatlarının iç bölgelere uzanmasıyla birlikte, daha önce kurulmuş büyük merkezlerin yanı sıra ara duraklarda da posta merkezleri açılmıştır. Bu gelişme, yalnızca demiryolu ile ilişkili bölümün kapsamlı bir bütünlüğe ulaşmasını değil, aynı zamanda tüm posta ağının oluşumu ve etkin biçimde işlemesinde bir altyapı teşkil etmiştir (Şekil 14).

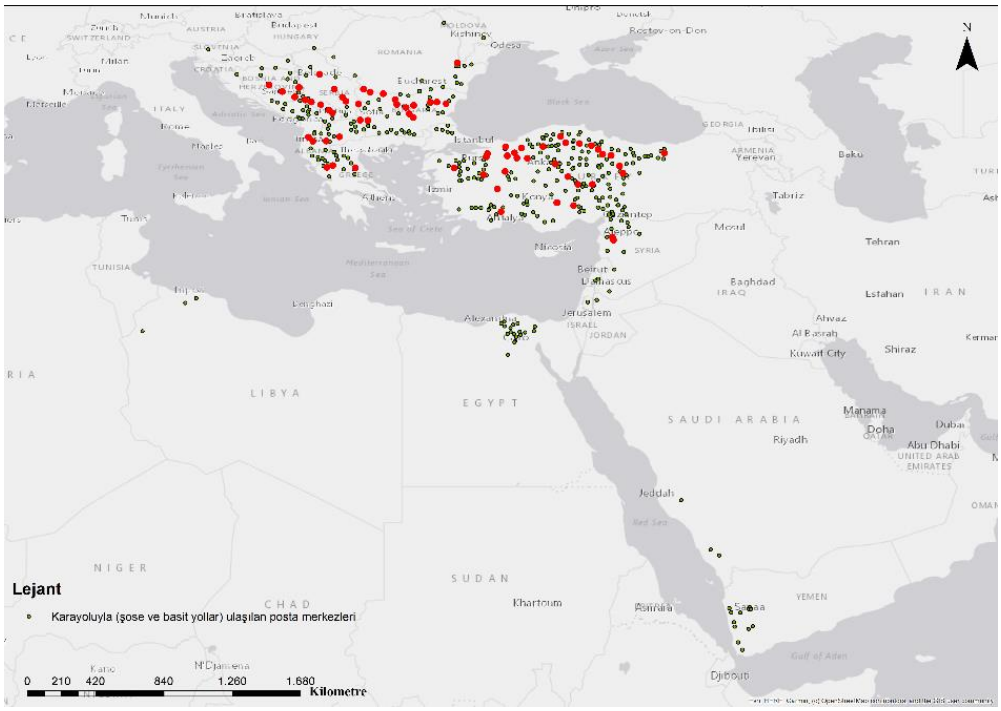


Şekil 14. Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadarki süreçte demiryoluyla ilişkili kurulmuş posta merkezleri.

Bu mekânsal bulgular, literatürde vurgulanan ekonomik ve siyasi dinamiklerle örtüşmektedir. Demiryolu hatlarının uzandığı bölgelerde tarımsal üretimin dış pazarlara aktarımı, posta merkezlerini sadece haberleşme değil aynı zamanda ticari dolaşımın güvence altına alındığı lojistik düğümler haline getirmiştir (Emrence, 2016). Rumeli hattı boyunca konumlanan merkezler, askeri seferberliği kolaylaştırmış, resmi belgelerin ve diplomatik yazışmaların aktarımını hızlandırarak devletin taşradaki denetimini güçlendirmiştir (Tamçelik, 2000; Subaşı & Bal, 2015). Tanzimat sonrası dönemde bu merkezlerin gümrük ve pasaport daireleri gibi idari yapılarla birlikte istasyon çevrelerinde yer alması, devlet otoritesini hem işlevsel hem de sembolik düzeyde görünür kılmıştır (Gençer, 2017). Hicaz hattındaki posta merkezleri ise II. Abdülhamid'in İslam dünyasında meşruiyet arayışının somut araçları olarak, yalnızca teknik hizmet değil aynı zamanda ideolojik ve siyasi temsil işlevi de üstlenmiştir (Tamçelik, 2000). Böylece CBS verilerinin gösterdiği nicel büyüme, literatürde açıklanan ekonomik canlılık, siyasi egemenlik ve modernleşme reformlarının mekânsal karşılıklarını doğrulamakta ve bütüncül bir tablo sunmaktadır.

