19. YÜZYILDA YARI-ÇEVRE POSTA BAĞIMLILIĞI TİPİ:

Osmanlı Postasına Karşılaştırmalı Perspektiften Bir Bakış

SIRRI EMRAH ÜÇER

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN POLİTİK BAĞIMSIZLIĞINI SÜRDÜRÜRKEN EKONOMİK AÇIDAN BAĞIMLI HALE GELMESİ ANLAMINDA YARI-ÇEVRE BİR EKONOMİ OLMASININ POSTACILIK FAALİYETLERİ AÇISINDAN SONUCU NE OLDU?

GİRİŞ: POSTACILIK TARİHİNE KURAMSAL VE KARŞILAŞTIRMALI BAKIŞ

Bu yazıda Osmanlı İmparatorluğu topraklarında postacılık faaliyetleri tarihine Dünya Sistemleri Perspektifi'nin merkez, yarı-çevre ve çevre kavramlarını kullanarak karşılaştırmalı bir perspektiften bakmaya çalışıyorum. Osmanlı İmparatorluğu postacılık tarihi alanında akademik ve kurumsal tarih çalışmaları vesilesiyle olduğu kadar filatelistlerin merakını gidermek için de pek çok araştırma yapılmış durumda.[1] Ancak bu çalışmaların posta meselesini dünya ekonomisiyle eklemlenme bağlamında ele almadığı ölçüde kuramsal ve karşılaştırmalı yönden zayıf kaldığını düşünüyorum. Bu eksikliği gidermeye dönük mütevazi bir kuramsal katkı yapmak için bu yazıyı kaleme alıyorum.

Osmanlı İmparatorluğu'nun politik bağımsızlığını sürdürürken ekonomik açıdan bağımlı hale gelmesi anlamında yarı-çevre bir ekonomi olmasının postacılık faaliyetleri açısından sonucu ne oldu? Postacılık faaliyetlerinin gelişimi açısından Osmanlı İmparatorluğu'na benzeyen yarı-çevre ekonomiler hangileriydi? Posta bağımlılığı olarak tanımlanabilecek yabancı postanelerin baskın pozisyonu modern devlet oluşumu süreçlerini nasıl etkiliyordu? Bu soruları yanıtlayarak ilerleyeceğim.

YARI-ÇEVRE OLARAK OSMANLI İMPARATORLUĞU

Dünya Sistemleri Perspektifi'nin kurucu yazarı Immanuel Wallerstein kapitalist dünya ekonomisini merkez, yarı-çevre ve çevre ekonomiler arasında eşitsiz mübadele, sermaye bağımlılığı ve askeri hegemonya temelinde yükselen bir iş bölümü olarak analiz eder. Wallerstein yarı-çevre kategorisine yerleştirdiği ülkeler, görece güçlü devlet mekanizmalarına sahip olan, politik-ideolojik açıdan merkez ile çevre arasında bir tampon görevi görerek aşırı kutuplaşmayı engelleyen ve merkezdeki sermaye fazlasını



Kırım Savaşı sırasında İstanbul'da açılan Britanya Ordusu Postanesi
The Illustrated London News, 19 January 1856



1909 tarihli bir Fransız Kartpostalı, İstanbul Galata Fransız Postanesi'nden gönderilmiş

emme konusunda özel bir rol oynayan bölgeler olarak öne çıkıyor.[2] Wallerstein kendi yazılarında yarı-çevre örneği olarak Rusya ve Japonya'yı işaret eder ve Osmanlı İmparatorluğu'nu bu kapsama almaz.[3] Ancak Osmanlı tarihçiliğinin özel ihtiyaçları, Osmanlı İmparatorluğu'nu siyasi bağımsızlığını sürdüren ancak ekonomik açıdan bağımlı hale gelen diğer 19. yüzyıl imparatorluklarıyla karşılaştırma ihtiyacını doğurur. 1970'lerde genel olarak bağımlılık kuramları özel olarak Dünya Sistemleri Perspektifi; Huricihan İslamoğlu, Çağlar Keyder, Reşat Kasaba ve Şevket Pamuk gibi yazarları derinden etkilemiş, bu yazarları Fernand Braudel Merkezi'nin akademik dergisi olan *Review*'da bir dizi makale yayınlamaya ve bu perspektifi diğer çalışmalarında da geliştirmeye sevk etmişti. Özellikle Şevket Pamuk'un çalışmaları yarı-çevre kategorisinin Osmanlı çalışmalarına mal edilmesi açısından önem taşır. Şevket Pamuk, Wallerstein'in yarı-çevre kategorisini biraz esneterek Osmanlı İmparatorluğu gibi siyasi bağımsızlığını sürdüren ancak ticaret ve sermaye bağımlılığına düşen ülkeleri içerecek şekilde tanımlar.[4] Bu kategorizasyondan yaklaşıldığında karşılaştırmalı çalışmalar için Osmanlı İmparatorluğu'nun kontrol grubunda yer alan öncelikli coğrafya olarak Çin öne çıkar.

