

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYALBİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH (YAKINÇAĞ TARİHİ) ANABİLİMDALI

İRAN-OSMANLI TİCARİ İLİŞKİLERİ (1900–1923)

Doktora Tezi

Masoumeh DAEİ

Ankara-2011

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYALBİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH (YAKINÇAĞ TARİHİ) ANABİLİMDALI

İRAN-OSMANLI TİCARİ İLİŞKİLERİ (1900–1923)

Doktora Tezi

Masoumeh DAEİ

Tez Danışmanı
Prof. Dr. Hamiyet SEZER FEYZİOĞLU

Ankara-2011

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH (YAKINÇAĞ)
ANABİLİM DALI

OSMANLI-İRAN TİCARİ İLİŞKİLERİ (1900-1923)

Doktora Tezi

Tez Danışmanı:

Tez Jürisi Üyeleri

Adı ve Soyadı

İmzası

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Tez Sınavı Tarihi.....

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Bu belge ile,bu tezdeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu beyan ederim.Bu kural ve ilkelerin gereği olarak,çalışmada bana ait olmayan tüm veri,düşünce ve sonuçlar andığımı ve kaynağını gösterdiğimi ayrıca beyan ederim.(...../...../200...)

Tezi Hazırlayan Öğrencinin

Adı ve Soyadı

Masoumeh DAEİ

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	V
ÖNSÖZ	VI
KONU VE KAYNAKLAR.....	VII
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

TRABZON-ERZURUM-TEBRİZ TİCARİ YOLUNDA

RUS – OSMANLI REKABETİ

1.1. Trabzon-Erzurum-Tebriz Ticari Yolunda Ticaret	14
1.2.Osmanlı ve Rusya Rekabetinin Başlaması ve İngiltere’nin Rolü.....	15
1.3.İran Ticaret ve Transit Yolu Değişiminin Gündeme Gelmesi.....	17
1.4.İran Ticaretinin Rusya’ya Aktarılması.....	22

İKİNCİ BÖLÜM

BAĞDAT VE BASRA YOLUNDA OSMANLI-İRAN TİCARİ İLİŞKİLERİ

2.1 Bağdat ve Basra Yolunda Osmanlı-İran Ticari İlişkileri.....	56
2.2.Bağdat ve Basra Arasında Dicle Nehrinde Gidiş Geliş Yapan Yolcuların Nakliye Ücreti.....	67

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ERMENİ TÜCCARIN İRAN-OSMANLI TİCARETİNDEKİ ROLÜ

3.1. Ermeni Tüccarın İran Ticaretindeki Rolü.....	71
---	----

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

OSMANLI VE İRAN ARASINDAKİ TİCARİ SORUNLAR

4.1. İran Tüccarının Osmanlı Devletinde Yaşadığı Sorunlar.....	80
4.2. Osmanlı Tüccarının İran devletinde Yaşadığı Sorunlar.....	92

BEŞİNCİ BÖLÜM

TİCARİ MUAMELAT VE İLGİLİ GÜMRÜK TARİFELERİ

5.1. Ticari Muamelat ve İlgili Gümrük Tarifeleri.....	99
5.2. Tömbeki Muamelatı ve Tarifeleri.....	134
5.3. İran-Osmanlı Sanayi ve Ticaret Bankalarının ile Ticaret Odalarının Kuruluşu...	147

ALTINCI BÖLÜM

1900 ve 1914 YILLARI ARASINDA İRAN TİCARETİNDEKİ DEĞİŞİKLİKLER

6.1. Ticaret Hacmi.....	149
6.2. Ticaretin Yapısı ve Verileri.....	152
6.3. İran ile Osmanlı arasında Eşya Mübadelesi.....	153
6.4. İran'dan Osmanlı Devleti'ne İhracat.....	155

6.5. Yıllık İhracat Verileri.....	175
6.6. İthalat.....	177
6.6.1. Tebriz Şehbenderi Ahmed Enver Efendi'nin 1908 Tarihli Raporu.....	179
6.6.2. Buşehr Şehbenderi Nebil Ziya Efendi'nin 1908 Tarihli Raporu.....	180
6.6.3. Hoy, Salmas Şehbenderi Muhammed Sadah Efendi'nin 1908 Tarihli Raporu... 	182
6.6.4. Urumiyye Şehbenderi Ahmet Şerefiddin Efendi'nin 1908 Tarihli Raporu.....	184
6.6.5. Tebriz Şehbenderinin 1910 Tarihli Raporu.....	186
6.6.6. Hoy Ve Selmas Şehbenderi Saadettin Efendi'nin 1910 Tarihli Raporu.....	189
6.6.7. İran'daki Osmanlı Elçisinin 1911 Tarihli Raporu.....	193
6.6.8. Tebriz Şehbenderi Enver Efendi'nin 1911 Tarihli Raporu.....	194
6.6.9. Kirmanşah Şehbenderi Saad Efendi'nin 1911 Tarihli Raporu.....	196
6.6.10. Kirmanşah Şehbenderi Saad Efendi'nin 1912/1913 Tarihli Raporu.....	206
6.6.11. Hemedan Şehbenderi Said Efendi'nin 1912 Tarihli Raporu.....	214
6.7. İran'ın Osmanlı'dan İthalatı.....	216
6.8. İthalatın Çıkış ve İnişi.....	230

YEDİNCİ BÖLÜM

I.DÜNYA SAVAŞI SIRASINDA İRAN TİCARİ GİDİŞATI

7.1. Ticaret Hacmi.....	234
7.2. Ticaretin Yapısı ve Verileri.....	238
7.3. İran-Osmanlı Ticareti.....	241

SEKİZİNCİ BÖLÜM

I. DÜNYA SAVAŞINDAN SONRA İRAN'IN TİCARİ GELİŞİMİ

8.1. Ticaret Hacmi.....	250
8.2. Ticaretin Yapısı ve Verileri.....	252
8.3. Asıl Ticari Taraflarla Ülkenin Mübadelatı.....	253
8.4. İran'da Osmanlı Devleti Ticari Şehbenderhanelerinin Raporlarına Göre Kuzey İran'daki İthalat Ve İhracat Yolları Hakkında Birkaç Görüş.....	258
8.4.1. Tebriz Şehbenderi Kadri'nin Raporu.....	258
8.4.2. M. Sami Horasan Şehbenderinin Raporu.....	260
8.4.3. Horasan Şehbenderi M. Süleyman'ın Raporu.....	262
8.4.4. Horasan Şehbenderi Sami Bey'in Bölgenin Halısı Hakkındaki Raporu.....	263
8.4.5. Horasan Şehbenderi Sami Bey'in Bölgenin Halı Dokuma Sanatı Hakkındaki İkinci Raporu.....	265
8.5. Tablolar.....	278
SONUÇ.....	289
ÖZET.....	295
ABSTRACT.....	298
KAYNAKÇA.....	301
EKLER.....	317

KISALTMALAR

A. MKT.	Sadaret Mektubî Kalemi
a.g.e.	adı geçen eser
Bkz\bkz	Bakınız
BOA.	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
Çev.	Çeviren
Der.	Derleyen
DH.	Dâhiliye
Haz.	Hazırlayan
Hk.	Hicri Kameri
HR.	Hariciye
HR. SYS.	Hariciye Nezareti Siyasi
nr.	Numara
S.	Sayfa
TTK	Türk Tarih Kurumu
Vol\vol	Volume

ÖNSÖZ

Tarihte Osmanlı-İran ilişkileri birçok araştırma ve inceleme ele alınmış olmakla birlikte, özellikle 19. Yüzyılın sonları ile 20. Yüzyılın başlarındaki son durumun yeterince incelenmediğini yaptığım tetkikler sonucunda gördüm. İktisat tarihine olan ilgimden dolayı bu alanda çalışmak istediğimin uygun görülmesiyle de doktora tezi olarak “İran- Osmanlı Ticari İlişkileri (1900–1923)” konusunu seçtim. Böylece üzerinde çok az durulan ve Osmanlı Devleti için oldukça sorunlu ve sıkıntılı bir dönemde komşu iki ülkenin bütün zorluklara rağmen ticari ilişkilerini ve bu ilişkilerde karşılaşılan en önemli sorunları açığa çıkarmaya gayret ettim.

Ulaştığım yeni belge ve bilgileri bir arada değerlendirek sunmaya çalıştığım bu araştırmada bana büyük destek sağlayan Tarih Bölümü öğretim üyelerine özellikle danışmanlığımı üstlenen eksiklik ve yanlışlıklarımı sabırla düzelten ve gideren Prof. Dr. Hamiyet Sezer Feyzioğlu’na ne kadar teşekkür etsem azdır.

Tez izleme komitem üyeleri Prof. Dr. Musa Çadircı’ ya H.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü öğretim üyesi Prof. Dr. Mehmet Seyitdanlıoğlu’na öneri ve katkılarından dolayı çok teşekkür ediyorum.

Karşılaştığım zorlukların üstesinde gelmede desteklerini esirgemeyen, bana zaman ayıran Prof. Dr. İbrahim Ethem Atnur ile Prof. Dr. Enis Şahin’e Dr. Alim Korkmaz ve Dr. Telli Korkmaz’a minnettarım.

Uzun süre Türkiye’de kalmama katlanan eşim Mohammad Ali Yahyavî’ye – oğullarım Vahid ile Farhad’a, diğer aile fertlerine çok teşekkür ediyorum.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Cumhuriyet Arşivi ile İstanbul Ticaret Odası çalışanlarının belgelere ulaşmamda sağladıkları katkı benim için çok önemli olmuştur. Hepsine şükranlarımı sunuyorum.

Bütün çabalarımın rağmen yazım eksikliklerim ve hatalarım olmuştur. Anlam bütünlüğünü bozmayacak bu tür eksiklikleri gidermeye gayret gösterdim. Buna rağmen ortaya çıkabilecek eksiklik ve yanlışlıkların bütün sorumluluğu elbette bana ait olacak

Masoumeh DAEİ

ANKARA, Aralık 2011

KONU VE KAYNAKLAR

Tezimizin konusunu oluşturan "İran-Osmanlı Ticari İlişkileri (1900–1923)" hakkında yeterli derecede araştırma ve incelemenin yapılmamış olması bu konuyu doktora çalışması olarak seçmemde önemli bir etken oldur. Osmanlı-İran ticari ilişkilerinin konumuzu oluşturan dönem öncesine ait çalışmalar bulunmaktadır. Bunların bazılarında Osmanlı -İran ilişkilerine ait olup, daha çok siyasi olaylar üzerinde durulmaktadır.

Bu konuda İran'da yazılmış başlıca eserler arasında Abdullah Yef Fetullah, *Ovzaa_i İktisadi ve İctima-i İran der Âvâhir-i dovre-i Kacar*. Enter, Mervin L.Revabt-i Bâzerganî-yi İran ve Rusya, 1828–1914. Eşref, Ahmet, *Mavane-i Tarihi Ruşt Sermayedari der İran Dovre-i Kacariye*. Kitapçe-i Umumi-yi Ticaret ba Memalik-i Harici,(21 Mars 1914–20 Mars 1915). Kütükoğlu, Mübahat, XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti. Issawi, Charles,Târîh-i İktisadi-yi İran. Issawi, Charles, Târîh-i İktisadi-yi Havermeyane ve Şomali Afrika. Issawi, Charles, *The Economic Histori of Turkey 1800-1814*. . Issawi, Charles, *The Tebriz-Trabzon trade 1830–1900*. Reisniya, Rahim, *İran ve Osmanî der Astane-i Karrn-i Bistom*. Ayber, Celal, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Muvazenesi 1878-1913*.Cezar, Yavuz, *Osmanlı Maliyesinde Bunalım ve Değişim Dönemi*.Torabi-yi Farsani, Suheyla, *Tüccar, Meşrutiyet ve Dovlet-i Modern*. Tozlu, Salahattin, *Trabzon-Erzurum Beyazıt yolu (1850–1900)* (yayınlanmamış doktora tezi) . Kazımzade, Firuz, *Rus ve İngiliz der İran (1864–1914)*, Kaleli, Hüseyin, *19.Yüzyılda İran Transit Ticaret yolu için Osmanlı-Rus rekabeti*(makale)gibi çalışmalar bulunmaktadır, adlarından da anlaşılacağı üzere bu çalışmalar doğrudan doğruya 19.yüzyılın sonlarında Osmanlı- İran ticaretini ele almışlardı. Söz konusu dönemin ticari ilişkileri hakkında bilgiler vermişlerdir. Gerek görüldüğünde, tezimizde bu ve benzeri çalışmalardan yararlanılmıştır.

Çalışmanın asıl kaynağını Osmanlı ve İran arşivlerinde bulunan belgeler oluşturmuştur. Bunların başlıcaları, Osmanlı Başbakanlık Arşivi koleksiyonlarında bulunan belgelerdir. Ayrıca İstanbul Ticaret Odası Merkezinde korunmakta olan

defterlerle gazete koleksiyonlarından ve Ticaret ve Ziraat dergisi gibi mecmualardan da faydalanmıştır. İlk kez yararlanılmıştır.

Muahadat Mecmuası, Düsturlar, Vilayet Salnameleri, İhsaiye ve İstatistik defterleriye Maliye defterleri ile ticaret layihaları, şehbender raporları, layihalar, seyahatnameler gibi doküman grupları da kullanılmıştır.

İran’da konumuzla ilgili arşiv malzemesi, Tahran Devlet Arşivi ile Dışişleri Bakanlığı Arşivi ile Gümrük Müzesinde korunmakta olan defterlerdir. Buralarda bulunan dokümandan da yararlanılmış olmakla beraber, asıl ağırlık Osmanlı belgelerine verilmiştir.

Ele aldığımız konu hakkında önceki araştırmalarda sadece Birinci Dünya Savaşından önce sayılı kaynaklara dayalı oldukça sınırlı bilgi bulunmaktadır. Bu bilgiler de değerlendirilerek yorumlanmamıştır. Buna inanıyorum ki, iç meselelerin ticarete olan etkilerini incelemek, tenkitçi tarihin gereğidir. Bu yüzden tüccarın yaptığı işleri, tepki göstermeklerini dikkatle tahlil ve analiz etmemiz, geçmişte bizim başımıza gelenleri, iyi anlamamızın sağlanması, ülkelerimizin ilişkilerinde ve kalkınmasında etkili olacaktır. Bu araştırmanın asıl amacı İran ve Osmanlı devletlerinin ticari ilişkileri, İran’ın ticari yollarının önemi, yapılan anlaşmalar ile bu dönemde olan ithalat ve ihracatın yorumudur.

İkinci hedefi ise yabancı ülkelerin özellikle Rusya ve İngiltere devletlerinin İran ticaretinde etkileridir. 19 ve 20.yy da ticari değişiminin gidişatı ve ikinci Kaçar hükümetinin politika yapma niteliğidir. Dediğimiz konular İran’ın ticari meselelerini ve ekonomik siyasetlerinin kavramada önemli etkenlerdir.

GİRİŞ

Eskiden beri İran, coğrafi konumu sebebiyle önemli bir yere sahiptir. Bu ülke özellikle Asya mallarının Avrupa'ya aktarılmasında önemli rol oynamış, bu malların taşınmasında bazen rutin ve bazen de revaçta olan bir yoldur. Bu tezde İran'ın ticaret tarihinin geçmişinde İran coğrafi konumunu, malların transit etme imkânını sağlaması açısından inceleyeceğiz. Bu yön İran'ın ekonomik boyutunun önemini fazlasıyla aşmıştır. 19. yüzyılda ve 20. yüzyılın başında İran'ın siyasi önemi coğrafi konumu ve Hindistan ile komşu olması nedeniyle daha da artmış, 19. yüzyılın son yıllarında gitgide İran'ın ticari ve iktisadi yönü büyük devletlerin ilgisini çekmiştir.

Ticari işlerde önem kazanan siyasi olayların en önemlisi İran-Rus savaşlarıdır. Bu savaşların sonunda 1813'te Gülistan anlaşması ve 1828'de de Türkmençay anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşmalarda, ticari meseleler için birkaç bölüm tahsis etmişler ve yabancı malların ithalini artırmak amacıyla gümrük tarifelerini düzenlemişler, bu durum sonraki yıllarda İran ticaretine fazlasıyla sınırlama getirilmesine zemin hazırlamıştır. Gülistan anlaşmasının 8. bölümünde karşılıklı ticaret serbestliği vurgulanıp,¹ bununla birlikte bu anlaşmanın 9. bölümünde ticari malların gümrük değeri bir tuman “bir belde 500 dinar meblağ” belirtilmiştir. Bu mesele diğer şehirlerde hiçbir sebeple Rus tüccarından vergi alınmayacak ve aynı şekilde İranlı tüccarın mallarına da aynı uygulama yapılacaktır, aksi bir uyuşmazlık olmayacak diye belirtilmiştir.² İran tüccarıyla yabancı tüccarı kıyasladığımızda gümrük şartlarının eşit olmaması sebebiyle ticaret, denizcilik ve ülkenin gümrüğüne yabancıların karışmasına yol açmış, bu anlaşmaya göre; Rusya'dan İran'a gelen bütün ihracat mallarından değeri

¹ Sepehr, Muhammed Taki (Lisan'ul-mülk), **Nasîhu't-Tevârih**, Haz. Cemşid Kiyânfer, Zarrin yayınevi, Tahran, 1344, c. I, s. 248.

² Sepehr, **a.g.e.** s. 249.

kadar en çok %5 gümrük vergisi alınacaktı. Bu anlaşmanın sonraki zamanlarda yapılan anlaşmadan farkı karşılıklı olmasıydı ve anlaşmanın taraflarından biri bir değişiklik yapsa, diğerinin de bunu yapmaya hakkı vardı.

Daha sonra 1828 yılında II. İran ve Rus savaşından sonra yapılan Türkmençay anlaşmasında ticari serbestliğin faydaları bahsedildikten sonra, 3. bölümde yine Rus tebaalarının %5 gümrük vergisi vermesi vurgulanmıştır. Gerçekte ise Rus tebaası sadece sınırda gümrük vergisi vermekte, ama İranlı tüccarlar hem sınır vergisi ve diğer gümrük vergilerini hem de yol avarızı³, hâkimler tarafından belirlenen kantar vergisi ve hâkimin diğer istediği vergileri de ödemektedir. Bu durum İran tüccarının Rus tüccarla rekabetini zorlaştırmıştı, aynı zamanda anlaşmazlık da olsa kapitülasyon İranlıların kendi haklarını istemekten mahrum bırakmış⁴ ve İran'a yabancı ülkelerin ithalatını kolaylaştırmıştır. %5 gümrük vergisi hakkıyla serbest ticaret İran'ın başka ülkelerle ticari anlaşmasında örnek olmuş ve İngiltere aynı imtiyazı Muhammed Şah döneminde yani 1841 yılında elde etti. Osmanlı ticari ilişkilerde de Erzurum anlaşmasına göre vergi oranı % 4 olarak belirlenmişti.⁵ İran devleti gerçekte 1841–1873 yılları arasında Türkmençay anlaşmasının maddelerine göre; Kamulet'ul-vedad devletlerle anlaşma yapılmış, bu imtiyazlar kayıtsız şartsız bu devletlere verilmiş ve on yıllık bir süre belirlenmişti, fakat İran'ın siyasi durumunun bozulması sebebiyle verilen bu on yıllık

³ BOA, İRSM, (dosya ve gömlek numarası yok)orijinal kayıt numarası 12 “Rahdari (Yol) Vergisi: Bu vergide İran gümrüklerinde, İran'a ithal olan her türlü ecnebi mallardan alınıyordu. Bunun miktarı her seferde çeşitli şekilde birkaç gırandı. Osmanlı devleti de bu durumun yapılan anlaşmalara ters olduğunu söylüyor ve buna cevaben İran'da bu vergiyi mal taşıyan hayvanlardan aldıklarını bildiriyordu.

⁴ Yektaî Mecid, **Tarih-i Dara-yi İran**, Harezmi Yayınevi, Tahran, 1340, s. 398–404; LaTerenzio, Pîo Carlo, **Regabeta-yi Rus ve İngiliz der İran ve Afganistan**, Çev. Abbas Azim, Emirkebir Yayınevi, Tahran, 1364, s. 42; Navai, Hossein, **Les Relations Economiques Irano-Russes**, Paris, 1935, s.54.

⁵ Erzurum anlaşmasından çok bilgi almak için. Bkz. Âdemiyyet, Feridun, **Emirkebir ve İran**, Nokre Yayınevi, Tahran, 1348, s.396–397.

sürenin bitiminden sonra süreyi bitirmeye gücü olmamıştır.⁶ Bu anlaşmalara göre yabancı devletlerin her türlü mallarının giriş ve çıkışı hiçbir gümrük engeli olmadan gerçekleşiyordu. İran tüccarı yabancı tüccarla aynı şartlara sahip olmaması sebebiyle rekabet edememiş ve yabancı malların ithalatında çok zarara uğramış, İran devleti de zaafı ve anlaşmalar yüzünden ticari işlere hiçbir şekilde müdahale edememiştir.

19. yüzyılın ikinci yarısında, İran'da iki büyük devletin ekonomik ve siyasi sultanı arttı. O iki ülke imtiyaz almak için birbirleriyle fazlasıyla rekabet etmişlerdi. Bu yüzyıldaki gelişmeleri şöyle özetleyebiliriz:

İlk dönem 1860–1880 yıllarını kapsamaktadır. Bu dönem boyunca İngiltere, telgraf, banka, demiryolu gibi çeşitli imtiyazları alarak İran'da gücünü artırdı. Bu dönemde Router imtiyazı, madenleri çıkarma hakkı, kredi kurumları açma, gümrük gelirlerinin tekeli onlara verdi. Aynı zamanda bu anlaşmalarla Rusya'nın Orta Asya ve Afganistan sınırlarında nüfuzu arttı ve bunun sonucunda Hindistan sınırlarını tehdit etmeye başladı. İngiltere'nin Router imtiyazını alması Rusya'nın Orta Asya'da ilerlemesine engel olmak için araçtı. 1873 yılında yapılan Gorçakof-Granville anlaşması Hindistan sınırlarında Rusya'nın nüfuzunun imkânını bertaraf etmiş ve Afganistan sınırlarına Rusya tarafından bir müdahale olmamıştır. Router imtiyazı da pratikte iç muhalefetlerden ve dış siyasi faaliyetlerden dolayı, Nasreddin Şahın Avrupa'dan dönüşünden sonra iptal olmuştur.

İkinci dönem olarak 1880–1890 yılları arasındaki gelişmeleri ele alabiliriz. Bu yıllarda Rusya yatırımları İngiltere ile rekabet edebilecek düzeyde değildi ama güçlü olmak için zemin hazırlamıştı. Bu dönemde İngilizler nüfuzlarını sağlamlaştırmak için

6 Issawi, Charles, **Tarih-i İktisadi-yi İran**, Çev. Yakub-i Ajend, Harezmi Yayınevi, Tahran, 1362, s.115; Yektaî, **a.g.e.**, s. 398–404; Teymuri, İbrahim, **Asr-i Bihaberi ya Tarih-i İmtiyazat der İran**, İkbâl Yayınevi, Tahran, 1332, s. 391–392.

çalışmışlar, bağlantı hatlarını kurma, Huzistan yolunu yapma, telgraf hatlarını kurma ve Karun'da denizcilik imtiyazını alma gibi faaliyetleri, güneyde İngiltere'nin ticari nüfuzunu artırmıştır.⁷ Bu yıllarda bütün ülkenin maliyesinin iktidarına sahip olan Şahenşahi bankasının imtiyazı İngiltere'ye verilmişti. Para basma ve yayınlama, ülkenin mali nabzı ve ülkenin para pazarı bu bankanın elindeydi ve dış ticarete de etkin bir rolü vardı. Banka bilfiil ülkenin sarraf sistemin rakibiydi ve İran'da İngiltere'nin faaliyetlerinin yayılmasında etkin bir rolü vardı.⁸ Bu dönemde Ruslar da kuzey ve kuzeydoğuda telgraf hatlarını yapmak için çok çaba harcamışlar, Karun denizinde serbest denizcilik izninin verilmesinden sonra Hazar denizi ve ona bağlı nehirlerde de aynı denizcilik iznini almışlardır. Bir yandan Pir pazardan Tahran'a kadar olan şose yolunu yapma imtiyazına, diğer yandan demir yolu tesisini de onlara vermişler, birkaç yıla kadar hiçbir yabancı ülkeye demir yolu yapma hakkının verilmeyeceğine dair taahhüt etmişlerdir.

Üçüncü dönem 1890–1905 dönemidir. Bu dönemde Rusya ciddi şekilde İngiltere'nin karşısında durdu, gücünü ve nüfuzunu İran'da artırdı, sonunda bir nebze İngiltere'nin yerini tuttu. 1890 yılında Reji imtiyazı verildi ve buna göre tütün ve tömbeki alışverişinin tekel hakkı Reji kumpanyasına verildi. Ülkenin çeşitli sosyal tabakaları özellikle de tüccar bu imtiyaza muhalif oldu, aynı tabakada olanlar ve Rusya'nın da desteğiyle bu imtiyaz iptal edildi.

Reji imtiyazının iptali ve toplumun düşüncelerinin İngiltere'ye karşı olması sonucu ağırlık Rusya'ya verilmişti Bu yıllarda yabancı devletlerden kredi almak

⁷ Curzon, George Nathaniel, **İran ve Kaziye-yi İran**, Çev. Vahid Mazenderani, İlmi ve ferhengi Yayınevi, Tahran, 1350, c. II, s. 663–670; Sykes, Percy, **Tarih-i İran**, Çev. Muhammed Takî Fahrî Dâ'î Gilânî, Semt Yayınevi, Tahran, 1330, s. 533–534; Teymuri, **a.g.e.**, s. 151–172.

⁸ Cemalzade, Ali, **Genc-i Şayegan**, Berlin, 1335, s. 109–111; Sykes, **a.g.e.**, s. 534–535; Teymuri, **a.g.e.**, s. 210.

yaygınlaşmış ve bu krediler toplumun iktisadi temelini her geçen gün bağımlı hale getirdi. Her ne kadar İran devletinin yabancı devletlerle ticari münasebeti olsa da daha çok ticareti Rusya ve İngiltere'nin tekelindeydi. Rusya daha çok kuzeyde, İngiltere güneyde ticareti kendi ellerinde tutmaya çalıştılar. Bu iki ülke İran ticaretinin 7/8 oranını elinde bulunduruyordu. Yabancı malların revaçta olması ve ülke halkının bu yabancı malları tüketme isteği, özellikle İran kumaşından daha ucuz ve hoş görünümlü olan Manchester kumaşını alma isteği gibi durumlar yabancı ticaretin hızla yaygınlaşmasının sonuç ve etkilerindendir. Kadın erkek toplumun bütün tabakalarının kumaşları batıdan geliyordu. İpek, saten, çuha vb. kumaşlardan âyân ve eşraf, iplik ve pamuklu kumaşlardan diğer sınıflar faydalandı. İplik dokumanın revaçta olmasıyla İsfahan, Kaşan ve Yezd gibi sanayi şehirlerinde yerli dokuma sanayisi zarara uğramıştır.⁹ Ülkedeki yerli dokumalar hemen hemen tabakaların bütün isteklerini karşılıyordu. Ancak İngiltere'nin ithal ettiği ucuz ve çeşitli kumaşlar iç sanayi üretimlerinin satılmasını engelledi. Hammadde ihracatı ülkenin ihracatının önemli bir kısmını kapsamaktaydı. İhracatın 1/5 ini oluşturan özellikle pamuğun büyük bir kısmı Rusya'ya, kalan kısmı Hindistan ve Osmanlı'ya gönderilmiştir. Diğer ihracat ürünleri kuru yemiş, halı, deri, tütün ve tömbeki, yün, pirinç, evcil hayvanlar, şıra, boya gibi ürünler oluşturmaktaydı.¹⁰

Kaçar döneminin sonunda tüccarın mali ve ekonomik özelliklerini genel şekliyle şöyle sıralayabiliriz:

⁹ Eşref, Ahmet, **Mavane Tarih-i Ruşt Sermayedari Der İran Dovre-i Kaçariye**, Zemini Yayınevi, Tahran, 1359, s. 91.

¹⁰ Torabi-yi Farsani, Suheyli, **Tüccar, Meşrutiyet ve Dovlet-i Modern**, Emirkebir Yayınevi, Tahran, 1342, s. 26.

Tüccarın genel faaliyetleri, afyon, pamuk, ipek, kuruyemiş ve gıda maddeleri başta olmak üzere yabancı pazarların ihtiyacı olan hammaddeleri toplamak ve ihraç etmek, özellikle Manchester kumaşı, toz ve kalıp şeker, çay gibi sanayi malları ithal etmektir. Genelde ticaret, özel ticaret alanında veya ithalat ve ihracatta tam olarak uzman değillerdi ve gerekli olduğu zaman ticaret, çeşitli eşyaların mübadelesi ve sarraflıkla meşgul oluyorlardı.

Onların bazıları ticaretle birlikte sanayiye de yatırım yapmışlardır. Ticaret ve sanayi yatırımı arasında pek fark yoktur. Yabancı tüccarlarla büyük tüccarlar arasında ticaret bakımından pek fark olmamasına rağmen sanayi yatırımı karşısında pek bir etkinlik gösteremiyorlardı. İran tüccarları sanayi yatırımı için çok faaliyet göstermişlerdir; ancak çok sınırlı ve başarısız olmuşlardır. Bu dönemde fabrikaların âkıbetine ve özelliklerine baktığımızda yalnız pamuk işleme fabrikası gibi tarım ürünleri ile ilgilenen fabrikaların başarılı olduğunu görüyoruz. Kalıp şeker fabrikası, dokuma ve eğirmecilik fabrikaları yabancı fabrikaların suni ürünleriyle rekabet etmeye çalıştılar; ancak başarılı olamadılar.¹¹

Büyük ve hatta orta dereceli tüccarımızın tarım mülklerine yatırım yapmada şiddetli istekleri vardı ve onların sermayelerinin büyük bir kısmı ve güçleri de daima bu yöndeydi.

Onların büyük çoğunluğu yabancı şirketler ile temsilcilerin ve bir grubu da kuzey ve güneyde komşularımızın tebaaları ve himayeleri altındaydı.

Bu dönemde bir taraftan ticari pazarın revacı, diğer taraftan da devletin hazinesinin azalması siyasi işlerin yanı sıra iktisadi ve mali faktörler ve özellikle gümüşün değer kaybetmesi, ödemeler dengesinin bozulması, vergi ve gümrük

¹¹ Eşref, a.g.e., s.130.

avarızının düzeninin sağlam olmaması, tüccarlardan gelir vergilerini alamaması sonucu tüccar mali açıdan yükselirken devlet gelirlerinde azalma olmuştur.

Yarı sömürge durumunda ülkenin ekonomisinin evrensel pazara bağlantısı nedeniyle büyük tüccar yabancı ticarete bağlanmış oldu. Lakin iktisadi faaliyetlerde (sanayi ürünlerinde, mal ihracat ve ithalatında, bankacılık, emlakçılık) ihtisas olmadığı için bağlantılı yatırım ile milli yatırımcıları ayırt etmek çok zordu. Çoğu zaman öyle birbirleriyle karışıyorlardı ki büyük tüccarın batıyla bağlantısına rağmen siyasi ve içtimai harekette, vatan malına rağbet etmeye ve milli bankanın kuruluşunda yabancı ülkelerin elini ülkenin ekonomisinden çektirmeye çalıştılar.

İran ticareti 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başında da geleneksel şeklini sürdürdü, İran'dan malların transit şeklinde geçmesi tarım ürünleri ve ham maddeler İran ihracatının genelini kapsamıştır. İpek, yün, firuze ve inci gibi değerli taşlar ve devamlı yabancı tüccarın ilgisinde olan halı da bu ülkeyi ticaret açısından ilgi çekici hale getirmiştir. Hindistan, Rusya ve Osmanlı gibi ülkelere İran'dan ipek, pamuk, pirinç, kuru yemiş, koyun, inek, deri, at ve inci gibi tarım ve endüstri olmayan mallar önemli derecede ihraç edildi.

Bakır, hurma, gülsuyu, kına, ipek, yün, halı, tütün ve tömbeki, kükürt Hindistan'a ihraç, bu ülkeden de baharat, mücevherat, kurşun, kalay, demir, kumaş, çay, çini ithal edilmiştir. Ticarete baktığımızda İran'ın gönderdiği daha çok tarım ürünleri, Hindistan'a baktığımızda nispeten endüstriyel ürünlerin alındığı görülmektedir. Bunun en önemli sebebi İngiltere yatırımlarının Hindistan'da kumaş sanayisi üzerine olması ve bu kumaşların çeşitli bölgelere ihraç edilmesi idi.

Rusya'ya çoğunlukla ülkenin kuzey bölgelerinden ipek, pamuk, pirinç ve kuru yemiş ihraç edilmiştir.

Osmanlı devletine ise çoğunlukla ülkenin batı tarafında yaşayan aşiretlerin deri, yün ürünleri ve at, inek, kuzu gibi yetiştirdiği hayvanlar ihraç edilmiş, Osmanlı'dan da hurma, kahve ve Avrupa malları ithal edilmiştir. İstanbul, Avrupa'dan gelen malların toplanma merkeziydi. Malların giriş ve çıkışı hem uzun sürüyor hem de çok zorlu oluyordu. Ticaretin yapıldığı güzergâhlar:

İstanbul, Karadeniz yolundan Trabzon-Erzurum-Tebriz

Kafkas-Tebriz

Volga-Hazar Denizi kıyısı boyunca-Enzeli-Estarabad

Karaçi-Kandehar-Ferah-Herat-Meşhed

Bandar Abbas-Yezd veya Kirman

Buşehr-Şiraz-İsfahan-Yezd

Fars körfezi-Bağdat-Kirmanşah (Ya Şuşter veya Kürdistan'ın kuzeyi)

Orta Asya-Meşhed'di.

Bu yollar dışında Buşehr ve Bandar Abbas limanları yoluyla İran'a yabancı ülkelerin malları ithal ediliyordu.