3.4. Karayoluyla (şose ve basit yollar) ulaşılan posta merkezleri

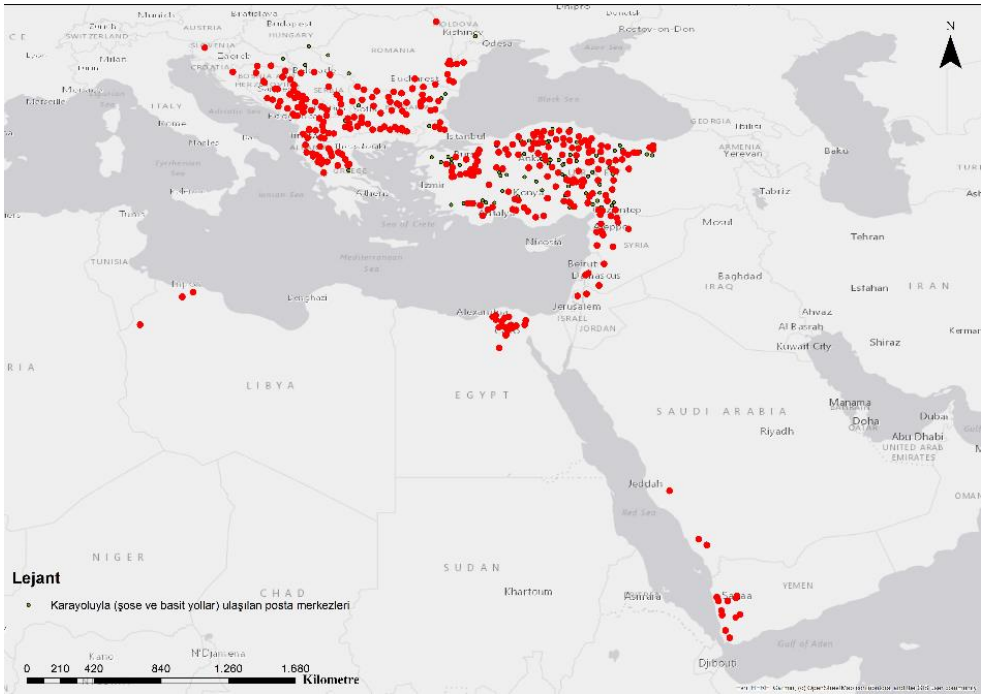
1865'e kadar karayolu bağlantılı posta merkezlerinin sayısı 68 olup, bu değer toplamın yaklaşık %16'sına karşılık gelmektedir. Posta merkezlerinin dağılımı, özellikle Balkan içlerinde yoğun bir ağ oluştuğunu göstermektedir. Anadolu'da ise Batı ve Orta kesimlerde, Bursa'dan Ankara ve Sivas yönüne uzanan güzergâhların yanı sıra kuzeyde Karadeniz kıyıları ve bu kıyıları iç bölgelere bağlayan geçitler üzerinde dikkate değer bir yoğunlaşma göze çarpmaktadır. Arap vilayetlerinde yalnızca Şam çevresinde birkaç merkez bulunmaktadır. Genel tablo, erken evrede karayolu posta ağının kıyılardan çok iç bölgelere ve stratejik geçiş güzergâhlarına yöneldiğini ortaya koymaktadır (Şekil 15).



Şekil 15. 1865 yılı öncesi dönemde karayoluyla ilişkili mevcut posta merkezleri (kırmızı nokta olarak ifade edilmiştir).