Çin'le beraber 19. yüzyılda siyasi bağımsızlığını sürdüren ancak ekonomik açıdan bağımlı hale düşen Japonya, Kore, Tayland gibi Pasifik ekonomilerine ek olarak Etiyopya da Osmanlı İmparatorluğu tarihi çalışmalarında yararlı olacak karşılaştırmaların konusu olur kanaatindeyim. Peki tüm bu kuramsal tartışmanın postacılık tarihini ilgilendiren yönü nedir? Çalışma alanım olan haberleşme politikalarının tarihsel gelişimini incelerken bu yarı-çevre karşılaştırma/kontrol grubunu da göz önünde bulunduruyorum. Özellikle yabancı postaneler konusunda bu ülkelerle büyük paralellikler bulunması, paralelliklerin telgraf ve telefon teknolojilerinin gelişi konusunda da sürmesi cesaret verici. Yarı-çevre ekonomilerde 19. yüzyılda altyapı şebekelerinde gerçekleşen yabancı yatırımların ekonomik ve politik etkilerinin analizi için de postacılık faaliyetlerinin incelenmesinin yararlı bir çıkış noktası işlevi göreceğini düşünüyorum. Şimdi Osmanlı'da ve diğer yarı-çevre coğrafyalarda yabancı postanelere ve posta bağımlılığına daha yakından bakalım. Böylece hem postacılık faaliyetleri çalışmalarına karşılaştırmalı perspektifle katkı sunmak hem de bağımlılık çalışmalarını posta meselesine teşmil etmek için adım atmış olacağız.

OSMANLI VE DİĞER YARI-ÇEVRE COĞRAFYALARDA YABANCI POSTANELER

Osmanlı İmparatorluğu'nda yabancı postanelerin hukuki temelini kapitülasyonlar ve millet sistemi



İstanbul Alman Postanesi. Levantine Heritage Foundation



İzmir Alman Postanesi'nden postalanmış bir Alman pulu



Dedeağaç Fransız Postanesi pulları



Selanik İtalyan Postanesi'nden pullar

sağladı. Mektuplaşma hakkının masuniyeti (*inviolability of correspondence*) yabancı tüccarların ve gayrimüslim anasırın kültürel ve medeni haklarının doğal bir uzantısı olarak gelişti.[5] Mektuplaşma hakkının masuniyeti ve yabancı postanelerin varlığı Batı güçleri ile eşitsiz koşullarda yapılan barış ve ticaret anlaşmaları ile perçinlendi. Yabancı postacılık faaliyetlerinin ilk örneği olarak 16. yüzyılda Venedikli tüccarların İstanbul, İskenderiye ve İzmir gibi limanlar arasında mektup taşıması gösterilir.[6] 19. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde Avusturya, Fransa, Birleşik Krallık ve Rusya gibi büyük güçler de Osmanlı kentlerinde postanelere sahipti. Bu kentler ticari hayatın dolayısıyla bilgi alışverişi ihtiyacının yoğun olduğu İzmir, Selanik, Yafa, Beyrut gibi liman kentleri, Kudüs gibi dini merkezler ve elbette imparatorluğun başkenti olan İstanbul'du. Sadece Avrupa'nın büyük güçlerinin değil, imparatorluğun *de jure* vilayeti olsa da *de facto* bağımsız olan Mısır'ın yanı sıra Yunanistan, Polonya ve Romanya gibi görece zayıf devletlerin de Osmanlı kentlerinde postaneler işlettiğini biliyoruz.

Günümüzde hızlı bir internet taramasıyla bile Osmanlı İmparatorluğu'nda hangi limanlarda hangi yabancı postanelerin faal olmuş olduğunu tespit etmek mümkün. Zira o dönemki mektuplaşmalarda kullanılan pullar bugüne kadar korunabilmiştir ve pul koleksiyonerleri ve filatelistlere hitap eden internet siteleri üzerinden müzayedelerde alınıp satılmaktadır. Mehmet Emin Tanrıkut da ayrıntılı PTT tarihi kitabında hangi Osmanlı kentlerinde hangi yabancı postanelerin bulunduğunu belirten listeler yayınlamıştır.[7]