İran'ın 19. ve 20. yüzyılda önemli ticaret merkezleri, kuzeyde Meşhed, Enzeli, Tebriz, ülkenin güney ve merkezinde ise Kirman, Yezd, İsfahan, Şiraz ve Buşehr şehirleriydi. Bahsettiğimiz şehirler içinde Tebriz, veliahtın ikametgâhı ve ülkenin eyaletleri arasında en nüfuslusuydu. Bu şehrin önemi daha çok transit ticaretinden kaynaklanmaktaydı. Mallar bu şehre girdikten sonra ülkenin diğer noktalarına taşınmıştır. İran ticaretinde diğer önemli bir merkez de Meşhed'di. Başta mallar Tahran'dan buraya gelip, buradan da Orta Asya'ya sevk edilmiş ve bununla birlikte Avrupa malları Horasan eyaletinin kendi ürettiği halı, şal, tiftik, ipek, silah ve özellikle kılıç gibi mallar Orta Asya'ya gönderilmiştir. Diğer önemli bir şehir de Kazvin'di. Bu

şehir Gilan ipek ticaretinin önemli bir merkeziydi. Yezd şehri de Basra körfezinden kuzeye doğru olduğu için batı ile doğu arasında önemli ticari merkezlerdendi.¹²

İran ile Osmanlı ticaretinde Tebriz'den sonra önemli rol oynayan diğer şehirler arasında Kirmanşah, Hoy ve Selmas, Senendec, Urmiye, Meşhed'i sayabiliriz.¹³ İran şehirlerinin dışında İran ticaretinde Trabzon-Erzurum istikameti candamarlarındandır. Bu şehirlerin ticari önemi hakkında seyyahlar, tüccar, politikacılar raporlarını vermişler, ticaretin çeşitli konularından bahsetmişlerdir. Biz burada birkaçına değinmekle yetineceğiz.

John Macdonald Kinneir 1813–1814 yılları arasında Trabzon-Erzurum yolu hakkında değerli bilgiler vermiştir. Erzurum'u Osmanlı, İran, Rusya ticaretinde önemli bir kesişme noktası olarak görmüştür. Bu şehirden yapılan önemli ihracat ürünü deri ve ithalatı yapılan mallar ise pamuk, ipek, şeker, kahve, pirinç ve Avrupa'dan gelen elbiseler olduğunu belirtmiştir.¹⁴

Hamilton, XIX. yy. ilk yarısında ise Kinneir'in dediği gibi İstanbul-Trabzon yolunda İran transit ticaretinin değer kazandığı ve ilerlemekle bu ticaretin deniz yoluyla gündengüne arttığına değinmiştir. Erzurum'un önemli ticari ürünleri demir, bronz gibi madenlerdi. İran tüccarının ihraç ettiği maddeler, kaliteli ipek ve kaşmir yününden dokunmuş elbiselerdi. İran ithalatı ise pamuk, yünden imal edilmiş İngiltere sömürgelerinden gelen ürünlerdi.¹⁵

¹² **Ticaret Layihaları 3** (1326), 5 (1327), 6 (1328), 8 (1329), 9 (1330); Torabi-yi Farsani, **a.g.e.**, s.23.

¹³ **Ticaret Layihaları 3** (1326), 5 (1327), 6 (1328), 8 (1329), 9 (1330); ¹³ **Hariciye İstatistiği**, İkdam Matbaası, İstanbul, 1326–1327–1329; **Erzurum Vilayet Layihaları** 1327; Cemalzade, **a.g.e.**, s. 4–5.

¹⁴ Kinnier, J.M. **Asia Minor, Armenia and Koordistan in the years 1813 and 1814**, London, 1818, by John, Murray, **Elibron and Elibron Classics are trade Marks**, 2006, Adamant Media Corporation, s.367.

¹⁵ Hamilton, J. William, **Researches in Asia Minor**, 2 vol, London, By John Murray, Albemarle Street.1842, I, s.181.

İran ve Prusya arasında 25 Haziran 1857 yılında yapılan ticari ve dostluk anlaşmasından sonra İspanya-Portekiz başkonsolosu Baron Julius Von Minutoli bir heyetle İran'a gelip Tahran'da 7 ay kaldıktan sonra hava değişimi sebebiyle vefat etmişti. Detaylı olarak yazdığı rapor ve seyahatlarını Dr. Heinrich Brugsch kitap haline getirmiştir. Bu seyahatnamede Trabzon'dan geçtiği zaman İran ticaretinin önemini belirtmiştir. Trabzon'da İran konsolosu Mirza Hüseyin'le konuşmuş ve Trabzon-Erzurum-Tebriz-İstanbul arasında olan ağır ticaretin ve yolunun önemini ve canlı olmasını ve tüccar için Trabzon'un önemini ve bu yüzden Trabzon'da İran konsoloslğunun açılmasının ve iskeledeki her saat İran kervanlarının geliş gidişini anlatmıştır.¹⁶

İngiltereli H.E.B Lynch anılarında Trabzon'da İran'ın transit ticaretinde yaklaşık 40.000 deve ile taşımacılık yaptığını ifade etmektedir. Bu yıllar Trabzon'u Hindistan'a oradan da Basra körfezine bağlayacak demiryolunun başlangıç yılıdır.¹⁷

Ali Muşirzade(1884–1943), Hacı Hasan Tahmasb ve kardeşleri (1894–1942), Trabzon'da meydan bölgesindeki transit ticaretine bakan İranlı tüccarlardı.¹⁸

Trabzon vilayetine ait karantina defterlerinin birinde başka konuların yanı sıra özellikle ticari bakımdan önemli olan İran yolcuları ve değerli eşyalarından da bahsetmiştir. Bu defterde kayıtlı olanlara göre; Trabzon karantinasına en çok İran ve

¹⁶ Burgsch, Heinrich, *Alman Gezginlerin gözüyle 19. yy. Anadolu Şehirleri Trabzon (1860)*, Der. ve Çev. İlhan Pınar, İzmir, 1991, s.111–112.

¹⁷ Der. Cumhuriyet Odabaşıoğlu, *Trabzon 1869–1933 yılları yaşantısı*, İlk-san Matbaası LTD. Şti., Ankara, s.65.

¹⁸ Der. Cumhuriyet Odabaşıoğlu, *a.g.e.*, s.164–165; *Yurt Ansiklopedisi c.10*. Anadolu yayıncılık A.Ş.İstanbul, 1982.1983.1984 s.7228–7229; *Yurt Ansiklopedisi c.4*, s.2710–2711; “*Osmanlı-Rus Savaşının (1768–1778) Trabzon üzerindeki etkileri*”,*Başlangıçtan XX. Yy.'a Karadeniz Tarihi Sempozyumu (25–26 Mayıs 2005)* c.1, Karadeniz Teknik üniversitesi Yayınları, Trabzon,2007, s.353–394;Turgay, A.Ü, “*Trabzon*”,*Doğu Akdeniz Liman Kentleri 1800–1914*,Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, s.45; Aygün, Necmettin, *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, Haz. Veysel Usta, Serander Yayını, 2005, s.170–171.

Erzurum'dan tüccar ve yolcu geliyordu. İranlı tüccar ve yolcularının yanında daha çok ipek, ipek şallar, mazi¹⁹, tömbeki, çiriş gibi mallar vardı.²⁰

İran ülkesi birçok sebeple Osmanlı devletiyle ticari ilişkilere girmiş ve çok sayıda İranlı bu ülkeye gelerek alışveriş yapmışlardır. İki devletin sınır komşusu olması ticari ilişkilerin gelişmesinde önemli rol oynamış, bu durum doğal olarak sınırda oturanlar arasında alışverişin gelişmesi ve tebaaların geliş gidişini sağlamış ve devamlı hale getirmiştir. Diğer bir konu da İranlı tüccarın Osmanlı'ya gidiş gelişinin bir başka sebebi Avrupa'ya giden yolların buradan geçmesiydi. Hatta Rusya'nın İran'a Avrupa ürünlerinin ithalatını önlemek ve sınırlamalar getiren gümrük yasalarını koyması sebebiyle Osmanlı'nın ticaret yolları daha da revaçta olmuş ve İran tüccarı kendi mallarını Osmanlı'dan ithal etmiştir.

Cemalzade Genc-i Şayegan kitabında “*İran ticaretinde Osmanlı öneme sahip olan tek devletti ve İran'dan giden ticari malın miktarı, Osmanlı'dan gelen malın miktarından çok fazlaydı, öyle ki ihracatın ithalata oranı yaklaşık 1/3 oranındaydı, yani Osmanlı'dan İran'a giden ticari mal yaklaşık 3 kat İran'dan gelen ticari maldan fazlaydı ve bu meselenin de nedeni, İran ticaretinde önemli bir yere sahip olan ve İstanbul pazarında revaç bulan, yabancılar tarafından alınan halı ticaretiydi*” diye bahsetmiştir.²¹

Kargaşalığın olması ve sosyal emniyetin olmamasından dolayı, tüccarın mal ve sermayeleri iki farklı taraftan saldırıya maruz kalmıştır. Eyalet hâkimleri ve saraya bağlı olan toplumun üst tabakası ve eşkıya, haydut ve aşiret güçleri gibi alt tabakadan olanlar çeşitli nedenlerle kervanları ve ticari malları yağmalamışlardır. Bu kargaşalığa sahip

¹⁹ “Bir tür akmeşinin böcek sokmasından hâsıl olan bir cins ürünü olup, özellikle deri ve saç boyamasında kullanılır.” Bkz.Sami, Ş., *Kâmûs-î Türkî*, 1317, s.1257.

²⁰ BOA, **ML. VRD, NR.11/23**.

²¹ Cemalzade, **a.g.e.**, s.7.

olan her iki taraf ve devletin hâkimiyeti altına girmeyenler, karışıklığa ve siyasi merkezleşmeyi engellemeye çalışmışlar ve tüccar ise bu saldırılar karşısında kendilerini himaye edecek güçlü bir merkezi hükümet olmasını istemiştir. Aşiretlerin ticari kervanlara saldırıları, yolların emniyetsizliği, hanların ve yerli hakimlerin devamlı isyanları, şahın ve hakimlerin tüccarın mallarına tamah etmeleri, mallarına ve mülklerine el koymaları, ödemek istemedikleri borçlar gibi durumlar tüccarın ümitsizliğine ve itimatsızlığına neden olmuştur. Bu saldırılar sadece mallara ve sermayelere değildi ve bu zulümlerin karşısında hiçbir engelleyici unsur ve mani yoktu. Kanunu, düzeni, insanların mallarının ve canlarını koruyan mahkemelerin olmaması, toplumda olan diğer kargaşalık sebebiydi.²² Şeriat ve hükümlerin uyum sağlamaması, yargının durumunun karışıklığı nedeniyle Osmanlı devleti İran'da kurduğu şebenderhanelerde tüccar ve tebaalarının maruz kaldığı sorunları halletmek için mahkemeler kurmuştur.²³

Bir taraftan İran-Osmanlı komşuluk ilişkileri ve diğer taraftan İranlı tüccarın ve bezirgânların olması, ziyarete gidip gelenlerin ticareti, ziyaretçilerin haklarına riayet etmek gerekliliği ve sınırlarla ilgili sorunlar hakkında çeşitli anlaşmalar imzalanmıştır. Ticaret Layihalarına, Şebender ve elçilerin, valilerin raporlarına ve Osmanlı arşivlerinde baktığımız belgelere göre 20.yy. başında birçok anlaşma yapılmasına rağmen bu anlaşmalara pek de riayet edilmediğini görüyoruz. Bu yıllarda önemli ticari meseleleri şöyle sıralayabiliriz;

²² Malcolm, Sir John, **Tarih-i İran**, Haz. Muhammed'ül İsfahani, Tahran, 1246, c.2, s.226–227; Mahallati Seyyah, **Hatırat-i Hacı Seyyah ya Dovre-yi Hof ve Vahşet**, Haz. Hamid Seyyah, Zerrin Yayınevi, Tahran, 1346, s.226.

²³ “İran şebenderhanelerinde mahakim-i teşkilatı hakkında nizam name (25 cumadiy'ül ahir 1329–10 Haziran 1327), Bkz. **Düstur 2. tertip**, c.3 (12 zilkade 1328–21 Şevval 1329), Osmaniye Matbaası, Der-i Saadet, 1330, s.629–631.

Hem Osmanlı hem de İran devleti topraklarında gümrük işlerindeki düzensizlik, emniyetin olmaması ticaretin gelişmemesinde en önemli etkenlerdendir. Özellikle İran'da gümrük tarifeleri çoğunlukla padişahın emri, örf ve adetlere ba lıydı. Bazen tarifeler cinslerin değerine,  l us ne, hayvanların yüklerine v.b durumlara göre farklı isimlerde alınırdı. Ülkenin gümrüklerinde hiçbir şekilde belirleyici bir yasa yoktu, bu yüzden de her iki tarafta da rüşvet, mali fesatlık ve tüccarın hâkim ve gümrük görevlileriyle yapt  ı gizli anlaşmalar her yeri sarmıştı. Gümrük tarifelerinin yanı sıra yol bek ili i, şehir avarızı ve diğer keyfi vergiler alınmaktaydı. Tüccar onları mecburen ödüyordu. Bunun yanı sıra yıllık ve özel vergiler de vardı.

1 -TRABZON- ERZURUM- TEBRİZ TİCARİ YOLUNDA

RUS – OSMANLI REKABETİ

1.1. Trabzon-Erzurum-Tebriz Ticari Yolunda Ticaret

Osmanlı Devleti ve Rusya arasında imzalanan 1774 Küçük Kaynarca anlaşmasından sonra Karadeniz ticareti bütün dünya milletlerine açık hale geldi. Bu anlaşmanın 11. maddesine göre Ruslar, Karadeniz, Tuna nehri ve Akdeniz’de ticari imtiyazlar elde etmiş, ticari gemilerin bu sularda rahatça gidiş gelişlerine izin verilmişti. 1783 yılında Osmanlı tekrar Ruslarla 81 maddeden oluşan ve yine imtiyaz verildiği diğer bir ticari anlaşma yapmıştır.²⁴ Bu imtiyazların peşinden 1784 yılında Avusturya ile 1799 yılında İngiltere ile 1802 yılında Fransa ile 1806 yılında Prusya ile yapılan anlaşmalarla bu ülkelere çeşitli imtiyazlar verildiği görülmektedir. Karadeniz’in milletlerarası ticarete açılması ile bu bölgedeki ticaret de hareketlenmiş, 1810 yılında eski İran-Trabzon transit yolunun canlandırılması hususunda fikirler belirmiştir. 1812’de Sir Gore Quseley, East India Company (İngiliz Doğu Hindistan Kumpanyası)’nın İran ipeğini Buşehr yerine Trabzon’dan gemiye yüklenmesi halinde kara nakliyat ücretinin %2,5’ten % 1’e ineceği, Trabzon-İngiltere deniz nakliye ücretinin de Buşehr-İngiltere ücretinden az olacağını bildirmiştir.²⁵ Karadeniz’in diğer ülkelerin gemilerine kapandığı zamanlarda İran ve Batı arasındaki ticaret daha çok

²⁴ Kaleli, Hüseyin, “19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti”, Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, sayı:9, Kütahya, 2003, s.1; Bostan, İdris, **Karadeniz’in dışa kapalı olduğu dönemde Trabzon limanı**, Trabzon Belediye Yayınları, Trabzon, 1999, s. 3–5; Kurat, Y. T.Hemy Layard’ın İstanbul Elçiliği,1877-1880, Ankara, 1968, s. 167

²⁵ Kütükoğlu, Mübahat, “XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti”, 19 Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi, I. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13–17 Ekim 1986), Samsun, 1988, s. 98–99.

batıda Bağdat tarafından Akdeniz'e kadar, kuzeybatıdan Anadolu'da Erzurum şehrinde başlamış, İstanbul ve İzmir'de bitmiş, güneyde de ticaret Basra körfezinde faaldi. Kara yoluyla yapılan nakliyat çok geri kalmış ve büyük oranda hayvanlar aracılığıyla yapılmıştır. Kervanlarla yapılan ticaret yollarının uzun mesafeli olması bunun yanında güvensiz ve pahalıya mal olmuştur.²⁶

Karadeniz ticaretinin 19. yüzyılın başında işlek olması ve 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılması sebebiyle, ticari, siyasi açıdan stratejik önem bulan doğudan Karadeniz'e yapılan İran ticareti çok önemli bir meseleye dönüşmüştür.²⁷ Karadeniz'in doğu sahilinde birbirine rakip iki yol oluştu. Bu yollarda ticaret yapan iki devlet de birbirine rakip oldu. Osmanlı, Trabzon-Erzurum-Tebriz yolu ile Ruslar ise Gürcistan sahilinde Sohum-Puti limanından veya Batum-Tiflis'den Tebriz'e bağlanıyordu.²⁸

1.2.Osmanlı ve Rusya Rekabetinin Başlaması ve İngiltere'nin Rolü

Ruslara ait olan yola tüccar 19. yüzyılın başından 1832 yılına kadar, Osmanlıların yolundan daha fazla ilgi göstermiştir. Karadeniz yolunda olan ticaret büyük oranda Rusların limanı olan Sohum'a çekildi, bu durum tesadüf değildir. Rusların ekonomik siyasetleri sonucunda olmuştur. 1821 yılında Rus çarı Alexsandr, Rusya imparatorluğunun başka bölgelerde uygulamadığı istisnai kuralları bu bölgede uygulamaya koydu. Bu bölgenin tüccarı önceden mükellef olduğu yerel vergilerden muaf olmuşlar ve yabancılar da %5 ve hatta ondan da az gümrük vergisi vermişlerdi. Bazı durumlarda da İran tüccarı sadece vergi ödemekten muaf değil, aynı zamanda Rusya devletinin tüccarına yardım etmiş ve tüccarın, yiyecek içeceğini devlet

²⁶ Issawi, Charles, **The Tabriz-Trabzon trade, 1830–1900**, Cambridge vol. 1,1, 1970, s. 18.

²⁷ Hayri, Abdulvahab, **İktisad-i Trabzon**, Haz. Melek Öksüz, Serander Yayınevi, Trabzon, 2008, s. 79.

²⁸ Shaw, Standford, **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye**, Çev. Mehmet Harmancı, E Yayınları, İstanbul, 1982, s. 60.

üstlenmiştir. Fakat buna karşılık sadece Osmanlı'nın gümrük vergi miktarı asla belli değildir, masraflar günün siyasi durumunu esas alarak aniden düzenlenmiş, bu durum da hem Erzurum ve Trabzon gümrüğüne baskı yapmış ve hem de bu yoldan geçimini sağlayan insanları zarara uğrattırmıştır.²⁹ Rusya'nın hedefi bütün Asya pazarıyla bağlantı kurmak ve bölgeyi ticari merkez yapmaktır. Tüccar da bu devletin himayesinden yararlandı. Rus Çarının fermanına göre Rus ve yabancı tebaaların tüccarı, milliyetleri dikkate alınarak çeşitli şekillerde görev aldı.³⁰ Rusya'ya ait yollardan nakliye edilen ticari mallar şu şekilde yapılmıştır: Avrupa'da Leipzig şehrinden ürünler kara yolu vasıtasıyla Odessa şehrine taşınmış ve bu şehirden gemilere yüklenmiş, Karadeniz yolundan Sohum limanına Tiflis, Erivan ardından Azerbaycan'a, sonra İran'a ve Osmanlı'nın doğu eyaletlerine dağıtılmıştır³¹. Rus Çarı Kafkasya'nın transit ve ticaret yolunu İran'a gelen İngiliz mallarla rekabet etmek için cazip yapmaya niyetlendi, Rus malları İran'ın kuzeyinde, İngiliz malları da daha çok güneyinde satıldı. 1820 yılının ortalarında İngiliz malları ilk olarak Basra körfezinden İran'a girdi, bu yıldan sonra kuzeyden Sohum yoluyla Kafkas ve Anadolu'nun doğusuna İran'ın kuzeyine ulaştı. İngilizlerin bu başarısı Rus pazarının aleyhine olmuştur. Siyasi açıdan Kafkasya'da irtibat kuran Ruslar ekonomik açıdan güçlü irtibat kuramamışlar ve günden güne bu irtibat zayıflamıştır. İngiliz mallarının satışı artmıştır ve bu meselenin de iki sebebi vardır: İngiltere'nin isteği hem İngiliz mallarının akışını sağlayan hem de ipek ihracatı ve İran'ın diğer üretimlerini çok az bir maliyetle taşıyacağı kısa, fakat yeni bir yoldur. Bu yolların en kısası Karadeniz yoludur. Diğer sebep de buhar gemilerini İstanbul ve

²⁹ Tozlu, Selahattin, **Trabzon-Erzurum-Beyazıt yolu (1850–1900) (yayınlanmamış tez)**, Erzurum, 1997, s. 187; Issawi, **a.g.e.**, s. 143.

³⁰ Issawi, Charles, **The Economic History of Turkey 1800–1814**, Chicago-London, 1980, s. 123.

³¹ Turgay, A. Üner, **Trade and Merchants In The Nineteenth Century Trabzon**, Newyork, 1982, s. 290.

Trabzon arasında işletmesidir. 1823 yılında İngiltere, Erzurum'dan Tebriz'e giden yolu denedi ve 1825 yılında da 300 yük balyası Tebriz'e vardı. Bu şekilde İran ticaretinde Sohum ve Trabzon birbirinden ayrılarak iki merkeze dönüştü.³² İktisadi meseleler siyasi meselelerin etkisi altında kaldı. O zamanlarda Rus çarı hükümeti Avrupa'dan ithal olan malları Rusya'dan geçirmeye, İngilizler de İran'da Rus mallarını İran'dan çıkarmaya ve Rusya'dan Avrupa ticaret ve transit yolunu değiştirmeyi amaçladı. İngiltere'nin tercihi Osmanlı gibi kontrolü altında olan ülkelerin pazarlarında kendi ürünlerini taşımak ve satmaktır.³³ Rusların güneye gelmesi İngiltere'nin menfaatlerini tehdit etmiş, bu sebeple İngiltere Ruslar karşısında menfaatlerini korumak ve onları engellemek için Osmanlı topraklarını siper etmişlerdir. İran ve Trabzon yolu Osmanlılar tarafından idare ediliyordu. Osmanlılar İngiltere devletinin etkisi altındaydı, bu durum Rusları, kendi iktisadi siyasetlerinde köklü bir değişim yapma düşüncesine itmiştir. 1830 Ocak ayında Rusya hükümeti kendi tüccarını, sanayicilerini, yerli üreticilerini korumak için İngiltere ve Fransa mallarının bu bölgeye girişini sınırlandırmış ve bunun karşılığında özel teşvikler ve muafiyetlerle Sohum limanı ve etrafında uygulamaya koymuştur. Yeni yasalara göre tüccar, Sohum-Tiflis-Hazar denizi yoluyla veya Tiflis-Tebriz yoluyla İran ile bağlantı kurmuştur.³⁴

1.3 İran Ticaret ve Transit Yolu Değişiminin Gündeme Gelmesi

İpek yolunun kollarından biri olan Trabzon-Tebriz yolu, İstanbul'a, Kafkasya'nın güneyine, Anadolu ve İran'a bağlantı sağlayan ve yine İran'ı, Anadolu'yu Kırım ile bağlayan, Kırım, liman ve etrafındaki şehirlerle bağlantı merkezi rolünü

³² Issawi, **a.g.e.**, 1980, s. 123.

³³ Issawi, **a.g.e.**, 1980, s. 123.

³⁴ Turgay, **a.g.e.**, 1994, s. 2; Turgay, **a.g.e.**, 1982, s. 290.

oyunayan çok eski bir yoldur. İskelesinden dolayı Trabzon'un öneminin yanı sıra Doğu Anadolu ile birleşen Trabzon-Erzurum-Tebriz yolu Orta Asya ve Hindistan'dan gelen malları İran ve Karadeniz limanlarının vasıtasıyla İstanbul ve Avrupa'ya ulaştırmıştır.³⁵

Bu yoldan 16. yy.da ve 17. yy.da İran ipeği Ermeniler vasıtasıyla Halep'te pazarlandı. Halep ve İskenderun yoluyla Avrupa tüccarlarının eline geçmişti. 18. yy.da İran-Osmanlı savaşlarından dolayı Orta doğu ticaretinde gerileme oldu. Bu durum Avrupa tüccarının işine yaradı³⁶. 19. yüzyılda ise bu yol dünyada olan ekonomik baskılardan dolayı günün hassas konusu haline geldi³⁷. Bu yolun yeniden faaliyete geçirilmesinin nedenini İngiltere'nin İran ticaretinde en kısa yolu bulmaya çalışmak için yaptığı siyaset diyebiliriz³⁸. Bu siyasetle İngiltere'nin isteği hem İngiliz mallarının akışını sağlayan hem de ipek ihracatı ve İran'ın diğer üretimlerini çok az bir maliyetle taşıyacağı kısa fakat yeni bir yoldu. Bu yolların en kısası Karadeniz'den geçendi. Diğer sebep de buhar gemilerini İstanbul ve Trabzon arasına koymasındır. İngilizler İran ile ticaretlerini önceleri Basra körfezi ve Buşehr limanından yapmışlardı. Önceden de bahsettiğimiz gibi 1812 yılında Sir Gore Quseley, East India Company (İngiliz Doğu Hindistan Kumpanyası) nın İran ipeğini Buşehr yerine Trabzon'dan gemiye yüklenmesi halinde kara nakliyat ücretinin % 2,5'ten % 1'e ineceği Trabzon-İngiltere deniz nakliye ücretinin de Buşehr-İngiltere ücretinden az olacağını bildirmiştir. Bu mesele, Trabzon-Tebriz yolunu fazlasıyla dikkate değer kıldı. Trabzon yoluyla ticaretin Karadeniz'de denizcilik nakliyatının ve düşük maliyetinin olması, Trabzon yönünde ticaretin artmasını sağladı. Trabzon-Erzurum-Tebriz yolu, 1820 yılında dönüşümlü yollarla

³⁵ Aygün, **a.g.e.**, s.1-2.

³⁶ Aygün, **a.g.e.**, s.90-96.

³⁷ Heyd, W. **Yakındoğu Ticaret Tarihi**, Çev. E. Ziya Karal, TTK Yayınevi, Ankara, 1975, s. 50-53, 328-329.

³⁸ Turgay, **a.g.e.**, 1994, s. 55; Issawi, **a.g.e.**, 1970, s. 20.

Rusya'nın Maverai-i Kafkas yolu ile rekabet içindeydi. 1826 yılında Tebriz'de Sadikan (Sadi Han) ismiyle maceracı bir ermeni tüccar öyle bir düzenleme yapmış ki memleketiyle İngiltere arasında kendi yaptığı ticaretten fazlasıyla kar elde etmiştir. Ülkesinde ve Erzurum'da satmak amacıyla Manchester ve Londra'dan aldığı İngiltere'nin değerli mallarını ithal ederek meşhur eden ilk kişidir. 1800'lü yıllarda batının nüfuzu ve etkisi önce Rusya'nın ve sonra İngiltere'nin askeri baskısıyla başladı. Yeni silahlarla donanan Ruslar Orta Asya ve Kafkasya'dan ve aşiretlerin dağınık güçlerinden sonra İran'ı rahatlıkla yendi. Fethali Şah zamanında yapılan İranlıları küçük duruma düşüren 1813 Gülistan ve 1828 Türkmençay anlaşmaları imzalamak zorunda kalındı. Bu siyasi olaylar ticari işlerde büyük bir öneme sahiptir. Bu anlaşmalara ticari meseleler konusunda, yabancı malların ithalatının artışı için gümrük tarifelerinin düzenlenmesinin yanı sıra gelecek yıllarda İran ticaretinin temelindeki sınırlamalar gibi maddeler konuldu. Gülistan anlaşmasına göre; Hazar denizinin askeri ve ticari bir kısım haklar Ruslara verilmiş ve anlaşmanın 8. maddesinde iki taraflı ticaret serbestliğini vurgulamışlardı.

9. maddesinde de bir şehirde ticari malların gümrük vergisi ölçüsünün bir tumandan 500 dinara kadar olmasına karar vermiş ve Rus tüccarından bundan böyle diğer şehirlerde hiçbir isim altında para alınmayacağı vurgulamıştır. Gümrük hukukunun belirlediği değere göre malların değerinin % 5'i alınacaktı. Bundan dolayı Rusya ticareti İran'da uluslararası bir konum buldu. İran devleti tam bir kapitülasyon anlaşması olan Türkmençay anlaşması ve Ticari Ahal anlaşmasından sonra bunu esas alarak 1842'de İspanya, 1855'te Fransa, 1856 Amerika, 1857 Avusturalya, İngiltere, Felemenk, Belçika ve Danimarka, 1861'de Yunanistan, 1862'de İtalya ve 1873 Almanya gibi başka yabancı devletler ile de ticari ve dostluk anlaşmaları yaptı. Bu

devletlere geniş çapta imtiyazlar verdi. Rusya ile ticaret 19. yüzyılın ortasına kadar devam etti.³⁹

Fethali Şah'ın oğlu Veliahd Abbas Mirza(1797–1843) tarafından 1830 yılında İngiltere ürünlerini taşıyan birkaç gemi ilk defa İstanbul ve Trabzon limanı yoluyla İran'a ulaştı. Abbas Mirza bariz bir şekilde Osmanlı ve Ruslara ait olan bu iki yoldan Tebriz-Trabzon yolunu tercih etmiştir. Abbas Mirza'nın amacı, İran ticaretini geliştirmek, İngiltere'yi teşvik etmek ve Rusların ticari yolunu sekteye uğratmaktır. Rusların 1826–1828 savaşını kazanması, utanç verici Türkmençay anlaşması ve ona ek olarak diğer ticari anlaşmalar sonucu kazanan taraf olan Rusya, tazminat alırken yenilmiş olan İran ülkesine çok ağır şartlar yüklenmiş ve bunun sonucunda İranlılar psikolojik olarak da yenilmiştir. Bu ticari anlaşmanın Ruslara büyük imtiyazlar verdiği kesin ve bu anlaşma alışverişin gelişmesinde olan engelleri kaldırmak için önemli bir adım sayılmıştır. Fakat Rusların bu büyük beklentileri gerçekleşmedi, İngiltere'nin müdahalesiyle İran ile Rusya ticari faaliyetleri düzenlemelerle Rusya avantaj elde etse de, İran ticaretinin % 80'i İngiltere'nin elindeydi. Bunun çoğunu keten kumaşlar, yün ve şeker oluşturmaktaydı.⁴⁰ 1831 ve 1846 yılları arasında Rusya'nın Gürcistan yolundan transit olan mallara gümrük vergisi koyması, Bağdat hattının sorunları ve Avrupa mallarının girişini engellemek için Sohum limanının yolunun kapatılmasıyla İngilizler, Sultan II. Mahmud'un (1784–1839) görüşünü almak için çabalamışlar ve bu bölge Osmanlılar bakımından önem kazanmıştır.

³⁹ BOA, HR. SYS.2337/1.

⁴⁰ Sepehr, a.g.e., s.248; İtimad'us-Saltane, **Mir'at'ul Buldan**, Emirkebir Yayınevi,Tahran, 1877, c. I, s. 405; Hidayet, Rızakuli Han, **Rovzetu's-sefayi Nasiri**, Semt Yayınevi,Tahran, 1960, c. 9, s. 674–676; Enter, Mervin L. **Revabit-i Bazergani-yi İran ve Rusya, 1828–1914**, Çev. Ahmet Tevekkoli, Ferdevsi Yayınevi,Tahran, 1369, s. 19; Cemalzade, a.g.e., s. 8–13.

İngiltere elçisi yazdığı mektubu 16.04.1846 tarihinde İstanbul'da Bab-ı Ali'ye sundu. Bu mektupta, Trabzon yoluyla 130 milyon kuruş değeri olan malın, İran'a ihraç edildiği, Osmanlı devletine de 500 kuruş gümrük geliri getirdiği, ticaretin de günden güne arttığı ve eğer kervan yolu araba yoluna dönüştürülebilirse hem nakliyatın çok olacağı ve hem de aynı miktarda devletin de gelirlerinin artacağını belirtmekteydi.⁴¹ Osmanlı devleti Trabzon-İran yolu projesinin önemini anladıktan sonra bu projeyi onaylamış, fakat Kırım savaşının (1853–1856) başlamasıyla proje geciktirilmiştir. Sonradan Fransız mühendislerin ortaklığıyla Cumhuriyet döneminden sonra 1960 yılında yapımına başlanmış ve 1972 yılında tamamlanmıştır. Bu yol yapımı süresinde proje sorumlusu Mustafa Paşa bu yol yapımının mümkün olduğunca çabuk olmasının zorunlu olduğunu ilan etmiştir. Çünkü Rusya, Puti yolundan İran'a kadar uzanan demiryolu yapımına başlamış⁴² ve diğer taraftan Rusya'nın İran ile ticaret için Gürcistan yolunu yenilemiştir. Gürcistan valisi Vorontsov yetkilileri yolu tekrar açmaya ikna etti. 1865 yılında birtakım durumlar ortaya çıkmış ve bu durumların sonucunda Avrupa'dan gelen malların fazla serbestlik tanınarak, gümrük maliyeti % 1'e indirilmiş, transit kanunu uygulanmış ve aynı şekilde posta hizmetleri Tiflis'ten Colf'a kadar yapılmıştır.⁴³

“Messageries Maritimes” adlı Fransız kumpanya gemisi ile 1869 yılında Marsilya, İzmir, İstanbul ve Karadeniz güzergâhından Trabzon'a gelen Théophile Deyrolle'nin raporuna göre Ruslar, İran ticaretine fazlasıyla önem vermişler,

⁴¹ Turgay, **a.g.e.**, 1994, s. 52; Turgay, **a.g.e.**, 1970, s. 300; Issawi, **a.g.e.**, 1362 s. 143–221; “Tarım ürünlerinin artmasıyla nakliyat düzeni genişlemiş, 1830 ve 1840'lı yıllarda bu bölge buhar gemilerinin buluşma yeri olmuş, 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 yılından da Fars halicine gelmişlerdir”. Bkz. Issawi, **a.g.e.**, 1362 s. 14.

⁴² Kaleli, **a.g.e.**, s. 7.

⁴³ Issawi, **a.g.e.**, 1970, s. 23.