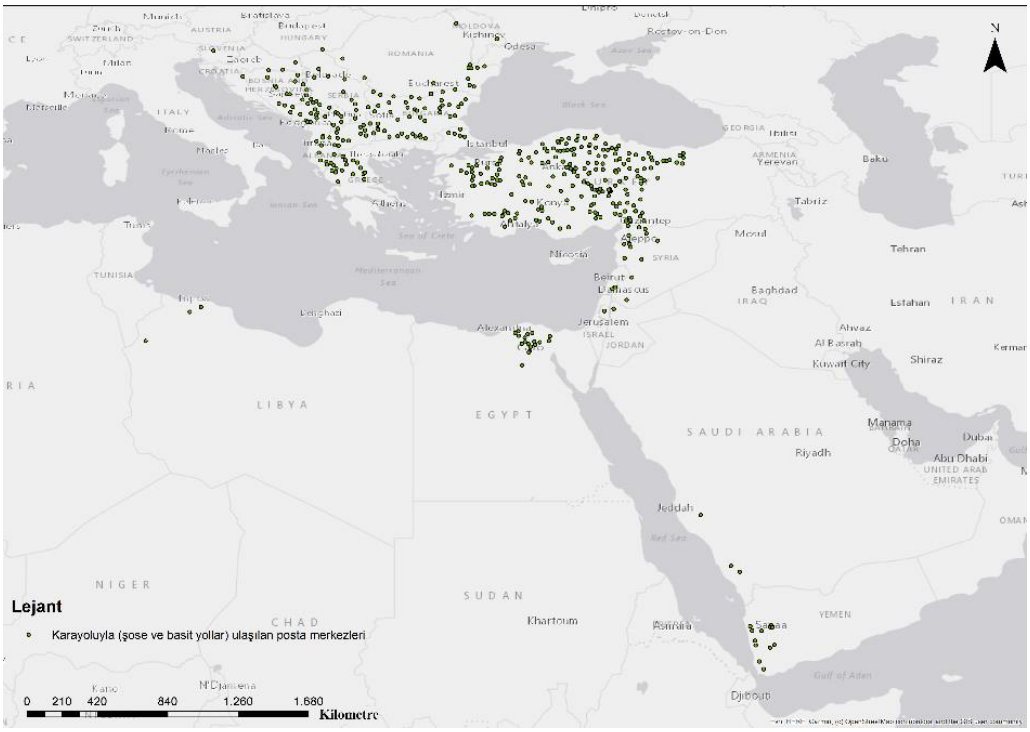
1865–1908 döneminde karayolu bağlantılı posta merkezlerinin sayısı 333'e yükselmiş, bu da toplamın %79'una karşılık gelmiştir. Bu evre, ağın en hızlı genişleme sürecini yansıtmaktadır. Balkanlar'da Selanik'ten Kosova ve kuzeye doğru güçlü bir yoğunlaşma görülürken, Anadolu'da Marmara ve Ege'den başlayarak İç Anadolu'ya doğru yayılım belirginleşmiş; özellikle Ankara, Sivas ve Erzurum yönlerinde yeni merkezler açılmıştır. Güneydoğu'da Diyarbakır çevresinde ve Musul yönünde odaklar oluşmuş, Suriye–Filistin hattında ise kuzeyden güneye doğru neredeyse kesintisiz bir

diziliş ortaya çıkmıştır. Ayrıca Hicaz demiryoluyla bağlantılı güzergâhlarda, Şam'dan Medine'ye kadar uzanan hattın çevresinde yeni merkezlerin kurulduğu görülmektedir (Şekil 16).



Şekil 16. 1909 yılına kadar karayoluyla ilişkili mevcut posta merkezleri (kırmızı nokta olarak ifade edilmiştir).

Cumhuriyet döneminin ilk yıllarına kadar toplam sayı 419'a ulaşmıştır. Artış önceki evreye göre daha sınırlı (%21) olsa da yeni merkezler özellikle daha önce boşluklu kalan bölgelerde yoğunlaşmış, böylece karayolu bağlantılı posta ağı imparatorluk genelinde daha dengeli ve bütüncül bir coğrafi yayılıma kavuşmuştur (Şekil 17).

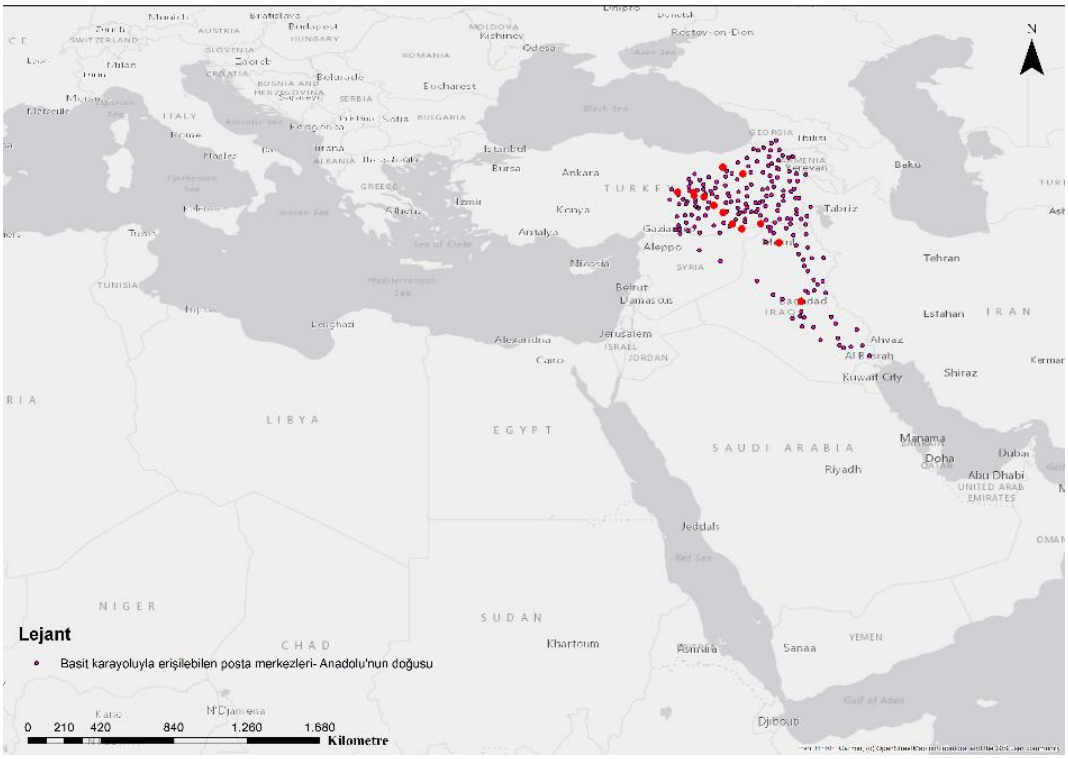


Şekil 17. Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadarki süreçte karayoluyla ilişkili kurulmuş posta merkezleri