Avrupalı ve ABD'li seyyahlar ve gazeteciler Osmanlı İmparatorluğu'ndaki yabancı postanelerin faaliyetini şaşkınlıkla karşılıyor, dünyada eşi olmayan bir tuhaflık olarak değerlendiriyordu.[8] Benzer bir şekilde Çin'e gidenler de yabancı postanelere çok şaşırıyor ve bunu yine dünyada eşi bulunmayacak bir tuhaflık olarak algılıyordu.[9] Gel gör ki "dünyada eşi olmayan" bu tuhaflığın dünyada pek çok eşi vardı. Örneğin Japonya'da Birleşik Krallık, Fransa ve ABD'nin, Kore'de Japonya'nın, Çin'de Birleşik Krallık, Fransa, Almanya, Japonya ve Rusya'nın, Tayland'da Birleşik Krallık'ın, İran'da Birleşik Krallık ve Rusya'nın, Etiyopya'da Birleşik Krallık, Mısır ve Fransa'nın, Brezilya'da ise Birleşik Krallık ve Fransa'nın postaneleri faal durumdaydı.[10] Bu ülkelerin tümünün 19. yüzyılın ikinci yarısı itibariyle siyaseten bağımsız ancak ekonomik açıdan kapitalist dünya sistemi içerisinde merkez ekonomilere bağımlı olduğunu, yani Şevket Pamuk'un yüklediği anlamıyla yarı-çevre olduğunu özellikle vurgulamak isterim. Batı'nın modern devletleri, kendi coğrafyaları üzerinde 16. yüzyıldan itibaren başlayan erken tarihlerde posta tekellerini tesis etmiş ve daha önce var olan yabancı postaneleri ve özel postacılık faaliyetlerini kamulaştırıp millileştirmiş, siyasi egemenliklerinin bir parçası olarak posta egemenliklerini güvence altına almıştı.[11] Batı'nın büyük yayılmacı güçleri, Asya, Afrika ve Amerika'daki kolonilerinde de postacılık faaliyetlerini müstemleke idarelerinin tekeli altına almıştı. Örneğin Hindistan'da Birleşik Krallık, Endonezya'da Hollanda kolonyal idareleri tarafından erken dönemde posta tekelleri tesis edilmişti.[12] Bu yüzdendir ki Batılı gazetecinin ve seyyahın gözünde yarı-çevre coğrafyalardaki yabancı postaneler merkez ve kolonyal-çevre coğrafyalarda görülemeyecek bir tuhaflık gibi algılanmaktaydı.

Merkez ve kolonyal-çevre devletlerin posta tekeli/egemenliği ile kontrast oluşturacak bir şekilde yarı-çevre coğrafyalarda yabancı postanelerin yoğun bir faaliyette bulunmasını "yarı-çevre posta bağımlılığı" şeklinde kavramlaştırmanın hem haberleşme politikaları tarihçiliğine hem de bağımlılık tartışmalarına katkı niteliğinde olduğunu düşünüyorum. Posta bağımlılığı kendisini takip edecek / kendisiyle beraber gelişecek ticaret ve sermaye bağımlılıklarının analiz edilmesinde önemli bir katkı sunabilir. Buna ek ola-

rak posta bağımlılığının, başka bir deyişle eksik posta egemenliğinin analizinin yarı-çevre modern devlet oluşumu süreçlerinin anlaşılmasına da ışık tutacağı açıktır.

DEVLET OLUŞUMUNDA FARKLI ROTALAR VE POSTA BAĞIMLILIĞI / EGEMENLİĞİ

Osmanlı İmparatorluğu modernleşme atılımları kapsamında kendi modern posta teşkilatını da kurdu. 1834'te İstanbul ile İzmit arasında posta taşımacılığı amacıyla bir yol açıldığını ve ilk yerli modern posta hizmetinin bu hatta sunulduğunu biliyoruz. Ancak yerli posta hizmetlerinin istikrar kazanması 1840 senesinde Posta Nezareti'nin kurulmasından sonradır. Posta Nezareti'nin İstanbul-Edirne hattıyla başlayarak posta hizmetlerini imparatorluk topraklarına yaydığını görüyoruz.[13] Ancak Osmanlı postası imparatorluk yıkılana dek kendi tekelini ilan edememiş ve yabancı postacılık faaliyetlerinin gölgesinde kalmıştı. Bunun siyasi sebebi dönem dönem önüne bir hedef olarak koymuş olsa da imparatorluk idaresinin yabancı postaneleri kapatmaya gücünün yetmemiş olmasıdır.