Kafkas ve Puti tarafında yani kendi topraklarından uygun şartlar yaratmışlardı. Trabzon yolunun İran'a açılmasıyla Ruslar Kafkasya'daki demiryolunu yaparak tekrar transit ticaretini ele geçirmişlerdir. Osmanlı devleti de şose yolunu Gümüşhane-Bayburt-Erzurum-Beyazıt'tan İran sınırına kadar yapmaya çalıştı. Böyle yapmakla Trabzon'un eski görkemli günlerine döneceğine inanmıştır.⁴⁴

Tebriz-Trabzon yolunda, 1870'li yıllarda 1500 yük çeken hayvan 25000 ton ticari malı taşımıştır.⁴⁵ Normal rüzgâr gemileri o dönemde 500–600 ton yük taşıma kapasiteleri vardır. Ama Tebriz-Trabzon yolundan giden bir kervan her yolcuğunda gemiye oranla 7–8 kat daha fazla yük götürüyordu. Bu yolda taşınan malların hacmi de taşımacılığın masrafı da çoktu. Buna ilaveten bazen hükümet de askeri ve diğer amaçlarla, deve ve diğer yük çeken hayvanlara el koymuştur.⁴⁶

1.4 İran Ticareti'nin Rusya'ya Aktarılması

İngiltere, 1853–1856 yılında olan Kırım Savaşı'nda sonra 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 maceraya girdi. Önceden Osmanlı yolları Rusya yollarıyla rekabet edebiliyordu. Fakat şimdi demiryolunun yapılmasıyla Osmanlılar rekabet etmeye güçleri yetmedi. 1866 yılında Puti-Hazar demir yolunun başlamasıyla ticari rekabette yeni bir aşamaya gelindi. Karadeniz'in doğu sahilinden Hazar denizine kadar yol ve demir yolunun düzenli şekilde yapılması, emniyeti temin etmek, tüccarın mallarını iyi ve dikkatli

⁴⁴ Théophile Deyrolle, **1869'da Trabzon'dan Erzurum'a**, Çev. Ekrem Koçu, Çığır Kitabevi, İstanbul, s. 1.

⁴⁵ Issawi, Charles, **Tarih-i İktisadiyi Havermeyani ve Şomali Afrika**, Çev. Abdullah Kovseri, Papirus Yayınevi, Tahran, 1368, s.48.

⁴⁶ Issawi, **a.g.e.**, 1368, s.69.

şekilde korumak, Nadejda şirketi vasıtasıyla ticari malları sigorta etmek, limanları yapmak, yol ve limanların alt yapısını kurmak Rusların Osmanlılarla rekabette üstün olmasını sağlayan önemli etkenlerdi. Rusya'dan Tebriz'e olan transit yolda nakliyenin yapılması sonucunda ticaret miktarı 1863 yılında 5118 balyadan, 1864 yılında 13688 balyaya, 1865 yılında 20.802 balyaya ve 1866 yılında da 30374 balyaya çıkmıştır.⁴⁷ Bu durum Trabzon-Tebriz ticari yolunun bittiği anlamına gelmemekle birlikte, bu Osmanlı ve İngiliz devletine ciddi bir uyarı olmuştur.

Puti-Tiflis demir yolu, 1872 yılından sonra işlerlik kazandı. Tiflis'ten Tebriz ve Bakü'ye yolun yapımı bitti. Tebriz-Puti yolunda malların nakliyesini Tiflis demir yolu şirketi üstlendi. Bu yol, Rusya gözetimi altındadır. Rusların ayağı Karadeniz'le birlikte Hazar Denizi'ne de açılmış ve buhar gemileri her ikisinde de gidiş geliş başlamıştır.⁴⁸ Ruslar, İranlı tüccarın mallarının nakliyesinde oldukça indirim yapmış ve yol avarızının iptalinin yanı sıra Kafkasya'yı ticari serbest bölge ilan etmekle tüccara özel bir cazibe yaratmış ve bunun sonucunda Trabzon yolunun önemi günden güne azalmıştır.

Rusların bu girişim projeleri uygulamakta yalnız ekonomik değil aynı zamanda siyasi, askeri ve toprağını genişletmek gibi hedefleri vardı.⁴⁹ Bir taraftan Rusların devamlı çalışması ve Süveyş kanalının⁵⁰ 1869 yılında açılması, diğer taraftan İngiltere

⁴⁷ Issawı, **a.g.e.**, 1362 s.142; Torabi-yi Farsani, **a.g.e.**, s.341–342.

⁴⁸ Turgay, **a.g.e.**, 1982, s.314; Issawı, **a.g.e.**, 1970, s.23.

⁴⁹ Issawı, **a.g.e.**, 1970, s.20.

⁵⁰ “Süveyş kanalı, denizcilikte yapılmış en önemli yapılardan biridir. Bu kanalın kazılması 1859'da başladı ve 1869 yılında bitmiş. .Bu kanal devamlı derinleşmiş ve genişlemiş ve Fars Halici'nin petrol çıkan bölgesinin genişlemesiyle önemi daha da artmıştır.1956 yılında Süveyş Kanalı'nın milli olmadan önce denizciliğin %13 ve petrol taşıyan gemilerin %20 'sinin geliş gidişini sağlamıştır. Bu kanal özel idarenin elinde olduğu zaman genellikle başarılıydı,1859 -1956 dönemlerinde yıllık %8–9 (o günün dövizine göre hesaplanmıştır.) oranı ortaklara verilmiştir. Bu kanal buhar gemileri için caziptir; çünkü Londra'dan Bombay'a olan mesafeyi yarıya ve Londra'dan Çin'e kadar 1/3 veya ¼ 'ü kadar oluştuyordu. Mesafenin eninin kısa olması, gidiş gelişin sık olması ve yola aşına olmalarından dolayı Ümit Burnu'nu dolaşmak yerine denizlerden geçmişlerdir. Süveyş kanalının Ortadoğu'ya çeşitli etkileri vardır. Dımışk-Halep-Musul-Beyrut ve hatta İstanbul, Irak ve Arabistan'a giden kervanlar ve ziyareteler gidenlerin yolunun değişmesiyle çok zarar gördü ve İran'da ticaretinin büyük kısmını güney limanlarına aktarmıştır.” Bkz.Issawı, Charles, **a.g.e.**, 1368, s.67–68.

ticaretinin Basra-Bağdat-Kirmanşah yoluna çekilmesi ve Buşehr Limanının revaçta olması, İran-Osmanlı ticaretinin azalmasında önemli etkenlerdir. Öyleki 19. yy. sonunda ticaretin ölçüsü bir milyon sterlinden yukarıya çıkmamıştır.⁵¹

Trabzon-Erzurum demir yolunun Osmanlı tarafından yapılmasının gecikmesinin sebebi, Rusya'nın Osmanlıya açtığı savaşlarda bu yolu kullanacağı düşüncesinden doğan korkudur. Mizan gazetesi 1887–1888 yıllarında tenkit şekilde yazdığı makalelerde Anadolu demir yolunun yapılmasının faydaları, Avrupalı yatırımcılardan yararlanmak, onlara bu imtiyazı vermek ve bu yatırımların kârının zararından çok olduğu ve Osmanlı'nın Rusya'dan korkmasının batıl bir fikir olduğunu, Trabzon vilayetinden Karadeniz sahilinden uygun bir şekilde Sivasın içine kadar, İskenderun körfezinden, Yumurtalık'tan başlayarak Konya içine kadar ve Erzincan ve Erzurum'a kadar giden demir yollarının yapılması... gibi durumlardan bahsetmiş ve “*Trabzon şimdiki şark hududumuza, doğuya sevkiyatımızın merkezidir, onun için Trabzon'dan hududa doğru teshil-i sevkiyat için ne kadar tedabir ittahas olunsa edilecek, hizmet-i Rusya'ya yahut İran'a olmayıp tamamen bize aittir. Demir yolu ne ise şose yolu onun küçüğüdür, vaktiyle düşman istifade eder mütaalesiyle Trabzon'dan Erzurum'a şose inşa olmamaş olsaydı, muharebe ahirede ki Anadolu sevkiyatımızın ne hallere düşer olacağı bir kere nezeri insaf ve hemiyetten geçirilsin*”⁵² diye bahsetmiştir.

Rusların derin hedeflerini fark etmeyen Osmanlı devleti için daha çok görünüşüne bakmıştır. Trabzon-Erzurum anayolunun tamirine karar vermiş ve sonunda 1872 yılında İran sınırındaki Beyazıt bölgesine kadar şose yolu yaptırmıştır. Osmanlı bu gerçekleri kabul etmiş, İran tüccarının Trabzon-Tebriz yoluna dönmeye rağbet etsin

⁵¹ Tozlu, a.g.e., s.194.

⁵² **Mizan Gazetesi** sayı 16 (10 cumadiy'ul-evvel 1304)s.131–132, sayı 19 (30 cumadiy'ul-evvel1304–24 Şubat 1887), s.30, sayı 54 (22 Şaban 1305) s. 496–497.

diye %1 gidiş geliş gümrük vergisini iptal etmeye mecbur olmuş, ama bu durum da fazla etkili olmamıştır. Demir yolunun tüccar için malların kolay ve ucuz taşınması, kervanlara göre güvenilir ve rahat yolculuk gibi faydaları vardır ve böylece İran tüccarı da Puti yolunu tercih etmiş ve Osmanlı 'nın mururiye vergisini⁵³ iptal etmesinin bir faydası olmamıştır. Asıl mesele Rusların demir yolunu yapması ve İranlıların kendi topraklarında devam ettirmesidir.⁵⁴

İran'ın transit ve ticari yolunda rekabet, Karantina meselesinde de kendini göstermiştir.⁵⁵ Karantina yayılan hastalıkları kontrol etmek için Rusya ve Osmanlı

⁵³ Karamursal, **a.g.e.**, s.1191-192-194-206. “Mururiye vergisi: Yabancı ülkelerden Osmanlı'ya ithal olan fakat tüketilmeden ve hiçbir müdahale edilmeden başka yerlere giden mallardan transit vergisi veya bâc-ı übur vergisi adı altında alınan vergidir. Osmanlı devleti yabancı ticarete olanak sağlamak için bu vergiyi çıkardı.” ; “Gümrük Vergilerinden daha fazla bilgi almak için.” Bkz. Osmanlı Vergi Mevzuatı, Maliye Bakanlığı, Ankara,1999,yayın numarası:1998/348,s.1955;Cezer, Yavuz, Osmanlı Maliyesinden Bunalım ve Değişim Dönemi, Alan yayıncılığı,1986;Şener Abdüllatif, Sona Doğru Osmanlı (Osmanlı Ekonomi ve Maliyesi Yazılar Üzerine),Birleşik Kitapevi, Ankara,2007

⁵⁴ Tozlu, **a.g.e.**, s.194; “Osmanlı İmparatorluğu'nda emperyalist devletlerin ekonomik tesiri ve belirgin örneği, Bağdat demiryolunun yapılması ünlü hikayesidir.Bu imtiyazı almak için 19. yy. 80 'li yıllarında Almanya-Fransa ve İngiltere gibi emperyalist devletler arasında çekişme başlamış.Sonunda 1902 yılında Almanya sanayi-mali yerleri kazanmıştır,bu Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman emperyalizm nüfuzunun genişlemesinin önemli olaylarından biridir.Almanya'nın hedefi the Bosphorus (İstanbul Boğazı)'dan Fars halicine kadar(Türkiye,Suriye ve şimdiki Irak gibi Osmanlı İmp.toprakları yoluyla) olan 2400 km lik bu yolun yapılmasıyla, Osmanlı'yı gözetim altına almakla, Mısır ve Hindistan'da İngiltere'yi ve Kafkas ve Orta Asya'da Rusya'yı baskı altında tutmak ve kendine yakın ve Orta doğu'da ayaklarını sağlam basmaktır.I.Dünya Savaşının sonuna kadar İstanbul'dan Irak toprağında Nesibeyn'e kadar bu yolun önemli bir kısmı yapılmış ve kalan kısmı 1934-1941 yıllarında İngiltere ve Fransa devletlerinin vasıtasıyla bütünleşmiştir.Son dönemlerde Uluslararası şartların değişmesiyle ve taşıma aletlerinin,yeni savaş tekniklerinin ortaya çıkmasıyla bu yolun stratejik önemi azalmıştır.Amerikalı Buchanan bu demir yolunun Hindistan'ın ekonomisi için şöyle demiştir: “bu söz bağlı olan diğer ülkeler ve Osmanlı'da dahil bu söz geçerlidir. “Demiryolu, Hindistan'nın temel maddelerini Dünya pazarına açtı. İngiltere için mal üretme imkânı sağladı, ama Hindistan'ın kendisi için mal üretmesini engellemiştir.” Bkz Reisniya, Rahim, **İran ve Osmani der Astane-i Karni Bistom**, Sutudeh yayınları, Tebriz,1382, s.217-218. “1888 yılından sonra Almanya sanayileşme düşüncesindedir, daha çok toprak almak ve Rusya, İngiltere gibi deniz ordusu olmadığı için kıtasal olmaya mecburdur, bu yüzden Almanlar gücünü artırmak için Anadolu-Bağdat demiryolunun icadının gerekliliğini düşünmüştür.1914 yılında Almanya nominal sermayesiyle Anadolu demiryolunu 296 milyon mark ve Bağdat demiryolunu ise 355 milyon mark toplam 651 milyon mark yatırım yapmış.(32.5 milyon sterlin) ; **Erzurum Vilayet Salnamesi** 1312, neşreden vilayet mektabcusu Muhittin, s.210. “erzurum'dan İran tarafına giden yolun inşaatında yalnız eni 5 m,boyu 7 m olan şose yoldur.” Bkz. Kaynak, Ahmet, “1885-1985 Türkiye Ekonomi'sinin 100 yılı ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu (21-23 Kasım 1985)”Atatürk Kültür Merkezi, İzmir,1985,s.36.

⁵⁵ Osmanlı devletinde karantina ve bunun Osmanlı ile İran arasında yarattığı sorunlar hakkında, Bkz. Sarıyıldız, Gülten, **Hicaz Karantina Teşkilatı (1865-1914)**, TTK Yayınevi, Ankara, 1996, s. 54-59; Şehsuvaroğlu, N. ,Bedi, **Türkiye Karantina Tarihine Bir Bakış**, Sağlık Dergisi, Şubat 1951, c. XXV, sayı: 2; Şehsuvaroğlu, N., Bedi,**Türkiye Karantina Tarihine Giriş**, İstanbul, No: 3, 1957; **Türk Ansiklopedisi “Kolera”**, XXII, s. 159; Karagöz, Rıza, “Canik Sancağında Karantina Uygulaması ve

tarafından planlanmış ve gemi veya kara yoluyla gelen yolcular on gün için karantinada tutulmuştur. 19. yy. ortalarında Trabzon-İran ticaretinin hızlı artışıyla Ruslar İran tüccarını kendi memleketlerine çekmek için karantinanın müddetini 4 günle sınırlamışlardır. Osmanlılar bu manevrayı hile olarak görmüşler ve süreyi 24 saate indirmişlerdir.⁵⁶ Ama uygulamada çok eksiklikler görülmüştür. Doğubayazıt'ta karantinanın sorumlusu Reşit Ağa isimli bir şahıs, rüşvet almakla karantinanın süresini 24 saatten 10 gün ve daha fazla güne çıkartmış ve gereksiz vergiler almakla aleyhinde çok fazla şikâyet olunca görevden alınmıştır. Ruslar yayılan hastalık olduğu zaman karantinayı uygulamaya koymuş, bu iş için yeterli imkân sağlamış ve hastalık bitince karantina da sona ermiştir, ama Osmanlılar karantinayı usule göre uygulayamamışlardı. Onların karantina bölgesi 3–5 çadırdan ibaretti. Bunlarda insan ve hayvanların sığınması ve malların korunması için düzenleme ve gerekli tesisat yoktu. Yollar da emniyetin olmaması ve İranlı kervanları yağma etme, bazı tüccarı da katletme Osmanlı sorununu daha da artırmıştır.⁵⁷

İranlıların şikâyetlerinin ardından, Kızıldize karantina binasının yapımına başlanmış ve böylece 1854 yılında İran tüccarı ve yolcularına rahatlık sağlamak için gerekli tedbirler alınmıştır. Zaman geçtikçe tekrar uygunsuz davranışlardan dolayı Kızıldize karantinasından da şikâyetler olmuştur. 1859 yılının sonunda İran elçiliği heyetinin bu bölgeye yolculuğu sırasında düzgün olmayan ahlaki davranışlar ve alınan yasadışı vergiler görüldüğü için İranlı heyet Bab-ı Ali'ye uyarılarda bulunmuş ve

Bundan Kaynaklanan Bazı Sorunlar (1910–1911)”, 19 Mayıs ve Milli Mücadeleden Samsun Sempozyumu 20–22 Mayıs 1999, Samsun, 2000, Atatürk İlke ve İnkılâp Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi, no:5, s. 205–207.

⁵⁶ İpek, Nedim, “**Trabzon’da kolera,(1892–1895)”,** (Trabzon ve çevresi Uluslar arası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu bildirileri 3–5 Mayıs2001), c.1, Haz. M.K. Arslan, H. Öksüz, Trabzon İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Trabzon, 2002, s.394–411.

⁵⁷ Ethem, İbrahim, **Türkiye’nin Sıhhi, İctimâî Coğrafyası: Beyazıt Vilayeti**, İstanbul, 1341/1925, s. 28–29; Bkz. Erzurum’da çeşitli hastalıkların yayılması ve İran ticaretine etkileri; Arif, Mehmet, **Başımıza Gelenler**, Tercüman 1001 Temel Eser, c. 3, İstanbul.

İranlıların bu uyarıları yüzünden Osmanlıların Kızıldize ve ticaret yaptıkları diğer yerlerdeki karantinalarda ciddi tedbirler alınmıştır. Daha çok Beyazıt karantinasıyla ve İran-Trabzon ticareti ile ilgili olan bu isteklerden bahsederek; Beyazıt-Erzurum-Trabzon yolundaki şehir, kasaba ve köylerden geçen tüccar, tebaa, hacılar vs. kervanların durumlarının belli olması gerekiyordu. Karantina ortada yayılan bir hastalık olduğu zaman uygulanmalıydı. Ancak, birkaç yıldır ne İran'da ne de sınırları etrafında herhangi bir hastalık görülmemesine rağmen Osmanlı devleti tarafından Kızıldize bölgesinde ve Beyazıt yakınında karantina uygulanmış, tüccar, hacılar ve İranlı yolcular da sebepsiz yere karantina altına alınmıştır. Hem de onlardan yüksek miktarda para talep edilmiştir. Bir bölge karantina altına alındığında burada belli bir düzen ve kurallara uyacak memurlar olmalıydı; eğer bunlar olmazsa oraya karantina denilemezdi. Düzenli bir karantinanın ilk koşulu, yolcuların karantinaya alındıklarında onların içeri veya dışarı gitmelerine izin verilmemesidir. Fakat Beyazıt-Bağdat yoluna kadar birçok çıkış yolu vardır ve bir yolcu karantinadan çıkmak için ısrar ettiğinde görevliler bunu kabul etmekle beraber yalnızca rüşvet karşılığında çıkış izni vermektedir. Böyle bir yere karantina denilemezdi. Bu yer, görevliler için bir kâr kapısı olmuş ve İranlılar da bu durumdan asla hoşnut olmamışlardır.

İranlılara göre karantinanın diğer bir şartı da diğer devletlerin karantinalarında olduğu gibi yolcu, hayvan ve yüklerin sayısı kadar onların kalması ve mallarını yağmur ve kardan korumak için odalar olmasıdır. Beyazıt karantinası, tüccarın mallarının ve kendilerinin güneş ve yağmur altında kaldığı, mal ve can kaybına uğradığı 5 ila 10 düzensiz çadırdan oluşmaktaydı. İranlı tüccar böyle yerleri karantina olarak nitelemekte ve buraya para ödemek istemekteydi. Çünkü Beyazıt karantinasında gerekli malzemeler yoktu. Fakat istedikleri zaman herkesten vergi alınmaktaydı.

Onların diğ er bir Őik yeti de görevlilerin İranlıları hasta gibi karŐılamalarıdır. Bunların düşüncesine göre karantinanın amacı, görevlilerin gözünden ka an yolcuların girişini engellemektir. Rusya sınırlarından Osmanlı devletinin toprağına giren İranlılar rahatlıkla ve karantina altında olmadan yolculuk yapmışlar ve aynı Şekilde İran'dan Rusya'ya, Rusya'dan da İran'a, karantinadan problemsiz geçmişlerdir. Böylece diyebiliriz ki İranlı tüccar ve yolcular hasta değıllerdir, eğer bir hastalık teşhis edilirse Rusya devleti hızla karantinayı uygulamış ve hastalığı ortadan kaldırına kadar sıhhi tedbirler uygulayıp, hastalığın tehlikesi geçtikten sonra karantinayı da ortadan kaldırmıştır. Rusya sınırında İranlılar için karantinanın uygulanmayışı, İran'da bir hastalığın olmamasının kesin bir kanıtıdır. Bu sebeple Osmanlı karantinalarında İran tebaa ve tüccarına eziyet etmeye gerek yoktur. Bu yüzden gereksiz ve yanlış işler yapan Beyazıt karantinasını hızla kaldırmak, onların güveni ve rahatlığını sağılamak gerekiyordu. Ayrıca İran tüccarı Osmanlı devletinin yerine bu meselenin çözümünü diğ er yerlerde aramaktaydı.⁵⁸

Yukarıda bahsettiğimiz durumdan Şu sonuca varabiliriz ki eğer sorunlar   z lmeseydi İran tüccarı Trabzon-Erzurum yolunun yerine Rusya'nın Kafkas yolunu tercih edecekti. Bununla birlikte ne zaman yaygın hastalık tehlikesi baş gösterse, Osmanlı devleti bunu İran'dan ve hatta sıhhi sorunlar olmadığı zaman da yine İran'dan bilmıştır. 19. yüzyılın 2. yarısında, karantinaların düzeldiğini, Batum ve Trabzon limanlarındaki karantina binalarının sağılam ve donanımlı, 19. yüzyılın sonunda da Karadeniz'in bütün liman Şehirlerinde karantina olduğunu ve aynı Şekilde Erzurum

⁵⁸ Tozlu, **a.g.e.**, s.182–185.

vilayeti yolu boyunca ve özellikle Beyazıt'a çeşitli karantinalar konulduğunu söyleyebiliriz.⁵⁹

Bu rekabette rol oynayan bir diğer meselede yollarda yolcuların mal ve can güvenliğiyle ilgiliydi. Her iki yol da hem Kafkas ve hem Karadeniz doğusu ve doğu Anadolu coğrafya açısından dağlık ve sosyal bakımından da aşiretlerin olduğu bir bölgedir. Rusya, Osmanlı, İran üç rakip devletin sınır komşusu olması nedeniyle emniyet bakımından da sorunları olmuştur.⁶⁰ Bunlar, iç karışıklıklar, Rusların Kafkaslarla mücadelesi, İran ve Osmanlı sınırlarında ticari kervanlara bazı aşiretlerin saldırması gibi durumlardan ibarettir.⁶¹

Osmanlı-Rus 1877–1878 yıllarındaki savaşının sonucu ve Berlin anlaşmasına göre: Batum, Kars, Ardahan, Rusların eline geçti. Bu konferansta İngiltere Batum'un Osmanlı'da kalması için çalıştı. Çünkü doğuda onların menfaatleri Batum'un Osmanlı'nın elinde olmasına bağlıydı. Batum Türklerin ve genelde doğuluların güç kalesi sayılırdı ve Ruslar da orayı ele geçirmekle hem özel bir prestije sahip olmuşlar ve hem de İngiltere'nin menfaatine zarar vermişlerdir. Diğer taraftan Osmanlı ülkesinin İran'la ticareti Batum'dan çok yakın ve kolaydı. Rusların ise bu yollarla rahatça İran'la ticaret yapması İngiltere'yi düşündürmüştür. İngiltere'nin düşüncesine göre Osmanlı siyasi ve askeri meseleleri bir kenara bırakıp ve ticari açıdan baksaydı, Rusların Batum limanı ve Kars'ı almasıyla İran transit yolunun Rusların eline geçeceğini anlardı. Bu yüzden İngiltere Ruslar'a ağır vergi vermeye mecbur olacaklar ve eğer Ruslar ihracat iznini İngiltere'ye vermezse büyük ihtimalle İngiltere'nin Batı Asya'yla ticareti kesilecekti. Bunun dışında Trabzon limanında Türkiye bayrağının dalgalanması da bu

⁵⁹ Ethem, **a.g.e.**, s. 28–29; BOA, **Y. MTV. 64/94**.

⁶⁰ Issawi, **a.g.e.**, 1970, s.23.

⁶¹ 19. yy.da göç eden aşiretler konusu hakkında, Bkz.Turgay, **a.g.e.**, 1994, s.49; Lane Poole, **a.g.e.**, s.102.

bölgede serbest ticaret yerine Rusların bayrağının dalgalanması İngiltere'nin bu limanda tahammül edeceği bir şey değildi.⁶²

Ruslar, 20.yy. başlarında Puti limanından İran sınırlarına yani Culfa şehrine ve bu şehirden de Tebriz'e 179 km mesafede ve Batum yoluyla Kars'a kadar demir yolu ve özellikle şose yolunu yapmışlardır. Rusya'nın bu uygulamalarıyla Trabzon-Erzurum yolunun nakliyatı bariz şekilde azalmış ve hatta Van-Bitlis-Erzurum yolcuları, bu vilayetlere gelmek için Batum ya da Puti Rus limanlarından trene binip ve İran sınırından ve kara yollarıyla tersine kendi bölgelerine gelmişlerdir.⁶³

Osmanlılar, Rus yollarıyla rekabet etmek için Trabzon-Tebriz ticari yoluna paralel olan başka bir yol yapmaya karar verdi. Bu yol Van Gölü-Urmiye-Tebriz güzergâhıydı. Ama bu yol hiçbir zaman Trabzon-Tebriz yolunun itibarını kazanamadı. Bu yolun mesafesinin çok kısa olmasına rağmen ticari itibar bulamadı ve bu yoldan sadece Van, Muş ve Beyazıt bölgelerindeki aşiretler koyun ticareti yaptı.⁶⁴

İngiltere de Rusya'nın baskısının karşısında güneyden geçen kervan yolu ve doğuda Sistan yolunu açmaya çalıştı. Ama bu şekilde Rusya'nın mallarının artışını engelleyememiştir.

Rusya'nın 1880–1909 yılları arasındaki 30 yıllık dönemde İran'a ihracatı 7 kat artıp ve 3.944.000 rubleden 28.843.000 rubleye ulaşmıştır. En çok ilerleme son 15 yılda (1895–1909) olmuştur. Rusya'nın milli ekonomisine çok etkisi olduğu için İran'a çok fazla değer vermediği görülür.⁶⁵

⁶² F.Woods, Henry, **Türkiye Anıları 1869–1909**, Çev. Amiral Fahri Çoker, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1970, s.

⁶³ Hayri, **a.g.e.**, s.80–82.

⁶⁴ Tozlu, **a.g.e.**, s.203; Issawı, **a.g.e.**, 1368, s.14.

⁶⁵ Issawı, **a.g.e.**, 1362, s.222–228.

I. Dünya savaşından önce Basra körfezi ve Hazar Denizi yollarında 1914'e kadar gidiş geliş süratle gelişti. Elbette 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Trabzon ticari yolu Rusya'nın Kafkas ve Basra körfezi yoluyla büyük bir rekabete girdi. Süveyş Kanalı'nın açılması ve Dicle nehrinde vapurların çalışması, Bağdat ve Kirmanşah yolundan ticaretin canlanmasına neden oldu. Rusya ile Azerbaycan arasında da kara yolu ticareti arttı. Sistan'da yeni bir ticari yol yapmak isteyen İngiltere, Horasan'da Rusya ile rekabet ettiği için başarılı olamadı.⁶⁶ Ruslar,1890–1910 yılları arasında yaklaşık 800 km. ülkenin kuzey kısmında en iyi yolları yapmışlardır. Tahran-Enzeli, Tebriz-Culfa ve Kazvin-Hemedan'nın bütün masrafı 11 milyon rubleydi (1.5 milyon pound). Türkiye ise yol yapımında daha çok ilerlemek istiyordu. Fakat I. Dünya Savaşı'nın olması bütün düşüncelerini bitirdi.⁶⁷

I. Dünya savaşının son yıllarında özellikle son iki yılında İran ihracatı aşırı şekilde azalmış, bunun nedenleri arasında Rusya'nın 17 Ekim 1917 tarihindeki devrimini sayabiliriz. Rusya bu dönemde sosyalist bir ülke oldu. Bunun sonucunda İran'ın bu ülkeye ihracatı çok azalmıştır. Savaş sonrasında SSCB ülkesi de ağır sanayinin kendi ülkesinde gelişmesine yönelmiş ve devrimden sonra milletin alım gücünün azalmasını sebep göstererek bu ülke için gerekli olmayan İran mallarının çoğunluğunun ithalinin önünü kesmiş ve bunun sonucunda iki ülke arasında ticari kriz

⁶⁶ Issawı, **a.g.e.**, 1362,s.112; “19. yy.'da İngiltere'nin İran'a gönderdiği ilk kişi J.Malcolm, katırcıların, nisbi emniyet olan zamanda da ülkenin doğu dağlarından geçmek istemediklerinin anlatır.” Bkz. Malcolm, J,**Sketches of Persia**, London,1845, s.278. “19. yy. sonlarında caddelerin bozuk olması, zeminlerin düz olmaması, mesafelerin uzak olması ve nehirlerin vapur kullanmaya uygun olmaması ve İran'da ki aşiretlerin isyanları, durumu o kadar vahim etmişti ki önemli Tahran Horremşehr caddesi o kadar bozuktu ki gemiyle fars halicinden Karadenize yolculuk yapmak, Kara yolundan Erzurum'dan Hazar denizine kadar, gemiyle Bakü'den Enzeli'ye ve sonunda Kara yoldan Enzeli'den Tahran'a gitmek Tahran-Horremşehr yolundan geçmekten daha hızlı oluyordu. Nakliye imkânlarının olmaması bölgesel krizlere neden oluyordu, bu yüzden bir bölge açlıktan ölüirken, karşısında olan diğer bölge yıllık mahsulünü topluyordu; Bkz.Abrahamian, Ervand, **Beyni do İnkılab**, Çev. Ahmet Gul Muhammedi ve İbrahim Fettahi, Ney yayınları, Tahran, 1377, s.19–20.

⁶⁷ Issawı, **a.g.e.**, 1362, s.70–71.

yaşanmıştır. Petrol üretiminin büyük çapta genişlemesi ışığında, Basra körfezinin limanlarının iyileşmesi, demiryolu hatlarının ve yollarının yapılmasıyla İran ticaretinin büyük kısmı Basra körfezine kaymıştır.⁶⁸

Yukarıdaki konuyu başka bir açıdan incelememiz gerekirse Rusya İran’da siyasi ve ekonomik amaçlarını gerçekleştirmek için, Osmanlı ve İngiltere ile rekabet için Culfa demiryolu yapmaya teşebbüs etti. Rusya bu demiryolunu yapmakla İran’ın en önemli siyasi ve ekonomik şehri Tebriz’e haddinden fazla yaklaştı. Çünkü Tebriz, İran’ın en önemli ticaret merkezi ve gerçekte o yüzyılda İran’ın ticari mallarının deposudur.⁶⁹ Rusya bu işiyle en kısa ve aynı zamanda en güvenilir yolu elde etmiş olacaktı. Fakat buna rağmen devletlerarasında ekonomik bakımdan rekabet bu işe yeterli olmamıştır. İran-Osmanlı, İran-Rusya arasında yıllarca devam eden ticaret pek değişmemiş ve o dönem için demiryoluyla ticaret yapmak, tüccar açısından çok zordu. Rusya, Tebriz-Culfa yolundaki ticareti canlandırmak ve tüccarı teşvik etmek için, İran ve Osmanlı’nın eski ticaret yollarını güvensiz gösterecek olaylar yaratmaktaydı. Güvensiz olan bu yollar da, birinci derecede Tebriz-Trabzon yolu ve ikinci derecede de Tebriz-Hoy-Selmas-Van’dı. Rusya’nın siyaseti, I. yolda Hacı Şocauddevle, Maku ve Ovacık hâkimi Emir Tuman; ikinci yolda ise Abduvi aşiretinin reisi İsmail Ağa Simko gibi kişileri bu yollara musallat edip, buraların güvensiz olmasını sağlamaktı. 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. Diğer taraftan Ruslar da vahşi uygulamalarını tamamlamak için bu bölgelerde önemli

⁶⁸ Issawı, **a.g.e.**, 1362, s. 113–230.

⁶⁹ Razzagi, İbrahim, **İktisad-i İran**, Neşr-i Ney, Tahran, 1367, s. 112–113.

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 kaldırmıştır. Tebriz-Urumiye-Oşneviye-Ravandiz-Erbil-Musul ve Tebriz-Sakkiz-Bâne-Serdeşt-Erbil-Musul yollarında da Karaney ve Menkur aşiretinin reisi Pir Ağa da bu saydığımız yollarda söz sahibi oldu.⁷⁰

Rusya, 1907 anlaşmasına göre, İngiltere ile arasında tarafsız bölge sayılan Hemedan-Kirmanşah-Hanegeyn gibi önemli ticaret yollarını ve aynı zamanda en çok Atabât'a gidiş geliş yapan ziyaretçilerin yolunu güvensizleştirdi. Kelhur, Sencabi, Koran ve Gerahani aşiretlerini yollara musallat etmekle, ticari kervanları ve ziyarete gidenlerin kabilelerini yağmalattırmıştır. 1910 yılında Rusya, İngiltere'ye Bakü-Reşt-Tahrân-Kirman-Beluçistan yollarında demiryolu yapma önerisi sunmuş fakat Londra'daki müzakerelerde sonuç tam olarak belirlenememiştir.