Bu bulgular, merkezileşme siyaseti ve taşra bürokrasisinin yeniden yapılandırılmasıyla ilişkilendirilebilir. Tanzimat sonrası devlet, bölgesel çıkarları merkeze uyumlu hale getirerek kırsala kadar kesintisiz bir otorite tesis etmeye yönelmiş ve bu sürecin en önemli araçlarından biri posta sistemi olmuştur (Tanör, 1985; Emrence, 2016). Şose yollar boyunca kurulan merkezler, hem haberleşmeyi düzenlemiş hem de ticaretin ve vergi toplamanın denetimini mümkün kılmıştır. 1868 Vilayet Nizamnamesi sonrasında hükümet konakları, adliye, telgrafhane ve postanelerin aynı merkezlerde inşa edilmesi, taşradaki devlet kapasitesini pekiştirmiştir (Ertuğrul, 2009). İç Anadolu, Suriye ve Musul gibi bölgelerde kara ticaretinin gelişmesi posta merkezlerini ekonomik gözetim aracı haline getirirken (Emrence, 2016), Yemen örneğinde olduğu gibi sınır vilayetlerinde de şose yollarla desteklenen posta ve telgraf hatları, devletin uzak bölgelerdeki varlığını güçlendirmiştir (Sarınay, 2008). Böylece posta merkezleri, yalnızca iletişim altyapısı değil, aynı zamanda Osmanlı kimliğinin ve otoritesinin hem sembolik hem de işlevsel taşıyıcıları olarak devletin taşra üzerindeki kontrolünü güçlendiren kurumsal yapılar haline gelmiştir.

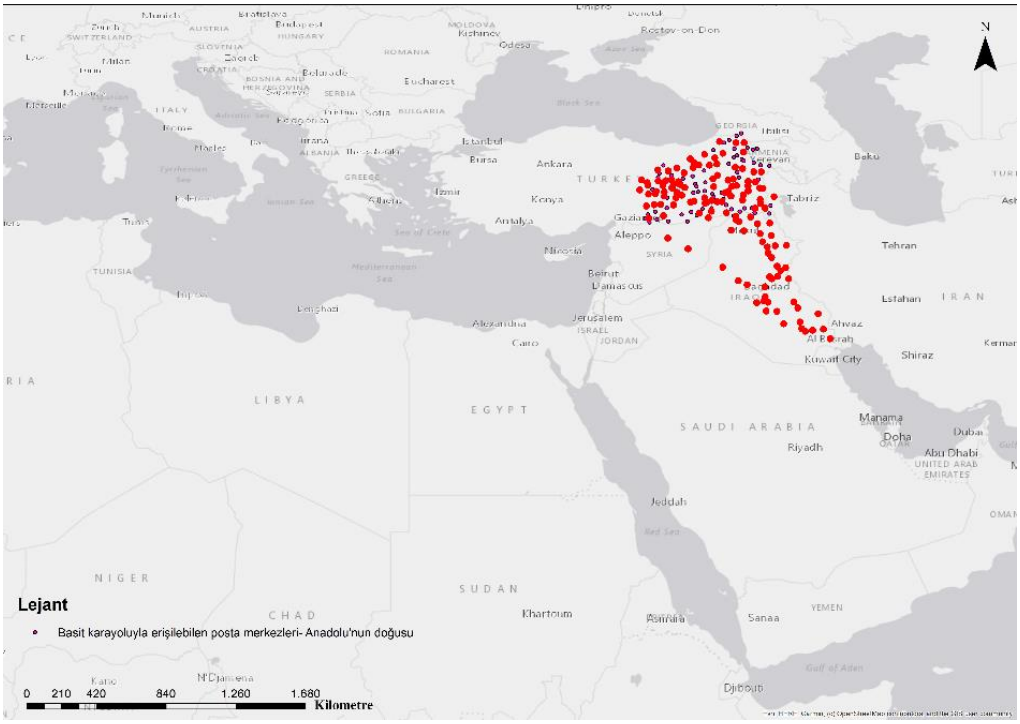
3.4.1. Basit karayoluyla erişilebilen posta merkezleri -Anadolu'nun doğusu-

İlk evrede (1839–1855), toplam 197 merkezden yalnızca 13'ü (%7) basit karayolu bağlantısıyla kurulmuştur. Bu merkezler Erzurum çevresinde, Güneydoğu Anadolu'da Diyarbakır ve Harput'ta, Irak yönünde ise Musul ve Bağdat'ta yer almaktadır. Bu tablo, posta ağının bu dönemde yalnızca idari ve askeri açıdan stratejik kentlerle sınırlı kaldığını göstermektedir (Şekil 18).