Osmanlı postasının yabancı postanelerin rekabeti karşısında zorlanmasının ekonomik sebebiyse, yabancı sermayenin Osmanlı coğrafyasındaki modern ulaştırma şebekeleri üzerindeki hakimiyetiydi. Örneğin Avusturya'nın buharlı gemi taşımacılığındaki üstünlüğü posta taşıma alanındaki üstünlüğüne de yansıyordu. Benzer bir şekilde demiryolları üzerinde hâkim olan yabancı şirketler demiryolları aracılığıyla posta taşımada yabancı postaneler lehine avantaj yaratıyordu. Modernleşen Avrupa ülkelerinde ulusal posta teşkilatlarının üzerinde geliştiği araba taşımacılığına elverişli karayolları şebekesi açısından Osmanlı İmparatorluğu çok zayıftı. Bu zayıflık Türkiye Cumhuriyeti tarafından da devralınmış, 1950'lere varıncaya dek modern karayolu yatırımları genişleyememiştir.[14] Örneğin *Nutuk*'ta Türkiye coğrafyasında demiryolu olmayan yerlerde kara yolculuğu yapmanın çilelerini izah eden pek çok kısım bulunuyor. 28 Haziran 1919'da Sivas'tan hareket eden Mustafa Kemal Paşa ve heyeti 6 günlük zahmetli bir yolculuktan sonra Erzurum'a 3 Temmuz'da varabilmişti.[15] Benzer bir şekilde Halikarnas Balıkçısı'nın renkli anlatımıyla 1920'lerde at sırtında ve yaya Milas-Bodrum kara postası seyahatine ilişkin ayrıntıları okumak mümkün.[16] PTT'nin araç parkında geç dönemlere kadar otomobillere uygun olmayan hatlarda posta taşıyan beygir ve develer mevcudiyetini sürdürdü. 1939'da PTT'nin araç parkında 793 otomobil, motosiklet, motorbot ve bisiklete karşılık 789 hayvan ve 178 at arabası bulunuyordu.[17]

Haberleşme şebekesinin postacılık aşamasında ulaştırma şebekesine mahkûm olduğunu, ulaştırma şebekesi üzerindeki yabancı hakimiyetinin posta bağımlılığını pekiştiren bir ekonomik faktör olduğunu ifade etmiş olduk. Elektrikli telgrafın devreye girmesi ve böylece haberleşme şebekesinin ulaştırma şebekesine mahkumiyetten kurtulması bu açıdan son derece kritik bir dönüm noktası olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu bu konudaki fırsatı fark etmiş ve 1850'lerden itibaren telgraf şebekesini kendi kontrolü altında tutarak bağımsız bir haberleşme şebekesi kurma fırsatını değerlendirmiştir. 1870'te Posta Nezareti'nin Telgraf İdaresi'yle birleşmesiyle modern bir kamu işletmesi olarak PTT'nin temeli atılmıştır.[18] Posta ve Telgraf Nezareti modern altyapı şebekeleri üzerinde kurulan ilk modern devlet kurumudur. Bunun uzun vadeli sonuçlarına yazının sonunda değineceğim, öncelikle diğer bazı yarı-çevre devletlerin haberleşme politikalarına daha yakından bakmak istiyorum.

JAPONYA, ETİYOPYA VE ÇİN: MODERN DEVLET OLUŞUMU VE HABERLEŞME POLİTİKASI

19. yüzyıl yarı-çevre devletler için bürokratik modernleşme ve geleneksel kurumların yerini Batı usulü mo-



İzmir İtalyan Postanesi, 1922 öncesi
Levantine Heritage Foundation

dern kurumlara bırakması anlamında modern devlet oluşumu (*state formation / state building*) dönemi olarak ele alınır. Örneğin Yeniçeri Ocağı'nın dağıtılması ve modern ordular olarak önce Nizam-ı Cedit ve sonra Asakir-i Mansure-i Muhammediye'nin kurulması askeri modernleşmedir. Posta alanında geleneksel menzil teşkilatının yerini Posta Nezareti'ne bırakması da bir modern devlet oluşumu aşaması olarak değerlendirilmeli. Ancak yukarda açıkladığımız etkenlerden ötürü bu haberleşme modernleşmesi ancak telgraf şebekesinin devlet kontrolü ve mülkiyeti altında kurulmasıyla 1850'lerde ve 1860'larda tamamlanabildi. Hamit dönemi üzerine yapılan çalışmalarda saltanat makamı altında merkezi ve otoriter bir yönetim kurulmasının etkili bir aracı olarak elektrikli telgraf şebekesi işaret edilir.[19] Demek ki 1870'lere ve 1880'lere gelindiğinde modern haberleşme politikası belli bir olgunluk düzeyine erişmişti. Peki 19. yüzyılın ortaları itibariyle posta bağımlılığından mustarip olan diğer yarı-çevre devletler hangi modern haberleşme politikalarına başvurdu?

