

XX. YÜZYILIN BAŞLARINDA İRAN TİCARETİNDE OSMANLI-RUS REKABETİ

MASOUMEH DAEİ*

Giriş

Osmanlı Devleti ve Rusya arasında imzalanan 1774 Küçük Kaynarca Anlaşmasından sonra Karadeniz ticareti bütün dünya milletlerine açık hale geldi¹. Küçük Kaynarca Anlaşması'ndaki bu maddeyle birlikte Karadeniz bölgesindeki ticaret hareketlendi. 1812'de Sir Gore Quseley, East India Company (İngiliz Doğu Hindistan Kumpanyası)'nın İran ipeğinin Buşehr yerine Trabzon'dan gemiye yüklenmesi halinde kara nakliyat ücretinin % 2,5'ten % 1'e düşeceğini, Trabzon-İngiltere deniz nakliyatı ücretinin ise Buşehr-İngiltere nakliyatı ücretinden daha az olacağını bildirmişti². Karadeniz'in uluslararası ticaret gemilerine kapalı olduğu dönemde İran ve Batı arasındaki ticaret daha çok doğuda Bağdat tarafından Akdeniz'e kadar uzanan, kuzeydoğu Anadolu'da Erzurum şehrinden başlayıp İstanbul ve İzmir'de biten güzergâhtan sağlanıyordu. Güneyde ticaret, Basra körfezinde canlıydı. Bölgede hayvanlar vasıtasıyla yapılan kara nakliyatı oldukça geriydi. Aynı zamanda kervan ticareti de yollarının uzunluğu ve güvensizliğinden dolayı pahalılığa yol açmıştı³.

XIX. yüzyılın başında Karadeniz ticaretinin işlek olması ve 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla, ticari, siyasi açıdan stratejik önemi artan İran'dan Karadeniz'e yapılan ticaret büyük önem kazanmıştı⁴.

* Dr., Peyâm-i Nur Üniversitesi, Ulûm-i İnsânî ve İctimâî Fakültesi, Tarih Bölümü, Tebriz/İran, masoumeh.daei@gmail.com

¹ Hüseyin Kaleli, "19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti", *Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi*, sayı: 9, Kütahya, 2003, s. 1; İdris Bostan, *Karadeniz'in Dışa Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı*, Trabzon Belediyesi Yayınları, Trabzon, 1999, s. 3-5; Yuluğ T. Kurat, *Henry Layard'ın İstanbul Elçiliği, 1877-1880*, Ankara, 1968, s. 167.

² Mübahat Kütükoğlu, "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", *19 Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi, I. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1986)*, Samsun, 1988, s. 98-99.

³ Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 1/1, Cambridge 1970, s. 18.

⁴ Abdülvahab Hayri, *İktisadî Trabzon*, haz. Melek Öksüz, Serander Yayınevi, Trabzon, 2008, s. 79.

Bölgede ticaretin canlanmasıyla XIX. yüzyılın başında Karadeniz'in doğu sahilinde birbirine rakip iki yol oluştu. Yollardan biri Osmanlı Devleti sınırları içindeki Trabzon-Erzurum-Tebriz güzergâhı, diğeri ise Rusya'nın hâkimiyet sahasındaki Gürcistan sahilinde Sohum-Poti limanından ve Batum-Tiflis'ten Tebriz'e uzanan güzergâhtı. Bu yollarda ticaret yapan iki devlet de birbirine rakip oldu⁵.

Tüccarlar, XIX. yüzyılın başından 1832 yılına kadar Kafkasya üzerinden Tebriz'e ulaşan ticaret yoluna, Trabzon-Erzurum-Tebriz yolundan daha fazla ilgi göstermişlerdi. Bu dönemde Karadeniz ticaretinin büyük oranda Rusya'nın limanı olan Sohum'da yoğunlaşması tesadüf değildi. Bu canlılık Rusya'nın ekonomi politikaları sonucunda oluşmuştu. Şöyle ki 1821 yılında Rus çarı Aleksandra, Rusya'nın hiçbir yerinde uygulamadığı istisnai kuralları bölgede uygulamaya koydu. Bu bölgede ticaret yapan tacirler daha önce mükellef oldukları yerel vergilerden muaf tutulmuş, yabancılara ise %5, hatta daha da az gümrük vergisi koyulmuştu. Buna karşılık aynı dönemde Osmanlı'nın gümrük vergi miktarı hakkında bilgimiz yoktur. Ticari masraflar günün siyasi şartlarına göre düzenlendiği için Erzurum ve Trabzon gümrüğüne baskı yapmış, böylece de bu yoldan geçimini sağlayan insanları zarara uğratmıştı⁶. Rusya'nın hedefi Asya pazarının tamamıyla bağlantı kurmak ve bölgeyi ticari bir merkez yapmaktı. Tüccarlar ise Rusya'nın sunduğu bu himayeden faydalanmayı bildiler⁷. Rusya'ya ait yollardan nakledilen ticaret mallarının güzergâhı şu şekildeydi; Avrupa'da Leipzig şehrinde ürünler kara yoluyla Odessa şehrine taşınıyor, bu şehirden gemilere yüklenerek Karadeniz yolundan Sohum limanına oradan Tiflis, Erivan ardından da Azerbaycan'a, İran'a ve Osmanlı'nın doğu eyaletlerine ulaşıyordu⁸.

1823 yılında İngiltere, Erzurum'dan Tebriz'e giden yolda ticaret yapmayı denedi ve 1825 yılında 300 balya yük Tebriz'e vardı. Bu şekilde İran ticaretinde Sohum ve Trabzon birbirinden ayrılarak iki ayrı

⁵ Standford Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, çev. Mehmet Harmancı, E Yayınları, İstanbul, 1982, s. 60.

⁶ Selahattin Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Beyazıt Yolu (1850-1900)* (yayımlanmamış), Erzurum, 1997, s. 187; Issawi, "Tabriz-Trabzon", s. 143.

⁷ Charles Issawi, *The Economic History of Turkey 1800-1814*, Publications of the Center for Middle East Studies, Chicago-London: University of Chicago Press, 1980, s. 123.

⁸ A. Üner Turgay, *Trade and Merchants in The Nineteenth Century Trabzon*, Newyork, 1982, s. 290.

merkeze dönüştü⁹. Bu dönemde iktisâdî meseleler siyasi meselelerin etkisi altında ezildi. O tarihlerde Rus hükümeti Avrupa'dan ithal olan malları Rusya'dan geçirmemeye, İngilizler de Rus mallarını İran pazarından çıkarmaya ve Avrupa ticaret yolunu değiştirmeyi amaçladı.

İngiltere'nin tercihi Osmanlı gibi kontrolü altında olan ülkelerin pazarlarında kendi ürünlerini satmaktı¹⁰. Rusların güneye inmesi İngiltere'nin menfaatlerini tehdit etmiş, bu sebeple İngiltere, Rusya karşısında menfaatlerini korumak ve bu tehlikeyi engellemek için Osmanlı topraklarını kendisine siper etmişti. İran ve Trabzon yolu Osmanlılar tarafından idare edildiği XIX. yüzyılda Osmanlı, İngiltere'nin etkisi altındaydı. Tüm bu gelişmelerin farkında olan Rusya iktisâd politikalarında köklü değişiklikler yapma gerekliliğini hissederek 1830'un ocağında kendi tüccarını, sanayicisini, yerli üreticisini korumak için İngiliz ve Fransız mallarının bu bölgeye girişini sınırlandırmıştı. Ayrıca özel teşvikler ve muafiyetlerle Sohum limanı ve çevresinde iktisâdî hayatı canlandırmaya çalışmıştı. Yeni iktisat politikalarıyla tüccar, Sohum-Tiflis-Hazar yoluyla ve Tiflis-Tebriz yoluyla İran ile bağlantı kurmuştu¹¹.

XIX. yüzyılda bu yol mevcut ekonomik bunalımlardan dolayı dönemin hassas konusu haline gelmişti¹². Bu yolun yeniden faaliyete geçirilmesinin nedenini İngiltere'nin İran ticaretinde en kısa yolu bulmaya yönelik siyasetiyle açıklayabiliriz¹³. Bu siyasetle İngiltere'nin amacı hem İngiliz mallarının akışını sağlayan hem de İran'ın başta ipek ihracatı olmak üzere diğer üretimlerini de çok az bir maliyetle Batı'ya taşıyabileceği kısa bir yoldu ki bu yolların en kısısı kuşkusuz Karadeniz'den geçendi. İngiltere'nin diğer amacı ise buharlı gemilerini İstanbul ve Trabzon arasına koymasındır. İngiltere, İran ile ticaretini önceleri Basra körfezinden ve Buşehr limanından yapmıştı. Yukarıda, 1812 yılında Sir Gore Quseley yaptığı hesapta Karadeniz yoluyla yapılacak ticaretin nakliyat ücretinin az olacağını belirtmiştik. Bu sebeple Trabzon-Tebriz

⁹ Issawi, *History of Turkey*, s. 123.

¹⁰ Issawi, *a.g.e.*, s. 123.

¹¹ A.Ü Turgay, "Trabzon", *Doğu Akdeniz Liman Kentleri 1800-1914*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, s. 45; Necmettin Aygün, *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, Haz. Veysel Usta, Serander Yayını, 2005, s. 170-171.

1994, s. 2; Turgay, *a.g.e.*, 1982, s. 290.

¹² W. Heyd, *Yakındağı Ticaret Tarihi*, çev. E. Ziya Karal, TTK Yayınevi, Ankara, 1975, s. 50-53, 328-329.

¹³ Turgay, *a.g.e.*, 1994, s. 55; Issawi, "Tabriz-Trabzon", s. 20.

yolu, dönemin şartlarında fazlasıyla önemliydi. Trabzon üzerinden düşük maliyette Karadeniz'de denizcilik nakliyatının yapılması burada ticaretin canlanmasına neden oldu. Bu canlılık da doğal olarak Trabzon Limanının öneminin artmasını sağladı. Fethali Şah zamanında imzalanan 1813 Gülistan ve 1828 Türkmençay anlaşmaları yabancı malların ithalatının artmasına yönelik gümrük tarifelerinin yeniden düzenlenmesi ve sonraki yıllarda İran ticaretinin temelindeki sınırlamaların kaldırılması gibi ticari meselelerde İran'ı müşkül duruma sokmuştu. Gülistan anlaşmasına göre; Hazar Denizinin askeri ve ticari bir kısım hakları Ruslara verilmişti. Yine anlaşmanın 8. maddesiyle iki taraflı ticaret serbestliği hususunda taraflar anlaşmışlardı.

1830 yılında Fethali Şah'ın oğlu Veliâhd Abbas Mirza (1797-1843) zamanında İngiltere ürünlerini taşıyan birkaç gemi ilk defa İstanbul ve Trabzon limanı yoluyla İran'a ulaştı. Abbas Mirza açık bir şekilde Osmanlı ve Rusya'ya ait olan iki yoldan Tebriz-Trabzon yolunu tercih etmişti. İran lideri Abbas Mirza'nın amacı, İran ticaretini geliştirmek, İngiltere'yi bölgedeki ticaret konusunda teşvik etmek ve Rus hâkimiyetindeki Kafkas ticaret yolunu sekteye uğratmaktı. Yukarıda adı geçen anlaşmaların Rusya'ya büyük imtiyazlar sağladığı kesindi. Bu anlaşmalar iki devlet arasındaki ticaretin gelişmesinde önemli bir adım sayılmıştı. Fakat Rusya bu anlaşmalardan umduğu gibi büyük bir kazanç sağlayamadı. İngiltere'nin bölgeye müdahalesiyle artık İran ticaretinin % 80'i İngiltere'nin elindeydi. Bu ticaretin çoğunu keten kumaşlar, yün ve şeker oluşturmaktaydı¹⁴. 1831 ve 1846 yılları arasında Rusya'nın Gürcistan yolundan transit olarak geçen mallara gümrük vergisi koyması, Bağdat yolundaki sorunlar ve Avrupa mallarının Doğu'ya girişini engellemek için Sohum limanı yolunun kapatılması üzerine İngiltere, Sultan II. Mahmud (1784-1839)'un desteğini almak için uğraşmıştı. Tüm bu gelişmeler neticesinde Osmanlı da dikkatini bölgeye çevirdi.