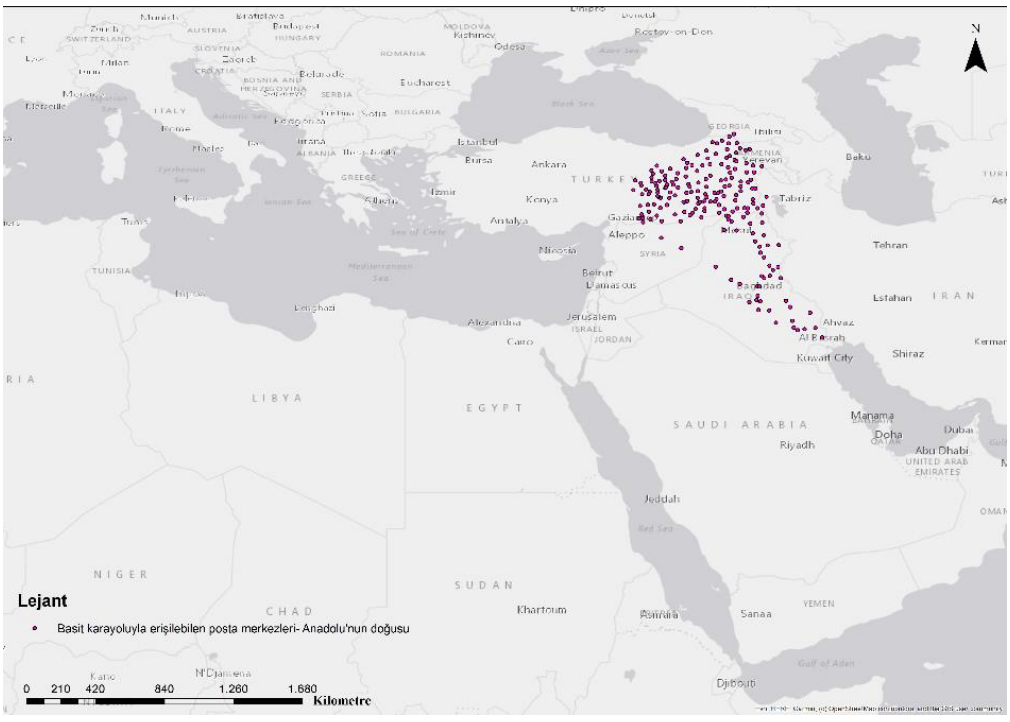
Şekil 18. 1856 yılı öncesi dönemde Anadolu'nun doğusunda karayoluyla ilişkili mevcut posta merkezleri (kırmızı nokta olarak ifade edilmiştir).

İkinci evrede (1856–1908), basit karayolu bağlantılı posta merkezlerinin sayısı 132'ye çıkmış ve bu da toplamın %67'sine karşılık gelmiştir. Ağ, bu dönemde Erzurum, Harput, Diyarbakır ve Musul'un ötesine taşarak Van ve Bitlis'ten başlayıp kuzeyde Sivas'a, güneyde Mardin, Bağdat ve Basra'ya kadar genişlemiştir. Karadeniz'in iç kesimlerinden güneye ve güneydoğuya doğru daha yaygın bir dağılım ortaya çıkmış, böylece ağ doğu vilayetlerinde hem kuzey-güney hem de doğu-batı doğrultusunda daha bütünlüklü bir kapsama ulaşmıştır (Şekil 19).



Şekil 19. 1909 yılına kadar Anadolu'nun doğusunda karayoluyla ilişkili mevcut posta merkezleri (kırmızı nokta olarak ifade edilmiştir).

Üçüncü evredeyse toplam sayı 197'ye ulaşmıştır. Yeni kurulan merkezler özellikle Doğu Anadolu'nun kırsal noktalarında ve Irak içlerinde yoğunlaşmış, böylece önceki evrelerde sınırlı kalan boşluklar büyük ölçüde kapanmıştır (Şekil 20).



Şekil 20. Cumhuriyet'in ilk yıllarına kadar Anadolu'nun doğusunda karayoluyla ilişkili mevcut posta merkezleri.