Rusya, İran'ın kuzeyinde başarılı olmasına rağmen, İngiltere'nin, İran'ın güneyindeki gücü karşısında buralarda nüfuz edememişti. İngiltere, İran'ın güney aşiretlerinin arasında çok güçlü bir etkiye sahipti. Osmanlı ticaretini sınırlamak, Basra'nın ekonomik rolünü ortadan kaldırmak için İran'ın güney ticaretini ve özellikle Mihmere limanını (bugün Hurremşehir) canlandırmaya çalışmıştı. Mihmere limanının

⁷⁰ İsmail Ağa Simko ve diğer saldırganların Osmanlı, Rusya, İngiltere ve Amerika tarafından nasıl kullanıldıkları ve İran'ın Azerbaycan bölgesinde ne kadar katliam yaptıklarını, XX. Yüzyılın başlarındaki Osmanlı arşivi. Bkz. Kesrevi, Ahmet, **Tarihi-i Hijdeh Sale-yi Azerbaycan, Bazmande-i Tarih-i Meşrute-i İran**, Emir Kebir Yayinevi, Tahrân, 1997; Nusret-i Makui, Hac Muhammed Rahim (Nusret'ul Mulk), **Tarih-i İnkılab-ı Azerbaycan ve Hevanin-i Maku**, İlmiye Yayinevi, Kum, 1373; Hidayet Hacı Mehdi Guli (Muhbir'us-seltene), **Hatırat ve Heterat (Tuşe-i Ez Tarih-i Şeş Padişah ve Guşe-i Ez Dove-i Zindegi-yi Men)**, Hakikat Yayinevi, Tahrân, 1375; Mutemed'ul Vuzera, Rahmettullah Han, **Urumiye Der Muharebe-i Alemsuz, Ez Mukaddeme-i Nesara Ta Belva-yi İsmail Ağa hş. 1298-1300**, Haz. Kave-i Bayat, İksir Yayinevi, Tahrân, 1389; Emir Tahmasbî, Serleşker Abdullah Han, **Yad Daştah-yi Ez Aşubha-yi Aşayiri ve Siyasi-yi Azerbaycan**, Bahter Yayinevi, Tahrân, 1388; Haşmet, Gulam Han, **Muyeha-yi Şehr-i Garip (Gozareş-i Mustened Ez Vekaye-i Cilolog ve Hevadis-i Bad Ez An Der Urumiye**, Yaz Yayinevi, Urumiye, 1387.

yanı sıra Buşehr limanı da İran ticareti ve özellikle İngiltere ticareti için önemli limanlardandır. İngiltere konsolosluklar yoluyla çeşitli şirketler kurarak ve hatta aşiret reisleri, şeyhler, güvenilir adamların vasıtasıyla hediye ve nakit para dağıtarak İngiltere görevlilerinin gitmeye cesaret edemediği bölgelere mallarını ithal etti. İran'ın çeşitli bölgelerine dağıttı. Özellikle Bahtiyari aşireti, İngiltere için bölgenin jandarması konumundaydı. Bahsettiğimiz limanların Osmanlı toprağına yakın olması ve Şattul-Arap'da ortak nakliyat yapılması nedeniyle bu bölge Osmanlı için büyük bir önem arz etmiştir. İngiltere, İran'ın güney bölgelerinde ve özellikle bu iki limanda fazla nüfuzlu olmasının yanı sıra Lynch kumpanyasının vasıtasıyla Şattul Arap'ın nakliyatını da elde etti. Osmanlının güçsüzlüğünü, kendisiyle rekabet edemeyişini fırsat bilerek, İsfahan-Şiraz, Buşehr limanı-Horremabad, Dezful-Şuşter ve Mihmere demiryollarını yapmış ve başka projeleri de hayata geçirmek istemiştir ve hatta 1912 yılında İngiltere tarafından bu proje onaylanmıştır.

Osmanlı Devleti, İran ile alakalı kendi siyasi ve ekonomik gücüne itibar etmek ve mantıklı tedbirler almak suretiyle kendi ticaretini yeniden canlandırabilirdi. Eğer Osmanlı 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 yaygınlaştırabilir. Rusya ve İngiltere'ye yeni bir rakip yaratabilir, Almanya ve Avusturya-Macaristan politikacılarının gözünden kaçmayan ve kaçamayan büyük ekonomik faydalarla Osmanlı ile birleşip Ortadoğu ve İran pazarını elde etmek için ortak işbirliği yapabilir, belki de bu yolla bu bölgede olan İslami ülkeleri, Rusya ve İngiltere tekeldilerinin

elinden kurtarabilirdi.⁷¹ Fakat maalesef Osmanlı devleti kendisi o dönemde güçlü devletler elinde çabalamış ve sorunları bildiği halde onları çözmeye gücü yetmemiştir. İran ticaretini elde etmek için yapılan Rusya ve Osmanlı rekabeti Gilan bölgesinde de kendini gösterdi. İran'ın kuzeyinin en önemli şehirlerinden olan Reşt, Rusya ve Osmanlı için önemli bir şehbenderlikti. Her ikisi kendi devletlerinin gücünün şanına göre ticaret merkezleri ve şehbenderlikler kurmuşlardı. Rusya devleti 8 Şubat 1915 tarihinde yani I. Dünya savaşı sırasında, bu şehirde Osmanlı'nın ekonomik gücünü ortadan kaldırmak ve Osmanlı tüccarını kendi tebaası yapmak için halka Osmanlı askerlerinin Reşt şehrine gireceği korkusu salarak çeşitli entrikalar yapmıştır. Fakat Rusya'nın Reşt şehrinde Osmanlı ticaretinin temeline yaptığı en önemli darbesi, Buşehr'de Osmanlı tüccarına ait olan mallarına, tarım alanlarına, ürünlerine, dairelere yaklaşık 300 bin lira musadere etmesidir. Bu konuyu açıklamak gerekirse, Osmanlı tüccarı savaştan önce Rusya bankasından avans şeklinde 25 bin liralık para almıştı. Osmanlı'nın bu şehirde 12 yıllık ticari geçmişi, banka ve Rusya şehbenderiyle ilişkileri vardı. Osmanlı tüccarının İran devletine şikâyetler edip dilekçeler vermesine rağmen, I. Dünya savaşı fırsatından ve İran devletinin zaafından yararlanarak Rusya bankası Osmanlı'nın emlak ve mallarına, depolarına el koymaya ve bunları zapt etmeye teşebbüs etmiştir.

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

⁷¹ BOA, **HR. SYS. 2337/4.**

Tüccar ve şehbenderlik yöneticilerinin İran devletinin yardımından ümitleri kesildikten sonra, kendi devletlerine bir mektupla bütün olanları açıklamışlar ve devletten Rusya'nın bu dürüst olmayan işi karşısında, Osmanlı askerlerinin işgali altında olan Azerbaycan'da, Rusya devletinin veya ticarethanelerdeki mallarına veya Osmanlı toprağında olan ticarethanelerin mallarına el koymasını ve zapt etmesini istemişlerdi. Ancak Görüldüğü üzere devletlerarasında ticari meseleler için bu şekilde davranan devlet çok nadirdir. Fakat Ruslar bu yıllarda rakiplerini ortadan kaldırmak ve İran'ın güçsüzlüğünden yararlanmak için mümkün olduğunca her işi yapmışlardır.⁷²

Umumi yolların 1902 yılındaki durumu şöyledir: 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 m.di.⁷³

Trabzon Vilayeti salnamesinde, 1903'de yolların yapılmasıyla, nakliyenin ve milletin refah ve huzurunun olması ve bu yolla İran ticaret muamelatının yıllık kazancının 55–60 kuruştan fazla olduğunun önemini vurgulamış ve söyle devam etmiş: Samsun-Sivas-Ovine-Niksar-Giresun-Karahisar-Trabzon-Erzurum gibi önemli ve büyük yollar ve içeride liva ve kaza ve nahiyeleri birbirine bağlarsak 900 km ve özelleri de sayarsak 400 km. den çoktur. Vilayetimizin arazisinin zenginliği sebebiyle burada yapılacak 1 km'lik yolun diğer vilayetlerde yapılacak 15 km'lik bir yola denkti.⁷⁴ Salnameyle ilgili istatistiklerden anlaşıldığı gibi 1902–1903 yılında Trabzon-Erzurum, Trabzon-Erzincan, Giresun-Karahisar-i Şarki, Samsun-Sivas-Mamurat'ul Aziz-

⁷² BOA, HR, SYS. 2406/29.

⁷³ Trabzon Vilayetine mahsus salname, Sene-yi hicriye 1317, s.114.

⁷⁴ “İran devletinin Trabzon başşehbenderi Mütemed'ül-vüzera Asadullah Han, tercüman ve kançılar Abdullah Han ve Samsun şehbenderi Mirza Ağa Han'dı.” Bkz.Trabzon Vilayetine mahsus salnamedir. **Sene-yi hicriye 1318,Trabzon, Sene-yi Maliye 1316**, s.103–104.

Diyarbakır, Ordu-Karahisar-i Şarki, Sürmene-Bayburt, Of-Bayburt şoseleri şimdiye kadar yapılmış olan yolların en mühimleri olup, yolların toplam boyu 876 km.’den fazladır. Diğer taraftan yapılmakta olan hususi yolların boyları da hesaba katılacak olursa vilayet dâhilinde 1640 km. uzunluğunda yolun var olduğu görülmektedir.⁷⁵

Benzer bilgilere, Trabzon vilayet salnamelerinde de rastlıyoruz. 1905 yılı tarihli Trabzon vilayet salnamesinde, bir memleketin kalkınma seviyesi ve halkının huzur ve mutluluğu o memleketin okul, hastane, fabrikanın dışında şose yolu, demiryolu, kanal, liman vs. sosyal ve iktisadi kurumlar ve nakliyesinin çok ve düzenli olmasından bellidir. Biz burada yalnız bu yollardan bahsedeceğiz. Yollar bir memleketin çeşitli şehir ve kasabalarını birbirine bağlanmasıyla, yazışmalar, aktarmalar ve mübadeleler, bu sayede üretme, tüketme gibi iki mühim ekonomik durum, bunların düzenli şekilde olması, huzur ve mutluluğu getirir, bunların önemleri hakkında ne kadar söz söylenmiş olsa da yine de yeterli değildir.

Yol ve geçit yapmak padişahın ilgi ve alakasından uzak kalmamıştır, halkımız ülkeye sermayenin girmesi ve ülkenin ilerlemesinin ancak yol yapımı ile gerçekleşeceğini çok iyi anladıklarından, vilayetin her tarafında bu yolların inşasına başlamışlardır. Yollar genel ve özel olarak iki türdür. Bu vilayetin İran gibi büyük ülkeden başka Osmanlı’daki illerle olan ticari ilişkiler ve münasebetleri düşünürsek, bu tarafta yapılan yolların ve özellikle Trabzon-Erzurum ve Samsun-Sivas şoselerinin Anadolu’nun büyük bir kısmının ticari ve ekonomik muamelatın temin ettiği anlaşılır.

Trabzon vilayeti salnamesinde 1903-1904 yılındaki bilgilere göre: “ *Bu vilayetin İran gibi bir hidde-yi cesime’den başka dâhildeki vilayet-i şahaneden olan revabit ve münaseba-ı i ticariyesi düşünülecek olursa bu taraftan yapılan yolların ve bilhassa*

⁷⁵ Trabzon vilayeti 1320 sene-yi hicriyesine mahsus salname, Trabzon Matbaası 20. Baskı,s.116

Trabzon-Erzurum-Samsun-Sivas şoselerinin Anadolu'nun mühim bir kısmının muamelati ticariye ve iktisadiyesini temin ettiği anlaşılır. Salnameyi merbut istatistiklerden de anlaşılacağı vecihle vilayetin Trabzon-Erzurum... şoseleri şimdiye kadar yapılmış olan yolların en mühimleri olup mecmuenin tulu 876 km'den ziyadedir. Bir taraftan yapılmakta olan hususi yolların tulları da hesaba katılacak olur ise vilayet dâhilinde 1600 km'den ziyade yol mevcut olduğu görülmüyor, bu taraflardan İran Memalike olan münasebati ticariyesinden dolayı sahil kasabalarında ve bilhassa Trabzon ve Samsun şehirlerinde tevettün etmiş pek çok İranlı vardır. Bunların başlıca meşguliyetleri halıcılıktan ve sanayi adıyla ticaret ve komisyonculuktan ibarettir.”⁷⁶

İran'da 20.yy. başında Osmanlı şebkenderlerinin ve valilerin raporlarını, salnamelerini dikkatle incelediğimizde bu konunun hassasiyeti devam etmektedir. Erzurum valisi Muhammed Emin 13 Mart 1912 tarihli devlete sunduğu layihada Erzurum-Kızıldize-Tebriz yolunun önemi hakkında böyle yorumluyordu: “İran malları, Avrupa ve Amerika'ya Erzurum-Kızıldize yoluna aktarılıyor ve bu yolun Rusya'ya aktarılması suretiyle bu bölgeye gelen zararın telafisi imkânsızdı. Trabzon ve Erzurum yolundan demiryolunun düzeltilmesi ve İran mallarının transit ve nakliyesinin rahat bir şekilde olması, fakir halka zarar vermesine rağmen, yine de yapılması gerekirdi. Rusya kendi fabrikalarına iyi pazar bulmak ve Avrupa'dan İran'a getirmek için Puti-Bakü yolunu düzeltip, ithalat için de ağır bir gümrük vergisi koydu. Aynı zamanda eğer İran'dan Avrupa'ya giden mallar Rusya'dan Amerika'ya ve Avrupa'ya transit olursa hem bu devletin hem kendine hem de halka büyük yarar sağlıyordu. Ancak İran bu yararlardan faydalanmayı bilememiştir. Erzurum ve Küçük Asya ekonomisinin durumu hakkında yazılan Fransa raporlarında Rusya hükümeti, Erzurum yolundan en kısa,

⁷⁶ Trabzon vilayeti 1321 sene-yi hicriyesine mahsus salname, Trabzon Matbaası, 20. baskı, s.203–227.

güvenli, faydalı iki yol açmıştır. İlki gemilerin çalıştığı Hazar yolundan yani Bakü-Tire-Reşt-Astara yolu, diğeri de Tiflis-Culfa demiryoluydu. Bu yollar Erzurum-Trabzon yolu için ağır bir darbe oldu. Devlet bu duruma bir çare bulamamış ve Erzurum halkına çok elim zararlar vermiştir. Bu konuyu anlamak için 15 yıllık Kızıldize-Erzurum-Trabzon'dan geçen transit eşyaları aşağıda gösterilmiştir.

Yıllar	Tömbeki	Yağ	İnek derisi vs.	Kına	Hırdavat	Halı ve şal	Çekirdeksiz üzüm vs	Toplam
1898	1138	52	95	30	38	5299	6478	13130
1899	2634	125	401	40	1018	3967	8176	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

Muhammed Emin sözüne şöyle devam ediyor: “ *İran tüccarının develerini araştırdığında develere yedirdikleri arpadan olan “pançak” isimli bir hamurun her batmanını 5 kuruşa satmışlardı. Her 3,5 kıyye 115 para, her kıyye ot da 20 para, 1*

katari oluşturan 7 deve için 10 kıyyesi 5 kuruş olan yoncadan 55 kuruşluk yiyorlar ve aynı zamanda her bir katari idare eden deveci için 5 kuruş masrafı da göz önünde bulundurursak her gün vilayetimiz, her deve katardan 50 kuruş yarar sağlar. Deve kervanları Kızıldize'den Erzurum'u 12 günde yol alıyorlar ve Erzurum gümrüğünde de transit muamelelerinin yapılması için 4 gün kalıyorlar ve Gümüşhane ya da Murathanoğlu yolu 7 gün (yol üzerindeki 30 menzil) sürüyor ve bu şekilde hesaplarsak bir kervanın Erzurum'a varması 23 gün sürüyor yalnız bir deve katarının Erzurum'dan Trabzon'a gelmesi veya tersine gitmesi 2760 kuruşluk kârı vardır. Araştırmalarım süresinde belli oluyordu ki 1907 yılında eşya transitinde İran'dan ithalat 21487 yük idi. Bizim memleketimizde 4286 lira para giriyor, bu yılda da 1273 yük gelmiş, 2484 liralık da çok ağır düşüş olmuş ve bu düşüşün Erzurum halkının geçimini ne derecede sarstığı aşîkârdır.”

Muhammed Emin, bu yolu ekonomik açıdan inceledikten sonra, Erzurum-Beyazıt yolunu İran'a karşı askeri açıdan da incelemiştir. Muhammed Emin'e göre Van ve Beyazıt 11. Ordu ve Erzurum 9. Ordu komutanlığının İran'a karşı birleşirse iyi olacağı düşüncesindeydi.⁷⁷

Osmanlı devleti 20. yüzyılın başlarında da büyük devletlerin ve özellikle Rusya ve İngiltere'nin tekelindeydi. İran sorunlarının yanında kendi iç meselelerini de halletmeye gücü kalmadı. Özellikle I. Dünya savaşı boyunca yani 1914 yılında modern bir teknik ve organizasyon olmadığı için müttefik devletlerin deniz güçlerinin karşısında duramadı. Ordu ile millet birbirine karışmış, savaş meydanlarında kazanması, çok güçlü bir ekonomiye bağlı hale gelmişti. Osmanlı sadece üretimde değil aksine nakliyat irtibatında da böyle bir korkunç savaşın karşısında çok yetersizdi. Sanayi ve itilaf

⁷⁷ Erzurum Vilayetinin İhtiyacat ve Terakkiyata Ait Layihalar 6, s. 4–7.

devletlerinin, sanayilerinden ciddi şekilde yararlanabilseydi, Osmanlı bu savaşı sürdürebilirdi. Fakat Osmanlı ekonomisi savaştan önce de çok geniş çapta sanayi üretimi ve büyük şehirleri besleme bakımından yabancı ülkelere bağılıydı. İhracat ve ithalat daha çok deniz yolları vasıtasıyla yapılmış ve savaşın başlamasıyla bu eylem de sınırlanmıştır. Akdeniz'in yolu kapanmış, İzmir körfezindeki Kösten adasına İngiltere el koymuştu, savaş olmasına rağmen Karadeniz'de ticaret açıktı.

Osmanlı ekonomisinde ve savaş döneminde diğer bir önemli konu da insan ve mal taşımada etkin rol oynayan demiryolu sorunudur. Osmanlı'yı Avrupa'ya bağlayan demiryolu iyi çalışmamış ve Anadolu'dan başlayan ve Hicaz'a kadar giden İstanbul yani Bağdat demiryolu da henüz tamamlanmamıştı. Vagonların ve lokomotiflerin yeterli sayıda olmaması ve ihtiyaçları olan yakıtın da temin edilememesi sorunları daha da arttırdı.⁷⁸

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

Rusya ve İngiltere 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 göstermişlerdir.

Osmanlı arşivinde 16 Mart 1916 tarihinde Hariciye Nezaretin'den yazılan bir yazıda, Osmanlı yöneticilerinin planlarına, düşüncelerine ve önerilerine dayanarak bu

⁷⁸ İlkin, Selim -Tekil, İlhan, **Cumhuriyetin Harcı**, Bilkent Üniversitesi, İstanbul, 2004, s.4-5.

meselenin önemini vurgulamıştır. İran'ın kuzey bölgelerinde bulunan Rusya konsolosluklarındaki siyasi görevliler işlerini sanki vilayet görevlisi gibi yapmışlardır. Bu vilayet görevlileri, İran içinde hükümetten hiçbir şekilde korkmayarak aleni veya gizli şekilde her işi yapmışlardır. Konsoloslukların içinde muamelat yapmak için mali işler şubesi vardır. Osmanlı ile İran arasındaki ticari yolları resmen iptal etmiş ve bütün İran ticaretini rakipsiz kendi yetkisi altına almıştır. Ecnebi ülkelerinden ve Kafkas yoluyla İran'a gelen bütün malların ithalini yasaklamış, bu yolda Rus görevlilerinin sayesinde bütün ticaret Rus tüccarının eline geçmiştir. Bu sırada Almanların Ruslara yaptığı baskıyla ve posta yoluyla İran mallarının yabancı ülkelere ihracının izni verildi. Culfa'dan Tebriz'e, Sakkız ve Miyandoab şehirlerinin, yılsonuna kadar demiryollarının tamamlanması planlanmıştır. Rusya'nın Miyandoab ve Sakız demiryolunun yapmasının özel nedeni, İran ve Osmanlı sınırlarında ekonomik ve siyasi mevki elde etmektir. Rusya'nın yapacağı işlerin başında, İran'ın kuzeyinin çeşitli bölgelerinde demiryolu inşası için çeşitli projeler ve bu iş için yüklü yatırım yapmak vardır.

Reşit Safvet tarafından 19 Mayıs 1918 tarihinde Yeni Mecmua gazetesinin 42. sayısında yazılan bir makalede bu konu eleştirilmiştir. Öyle ki sadece 19. ve 20. yüzyılda değil aksine zamanımızda da bu sorun başka şekilleriyle var olduğu için bu konu üzerinde durmak faydalı olacaktır. Uluslararası kıtaları birleştiren eski yollardan iki tarihi yol vardır. Bunların biri ticari malları güneyden İran, Hindistan Bağdat yoluyla Halep şehrine naklediyor ve diğeri ise Çin, Afganistan ve Türkistan mallarını eskiden beri Tebriz-Erzurum yolu vasıtasıyla Trabzon limanına ulaştırıyordu. Karadeniz tarihinde Trabzon limanı önemle bahsedilen birinci limandır. Trabzon limanının önemi, meşhur olması, üstünlüğü ve tarihi geçmişinden değil zengin Erzurum-Tebriz yoluna bağlanmasından kaynaklanıyordu. Ruslar Kafkas yolunda ticari üstünlükleri için çeşitli

imkânlar sağlamaya çalıştı. Tebriz-Culfa demiryolunu yaparak bütün yol boyunca askerlerini yerleştirerek burada büyük oranda emniyet sağlamak ve buralara temiz, rahat, güzel kervansaraylar ve menziller yaparak her türlü imkânı yaratmışlardır. Bir zamanlar Meşhed yolundan geçen Orta Asya'nın ticari yolu İran'ın elinden alındı. Maverai-Hazar eyaletlerinden Krasnoyarsk'a kadar devam eden yol Çin, Türkistan ve Afganistan da, Uzun ada ve Krasnoyarsk'da Hazar denizinin limanlarında yani Astarahan ve Bakü'de sona eriyordu.

Rusya'nın son yüzyılda bütün çabası İran transit yolunu ve ticaretinin tekeli ele geçirmektir. Rus tebaası olan Almanya'dan göç eden Ermenileri, Kafkas sınırlarına ve ticaret merkezlerine yerleştirdi. Azerbaycan ticaretini cezbeden Culfa şehri Ermenilerin yerleştiği bir şehir oldu. Aras nehri üzerine bir köprü yapıldı. Marand-Tebriz yolu geniş şose oldu. Şahseven aşiretini doğu tarafına sürdüler. Karadağ hanını satın aldı. Nahcivan şehrinin karşısında bulunan Kürt aşiretlerinin reisini tatmin etti. Acımasızlığı hat safhada kullanınca İran tüccarı çaresiz Tiflis yoluna dönmeye mecbur oldu. Fakat Tiflis yolu, Karadeniz'e mal taşımak için çok uzak ve zor idi. Rusya, Erivan'dan Puti yoluyla ticarete teşebbüs etmekle, bu soruna da çözüm buldu. Bu şehrin aynı zamanda eksiklikleri de vardı. İran'ın ticari kervanları ve Bakü demiryolunun bitmesi için müsait değildi. Bu yüzden Ruslar Batum'u düşünmeye başladı. Batum yolu, Erzurum-Tebriz yoluyla tam paraleldir. Ticari malın Tiflis'e, oradan da Karadeniz'e taşınması çok zaman ve masraf gerekiyordu. Bu mekânlara alışan yabancı tüccar da bu yoldan gidiş geliş yapıyordu. Ruslar bu sorun için de çözüm bulup Tebriz-Culfa-Aras nehri yoluyla Revan'a ve oradan da tam Tebriz-Hoy-Beyazıt-Erzurum yoluyla paralel olan Aleksanropol yolunu planladı. 1877-1878 yıllarındaki savaşta Kars-Ardahan-Batum bölgeleri, Rusların eline geçti. Harap bir köy olan Batum, Ruslar tarafından

yeniden yapıldı. Tiflis demiryoluna bağlandı. Eski kasaba yerine düzgün ve düzenli faal bir şehir oldu. Ticari durumun iyi olması ve çalışma alanları binlerce amelenin bu şehre gelmesini sağladı. Nüfusu 5 binden 50 bine kadar arttı. Petrol gemilerinin artmasıyla teneke parçalarıyla iş yapan amelelere yani geleneksel şekilde çalışanlara artık ihtiyaç olmadığı için sayıları azaldı ve bu yüzden ameleler tekrar göç etmeye mecbur oldu. Nüfus 37 bin kişiye düştü. Bakü-Tiflis demiryolunun bittiği Batum yolunun değeri Trabzon limanına göre arttı. Rusların bu pozitif uygulamaları yine de Tebriz-Erzurum yolunu mahvedemedi. Bu yüzden başarılı oldukları başka negatif uygulamalar yaptılar. Bir taraftan Tebriz'den Osmanlı'ya sevk olunan malları kendi tüccarına prim vermekle, onları bu malları almaya teşvik etmişler ve diğer taraftan ısrarla Osmanlı yoluna geçmek isteyen kervanlara Rus yolundan Hoy'a kadar geçiş izni vermişlerdi. Osmanlı'dan İran'a mal ihracatını engellemek için Tebriz'den Osmanlı sınırlarına kadar oturan aşiretleri memnun ederek kendi taraflarına çektiler. Nahcivan, Maku ve Kotur hanlarına para verdiler. Eşkıyaları, bunların karşısında olan ve hatta sanki bu hanlarla karşılaşmaya gelen Rus Kazaklarını silahlandırdı, İran'dan Türkiye'ye gelen malları ve diğer ticari kervanları plan yaparak yağmaladı. Yağmacıları tehdit etmek için karşlarına çıkmaya gelen Osmanlı ordusunu engelledi. Böylece Erzurum-Trabzon yolundan transit şekilde ihraç olan malların tüccarını da korkutup bu yolu terk etmeye mecbur etti. Rusların bu uyguladığı işlerin yanı sıra, Osmanlılar da cehalet yüzünden ve istemeyerek kendi rakiplerinin başarılı olmasında katkı sağladı. Hatta kendilerinden de çok onlara hizmet etmişlerdir. Rusların tecavüz ihtimalini önlemek için hangi zihniyetle Kafkasya ile sınırdaş olan yollarla hiç ilgilenmedikleri ve hatta eski yolların tamirini bile yapıp yapmadıkları belli değildir. Beyazıt-Erzurum yolu develerin bile gidiş gelişi için müsait değildi. Kış döneminde Kop Dağı'nın eteklerinden geçmenin imkânı yoktu, bu

yaptığımız işlerle Ruslar Osmanlı'ya saldırmaktan nasıl vazgeçerler anlamadık ve hatta sonunda anladık ki İran transit yolu da elimizden çıkmıştı, yolun olmayışı yanında emniyetsizliği de getirdi. Rusların teşvikiyle bir kısım Kürt reisleri her gün Osmanlı ve İran topraklarında korkusuzca ve planlı şekilde eşkıyalık yapıyorlardı. Şii ve Sünni davaların olduğu zamanki gibi, bu 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 ve bu zihniyeti uygulamak Osmanlı için çok vahim sonuçlar doğurmuştu. Bu zihniyeti engellemek ve onun yayılmasını önlemek için Osmanlı devleti nezaketli, uygun mülkiye ve askeri görevlileri bu bölgeye gönderdi, Ruslar bu dönemde bilgili, faal ve bilinçli görevlilerini Erzurum-Van-Trabzon'a yolladı. Meşrutiyet dönemine kadar bu sorunun tehlikesini doğru dürüst kavrayamayan Osmanlı devleti, bu bölgeye bilgisiz ve yeteneksiz görevlilerini göndermiş, zaten bilgili görevliler de oraya gitse de onların dediklerine ve uyarılarına hiç önem verilmemişti.

Osmanlı'nın Doğu bölgesindeki ekonomik ve siyasi politikası henüz saptanamadı. Her vali veya her elçi kendi inancı ve tarzına göre hareket etmiş ve işler bir sonuca varmamıştı. Fakat Kafkasya'da Rusya'nın politikası ve bütün siyasi düşünceleri bilim, tecrübe ve metanete dayandırılıyordu. Kafkasya'yı yöneten görevliler başka bölgelerde görülmemişlerdi. Her ne kadar Ruslar Kafkasya bölgesine önem verseler de zengin Doğu Anadolu bölgesi ve Türkler, Osmanlılar için aynı ölçüde önem taşımadı. Osmanlı Türklerinden, çeşitli zamanlarda çok kahramanlar doğuda kendi canlarını feda etti ama hiçbir zaman İzmir, Selanik ve Suriye'de diğer kahramanların fedakârlıkları karşısında değerleri olmamış ve bunlara değer de verilmemiştir. I. Dünya savaşının ilk günlerinde bu kahramanların hakkında himaye ve şefkatsizliğin sonucu

kendini gösterdi. Vilayetlerin ekonomik donanımsızlığı (hem askerleri ve hem de ahaliyi ekonomik sorunlarla karşılaştırmış), uygun yolların olmaması, Rusların kahredici ve zor istilas bu bölgede oldu. Bu bölgenin ahalisinin Osmanlı'nın başka bölgelerine siper gibi direnişleri ve fedakârlıkları olsa da yine de düşman karşısında başarılı olunamadı.

Türk dünyasının ticaret yolu, Hazar denizine kadar uzanan Kaşgar'dan Semerkand yolunun ve oradan da Astara-Erdebil-Sarab-Tebriz-Hoy-Beyazıt-Erzurum ve Trabzon idi. Bu yol Türklerin vücutlarının sütunu, uluslararası ve şahrah yoludur. Bu yolun başından sonuna kadar herkes Türkçe konuşmuş, bu yolu Türkler bulmuş, Fatih ve hatta Türk ordularından önce kâşif, fatih, düşünce ve medeniyete aktaranlara Türk kervanları bu yolu göstermişlerdir. Türk kervanları Hinduçin'i İran'a ve Yunanistan'a, İran ve Yunanistan'ı ise Hinduçin'e tanıtmışlardır. Hatta şimdi de İran'ın Fars bölgelerinde ve Hindistan'ın doğusunda, gayri müslimlerin de yaşadığı yerlerde yine Türk kervanları gidiş geliş halindeydi. Çin'den Tebriz'e kadar herkes Türkçe konuşuyordu. Onların için hükümetler geçiciydi. Her zaman değişim halindeydi. Bir grup Türklerin ticari istidatlarının olmadığını düşünüyordu. Fakat bütün ticaret Asya kıtasında hem bunların elindeydi. Hem de kervanın emniyetini sağlamak bunlara düşüyordu. Orta ve doğu Asya'da ticaretin bütünü Türkler ve Türkmenlerin elindeydi. Gerçek şu ki bu yolun önemini Ruslar İranlılardan önce anladı. Ruslar, Buhara, Hive, Semerkand'ın işgalinden sonra Ahal Tepeye hâkim olmak için Uzun adadan Taşkent'e kadar demiryolu yapmaya mecbur oldu. Geniş 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 tüfekle 5–10 bin 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 yerlerinden gitmeye mecbur etti. Asıl geçiş yeri elinde olan Maku hanı nüfuzları altına aldı. Onun gücünü artırmak için Osmanlı'dan kaçan ve İran'a giden ve kendilerini Osmanlı tebaası gören bazı Kürt eşkıyalar onun emri altına girdi. Bu şekilde yolun en önemli ve asıl yerini hâkimiyetleri altına aldı.

Berlin konferansında, İtilaf devletleri Osmanlı'nın elinde olan Kotur bölgesini İran'a verdi. Sonra Kotur'un eşkıya hanı Simkonu Osmanlılar'ın aleyhine alet gibi kullanmışlardır. Kaşğır'den Trabzona kadar yani bütün 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 yolu düşman elinden kurtarılacak hem güveni artırılmış hem de hiçbir şekilde tecavüze maruz kalmamıştı. Azerbaycan ise Rusların elinden kurtularak merkezi Bakü'de bir Türk hükümeti kurulması ve hatta bütün Kafkaslarda bir cumhuri hükümeti oluşması ile Rus tehlikesi ortadan kalkmış ve Osmanlı devleti bu Türk hükümetiyle komşu olmuştur. Sonuç olarak Trabzon-Erzurum-Tebriz-Astara-Erdebil yolu ekonomik bakımından Türkler için ana damar sayılmıştır. Osmanlılar Orta Asya'da kendi nüfuzlarını artırmak için bu güvenilir yola önem vermeleri gerekirdi. Osmanlı'nın bu bölgeye penceresi bu yoldu. Nasıl Almanya ve İngiltere için çetin bir yol meselesi varsa, Osmanlı'nın da Asya'da esas politikası bu yol üzerine olmalıdır.⁷⁹ Bu makalenin konusuna İran devleti ağır şekilde itiraz edip Bab-ı Ali'ye teessüflerini iletmıştır. Fakat gerçekte ne Osmanlı ne de İran devleti bu bölgenin iktisadi gücünü ellerine almaya

⁷⁹ BOA, HR. SYS. 2453/19.

muktedir değillerdir ve Rusya ve İngiltere'nin politikalarının yanı sıra daha çok yöneticilerin tedbirsizliği ve yeteneksizliğinden kaynaklanmış ve durumu kavrayan, sorunu anlayan ve çözüm yolu bulmaya çalışan yetenekli görevlilerin sözüne de genelde önem verilmemiş veya bilgili ve iş bilen insanlar bu bölgeye gönderilmemiş ve gümrüklerde çalışan insanlar bu işin eğitimini almamışlardı. Daha sonraki bölümde bahsedileceği üzere Erzurum gümrüğüyle ilgili okunan onlarca belgeye göre gümrük görevlileri bu meselelere aşina değillerdi. Bu konuda bilgisiz olup hatta onların tüccar ve yolcuları karşılamadaki kötü ve ahlak dışı davranışları ve bunlara yollardaki imkânsızlıkları da eklersek bu bölgenin ekonomik durumu ortaya çıkmaktadır. Ayrıca, Ticari malların deposu olan Erzurum ve Tebriz şehirlerinin ekonomik potansiyellerini dikkate alarak düşünmeliyiz.