İngiltere elçisi 16.04.1846 tarihinde Bab-ı Ali'ye yazdığı mektubunda, Trabzon yoluyla İran'a ihraç edilen 130 milyon kuruş değerindeki

¹⁴ Muhammed Taki Sepehr (Lisânu'l-mülk), *Nâshu't-Tevârih*, c. I, Haz. Cemşid Kiyâfer, Tahran 1344, s. 248; İtimâdu's-Saltane, *Mir'âtu'l-Buldân*, c. I, Tahran 1877, s. 405; Rızakuli Han Hidayet, *Rovzetu's-Sefâ-yi Nâsrî*, c. 9, Emirkebir Yayinevi, Tahran 1960, s. 674-676; Mervin L. Enter, *Revâbit-i Bâzergânî-yi İran ve Rusya, 1828-1914*, çev. Ahmet Tevekkoli, Zarrin Yayinevi, Tahran 1369, s. 19; Muhammed Ali Cemalzade, *Genc-i Şâyigân*, Movkufat-i Dr. Mahmud Afşar Yayinevi, Tahran 1376, s. 8-13.

malın Osmanlı Devletine 500 kuruş değerinde gümrük geliri getirdiğini, ticaretin de günden güne arttığı ve eğer kervan yolu araba yoluna dönüştürülebilirse hem nakliyatın çok olacağı hem de devletin gümrük gelirlerinin artacağını belirtmekteydi¹⁵. Osmanlı Devleti Trabzon-İran yolu projesinin önemini anladıktan sonra bu projeyi onaylamış, fakat Kırım Savaşının (1853-1856) başlamasıyla proje geciktirilmişti. Bu yol yapımı süresinde proje sorumlusu Mustafa Paşa bu yol yapımının mümkün olduğunca hızlı bir şekilde bitmesinin zorunlu olduğunu idrak etmişti. Çünkü Rusya, bir taraftan Poti yolundan İran'a kadar uzanan demiryolu yapımına başlamış¹⁶ diğer taraftan İran ile yapılan ticaret için Gürcistan yolunu yenilemişti. Gürcistan valisi Vorontsov, yetkilileri yolun tekrar açmasına ikna etti. 1865 yılında yaşanan gelişmeler neticesinde Avrupa'dan gelen mallara fazla serbestlik tanınarak, gümrük maliyeti % 1'e indirilmiş, transit kanunu uygulanmış ve aynı şekilde posta hizmetleri Tiflis'ten Colf'a kadar yapılmaya başlanmıştı¹⁷.

1853-1856 yılları arasında vuku bulan Kırım Savaşından sonra İngiltere kendi ticari mallarını Rusya yolundan İran ve Hindistan'a aktardı. Kırım Savaşından sonra Osmanlı ve Rusya'nın yaptığı barış antlaşması ile ticari savaşta özellikle 1866 yılından sonra yeni bir döneme girdi. Önceden Osmanlı yolları Rusya yollarıyla rekabet edebiliyordu fakat şimdi İran demiryolunun yapılmasıyla Osmanlı Rusya'yla rekabet edebilecek güçte değildi. 1866 yılında Poti-Hazar demiryolunun başlamasıyla ticari rekabette yeni bir aşamaya gelindi. Karadeniz'in doğu sahilinden Hazar Denizine kadar uzanacak şekilde demiryolunun yapılması, bu demiryolunun güvenliğinin sağlanması, tüccarın malının iyi ve dikkatli şekilde korunması, Nadejda Şirketi vasıtasıyla ticari malların sigorta edilmesi, limanların, yolların onarılması sonucunda Rusya Osmanlı'yla giriştiği rekabette üstün duruma gelmişti¹⁸.

¹⁵ Turgay, *a.g.e.*, 1994, s. 52; Turgay, *a.g.e.*, 1970, s. 300; Charles Issawi, *Tarih-i İktisadi-yi İran*, çev. Yakub-i Ajend, Harezmi Yayınevi, Tahran 1362 s. 143-221; "Tarım ürünlerinin artmasıyla nakliyat düzeyi genişlemiş, 1830 ve 1840'lı yıllarda bu bölge buhar gemilerinin buluşma yeri olmuştu. Bu gemiler genelde İngiltere ve Fransa'dan Kuzey Afrika'ya, Tiris'te İngiltere ve Fransa'dan, İtalya'dan Mısır, Suriye ve Türkiye'ye, Karadeniz yoluyla Avusturya ve Rusya'dan Türkiye'ye ve Hindistan'dan Kızıldeniz'e, 1860 yılında da Fars halicine gelmişlerdi." Bkz. Issawi, *a.g.e.*, s. 14.

¹⁶ Kaleli, *a.g.e.*, s. 7.

¹⁷ Issawi, "Tabriz-Trabzon", s. 23.

¹⁸ Issawi, *Tarih-i İktisadi* s. 142; Suheyla Torabi-yi Farsani, *Tüccar, Meşrutiyet ve Devlet-i Modern*, Emirkebir Yayınevi, Tahran 1342, s. 341-342.

Poti-Tiflis demiryolu, özellikle 1872 yılından sonra işlerlik kazandı. Tiflis'ten Tebriz ve Bakü'ye uzanan demiryolunun yapımı bittiğinde Tebriz-Poti güzergâhındaki malların nakliyesini Tiflis demiryolu şirketi üstlendi. Bu yol Rusya'nın denetimi altındaydı. Rusya'nın ayağı Karadeniz'le birlikte Hazar Denizi'ne ulaşmış ve buhar gemileri her iki denize de gidiş gelişlere başlamıştı¹⁹. Rusya, İranlı tüccarlara nakliye konusunda oldukça kolaylıklar sağlamış, yol avarızının iptalinin yanı sıra Kafkasya'yı ticari serbest bölge ilan etmişti. Böylece tüccara büyük imkânlar sağlanması neticesinde Trabzon yolunun önemi gündün güne azalmıştı.

Rusya'nın bu projeyi uygulamakta yalnız ekonomik değil aynı zamanda siyasi, askeri ve hâkimiyet sahasını genişletmek gibi hedefleri vardı²⁰. Bir taraftan Rusya'nın bölge ticaretinde aktif olmak için yürüttüğü politika ve Süveyş Kanalı'nın²¹ 1869 yılında açılması, diğer taraftan İngiltere ticaretinin Basra-Bağdat-Kirmanşah yoluna çekilmesi ve Buşehr Limanının revaçta olması, İran-Osmanlı ticaretinin azalmasında önemli etkenlerdi²².

Trabzon-Erzurum demiryolunun yapımının gecikmesinin sebebi Rusya'nın, Osmanlı'ya açtığı savaşlarda bu yolu kullanacağı düşüncesinden doğan korkuydu. Mizan gazetesi 1887-1888 yıllarında bu korkuyu tenkit eder bir şekilde yazdığı yazılarda Anadolu demiryolunun yapılmasının faydalarını; Avrupalı yatırımcılardan faydalanmak, onlara imtiyazlar vererek yatırımlarının kârını artırmak şeklinde sıralamıştı.

¹⁹ Turgay, *a.g.e.*, 1982, s. 314; Issawi, "Tabriz-Trabzon", s. 23.

²⁰ Issawi, *a.g.m.*, s. 20.

²¹ "Süveyş Kanalı, denizcilikte yapılmış en önemli başarılarından biridir. Bu kanalın yapımına 1859'da başlandı ve 1869 yılında bitti. Bu kanal devamlı derinleşip genişlemiş ve Fars Halici'nin petrol çıkan bölgesinin genişlemesiyle önemi daha da artmıştı. 1956'da Süveyş Kanalı'nın milli olmadan önce denizcilikinin %13'ünü ve petrol taşıyan gemilerin %20'sinin geliş gidişini sağlamıştı. Bu kanal özel idarenin elinde olduğu zaman genellikle başarılıydı. 1859-1956 dönemlerinde yıllık % 8-9 (o günün dövizine göre hesaplanmıştır) oranı ortaklara verilmişti. Bu kanal buhar gemileri için cazipti; çünkü Londra'dan Bombay'a olan mesafeyi yarıya, Londra'dan Çin'e kadar 1/3 veya 1/4'ünü oluştuyordu. Mesafenin kısa olması, gidiş gelişin sık olması ve yola aşına olmalarından dolayı Ümit Burnu'nu dolaşmak yerine denizlerden geçmişlerdi. Süveyş kanalının Ortadoğu'ya çeşitli etkileri olmuştur. Dimeşk-Halep-Musul-Beyrut ve hatta İstanbul, Irak ve Arabistan'a giden kervanlar ve ziyarete gidenlerin yolunun değişmesiyle çok zarar gördü ve İran'da ticaretinin büyük kısmını güney limanlarına aktarmıştır." Bkz. Charles Issawi, *Tarih-i İktisâdî-yi Hâvermeyânî ve Şomali Afrika*, çev. Abdullah Kovserî, Papirus Yayınevi, Tahran 1368, s. 67-68.

²² Tozlu, *a.g.e.*, s. 194.

Osmanlı'nın Rusya'dan korkmasının ise mesnetsiz bir fikir olduğunu belirtmişti. Trabzon vilâyetinden başlayacak şekilde Karadeniz sahilinden uygun bir şekilde Sivas'ın içine kadar; İskenderun körfezinden, Yumurtalık'tan başlayacak şekilde Konya içine kadar hatta Erzincan ve Erzurum içine kadar giden demir yollarının yapılması gerekliliği hususunda adı geçen gazetede şunlar yer almaktadır:

Trabzon şimdiki şark hududumuza, doğuya sevkiyatımızın merkezidir. Onun için Trabzon'dan hududa doğru teshil-i sevkiyat için ne kadar tedabir ittihaz olursa hizmet-i Rusya'ya yahut İran'a olmayıp tamamen bize aittir. Demiryolu ne ise şose yolu onun küçüğüdür, vaktiyle düşman istifade eder mütalaasıyla Trabzon'dan Erzurum'a şose inşa olmamış olsaydı, muharebe-i ahirede ki Anadolu sevkiyatımızın ne hallere duçar olacağı bir ke-re nazar-i insaf ve hamiyetten geçirilsin²³.

Rusya'nın derin hedeflerinin farkında olmayan Osmanlı Devleti için daha çok kısa vadede getireceği olumsuz sonuçlara bakmıştı. Trabzon-Erzurum anayolunun tamirine karar vermiş olan Osmanlı, sonunda 1872 yılında İran sınırındaki Beyazıt bölgesine kadar şose yolu yaptırmıştı. Osmanlı, bölgede üstünlüğün Rusya'nın eline geçtiğini fark etmiş, İran tüccarının Trabzon-Tebriz yolunu yeniden kullanması için %1 oranındaki gidiş-geliş gümrük vergisini iptal etmek zorunda kalmıştı. Ancak bu çareler de fazla etkili olamamıştı. Osmanlı mururiye vergisini iptal etmesine rağmen demiryolu ticaretinde tüccarın mallarını kolay ve ucuz bir şekilde taşınması ayrıca kervanlara göre bu yolun daha güvenilir ve rahat oluşu İran tüccarının Poti yolunu tercih etmesine neden olmuştu.

Asıl mesele Rusya'nın demiryolu yapması ve İran'ın kendi topraklarında bu yolu devam ettirmesiydi²⁴.

²³ *Mizân Gazetesi*, Sayı 16 (10 Cumade'l-evvel 1304), s. 131-132, Sayı 19 (30 Cumade'l-evvel 1304-24 Şubat 1887), s. 30, Sayı 54 (22 Şaban 1305) s. 496-497.

²⁴ Tozlu, *a.g.e.*, s. 194; "Osmanlı İmparatorluğu'nda emperyalist devletlerin ekonomik tesiri ve belirgin örneği, Bağdat demiryolunun yapılmasının ünlü hikayesidir. Bu imtiyazı almak için XIX. yüzyılın 80'li yıllarında Almanya-Fransa ve İngiltere gibi emperyalist devletlerin arasında çekişme başlamıştı. Sonunda 1902 yılında Almanya sanayi-mali yerleri kazanmıştı. Bu Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman emperyalizminin genişlemesinin önemli olaylarından biridir. Almanya'nın hedefi Bosphorus (İstanbul Boğazı)'dan Fars halicine kadar (Türkiye, Suriye ve şimdiki Irak gibi Osmanlı İmparatorluğu toprakları yoluyla) olan 2400 kilometrelik bir yol yaparak Osmanlı'yı gözetim altına almak, Mısır ve Hindistan'da İngiltere'yi, Kafkasya ve Orta Asya'da Rusya'yı baskı altında tutmak, Orta Doğu'da ise ayaklarını sağlam basmaktır. I.

Dönemin iki büyük gücü arasındaki rekabette rol oynayan bir diğer etken de yollarda yolcuların mal ve can güvenliğiyle ilgiliydi. Kafkasya, Doğu Karadeniz, Doğu Anadolu coğrafya açısından dağlık olmasının yanında özellikle Doğu Anadolu sosyal bakımından aşiretlerin yoğun olduğu bir bölgeydi. Rusya, Osmanlı ve İran özellikle XIX. yüzyıl boyunca üç rakip devlet oldukları için sınır bölgelerinde emniyet bakımından sorunlar yaşanmıştı²⁵. Bu sorunlara, iç karışıklıklar, Rusya'nın Kafkasya'yla mücadelesi, İran ve Osmanlı sınırındaki ticari kervanlara bazı aşiretlerin saldırması gibi meseleleri de ekleyebiliriz²⁶.