Bu bulgular literatürle birlikte ele alındığında, Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Doğu ve Güneydoğu Anadolu ile Irak hattında karşılaştığı siyasal ve toplumsal istikrarsızlıklara karşı iletişim ağlarını bilinçli şekilde güçlendirdiği anlaşılmaktadır (Ünal, 2013; Emrence, 2016). Telgrafın devreye girmesiyle birlikte kara yolları boyunca kurulan posta merkezleri sadece erişimi kolaylaştırmamış, aynı zamanda merkezin bölgedeki denetim kapasitesini artırmıştır (Binark, 1993). Heterojen nüfus yapısı, sık isyanlar ve dış müdahale tehditleri nedeniyle bu bölgelerde kurulan merkezler, devletin ideolojik ve kurumsal varlığını görünür kılmanın araçları hâline gelmiştir (Tekin, 2002; Tekdal, 2018). 1864 Vilayet Nizamnamesi sonrası idari yeniden yapılanma süreci, posta merkezlerinin vilayet ve kaza merkezlerinde hükümet konağı ve telgrafhanelerle birlikte konumlandırılmasını sağlamış; böylece haberleşme altyapısı doğrudan devlet otoritesinin temsilcisi olmuştur (Emrence, 2016). Zorlu coğrafi koşullar, güvenlik sorunları ve dış aktörlerin rekabetine rağmen, posta merkezleri Osmanlı'nın doğu taşrasındaki en önemli modernleşme ve merkeziyetçi kontrol araçları arasında yer almış; hem toplumsal entegrasyonu hem de siyasi meşruiyetin sürekliliğini desteklemiştir.

4. Sonuç

Bu araştırma, OPA'yı ulaşımla ilişkilendirilmiş dönemsel ayrışmalar üzerinden ve CBS tabanlı bir çerçevede çözümleyerek, tekil yapı odaklı literatürü ağ ölçeğinde tamamlayan bütüncül bir okuma sunmaktadır. Farklı kaynaklarda dağınık duran verilerin coğrafi referansla aynı zeminde birleştirilmesi sayesinde, posta merkezlerinin nerede, ne zaman ve hangi ulaşımsal eşiklerle genişlediği karşılaştırmalı biçimde görünür kılınmıştır.

Bulgular, posta ağının sürekliliğini ve bütünlenme mantığını ortaya koymakta; böylece ulusal envanterlerde dağınık biçimde yer alan kayıtların tek bir mekânsal referans sistemi üzerinden okunabilmesini sağlamaktadır. Bu çerçevede, koruma–önceliklendirme ve planlama kararları, yalnızca tekil merkezlere değil, posta merkezlerinin bağlı olduğu tarihî ulaşım koridorlarına ve bu ağın şekillenmesinde kritik rol oynayan stratejik eşik noktalarına dayandırılmasını mümkün kılar. Aynı zamanda Osmanlı coğrafyasında Rumeli, Anadolu, Levant ve Hicaz gibi sahalarda ağın farklı işlevsel gerekçelerle (ticari bağlanma, taşra denetimi, sınır güvenliği vb.) geliştiği; buna karşın ortak bir ulaşım–haberleşme sisteminin paylaşıldığı gösterilmektedir. Bu yaklaşım, bugün birden çok ülkenin sınırları içinde kalan posta mirasının sınır-aşan ve ortak bir tarihsel çatı altında birlikte incelenmesine tarafsız bir CBS tabanı sunmaktadır.

Araştırma kapsamında geliştirilen yöntem, Osmanlı posta ağını tarihsel bir iletişim sistemi olarak ele alarak tekrarlanabilir bir analitik şablon geliştirmektedir. Şablon, her ulaştırma türü için üçlü dönemlendirme, haritalama ve sayısal dökümün aynı kesitlerden yürütülmesini sağlayan standart bir yöntem ortaya koymaktadır. Böylece yalnızca mimarlık tarihi araştırmaları için değil, kültürel mirasın belgelenmesi ve korunmasına yönelik disiplinlerarası çalışmalar için de aktarılabilir bir yaklaşım sunmaktadır. Bu yöntem, benzer imparatorluk ölçekli ağların (telgraf, karantina istasyonları, kervansaray dizgeleri, erken telefon hatları vb.) farklı coğrafyalarda aynı çerçevede incelenmesine imkân verir.

Çalışma, posta yapılarının değerini tekil cephe ya da tipoloji yerine yer seçimi, erişim ve koridor ilişkileri üzerinden görünür kılarak, geç Osmanlı kamu mimarlığının çoğul ve çok merkezli karakterini ağ ölçeğinde belgelemiştir. Bu bağlamsal çerçeve, ileride yapılacak tipolojik ve biçimsel incelemeler için sağlam bir arka plan sağlamaktadır. Ayrıca oluşturulan CBS tabanı; envanterleme, koruma önceliklendirmesi, rota tasarımı, dijital sergileme gibi farklı alanlarda doğrudan kullanılabilecek bir karar-destek altyapısı sunmaktadır.