Pasifik bölgesinde modern devlet oluşumu sürecini en hızlı ilerleten ve kendisi bir ekonomik yayılma sahasıyken 19. yüzyılın sonunda kendi bölgesinde Tayvan ve Kore gibi sömürgeler zapt eden bir merkez ekonomiye dönüşen güç Japonya'ydı. Meiji Restorasyonu olarak anılan modernleşme dalgası kapsamında Japonya'nın 1871'de modern posta teşkilatını kurduğunu ve 1873'te kendi toprakları üzerinde posta tekelini ilan ederek yabancı postaneleri kapattığını görüyoruz.[20] Japonya daha sonra telgraf ve telefon teknolojilerini de devlet kontrolü altında kuracak ve hızla geliştirecektir. Böylece özel olarak Japonya'nın genel olarak Pasifik ekonomilerinin önce telefon sonra elektronik sektörlerindeki başarısının temelleri atılmış oluyordu. Burada ilginç olan konu Japonya'da posta teşkilatının Osmanlı Posta Nezareti'nden 31 sene sonra kurulmuş olması, ancak hukuki posta tekelinin Osmanlı/Türkiye'den 50 sene önce tesis edilmiş olmasıdır. Osmanlı İmparatorluğu ancak 1914'te Cihan Harbi patlak verdiğinde kapitülasyonları fiilen kaldırmış ve yabancı postanelerin kapısına kilit vurmuştu, ancak hukuki olarak Türkiye'nin posta tekelinin ve posta egemenliğinin tanınması için 1923 Lozan Antlaşması'nı beklemek gerekecekti.[21]

Modern devlet oluşumunu hızla tamamlayan ve yayılmacı bir askeri güce dönüşen Japonya'nın bir hedefi de Çin'di. Çin'deki yabancı postaneler de varlıklarını 1922 Washington Kongresi'ne dek sürdürmüştü.[22] Çin'de Osmanlı İmparatorluğu'ndan farklı olarak elektrikli telgraf alanında da bir egemenlik tesis edilmemiş, birden çok yabancı telgraf şirketi Çin toprakları üzerinde faaliyet göstermişti. Telefon şebekeleri de benzer bir şekilde Çin'in liman kentlerinde çeşitli yabancı şirketler eliyle 1880'lerden itibaren kurulmuş ve 19. yüzyıl Çin'i modern haberleşme sektöründe özel rekabetin deney sahasına dönüşmüştür.[23] Çin'in Japonya ve Osmanlı İmparatorluğu'na göre genel olarak devlet oluşumu ve siyasi bağımsızlığını koruma konusunda geride kaldığı açıktır, bu durum modern haberleşme politikalarına da yansımıştı.



İstanbul Rus PostaPostanesi'nden Astano, İsviçre'ye gönderilmiş bir mektup, 1914

Yarı-çevre ekonomiler içerisinde Etiyopya haberleşme politikaları ve modern devlet oluşumu sürecine etkisi açısından ilginç bir konuma sahiptir. Etiyopya modern haberleşme şebekesini kurmaya Japonya gibi postacılıktan veya Osmanlı İmparatorluğu gibi elektrikli telgraftan başlamamıştı. Modernleşen Etiyopya devleti 1890'larda modern haberleşme şebekesine olan ihtiyacını doğrudan devlet mülkiyeti altında bir ulusal telefon şebekesi kurarak karşılamıştı.[24] Bu tutum Osmanlı tutumundan özellikle farklıdır. Zira Osmanlı İmparatorluğu Hamit'in 1880'lerin ortasında söküp yasakladığı telefon şebekesini İkinci Meşrutiyet Devri'ne dek yeniden kurmamış, ancak 1915'te bir yabancı şirket eliyle İstanbul'da yeniden bir telefon şebekesi kurulabilmiştir.[25] Osmanlı İmparatorluğu son döneminde elektrikli telgraf şebekesinden modern haberleşme ihtiyacını karşılayıp telefon şebekesini erteleyebilmişken, modernleşen Etiyopya devleti 1890'lardan itibaren ihtiyacını telefon şebekesiyle karşılamıştır. Japonya'nın her üç şebekeyi de kontrol altına alarak kullandığını, Çin'in ise hiçbirini tam olarak kontrol altına alamadığını hatırlatmak isterim.