93 Harbinin sonucunda Avrupa güçleri ve Rusya arasında imzalanan Berlin Anlaşması'na göre: Batum, Kars, Ardahan, Rusya'ya bırakıldı. Berlin görüşmelerinde İngiltere kendi menfaatleri doğrultusunda Batum'un Osmanlı'da kalması yönünde büyük çaba sarf etti. Batum, Türklerin ve doğu halklarının güçlü bir kalesi sayılıyordu. Rusya orayı ele geçirmekle hem özel bir prestij kazandı, hem de İngiltere'nin menfaatine zarar vermiş oldu. Diğer taraftan Osmanlı ülkesinin İran'la ticareti Batum üzerinden çok yakın ve kolaydı. Rusya'nın ise bu yolla rahatça İran'la ticaret yapması İngiltere'yi zor duruma düşürdü. İngiltere'ye göre, Osmanlı siyasi ve askeri meseleleri bir kenara bırakıp ticari açıdan baksaydı Rusya'nın Batum Limanı ve Kars'ı almasıyla İran transit yolu Rusya'nın eline geçeceğini anlardı. Batum'un el değiştirmesi

Dünya Savaşı'nın sonuna kadar İstanbul'dan Irak toprağına Nesibeyn'e kadar bu yolun önemli bir kısmı yapıldı. Kalan kısmı ise 1934-1941 yıllarında İngiltere ve Fransa vasıtasıyla tamamlandı. Son dönemlerde uluslararası şartların değişmesiyle ve taşıma araçlarının, yeni savaş tekniklerinin ortaya çıkmasıyla bu yolun stratejik önemi azalmıştı. Amerikalı Buchanan bu demiryolunun Hindistan ekonomisini vurgulamak için şöyle demiştir: "bu söz bağlı olan diğer ülkeler ve Osmanlı'da dahil bu söz geçerlidir. "Demiryolu, Hindistan'ın temel maddelerini dünya pazarına açtı. İngiltere için mal üretme imkânı sağladı, ama Hindistan'ın kendisi için mal üretmesini engellemiştir." Bkz. Rahim Reisniya, *İran ve Osmâni der Âstâne-i Karn-i Bistom*, Sutudeh yayınları, Tebriz 1382, s. 217-218. "1888 yılından sonra Almanya sanayileşme düşüncesindeydi. Bu yüzden Almanya gücünü artırmak için Anadolu-Bağdat demiryolu yapımının gerekliliğini düşünmüştü. 1914 yılında Almanya nominal sermayesiyle Anadolu demiryoluna 296 milyon mark ve Bağdat demiryoluna ise 355 milyon mark yani toplamda 651 milyon mark yatırım yapmıştı (=32.5 milyon sterlin); *Erzurum Vilâyet Sâlnâmesi* 1312, neşreden vilâyet mektubcusu Muhittin, s. 210. "Erzurum'dan İran tarafına giden yolun inşaatında yalnız genişliği 5 metre, boyu 7 metre olan şose yoldur." Bkz. Ahmet Kaynak, *1885-1985 Türkiye Ekonomi'sinin 100 Yılı, İzmir Ticaret Odası Sempozyumu (21-23 Kasım 1985)*, Atatürk Kültür Merkezi, İzmir 1985, s. 36.

²⁵ Issawi, "Tabriz-Trabzon", s. 23.

²⁶ "XIX. yüzyılda göç eden aşiretler" konusu hakkında Bkz. Turgay, *a.g.e.*, 1994, s. 49; Stanley Lane Poole, *Lord Stratford Canning'ın Türkiye Anıları*, çev. Can Yücel, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s. 102.

yüzünden İngiltere, Rusya'ya ağır bir vergi vermek zorunda kalacak, hatta Rusya İngiltere'ye ihracat izni vermezse büyük ihtimalle İngiltere'nin Batı Asya'yla ticareti kesilecekti. Bunun dışında Trabzon Limanında Osmanlı bayrağının dalgalanması ve bölgede İngiltere'nin serbest ticaret yapması yerine Rus bayrağının dalgalanması İngiltere'nin bu limanda tahammül edeceği bir şey de değildi²⁷.

XX. yüzyılın başlarında Rusya, Poti limanından İran sınırına, yani Culfa şehrine ve bu şehirden de Tebriz'e kadar 179 km uzunluğunda ayrıca Batum üzerinden Kars'a kadar uzanacak şekilde başka bir demiryolu ve özellikle şose yolu yapmıştı. Rusya'nın bu uygulamasıyla Trabzon-Erzurum yolunun nakliyatı bariz şekilde azalmıştı. Hatta Van-Bitlis-Erzurum yolcuları, bu vilâyetlere gelmek için Batum ya da Poti'den Rus limanlarından trene binerek İran sınırından da geçerek Osmanlı topraklarına girdikleri gibi aynı şekilde kara yolunu kullanarak kendi bölgelerine geçmişlerdi²⁸.

Osmanlı, Rus ticaret yollarıyla rekabet etmek için Trabzon-Tebriz ticaret yoluna paralel olan başka bir yol yapmaya karar verdi. Bu yol Van Gölü-Urmiye-Tebriz güzergâhıydı. Ancak bu yol hiçbir zaman Trabzon-Tebriz yolunun itibarını kazanamadı. Bu yolun mesafesi çok kısa olmasına rağmen ticari itibar bulamadı. Ancak bu yoldan Van, Muş ve Beyazıt bölgelerindeki aşiretler koyun ticareti yaptı²⁹.

İngiltere de Rusya'nın baskısı karşısında Anadolu'nun güneyinden geçen kervan yolunu ve doğudaki Sistan yolunu açmaya çalıştı. Ancak bu önlemler piyasadaki Rus mallarının artışını engellemedi.

1880-1909 yılları arasındaki 30 yıllık dönemde Rusya'nın İran'a ihracatı 7 kat artarak 3.944.000 rubleden 28.843.000 rubleye çıkmıştı. Rusya'nın ihracatında en çok artış son 15 yılda (1895-1909) gerçekleşmişti. Rusya'nın milli ekonomisine çok etkisi olduğu için İran'a çok fazla değer verdiği görülür³⁰.

I. Dünya Savaşı başlangıcına kadar Basra Körfezi ve Hazar Denizi yollarında ticari nakliyatın gidiş-gelişi süratle gelişti. Süveyş Kanalının

²⁷ Henry F. Woods, *Türkiye Anıları 1869-1909*, çev. Fahri Çoker, Milliyet Yayınları, İstanbul 1976, s. 92-94.

²⁸ Hayri, *a.g.e.*, s. 80-82.

²⁹ Tozlu, *a.g.e.*, s. 203; Issawi, *Tarih-i İktisâdî-yi İran*, s. 14.

³⁰ Issawi, *a.g.e.*, s. 222-228.

açılması ve Dicle nehri üzerinde gemi ulaşımının kullanılması Bağdat ve Kirmanşah yolunda ticaretin canlanmasına neden oldu. Rusya ile Azerbaycan arasında da kara yolu ticaretinde önemli bir artış sağlandı. Sistan'da yeni bir ticari yol yapmak isteyen İngiltere, Horasan'da Rusya ile rekabet ettiği için başarılı olamadı³¹. Rusya, 1890-1910 yılları arasında yaklaşık 800 km uzunluğunda ülkenin kuzey kısmında yollar yaptı. Tahran-Enzeli, Tebriz-Culfa ve Kazvin-Hemedan yollarının bütün masrafı 11 milyon rubleye (1,5 milyon pound) mal olmuştu. Osmanlı da yol yapımında daha çok ilerlemek istiyordu fakat I. Dünya Savaşı'nın bu dönemde patlak vermesi Osmanlı'nın bu düşüncelerden uzaklaşmasına sebep oldu³².

I. Dünya Savaşı'ndan sonra petrol üretiminin büyük çapta genişlemesi, Basra körfezindeki limanların iyileşmesi, demiryolu hatlarının ve yollarının yapılması sonucunda İran ticaretinin büyük bir kısmı Basra körfezine kaydı. I. Dünya Savaşı'nın özellikle son iki yılında İran ihracatı aşırı şekilde azaldı. İhracattaki düşüşün nedenleri arasında Rusya'nın sosyalist bir ülke olmasına neden olan 17 Ekim 1917 tarihli devrimi sayabiliriz. I. Dünya Savaşı'ndan sonra SSCB de ağır sanayinin kendi ülkesinde gelişmesine yöneldiği için devrimden sonra milletin alım gücünün azalmasını sebep göstererek Rusya için gerekli olmayan İran mallarının büyük bir kısmının ithalinin önünü kesmişti. İran'ın bu ülkeye ihracatı çok azaldığı için iki ülke arasında ticari kriz yaşandı³³.

Buraya kadar bahsettiğimiz konuyu başka bir açıdan incelememiz gerekirse Rusya bir taraftan İran üzerindeki siyasi ve ekonomik amaçlarını gerçekleştirmek diğer taraftan Osmanlı ve İngiltere ile rekabet

³¹ Issawi, *a.g.e.*, s. 112; "XIX. yüzyılda İngiltere'nin İran'a gönderdiği ilk kişi J. Malcolm, katırcıların, nisbi emniyet olan zamanda da ülkenin doğu dağlarından geçmek istemediklerinin anlatır." bkz. J. Malcolm, *Sketches of Persia*, London 1845, s. 278; "XIX. yüzyıl sonlarında caddelerin bozuk olması, zeminlerin düz olmaması, mesafelerin uzak olması ve nehirlerin vapur ulaşımına uygun olmaması ve İran'daki aşiret isyanları hayatı o kadar vahim duruma getirmişti ki en önemli caddelerden Tahran Horremşehr caddesi o kadar bozuktu ki gemiyle fars halicinden Karadeniz'e yolculuk yapmak, kara yolundan Erzurum'dan Hazar denizine kadar, gemiyle Bakü'den Enzeli'ye ve sonunda kara yolundan Enzeli'den Tahran'a gitmek Tahran-Horremşehr yolundan geçmekten daha hızlı oluyordu. Nakliye imkânlarının olmaması bölgesel krizlere neden oluyordu. Bu yüzden bir bölgede halk açıktan ölürken, yakınındaki başka bir bölge yıllık mahsulünü topluyordu; bkz. Ervand Abrahamian, *İran Beyn-i Do İnkılâb*, çev. Ahmet Gul Muhammedî ve İbrahim Fettahî, Ney Yayınları, Tahran 1377, s. 19-20.

³² Issawi, *İktisadi-yi İran*, s. 70-71.

³³ Issawi, *a.g.e.*, s. 113-230.

edebilmek için Culfa demiryolu yapımına teşebbüs etti. Rusya bu demiryolunu yapmakla İran'ın en önemli siyasi ve ekonomik şehri olan Tebriz'e haddinden fazla yaklaştı. Tebriz o dönemde İran'ın en önemli ticaret merkezi olarak İran'ın mallarının deposuydu. Rusya bu demiryoluyla en kısa ve aynı zamanda en güvenilir yolu elde etmiş oldu.

İran-Osmanlı, İran-Rusya arasında yıllarca devam eden ticaret pek değişmemiş ve o dönem için demiryoluyla ticaret yapmak, tüccar açısından çok ağırdı. Rusya, Tebriz-Culfa yolundaki ticareti canlandırmak ve tüccarı teşvik etmek için, İran ve Osmanlı'nın eski ticaret yollarını güvensiz gösterecek olaylar yaratmaktaydı. Bu yollardan birincisi Tebriz-Trabzon yolu ve ikincisi Tebriz-Hoy-Selmas-Van idi. Rusya'nın siyaseti, birinci yolda Hacı Şocauddevle, Maku ve Ovacık hâkimi Emir Tuman; ikinci yolda ise Abduvi aşiretinin reisi İsmail Ağa Simko gibi kişileri bu yollara musallat edip, buralardaki güvenliği tehdit etmekte. Rusya, bu kişileri silah ve nakit para ile himaye etti. Bunlar da ticari kervanları yağmalayarak hatta bu konuda birbiriyle rekabet etmek için yağmaladıkları kervanların insanlarını öldürmeye kalkışıyorlardı. Kendi mevkilerini bu işleri yaparak korumuşlardı. Diğer taraftan Ruslar da vahşi uygulamalarını tamamlamak için bu bölgelerde önemli ticaret merkezlerini, askeri sultanları altına almışlardı. Çok kısa bir sürede bu yollarda ticari kervanlar bir daha görülmedi.

Bu yolların yanında Ruslar az çok ticari faaliyetleri olan diğer yolların güvenliğini de ortadan kaldırmıştı. Tebriz-Urumiye-Oşneviye-Ravandiz-Erbil-Musul ve Tebriz-Sakkız-Bâne-Serdeşt-Erbil-Musul yollarında da Karaney ve Menkur aşiretlerinin reisi Pir Ağa saydığımız yollarda ticareti sekteye uğratacak davranışlarda bulunuyordu³⁴.