Horasan ve Tebriz şehbenderleri 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 ve 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 girmemiş ve eskiden olduğu gibi nakliyat, kervanlar ve deve ile 1,5–2 ay içinde yapılabilirdi. Ticari malların korunması için depoların olmaması ve Kızıldize’nin ikliminin kötü olması nedeniyle tüccarın malları uzun müddet açık havada kalıp ziyan olmuş ve bu yüzden tüccar yolculuk için güney veya Rus yolunu tercih etmiştir.*

Osmanlı devleti bu dönemde üç yola daha önem verdi. Birincisi, en kolay ve en hızlı olan devletin açmada acele ettiği Batum-Bakü-Aşkabat yoluydu. I. Dünya savaşından önce sadece Meşhed şehrine İstanbul vasıtasıyla bin kutu mal gelmişti. İkincisi, yolcuların emniyetini ve selametinin temin edildiği ve yolları tamir ederek, kış

ve yaz dönemlerinde arabaların hareketine müsait hale getirildiği ve gümrük tarifelerinin az olduğu, tüccar için kolaylıklar ve imkânlar sağlandığı ve Trabzon-Erzurum demiryolunun yapılması suretiyle en uygun transit yolu haline gelen Trabzon-Tebriz yolu, Türkiye ticaretinde önemli bir rol oynamıştır. Üçüncüsü, Hindistan-Kıraçi-Meşhed-Bombay yoludur. Bu dönemlerde Orta Asya'da Meşhed şehri İslamın 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 içerisindeydi. Bu bölgede Türkiye'nin mahsulâtını, mamulâtını satmak ve her türlü müşteriye çekmek için burada ticari şirketler açmak gerekiyordu... Transit eşyanın yanı sıra bu dönemde önemli bir rolü olan İran'ın milletinin, medeni terakkiyatı, siyasi düşünceleri takip etme ve medeniyetin gerektirdiklerine aşırı istek duymasıyla Osmanlı Devleti'ne ciddi tedbirler almasını önermişti⁸⁰.

İstanbul'da İran büyükelçiliğinin dış işlerine 16 Haziran 1923 tarihinde yazdığı mektupta Türkiye'nin yeni siyaseti şu şekilde yer almıştır:

“Yeni Türkiye devleti ciddi şekilde İran'ın durumunu takip ediyor, askeri, ülke ve ordu teşkilatı gibi çeşitli meseleler hakkında haberler alıyor ve İran'ın ordudaki ilerlemesini ve makam sahiplerinin yabancı ülkelere gönderilmesini istemiyor; zira Türkiye devletinin düşüncesi hep şuydu ki şimdilik Avrupa tarafından toprak almak mümkün değildi ve gelecekte de bu işi yapamayacaktı, bu yüzden bu imkânı İran topraklarında arıyordu ve her zaman uygulamalarında yolların ve hatta demiryollarının Anadolu'da ciddiyetle ilerlemesi için çabalıyordu. Anladığımıza göre makam sahiplerinden bir kısmını derviş ve eczacı hekim elbisesi ve unvanıyla Azerbaycan'a göndermiş ve Horasan'a da göndermek istemiştir. Elbette devlet adamları bunun

⁸⁰ Ticaret Şehbender Raporları I, Amire Matbaası, İstanbul, s. 50–56.

*bilincindeydiler ve her tarafa emirler verilmişti. Benim düşünceme göre gelecekte başkent Ankara olursa bu yolda Osmanlılar'ın ciddiyeti daha çok olacak ve böyle görülüyor 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 İran topraklarında propagandaya yıllık bir milyon liradan çok para harcıyor. Osmanlı'nın Rusya ile münasebetleri çok kötüydü ve günden güne daha da kötüleşiyordu ve inanıyorum ki bu durum barış yaptıktan sonra daha beter olacaktır. Bu soğuk ortamdan yararlanarak; özellikle bu durum gelecekte bizim için çok faydalı olacaktır. Ayrıca İngiltere ile de araları iyi olmadığı için; özellikle Osmanlı ile savaş durumunda onların yardımı veya bizim yanımızda olmayışı bizim için önemliydi."*⁸¹

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odasının 15 Eylül 1926 tarihli raporuna baktığımızda Türkiye'nin izlediği yeni siyasete rağmen Osmanlı devletinin yıkılışından ve Cumhuriyet döneminin başlangıcından itibaren yukarıda bahsettiğimiz sorunların yine devam ettiğini görürüz. Bu rapora göre; "Rusya'nın vaziyet-i dâhiliyesi İran transiti için bize pek müsait bir fırsat tehiye etmiş iken maalesef bu vaziyetten bizim için bir istifade temini mümkün olamadığı gibi cunub-i İran-Bağdat-Beyrut otomobil yollarının küşadına mukabil de bir tedbir ittihas edilememiş ve bilakis İran transitine mevzu, müşkilat bir kat daha tezayud etmiştir. Transit İran halılarından bir müddet evvel alınıp ahiren kaldırılan istihlak resmi şehrimiz halı muvaridatı üzerinde sui tesir hâsıl ettiği gibi yeni vergilerin tatbiki dolayısıyla da İstanbul ile muamele-i ticariyede bir kısmı İran tacirleri mubaiyatını başka taraflardan tedarik ve temine başlamışlardır. Aynı

⁸¹ Gozide-i Esnad-i İran ve Osmanî, İran Dışişleri Bakanlığı, Haz. Muhammed Hasan Kavus-i Iraki, Vahid-i Neşri Esnad c. 7, senet no: 1271, kutu: 15, dosya: 36, no:28, s.42-43.

zamanda Trabzon-Erzurum-Kızıldize şosesinin tamiri ve bu yolun kadim deve katarlarının yerine otomobil işleyebilecek bir vaziyete getirilerek muamelat-i ticariyede birinci derecede haiz-i ehemmiyet bir mesele olan suratın temini çarelerine henüz tevessul edilememiştir. Halen buralarda nakliyat develer sırtında ve 1,5, 2 ay zarfında yapılmakta ve bu teahhurata ayrıca vilayet-i şarkiyede mevcut olan veba-i bakari dolayısıyla zaruri karantina müddetleri ilave edilmek icab etmektedir. Kızıldize baş müdüriyetinin şedaid-i hevaiyeden mesun, mahfuz bir ambarda bile malik olmaması tüccar eşyasının uzun müddet açıkta kalması ve muhtelif suretlerle ziyaya uğraması gibi halatın inzımanı neticesindedir ki şehrimizden geçen İran transiti en nihayet kısmen Rusya ve kısmen de cunub tarikini tercih etmek mecburiyetinde kalmıştır. Şehrimizin İran transitisiyle alakası yalnız halı üzerine değildir. Bilmukabele İran tüccarı İran'ın muhtaç olduğu birçok mevad ve eşyayı İstanbul'dan tedarik ederek göndermektedirler. Bilhassa son zamanlarda terakkiyat-ı medeniyyeyi takip hususunda İran'da başlayan cereyanın neticesi olarak İran halkının levazım-ı medeniye ve zaruriyesini temin-i ihtiyacı o nisbette çoğalmıştır. Her halde şehrimiz ticaretin inkişafına, bu yolun tesire olan İran ticaretinin en müsait bir tarik-i ticari bulunan Kızıldize-Erzurum-Trabzon üzerinden ve şehrimizden geçmesini teshil zımında çok ciddi tedabir ittihaz etmek lazımdır.”⁸²

Erzurum-Trabzon-Tebriz ticaretini XIX. yüzyılın sonlarında XX. yüzyılın başlarında her bakımdan inceleyen Trabzonlu Abdülvahab Hayri'nin raporuna göre:

“Yakın bir zamana kadar İran ülkesi ile deniz arasında mevcut yolların en kısa ve en doğalı İran-Trabzon yoluydu. Nakliyat deve, katır gibi temel araçlara mahsus olduğu sürece İran'ın kuzeyinde ticaretinin girişi Trabzon iskelesinden ibaretti.

⁸² İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası 1926 Senesi Kongresi, Ebu'l Ziya Matbaası, 1926, s. 19–20.

Vilayetin kendi asıl ticaretinden başka büyük bir kıtanın ticaretinin ulaşımına aracı olmasıyla, iktisadi usulü üzerinde önemli bir tesir icra ediyordu. Güzergâhtaki hanlar, kervansaraylar günden güne kafilelerle doluyor, kafilelere lazım olan yem, erzak vs. ürünler buralardan tedarik ediliyordu. Bu daimi nakliyat Trabzon-Erzurum yolunda yüklü miktarda altına hâsıl olmuştur. Bu altınoluk her tarafa menfaatler saçıyordu. İran dış ticaretinin kapasitesi ne kadar geniş olursa Trabzon-Erzurum yolundaki ekonomik hareket de o oranda artıyordu. Günden güne eşya alım ve teslimiyle meşgul olan ticarethanelerin, kişilerin miktarı çoğalıyor, bu nakliyattan müstedit olan hamalların ve sandalcıların yüzleri gülüyordu. Rusya'da deve gücüne bedel dehşet büyüklükte demir katarları meydana getirildiği zaman sanatın, tabiata galibiyeti gibi bu gayri tabi yol da vilayetin bu tabi yoluna galip geldi. Transit ulaşımının büyük bir kısmı buraya yüklenmeye başladı. Çünkü bu yol daha ucuz ve daha seriydi. Zaten ezelden beri ekonomide hızlılık, kolaylık, ucuzluk cazip bir mıknatıstır. Hangi yol kolaylığı ve ucuzluğu kapsıyorsa ticaret oradadır. Binaenaleyh bu andan itibaren vilayet bu ilerleyiş karşısında yavaş yavaş mahrumiyete katlanmış, faal hayattan pek az bir eser kalmıştır. Trabzon-Erzurum transit muamelatının düşüş sebepleri tetkik olunduğunda, Rusya devletinin İran ülkesinde uyguladıkları nüfus bölgesi siyasetinin gelişmesini ve faaliyet diplomasisinin elde ettiği başarılarla şose yolunu inşa ederek İran'ın Trabzon'la olan ticari nakliyatı maceralarını dönüştürme ve hemen kendi ülkesinin menfaatine münhasır kıldığı görülüyor. Rusya devleti bundan birkaç sene önce hududu üzerinde yer alan Culfa'dan Tebriz'e kadar 170 km. (150 verst) boyunda bir şose yolu inşa etmiştir. Bu şose, Culfa mevkiinde duran Rusya katarlarının Tebriz'e kadar gidebilmesi için yolun üzerine travers ve yaylar dizip perçinlemeye çalışma suretiyle yapılmıştır. Rusya hükümeti çevrenin ekonomik öneminin görüşünü itibara almakla beraber medeniyet

vazifesini 3 Temmuz 1912'de Rus Çar'ın emriyle sermayenin bir kısmını Rus devletinin hazinesine teslim etmek üzere Rusya'da Toros Şimendiferler adıyla bir şirket kurmuş, merkezi Petersburg'da bulunan bu şirket Rusya sınırında yer alan Çulfa'dan Tebriz'e kadar olan yol ile bunun kollarını yapma ve inşa etmesine bakmıştı. Trabzon ile İran arasındaki transit muamelesi, Rusya hükümetinin Kafkas demiryolunu İran hududuna kadar yapmasıyla hissedilir derecede bir düşüş başlamış, Culfa-Tebriz'in şose yolunun nakliyata açılmasıyla Rus ticaret otomobillerinin gidiş geliş durumlarını değiştirmişti. İran ile Trabzon arasında yer alan transit nakliyesinin o yerin tek denizi olan Şahî gölü halkına münhasır kılınmıştı. Gerçi bu halk da şose yolu olmadığı zaman nakliyatını Trabzon'un doğal ve eski yoluyla yapıyorsa da şu anda devam eden Culfa-Tebriz yolunun tamamlanması ve onun teferruatı Rumiye-Sufyan yolunun bu yola birleşmesinden itibaren bu çevrenin iktisadi faaliyetleri ona naklolanacak ve Trabzon transit muamelesi tamamen kapanacağı gibi Van ve Bitlis vilayetlerimizin de ekonomik durumu pekiyi olmayacaktı. Trabzon ile İran arasındaki ticari nakliyat develer vasıtasıyla yapılıyor, Trabzon'dan hareket eden bu katarlar Bayburt-Erzurum-Beyazıt-Kızıldize, Hoy'dan Tebriz'e kadar geçen süre mevsimine göre değişmekteydi. Yazın ekseriye haziran temmuz aylarında Gümüşhane deresi mevkiinde develer şiddetli sıcağın gidemedikleri için kışın da dağlardan düşen çığlardan, nisan ve mayıs aylarında Eleşkirt taraflarında eriyen karların adeta yarım deniz oluşturduğu sulardan gidiş gelişin mümkün olmadığı, ekseriye Erzurum'a da vardıkları zaman hortumlar gibi tabii olayların olması sebebiyle, deveçiler getirdikleri malı sonra almak üzere bırakıp tekrar Trabzon'a mal almaya gitmişlerdir. İran ile Trabzon arasında eşya nakliyatı kışın 1,5, yazın 2,5 ay sürüyordu. Eskiden İranlılar Trabzon'u alışveriş ticaret merkezi yapmışlardı. Bu yüzden Trabzon'da birçok ticaret evleri, komisyoncular bulunmuştur.

30–35 sene önce bu merkezin faaliyetlerini İstanbul'a nakil etmişlerdi. O zamanlarda transit muamelatı pek mühim idi. Trabzon'da transit ihracatına mahsus, bin deveden çok mevcut olduğu görülmüştür. Hâlbuki son senelerde transit ticareti azaldığı için develerin de sayısı azalmıştır.

Transit muamelatına dair Amerika viskonsolosunun raporunda çok önemli bilgiler olduğu için bazı noktalarını aynen iktibas ediyoruz. “ Transit vasıtasıyla Trabzon'dan İran'a giden ticari malların miktarı geçmişe oranla çok fazla azalmıştır. 1894 yılında İran'a gitmek üzere Trabzon'a ithal olan ticari mallar şu son senenin (1912) 15.158 miktarına karşı 54.121 miktardı. Son sene zarfında Trabzon yoluyla İran'dan gelen malların miktarı şöyledir: Toplamı 869 olan 34 sandık badem, 354 halı, 181 keçi derisi, 300 sandık kuru üzumdür. Yukarıda gösterilen rakamlar birkaç sene önceki İran ihracatıyla kıyaslanamaz. Evvelki senelerde şu son seneye oranla İran'dan Trabzon'a 350'ye karşı 5000–6000 halı, 300'e karşı 5000–6000 kadar kuru üzüm, 181'e karşı 2000'i aşan keçi derisi geliyordu. Bundan başka İran, Trabzon yoluyla 2000–3000 kadar koza, önemli miktarda yün pamuk vs. mallar ihraç ediyordu. 1912 yılında Trabzon-Tebriz arasında olan nakliyat ücreti şöyledir: Ocak, şubat, mart ve nisan aylarında 230 kiloya denk, her kantar için 300 gırandı.⁸³

Rusya hükümeti Kafkasya yolunun inşasından önce İran memleketi için gümüş külçe ve çaydan başka transit malları kabul etmemişti. İran'ın diğer transit malları Rusya'dan vergiye tabiydi, Avrupa malları da Rusya'da bu suretle vergi uygulanması ve Türkiye yollarından nakliyatın zor ve daha pahalı olması yüzünden, İran ülkesinde Rus eşyasının revacı ve tüketimi fevkalade artmıştı. İran ürünü Rusya yoluyla vergisiz

⁸³ Enverî, Hasan, **Ferheng-i Feşurde-i Sohen**, Sohen Yayınevi, **Tahran**, 1382 c.2, s. 1707 “Kaçar Döneminde ve Pehlevi döneminin başlarında İran parasının bir birimi 1 riyale eşitti. ”

ihraç edilmekteydi. İran, Rusya için yapılan ihracat yalnız % 5 vergiye tabiydi. Bir zamanlar İran'dan Trabzon yoluyla ihraç olunan eşyalar şimdi Reşt-Bakü-Batum yoluyla nakledilmişti. Hatta gerek İran gerek Osmanlı'nın Van ve Bitlis gibi dâhili yönlerine gitmek için yolcular dolambaçlı olan Rus yolunu tercih etmişlerdi. Rusya tarafı buhar kuvvetiyle hareketli araçların sayesinde günden güne gelişmiş ve zenginleşirken yanı başında olan Osmanlı devleti kalkınmış, araçların mahrumiyeti yüzünden ticaret de günden güne düşmüş ve zarara uğramıştır.”

Amerika viskonsolosunun raporana baktığımızda ekonomik ıslahatın en mühim temeli yollarımızın bir an evvel inşası olduğunu ifade etmektedir. Şimendiferler bu memleketin hayat ve faaliyet damarları olduğundan bunların inşasından evvel memleketimizin terakkisini ve tealisini beklemek, kendi kendimizi aldatmak demektir. Trabzon-Erzurum, Erzurum-Beyazıt şimendifer hattı inşasının hızla yapılması lazımdır. Bu hat yapılmadıkça kalkınmak için hangi işe teşebbüs etsek de ne olursa olsun hiçbir faydası olmaz. Vilayetin geleceği bu hattın inşasına bağlıdır ⁸⁴ diye bahsetmiştir.

⁸⁴ Hayri, a.g.e. s. 79–82.

İKİNCİ BÖLÜM

2-BAĞDAT VE BASRA YOLUNDA OSMANLI - İRAN TİCARİ İLİŞKİLERİ

2.1. Bağdat ve Basra Yolunda Osmanlı - İran Ticari İlişkileri

Safeviler döneminde İran toprağında siyasi birleşme düşüncesiyle başa gelen I. Şah İsmail (1508) Beyn'ül-nehreyn'i (Mezopotamya) aldı ve mühim Basra limanı da eline geçti. İran'ın varlığı Basra'da 27 yıl sürdü.⁸⁵ 1534 yılında Sultan Süleyman'ın Bağdat'ı işgal etmesiyle İranlıların varlığı son buldu. Osmanlılar 1633 yılına kadar burada hüküm sürmüştür.⁸⁶ 1638 yılında 4.Murat zamanında Osmanlı'nın saldırılarıyla Bağdat onların eline geçmiş ve 1639 yılında Zuhab anlaşmasıyla Bağdat, Basra ve bütün Beyn'ül-nehreyn (Mezopotamya) Osmanlı'nın elinde olmuştur.⁸⁷ Bazı kısa dönemlerde, Basra İran'ın eline geçmiştir. Ama Afşar döneminin savaşlarının sonunda yapılan Kordan anlaşmasıyla (1746) Basra tamamen Osmanlı'nın elinde kaldı.⁸⁸ Kaçar döneminde I. Erzurum anlaşması (1823) Osmanlı ve İran arasında olan anlaşmazlıkları azaltamamış⁸⁹ ve Basra'da geçmiş dönemler gibi aşiretlerin isyanları ve karışıklıklarla sürüp gitti. İran'ın güney limanlarının ticareti her geçen gün canlandı. 2. Erzurum anlaşmasıyla (1847) Basra ve Bağdat Osmanlı'ya verildi ve hiçbir zaman İran'dan bu

⁸⁵ Şabanî Rıza, **Revâbit-i İran ba Merzha-yi garbi der Dovreyi Safevî ve Efşarî**, Faslname-yi Mutâle'âti Tarihî 1,1368, s.61-79.

⁸⁶ Ferid Bey, Muhammed, **Ahsenu't-Tevârîh**, Çev. Mirza Abdülbaki Mostovhi-yi İsfahani, Beraderan-i Bagerzade, Tahran,1322, s.158.

⁸⁷ Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, **Tarih-i Osmanî**, Çev. İrec-i Novbaht, Keyhan yayınevi, Tahran, 1369, c.3, s.236; Tavernier, Jean Baptiste, **Sefername**, Çev. Ebu Turabi Nuri, Sanayi Yayınevi, Tahran, 1363, s.221.

⁸⁸ Foran, John, **Tarihi Tahavvülati İctimaî İran**, Çev. Ahmet Tedeyyün, Muessesei Hedemati Ferhengi-yi Seba, Tahran,1377, s.134; Zendiye döneminde İran-Osmanlı ilişkilerine bkz. Ateş, Abdurrahman, **XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı-İran İlişkileri (1774-1779)**, C. X, Afyonkarahisar Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Sosyal Bilimler Dergisi, sayı:3, 2008, s.65.

⁸⁹ Lan Grek Hamzeli Estive, **Tarih-i Siyasi, İctimaî, iktisadî Irak**, Çev. Esadullah-i Tevekkuli ve Muhammed Rıza Misbahi, Bonyadi Pejûhişhayi İslami, Meşhed,1378, s. 306.

şehirlere saldırı olmadı. İran ve Osmanlı'nın Beyn'ül-nehreyn'in güneyinde olan önemli Basra limanında anlaşmazlıkları önem verici bir noktaydı.⁹⁰ İran siyasi bakımdan Basra'yı her zaman kendi toprağından sayıyordu. Daha da önemli olan İran'ın Güney ve Basra limanları arasında olan ekonomik rekabetti. Bu rekabet her zaman İran'ın güney limanlarının ticaret dengesi olmuş ve bazen düşüşler yaşanmıştı. Hatta bazı zamanlar bu rekabetten dolayı özellikle I. Şah Abbas ve Nadirşahi Efşar gibi İran padişahları, Basra'ya, 6 defa saldırırlar. Bu durum Kerimhan Zend döneminde artar, Basra'nın işgali ve İran'ın güney limanları ve Buşehr'in ekonomisinin canlanmasını sağlamıştı. Bu arada Avrupa kumpanyaları İran'dan veya Basra'nın Osmanlı hâkimlerinden himaye bahanesiyle fırsatçılık edip ikiyüzlü davranmışlardır.

Bağdat Basra yolunun Dicle nehrinde de karayollarında olduğu gibi Eşkiya olaylarının yaşandığını ve bazı gelişmeleri de görüyoruz. Tasvir-i Efkâr 19. sayısında özetle: *“Bağdat'tan Basra'ya kadar geçen Dicle nehrinde küçük vapurlar birkaç ay içinde mal taşıyorlar ve bu esnada eşkiya Araplar tarafından gümrük vergisi adında zorla malları gasp edip bazen de bütün gemiyi yakıyorlardı. İngiltere konsoloshu yazılı metinlerini ve diğer şeylerini ve hatta bazı küçük bir posta gemisiyle taşıyorlar, aynı şekilde Bağdat'ın eski, merhum valisi Reşit Paşa zamanında, Belçika'dan 2 küçük vapur sipariş edilmiş ve Serdar-ı Ekrem valisi zamanında da bu vapurlar Dicle'de kullanılmıştır ve her gün, geçen güne göre ticaret, rahatlık ve emniyet artmış ve hatta İngiltereliler de bu iyi durumu gördükleri zaman Mr. Lynch ve ortakları da 2 vapurlarının yanı sıra bir vapur daha almışlar ve Basra-Bağdat arasında ticareti geniş şekilde yapmışlardır, bunun sonucunda Basra ve Hindistan arasında ticaret önem kazanmış ve Bombay kumpanyası tarafından ise Basra'ya ticari mal getirmek için*

⁹⁰ Hidayet, Mehdi Kuli, **Gozâreş-i İran**, Nokre Yayınevi, Tahran, 1363, s.65.

vapur tahsis edilmiştir” denmekteydi.⁹¹ Bu gazetenin diğer yayınında bu kumpanyanın faaliyetlerinden bahsetmiş ve bunun yanı sıra Bağdat’tan İran’a ve İran’dan Bağdat’a giden yolun çok kötü olmasından ve kervanların da bu yolda çok zorluk çektiğini yazar ve hükümetin teşvikleriyle çoğunluğu ahaliden olan kişiler uzunluğu 700 zer⁹² olan bu yolu gayet iyi bir şekilde yapmışlardır.⁹³ Bağdat’tan İran sınırına telgraf hattının inşa edilmesi ve bu hattın bir tarafı Basra Körfezine, diğeri de Hindistan’ın telgraf hatlarına çekilmesinin 1 yıl ve hatta daha erken yapılması gereğinden bahsetmiştir.⁹⁴

Bazen Basra hâkimleri İran’a taraf olmuşlar ama her şekilde kumpanyalarının menfaatleri İran ve Osmanlı’dan daha önemliydi. Bu yüzden tarihte, Erzurum-Tebriz ticari ve transit yolunun yanı sıra Bağdat, Basra’dan İran’a kadar olan ticari yolunda çok önemi vardı. Süveyş kanalının açılmasından sonra İran-Osmanlı-Avrupa arasında olan ticaretin bir kısmı bu yola kaymış, ama hiçbir zaman Erzurum-Tebriz ticari yolunun önemi azalmamıştır. Erzurum-Tebriz ticari yolunda olan Rusya ve İngiltere rekabeti ve Süveyş Kanalı’nın açılmasından sonra İngiltere ticaretinin bu yola kayması ve bu bölgede Rusya, Osmanlı ve İran’ın İngiltere’yle rekabet edememesi gibi nedenlerden dolayı İran’ın güney bölgesindeki ticaret önem kazanmıştır.

İngiltere’nin Karun nehrinde denizcilik imtiyazının tekeline, İran’dan Muhammed Şah döneminden 1888 yılına kadar ciddi şekilde istedi ama elde edemedi. Çünkü İran Rusların bu işe karşı çıkmalarını temel bir sorun olarak gördü. Bu yüzden İngilizler Karun nehri bütün ülkelere açık olması ve hiçbir devlete ait olmaması için istekte bulundu. İngiltere’nin nüfuz ve denizden nakliyatı iyi olduğu için bu uygulamayı sadece kendilerinin yapacağı aşikârdı. Şah da bütün İran’ı İngiltere’nin

⁹¹ **Tasvir-i Efkâr** 19, 5 rebiulevvel 12.

⁹² Golkariyan, Kadir, **a.g.e.**, s.213. “uzunluk ölçü birimi her 41 inç bir zer.”

⁹³ **Tasvir-i Efkâr** 105 ve 49 sayıları, 17 Haziran 1280.

⁹⁴ **Tasvir-i Efkâr** 130,10 Rebiulahir 1280.

güvence altına alması durumunda o da Karun'da uygulama yapılmasını istedi. Sadrazam Emin'us-Sultan'da (1886–1896) Rusya'nın saldırıları karşında sadece sigorta mahiyetinde bir yazılı belge istedi. Sir Deromondolof devleti'nin kabulüyle, Emin'us-Sultan'ın istediği belgeyi ona verdi. Şah da bütün milletler için ticari gemilere Karun'da serbest denizcilik imtiyazını sundu.⁹⁵

Nasreddin Şah'ın fermanıyla 30 Ekim 1888 yılında Karun'da Mihmere'den Ahvaz'a denizcilik hattının açılması şu şekildedir: *“İran padişahı, kendi eyaletlerinde ticaretin genişlemesi, servetin artması, Huzistan ve Ahvaz'da ziraat ve tarımın genişlemesi, ilerlemesi için bütün milletlerin ticari gemileri istisnasız Karun'da önceden gidiş geliş yapan yelkenlerin dışında ticari malların, nehirde gidiş gelişine izni verildi ve Mihmere'de Ahvaz barajına gidiş gelişleri serbesttir ve her şekilde bu baraj dışına çıkmak yasaktır, çünkü yük yeri bu kısımda yani Ahvaz'dan yukarısı olup burası İran devleti ve tebaalarına aittir. İran devleti tarafından gemiler için belirlenen vergiler Mihmere'de alınacaktı ve tekrar vurgulamamız gereken nokta, gidiş gelişleri serbest olan bu gemiler, İran devleti tarafından yasaklanan ticari malları getirmeye hakları yoktur ve ayrıca malları alma ve teslim etme zamanı dışında limanda kalmaları yasaktır.”*⁹⁶

İngiltere devleti uygulamada İran'ın güneyinde ticaretin tekelliğini elde etti. Lynch ve kardeşleri hiç zaman kaybetmeden nehirde çalışmaya başlamışlardı.⁹⁷ Bu

⁹⁵ Kâzımzade, Firuz, **Rus ve İngiliz der İran (1864–1914)**, Haz. Menuçehr Emiri, Amuzeş-i Inkılâbi İslami, Tahran, 1371, s.180; Em. Kur. Alb Başdoğan Ferhat, **Güncel Konular sayı 9**, Ankara Genel Kurmay Basımevi, Ankara, 1988, s.113–117.

⁹⁶ Kâzımzade, **a.g.e.**, s.181; Mahmud, **a.g.e.**, c.4, s.1525.

⁹⁷ Neabiyan, Celil, **Revabit-i İran ba Dovel-i Harici Der dovrani Kacariyi**, Ferdabi Yayınevi, Tahran, 1373, s.181; “Lynch Kumpanyasının 400 yarımkare alanı vardır. Bu geniş sahada arazisi vardır, konsoloslüğün arkasında ve nehire 600 yarımkare geniş bir nakledilecek eşyanında geçici bir deposu vardır. Dediğimiz arazi nehrin doldurulmasından ibaret olup, nebatat vs. maddelerin yetiştirilmesine müsait değildir. Gümrük iskelesi 60 yard ve Lynch kumpanyasının iskelesi 50 yarıdır. Nazım kumpanyasının nehre paralel bir iskelesi vardır, bu iskelesi med-cezir zamanlarında vapur aborda oluyor,

haber ifşa olduktan sonra Rusya, İran sarayına itiraz etti. İran'a baskı yaptı. Rusya gazeteleri ise bu konuyu eleştirdi. Kendi devletlerine de benzer imtiyazın verilmesini vurguladı. Curzon, bu konu hakkında şöyle der : *“Avrupa ve İngiltere gazeteleri bu imtiyazı övdükleri zaman Rusya gazeteleri de muhalif oldular ve böyle yazdılar iki rakip arasında olan diplomasi kavgasında Rusya yenildi ve bu bozulan dengeyi düzeltmek için Rusya'ya da bir imtiyaz verilmesini istediler.”*⁹⁸

Teymuri ise : *“İran devletinin Karun nehrinde denizcilik iznini vermesinin asıl nedeni Rusların muhalif olmasıdır, zira bu mesele, siyasi ve ekonomik açıdan onların İran'da ki menfaatlerine şiddetli darbe vurmuştur. Bu yüzden Ruslar çok kızmışlardır”*⁹⁹ diye bahsetmiştir.

Mizan gazetesinde bir makale Karun nehrinin imtiyazının profesyonel şekilde İngiltere'ye verilmesini eleştirel bir şekilde bakmış ve bu imtiyazın İngiltereliler için sağlam bir esası olmayacağını bildirmiş ve şöyle devam etmiştir; Bu mesele İngiltere için ilerleme sağlayabilir ama Rusya için tehlikelidir. Rusya Devleti kesinlikle buna benzer bir imtiyazın peşinde olacağını düşünmüş ve detaylı bir şekilde yorumlamıştır. Bu makale ayrıca Afganistan ve Hindistan sorunuyla ilgili İngiltere ve Rusya arasında olan anlaşmazlıklar ve Hindistan'a el koymak için İran'ı kukla gibi kullanmak ve İran-Rusya arasında olan Meşhed'de Rusya'ya konsolos açma izni vermemesi, Karun nehrinde vapurların hareketi, Hazar denizi'nden Karadeniz'e kadar demir yolunun yapılması, yabancı ülkelerin bazı mallarının, Rusya tarafından gümrük tarifelerinin

Standart Oil kumpanyasında birkaç binası var, 210/420 ebadında yalnız üstü açık, duvarlarla muhafaza edilen (Bağdat çarşısı)da gerektiği zaman işe yarar.” Bkz. Karargâh-i Umumi-yi İstihbarat Şubesi, **İran'a dair Askeri Raporlar**, Askeriye Matbası, İstanbul,1333, c.1, s.89–99.

⁹⁸ Curzon, **a.g.e.**, c.1 s.790.

⁹⁹ Teymuri, **a.g.e.**, s.168.

artması ve İngiltere'nin itirazı, Almanya ve Osmanlı'nın ticaretinin zarara uğraması gibi sorunlardan bahsetmektedir.¹⁰⁰

Rusya'nın büyükelçisi Prens Dalgorki bu konuyu öğrendikten sonra hızla Petersburg'dan İran'a geldi. Aynı gün Sadrazam Emin'us-Sultan'la görüştü. Onu eğer İran devleti bu imtiyazı iptal etmez veya buna benzer imtiyaz, Rusya'ya verilmezse iki devlet arasında ilişkilerin kesileceğini ve İran'dan gideceğini söyledi.¹⁰¹ Rus elçisiyle yapılan uzun müzakerelerden sonra Nasıreddin Şah bir taahhütname hazırlattı ve 1889 yılında imzalayıp, elçiliğe gönderdi. Bu taahhütnamede Enzeli ve Hazar gölü ve ona dökülen nehirlerde Rusya devletinin bütün ticari gemileri ve ihtiyaç görerek yaptığı bütün ticari depolar, iskeleler, Pirpazar ve Mübarek Abad'dan Tahran'a şose yolunu düzeltmesi, Tebriz'den Culfa ve Tebriz Ovacık'a, Astara'dan Erdebil'e yolun yapılması ve tamirâtı, ihtiyaç gördüğü İran'ın bütün topraklarında demir yolu yapılması hakkını Rusya'ya verdi.¹⁰²

Nasıreddin Şah, Karun imtiyazını Lynch Kardeşlerine verdikten sonra, Karun'da verdiği ortaklık mahiyetinde olan denizcilik imtiyazını Nasır-i Kumpanya imtiyazını 1890'da Mü'in'ut-tüccar Buşehrî'ye tanıdı. Curzon bu imtiyazın Nasiri şirketine verilmesini, Lynch Kardeşlerinin verilmesine rakip olarak görerek ve tüccarla devletin kumpanyaya karşı birleşeceğine inandı.¹⁰³

Huma Natik ise devletin siyasetinin, yerli hâkimler ve tüccarının rızasını almak ve kendi işlerine milli ve bağımsız bir durum sergilemek istediğini düşündü.¹⁰⁴ Ama tüccar hükümetten aldığı imtiyazlardan gerçekte devletin dikkatini, kendilerine çekmeye

¹⁰⁰ **Mizan Gazetesi** 76 (17 rebiulahir 1306)s.759–761,sayı 86 (27 cumadüy'ülahir 1306), s.855.

¹⁰¹ Teymuri, **a.g.e.**, s.315.

¹⁰² Teymuri, **a.g.e.**, s.322.

¹⁰³ Curzon, **a.g.e.**, c.2, s.463–464.

¹⁰⁴ Natik, Huma, **Bazerganan der DaduSited ba Bangişahi ve Reji-Yi Tenbaku**, Harezmi Yayınevi, Tahran,1373, s.21.