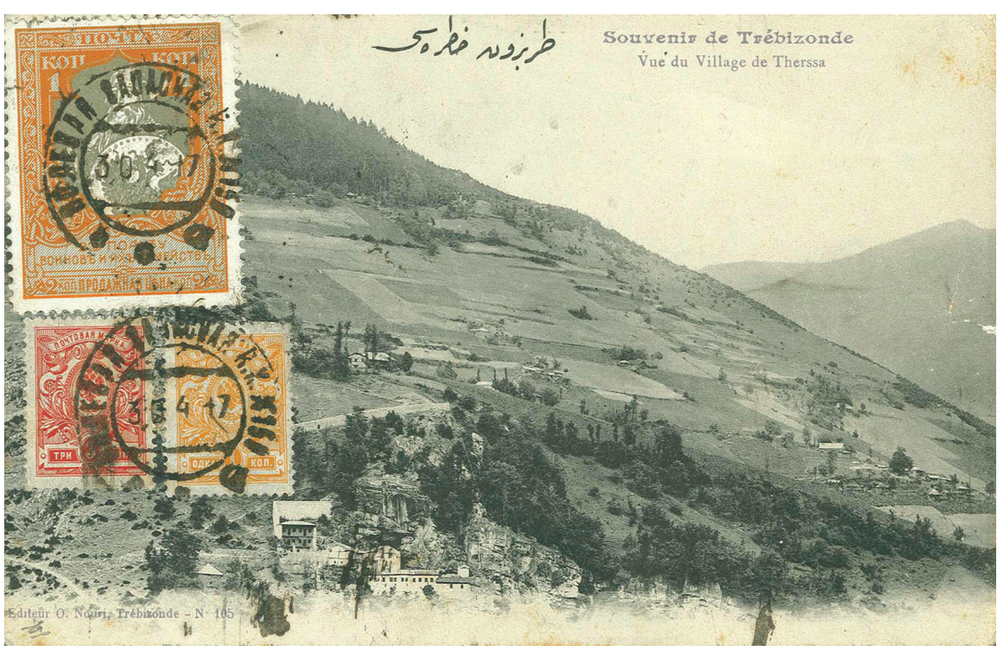
SONUÇ: OSMANLI POSTA BAĞIMLILIĞI ÇALIŞMASININ GÜNCELLİĞİ

Osmanlı İmparatorluğu'nun posta bağımlılığına tepki olarak gelişen telgraf şebekesini devlet kontrolü



Kudüs'te Yafa Kapısı'nda bulunan Avusturya Postanesi, American Colony (Jerusalem). Library of Congress

altında geliştirme eğilimini daha önce vurgulamıştım. Böylece PTT'nin atası olan Posta ve Telgraf Nezareti ortaya çıkmıştı. Posta ve Telgraf Nezareti altyapı şebekeleri üzerinde kurulan ilk modern kamu işletmesi olma özelliğini de taşıyor. Her ne kadar Osmanlı döneminde inşa edilen bir şebekenin ölçeği için ulusal kavramını kullanmak tartışmalı olsa da, Türkiye'nin Osmanlı'dan miras aldığı ilk ve tek ulusal kapsamlı modern altyapı şebekesi de telgraf şebekesiydi. İstanbul'da imparatorluğun son senelerinde, İzmir'de Cumhuriyet'in ilk senelerinde kurulan telefon şirketleri 1930'ların sonunda kamulaştırılarak PTT'ye entegre edilmişti. PTT'nin modern bir haberleşme operatörü olarak ticari haberleşme şebekeleri üzerindeki tekeli 1994'te mobil telefon şebekeleri kurulana kadar devam etti. Bu haberleşme şebekesinde yaklaşık bir buçuk asırlık bir kamu işletmesi geleneğine işaret ediyor. Bu geleneğin modern devlet oluşumu süreçleri ve askeri güvenlik ihtiyaçlarıyla yakından ilişki içerisinde geliştiğini



Trabzon Rus Postanesi'nden gönderilmiş bir kartpostal



Giresun Rus Postanesi'nden Fransa'ya gönderilmiş bir kartpostal

unutmamak gerekiyor. Bu özellikleriyle Osmanlı modern haberleşme politikalarıyla Osmanlı coğrafyasındaki diğer altyapı şebekelerinin örgütlenmesi arasında büyük farklar vardı. Örneğin modern kara ulaştırma şebekesinin iskeletini oluşturan demiryolları yabancı şirketlerin mülkiyeti altında birbirinden kopuk işletilen yerel şebekeler hüviyetindeydi.[26] Demiryollarının kamulaştırılması ve ulusal kapsamlı bir şebekeye dönüşmesi 1930'lara sarkmıştı. Modern enerji altyapısının da İstanbul'da bir yabancı şirket imtiyazıyla kurulmaya başladığını ve 1930'ların sonunda kamulaştırılarak İETT'ye dönüştüğünü görüyoruz.[27] Ancak elektrik şebekesinin 1930'ların sonundaki kamulaştırması bir millileştirme değil belediyeleştirme olarak anılabilir. Elektrik şebekesinin ulusal çaplı enterkonnekte bir şebekeye dönüşmesi için 1950'ler, bunun çatı kamu kurumu olarak TEK'in kurulması ve köylere elektrik gitmesi için 1970'ler beklenmek zorunda kalmıştı.[28]