³⁴ İsmail Ağa Simko ve diğer saldırganların Osmanlı, Rusya, İngiltere ve Amerika tarafından nasıl kullanıldıkları ve İran'ın Azerbaycan bölgesinde ne kadar katliam yaptıklarını, XX. yüzyıl başlarındaki Osmanlı arşivlerinden öğrenebiliriz. Bkz. Ahmet Kesrevi, *Târîh-i Hîjdeh Sâle-yi Âzerbaycan, Bâzmân-de-i Târîh-i Meşrûte-i İran*, Emir Kebir Yayinevi, Tahran 1997; Hac Muhammed Rahim Nusret-i Makûf (Nusretü'l-Mülk), *Târîh-i İnkılâb-ı Âzerbaycan ve Hevânîn-i Maku*, İlmiye Yayinevi, Kum 1373; Hidayet Hacı Mehdi Guli (Muhbiru's-saltane), *Hâtrât ve Heterât (Tûse-i ez Târîh-i Şeş Pâdişâh ve Güşe-i ez Dovre-i Zindegi-yi Men)*, Hakikat Yayinevi, Tahran 1375; Rahmetullah Han Mu'temedü'l-Vuzera, *Urmiye der Muhârebe-i Âlemsûz, ez Mukaddeme-i Nesârâ tâ Belvâ-yi İsmâil Aga*, hş. 1298-1300, haz. Kave-i Bayat, İksir Yayinevi, Tahran 1389; Serleşker Abdullah Han Emir Tahmasbî, *Yâd Dâstâ-yi ez Âşûbhâ-yi Âşâyiri ve Siyâsi-yi Âzerbaycan*, Bahter Yayinevi, Tahran 1388; Gulam Han Haşmet, *Mîyehâ-yi Şehr-i Garîb (Gozâreş-i Mustened ez Vekâye-i Cîlolog ve Hevâdis-i Bâd ez ân der Urumiye, Yaz Yayinevi, Urumiye 1387.*

1907 anlaşmasına göre Rusya ve İngiltere arasında tarafsız bölge olan Hemedan-Kirmanşah-Hanegeyn üzerinden geçen önemli ticaret yollarında özellikle de bu yollardan yoğun bir şekilde nakliyat yapılan Atabât yolunun güvenliği tehlike altındaydı. Kelhur, Sencabi, Koran ve Gerahani aşiretlerini Rusya yollara musallat ederek ticari kervanları ve kafileleri sürekli yağmalattırılmıştı. 1910 yılına gelindiğinde ise Rusya, İngiltere'ye Bakü-Reşt-Tahran-Kirman-Beluçistan yollarında demiryolu yapma önerisi sunmuş fakat Londra'daki müzakerelerde kat'i bir sonuç alınamamıştı.

Rusya, İran'ın kuzeyinde başarılı olmasına rağmen, İngiltere'nin, İran'ın güneyindeki gücü karşısında buralara nüfuz edememişti. İngiltere, İran'ın güneyinde yaşayan aşiretler arasında çok güçlü bir yaptırıma sahipti. İngiltere, Osmanlı ticaretini sınırlamak, Basra'nın ekonomik rolünü ortadan kaldırmak için İran'ın güney ticaretini ve özellikle Mihmere limanını canlandırmaya çalıştı. Mihmere limanının yanı sıra Buşehr limanı da İran ticareti ve özellikle İngiltere ticareti için önemli limanlardandı. İngiltere, konsolosluklar yoluyla çeşitli şirketler kurarak hatta aşiret reisleri, şeyhlere ve bölgenin güvenilir adamlarına hediye, nakit para dağıtarak İngiliz görevlilerinin gitmeye cesaret edemediği bölgelere mallarını ithal ediyordu. Özellikle Bahtiyari aşireti, İngiltere için bölgenin jandarması durumundaydı. Bahsedilen limanların Osmanlı toprağına yakın olması ve Şattul Arap'ta ortak nakliyat yapılması nedeniyle bu bölge Osmanlı için büyük bir önem arz ediyordu. İngiltere, İran'ın güney bölgelerinde ve özellikle bu iki limanda fazla nüfuzlu olmasının yanı sıra Lynch kumpanyası vasıtasıyla Şattul Arap'ın nakliyatını da ele geçirmişti. Rusya, Osmanlı'nın bu süreçteki zayıflığını, fırsat bilerek, İsfahan-Şiraz, Buşehr limanı-Horremabad, Dezful-Şuşter ve Mihmere demiryollarını yaptırmıştı. Hatta yeni projeler de hayata geçirmek istemiş, 1912 yılında İngiltere tarafından da bazı projeleri onaylanmıştı.

Osmanlı Devleti, İran ile alakalı kendi siyasi ve ekonomik gücüne itibar etmek ve mantıklı tedbirler almak suretiyle kendi ticaretini yeniden canlandırabilirdi. Osmanlı, Trabzon-Erzurum-Tebriz transit yolunu aktif bir şekilde kullanabilseydi kendisiyle müttefik olan Almanya ve Avusturya-Macaristan ülkelerinin mallarının taşıyıcılığını yapabiliirdi. Böylece bölgede Rusya ve İngiltere'ye yeni bir rakip yaratılabılırdi. Almanya ve Avusturya-Macaristan liderlerinin gözünden kaçmayan büyük ekonomik faydalarla adı geçen devletler Osmanlı'yla birleşerek Ortadoğu ve İran pazarını elde etmek için ortak işbirliği yapabiliirdi. Belki de bu yolla bu bölgede olan İslam ülkeleri, Rusya ve İngiltere'nin

tekelciliğinden kurtarabilirlerdi³⁵. Maalesef Osmanlı Devleti o dönemde bölgedeki sorunları bildiği halde onları çözmeye gücü yetmemişti. İran ticaretini elde etmek için yapılan Rus ve Osmanlı rekabeti Gilan bölgesinde de kendini gösterdi. İran'ın kuzeyinin en önemli şehirlerinden olan Reşt, Rusya ve Osmanlı için önemli bir şebhenderlikti. Her ikisi kendi devletlerinin gücünün şanına göre ticaret merkezleri ve şebhenderlikler kurmuştu. Rusya 8 Şubat 1915 tarihinde yani I. Dünya Savaşı esnasında, bu şehirde Osmanlı'nın ekonomik gücünü ortadan kaldırmak ve Osmanlı tüccarını kendi tebaası yapmak için halka Osmanlı askerlerinin Reşt şehrine gireceği hususunda korku salarak çeşitli entrikalar çevirmişti. Fakat Rusya'nın Reşt şehrinde Osmanlı ticaretinin temelini yaptığı en önemli darbe, Buşehr'de Osmanlı tüccarına ait olan malları, tarım alanlarını, ürünleri, daireleri yaklaşık 300 bin lira tutacak şekilde müsadere etmesiydi. Bu konuyu açıklamak gerekirse, Osmanlı tüccarı savaştan önce Rus bankasından avans şeklinde 25 bin liralık para almıştı. Osmanlı'nın Buşehr'de 12 yıllık ticari geçmişi, banka ve Rus şebhenderiyle ilişkisi vardı. Osmanlı tüccarının İran Devleti'ne yollarındaki bu güvensizliği şikâyet edip dilekçeler vermesine rağmen bir sonuç alınamamıştı. I. Dünya Savaşı'nın verdiği olağanüstü durumdan ve İran Devleti'nin zaafından yararlanan Rus bankası Osmanlı'nın emlak-mallarına, depolarına el koymaya hatta zapt etmeye teşebbüs etti.

Rusya, Osmanlı tüccarının değerli evrak hisselerini depozito ve emanet şeklinde alıp, Osmanlı depolarında bulunan 60 bin liralık ipek böceği tohumunu saklamıştı. Bu yüzden ambarların kapısını kırmaya, harap etmeye ve kabalık etmeye gerek kalmadı. Rus bankası süratle bu hisse evrak ve malları Bakü'ye göndermiş ve banka hesaplarını görmek için Petersburg'a gitmeniz lazım diye iddia etmişti.

Tüccar ve şebhenderlik yöneticilerinin İran devletinden gelecek yardımdan ümitlerini kesdikten sonra, kendi devletlerine bir mektupla bütün olanları anlatmışlardı. Devletten Rusya'nın bu dürüst olmayan tutumu karşısında, Osmanlı askerlerinin işgali altındaki Azerbaycan'da, Rusya'nın ticarethanelerdeki mallarına veya Osmanlı toprağındaki ticarethanelerin mallarına el koymasını ve zapt etmesini istemişlerdi. Ancak milletlerarası ticari meselelere karşı bu şekilde bir tutum alınamazdı. Fakat Rusya bu yıllarda rakiplerini ortadan kaldırmak ve İran'ın güçsüzlüğünden yararlanmak için mümkün olan her şeyi yapmıştı³⁶.

³⁵ BOA, HR. SYS. 2337/4.

³⁶ BOA, HR. SYS. 2406/29.

XIX. yüzyılın başında İran'da Osmanlı şebhenderlerinin ve valilerin raporlarını, sâlnâmelerini dikkatle incelediğimizde Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunun hassasiyetinin ve bu yolda olan ticaretin öneminin devam ettiğinin görmekteyiz.

1902 yılında yapılan umumi yollar şöyleydi: Trabzon-Erzurum yolunun boyu 158.890, şose ile yapılan 158.890, tamir edilen yol 81.000, tamir olunacak yol 77.890, köprü ve menfez 339, kasisli yol 37, harçlı duvarın boyu 4210 m, kuru duvarın boyu 16.433 m³⁷.

1903 tarihli *Trabzon Vilâyeti Sâlnâmesi*'nde, yolların yapımıyla ilgili, nakliyenin ve milletin refah ve huzurunun olması ve bu yolla İran ticaret muamelelerinin yıllık 55-60 kuruştan fazla olduğunun önemine vurgu yapılmış ve şu satırlara yer verilmiştir:

Yolun uzunluğu Samsun-Sivas-Ünye-Niksar-Giresun-Karahisar-Trabzon-Erzurum gibi önemli büyük yolları ayrıca içeride liva, kaza ve nahiyeleri birbirine bağladığında 900 km; özelleri de sayarsak 400 km'den uzundur. Vilâyetimiz arazisinin zenginliğinden dolayı burada yapılacak 1 km'lik yolun diğer vilâyetlerde yapılacak 15 km'lik bir yola denk³⁸.

1903-1904 tarihli *Trabzon Vilâyeti Sâlnâmesi*'nde de bu yol ve önemi hakkında değerli bilgiler vardır. Buna göre sadece İran-Osmanlı ticareti açısından değil iç bölgelerdeki şehirlerin ticareti bakımından da Trabzon-Erzurum-Samsun-Sivas şoseleri Anadolu'nun önemli bir kısmının ticari ve ekonomik yükünü taşımaktadır. Nitekim Sâlnâmenin eklerinde verilen istatistikî bilgiler 876 kilometre civarındaki Trabzon-Erzurum yolunun şimdiye kadar yapılmış olan yolların en mühimleri olduğunu, fakat yapılmakta olan yollarla birlikte vilâyet sınırları içerisindeki yol ağının 1600 kilometreye ulaşacağını göstermektedir. Ayrıca İran ile Trabzon arasındaki ticari faaliyetlerin artması sayesinde vilâyet sınırları içerisindeki sahil kasabalarında ve bilhassa Trabzon ve Samsun şehirlerinde yerleşmiş çok sayıda İranlının olduğu ve bunların genelde halıcılık ve hafif sanayi işleri yanında ticaret ve komisyonculuk yaptıkları belirtilmektedir.³⁹

³⁷ *Trabzon Vilâyetine Mahsus Sâlnâme*, Sene-yi hicriye 1317, s. 114.

³⁸ "İran devletinin Trabzon başşebhenderi Mu'temedü'l-vüzera Asadullah Han, tercüman ve kançları Abdullah Han ve Samsun şebhenderi Mirza Ağa Han'dı." Bkz. *Trabzon Vilâyetine Mahsus Sâlnâmedir*, Sene-yi hicriye 1318, Trabzon, Sene-yi Maliye 1316, s. 103-104.

³⁹ *Trabzon Vilâyeti 1321 Sene-yi Hicriyesine Mahsus Sâlnâme*, Trabzon Matbaası, 20. baskı, s. 203-227.

Benzer bilgilere, diğer Trabzon vilâyet sâlnâmelerinde de rastlıyoruz. 1905 tarihli *Trabzon Vilâyet Sâlnâmesi*'nden öğrendiğimiz gibi bir memleketin kalkınma seviyesi ve halkının huzuru, mutluğu o memleketin okul, hastane, fabrikasının dışında şose yolu, demiryolu, kanal, liman vs. sosyal ve iktisâdî kurumlarının kalitesi ve nakliyesinin çok ve düzenli olmasına bağlıdır. Yollar bir memleketin çeşitli şehir ve kasabalarını birbirine bağlamakla, yazışmaları, aktarmaları ve mübadeleleri sağlıyordu. Bu sayede üretim, tüketim gibi iki mühim ekonomik durum gerçekleşiyordu. Düzenli ve güvenli bir ulaşım ağı ticari hayata huzur ve mutluluğu getirir.