çalıştı. Yabancıların sınırsız nüfuzlarına karşı ve onlarla bütün yatırım alanlarında rekabet etmeye çalıştı. Tüccar sınıflarının menfaatlerini korumak için gitgide bilgileri arttı, Buşehr hâkimi ile birlikte Lynch kumpanyasıyla rekabet etmek için birleşti ama Nasiri şirketin, Lynch ile rekabet gücü olmadığı için 1863'te faaliyetlerini devam ettiremeyerek imtiyazlarını Lynch Kardeşlerine verdi. Elbette sonraları Nasiri şirketi canlandı. Ancak uygulamada Lynch kumpanyasıyla rekabet etme gücü olmadı.¹⁰⁵

Osmanlı Devleti de İran ticaretinin bu iki devletin tekeline olmaması için çalışmıştır. İran tüccarına kolaylıklar yaratarak Osmanlı'yla ticareti ilgi çekici hale getirmeye çalıştı. Elbette İran tüccarı Osmanlı'yla komşu ve Müslüman olduğu için Osmanlı'ya meyletmış, ama İngiltere ve Rusya'nın sağladığı olanaklardan dolayı ister istemez onları tercih etti.

Osmanlılar, XIX. yy. 'da İran ticaretinde İngiltere ve Rusya'dan sonra 3. sıradaydı. Ama XX. yy. da ise 4. ve 5. sıraya kadar düştü. Osmanlı devlet arşivinde çeşitli belgelerin içinde siyasi meselelerin yanında ticaretle de istenilenlerin yaşanmadığını görüyoruz. 23 Temmuz 1908 tarihli bir belgede Bağdat valisi tarafından ticaret ve nafia idaresine yazılan bir yazıda bu konuda bilgiler vardır. Yazıda İran Osmanlı arasında ticaretle olumsuz etkiler bırakan konular açıklamaktadır: *“İran hükümeti, kendi iç ticaretini artırmak için ve Bağdat ticari bölgesini zayıflatmak ve aynı zamanda ticaretin Bağdat'tan önemli merkez haline gelen Mihmeri'ye aktarılması için İngilterelilerin etkin rolleriyle yeni bir şose yolu yapmaya teşebbüs etmiştir. Bu yardımın sonucunda yıllık yaklaşık 1,5 milyon lira bu transit ticaretten bu şehre aktarılacaktı. Tüccarın düşünceleri ve yatırımları Mihmeri'ye aktarılması Bağdat vilayetinin muamelat ve ticaretini temeline fevkalade zarar vermiştir. Bu durumun*

¹⁰⁵ Torabi-yi Farsani, a.g.e., s.76.

siyasi ve ekonomik teşebbüs bakımından da çok önemi vardır. Bu belgede Osmanlı Devleti'nin İslâhiye heyeti tarafından çok fazla araştırma ve tetkiklerden sonra bu yolun Lynch kumpanyasının vasıtasıyla yapıldığını ve bu kumpanya bu yolun devamını genişletmek için İran içerisinde de devam edeceğini, İngiltere Avrupa'dan bu bölgeye gelen ticari malları hem sigorta ettiğini, hem vapurlardan malları indirdikten sonra bu şirkete ait olan develeriyle, mallarını İsfahan'a taşıdığını, İngiltere bu kolaylıkları yaratmakla bu yolda tüccarı cezp edip ve Trabzon-Erzurum-Tebriz yolundan Fars körfezine yönelterek hem Osmanlı ve hem de Rusya ticaretine darbe vurmaya amaçladığından bahsetmektedir.”

İngiltere'nin ekonomik politikasında dikkat çeken nokta Lynch kumpanyası bu yolu yapmakla, İran'ın güney ve merkezinde faaliyet göstermek istemeseydi. Ancak İran'ın kuzey, kuzeybatı ve batısında demir yolu yapmazsa bir kazanç elde edemeyecekti. Bu yüzden Mihmere ticari merkezi Bağdat'ın yerini alacak kadar yeterli bir yer değildi. Bu konuların yanında Osmanlı devleti ise bu bölgede ticaretini genişletmek için bir kısım kolaylıklar ve olanaklar yaratması gerekmiştir. Bunun en önemlisi emniyeti sağlamak, Bağdat ve Basra arasında gidiş geliş yapan Nehriye idaresi tarafından ihtiyaçları karşılamak ve vapurları artırmak ve yolcuların ve ticari malların nakliyatının ücretini ılımlı bir tarifeye tabi etmektir. Bağdat ve Ahanigil arasında olan karayolunun tamiri ve bu tamirin olmasıyla karayolunda taşımacılığı süratli hale getirmek, birkaç vapurun almak ve onarmak, Bağdat ve Basra arasında çalışmaları ve taşımacılıkta kullanılan vapurların sayısının yetmeyeceği için Bağdat'tan Hanegeyn'e giden yolun sorunlarını çözmek ve ihtiyacı olan bölgelerde köprü yapmak, otomobili hızından dolayı işte kullanmak, Lynch kumpanyasına benzer Hemidiye denizcilik

idaresi vasıtasıyla, ticari mallar ve yolcular için vapurların ücretini gerektiği kadar çoğaltmak veya artırmak gibi imkânlar sağlamaktı.

İngiltere'nin Lynch kumpanyasıyla rekabet etmesi için fiyatların dengeli olması gerekmiştir. Bu kumpanya hiçbir şekilde Hamidiye denizcilik kumpanyasıyla işbirliği yapmamış, muamelede ortak davranmamıştır. Bu yüzden Lynch kumpanyasının mal nakliyatında ve özellikle hububat ve muamelelerini, faydalarını sınırlamak için Hamidiye kumpanyası da fiyatları dengeli yaptı. Böylece dengeli ve mantıklı olunursa Mihmere şehrinin bir ticari merkez ve iktisadi güç haline gelmesi engellemiş olacaktı.¹⁰⁶

İran'ın denizcilik şirketinin faaliyetlerinde de zaman zaman sorunlar çıktı. Her iki devletin tepkisini çekmiştir. 20 Eylül 1914 tarihinde İran denizciliği, Osmanlı devletinden bir istekte bulunup, kendisine iltimas gösterilmesini, eğer bir zarar görürse bunları kendisinin karşılamasını istemiştir.¹⁰⁷

Yine diğer bir sorunda İranlı gemicilerin vergiden muaf tutulması için Osmanlı bayrağını asmasıdır. Osmanlı bu durumu fark edip engellemek için İran gemilerine Osmanlı bayrağı çekmeyi yasaklamıştır.¹⁰⁸

Bağdat yolundaki transit ticaretle, yaklaşık en az yıllık 1,5 milyon lira oranında çeşitli mal ticareti yapılmış ve her geçen gün ithalat ve ihracat artmıştır. Öncede belirtildiği gibi Bağdat ve Basra arasındaki yolda İngiltere kumpanyasına ait 3 Lynch ve birkaç Osmanlı gemisi gidiş geliş halindeydi. Bu genel nakliyatın yeterli olmaması ve bunun yanında taşımacılığın da ücretinin çok olması ve normal gümrük vergilerinin yanında fazladan bir navl vergisi¹⁰⁹ (Basra ve Londra arasında taşıma yapan araçlardan

¹⁰⁶ BOA, DH. MKT,12E85/19.

¹⁰⁷ BOA, HR. SYS, 2403/8.

¹⁰⁸ BOA, DH. MKT.1188/17.

¹⁰⁹ BOA, DH. MKT,1324/19. “Navl vergisi: İran ve Bağdat arasında ticaretin artmasıyla ve bunun yanında gemiyle taşıma ücretinin de artması, özellikle İngiltere'nin meci diye gemileri ve gemilerin

alınıyordu) alınması ve İran devleti tarafından denizcilik imtiyazının, bir İngiltere kumpanyasına verilmesi ve İran'ın İngiltereli yatırım yapanları himaye ve teşvik etmesi, Basra'ya karşı Mihmere limanının ticaretin genişletilmesi, İran iç limanlarının arasında yeni ticari yol yapımının taşımacılıkta kolaylıklar sağlamaması, bu yolda ticaretin süratli olmaması, ciddi tedbirlerin alınmaması ve İran ticaretinin doğal olarak İngiltere'nin eline düşmesi gibi durumlar, Osmanlı'nın ticaretine şimdi ve gelecekte geri dönülmeyecek zararlara uğratacaktır. Osmanlı devleti yakında olacak bu zararları önlemek için Bağdat ve İran'ın sınır boyunca otomobil yolu yapmak, Dicle ve Fırat yani bütün Şattularap nehrinde ulaşım araçlarını kullanmanın kolay olması, denizcilik ve taşımacılık şirketlerinin kurulması için Osmanlı tebaasına gerekli imtiyazı vermek, Umman idaresine yeteri kadar bütçe vermek ve birkaç vapur almak ve İngiltere'nin denizciliğinin genişlemesini önlemek gibi ciddi tedbirler alırsa Osmanlı devleti siyasi, ticari, mülki bakımdan çok faydalar ve gelişmelere sahip olacaktı. Diğer taraftan da Bağdat şehri her yönden geliyecekti. Devletin uygulamaları bu şehrin kalkınmasında ve gelişmesinde çok önemli rol oynayacaktı.

Bu politikanın peşinde, 11 Aralık 1910, 1 Ekim 1911, 5 Ekim 1911, 15 Mart 1911 tarihlerinde önceden de Şattularap'ta denizcilik yapan bazı yatırımcılar tarafından vapur almak ve artırmak, 1 adet Remorqueur (römorkör)¹¹⁰ (2 adet römorkör vardı şimdi sayısını 3'e çıkarmak istiyorlardı)ve 6 adet duba¹¹¹ istemişlerdir. Devlet İngiltere'nin siyasi ve ekonomik gücünü sınırlamak ve zayıflatmak için Dicle ve Fırat'ın taşımacılığının hemen hemen hepsine sahip olan Lynch kumpanyasını ve aynı zamanda

sayısının az olması ve ticaretin artması karşısında cevap verememeleri nedeniyle, Basra ve Bağdat arasında nol adında gümrük vergisi alınıyordu.”

¹¹⁰ Sami, **a.g.e.**, s.676. “remorqueur, gemi çeken vapur.”

¹¹¹ Sami, **a.g.e.**, s.623. “büyük, arız amik ve altı düz olarak imal olunan ve yedekte çekilip ağır hamule nakliyatında kullanılan merakib.”

Basra şehrine karşı Mihmere'nin ekonomik rolünü etkisiz bırakmak, vapur sahiplerinin bazı koşullara ve şartlara riayet etmekle bu isteklerine pozitif cevap vermiştir. İzinlilerin önemli derecede riayet edeceği konular şunlardı:

- 1.Osmanlı Devleti'nin bayrağı her zaman vapurlarda asılacaktı.
- 2.Kesinlikle Osmanlı Devleti'nin tebaası olacaktı.
- 3.Osmanlı Devleti'nin şimdi ve gelecekte çıkarılacak yasalarına tabi idiler.
- 4.İmtiyazı aldıktan sonra ecnebilere ya da başka şahıslara imtiyazı vermeyeceklerdi.

Bu imtiyazın ecnebilerin eline geçip geçmemesi konusunda, izin sahipleri Osmanlı tebaası ve nakliyatın sorumlusu da kendilerinin olması nedeniyle itina göstermişlerdir. Bazen de izini Osmanlı tebaasına veriyor fakat bu şahıs nakliyatın bütün imtiyazını, başka bir şahıs veya genelde İngilterelilerin olan şirkete havale ettiği görülüyordu. Bu mesele de kendi kendine Dicle ve Fırat sularında İngiltere'nin siyasi gücünün artmasında temel bir rol oynamıştır. İmtiyaz sahibi, eğer bu maddeye riayet etmezse, denizcilik imtiyazı ve tekelliği iptal olursa, devlet şâhısa gelen zararı ve ziyarı karşısında hiçbir sorumluluğu üstlenmemiştir.

5.İmtiyaz sahibi, rüsumat meclisi tarafından onaylanan tarifeleri uygulamaya mecburdu. Ticari malları ve yolcuları taşıma araçlarının ücreti İngiltere Lynch kumpanyasıyla rekabet etmek için dengeliydi ve şahsın bunu arttırtmaya hakkı yoktu.

6.Bağdat belediyesine yıllık temettü vergisi ödenecekti.

7.Bahriye teminatını ödemek gerekiyordu.¹¹²

¹¹²Sami, **a.g.e.**, s.374. “emniyeti mucip olmak üzere gösterilen kefil, verilen söz veya emanet bırakılan akçe vs.”

8. Anonim şirketi kurmaktı. Bu şirketlerin kurulması hususunda devlet önem vermiş ve takip etmiştir. Denizcilik imtiyaz tekelinin bir şahıs eline düşmemesi, şirketin mali itibarı olması, şahsi karar vermemesi gibi durumlar için, Devlet anonim şirketlerinin kurulması için ısrar etmiştir. Bu şirketlerin itibarı ve mali güçleri olmasının sebebi, İngiltere'nin denizcilik gücünün karşısında durabilmek veya onların gücünü en aza indirmektir. Ama böyle bir şirket kurulmazsa ve devlet bu imtiyazı bir şahısa vermeye mecbur olursa, bu şahsın büyük yatırım yapabilmek için mali gücüne sahip, denizcilik nakliyatında geçmiş, bölgede itibarı, alınacak vapurların en az 1/3 'ünün sermayesinin kendisine ait olması gibi bahsedilen şartları sağlamalı ve bu şartların ticaret odası tarafından onaylanması gerekirdi.¹¹³

2.2 Bağdat ve Basra Arasında Dicle Nehrinde Gidiş Geliş Yapan Yolcuların

Nakliye Ücreti:

Navlun olarak Basra'dan Bağdat'a giden şahıstan alınacak ücret:

Basra'dan Kukert İmaretine 25 kuruş (40 para 1 kuruş, 100 kuruş 1 lira)

Basra'dan Kutü'l Ammare'ye 35 kuruş

Basra'dan İmaret-i Kukert ve oradan Bağdat'a 42 kuruş 20 para

Basra'dan Ammare'ye ve Ammare'dan Kutü'l Ammare 22 kuruş

Basra'dan Ammare'ye ve Ammare'den Bağdat'a 35 kuruş

Basra'dan Kutü'l Ammare'ye ve Kutü'l Ammare'den Bağdat'a 25 kuruş

Basra'dan Bağdat'a 230 kuruş (bir kişilik 1. sınıf kamara)

Basra'da Bağdat'a 165 kuruş (bir kişilik 2. sınıf kamara)

¹¹³ BOA, DH-İD, 57/52.

Mallardan Alınacak Navlun Ücreti:

Basra'dan Ammare'a her kıyye asitane 4 para

Basra'dan Kutü'l Ammare'ye her kıyye asitane 6 para

Basra'dan Bağdat'a her kıyye asitane 8 para

Bağdat'tan Basra'ya Dönüşte Gemide bir Kişilik Navlun Ücreti:

Bağdat'tan Kutü'l Ammare ve Kutü'l Ammare'den Kukert için 25 kuruş

Bağdat'tan Ammare'ye ve Ammare'den Kukert için 32 kuruş

Bağdat'tan Basra'ya ve Basra'dan Kukert için 40 kuruş

Kutü'l Ammare'den Ammare'ye Ammare'den Kukert için 20 kuruş

Kutü'l Ammare'den Basra'ya Basra'dan Kukert'e 32 kuruş

Ammare'den Basra'ya Basra'dan Kukert için 20 kuruş

Bağdat'tan Basra'ya bir kişilik 1. sınıf kamara 150 kuruş

Bağdat'tan Basra'ya bir kişilik 2. sınıf kamara 100 kuruş

Bağdat'tan Basra'ya Nakledilen Malların Onaylanan Navlun Ücreti:

Bağdat'tan Basra'ya her kıyye asitane 2 paradan 10 paraya kadar

Bağdat'tan Kutü'l Ammare'ya her kıyye asitane 2 paradan 10 paraya kadar

Bağdat'tan Ammare'ye her kıyye asitane 3 paradan 10 paraya kadar

Bu önerge 5 Kasım 1915 tarihinde Bağdat'ın ünlü tüccarı Abdülkadir Paşa Hafirizade ve Cafer Çelebi Davutzade ve Bağdat vilayet meclisi arasında imzalanmıştır. Anlaşma ve ekleri devletin Nafia bakanlığının komisyonu tarafından onaylandıktan sonra uygulamaya konuldu. Yüklerin, yolcuların ve malların nakliye ücreti 102 kuruşu

60 santim bir Osmanlı lirası esas alınarak düzenlendi. Tüccar bu tarife göre çalışmaya mecbur oldu.¹¹⁴

Denizcilik nakliyatında Anonim şirketlerinin kurulma konusu gördüğümüz belgelerde çok düşündürücü bir konudur. Bir kaç kişinin ortaklığıyla kurulan böyle şirketler toplumun yararına olan önemli bir kurumdu. Ama işletmenin temeli sınırlı sermayeyle kurulursa, kısa zamanda kapanmaya mahkûm olacaktı. Özellikle Şattularap bölgesinde denizcilikte ekonomik güç sahibi olan İngiltere'nin Lynch kumpanyası gibi güçlü şirketlerle de çalışıyorsa bu son daha hızlı olacaktı. Bununla birlikte Osmanlı devleti ya kendisi bu işte öncülük yapıp yüklü bir sermayeyle bu şirketleri kurmaya çalışan kişilere yardım edecek veya en azından vapurların malzemelerinin alınmasında ve çeşitli gümrük vergilerinden muaf tutmak veya bu şirketleri himaye etmek için çeşitli kurallarda kolaylık sağlayacaktı.

Bu belgelerde diğer göze çarpan konu, İngiltere'nin Lynch kumpanyasından vapur malzemelerini almaktı. Tüccarın bu kumpanyadan zorunlu malzeme alması Osmanlı devletini çeşitli sorunlarla karşı karşıya bırakmıştı. Devlet bir taraftan İngiltere'nin Dicle ve Fırat'ta nüfuzunu azaltmak için çabalamış, diğer taraftan vapur sahiplerini himaye etmek için çeşitli gümrük vergilerinden muaf tutmak istemiştir. Ama uygulama esnasında vapurların malzemelerini alıp, taşıyan İngiltere olduğu için bu sorunu nasıl halledeceğini, onları gümrük vergisinden muaf tutsun mu tutmasın mı? Kumpanyanın taşıma iznini nasıl sınırlaması gerektiğini bilemedi.¹¹⁵

Bu meselelere dikkat ettiğimiz zaman ya devlet geniş himayesiyle veya yeterli sermaye temin etmekle bölgede gücü elinde tutacaktı veya bu işleri yapabilen çok

¹¹⁴ BOA, **DH-İD,57/52.**

¹¹⁵ BOA, **DH-İD,57/52.**

zengin tüccar ortaya çıkıp İngiltere'yle rekabet etme gücüne sahip olacaktı. Maalesef İran Bağdat arasında olan ticarete baktığımızda İngiltere'nin etkin ve üstün rolünü daha iyi görüyoruz.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ERMENİ TÜCCARIN İRAN - OSMANLI TİCARETİNDEKİ ROLÜ

(XIX. Yüzyıl ve XX. Yüzyılın Başları)

3.1 Ermeni Tüccarın İran Ticaretindeki Rolü

Safevilerin İran'da egemenliği ele geçirmesiyle birlikte Ermenilerin ticareti güçlendi . Safevi Devleti Kafkasya ve Yakın Doğu'da siyasi ve iktisadi bakımdan Osmanlı Devleti'nin geniş alanda ciddi bir rakibi oldu. İlk olarak Şah İsmail'in politikası; Yakın Asya'nın stratejik merkezleri ile Hindistan ve Orta Asya arasındaki ticari yollar ile Akdeniz'in doğusundaki limanları kendi egemenliği altına alma hedeflerine dayanıyordu. Çağdaş Türk tarihçisi, Halil İnalcık "İran ipeğinin, Avrupa'ya giden bütün yollarına Türkler sahip çıkmışlardır. Türkler yalnız bu ticari yolları almakla ikna olmamışlar ve XVI. yüzyılda İran'ın kuzeyinde üretilen ipeğin merkezlerini yani Şirvan ve Gilan'ı da almak istiyorlardı" diyor ve aynı müellif bu düşüncayı daha da genişleterek şunları ilave ediyordu: "Osmanlı Devleti hem İran'ın ve hem de ipek ticaretinin ve bunun yanı sıra Orta Asya, Hindistan ve Çin'in ticari mallarından da faydalanmak istiyordu. Ama Osmanlı İmparatorluğu'nun bu istekleri, Safevilerin ciddi direnişi ile karşılaştı"¹¹⁶.

Safeviler, İpek üretilen bölgelerin korunmasının İran için önemli olduğunu görerek, bu bölgelerin emniyeti için Osmanlı Devleti ile savaşmayı gerekli görüyordu. Batının kervan geçen ticari yollarına egemen olan Osmanlı Devleti şimdi de doğuya saldırmağı planlayarak o bölgelerin bol olan ipeğine sahip olmak istiyordu. İki devlet arasında

¹¹⁶ İnalcık, Halil *The Ottoman economic mind and aspects of the Ottoman economy, "studies in the Economic history of the Middle East"*, London, 1970, s.210-211.

1514'te başlayan savaşlar bir buçuk yüzyıl devam etti. Doğal olarak bu savaşlardan Ermenilerin ticareti büyük oranda etkilendi. Can ve mal güvenlikleri tehlikeye uğradı. Ancak genel olarak Safeviler zamanında İran'ın ticareti Ermenilerin elindeydi.¹¹⁷

Büyük Şah Abbas döneminde şahın en büyük çabası Ermeni tüccarlarla İran'ı iktisadi krizden kurtarmak ve ülkenin ekonomik yapısını düzeltmeye çalışmaktı. Özellikle etkisiz ve durgun olan ekonomiyi Asya ve Avrupa ülkelerinin dış ticareti üzerinden canlandırmak, ticaretin merkezini Culfa şehrinden İran'ın içine aktarmak ve ticari kervan yolları başkenti olan Isfahan'dan Fars körfezine geçirmek idi. Şah Abbas bu plan ile Osmanlı'ya büyük bir darbe vurmayı amaçlıyor ve o devleti İran'ın ipekten gelen gümrük gelirlerinden mahrum bırakmak istiyordu. Şah bu düşüncesiyle en önemli ticari yolunu yani Tebriz ve Erzurum ortasında bütün köylerinin nüfusunu boşalttı ve hiçbir canlı bırakmadı. Bu siyasetle Osmanlı'yı ticaretin gelirinin önemli bir kısmından mahrum bıraktı¹¹⁸.

Afşar ve Zend hükümetleri döneminde de Ermeniler İran ticaretinde etkiliydiler¹¹⁹. Kaçar hükümeti döneminde ise yine iki bölge arasında ciddi bir yakınlaşma olmuştur. İranlılar ile Ermeniler arasındaki ortak kökleri çok derinlerde olan ikili ilişkiler de sürmüştür.

İran'da bir Ermeni azınlık her zaman için varlığını sürdürmüştür. İran toprakları içerisinde dağınık bir durumda yaşayan Ermeniler yine ticaretle uğraştıklarından zengin bir kesimi oluşturuyorlardı. Bu grup oldukça etkili olup İran idaresi ve toplumu ile iyi

¹¹⁷ Kütükoğlu, Bekir, **Osmanlı-İran Siyasi Munaâsebetler (1578-1612)**, Özal Matbaası, İstanbul, 1993.

¹¹⁸ Konu hakkında bkz: Eskender Beyk Türkeman (Münşi), **Tarihe Âlem Araye Abbasi**, Düz. Mirza Mahmut Hansari, Tahran, 1313; konu hakkında bkz: Nasrullahe Felsefi, **Zendeganiye Şah Abbase Evvel**, c.1-4, İlmiye Yayınevi, Tahran, 1952-1972; Tacbahş, Ahmed, **İran dar zamane Safaviye**, Ahtar Yayınevi, Tebriz, 1971; Racer, Sivuri, **İrane Asre Safavi**, Çev. Ahmad Saba, Semt Yayınevi, Tahran, 1363; **Tarihe İran doreye Safaviyan**, Daneşgahe Kamberig, Çev. Yakub Ajend, Emirkebir Yayınevi, Tahran, 1380, s. 244.

¹¹⁹ Reza Şabani, **Tarihe ictemaiye İran dar asre Afşariye**, C.1, Tabnak Yayınevi, Tahran, 1369, s.416.

ilişkileri sayesinde XVIII. ve XIX. yüzyıldan itibaren Batıya açık bir gelişim içerisine girince, siyasi ve ekonomik açıdan hayli güçlendiler. Ermeni tüccarları İran ticaretinde çok etkiliydiler. Başbakanlık Osmanlı Arşivinde, tarafımızdan incelenen onlarca belgeden, Ermenilerin İran ticaretindeki rolü açıkça görülmektedir. Bu tüccarlar arasındaki önemli birkaçını şöyle sıralamak mümkündür:

1-Bedani Hariskopolu 6.2.1873 tarihinde Trabzon - Erzurum yoluyla transit şekilde İran ile ticaret yapıyordu¹²⁰.

2-Halı tüccarı Kara Kozyan 9.3.1905 de İranlılar tarafından dördüncü Şir-ü Hurşit derecesini almaya nail oldu¹²¹.

3-İran halkından ve Korum maddesinin tüccarı Haçik. Osmanlı Arşiv belgelerinden birinde bu tüccarın şüpheli bir kişi olduğu anlaşılmaktadır. Haçik İstanbul'da oturuyor ve İran pasaportu ile ticaret yapıyordu. Sonrasında İstanbul'dan Lazikiya'ya ve daha sonra da Mersine gitmiş ve 10.2.1906 de Korum ticareti ile meşgul olmuş, aynı zamanda Osmanlı Bankası ile de ortak iş yapıyordu. Bu belge de Osmanlı tarafından araştırılmış ve bu kişinin Osmanlı tebaası olduğu ve Korumu da İran'a ithal ettiği anlaşılmıştır.¹²²

4-Osmanlı Ülkesine 23.11,1908 tarihinde tahıl ithal eden ve Zahiré tüccarı İran tebaası Palasaniya¹²³.

5-Tahranlı İpek böceği tüccarı Banı Paskalidis 11.7.1915 yılında İstanbulda yaşıyor ve ticaret yapıyordu¹²⁴.

¹²⁰ BOA, ZB,6/5.

¹²¹ BOA, İ.TAL.1323.M.29,İrade. No.106.

¹²² BOA, ZB,338/42.

¹²³ BOA, DH. MK,2669/7.

¹²⁴ BOA, DH-EUM,5ŞB,19/47.

6-Hoştarya büyük tüccarlardan ve İran ve Türkiye Ticaret ve Sanayi Bankasını arkadaşları Nikola Petruviç ve Salahattin Fevzi ve Afaki Hoştarya ile birlikte kurmuşlardı. Bu banka Anonim şirketlerden sayılıyordu. Amacı ise mali, sarafî ve diğer teferruatlı işler yapmaktı. Bankanın başta olan yatırımı 200.000 Türk lirası idi. 14.6.1921 de 75 yıllık imtiyazla İstanbul'da çalışmaya başladı. Ama İran'ın arşiv belgelerine baktığımızda bu bankanın imtiyazı Osmanlı Devleti tarafından verildiği için İran devleti bu bankanın kuruluşunu onaylamamıştı. Bu bankanın isminin Osmanlı Bankası olduğu düşünülmektedir. Diğer taraftan az miktar da yatırımla çalışmasının imkânsız olduğu belirtilmiştir. 1922 yılında yatırımı 400000 Türk lirasına ulaşan bu şirketin idari elemanlarından bir diğeri de Monsieur Jokoff idi. 1924 yılında Ahmet Ragıp, Şükrü ve Prens Cavahof idari meclisine seçildiler. Ancak şirketin 1926'da üyelerinin iyi çalışmamaları ve faaliyetleri yetersiz olduğu için kapanmış gibi görünmektedir. Türkiye'de Anonim şirketlerin kuruluşu hakkında bir noktaya değinmeliyiz ki, 1920–1922 yılları arasında yaşanan savaşlarda hem sayı hem de yatırım olarak çok şiddetli bir çöküntü olmuştur. Hatta 1922'de sayıları sıfıra bile ulaşmış, Cumhuriyet'in ilanından ve Türkiye'nin başka milletler tarafından kabulünden sonra 1923 – 1926 yılları arasında bu şirketlerin sayı ve yatırımları çoğaldı¹²⁵.

7- İran tebaasından saat tüccarı, Nasib Cüzdeçiyân¹²⁶.

8-İran tebaasından ve İzmit de tütün tüccarı Kır Kırkokciyan¹²⁷.

Yukarıda gösterilen bu tüccarlar onlarca Ermeni tüccarlarının içinden örnek olarak incelendi. XIX. ve XX. yüzyıl başlarında Ermeni tüccarların İran ticaretinde mevkisi ve

¹²⁵ BOA, DÜİT, 115/6; BOA, HR. İM/29/16; BOA, DÜİT, 125/6; BOA, MV.25585; Güzideye Esnade İran ve Osmanî, İran Dışişlerinin yayını, c.VII, Belge No.1473, 55/16, nr.70, s. 738; Belge No.1472, 55/16, No.71, s. 611; A.Gündüz Özkan,1920–1923 yılları arasında kurulan Türk anonim Şirketlerinde yabancı sermaye, Ankara, 1971, S.61,130.

¹²⁶ BOA, ZB,23/106.

¹²⁷ BOA, HR. SYS.2882/15.

değeri, özellikle Osmanlı ve İran arasında olan ticaretleri tamamen açıktır. Yine belgelere bakıldığında, bu iki devletin de, Ermeni tüccarları cezp etmek ve onları çeşitli yollarla kendi ülkelerine çekmek için uğraştıkları görülür. Belgelerin çoğunluğunda insanı düşündüren diğer bir önemli nokta daha vardır: O da, her iki devletin ve özellikle Osmanlı Devleti'nin bu tüccarlarla karşılaşmaları idi. Bazı Ermeni tüccarları, İran pasaportu ile Osmanlı ülkesinde saat, tütün, halı, korum v.s. gibi çeşitli alanlarda ticaret yapmalarından dolayı veya ailevi sorunlarla karşılaşıyorlardı. Osmanlı Devleti her şekilde bu sorunları çözmeye çalışıyordu. Bazen de İranlı olan bazı Ermeni tüccarların çeşitli yollarla kendilerini Osmanlı tebaası olarak gördükleri, Osmanlı'nın da bunların İranlı olduğunu bilerek onları cezp etmek, vefat ettikleri takdirde özellikle varisleri olmadığı veya malum olmadığı zaman mallarına el koyup sahip oluyordu¹²⁸.

Ermeni tüccarlarının yaptıkları transit ticaretin değerinin yanı sıra, değinilmesi gereken bir başka konu da onların ticari meselelerin dışında yaptıkları yasadışı eylemleridir. Bu yasadışı faaliyetler arasında; Ermeni tüccarların iki ülkenin iç işlerine karışmaları, silah kaçakçılığı, kimyevi maddelerinin transit ticaretini yapmak ve bunların yanında bazı gümrük görevlilerin ve mübaşirlerin onlardan rüşvet almalarında yardım etmelerini sayabiliriz. XIX. yüzyıl sonlarına doğru Avrupa ülkelerinden alınarak Trabzon - Erzurum üzerinden İran'a götürülen maddelere ilişkin belgeler dikkat çekmektedir. Genellikle silah, mermi, çeşitli malzemeler, ilaç ve silah imalatında kullanılan çeşitli kimyevi maddeler ki hemen hemen hepsi transit şekilde İran'a ithal olunuyordu.

Araçların tamamına yakınının Gayrimüslimler bilhassa Ermeniler ve Amerikalı Misyonerlere ait olması, bu türden geçişlerin sorun olmasına sebep olmuş, bazı

¹²⁸ BOA, ZB,338/42; BOA, ZB,33/106; BOA, HR. SYS.2882/15; BOA, DH-EUM-5ŞB,19/47.

maddelere nisbi sürelerle el konulmuş, bazıları da sıkı denetimlerle İran sınırına kadar götürülmüş ve bir daha böyle maddelerin geçirilmemesi istenmiştir.

Osmanlı Devleti tarafından 28.1.1898 tarihli fermanla Hicaz, Trabzon, Van, Erzurum, Suriye, Bağdat, Konya, Sivas, Trablusgarb, Halep, Yemen, Mamüretül-Aziz, Ankara, Cezayir-i Hüdavendigâr, Aydın, Selanik, Edirne, Kastamonu, Beyrut, Diyarbakır, Musul, Bitlis, Adana, Bingazi, Basra, Kudüs, Zor, Manastır, İzmir, Kirit, Siyam, Biga, Cebel-ı Lübnan,... Gibi şehirlere bu tarihten sonra kimyevi maddelerin ithali transit şekilde de olsa yasaklanmıştır. Söz konusu kimyevi maddelerin bazıları şunlardır:

Klorat dö potas, gilisirin ve nitrogliserin ve ondan üretilen maddeler, kloroid dö potas, azotat dö potas, pitrumat dö potas, asit nitrik v.s. ve bunların yanında bütün tehlikeli ve yanıcı maddeler de mevcuttu. Bu fermanda özellikle Amerikalı Misyonerlerin rolünü bu kimyevi maddelerin Osmanlıya ithalin de ve bunlardan ülkeye gelen tehlikeye işaret edilmiş ve bu maddelerin ithalinin kesin bir şekilde yasaklanması vurgulanmıştır. Kimyevi maddelerin ithalinin yanında kaçak silah ticareti de genelde Ermeniler eliyle ve siyasi meseleler nedeniyle yapılıyordu¹²⁹. Elbette bu konuyu ele aldığımızda ilk fark ettiğimiz hususlardan birisi, gümrük memurlarının ve mübaşirlerinin Ermeni kaçakçılarla yaptığı ortaklık ve işbirliğinin olmasaydı, aksi halde böyle bir silah kaçakçılığının yapılmasının imkânsız olduğu açıktır.

Silah kaçakçılığının İran sınırlarından yapılması aşamasında, Osmanlı Devleti'nin bununla ilgili itiraz sesleri hemen yükseliyordu. Tabii ki bu duruma, İran'ın gümrük görevlilerinin rüşvet alarak, silahların Osmanlı topraklarına geçişinde sağladıkları katkılar sebep oluyordu. Bu konuları dikkatli incelediğimizde, bir soru ile

¹²⁹ BOA, **DH. MKT, 207989**; BOA, **ŞD. MLNE, 47023**.

karşılaşıyoruz: Ermeniler kimyevi maddeleri veya silahı Avrupa'dan ve Trabzon - Erzurum üzerinden transit şekilde Osmanlı sınırından ne amaçlarla geçiriyorlar ve İran'a ithal ediyorlardı? Dahası tekrar gümrük görevlilerine rüşvet vermekle veya çeşitli yollarla kaçak şekilde Osmanlı ülkesine geçirmelerinde ne amaç vardı? Ve neden İran'da ve Osmanlı Devleti'nde bu kaçakçılık ticareti şiddetle karşılanıp, kesin emirler veriliyordu? Bu sorular sadece bir kaç örnekle özetlenecektir.