Modern kamu şebekelerinin Türkiye'de ortaya çıkmasının özel tarihi koşulları 1990'lar ve sonrasındaki özelleştirme politikalarına da yansımıştır. Telekomünikasyon özelleştirmesi Türkiye'de en sert politik ve akademik tartışmaların odağında yer aldıysa ve bu özelleştirmeler uzun süre hayata geçirilemediyse bunda bürokrasinin haberleşme politikası hafızasının ve güçlü PTT kurumsallığının da bir payı olduğu mutlak. Özelleştirilen haberleşme şebekelerinin büyük kısmının 2010'ların ikinci yarısında tekrar fiilen devlet kontrolü altına alındığını da hatırlatmak isterim.[29] Telekomünikasyondaki bu durum, örneğin elektrik şebekesinin bölgesel operatörlere parçalanması ve bu şekilde hızla özelleştirilmesi süreciyle karşılaştırıldığında ciddi bir kontrast oluşturuyorsa bu biraz da ilgili şebekelerin toplumsal tarihi yüzündendir. Benzer bir biçimde farklı coğrafyalarda özelleştirme politikalarının farklı şekillerde tepki bulması da her bir ülkenin modern şebekelerinin oluşumunun toplumsal tarihinden bağımsız anlaşılamaz.

SIRRI EMRAH ÜÇER – YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ, İİBF İKTİSAT BÖLÜMÜ

DİPNOTLAR

1 Elimizdeki en kapsamlı posta tarihi için bakınız: Asaf Tanrıkut, *Türkiye'de Posta ve Telgraf ve Telefon Tarihi ve Teşkilat ve Mevzuatı* (Ankara: Efem Matbaacılık, 1984). Ayrıca bakınız: Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)* (Ankara: PTT Genel Müdürlüğü, 2002); Tanju Demir, *Türkiye'de Posta Telgraf ve Telefon Teşkilatının Tarihsel Gelişimi (1840-1920)* (Ankara: PTT Genel Müdürlüğü, 2005); Erkan Tural, "Osmanlı Posta Bürokrasisi 1908-1914," *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi* 28, no. 46 (2009): 205-230.

2 Immanuel Wallerstein, *The Essential Wallerstein* (New York: New Press, 2000), 94-95.

3 Immanuel Wallerstein, "The Ottoman Empire and the Capitalist World Economy: Some Questions for Research," Review 2, no. 3 (1979): 389-398.

4 Şevket Pamuk, "The Ottoman Empire in Comparative Perspective," *Review* 11, no. 2 (1988): 127-149. Şevket Pamuk ve adı geçen diğer yazarlar zaman içerisinde çalışmalarında merkez-çevre kategorilerini kullanmamaya başladı ve kurumsal iktisat tartışmaları gibi yeni alanlarda ürünler verdi. Ancak zamanında atılan karşılaştırmalı tarih araştırmaları temelinin fikri takibe layık olduğunu düşünüyorum. Özellikle son dönemde çevre ekonomilerin ticaret ve sermaye bağımlılığı doruk noktasına tırmanmışken bu fikri takip güncel hale geliyor.

5 Philip Marshall Brown, "The Capitulations," *Foreign Affairs* 1, no. 4 (1923): 75; Philip Marshall Brown, *Foreigners in Turkey: Their Juridical Status* (Princeton: Princeton University Press, 1914), 95-96.

6 Asaf Tanrıkut, *Türkiye'de Posta ve Telgraf ve Telefon Tarihi ve Teşkilat ve Mevzuatı* (Ankara: Efem Matbaacılık, 1984), 319-320.

7 Hangi yabancı postanelerin hangi kentlerde olduğunu gösteren ayrıntılı liste için: Tanrıkut, *Türkiye'de Posta ve Telgraf ve Telefon Tarihi*, 321-329.

8 Bir örnek için: Charles Morawitz, "Obstacles to Reform in Turkey," *The North American Review* 179, no. 5 (1904): 201.

9 Mesela: B. L. Putnam Weale, "What the American Fleet Could Do for China," *The North American Review* 188, no. 635 (1908): 490-491.

10 Çin'deki yabancı postaneler için: Lane Jeremy Harris, "The Post Office and State Formation in Modern China, 1896-1949," (doctoral dissertation, University of Illionis, 2012), 115-129. Japonya, Kore, Tayland, İran ve Etiyopya'daki yabancı postanelere ilişkin bilgiyi şu filatelist siteden derledim: www.stampworldhistory.com, *Country Profiles*, Erişim tarihi 9 Eylül 2021.