Yol ve geçitler yaptırmanın ülkeye sermaye girişi sağlayacağını ve kalkınma için önemini Osmanlı padişahları çok iyi anlamıştı. Vilâyetlerin her tarafında kuruluştan itibaren yollar yapılmaya başlanmıştı. Osmanlı'da yollar genel ve özel olarak iki türlüyüdü. İran gibi büyük bir ülke dışında, Trabzon vilâyetinin diğer Osmanlı illeriyle olan ticari ilişkilerini düşünürsek, bu bölgede yapılan yolların ve özellikle Trabzon-Erzurum ve Samsun-Sivas şoselerinin Anadolu ticaretinin büyük bir kısmının yükünü çektiği anlaşılır.

Sâlnâmedeki verilerden anlaşıldığına göre 1902-1903 yılında Trabzon-Erzurum, Trabzon-Erzincan, Giresun-Karahisar-i Şarki, Samsun-Sivas-Mamuratu'l-Aziz-Diyarbakır, Ordu-Karahisar-i Şarki, Sürmene-Bayburt, Of-Bayburt şoseleri yapılmış yolların en mühimleri olup, yolların toplam uzunluğu 876 kilometreden fazladır. Diğer taraftan yapılmakta olan hususi yolların uzunluğu da hesaba katılacak olursa vilâyet sınırları içerisinde 1640 km uzunluğunda yol olduğu görülmektedir⁴⁰.

Erzurum valisi Muhammed Emin 13 Mart 1912 tarihli devlete sunduğu lâyhada Erzurum-Kızıldize-Tebriz yolundan İran mallarının Avrupa ve Amerika'ya gönderildiğini aktardıktan sonra, bu yolun Rusya'ya kaymasının bölgeyi telafisi imkânsız bir şekilde zarara uğratabileceğine vurgu yapmaktadır. Bölgedeki küçük esnafın zarar görmesi pahasına Trabzon ve Erzurum demiryolunun düzeltilmesi gerektiğini belirten Muhammed Emin, İran mallarının transit nakliyesinin rahat bir şekilde yapılması gerektiğini kaydetmektedir. Rusya'nın kendi ürettiği mallara pazar bulmak, hatta Avrupa'dan İran'a ticari-mallar getirmek için Poti-Bakü yolunu düzeltmekle yetinmediğini belirten Erzurum valisi Muhammed Emin, piyasaya hâkim olmak için Rusya'nın ithalatı ön-

⁴⁰ *Trabzon vilâyeti 1320 Sene-yi Hicriyesine Mahsus Sâlnâme*, Trabzon Matbaası, 20. baskı, s. 116.

lemek adına ağır gümrük vergileri koyduğunu da ısrarla vurgulamaktadır. Söz konusu lâyhada Erzurum ve Küçük Asya ekonomisinin durumu hakkında hazırlanan Fransız raporlarına göre de Rusya hükümetinin Erzurum yolundan daha kısa, güvenli, faydalı iki yol daha açtığı belirtilmektedir. İlki gemilerin çalıştığı Hazar yolu yani Bakü-Tire-Reşt-Astara yolu, diğeri de Tiflis-Culfa demiryoludur. Bu yolların açılmasının Erzurum-Trabzon yolu için ağır bir darbe olduğu, fakat devletin bu duruma bir çare bulamadığı ve Erzurum halkına çok büyük zararlar verdiği de eldeki verilerinden anlaşılmaktadır. Bu konuya açıklık getirmek için 15 yıllık süreçte Kızıldize-Erzurum-Trabzon'dan geçen transit eşyalar ve değeri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo: Kızıldize-Erzurum-Trabzon yolundan geçen transit eşyalar (lira hesabıyla)

Yıllar	Tömbeki	Yağ	İnek derisi vb.	Kına	Hırdavat	Halı ve şal	Çekirdeksiz kuru üzüm vs.	Toplam
1898	1138	52	95	30	38	5299	6478	13130
1899	2634	125	401	40	1018	3967	8476	16361
1900	-	381	525	53	653	4885	10028	16525
1901	-	323	878	22	311	6033	13712	21280
1902	1	20	624	57	218	4858	14105	19983
1903	1	40	186	31	325	6208	14682	21473
1904	-	12	88	49	189	5614	3531	9483
1905	-	-	5	50	41	1550	1289	7435
1906	-	30	391	64	225	13903	1364	15977
1907	-	-	94	64	463	11114	9812	21547
1908	-	-	38	72	82	1865	1397	3448
1909	-	-	-	31	101	663	4	799
1910	-	-	-	27	70	487	98	682
1911	-	-	86	75	31	3787	2228	6207
1912	-	-	142	63	12	863	183	1273
Toplam	3774	983	3553	719	3777	71069	87087	175603

Bu veriler güzergâhın ne kadar önemli olduğu ortaya koymaktadır. Ayrıca bu ticaret yolunun bölge ekonomisine katkıları da göz ardı edilmemelidir. Nitekim Erzurum valisi Muhammed Emin'in raporunda bu getirilere dikkat çekmekte ve her deve katarının vilâyete 50 kuruş yarar sağlayacağını açık bir şekilde belirttikten sonra katarların ekonomik faydasını şu şekilde hesaplamaktadır. Muhammed Emin Kızıldize'den çıkan bir kervanın Erzurum'a gelmesinin 23 gün sürdüğünden ve burada 4 gün gümrük muameleleri için kaldığından hareketle yalnız bir deve katarının Erzurum'dan Trabzon'a gelmesi veya tersine gitmesinin bölge ekonomisine 2760 kuruşluk kârı olduğunu kaydetmektedir. Ona göre 1907 yılında eşya transitinde İran'dan ithalat 21487 yük idi ve bu sayede ülkemize 4286 lira para girmişti. Hâlbuki bu sene 1273 yük mal gediği için gelirlerde 2484 liralık da çok ağır bir düşüş olmuş ve bu düşüş Erzurum halkının geçimini ağır bir şekilde sarsmıştır. Muhammed Emin lâyhada bu yolu askeri açıdan da inceleyerek Van ve Beyazıt 11. Ordu ile Erzurum 9. Ordu komutanlığının İran'a karşı birleşmesinin iyi sonuçlar doğuracağını öne sürmüştür⁴¹.

Erzurum-Trabzon-Tebriz ticaret yolu ve önemi hakkında bir diğer önemli rapor da XIX. yüzyılın sonlarında XX. yüzyılın başlarında Trabzonlu Abdülvahab Hayri tarafından kaleme alınmıştır. Bu rapora göre de yakın bir zamana kadar İran ile deniz arasında mevcut yolların en kısa ve en doğalı İran-Trabzon yoludur. Bu yolda nakliyat deve, katar gibi temel araçlarla yapılmaktadır. İran'ın dış ticareti açısından son derece önemli ve adeta alternatifsiz olan bu yol sayesinde güzergâh üzerindeki hanlar ve kervansaraylar günden güne kafilelerle dolmakta, kafilelere lazım olan yem, erzak vs. ürünler buralardan tedarik edildiği için bölge ekonomisi canlanmaktadır. Bu itibarla İran dış ticaretinin kapasitesi ne kadar geniş olursa Trabzon-Erzurum yolundaki ekonomik hareketliliğin de o derece artacağı açıktır. Trabzonlu Abdülvahab Hayri'nin yazdığına göre bu yolun üzerinden yapılan transit ticaret sayesinde "günden güne eşya alım ve teslimiyle meşgul olan ticarethanelerin, kişilerin miktarı" çoğalmakta ve "bu nakliyattan müstedit olan hamalların ve sandalcıların yüzleri" gülmektedir. Transit ticaretin bölge halkı için ne denli önemli olduğuna vurgu yapan Abdülvahab Hayri Bey Rusya'nın demiryollarını devreye sokmasının sonuçlarına da raporunda şu şekilde değinmektedir:

⁴¹ *Erzurum Vilâyetinin İhtiyacat ve Terakkiyata Ait Lâyhalar* 6, s. 4-7.

Rusya'da deve gücüne bedel dehşet büyüklükte demir katarları meydana getirildiği zaman sanatın, tabiata galibiyeti gibi bu gayri tabii yol da vilâyetin bu tabii yoluna galip geldi. Transit ulaşımının büyük bir kısmı buraya yüklenmeye başlandı. Çünkü bu yol daha ucuz ve daha seriydi. Zaten ezelden beri ekonomide hızlilik, kolaylık, ucuzluk cazip bir müknaftur. Hangi yol kolaylığı ve ucuzluğu kapsıyorsa ticaret oradadır.

Görüldüğü gibi Trabzonlu Abdülvahab Hayri, Rusya'nın demiryollarını devreye sokmasının Trabzon-Erzurum ticaret yoluna büyük bir darbe vurduğunu belirtmektedir. Bu transit yolunun önemini yitirmeye başlamasının diğer sebepleri ise Trabzonlu Abdülvahab Hayri'ye göre şunlardır:

1. Rusya'nın İran üzerindeki nüfuzunu artırması ve birkaç sene önce Culfa'dan Tebriz'e kadar 170 km. uzunluğunda bir şose yolu inşa etmesi.

2. Rusya hükümeti, bölgenin ekonomik potansiyelinin farkına vararak, 3 Temmuz 1912'de *Toros Şimendiferler* adıyla bir şirket kurmuştur. (Merkezi Petersburg'da bulunan bu şirket Rusya sınırında yer alan Culfa'dan Tebriz'e kadar olan yol ile bunun kollarını yapma ve inşa etmiştir).

3. Culfa-Tebriz arasındaki şose yolunun otomobillerinin gidiş geliş için uygun olması yüzünden daha ekonomik hale gelmesi. (Zira Trabzon ile İran arasındaki ticari nakliyat develer vasıtasıyla yapılmaktaydı ve Trabzon'dan hareket eden katarlar Bayburt-Erzurum-Beyazıt-Kızıldize, Hoy üzerinden Tebriz'e varması mevsim şartlarına göre değişmekteydi. Yaz aylarında Gümüşhane deresi mevkiinde develer şiddetli sıcağın ilerleyemezken, kış aylarında çığlar veya Eleşkirt taraflarında eriyen karların oluşturduğu geniş su birikintileri yüzünden geliş-gidiş zorlaşıyordu. Yine kervanlar Erzurum'da çoğunlukla hortum gibi tabii doğa olaylarıyla karşılaşabiliyor, bu durumda deveçiler getirdikleri malı sonra almak üzere burada bırakıp tekrar Trabzon'a mal almaya gidiyorlardı. Dolayısıyla İran ile Trabzon arasında eşya nakliyatı kışın 1,5 yazın ise 2,5 ay sürüyordu.)

4. İran ile Trabzon arasında yer alan transit nakliyesinin Şahî gölüne münhasır kılması, buna karşılık Culfa-Tebriz yolunun tamamlanmasıyla Rumiye-Sufyan yolunun da bu yolla birleşmesi ve bu sayede bu çevrenin iktisâdî faaliyetlerinin tamamen yeni güzergâha taşınması.

Bu tespitlerin sahibi Trabzonlu Abdülvahab Hayri, Trabzon-Tebriz transit yolunun önemini kaybettiği takdirde bu olumsuz durumdan Van ve Bitlis vilâyetlerinin de ekonomik olarak kötü etkileneceğini vurgulamaktadır ⁴².

Osmanlı arşivinde bulunan 16 Mart 1916 tarihinde Hariciye Nezaretinden (Dışişleri Bakanlığı) yazılan bir belgede, Osmanlı yöneticilerinin planlarına, düşüncelerine ve önerilerine dayanarak bu meselenin önemi vurgulanmıştır. Bu belgeye göre, İran'ın kuzey bölgelerinde bulunan Rusya konsolosluklarındaki siyasi görevliler işlerini sanki vilâyet görevlisi gibi yapmışlardı. Bu vilâyet görevlileri, İran içinde hükümetten hiçbir şekilde korkmayarak aleni veya gizli bir şekilde her işte inisiyatif alıyorlardı. Konsoloslukların içinde muamelat yapmak için mali işler şubesi vardı. Bu şube, Osmanlı ile İran arasındaki ticari yolları resmen iptal etmiş ve bütün İran ticaretini rakipsiz olarak kendi yetkisi altına almıştı. Yabancı ülkelerden Kafkas yoluyla İran'a gelen bütün malların ithalini yasaklamış olan Rusya, bu yol üzerinde yapılan bütün ticareti kendi eline geçirmişti. Ancak Almanya'nın Rusya'ya baskı yapmasıyla İran mallarının yabancı ülkelere ihracına izin verilmişti. Culfa'dan Tebriz'e, Sakkız ve Miyandoab şehirlerinin demiryollarının tamamlanması planlanmıştı. Rusya'nın Miyandoab ve Sakkız demiryolunu yapmasının özel nedeni, İran ve Osmanlı sınırlarında ekonomik ve siyasi bir mevki edinmekti. Rusya'nın yapacağı işlerin başında, İran'ın kuzeyinin çeşitli bölgelerinde demiryolu inşası için projeler ve bu iş için yüklü yatırım yapmaktı.