Kısacası, çalışma OPA'yı zamansal süreklilik ve mekânsal bütünlük içinde yeniden okumaya imkân veren, ülke, bölge ve uluslararası bağlamda karşılaştırılabilir ve aktarılabilir bir yöntem sunar; CBS temelli sistem ise yeni arşiv bulguları ve yerel envanterlerle genişlemeye açık, uzun ömürlü bir araştırma platformu olarak kalıcı değer üretir.

Tez Beyanı

Bu çalışma, Ece Küçükatalay'ın Doktora tezinden üretilmiştir.

Yazarların Katkı Oranı Beyanı

Ece Küçükatalay: Kuramsal Çerçeve, Metodoloji, Araştırma, Veri Toplama, CBS Analizi, Çalışmanın Bütüncül Yürütümü. **Nuray Özaslan:** Kuramsal Yönlendirme, Metodolojik Danışmanlık, Akademik Değerlendirme, Gözden Geçirme. **Betül Gelengül Ekimci:** Kuramsal Yönlendirme, Metodolojik Danışmanlık, Akademik Değerlendirme, Gözden Geçirme. **Onur Şatır:** CBS Teknik Destek, Teknik Doğrulama.

Çıkar Çatışması Beyanı

Yazarlar, çıkar çatışması bulunmadığını açıkça beyan etmektedir.

Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı

Bu makalenin yazarları çalışmalarında araştırma ve yayın etiğine uyduklarını beyan etmektedir.

Etik Kurul Beyanı

Bu makalenin yazarları çalışmada kullanılan materyal ve yöntemlerin etik kurul izni ve/veya yasal-özel bir izin gerektirmediğini beyan etmektedir.

Yapay Zekâ Kullanımı

Yazarlar, bu makalenin yazımında, görsellerin, grafiklerin, tabloların ya da bunlara karşılık gelen başlıkların oluşturulmasında herhangi bir tür üretken yapay zekâ kullanmadıklarını beyan etmektedir.

Kaynakça

Aktüre, S. (1985). Osmanlı Devleti'nde taşra kentlerindeki değişimler. İçinde M. Belge & F. Aral (Ed.), *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi* (Cilt 4, ss. 891–904). İstanbul: İletişim Yayınları.

Avrupa Konseyi (2005). Convention on the Value of Cultural Heritage for Society (Faro Convention). https://rm.coe.int/1680083746 (Erişim tarihi: 13.02.2025).

Avrupa Konseyi. (2008). Intercultural dialogue as a basis for peace and sustainable development in Europe and its neighbouring regions. https://rm.coe.int/16805d39a2 (Erişim tarihi: 13.02.2025).

Avustralya ICOMOS. (2013). The Australia ICOMOS Charter for the Conservation of Places of Cultural Significance (The Burra Charter). https://www.icomos.org.tr/Dosyalar/ICOMOSTR_en0795934001587381516.pdf (Erişim tarihi: 13.02.2025).

Balıkesir Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü [KVKBKM]. Kurumdan edinilen resmî belge. Edinilme tarihi: 20.11.2020.

Bardakoğlu, Ö. (2023). Osmanlı'da demiryolları ve etkileri: Şark Ekspresi'nin İstanbul'da yarattığı değişim. *Journal of Academic History and Studies*, (8), 134–147.

Baskıcı, M. (2012). XIX. yüzyılda Trabzon limanı: Yükseliş ve gerileyiş. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, *67*(3), 33–56. Osmanlı Arşivi, BEO, 1163/87192.

Binark, İ. (1993). *Musul-Kerkük ile ilgili arşiv belgeleri (1525–1919)*. Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı.

Dereci, Ş. (2019). *Dünya-ekonomi sistemi bağlamında XIX. yüzyılda Beyrut Limanı* (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Trakya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne.

Ekimci, B. G. & Küçükatalay, E. (2023). Osmanlı posta teşkilatı yapılarının kültürel miras değerleri bağlamında incelenmesi. TÜBA-KED Türkiye Bilimler *Akademisi Kültür Envanteri Dergisi,* (27), 149–178.

Emrence, C. (2016). *Osmanlı Ortadoğu'sunu yeniden düşünmek*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Ertuğrul, A. D. (2009). XIX. yüzyılda Osmanlı'da ortaya çıkan farklı yapı tipleri. *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, *7*(13), 293–312.

Eskin, Ş. (1942). *Posta, Telgraf ve Telefon Tarihi.* Ankara: Ulusal Matbaası.

Gençer, C. İ. (2017). 19. Yüzyılda İzmir ve Selanik'te kentsel dönüşüm: rıhtım ve limanların inşası. *Meltem İzmir Akdeniz Akademisi Dergisi*, (1), 33-51.