11 Joseph C. Hemmeon, *The History of the British Post Office* (Cambridge: Harvard University Press, 1912).

12 Geoffrey Rothe Clarke, "Postal and Telegraph Work in India," *Journal of the Royal Society of Arts* 71, no. 3680 (1923): 484; Jonathan L. Parapak, "Indonesia," in *Telecommunications in the Pacific Basin: An Evolutionary Approach* ed. Eli M. Noam, Seisuke Komatsuzaki, Douglas A. Conn (New York: Oxford University Press, 1994), 106.

13 Tanju Demir, *Türkiye'de Posta Telgraf ve Telefon Teşkilatının Tarihsel Gelişimi (1840-1920)* (Ankara: PTT Genel Müdürlüğü, 2005), 11-13.

14 Karayolları şebekesinin erken dönemi için: İlhan Tekeli & Selim İlkin, *Cumhuriyetin Harcı 3. Cilt: Modernitenin Altyapısı Oluşurken*, (İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2004), 63-122.

15 Mustafa Kemal Atatürk, *Nutuk Cilt: 1 1919-1920* (İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, 1962), 43. Google Maps'e göre günümüzde Sivas-Erzurum karayolu yolculuğu otomobille 5 saat sürmektedir.

16 Cevat Şakir Kabaağaçlı (Halikarnas Balıkçısı), *Mavi Sürgün* (Ankara: Bilgi, 2017), 135-147.

17 Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı Cilt 11 1939-1940 (İstanbul: Hüsnütabiat Basımevi, 1941), 540.

18 Sırrı Emrah Üçer, "Telegraphic Protectionism: Growth of Ottoman Telegraph Business as a Public Enterprise, 1854-1914," *Accounting and Financial History Research Journal / Muhasebe ve Finans Tarihi Dergisi*, no. 21(2021): 21-34.

19 Niyazi Berkes, *Türkiye'de Çağdaşlaşma* (İstanbul: Yapı Kredi, 2002), 344; Benjamin C. Fortna, "The Reign of Abdülhamid II," in *The Cambridge History of Turkey Volume 4: Turkey in the Modern World*, ed. Reşat Kasaba, (New York, Cambridge University Press, 2008), 57-58.

20 Janet Hunter, "Technology Transfer and the Gendering of Communications Work: Meiji Japan in Comparative Historical Perspective," *Social Science Japan Journal* 14, no. 1(2011): 6.

21 Lozan Barış Antlaşması, 1923, Madde 113. Antlaşmanın 111-118. maddeleri altyapı şebekeleriyle ilgiliydi.

22 Harris, "The Post Office and State Formation in Modern China," 126-127.

23 Tseng Fang-Tung and Mao Chi-Kuo, "Taiwan," in *Telecommunications in the Pacific Basin: An Evolutionary Approach* ed. Eli M. Noam, Seisuke Komatsuzaki, Douglas A. Conn (New York: Oxford University Press, 1994), 315-317.

24 Peter P. Garretson, "Ethiopia's Telephone and Telegraph System, 1897-1935," *Northeast African Studies* 2, no. 1 (1980): 59-71.

25 Sırrı Emrah Üçer, "Istanbul Telephone Company from Concession to Nationalization: A Study in Business History (1909-1936)," *Accounting and Financial History Research Journal / Muhasebe ve Finans Tarihi Dergisi*, no. 20(2021): 63-90.

26 Şevket Pamuk, *Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi* (İstanbul: İş Bankası, 2014), 178-180.

27 Nurçin İleri, "Osmanlı'dan Cumhuriyete İstanbul'da Elektriğin Yolculuğu," *Elektrik ve İstanbul: Elektriğin Geçmişten Günümüze Serüveni* içinde, der. Cengiz Kahraman & Cengiz Özkarabekir (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi & Bedaş, 2021), 9-123.

28 Sırrı Emrah Üçer, "İstanbul'dan Yayılan Işık: 20. Yüzyıldan 21. Yüzyıla Türkiye'de Elektrik Şebekesinin Dönüşümü," *Elektrik ve İstanbul: Elektriğin Geçmişten Günümüze Serüveni* içinde, der. Cengiz Kahraman & Cengiz Özkarabekir (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi & Bedaş, 2021), 125-157.

29 Sırrı Emrah Üçer, "Alo Kapitalizm: Turkish Telecommunications Policy in the Context of an Outward-Oriented Development Strategy," Doktora Tezi, Boğaziçi Üniversitesi Atatürk Enstitüsü, İstanbul, 2018.