Hoy gümrüğünün mübaşiri Mohammad Han, 29.5.1896 tarihli bir belgede yazıldığına göre, Selmas şehrinin çevresinde olan Ermeni tebaalarından bazıları ile birleşmiş ve petrol varillerinin içinde çok fazla silah ve hiçbir gümrük vergisi almadan gümrükten geçirilmiş ve bu işin karşılığında yüklü miktarda rüşvet almışlardı. Ancak bu konu Osmanlı Devleti tarafından araştırılmış ve ortaya çıktıktan sonra, İran'a itirazda bulunulmuştu

Yine 1902–1903 (gün ve ayı yoktur) tarihli bir başka belgede bu konuya değinilmiş, silah ticaretinin yasak olması veya ticaretinin hiç kimse ya da hiçbir grup tarafından yapılmaması istenerek devamında şöyle yazılmıştır:

“Silah yasağı konusunda iki mesele ile karşı karşıyayız: İlki Ermeni tüccarlarının ticaret için getirdikleri silahlardır. . Ermeniler silahların hepsini ticari malların veya petrol varilleri içinde saklayıp, gümrüğe getiriyorlardı ve gümrük memurları da bu işe göz yumarak gelir sağlıyordu. Bu hususta gerekli ve kesin umumi hüküm verilmelidir ki bundan böyle gümrük memurlarından hiç kimse kaçak silah işine karışmasın ve yasağı silah memurlarına da bilgi vermeyi istemişler ve bu memurun görevi ticari malları veya petrol varilleri ve her şeyi muayene ettikten sonra bunları bulup ve gümrük mübaşirlerini haberdar edip ve Al-i Divanda kayıt olması şart olunmuştur. Diğer sorun ise Kürtlerin kaçak silahları idi. Bu tür silahlar aşiretler tarafından çalınmış veya

kaçakçılarla işbirliği yapıp, ucuz fiyatla alınıyor ve sonra pahalı fiyatla diğer Kürtlere satılıyor ve silahın Kürtlerin elinde olması ülke için hem pişmanlık duygusu ve hem mali kriz getireceğini düşünüyoruz. Emir olursa devletin hizmetinde olan Kürtlerden başka Kürtlerin silah bulundurması yasak olup ve eğer silahlı görülürlerse silah yasağı memuru silahı alıp, zapt etsin. Böylesine Devlet-i Ali'nin işleri düzenli olacaktır.” Bu isteğe Mirza Musa Han, İran'da Azerbaycan Eyaleti'nin Baş Komisyonu tarafından devlete yazılmış ve açıkça Ermenilerin silah kaçakçılığını ve bu sorunun çözüm yollarını da beyan etmiştir.¹³⁰.

İran ve Osmanlı ilişkilerinin tarihinde, her iki devletin stratejik ve ticari durumundan dolayı, bölgede çok önemli bir yere sahiptiler. Bu iki komşu ülke kendi aralarında çıkan uyumsuzluklar ve yıkıcı savaşlar yüzünden ekonomik yönden büyük kayıplara uğramışlardır. İki ülke arasındaki kültürel ve sosyal farklılıkların yanısıra uzun ve ortak sınırlar nedeni ile de ilişkilerde sorunlar yaşamışlardır.

Osmanlı Devleti ve İran içerisinde dağınık bir şekilde yaşayan Ermeniler ticaretle uğraştıkları için eskiden beri zengin bir kesimi oluşturuyorlardı. Tabii ki hükümetlerin gidiş ve gelişi Ermeni tüccarların ticaretinde önemli etkiler bırakıyordu. Siyasi istikrarsızlık ve ticari güvensizlik, can ve mal kaybı ticaretlerine durgunluk getiriyordu. Ama genelde ticaret her zaman bu grubun elindeydi.

Ermenilerin 19. ve 20. yüzyıllarda hem kendi ticari güçleri hem de siyasi işlerden dolayı batıyla sıkı bağlantıları olduğu için ekonomik açıdan hayli güçlendiler. Ticaretin yanısıra, yasadışı ticaretle de ilgileniyorlar, silah ve tehlikeli kimyevi maddeleri petrol varilleri veya ticari mallar içinde kaçırıyorlardı.

¹³⁰ Gozide-i Esnad Belge ,a.g.e., No.781, 163.32, c. 4, s. 464.

Bu dönemlerde Ermeni grupları İran yolunun uzun mesafesini göze alamayarak, Türkiye'ye saldırmak için bu yolu daha güvenceli buluyorlardı. Diğer taraftan, sınır görevlilerinin olmaması, gümrük mübaşirlerinin rüşvet almaları ve Amerikan ve İngiliz misyonerlerinden destek almaları Ermeni tüccarlarının cesaretini daha da artırıyordu. Hatta (28–29 Aralık 1911) I. Dünya savaşından önce Ermenilere ilişkin bir belgede de başta Osmanlı devleti olmak üzere Ermenilerin İran'ın bütün iç işlerine karıştığı ve Rusya'nın bunu bahane ederek İran'a baskı yaptığı yazmaktadır. Bu belge yalnız Osmanlı Devleti'ni değil ayrıca İran'ın iç sorunlarını da içermektedir. Ermeniler, Amerika, Rus ve İngilizler tarafından Osmanlı Devleti üzerindeki ekonomik ve siyasi çıkarlarını gerçekleştirmek için bir araç olarak kullanılmaktadır.¹³¹

¹³¹ BOA. HR. SYS. 2776/65.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

OSMANLI VE İRAN ARASINDAKİ TİCARİ SORUNLAR

4.1 İran Tüccarının Osmanlı Devletinde Yaşadığı Sorunlar

İran-Osmanlı ticaretinde XIX. yy. sonu ve XX. yy. başlarında sınırlarda olan sıkıntıların devam ettiği ve özellikle Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunda özel sorunlar yaşandığı ve bu sorunların çözümüne yönelik önemli çabalar gösterildiğiyle ilgili bilgi ve belgeler vardır.¹³²

İran'dan transit şekilde Viyana, Chicago gibi dünyanın çeşitli bölgelerinde sergilere gönderilen ticari mallardan gümrük vergisi almak Bağdat ve Erzurum'da ortaya çıkan sorunlardan biriydi. İran Devleti Viyana'da genel sergiye İran mallarının Erzurum yolundan ve sınırlarda gümrük vergisi ödemedi katılmasını istemiştir. Aynı zamanda mallarda hasarı engellemek için yüklerin ve sandıkların sınırlarda açılmaması ve mühürlendikten sonra çıkış izninin verilmesini talep etti. Osmanlı devletin

¹³² “XIX. yy. siciller incelendiğinde, değişik ülkelere ait tüccarların ticaret amacıyla mal getirip götürdüklerini, hazırlarının ise, ticaret amacıyla sürekli olarak Ankara'da oturduklarını gösteren değişik belgelere rastlamak mümkündür. Bu ülkelerin başında Fransa ile İran gelmektedir. Yerli ve yabancı tüccarları Ankara'ya çeken şeyler sof ve şal üretiminin az da olsa devam etmesi, tiftik ipliği ve deri gibi hammaddelerin bol bulunması, coğrafi olarak ticaret yollarının üstünde olmasıdır. XIX. yy.da İranlı tüccarlar mamul bez çeşitleri getirip, değişik hammadde götürmekteydiler.1821 yılında İranlı 4 tüccar hizmetkârları ile beraber Ankara'da ticaret yaparken, İranlıların sınır ihlalinin dolayı siyasi gerginlik, bas gösteriş, üzerine Osmanlı devleti de yayınladığı bir ferman ile ülkede bulunan İranlı tüccarların ticaretten men edilmesi, ellerinde bulunan ticari malların yazılıp bir yere kilitlendikten sonra, düzenlenen defterlerin İstanbul'a gönderilmesini, kendilerinin Erzurum'a yollanmasını ve Şark Cenabı Muhafızı tarafından sınır dışı edilmesini istemiştir. Ferman üzerine harekete geçen Ankara mütesellim ve naibi, 4 İranlı tüccarın mallarına el koyup, sayımını yaptıktan sonra urgancılar hanına kilitleyip, defterlerin İstanbul'a, tüccarları da Erzurum'a göndermiştir. Bu sayım defterine göre, genellikle bez ticareti yapan Es Seyyid Ağa Miri'nin 133205 kuruşluk mala sahip olduğu, bez ve Lahor Şalı ticareti yapan Mehmet B. Hacı Abdullah'ın 1962 kuruşluk mal bulunduğu görülmüştür, burada açıklandığı gibi, İranlı tüccarlar 275135 kuruşluk bir ticaret potansiyele sahiptirler. Bu meblağ küçümsenecek kadar küçük değildir.” bkz. **Ankara Ticaret Odası ve Ankara'da Ticaret**, T.H.K. Basımevi, Ankara,1995, s.37.

siyasetinde kaçakçılığı engellemek için Tebriz’de Avusturya konsolosluğu tarafından Trabzon konsolosluğuna Fransızca yazılan iki mektubda: Osmanlı Devleti’nde sergiye giden malları kontrol etmek, açmamak ve gümrük vergisinin alınmaması isteğinde bulunmuştur. Fakat vergi idaresinin 11 Eylül 1872 tarihinde konsolosluğun devlete yazdığı mektupta kaçakçılığı engellemek, inzibati tedbirler uygulamak ve mal sahibinin, taşıyanın, malların değeri ve miktarının vergi idaresine bir beyanname gönderilmesini önermiş ve devletten istemiştir. Bu idare bu beyannameyi esas alarak her 10 sandık ve yükten 1 sandığı açıp muayene edecek, eğer mal düzgünse diğerlerinin açılmamasına ama eğer düzgün değilse ve beyannameye aykırıysa, bütün sandıklar incelenecek, normal depozito vergisi¹³³ alınacaktı. Aksi halde kefil ile ticari mallar mühürlenecek, transit mallara izin verildiğinde, bu izinname ile malın bütün nitelikleri belli olursa mal sahibi, malı Erzurum gümrüğünden çıkararak Trabzon’a götürme iznini alabilirdi. Trabzon gümrüğünde o bölgenin vergi idaresi tarafından o izin belgesi teyit edildikten sonra Trieste vapuruna aktarma izni verilerek İstanbul’a gönderiliyordu. İstanbul’da gümrük idaresinde teyit edildikten sonra tekrar Trieste vapuruna yüklenecek sergiye gönderiliyor, orada Osmanlı hükümeti temsilcisi olan komiser, bu malı teyit ettikten sonra depozito vergisini geri almak veya eğer kefalet alınmışsa bunun iptali için mühürlü şahadetnameyle Erzurum’a gönderiyordu. Ama bu şahadetnameyi Erzurum’a getiremezse veya Erzurum’dan İstanbul’a taşırken yolda mühür açılırsa veya malların

¹³³ Karamursal, a.g.e., s.194–206; BOA, **İR, hususî nr.1,11L 1320/28 kanunî evvel 1318, yasa ve eki (10.1.1903)**. “Depozito vergisi: gümrüklerde saklanan ticari malların 6 ay içerisinde İran’a ihraç edilmesi gerekiyordu, eğer mal ihraç edilmezse malın verilmemesinin yanında depozito vergisi de alınıyordu. Elbette malların ambarlarda kalmasının nedeni gümrüklerde görevlilerin az olması ve özellikle Erzurum gümrüğünde malların ithal ve ihracında her zaman sorunla karşılaşmasıydı.

XIX. yy. sonunda, İran ticari malları için depozito vergisi isminde %2 oranında maliyeti vardı. 1903 yılında Bab-i Âli bu verginin lüzumsuz ve beyhude olduğunu belirtti, alınması iptal edildi. Hatta İran tüccarından haksız yere alınan vergilerin geri verilmesi emrini verip daha da ileriye giderek tüccarın şikâyeti üzerine bu vergilerin kesin ödenmesi için bir Menşe’şehadet-nameleri tazminatı konuldu.

izin numarası, markası değişmişse depozito vergisinin verilmemesinin yanı sıra bütün vergilerinin hepsi kefinden alınacaktı. Devlet, malların muayene ve teftişinin olmaması halinde gümrük vergisinin alınmaması suretiyle, bu imtiyaz Osmanlı toprağından Viyana sergisine giden mallarda da uygulandı. İran'a verilen hakların Osmanlı katılımcılarına da verilmesi için işlemler yapıldı, vergi idaresinin devletten bu istek ve önerileri karşısında bazı tüccar veya mal sahiplerinin sergilere katılmak bahanesiyle ve devletin onların mallarını teftiş etmeme avantajlarından yararlanarak ve gümrük vergisi de alınmaması için mümkün mertebede fırsatçılık yaptıklarını bildirdi. İranlı tüccar ve mal sahipleri Osmanlı toprağından geçirdikten sonra malını satmaya teşebbüs ettiler. Bu yüzden bu hilekârlık ve kaçakçılığı önlemek ve disiplinli olmak, devlet hazinesine zarar vermemek için devlet önerilere kulak vermeliydi.¹³⁴

Erzurum'un bazı işletme müdürlerinin kötü ahlaklı olması ve bazılarının da o bölge hakkında bilgilerinin olmaması ve bu durumlardan oluşan sorunlar genelde iki ülke ilişkilerinde sorun yaratan diğer bir konudur. Taraflar hızla konuyu ele almışlar ve yöneticileri buradan başka yere göndermek istemişlerdir. 14 Aralık 1903 tarihli belgede İran'ın büyükelçisi Erfa'ud-Devle'nin Muzaffereddin Şah'ında onayladığı Osmanlı'nın Dışişleri bakanlığına yazdığı bir mektupta; *Hacı Kerim isminde bir şahıs, fesad işlere neden olup ve devecileri tutuklayıp, haddinden fazla vergi istemiş, bu konu Erzurum'da ikamet eden tüccarın itirazına neden olmuş ve İstanbul tüccarına şikayetlerini bildirmişleridir. Mirza Kerim han'ın yaptığı muamelatı Büyükelçiliğe anlatıp ve devecilerin hapisten kurtulma emrini vermişler, tüccarda elçiliğe gelip devecilerin tutuklandığı için malların telef olduğunu ve onların hapisten çıkmasını istemiştir.*

¹³⁴ BOA, I.RSM 1310:Ş.20 orjinal kayıt numarası:5.

*Erfa'ud-devle, devecileri serbest bıraktıktan sonra Kerim Han'ın bu bölgeyle ilgili bilgisini olmadığını ifade edilmektedir.*¹³⁵

İran ve Osmanlı ticareti, 1903–1904 yıllarında Erzurum depreminden kaynaklanan haberlerden zarar görmüştür. Deprem yıkıntıları ve ticaretin revaçta olmaması ve diğer taraftan da Erzurum'da yıkılmış binalar ve devletin işletme müdürlüğü için yardım gelmemesi, tüccarın şikâyetine neden olmuştur. Bu tarihte Erzurum'da oturan İranlı tüccarın Dışişlerine yazdığı bir mektupta: Geçen yıl Erzurum'da şiddetli depremten dolayı bütün şehir devletin özel malı olan işletme müdürlüğü de harap olmuş ve yıkılmış, bu bayındırlık 40 yıl boyunca devlet tarafından imar edilmemiş, bütün duvar ve tavanı eski ve dökülüyordu. Deprem de bu binayı tamamen yıktı, şimdi oturulacak bir yer olmaktan tamamen çıkmış ve bizim görevlimiz Mükerrerrem'us-sultan hazretleri kendi ailesiyle çadırda ve mescidde kalıyor ve Erzurum'un karı ve kışıyla savaşıp, devlet ve milletine hizmet ediyor ve bu durum devletimizin adaletinden ve merhametinden uzaktır. Buna ilaveten yabancıların gözünden de size bir serzenişte bulunuyorlar bu olaylarda başka konsoloslar kendi devletleri onarım durumuna göre 100, 200 lira yardım göndermişler ama İran'ın Osmanlı devletinin konsolosluğuna hiçbir yardım ve hatta imar için bile bir yardım gelmemiş, bu konu devletin şerefine ve bütün millete hakaret ve aşağılanma oluyor..." diye bahsetmektedir. Bu mektup 17 tüccarın mührüyle gönderilmiş ve tüccarın çok zor şartlar altında yaşadığını bildirmiştir. Tüccarın bu mektubunun ardından İran Dışişleri bakanlığı tüccara yazdığı mektupta bu işi halledeceğini bildirmiştir.¹³⁶

¹³⁵ Gozideyi Esnad, **a.g.e.**, c.5, s.416.

¹³⁶ Gozide-yi-Esnad, **a.g.e.**, c.5, s.367–369–370.

İran-Osmanlı transit ticaretinde diğer önemli bir mesele, İranlı tüccarın mallarını 6 ay içerisinde sınırlardan geçmesi idi. Ama yolların ve nakliyatın kötü ve uygun olmaması, gümrük memurlarının rüşvet alması, sınırlarda görevlilerin az olması, yollarda haydut ve eşkiyanın olması... gibi durumlar malın 6 ayda çıkmasına engel oluyordu. Bu durum İran tüccarının rızasının olmamasına ve Osmanlı'nın mahkemelerine şikâyet etmesine neden olmuştur. 9 Nisan 1904 tarihli belgedeki rüsumat emaneti tarafından hükümete sunulan yazıda bu sorunlardan detaylı bir şekilde bahsedilmiştir. Bu sorunları biraz daha detaylı bahsetmek faydalı olacaktır. Trabzon limanından son varış yeri olan İran'a transit olan ticari mallar, gümrük görevlileri tarafından mühürlendikten ve normal gümrük vergilerini ödedikten sonra, Erzurum yolunda çeşitli sorunlarla karşılaşılıyorlardı. Bu yüzden ticari mallar zamanında İran sınırına varmıyor veya sadece bir kısmı sınırlardan geçiyor, diğer bir kısmı Kızıldize gümrüğünde kalıyordu. Gümrükte bu malların gümrük vergileri önceden ödenmiş ve tüccar 6 ay içinde mallarını Osmanlı toprağından çıkarmaya çalışmış ama Osmanlı bu işi yaptıklarını kabul etmemiş ve onlardan tekrar gümrük vergisi istemiş ve ödemedikleri surette ticari mallarına el koymuşlardır. Bu konunun devamında tüccar şikâyetinde bulundu. Şikâyetlerini şöyle beyan etti: “Onların mallarının çoğunluğu Trabzon-Erzurum ve Erzurum-Kızıldize yollarının arasında eşkiya tarafından yağmalandı ve ganimet olarak toplandı, defalarca ya kendileri ya da büyükelçilik tarafından bu sorunları çözmesini devletten istemişlerdir. Erzurum gümrük memurları kasten tüccarın navlun kâğıtlarını veya transit tezkirelerini mühürlemeyip, birkaç gün süreyle bu kâğıtları ve tezkireleri saklamış, bu sorun esnasında gümrük memurlarının olmaması sebebiyle, tüccarın şikâyetleriyle ilgilenilmemesi, onların itirazına neden

olmaktaydı. Kıtlık ve darlıktan dolayı olmayan nakliye araçları ve karantina engelleri ve gidiş gelişin zor olması gibi sorunlarda işlerin gecikmesine neden oluyordu.

Bu belgede dikkate değer diğer bir konuda İran tüccarı tarafından 25.269 kuruş 40 santim(santim para biriminin % 1) bakır paranın çıkartılması durumudur. Erzurum gümrük memurları tarafından bu para ticari mal olarak hesaplanarak, bundan da gümrük vergisi alınmaktaydı. İran tüccarı bu paraların para basmak dışında bir işe yaramadığı için gümrük vergisi alınmasını şikâyet etmiştir. Uzun tartışmadan sonra mahkeme, hükümetinde onayıyla, İran tüccarının borçlarının ödenmesi, gümrükten mallarına çıkış izninin gecikme sorunun halledilmesi ve aynı şekilde Osmanlı'dan İran'a bakır parasının çıkış borçlarını 4 taksit halinde ödemelerini istemiştir.¹³⁷

Halep valisinin vekili Ferik Bekir Sıtkı tarafından Urfa Mutasarrıflığına ve oradan da devlete rapor edilen 27 Ağustos 1905 tarihli bir belgede, Çolo Bin Mahmud ve Siyork'e'de ikamet eden Hacı Eyyüb vasıtasıyla Beyrut'tan kara yoluyla Siyorkeli arabacılar aracılığıyla silah kaçakçılığı yapıyordu. Bu durum ilk defa değildi. Refaizade aracılığıyla Diyarbakır ve Harbut yoluyla önceleri de devamlı alışveriş haline geldiği belirtiliyordu.¹³⁸

Silahlı eşkıyanın, iki ülkenin sınır bölgelerine ve gümrüklerine saldırıp, yağmalaması sonucu gümrük gelirlerini de yıkıcı etkiler bırakmıştır. 5 Mayıs 1906 tarihli bir belgede Osmanlılar'ın 70 kişiden oluşan silahlı Arap bir grubu, Kirmanşah'ta Sumar bölgesine saldırdı. Kirmanşah gümrük memurunun raporunda : “*Geçen gün 70 kişilik bir Arap grubu İran'a ait Sumar toprağına saldırdılar ve Kolher aşiretinden 2 kişiyi öldürüp, 2 kişiyi de yaraladılar ve yaklaşık 500 koyun (bir başka belgede 2000*

¹³⁷ BOA, ŞD. 595/61; BOA, ŞD. 594/68.

¹³⁸ BOA, Yıldız Esas Evrakı, 86-43/4233.

koyun)almışlar ve aşiret bu saldırıdan sonra Sumar bölgesinden çıkmış ve hatta gümrük görevlileri de Eyvan'a gidip, bu karışıklığın bitmesini beklemişler... ve eğer böyle giderse, giden gelen kervanların Sumar ve Eyvan eyaletinden geçişi kesilecek ve şüphesiz durum böyle kalırsa, gümrük vergileri tamamen bitecek ve aksine şimdi Türkistan bölgesinin hurmasını taşınma zamanıdır.”¹³⁹ diye bahsetmektedir. Her iki devletin memurları, 16 Mayıs 1906 tarihinde bu konuyu araştırmak için Hanegeyn şehrinde toplandı. Bu sorunu çözmeye çalışmakla beraber bu konuşmalarda ellerinde yeterli kanıt bulunmadığı için çözümsüz kalmıştır.¹⁴⁰

Osmanlı Devleti'nin siyasetinin hassas dönemlerinde, İran-Rusya gümrük avarız vergilerinde fark olması ve Rusya'nın muaf olması, İran tüccarının ve Erzurum gümrük görevlilerinin şaşırmasına neden olmuştur. 2 Kasım 1908 tarihinde Erzurum-Beyazıt bölgelerinde kıtlık ve darlıktan dolayı, Osmanlı Devleti Rusya ve İran'dan hububat ve tahıl ithal etmek istemiş, bu ürünlerin ithali, bu bölgelerde satılan bu ürünlere zarar veriyordu ama ahalinin açlığını önlemek için devlet böyle yapmaya karar vermişti. Rus tüccarı her türlü gümrük vergilerini vermekten muafı ama İranlı tüccar normal gümrük vergilerinin yanı sıra depozito vergisi de ödüyordu. Bu durum tüccarın şikâyetine neden oluyor, gümrük görevlileri de merkezden bu sorunu çözmelerini istiyordu.¹⁴¹

İstanbul'da ikamet eden Tahrancı Kardeşler tüccarından 7 Mart 1909 da kimliği bilinmeyen kişiler tarafından para istenmiş, bu konu İstanbul Polis müdüriyeti tarafından araştırılmıştı.¹⁴²

Sınırlarda olan İran-Osmanlı ticaretinde diğer bahsetmemiz gereken konu, bu yollarda ticaret yapan kervanların develeriydi. Her deveden (ticari malın dışında) vergi

¹³⁹ İran Dışişleri Bakanlığı Arşivi, belge no.756, kutu 32, dosya 7.

¹⁴⁰ İran Dışişleri Bakanlığı Arşivi, belge no.758–759–760, kutu 32, dosya 7.

¹⁴¹ BOA, DH. MKT,2669/7; BOA, DH. MKT,2796/43.

¹⁴² BOA, Y.MTV.277/104.

alınmanın miktarı ve bu konuda tüccarın, Rus yolunda ticaret yapan tüccarla rekabeti de diğer bir konudur. 4 Temmuz 1911 tarihli bir belgede İran devecilerinin İran ve Trabzon yolundan daima gidiş geliş yaptıkları ve bazen de İran'a gitmeyip Trabzon-Bayburt-Erzurum-Van'da kalıp ticaretle uğraştığından bahsetmiştir.

Geçmişte yapılan anlaşmalara göre Temettu Nizamnamesinin 5. maddesine göre; devecilerden temettu vergisi¹⁴³ alınmıyordu. Rus devecilerden vergi alınmaması, hem Osmanlı hem de İranlı tüccarın itirazına neden olmuştu. Her iki ülke tüccarının Rus yoluyla ticaret edenlerle rekabet edememesine neden olmuş ve bu vergi yüzünden, Erzurum yolunu terk edip Rus yolundan ticaret etmeye mecbur kalmışlardı. Bu şikâyetlerin üzerine devlet tarafından bir kararname düzenlendi, kararnameye göre; yıllık her deve için 15 kuruş temettu vergisi alınacak ama İran tüccarının Erzurum yolunu bırakıp Rus yoluna gitmemesi için istisnai muameleler yapılacak ve bu avantajlardan Osmanlı devecileri de yararlanacaktı. ¹⁴⁴ Ama bu durum Osmanlı Devletini çok düşündürüyordu, çünkü ticaret Osmanlı yolundan Rus yoluna aktarılmıştı.

Osmanlı'nın İranlı tüccarının geri istenileni bazı haklarının ödenmemesi diğer sorundu. I. Dünya Savaşı zamanında Basra'da yaşayan Hacı Taki ve Hacı Abbas isimli iki İranlı tüccar 900 bin liralık mallar için Osmanlı hükümetinden talepte bulundu,

¹⁴³ BOA, **MV.154/40**; Karamursal, Ziya, **Osmanlı Devlet'inin kuruluşundan 19. Asrın Yarısına kadar Mali Tarihe bir Bakış**, seri III. nr.11, Akşam matbaası, İstanbul, s.194–206. “ Temettu vergisi: Osmanlı Devleti'nde deve ile Osmanlı toprağına girenlerden alınmış, her deveye 15 kuruş tayin edilmişti. Bu vergi normal verilen gümrük vergisi dışındaydı. Bu vergi 1875 yılında Osmanlı-İran elçilikleri tarafından yapılmış, elbette bu konu ticari mal taşıyan İranlı deve sahiplerinin şikâyetine neden olmuştu. Çünkü bu vergi Rus devecilerden alınmıyordu. Bu durum Osmanlı-İran tüccarına çok fazla zarar veriyordu. Bu konu hakkında bir belgede Erzurum valisi bu şikâyeti hükümete bildirmişti. Temettu vergisi, tanzimattan önce servetlerine göre tüccar ve esnaftan alınıyordu sonra adı “ihtisap” olan bu vergi Tanzimat döneminde kalktı ve tekrar temettu vergisi uygulandı.”

¹⁴⁴ BOA, **MV. 154/40**.

bunun karşılığında da Osmanlı onlara bir senet verdi, ama savaş bittikten sonra Osmanlı istenilen tarihe kadar ödemeyi yapmadı (6 Ağustos 1923). Daha sonra Basra'da İran konsolosluğu tarafından Osmanlı'nın dış işleri bakanlığına bu konuyla ilgilenmeleri için bilgi verilmiş ama yapıp yapılmadığı belli değildir.¹⁴⁵

Hacı Tahmasb Osmanlı bir şahıs tarafından 27 Ağustos 1911'de gümrükte zorla iki devlet arasında yapılan anlaşmalarda normal gümrük vergisi dışında hiçbir fazla vergi alınmayacak maddesine uymayarak, gümrüğe giren her adl yükten gümrük vergilerine ilaveten, her deve yükden 1,5, sahibinden 1,5 gıran, her katırdan 1 ve sahibinden de 1 gıran ve her eşek yükden 10 şahi ve sahibinden de 10 şahi alınmıştır. Bu duruma Rus ve İngiliz konsoloslukları itiraz ederek ve bu vergileri kabul etmeyeceğini bildirmekteydi.¹⁴⁶

Ayrıca Rusların, Azerbaycan'da Maku hâkiminin aracılığıyla aşiretlerin içinde silah dağıtmaya teşebbüs ediyordu. 8 Nisan 1913'te silah kaçakçılığını önlemek ve şiddetli tedbirler almak için çalışıldığını başka bir belgede rastlıyoruz.¹⁴⁷

Osmanlı Kürtlerinden olan Cem Gafır isminde bir şahıs 11 Ocak 1915'te, Sakız ve Banep bölgesindeki vs. İran şehirlerine saldırarak ve Bane'nin bütün gümrük görevlilerini tutuklayıp, gümrük reisi Mirza Nimet ve 4 kişiyi öldürmüştür. Bane hakimi devletten bu olaya derhal müdahale etmesini ve suçluları cezalandırmasını istemekle birlikte ve İran büyükelçiliği de İstanbul'a acil bildiri yazmıştır.¹⁴⁸

I. Dünya Savaşı sırasında bazen Osmanlı Devleti'nin İran Devleti'nin iç işlerine karıştığı görülmektedir. 16 Şubat 1916 tarihinde Belçikalı Kirmanşah gümrük ve maliye görevlilerinin Osmanlı ordusu tarafından tutuklanmasında olduğu gibi. Osmanlı ordusu

¹⁴⁵ BOA, HR. İM, 80/6; BOA, HR. İM, 92/3.

¹⁴⁶ BOA, HR. SFR(20), 94/26.

¹⁴⁷ BOA, A.MKT. MH.M.143/26.

¹⁴⁸ BOA, DH. EUM. 2 şb, 29/32.

Kirmanşah'ın gümrük ve maliye idaresinde isdiham edilen Belçikalı Doktor Bronel ve Mösyö Dövor'du tutuklayıp ve Dövor'du Bağdat'a ve Bronel'i Bistun'a göndermişlerdir. İran Devleti'de itiraz edip görev yerlerine gönderilmesini istemişti.¹⁴⁹

Tüccara 4 Aralık 1917 tarihinde, tebaa olmak için tezkire vermemek veya geciktirmek, İstanbul'da ticaret yapmak gibi izinlerin verilmediğini birçok belgede görüyoruz.¹⁵⁰ Bu konu hem tüccarın psikolojisini bozuyor ve hem de ticarete çok zarar veriyordu.¹⁵¹

Yukarıda bahsedildiği gibi 5 Mayıs 1919 tarihinde yollarda eşkıyalar vardı. Bunlar tüccarın mallarını yağmalayarak ve çoğu zaman kervandaki insanları katletmişlerdir. Elbette bu durumdan hükümet haberdar olunca, ciddiyetle bunları takip etmiş ve tutuklatarak tüccarın zararını geri ödemiştir. Ama her zaman bu mesele tüccarın istediği gibi sonuçlanmamıştır. Beyazıt ve Erzurum yolunda şiddetli emniyetsizliğin olması ve o bölgede tüccarın katledilmesi mallarının yağmalanması sık görülmüştür.¹⁵²

Osmanlı toprağında İran kervanlarına saldırılması ve yağmalanması sadece Osmanlı eşkıyaları tarafından değil, Rusya devletinin haydutları tarafından da yapılmaktaydı. Malın terhis edilip, Erzurum gümrüğünde gümrük işlerinden sonra çıkan kervanlar, Erzurum-Beyazıt yolu üzerinde Ruslar tarafından yağmalanıyordu. Bu mesele hem Osmanlı devleti hem de Rusya için problemler yaratmıştır. İran ticari malının Osmanlı toprağında yağma olduğu tüccar emniyetinin olmadığı ve bunun Osmanlı devletinin önem vermemesinden kaynaklandığını düşünmüş ve yağma olan malların tazminatını ve verdikleri gümrük vergisini de devletten istemişlerdir. Hem

¹⁴⁹ Gozide-yi-Esnad, **a.g.e.**, c.7, s.710.