Gurulkan, K. (2013). *Osmanlı arşiv belgelerinde Trablusgarp*. İstanbul: T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı. https://www.balkanphila.com/shop/libya-derna-post-office-postcard/, erişim: 29 Nisan 2024

ICOMOS. (2017). Delhi Declaration on Heritage and Democracy. https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/GA2017_Delhi-Declaration_20180117_EN.pdf (Erişim tarihi: 13.02.2025).

İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi [İÜNEK]. No: 90424/11.

İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi [İÜNEK]. No: 90431/20.

İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi [İÜNEK]. No: 93319/0001.

İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi [İÜNEK]. No: 93592/0001.

İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi [İÜNEK]. No: 93594/0001.

İzmir 2 Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü [KVKBKM]. Kurumdan edinilen resmî belge. Edinilme tarihi: 10.11.2020.

Kerimoğlu, Ö. (2018). Büyük Postane iç donanımı ve koruma sorunları (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Kültür Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Kösebay Erkan, Y. (2008). Anadolu demiryolu mirası ve korunması. *itüdergisi/a*, 7 (2), 14-25.

Malhut, M. & Kısa, A. (2020). Antalya Limanı'nın 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başında Anadolu liman trafiği ve deniz ticaretindeki yeri. *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 35(2), 603–630.

Milli Kütüphane. Hrt 1994 DD 213.

Ortaylı, İ. (1977). İstanbul'un mekansal yapısının tarihsel evrimine bir bakış. *Amme İdaresi Dergisi*, 77-97.

Salt Galata Arşivi, erişim: 8 Aralık 2022.

Sarınay, Y. (2008). *Osmanlı Arşiv belgelerinde Yemen.* İstanbul: T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı.

Subaşı, T., & Bal, E. (2015). Tanzimat Dönemi'nde Osmanlı Devleti'nin Bosna Hersek'e yaptığı muhaberat ve telgraf hizmetleri. *PESA Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, *1*(2), 37 -55.

Tamçelik, S. (2000). Osmanlı dönemi demiryollarının tarihi gelişimi içerisinde siyasî, iktisadî ve sosyal etkiler. *Erdem*, 12(35), 483-535.

Tanör, B. (1985). Anayasal gelişmelere toplu bir bakış. İçinde M. Belge & F. Aral (Ed.), *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi* (Cilt 1, ss. 10-26). İstanbul: İletişim Yayınları.

Tanrıkut, A. (1984). *Türkiye Posta ve Telgraf ve Telefon Tarihi ve Teşkilat ve Mevzuatı.* Ankara: Efem Matbaacılık.

Taşdemir, D. (2016). Beyoğlu telefon santrali restorasyon projesi (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Tekdal, D. (2018). *II. Abdülhamid döneminde Bitlis Vilayeti (idarî ve sosyal yapı)* (Doktora tezi). Pamukkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizli.

Tekin, Y. (2002). *Osmanlı Devleti'nin son döneminde modern ulus devlete yönelik girişimler* (Yüksek lisans tezi). Cumhuriyet Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sivas.

Tokmak, E. (2012). Prizren'deki 19. yüzyıl Osmanlı dönemi kamu yapılarının incelenmesi ve Prizren eski posta ve telgraf binası için koruma önerisi (Yüksek Lisans Tezi). Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Türken Çakır, M. (2020). Selîm Butrus el-Bustânî (hayatı, eserleri ve tarihî romanları). *Kesit Akademi Dergisi*, 6, 414–422.

Turgut, T. (2018). *Osmanlı İmparatorluğu posta tarihi*. İstanbul: Alfa Yayıncılık.

Ünal, U. (2013). *Osmanlı belgelerinde Suriye.* İstanbul: T.C. başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı.

Ünlü, T. S. (2009). Bir iskeleden liman kentine Doğu Akdeniz'in önemli bir limanı olarak on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında Mersin'de mekânsal gelişim. *MMOB Şehir Plancıları Yayını*, 5-26.

Varlık, M. B. (1985). Bir yarı-sömürge olma simgesi: yabancı posta örgütleri. *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi* (ss. 1653-1656). İstanbul: İletişim Yayınları.

Yazıcı, N. (1985). Tanzimat döneminde Osmanlı posta örgütü. *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi* (ss. 1636-1652). İstanbul: İletişim Yayınları.

Yazıcı, N. (1992). Tanzimat'ta haberleşme ve kara taşımacılığı. *OTAM: Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 333–377.

Yüksel, M. (2016). *Osmanlı son döneminde Trablusgarp Vilayeti'nin sosyal ve ekonomik yapısı (1872–1911)* (Yüksek lisans tezi). Hitit Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çorum.