Osmanlı Devleti ticareti XIX. yüzyılın başlarında büyük devletlerin özellikle de Rusya ve İngiltere'nin tekelindeydi. Osmanlı, İran sorunlarının yanı sıra kendi iç meselelerini de halletmeye gücü yetmiyordu. Özellikle I. Dünya Savaşı boyunca modern bir teknik ve organizasyonu olmadığı için müttefik devletlerin deniz güçleri karşısında duramıyordu. Bu dönemde ordu ile millet birbirine karışmış, savaş meydanlarında zafer kazanmak çok güçlü bir ekonomiye bağlı hale gelmişti. Osmanlı sadece üretimde değil aynı zamanda nakliyat konusunda da büyük bir sıkıntının içine girmişti. Sanayisini geliştirseydi ve itilaf devletlerinin sanayilerinden ciddi şekilde yararlanabilseydi belki de Osmanlı bu savaş daha iyi bir şekilde sürdürebilirdi. Fakat Osmanlı ekonomisi savaş-

⁴² Hayri, *a.g.e.*, s. 79-82.

tan önce de geniş çapta sanayi üretimi konusunda ve büyük şehirlerin endüstri ihtiyacını karşılama hususunda yabancı ülkelere bağıydı. İhracat ve ithalat Osmanlı'da daha çok deniz yolu vasıtasıyla yapılmış ve savaşın başlamasıyla bu eylem de sınırlandırılmıştı. Akdeniz'in yolu kapanmasına ve İzmir körfezindeki Kösten Adasına (Uzun Ada) İngiltere'nin el koymasına rağmen yine de Karadeniz ticarete açıktı.

Osmanlı ekonomisinde savaş döneminde önemli bir konu da insan ve mal taşımacılığında etkin rol oynayan demiryolu sorunuordu. Osmanlı'yı Avrupa'ya bağlayan demiryolu iyi çalışmadığı gibi İstanbul'dan başlayarak Hicaz'a kadar uzanan Hicaz demiryolu da henüz tamamlanmamıştı. Vagonların ve lokomotiflerin yeterli sayıda olmaması, ihtiyaçları olan yakıtın temin edilememesi gibi etkenler de sorunları arttırmıştı⁴³.

Bu yıllarda Osmanlı'nın siyasi ve ekonomik durumuna baktığımızda bu devletin sayısız sorunu olduğunu görüyoruz. Savaşa katılmaya istekli olmayan İran Devleti ise bu savaşta tarafsızlığını ilan etmesine rağmen toprakları müttefik devletler tarafından işgal edildi, İngiltere ve Rusya her zamanki gibi bu duruma müdahale etti. Bunun üzerine savaştan önce de ekonomik ve siyasi zaaflarına yenik düşen İran'ın durumu bu savaşta daha da kötüye gitmiş oldu.

Rusya ve İngiltere'nin ekonomik güçlerinin yanında, İran'ın uyguladığı zayıf politikalara da bir göz atmak gerekir. O dönemde de bazı ileri görüşlü kişiler bu konuya özel bir ilgi göstermişlerdi. 19 Mayıs 1918 tarihinde Reşit Safvet tarafından *Yeni Mecmua* gazetesinin 42. sayısında yazılan bir makalede bu konu eleştirilmiştir. Öyle ki sadece XIX. ve XX. yüzyılda değil aynı zamanda günümüzde de bu sorun başka şekilleriyle var olduğu için bu konu üzerinde önemle durmak gerekiyor. Uluslararası kıtaları birleştiren eski yollardan iki tanesi şöyledir: Birinci yol ticari malları güneyden İran, Hindistan Bağdat yoluyla Halep şehrine naklediyordu. İkincisi ise Çin, Afganistan ve Türkistan mallarını eskiden beri Tebriz-Erzurum yolu vasıtasıyla Trabzon limanına ulaştırıyordu. Karadeniz tarihinde Trabzon limanı, üzerine önemle durulan birinci limandır. Trabzon limanının önemi, ünü, üstünlüğü, tarihi geçmişinden değil zengin Erzurum-Tebriz yoluna bağlanmasından geliyordu. Rusya, Kafkasya yolunda ticari üstünlük için çeşitli imkânlar bulmaya çalıştı. Rusya, Tebriz-Culfa demiryolunu yapmasıyla ve bu yo-

⁴³ Selim İlkin - İlhan Tekeli, *Cumhuriyetin Harcı*, Bilkent Üniversitesi Yay., İstanbul 2004, s. 4-5.

la kendi askerlerini yerleştirerek büyük oranda emniyet sağladı. Aynı zamanda buralara kullanışlı kervansaraylar ve menziller yaptırarak ticari hayatın kalitesini artırmak için her türlü imkânı yaratmış oldu. Bir zamanlar Meşhed yolu üzerinden geçen Orta Asya'nın ticaret yolu, İran'ın elinden alındı. Maverai-Hazar eyaletlerinden Krasnoyarsk'aya kadar devam eden yol Çin, Türkistan ve Afganistan üzerinden Uzun Ada ve Krasnoyarsk'da Hazar denizi limanlarında yani Astrahan ve Bakü'de sona eriyordu.

Rusya'nın son yüzyılda bütün çabası İran transit yolunu ve ticaretini tekeline geçirmektir. Bu dönemde Rusya'nın girişimlerini şu şekilde sıralayabiliriz: Almanya'dan göç eden Rus tebaasındaki Ermeniler, Kafkas sınırlarına ve ticaret merkezlerine yerleştiriliyorlardı böylece Azerbaycan ticaretini cezbeden Culfa şehri Ermenilerin yerleştiği bir şehir oldu. Aras nehri üzerine bir köprü yapıldı. Marand-Tebriz yolu geniş şose yol oldu. Rusya, Şahseven aşiretini doğu bölgesine sürerken Karadağ hanını da satın aldı. Nahcivan şehrinin karşısında bulunan Kürt aşiretlerinin reisini maddiyatla ikna etti. Rusya'nın bu yol üzerindeki acımasızlığı hat safhaya ulaşınca İran tüccarı çaresiz olarak Tiflis yoluna dönmeye mecbur kaldı. Fakat Tiflis yolu, Karadeniz'e mal taşımak için çok uzak ve çetrefilliydi. Rusya, Erivan'dan Poti yoluyla ticarete teşebbüs ederek bu soruna da çözüm buldu. Ne var ki Erivan'ın ticaret için ciddi eksiklikleri de vardı. Bu yüzden Rusya Batum üzerinden bir yol düşünmeye başladı. Batum yolu, Erzurum-Tebriz yoluna tam olarak paraleldi. Ticari malların önce Tiflis'e oradan da Karadeniz'e taşınması uzun zaman almakta aynı zamanda da masraflı olmaktaydı. Rusya ise böyle bir sorun karşısında Tebriz-Culfa-Aras nehri yoluyla Revan'a oradan da Tebriz-Hoy-Beyazıt-Erzurum yoluna paralel olan Aleksanropol yolunu yapmayı çözüm olarak bulmuştu.

93 Harbi esnasında Kars-Ardahan-Batum bölgeleri Rusya'nın eline geçti. Harap bir köy olan Batum, Ruslar tarafından yeniden yapıldı. Batum demiryolu ile Tiflis demiryoluna bağlandı. Batum artık eskisi gibi küçük bir kasabadan ziyade faal bir şehir haline geldi. Ticari durumun iyi olması iş olanaklarını artırdı böylece binlerce işçi bu şehre geldi. Şehrin nüfusu 5.000'den 50.000'e çıktı. Bölgede sanayinin gelişmesiyle işçiye duyulan ihtiyaç azalmış bunun sonucunda dışa yönelik yeni bir göç dalgası başlamıştı. Nüfus 37.000'e kadar düşmüştü. Bakü-Tiflis demiryolunun bittiği nokta olan Batum yolunun değeri Trabzon limanına oranla arttı. Rusya'nın tüm bu başarılı uygulamaları yine de Tebriz-Er-

zurum yolunu etkisiz hale getiremedi. Rusya, Osmanlı topraklarından geçen Tebriz-Erzurum yolunu tamamen yok etmek için yeni çareler bulma yoluna gitti. Örneğin, Rusya, bir taraftan Tebriz'den Osmanlı'ya sevk olunan malların ticaretini yapan tüccara prim verirken diğer yandan onları bu malları almaya teşvik etmiş ve ısrarla Osmanlı yolunu kullanmak isteyen kervanları Rus yolunu kullanarak Hoy'a kadar geçişine izin vermişti. Rusya, Osmanlı'dan İran'a mal ihracatını engellemek için Tebriz'den Osmanlı sınırına kadar olan bölgede oturan aşiretleri memnun ederek kendi tarafına çekiyordu. Nahcivan, Maku ve Kotur hanları para karşılığında Rusya kendi ticari sahasına çekti. Rusya bölgedeki eşkiyaları ve Rus Kazaklarını İran'dan Osmanlı'ya gelen malları ve diğer ticari kervanları planlı olarak yağmalamaları için silahlandırdı. Bu eşkiyaların faaliyetlerini bertaraf etmek için yola çıkan Osmanlı kuvvetlerini Rusya engelledi. Böylece Rusya, Erzurum-Trabzon yolunu transit şekilde kullanan tüccarı korkutup, bu yolu terk etmeye mecbur ederek asıl hedefine ulaştı. Rusya'nın ticaret yolu üzerindeki bu rekabetinde başarılı olmasında sadece kendi çabaları değil aynı zamanda Osmanlı'nın da ihmalkârlığı etkili olmuştu. Osmanlı, herhangi bir savaş halinde Rusya'nın tecavüz ihtimalini önlemek için Kafkasya bölgesine yakın yerlerin yollarıyla ilgilenmemişti. Hatta eski yolların tamirini bile yapmamıştı. Beyazıt-Erzurum yolu develerin dahi gidiş gelişi için müsait değildi. Kış döneminde Kop Dağı'nın eteklerinden geçmek ise imkansızdı. Kısaca İran transit ticaret yolu Osmanlı'nın kontrolünden çıkmıştı. Osmanlı iktisâdî açıdan büyük bir zarara uğradığı gibi yine Rusya'nın teşvikiyle Kürt reislerin her gün Osmanlı ve İran topraklarında planlı bir şekilde eşkiyalık yapmalarıyla bölgenin asayişinde büyük sıkıntılar yaşanmıştı. Şii ve Sünni çatışmasının olduğu dönemdeki gibi Kürtlerin şerrinden ve asılları Türk olan İranlılar kendi ırklarından olan Osmanlı güçlerinin İran'a girmesinden de korkmuşlardı. Rusya'nın en önemli amaçlarından biri doğu Türklerini Osmanlı'dan tam anlamıyla ayırmaktı. Rusya'nın bu amacını uygulaması Osmanlı için çok vahim sonuçlar doğurmuştu. Bu zihniyeti engellemek ve onun yayılmasını önlemek için Osmanlı devleti becerikli, mülkiye ve askeri görevlileri bu bölgeye göndermeledir. Ruslar bu dönemde bilgili, faal ve bilinçli görevlilerini Erzurum-Van-Trabzon'a yolladı. Meşrutiyet dönemine kadar bu tehlikeyi doğru dürüst kavrayamayan Osmanlı Devleti, bu bölgeye bilgisiz ve yetenezsiz görevliler göndermiş vakitlice önlem alamamıştı.

Osmanlı, bu dönemde Doğu bölgesindeki ekonomik ve siyasi durumu çok iyi analiz edememişti. Bölgeye atadığı her vali kendine göre ha-

reket etmiş böylece de bölgede işler iyi yürümemişti. Fakat Kafkasya'da Rusya'nın iktisat politikası bilim, tecrübe ve metanete dayandırılıyordu. Rusya, Kafkasya bölgesine ne kadar önem vermişse Osmanlı zengin Doğu Anadolu bölgesine aynı önemi verememişti. Osmanlılar çeşitli dönemlerde doğuda kendi canlarını feda etmişse de, bunlar hiçbir zaman İzmir, Selanik ve Suriye'deki diğer kahramanlar gibi değerleri olmamışlardı. I. Dünya Savaşının ilk günlerinde bu kahramanlar hakkında himaye ve şefkatsizlik sonuçlarını daha sonra gösterdi. Vilâyetlerin ekonomik açıdan donanımsızlığı hem askerleri, hem de ahaliyi ekonomik sorunlarla karşılaştırmıştı, uygun yolların olmaması, Rusya'nın bu bölgeyi istila etmesine neden oldu. Bölge ahalsinin Rus işgaline karşı direnişi ve fedakârlıkları olsa da düşman karşısında başarılı olunamadı.

Türklerin yolu, Hazar denizine kadar uzanan Kaşgar'dan Semerkand'a oradan da Astara-Erdebil-Sarab-Tebriz-Hoy-Beyazıt-Erzurum ve Trabzon'a gidiyordu. Bu yol Türklerin kullandıkları uluslararası anayoldu. Türklerin bu yolu fetih güzergâhı olarak düşünülmüş, daha sonra da ticari bir yol hüviyeti kazanmıştı. Bu yolun başlangıcından sonuna kadar herkes Türkçe konuşuyordu. Türk kervanları Hinduçin'i İran'a ve Yunanistan'a, İran ve Yunanistan'ı ise Hinduçin'e tanıtmışlardı. Hatta İran'ın Fars bölgelerinde ve Hindistan'ın doğusunda, gayrimüslimlerin yaşadığı yerlerde yine Türk kervanları gidiş geliş halindeydi. Çin'den Tebriz'e kadar herkes Türkçe konuşuyordu. Onlar için hükümetler geçiciydi. Sınırlar her zaman değişiyordu. Bir kısım araştırmacı Türklerin ticari yeteneklerinin olmadığını düşünüyordu. Fakat Asya kıtasında bütün ticaret hem Türklerin elindeydi hem de kervanların emniyetlerini sağlamak yine Türklere düşüyordu.

Gerçek şu ki bu yolun önemini Ruslar İranlılardan önce anladı. Ruslar, Buhara, Hive, Semerkand'ın işgalinden sonra Ahal Tepeye hâkim olmak için Uzun Ada'dan Taşkent'e kadar demiryolu yapmaya mecbur kaldı. Büyük bir orduyu bu yolda çalıştırdı. İran'da Tebriz-Astara-Sarab-Erdebil bölgelerinde yaşayan ünlü Şahseven aşiretleriyle mücadele etmeye başladı. Tahran'ın Panfarsizm hükümeti de Türk Şahseven aşiretini ortadan kaldırmak için top tüfek, 5-10.000 askerle Azerbaycan'a girdi. Şahsevenlerin meskenlerini yerle bir etti. İran jandarması Ermeni Yefromhan'ın emriyle diğer Türkleri de öldürdü. Tek kalan Sünni aşireti "*Taleşler*"i de yerlerini terk etmeye mecbur etti. Asıl geçiş yeri elinde olan Maku Hanını nüfuzu altına aldı. Onun gücünü artırmak için Osmanlı'dan kaçıp İran'a giden ve kendilerini Osmanlı

tebaası olarak gören bazı Kürt eşkıyalar Maku Hanın emri altına girdi. Bu şekilde yolun en önemli ve asıl yerini hâkimiyeti altına almış oldu.

Berlin Konferansı'nda, İtilaf devletleri Osmanlı'nın elinde olan Kotur bölgesini İran'a verdi. Sonra Kotur'un eşkıya hanı Simkon'u, Osmanlılara karşı kullandı. Kaşğır'den Trabzon'a kadar yani bu yolun kuzey kısmını Rusya, Türklerin egemenliğinden çıkarmıştı. Bu yolun yeniden Türklerin eline geçmesi Batum-Kars-Ardahan'ın yeniden Osmanlı'ya iade edilmesi, Maku ve Kotur'un Osmanlı'da kalması, Şahseven, Karabağ ve Kafkas Türklerinin bağımsız olması ve Tebriz-Erzurum-Trabzon yolunun düşman elinden kurtulup hem güvenliğinin artırılması hem de hiçbir şekilde tecavüze maruz kalmaması, Azerbaycan'ın Rusya'nın elinden kurtulup merkezi Bakü'de yeni bir Türk hükümeti kurulması ve hatta bütün Kafkaslar'da bir cumhuri hükümeti kurulmasıyla Rus tehlikesi ortadan kalkmış, Osmanlı Devleti de bir Türk hükümetiyle komşu olmuştu. Sonuç olarak Trabzon-Erzurum-Tebriz-Astara-Erdebil yolu ekonomik bakımından Türkler için ana damar olmuştu. Osmanlı'nın Orta Asya'da kendi nüfuzunu artırmak için bu güvenilir yola önem vermesi gerekiyordu. Osmanlı'nın bölgeye açıldığı kapı bu yoldu. Nasıl Almanya ve İngiltere için yol meselesi önemli bir husustuysa, Osmanlı'nın da Asya'da esas politikası bu yol üzerine olmalıydı⁴⁴.

Bu yazıda yer alanlara İran devleti şiddetle itiraz edip Bab-ı Ali'ye teessüflerini iletmişti. Fakat gerçekte ne Osmanlı ne de İran Devleti bu bölgenin iktisâdî gücünü ele almaya muktedirdi. Rusya ve İngiltere'nin politikalarının yanı sıra Osmanlı hükümeti yöneticilerinin tedbirsizliği ve yeteneksizliğinden dolayı Osmanlı bölgede özellikli iktisâdî bir güç olmaktan çıkmıştı. Yeteneksiz, iş bilmeyen gümrük memurlarının bölgedeki yetersiz çalışmaları mevcut durumu daha da kötüleştirmişti. Daha sonra bahsedileceği üzere Erzurum gümrüğüyle ilgili okunan sayısız belgeye göre gümrük görevlileri bölge meselelerine aşına değillerdi. Yollardaki imkânların yetersizliğiyle birlikte görevlilerin yeteneksizliğine tüccar ve yolculara karşı kötü ve keyfi davranışları da eklenince bölgedeki ekonomik faaliyetler tam bir çıkmaza girmişti. Ayrıca ticari malların deposu olan Erzurum ve Tebriz şehirlerinin ekonomik potansiyelleri bu durumdan kötü etkilenmişti.

⁴⁴ BOA, HR. SYS. 2453/19.

Horasan ve Tebriz şebhenderleri bu konuyu 1920–1923 yıllarındaki raporlarında şu şekilde vurgulamıştır:

Osmanlı Devleti, Rusya'nın iç durumundan yararlanarak İran ticaretinden daha fazla faydalanabilirdi ama bu fırsatı kullanmamış böylece sorunlar gitgide artmıştı. Eğer Trabzon-Erzurum-Kızıldize şose yolu tamir edilseydi ve burası araba yolu olsaydı durum çok daha farklı olurdu. Fakat bu iş pratiğe aktarılamamıştı. Bu yüzden eskiden olduğu gibi nakliyat, kervanlar ile 1,5–2 ay gibi bir süre zarfında yapılmıştı. Ticari malların korunması için depoların olmaması ve Kızıldize'nin ikliminin kötü olması nedeniyle tüccarın malları uzun müddet açık havada kalıp ziyan olmuş bu yüzden de tüccar yolculuk için güney veya Rus yolunu tercih etmişti. Osmanlı Devleti bu dönemde üç yola daha önem verdi. Birincisi, en kısa ve zahmetsiz olan Batum-Bakü-Aşkabat yoluydu ki devlet bu yolu açmada acele ediyordu. I. Dünya Savaşı'ndan önce sadece Meşhed şehrine İstanbul vasıtasıyla bin kutu mal gitmişti. İkincisi, Trabzon-Erzurum demiryolunun yapılmasıyla transit yolu haline gelen Trabzon-Tebriz yolu ki bu yol daha sonra Türkiye ticaretinde önemli bir rol oynamıştı. Bu güzergâhta yolcuların emniyetini ve selametinin temin edilerek, yolların tamirata sağlanarak, mevsim şartlarına göre hazırlık yapılarak ve gümrük tarifelerinin indirim yapılarak tüccar için kolaylıklar ve imkânlar sağlanmıştı. Üçüncüsü, Hindistan-Karaçi-Meşhed-Bombay yoludur. Bu dönemde Orta Asya'da Meşhed şehri İslam'ın önemli merkezlerindendi. Türkistan, Afganistan, Hindistan, Irak ve İran'ın çeşitli bölgelerinden de buraya ziyaret için gelenler olmakta ve Meşhed bu ülkelerin hepsiyle daimi ticari ilişkiler kurmaktaydı. Bu bölgede Türkiye'nin mahsulâtını, mamulâtını satmak ve her türlü müşteriye buraya çekmek için Türklerin Meşhed'de ticari şirketler açması gerekiyordu...⁴⁵

Görüldüğü gibi şebhenderler transit yolun ekonomik olmaktan çıkmış olmasının sebeplerini çok iyi tespit etmişlerdir. Ayrıca Trabzon yolunun tekrar canlanması için yapılması gerekenlere de işaret etmişlerdir. Bu raporlar Yeni Türkiye hükümeti tarafından değerlendirilmiş ve bazı adımlar atılmıştı. Belki de bu yüzden 16 Haziran 1923 tarihinde İstanbul'daki İran büyükelçisinin Dışişlerine gönderdiği yazıda Türkiye'nin yeni siyasetine dikkat çekilmektedir. Bu yazıdaki tespitlere göre Yeni Türkiye Devleti ciddi şekilde İran'ın durumunu takip ediyor,

⁴⁵ *Ticaret Şebhender Raporları I*, Âmire Matbaası, İstanbul, s. 50–56.

asker, ülke ve ordu teşkilatı gibi çeşitli meseleler hakkında haberler alıyordu. İran'ın ordudaki ilerlemesini ve makam sahiplerinin yabancı ülkelere gönderilmesini istemiyordu. Türkiye yolların ve hatta demiryollarının Anadolu'da ciddiyetle ilerlemesi için çabalıyordu. Bu çok özel istihbarat içeren yazıda ayrıca şu konulara dikkat çekiliyordu:

Anladığımıza göre [Türkiye] makam sahiplerinden bir kısmını derviş ve eczacı hekim elbisesi ve unvanıyla Azerbaycan'a göndermiş ve Horasan'a da göndermek istemiştir. Elbette devlet adamları bunun bilincindeydiler ve her tarafa emirler verilmişti. Benim düşünceme göre gelecekte başkent Ankara olursa bu yolda Osmanlıların ciddiyeti daha çok olacak ve öyle görülüyor ki kısa zaman içinde bu iş tedirginlik ve savaşla sonuçlanacaktır. Devletin şimdiden Osmanlı'nın propagandasının planını önlemesi gerekiyor ve ülkemizin bunun önünde durmaya hazırlanması gerekiyor. Osmanlı bu parasızlıkla birlikte İran topraklarında propaganda yapmak için yıllık bir milyon liradan çok para harcıyor⁴⁶.

İran elçisinin söz konusu raporunda Türkiye-Rusya ilişkileri hakkında da bazı gözlemlere yer verilmektedir. Buna göre Osmanlı'nın Rusya ile münasebetleri çok kötüdür ve günden güne daha da kötüleşmektedir. İran elçisine göre bu durum barış yapıldıktan sonra daha beter olacaktır. Bu yüzden iki ülke arasındaki soğuk ortamdan yararlanılarak, İran Rusya ile ilişkilerini geliştirmelidir. Osmanlı'dan beri Türkiye'nin İngiltere ile ilişkilerinin kötü olmasından da İran yararlanmaya çalışmalıdır⁴⁷.

Bununla birlikte İran elçisinin Türkiye'nin yeni siyaseti hakkındaki kaygılarının yersiz ve aşırı olduğu anlaşılmaktadır. Çünkü İstanbul Ticaret ve Sanayi Odasının 15 Eylül 1926 tarihli raporu Türkiye'nin izlediği yeni siyasete rağmen Osmanlı Devleti'nin yıkılışından ve Cumhuriyet döneminin başlangıcından itibaren Trabzon-Tebriz transit yolunun sorunlarının devam ettiği göstermektedir. Bu rapora göre, Rusya'nın karşı karşıya olduğu iç karışıklıklar Trabzon-Tebriz transit yolunun tekrar canlandırılması için Türkiye'nin eline pek müsait bir fırsat vermiş olmasına rağmen bu fırsat değerlendirilememiştir. Hatta İran'ın

⁴⁶ *Gozide-i İsnâd-i İran ve Osmanî*, İran Dışişleri Bakanlığı, Haz. Muhammed Hasan Kavus-i Irakî Vâhid-i Neşr-i İsnâd, c. 7, senet no: 1271, kutu: 15, dosya: 36, no: 28, s. 42-43.

⁴⁷ *Gozide-i İsnâd-i İran ve Osmanî*, İran Dışişleri Bakanlığı, Haz. Muhammed Hasan Kavus-i Irakî, Vâhid-i Neşr-i İsnâd, c. 7, senet no: 1271, kutu: 15, dosya: 36, no: 28, s. 42-43.

güneyinden geçen İran-Bağdat-Beyrut otomobil yollarının açılmasına karşı da bir önlem alınmamıştır. Tam tersine İran transit ticareti çok daha zorlaşmıştır. Transit İran halılarında bir süre alınan ve sonra kaldırılan "istihlak resmi" (tüketim vergisi) İstanbul'un halı ticaretini ve gelirlerini kötü etkilemiş, yeni vergiler yüzünden İstanbul ile ticaret yapan bazı İran tacirleri alımlarını başka yerlerden yapmaya başlamışlardır. Üstelik Trabzon-Erzurum-Kızıldize şosesinin tamiri ve bu yolun otomobil işleyebilecek bir duruma getirilememesi transit ticaret için çok önemli olan sürat sorunun aşılmasına sebep olmuştur. Bu yüzden bu yol üzerinde nakliyat hala develer sırtında yapılabilmekte, 1,5, 2 ay süren yol şartları ve veba yüzünden doğu illerinde uygulanan karantina süreleri yüzünden yaşanan gecikme yolun ekonomik olmamasına sebep olmaktadır. Bunlara ek olarak bir de Kızıldize baş müdüriyetinin şiddetli kış şartlarında malların muhafazası için bir ambara bile sahip olmaması yüzünden tüccar eşyasının uzun müddet açıkta kalması ve zarar görmesi sonucu kısmen Rusya ve kısmen de güney yolu tercih edilmektedir. Hâlbuki İstanbul'un İran transit ticaretiyle ilgisi yalnız halı ile sınırlı değildir. İran tüccarı İran'ın ihtiyacı olan birçok mal ve eşyayı İstanbul'dan temin ederek İran'a göndermektedir. Özellikle son zamanlarda İran'da başlayan modernleşme İran halkının modern mallara olan gereksinimlerini artırmıştır. Bu yüzden ticaretin gelişmesi için transit Kızıldize-Erzurum-Trabzon yolunun canlandırılması önem arz etmektedir. Bunun gerçekleşmesi için önlemler alınması ve ticaretin daha kolay yapılmasının sağlanması gerekmektedir⁴⁸.

Sonuç

Tarihte İran ve Osmanlı Devleti'nin ilişkileri iki devletin üç eski kıtayı birleştiren, ticari-stratejik açıdan özel bir bölgede olmaları ve diğer batılı güçlerle kıyaslandığında sömürgeci siyasetini uygulamama hususunda özel bir önem taşıyor. İki komşu, İran ve Osmanlı Devleti geçmişte yıkıcı savaşlarla ve anlaşmazlıklarla karşı karşıya gelmişti. Genel olarak Osmanlı-İran ilişkilerine baktığımızda üç önemli nokta dikkatimiz çekmektedir. Bunlardan biri, iki ülkenin uzun bir ortak sınıra sahip olması sonucu bu sınır bölgelerinde sosyal, kültürel ve komşuluk ilişkileri içinde bulunan aşiretlerle bölgede iki ülkeye gidiş gelişler esnasında çeşitli çatışmalara ve anlaşmazlıkların oluşmasıydı. İkincisi, Os-

⁴⁸ *İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası 1926 Senesi Kongresi*, Ebu'z-Ziya Matbaası, 1926, s. 19-20 (Kongre kararları bu adla basılmıştır).

manlı ülkesinin Avrupa'yla yapılan ticarete stratejik açıdan önemli olması İran ticareti için önemliydi. Üçüncü husus ise Osmanlı-İran ticari ilişkilerinin genişlemesinde etkili olan neden de inanç yönüdür. Her iki Müslüman devlet Avrupalılar ile ticaret yapmaktansa daima birbirleriyle ticaret yapmayı uygun görmüştü.

Yukarıda bahsettiğimiz tüm gelişmeleri dikkate aldığımızda uluslararası ekonomi-siyasi açıdan İngiltere, Rusya ve Osmanlı, İran'ın transit ticaretinde önemli bir rol oynamıştı. İngiltere, mallarını söz konusu yollar aracılığıyla İran, tüm Kafkasya ve Ortadoğu'ya ulaştırma amacındaydı. Süveyş Kanalı açılmadan önce Trabzon-Tebriz yolu ticari bakımdan en önemli yol idi. Ama 1869'da kanalın açılışından sonra İngiltere Ortadoğu ve Asya'da büyük avantajlar elde etti ve böylece Doğu Karadeniz sahasının ticari önemi ikinci plana düştü.

Rusya, İran'a ve Ortadoğu'ya mallarını sevk etmek istiyordu. Ancak bu bölge İngiltere'nin bir pazarı olduğu için burada daha kaliteli mallar piyasadaydı. Rusya bu şartlar karşısında İngiltere ile rekabet edemezdi. Rusya bu transit-ticaret yoluna iktisâdî bakımdan önem vermesine ek olarak bölgede askeri ve siyasi hâkimiyet kurma ve buradan toprak kazanma amacıyla olduğunu çeşitli faaliyetleri ile göstermişti. Kuzeyde Rusya, güneyde İngiltere, İran yolları üzerindeki aşiretlere silah ve nakit para dağıtarak, planlı bir şekilde eşkıyalık yapmalarını sağlıyorlardı. Bu aşiretler ticari kervanları yağmalayarak ve insanları öldürerek güvenliği tehdit ediyorlardı. Böylece büyük güçler Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunun ticaretini elde etmişlerdi.

Osmanlı Devleti bakımından ise İran hem ticari hem siyasi hem de lojistik ve askeri dış güvenlik bakımından önem taşıyordu. Osmanlı Devleti İran ile alakalı kendi siyasi ve ekonomik gücüne itibar etmek ve mantıklı tedbirler almak suretiyle kendi ticaretini yeniden canlandırabilirdi. Eğer Osmanlı devleti Trabzon-Erzurum-Tebriz transit yolunu elde edebilseydi, dolaylı şekilde kendisiyle müttefik olduğu ve doğal olarak onların mallarının da bu ülkeden transit yapıldığı, Almanya ve Avusturya- Macaristan ülkelerinin mallarını yaygınlaştırabilseydi Rusya ve İngiltere'ye yeni bir rakip yaratabilir, Almanya ve Avusturya - Macaristan politikacılarının gözünden kaçmayan büyük ekonomik faydalarla Ortadoğu ve İran pazarını elde etmek için ortak işbirliği yapabilir, belki de bu yolla bu bölgede olan İslam ülkelerini, Rusya ve İngiltere tekellerinin elinden kurtarabilirdi. Fakat Osmanlı Devleti'nin bölgeye yeteneksiz ve bilgisiz yetkilileri göndermesi bölgede etkili olan devletlerle rekabet etme imkânını ortadan kaldırmıştır.

KAYNAKÇA

Arşiv Malzemesi

Başbakanlık Osmanlı Arşivi Tasnifleri (BOA)

BOA, HR. SYS. 2337/4

BOA, HR, SYS. 2406/29

BOA, HR. SYS. 2453/19

Basılı Kaynaklar

Erzurum Vilâyet Sâlnâmesi 1312, neşreden vilâyet mektubcusu Muhiddin.

Erzurum Vilâyetinin İhtiyâcât ve Terakkiyâta Ait Lâyihalar 6.

Trabzon Vilâyetine Mahsus Sâlnâme, Sene-yi hicriye 1317.

Trabzon Vilâyetine Mahsus Sâlnâme, Sene-yi hicriye 1318.

Trabzon Vilâyetine Mahsus Sâlnâme, Sene-yi Maliye 1316.

Trabzon Vilâyeti 1321 Sene-yi Hicriyesine Mahsus Sâlnâme, Trabzon Matbaası, 20. Baskı.

Trabzon Vilâyeti 1320 Sene-yi Hicriyesine Mahsus Sâlnâme, Trabzon Matbaası 20. baskı

Ticaret Şehbender Raporları I, Matbaa-i Âmire, İstanbul (Tarihsiz).

Araştırma ve İncelemeler

Abrahamian, Ervand, *İran Beyn-i do İnkılâb*, çev. Ahmet Gul Muhammedî ve İbrahim Fettahî, Ney Yayınları, Tahran, 1377.

Bostan, İdris, *Karadeniz'in Dışa Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı*, Trabzon Belediye Yayınları, Trabzon, 1999.

Cemalzade, Muhammed Ali, *Genc-i Şâyigân*, Tahran, Movkufat-i Dr. Mahmud Afşar yayınevi, 1376.

Emir Tahmasbî, Serleşker Abdullah Han, *Yâd Dâsthá-yi ez Âşúbhá-yi Aşâyirt ve Siyâst-yi Âzerbaycan*, Bahter Yayınevi, Tahran, 1388.

Enter, Mervin L., *Revâbit-i Bâzergânî-yi İran ve Rusya, 1828-1914*, çev. Ahmet Tevekkoli, Tahran, 1369.

Gozîde-i İsnâd-i İran ve Osmanî, İran Dışişleri Bakanlığı, Haz. Muhammed Hasan Kavus-i Irakî, Vâhid-i Neşr-i İsnâd, c. 7.

- Haşmet, Gulâm Han, *Mûyehâ-yi Şehr-i Garîb (Gozâreş-i Mustened ez Vekâye-i Cîlolog ve Hevâdis-i Bâd ez ân der Urumiye*, Yaz Yayınevi, Urumiye, 1387.
- Hayri, Abdulvahab, *İktisâdî Trabzon*, Haz. Melek Öksüz, Serander Yayınevi, Trabzon, 2008.
- Heyd, W., *Yakandoğu Ticaret Tarihi*, çev. E. Ziya Karal, TTK Yayınevi, Ankara, 1975.
- Hidayet Hacı Mehdi Gulî (Muhbiru's-seltene), *Hâtrât ve Heterât (Tûşe-i ez Tarih-i Şeş Pâdişâh ve Gûşe-i ez Dove-i Zindegî-yi Men)*, Hakikat Yayınevi, Tahran, 1375.
- Hidayet, Rızakuli Han, *Rovzetu's-Sefâ-yi Nâsrî*, Tahran, 1960, c. 9.
- Issawi, Charles, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 1/1, Cambridge 1970.
- Issawi, Charles, *Târîh-i İktisâdî-yi İran*, çev. Yakub-i Ajend, Tahran, 1362.
- Issawi, Charles, *The Economic History of Turkey 1800-1814*, Publications of the Center for Middle East Studies, Chicago-London: Univeristy of Chicago Press, 1980.
- İlkin, Selim - Tekeli, İlhan, *Cumhuriyetin Harcı*, Bilkent Üniversitesi, İstanbul, 2004.
- İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası 1926 Senesi Kongresi*, Ebu'z-Ziya Matbaası, 1926.
- İtimadu's-Saltane, *Mir'âtu'l-Buldân*, Tahran, 1877, c. I.
- Kaleli, Hüseyin, "19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti", *Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi*, sayı: 9, Kütahya, 2003.
- Kaynak, Ahmet, *1885-1985 Türkiye Ekonomi'sinin 100 yılı ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu (21-23 Kasım 1985)*, Atatürk Kültür Merkezi, İzmir, 1985.
- Kesrevî, Ahmet, *Tarih-i Hıjdeh Sâle-yi Âzerbaycan, Bâzmânde-i Târîh-i Meşrûte-i İran*, Emir Kebir Yayınevi, Tahran, 1997.
- Kurat, Yuluğ T., *Henry Layard'ın İstanbul Elçiliği*, Ankara, 1968.
- Kütükoğlu, Mübahat, "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", *19 Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi, I. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1986)*, Samsun, 1988.

- Lane Poole, Stanley, *Lord Stratford Canning'in Türkiye Anıları*, çev. Can Yücel, Tarih Vakfı Yurt.
- Malcolm, J., *Sketches of Persia*, London, 1845.
- Mu'temedu'l-Vuzera, Rahmetullah Han, *Urmiye der Muhârebe-i Âlemsüz, ez Mukaddeme-i Nesârâ tâ Belvâ-yi İsmâîl Aga, hş. 1298-1300*, Haz. Kave-i Bayat, İksir Yayınevi, Tahran, 1389.
- Nusret-i Makuî, Hac Muhammed Rahim (Nusretu'l-Mülk), *Tarih-i İnkılâb-ı Âzerbaycan ve Hevânîn-i Maku*, İlmiye Yayınevi, Kum, 1373.
- Reisniya, Rahim, *İran ve Osmanî der Âstane-i Kam-i Bistom*, Sutudeh yayınları, Tebriz, 1382.
- Sepehr, Muhammed Taki (Lisanu'l-mülk), *Nâshu't-Tevârih*, Haz. Cemşid Kiyanser, Tahran, 1344, c. I.
- Shaw, Standford, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, çev. Mehmet Harmanacı, E Yayınları, İstanbul, 1982.
- Torabî-yi Farsanî, Suheyla, *Tüccar, Meşrutiyet ve Devlet-i Modern*, Emirkebir Yayınevi, Tahran, 1342.
- Tozlu, Selahattin, *Trabzon-Erzurum-Beyazıt Yolu (1850-1900)*, (yayınlanmamış), Erzurum, 1997.
- Turgay, A. Üner, *Trade and Merchants in the Nineteenth Century Trabzon*, New-york, 1982.
- Turgay, A. Ü., *"Trabzon", Doğu Akdeniz Liman Kentleri 1800-1914*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994.
- Woods, Henry F., *Türkiye Anıları 1869-1909*, çev. Fahri Çoker, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1970.