¹⁵⁰ BOA, **DH. EUM.5.şb/6/8;BOA, ZB/394/56.**

¹⁵¹ BOA, **DH. EUM.5.şb. 1336RA. 13/6/8.**

¹⁵² BOA, **DH. EUM-A4Ş,7/27;BOA, HR. SYS, 2453/19.**

Osmanlı hem de Rusya devletinin sorumlusu, İranlı tüccarın bu durumuna hak vermiş ve her ikisi de yağma olan malların kalitesi, miktarı, değeri, türü belli olduktan sonra malın değerini ödemiştir. Fakat bu ödeme gümrük defterlerinde kaydedilmiş, malların detayları Rus devletine bildirilip, tazminatı ödemesi istenmiş, diğer taraftan da ticari malın asıl sahibi Tebriz veya Tahran’da ikamet ediyorsa ve malların ithalat ve ihracatı vasıtalar aracılığıyla yapılıyorsa, bu sorun da diğer sorunlar yanında kapanıp gitmiştir. Bu sebeple tüccarın sorunları cevapsız kaldı. Gümrük defterlerinin kolay elde edilmemesi, asıl mal sahiplerin Osmanlı toprağında olmaması ve özellikle her iki ülkenin I. Dünya savaşında olması, Osmanlı-İran Devletini bu savaştan dolayı tüccarın sorunlarıyla ilgilenememeleri, yabancılar tarafından İran’ın işgali ve haydutlar tarafından malların alınmasının doğal olması, gibi çeşitli bahaneler tüccarın sorunlarındandı.¹⁵³

XIX. yy. sonu ve XX. yy. başında, 6 ay içinde malların geçirilmesi hakkında ve özellikle Osmanlı devletinde devlet ve tüccar veya tüccarın kefilî tarafından imzalanmış kefalet senedi şeklinde yazılan yazılar gibi Osmanlı arşivinde çeşitli belgeler vardır. Bu kefalet senetlerinde şöyle yazmaktadır: “*İran’a Trabzon yolundan taşınan mallar, gümrük kayıtları, cinsin ve miktarın belli olmasıyla transit gümrüğünün vergisi %1 olup, Erzurum gümrüğünde mühürlenip ve o tarihten sonra 6 ay içinde malların sınırdan çıkarılması lazımdı. Tüccar, gümrük vergisi miktarını ya kendisi ya da kefilinin ödeyeceğine dair taahhüt veriyor ve eğer zamanında mallar çıkmazsa yine tüccar, Erzurum gümrüğünde kalan ticari mallara %7 gümrük vergisi vermeyi taahhüt ediyordu. Bu kefalet senetlerinde %7 gümrük vergisinin ödenmesine karar verildi, fakat bu miktar daha sonra arttırıldı. Trabzon’dan İran’a taşınan ticari mallar Erzurum*

¹⁵³ BOA, ŞD. DH, 568/31.

gümrüğünde mühürlendikten sonra 6 ay hesabıyla vergi %8 olup ve ihracat olmaması durumunda yine % 8 gümrük vergisi alınacaktı.”¹⁵⁴

Osmanlı’da oturan tüccarın bir diğer sorunu, transit tezkerelerinin alıkonulması, vergilerin düzensiz bir şekilde Trabzon vergi dairesine verilmesi, tüccarın kefilinin ölmesi, kefilin vergileri zamanında ödememesi gibi durumlarda devlet mallarına el konulmasıydı. Bu koşullarda devlet tüccarın borcunu itinayla hesaplayarak, malını zapt ediyordu.¹⁵⁵

Belgelerde önem taşıyan düşündürücü diğer bir konuda, Osmanlı devleti’nin her şekilde İranlı ve özellikle Ermeni tüccarı toprağında tutmaya çabalamasıydı. Osmanlı’da İran pasaportuyla tütün, saat, krom gibi çeşitli ticari işleri yapan ermeni tüccar, ticaret esnasında bazı aile veya iş sorunlarıyla karşılaşıyorlar veya vefat ediyorlardı. Osmanlı devleti onları topraklarında tutmak, mallarına el koymak için tüccar ailesi ve patrikhaneler vasıtasıyla araştırarak ve siyasi amaçlarla toprağında saklamayı amaçlıyordu. Bahsettiğimiz bu konunun tersine bazen de ticaretle uğraşan bazı İranlı tüccarlar, kendilerini Osmanlı tebaası olarak gösteriyordu. İstanbul ve diğer şehirlerde birçok mal ve mülkleri vardı. Devlet her şekilde bu şahısların bilgilerini saklıyor, vefat ettiği ve varislerinin belli olmadığı zaman onların mallarına el koyuyordu. Gerçek şu ki her iki devlet Osmanlı ve İran, bu zengin tüccara sahip olmak için çeşitli yollarla sorunlarını çözerek cazip hale getiriyordu.¹⁵⁶

Araştırma, istizan gibi bahanelerle, 15 Ocak 1923 yılında bir noktadan diğer noktaya geçmek isteyen İranlılar’a izin verilmemiştir. Bu gecikme onların çok zarara uğramasına neden olmuştur. İran’dan Erzurum yoluyla Osmanlı toprağına girmek

¹⁵⁴ BOA, ZB,6/5.

¹⁵⁵ BOA, ŞD,573/27.

¹⁵⁶ BOA, ZB,338/42; BOA, ZB, 33/106; BOA, HR, SYS, 2882/15; BOA, DH-EUM-5 şb, 19/47.

isteyenler, askeri yöneticiler ve diğer güvenlik görevlileri tarafından daima kötü muamelelerle, hakaretle karşılaştığı gibi, vergi memurları da kaba bir şekilde davranmıştır. İran devlet memurları da Osmanlı'ya memuriyete geldikleri zaman, Ankara devleti tarafından memuriyet hükümleri onaylanmadığı bahanesiyle ve İran tebaalarının da Osmanlı tebaası gibi karşılanarak ve bazen de onların pasaportlarını alarak, askere ve cepheye göndermişlerdir. Hatta Velioğlu isminde bir şahıs ikamet tezkiresini yeniletmemesi nedeniyle ve dışişleri bakanlığı tarafından onaylanmadığı için Osmanlı tebaası sayılıp askere alındığı gibi durumlar olmuştur. (Elbette İranlı Osmanlı tebaasında olanlar askerlikten kaçmak için İranlı tebaası olduklarını iddia ettikleri zaman Şura-yı Devlet tarafından incelenip bunların Osmanlı tebaası oldukları ispat ediliyordu.) İran ve Osmanlı ilişkilerinin iyi sürmesi ve zedelenmemesi için vilayetler, liva ve kazalara kesin bir emirle İranlılar'ın iyi karşılanması ve askere gidenlerin serbest bırakılması emredilmişti.¹⁵⁷

4.2 Osmanlı Tüccarının İran Devletinde Yaşadığı Sorunlar

Osmanlı tebaaları ve tüccarları da İran'da çeşitli sorunlarla karşı karşıya kalmıştır. Katletmek, eşkıya, fazla vergi almak, tüccar, esnaf ve deveciler için kolaylıklar yaratmamak, kış dönemlerinde onların kar altında kalmaları, İran zaafından yararlanıp Osmanlı tüccar ve tebaasını tehdit etme gibi çeşitli durumlar bu durumun gözle görülür sorunlarından. Bu sorunların yaşandığı birkaç olaydan bahsedilirse konu daha iyi anlaşılacaktır. 25 Haziran 1909 tarihli Van'dan içişleri bakanlığına gelen bir raporda, İran eşkıyalarının Urmiye'ye ticaret için giden tüccarlardan ikisini öldürüp ve bir kişiyi de yaraladıklarının bildirilmektedir. Bu olayından sonra, Osmanlı sınırlarında

¹⁵⁷ BOA, HR. İM,65/64.

Urmiye'ye bir askeri birlik aktarılmış. Bu haber ecnebi ülkelerin konsoloslukları tarafından İran'a bildirilmiştir. 24 saat sıcak çatışmayla ve Osmanlı aşiretlerinin tahrik olmasından dolayı, İran toprağına tecavüz etmesini engelleyemediği gibi, diğer taraftan onların başkaldırmalarına karşı koyacak yeteri kadar askerlerinin olmamasından ve aşiretlerin isyanlarını bastıramamasından dolayı bütün bunların sorumlusu olarak görülmüştü.¹⁵⁸

Osmanlı Tüccarından Kerbela Hacı Hasan isminde bir şahsın 1908–1909 yılında İsfahan ve Şiraz arasında Saadetabad mahallinde 1850 mecdiyesi eşkıya tarafından yağmalanmıştır.¹⁵⁹

Bağdat ehlinde Osmanlı tüccarı Yusuf isminde bir kişi 12 Eylül 1911'de malını Bağdat'tan İran'a taşıdığı zaman Kelhur aşireti tarafından hayvanlarla taşınan 58 yükü yağmalanmış, daha sonra mallarının eşkiyalardan alınmasına rağmen, malların güveni için devletten askeri koruma istemiştir.¹⁶⁰

İran da Meşrutiyet döneminde tüccar bazen olaylar yüzünden sorun yaşıyordu. 12 Eylül 1911'de Kazvin şehrinde Osmanlı tebeası Hacı Taki isminde bir tüccarın kervansarayını mücahitler harap ederek ve siper olarak kullanmışlardı.¹⁶¹

Devletler arasındaki sorunlar ve özellikle savaş konusu ticareti felç eden ve tüccarlar arasında çok fazla sorun yaratan bir durumdur. Ruslar ekonomik rakiplerini sahneden çıkarmak için I. Dünya Savaşından dolayı, İran devletinin zaafından da yararlanarak, savaştan gelen fırsatı kullandı. Osmanlı Devleti'ne darbe vurmak için en

¹⁵⁸ BOA, DH. MKT, 2860/81.

¹⁵⁹ BOA, HR. SFR (20) 94/35.

¹⁶⁰ BOA, HR. SFR (20) 94/65; "1923 yılında Trabzon ile Tebriz arasında Osmanlı tüccarlarının malalarını nakleden deveçilerin, İran'a girişlerinde İran memuriyetiyle tüccar ve ahalisi tarafından adeta soyulur derecesinde zarara uğradıklarından dolayı, borçları fazla olarak bir netice develerin adedi azalarak gerekli tedbirleri Tebriz şehbenderine verilmişti. Bu konuyu detayları hakkında" Bkz. Cumhuriyet Arşivi 030.10.01.01.011.47.11.

¹⁶¹ BOA, HR. SFR (20) 40/8.

iyi zaman olarak görmüştür. 29 Ocak 1915 tarihinde Ruslar Azerbaycan'da Selmas kasabasında Osmanlı tüccar başının evine ve mağazalarına saldırısından dolayı maddi ve manevi zararlar vermiş, o da Osmanlı devletinden bu zararların giderilmesini istemiştir. Ruslar, Azerbaycan'ı işgal ettikten sonra doğal olarak Selmas da Rusların eline geçti. Bu savaşta Osmanlıların itilaf devletlerinin karşısında olması Rusların, tüccarların mallarını zarar verip, bloke etmek ve tüccar ve ailelerini esir etmek için elinde iyi bir bahanesi oldu. Tüccarın başı da bu durumda Rusların eline geçti ve Rusya'ya sürgün edildi. Yaşadığı birçok zorluktan sonra Avrupa yoluyla ülkesine gelip ve olan bitenlerin hepsini devlete bildirip, gördüğü bütün maddi manevi zararların karşılanmasını istemiştir. Aşağıda da bahsedileceği gibi gördüğü maddi zararlar yaklaşık 1 milyon liraydı.

Kasadaki nakit para: 900 tuman 180 Osmanlı lirası.

Rus mavzeri ve tüfeği (kullanımı İran'da serbest) :120 Osmanlı lirası

800 adet kurşun: 160 tuman 22 Osmanlı lirası

Mağazada olan 2 adet seccade: 180 tuman 26 Osmanlı lirası

Poliçe ve adına olan belgeler: 1610 Osmanlı lirası

Toplam: 1990 Osmanlı lirası¹⁶²

Ruslar, savaştan oluşan durumu kullanarak Osmanlı tebaasının ve özellikle tüccarın mallarına el koyarak, esir aldı. Hatta vahşi şekilde idam bile etti. 6 Ekim 1916 tarihinde Osmanlı tebaalarını ve hatta tezkiresi olan kişileri, kendi şehbender hanelerinin önünde büyük bir cesaretle idam etti. Bu vahşetle öyle bir korku yaratmış ki bunu belgenin bütün satırlarında hissedebiliriz. Bu tüccarı ve bazı tebaaları hiçbir ispat olmadan Urmiye aşiretleriyle gizli ortaklık yaptıklarını bir bahaneyle idam etmişlerdir.

¹⁶² BOA, HR. SYS. 2394/56.

Ruslar, Nesturileri silahlandırarak ve onları Kürtlerle birbirine düşürerek, sözde Osmanlı bu aşiretleri himaye edip Kürtleri katlettirmiştir diye yaydılar. Hatta daha da ileriye gidip bazı tüccar ve Urmiyelileri korkutarak ve tehdit ederek mazbata topladı. Bu mazbata da yapılan işe teyit mührü vuruldu. Her şekilde önce de dediğimiz gibi Rusya ve Osmanlı arasında olan ekonomik ve siyasi konularda rekabet, tüccara çok şiddetli zarar verdi. Bölgenin de iktisadi açıdan güvensizliğine neden oldu.¹⁶³

Osmanlı Devleti o dönemde güçlü devletler elinde çabalıyordu ve sorunları bildiği halde, çözmeye gücü yetmiyordu. Diğer bir sorunda İran'ın kuzeyinin en önemli şehirlerinden olan Reşt şehbenderliği konusundaki rekabetti. Rusya ve Osmanlı için önemli bir şehbenderlikti. Rusya devleti 8 Şubat 1915 tarihinde yani I. Dünya savaşı sırasında, bu şehirde Osmanlı'nın ekonomik gücünü ortadan kaldırmak ve Osmanlı tüccarını, kendi tebaası yapmak için halka Osmanlı askerlerinin Reşt şehrine gireceği korkusunu salarak çeşitli entrikalar yaptı. Fakat Rusya'nın Reşt şehrinde Osmanlı ticaretinin temeline yaptığı en önemli darbesi, Osmanlı tüccarına ait olan mallarına, tarım alanlarına, ürünlerine, dairelere yaklaşık 300 bin lira el koymasaydı.

Tüccar ve şehbender yöneticilerinin, İran devletinin yardımından ümitleri kesildikten sonra, kendi devletlerine bir mektupla bütün olanları açıkladı. Devletten, Rusya'nın bu dürüst olmayan davranışı karşısında, Osmanlı askerlerinin işgali altından olan Azerbaycan'da, Rusya devletindeki ticarethanelerdeki mallarına veya Osmanlı toprağında olan ticarethanelerin mallarına el koymalarını ve zapt etmelerini istemişlerdi.¹⁶⁴

¹⁶³ BOA, HR. SYS. 2338/1.

¹⁶⁴ BOA, HR, SYS. 2406/29.

Reş'te Osmanlı şehbenderinin, Rus konsolosu tarafından tehdit edilmesi hem Osmanlı hem de İran devleti tarafından tepkiler karşılandı. Osmanlı Büyükelçiliği tarafından İran dışişleri bakanlığına yazılan bir mektupta şu ifadeler bulunmaktadır: *“Rus konsolosu kendi haddini aşarak, bizim şehbendere bir takım mesaj göndermiş ve tehdit etmiştir. İran savaşta tarafsız olduğunu ilan etmiş, ama böyle ecnebi memurlarının davranışları beni şaşırtmıştır, henüz Tebriz olayının etkisi geçmemişken Reş'te bu olanlar nasıl bir şeydir. Biz bu davranışları nasıl sindireceğiz... Bu işin bütün sorumluluğunun İran devletine ait olduğu bellidir.”*¹⁶⁵ Sonra bu mektubun peşinden Osmanlı büyükelçisi Asım Bey'in Dışişlerine yazdığı bir diğer mektupta : *“Reş'te ikamet eden Osmanlı şehbenderinden elçiliğe sık sık gelen bilgilerde, Osmanlı tebaa ve tüccarın durumunun günden güne daha da kötü olduğunu ve Rus konsolosunun kendi başına yaptığı uygulamalar ve devletin de görevlerinin ciddiyetle bu işe bakmamasında öyle sıkışmışlar ki daha kötüsü olamaz. Herkesten talepleri var, ama hiç kimse karşılığında bir dinar bile alamıyor, ama isteklerini alabilmek için güçlerini kullanıp ve çok ağır şekilde alıyorlar. Ticari, hukuki vs. cari işlerde karşılarında olan şahıslardan hesapsız davranıyorlar. Diğer taraftan burada İstikrazı bankanın şubesini tehdit etmiş, bunların mallarını mülklerine el koymuş, en çok ticaret yapan Laskaridis ticarethanesi bu tarik ve sıkıştırma ve tehditlerle karşı karşıya kalmıştır. İran devletinin tam mülkü olan Gilan bölgesinde nasıl olabilir ki Rus memurları, Osmanlı tebaalarını kendi başlarına haklarını gasbediyorlar. Farz edelim ki eğer Osmanlı tebaaları önceden Ruslar ve bankayla muamelelerde bulunmuş ve şimdi de ihtilafları varsa işletme müdürlüğüyle müzakere yapıp şehbenderin bilgisine sunulması gerekirken neden böyle davranılıyor... Eğer ecnebiler Gilan'da oturan Osmanlı tebaalarının*

¹⁶⁵ Gozide-yi Esnad, a.g.e., c.7, s. 622.

ticarethanelerine ve mal mülklerine saldırılırsa, her yönden bizim devletin İran devletini sorumlu tutacağı aşikârdır.”¹⁶⁶

Gilan’da Osmanlı tebaalarının Ruslar tarafından böyle sıkıştırılmaları 30 Mart 1915 tarihinde Petrograd’dan İran’ın vezir muhtarı İshakhan Mofhimud-devle tarafından dışişleri bakanlığına yazılan mektupta da konunun önem taşıdığı vurgulanmaktadır.¹⁶⁷ Tekrar Gilan hükümetine 26 Mart 1915 yılında yazılan bir mektupta : “*Petrograd elçiliğinden dışişlerine gelen mektuba dikkat edersek bu durumun devamı gelecekte, bize çok sorunlar yaratacağı bellidir. Belki de Ruslar Urmiye’de Osmanlı şehbenderine yaptığı işleri de Reşt’te de yapacaklar. Elbette Ali Cenab Ülkenin durumunun ve işlerin tam durumundan bilginiz vardır... Burada Osmanlı Büyükelçiliğiyle müzakereler yapılmış ve şehbenderlerin vekiline gereken talimat versin ve Rus konsolosunun eline bahane vermesin*”¹⁶⁸ diye yazılmaktadır.

Bağdat valisinin 26 Nisan 1916 tarihinde bildirdiğine göre, İsfahan’da Osmanlı tebaasından olan baş tüccar Hacı Muhammed İbrahim’in değeri 12 bin liralık olan malları ve mücevherleri, nakit paraları Kerbela’dan İsfahan’a gelirken bu yolun emniyetsizliği sebebiyle Lor aşiretleri tarafından yağmalandığında Hacı Muhammed’in vekili Osmanlı’dan olan Muhammed Cevat, onun mallarına ulaşmak ve sorunlarını çözmek için uğraşmış ancak savaştan ve İran’ın diğer sorunlarından dolayı İran bunlarla ilgilenememiştir.¹⁶⁹

Önce de dediğimiz gibi Tebriz-Erzurum-Trabzon yolunun kötü olması sebebiyle yolcular, tüccarlar, esnaf, deveçiler yaz ve kış dönemlerinde çeşitli sorunlar yaşamaktaydı. 27.3.1923 tarihli bir belgede bu yoldan İran’a kışın gitmek üzere karlarda

¹⁶⁶ Gozide-yi Esnad, **a.g.e.**, c.7, s.624–625.

¹⁶⁷ Gozide-yi Esnad, **a.g.e.**, c.7, s.628.

¹⁶⁸ Gozide-yi Esnad, **a.g.e.**, c.7, s.632.

¹⁶⁹ BOA, **DH. EUM. EMN**, 3/4/70.

kalan yolcular İran Devleti'nin imkânlarının olmamasından şikâyet etmekte ve Osmanlı ahalisinden olanların Osmanlı'nın olanaklarından faydalandığını ancak kendilerinin bu imkânlardan yoksun olduklarını anlatmaktadır.¹⁷⁰

¹⁷⁰ BOA, HR. İM, 70/3; BOA, HR. İM, 86/8.

BEŞİNCİ BÖLÜM

TİCARİ MUAMELAT VE İLGİLİ GÜMRÜK TARİFELERİ

5.1 Ticari Muamelat ve İlgili Gümrük Tarifeleri

İran-Osmanlı gümrük tarifelerinden bahsetmeden önce İran'ın gümrük işlerine genel olarak değineceğiz.

Gümrük meselesi, İran'ın Kaçarlar döneminde çok dikkate değer bir konudur. Zira o dönemin ekonomik hayatında ticaret ve alışveriş, İranlı ve Avrupalı tüccarlarının arasında ortak yapılıyordu. İranlı tüccar vergiden muaftır ve sadece gümrük avarızını ödemişlerdir. Bununla birlikte gümrüğün çalışma tarzı, ekonomik açıdan ve tüccarın mali durumunun nasıl olduğuna dair yabancılar karşısında bir göstergedir. Yabancı tüccar için gümrük ve ilgili yasalar İran ile ticaret yapmakta engel teşkil etmiştir. Gümrük aidatı memleketin bütçesinin büyük bir kısmını karşılamakta ve sarayın savurgan masrafları ve maaşlarının kaynağı olmaktaydı. Ancak düzgün teşkilatın olmaması ve hükümetin genel hizmetleri ve mali işlere ilgisizliğinden dolayı dirayet ve kabiliyet yoktu. Bu yanlış yöntemler yüzünden hükümetin çok ihtiyacı duyduğu bu para ve gümrük aidatının düşmesine neden oldu. Bu dönemde avarız üç şekilde alınır;1- gümrük avarızını denilen ithalat ve ihracat avarızını 2- yol veya yol koruma avarızını.3-çeşitli isimleri olan şehri avarızlar.

Dünyanın 19 yy. başında ticareti artıp, genişlemekteydi. Sir Ian Malcolm 1800 yılında Feth Ali Şah ile siyasi bir anlaşma hakkında müzakere edip, bunun yanında İngiltereli tüccar için önceki imtiyazları yeniletip sonunda bir ticari anlaşma yapmıştır.

İngiltere tebaaları İran limanlarında hiçbir şekilde vergi ödemeden alışveriş yapmış ve ikamet hakkı, bütün İran şehirlerinde ev sahibi olmak gibi imtiyazları elde etmişlerdi.

İngiltere tebaalarının 1814 anlaşması ve 1823 fermanıyla avarız vergisi ve muaf oldukları vergiler belirlendi. Gümrük avarızını ithal olan mallardan %5'den % 10'a kadardı. Bu miktar çeşitli gümrüklerde farklı olabilir ve hükümetin ekonomik siyasetiyle hiçbir ilgisi olmayan sadece yerel hâkimin isteğiyle değişmekteydi, Trabzon yoluyla İsfahan'a ithal olan mallardan çeşitli gümrüklerden geçtiği zaman Erivan'da %1, Şahrud'da %1,4, Nahçıvan'da %3,4, Merend'de %3,4, Miyane'de %1,2, Zencan'da %3,4 ve Kazvin'de %1 gümrük vergisi ve geçme hakkı adı altında vergiler alınmaktaydı. Güneyde ise tüccar en az Buşehr'de %5, Şiraz'da %2,5... ödemişlerdir. Genelde Buşehr'den Hazar denizi sahillerine kadar gelen mallardan toplam %30 gümrük avarızını alınmış ve avarız da malların türüne göre değişmiştir.¹⁷¹ İran'ın yabancı ülkelerle ticareti İngiltereyle 1801 ve Osmanlı ile 1823 başladı. Rusya ile siyasi sebeplerden dolayı çok önceleri başlamıştı. Rusya kendi nüfuzunu İran'ın güneydeki her karış toprağına yaydı, Britanya ise Rusya ve Hindistan arasında sağlam bir baraj yapılmasına çalıştı. 1828 yılı İran'ın ticaretinin değişim dönemidir. Zira İran'ın Rusya'ya yenilmesi ve Türkmençay anlaşmasının yapılması sonucu, bu anlaşma diğer milletlerle olan münasebetlere de örnek olmuştur.¹⁷² Güneyde her tüccar Buşehr ya da Benderabbas'a geldiği zaman malını gemiden sahile taşıtmak için avarız ödüyordu. Sonra % 5 vasıtalık ve mal eksperlik vergisi her iki taraftan alıyordu. Buna ilaveten % 2,5 olan kantar vergisi de ekliyordu. Bunların dışında iskele, ser rigi (meydan) ve sahil depo avarızları gibi çeşitli vergilerde vardı. Gümrük avarızını ödedikten sonra malın

¹⁷¹ Gozide-yi Esnad, **a.g.e.**, c.5, s.20.

¹⁷² Mervyn L. Entez, **Revabit-i Bazergani-yi Rus ve İran (1827–1914)**, Çev. Ahmet Tevekkülü, Bonyad-i Mogufat-i Mahmud Efşar, Tahran, 1369, s.30–31.

geçişi için bir çeşit izin verilmekte olup, bu izin, fazla avarız alınmaması için geçişte bir çeşit pasaport mahiyetindedir. Bu izinlerin onaylanması konsoloslara aitti. İranlı ve yabancı tüccarların farkı, gümrük avarızının ödenmesinin yanı sıra % 2,5'den % 3 kadar iç avarızı ödemeleriydi. Ancak, yabancı tüccarlar bu iç avarızı ödemekten muaftı. Gümrük idarelerinin istibdadı ve düzensiz yöntemleri yüzünden İran tüccarının yabancı ticarete meyli kalmadı. Zira tebaalarının İran ile ticari ilişkileri olan Avrupa devletlerinin çoğu İran gümrük avarızında yeni bir reform yapmalarını istiyordu. Ama gümrük işletmesinin kiraya verilmesinde birbirleriyle rekabet edenler, gümrükte reform olmasını kendileri için zarar olarak görmüşlerdi.

Belçikalılara 1898 yılında İran'ın gümrük idari işleri verildi. Önce onlar Azerbaycan ve Kirmanşah gümrüğünün sorumluluğunu üstlendiler. Sonra diğer gümrüklere de hâkim oldular. Onların Rus siyasetinin ve gözetiminin altında oldukları ve emirleri de Ruslardan aldıkları belli olmuştur. Belçikalılar'ın İran gümrüğündeki hâkimiyeti gitgide eski düzeni ve gümrük mukataalarını değiştirmiş ve Belçikalı görevlilerin disiplin ve kabiliyetleri, eski düzenin yerini almış ve bu gümrük gelirlerinin fevkalade artmasına neden olmuştur.

Bütün bu olaylar yaşanırken Muzaffereddin Şah'ın hastalığından nedeniyle Avrupa yolculuğuna çıkmak istemesi ve bunun masrafını temin etmek için hazinenin de boş olmasından dolayı yabancı ülkelere borç almaya çalışması gelecekte İran için bir sorun olmasına neden olacaktır. Sadrazam Emin'ud-Devle'yi (1897–1898) İngilizler'le bu konu hakkında müzakare etmeye mecbur etmiştir. İngilizler 1.250.000 lira %5 faizle borç vermeyi kabul etmiş olmalarına rağmen bunun karşılığında güneyin 50 yıl müddetinde gümrük vergi ve gelirlerinin kendisine verilmesini istedi. Bu kredinin ağır koşulları olması ve Rusların muhalefeti yüzünden krediden vazgeçilmiş ve Emin'ud-

Devle’de sadrazamlıktan istifa etmiştir.¹⁷³ Bundan sonra tekrar Ruslarla dostane ilişkisi olan Emin’us-Sultan (1898–1903) sadrazamlığa seçildi. Atabek-i Azam lakabını aldı. Rusya’nın İran’da siyasi üstünlüğü nedeniyle bu kredi, Rusya’nın İstikrazi bankasının ve Rusya’da İran’ın Büyükelçisi Mirza Rıza Han Erfe’ud-Devle ve Rusya’nın dışişleri bakanı Kont Moradif arasında bir anlaşma imzalanarak 22.500.000 manat altın (2.200.000 İngiltere lirasına denk) ve 75 yıllık % 5 faizle alındı. Bunun karşılığında güney gümrüğünün dışında ülkenin bütün gümrük gelirleri Ruslara verildi. İlginçtir ki Rusya bu parayı ödediği gibi onu %3,5 kârıyla Fransa’dan kredi alarak %1,5 ekleyip İran’a verdi. İngiltere reji imtiyazının kalan ganimetinin bir kısmını almak için bu konu hakkında bir muhalefet yapmadı. Bahsettiğimiz krediyle bağlantılı olarak Belçikalıların vasıtasıyla olan gümrükler de Rusların eline geçti. Ruslar İran’da mali hâkimiyet ve nüfuzlarından yararlanarak Basra körfezinde denizcilik nakliyatıyla da ilgilenmişler ve bu yöntemle İngiltere’nin Basra körfezinde tekellik gücünü azaltmaya niyetlenmişlerdir.¹⁷⁴ Almanlar 19. yy. sonunda Ortadoğu’nun ve İngiltere’nin bölme düşüncesinin önemini anladı. Bölgede nüfuz ve Rusya ve İngiltere ile rekabet için Osmanlı ile dostluğu ilerletti. Osmanlı ile ekonomik ve siyasi imtiyazlar almak ve askeri ittihattı geliştirmek için anlaşmalar yapılmıştır. Bu çalışmalara paralel olarak Almanya’nın ekonomik ve siyasi temsilcileri İran’a ilgi gösterdi. Lenge ve Buşehr limanları’nda şube açarak, Hamburg ve Basra Körfezi denizcilik hattını da açtı. Bir kısım yatırımcılar da devletlerinin teşvik ve himayesiyle Tebriz ve Urmiye’de yatırımlar yaptı. Almanların bunları gerçekleştirebilmesi ve güçlü konumlarını sağlamlaştırmak

¹⁷³ Teymuri, **a.g.e.**, s.374; Mahmud, Mahmud, **Tarih-i Revabit-i Siyasiyi İran ve İngiliz der Karni Nuzdeh**, İkbâl Yayınevi, Tahran, 1353, c.6, s.327/373. Mostovhi, Abdullah, **Şerh-i Zendegani-yi Men**, Zuvvar Yayınevi, Tahran, 1376, c.2, s.29.

¹⁷⁴ La Terenzio, **a.g.e.**, s.27; Teymuri, **a.g.e.**, s. 379–383.

için İran'ın Kuzeyinde Kazak ordusunu ve güneyde de Güney polisini oluşturmuşlardır.¹⁷⁵

Muzaffereddin Şah 1900 yılında İngiltere dışında (Kraliçe Victorya'nın hastalığı sebebiyle) Avrupa ülkelerini gezip ve tedavi olduktan 5 ay sonra İran'a döndü. Bir yıl sonra Şah'ın hastalığının artması ve yurtdışında tedaviye ihtiyacı olduğundan Rusya'da 2.kredi alınmaya çalışıldı. 1902 yılında Sen Petersburg'da 10 milyon rub (İngiltere parasıyla 1 milyon liraya denk) paraya anlaşma yapıldı. Rusya bu krediyi İran'a ödeme karşılığında Culfa'dan Tebriz ve Tahran'a şose yolunu yapma imtiyazını elde etti. Bu yüzden krediyi ödemek için İran'ın kuzey kara yollarının gümrük gelirlerini Ruslar'a vermişlerdir. Bu krediyle önceki kredi birleşmiş ve İran yıllık 1.670.294 manat ve 20 kapık Rusya'ya ödeyecekti. Buna ilaveten bahsettiğimiz yolların iki tarafında olan madenleri çıkarma tekelide alınmıştır. Bu yollar Rusya ve İran ticareti için önemlidir ve 1. Dünya Savaşı'nın ortalarında ve Rusların 1917 devrimine kadar avarız ve yol vergileri, gidiş gelişi gözetim altında tutma onların elindeydi.¹⁷⁶ Bu dönemlerde Rusya'nın nüfuzu İran sarayında en üst seviyeye ulaşmıştır. Birinci kredinin koşullarının yanı sıra, var olan gümrük tarifeleri ve ticaret yasalarında da değişiklikler istemekteydi. Gümrük tarifelerinin değeri, Rusya devletinin yararına olsun istendi. Belçikalı Noz ise Rusların emriyle gümrük bakanlığına atandı. Kendi işlerinde tam bağımsız oldu. Noz, Emin'us-Sultan, Rusya'nın Büyükelçisi Arger Opoulo'nun arasında gümrüğün yeni tarifeleri için 1902 yılında başlayan gizli müzakereler ve 1903 yılında da uygulanan anlaşma yapıldı. Bu anlaşma Türkmençay anlaşmasından sonra

¹⁷⁵ Abdullah Yef, Fetullah, **Ovzayi İktisadi ve İctimayi İran der Avahir-i Dovre-yi Kacarî**, Sitare Yayınevi, Tahran,1353, s.140–151; İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası 8, Ebu Ziya Matbaası, İstanbul, 1 Temmuz 1340, s.406; İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası 8, İkdam Matbaası, İstanbul, Teşrin-i sani 1339, s.234.

¹⁷⁶ Teymuri, **a.g.e.**, s.386.

İran bağımsızlığına en büyük darbedir. Bu anlaşmaya göre; Türkmençay anlaşmasına göre %5 olarak alınan vergi İran'a ithal olan Rus mallarında % 1,5'e indi. Rusya'dan ithal olan halı, toz şeker ve petrol gibi temel mallara avarız ödemekten muaf olunacaktı. Bu durum İran'ın ekonomik bağlantısını Rusya'ya çekti.¹⁷⁷ Bu anlaşma ve yeni gümrük tarifesi Rusya için önemli diplomatik bir kazanç sayılmaktadır. Anlaşma İngiltere'yi çok fazla endişelendirdi ve onun için İran ile ticaretini himaye etmeye ve ihya etmeye çalışır.

Router imtiyazından sonra, Darsı'nın temsilcisi Mariotte ve Emin'us-Sultan ile ortaklığı 21 Mayıs 1901 yılında İran ve İngiltere arasında bir anlaşma yapıldı. Kuzey vilayetleri dışında bütün İran'da petrol çıkarılması ve faydalanılması için 60 yıl süreyle Darsi ve İngiltere'ye verildi. 27 Mayıs 1903 yılında İran ile yeni bir gümrük anlaşması yapıldı. Böylece İran ticaretinde ilerleme kaydetti. Bu yıldan sonra yeni gümrük tarifelerinin karşısında ülkenin içinde ve dışında milletin muhalefeti oldu. Özgürlükçüler ülkenin çeşitli bölgelerinde gizli dernekler açtı. Şah'ın ve devletin aleyhine geceleri gizli yayınlar yayınlayıp, dağıtmışlardı. Ülke dışında da Celalettin Kaşani Kelkete'de Hablül Metin gazetesinde, Mısır'da Seyyid Ferecullahi Kaşani Süreyya gazetesinde ve Ali Muhammed Han Perveriş gazetesinde ve Londra'da Mirza Malkomhan Kanun gazetesinde harici kredi almanın tehlikelerini ve kötü şartlarla yapılan anlaşmaları hatırlatıp, toplumun düşüncelerini hareketlendirip sonunda istibdadi rejimin aleyhine dönüldü.¹⁷⁸

Uzak doğuda Japonya ve Rus savaşının başlaması ve Rusya'nın yenilmesi İran'ın genel ve ekonomik durumunun perişanlığını artırdı. Rusya'nın siyaseti, İngiltere'nin

¹⁷⁷ Mahmud, **a.g.e.**, s.230–234; Issawi, **a.g.e.**, 1362, s.111.

¹⁷⁸ Gozide-yi Esnad, **a.g.e.**, c.5, s.26.

lehine oldu. Bu yeni koşullar İngiltere'nin giden haysiyet ve itibarını yeniden kazanmasını sağlamış, siyasi dengenin karışmasına neden olmuştur. XIX. yy. başında İngiltere devletinin siyaseti Osmanlı devleti'ni de himaye etme ve Rusların İstanbul ve Çanakakle boğazlarına hâkim olmamasına dayanıyordu. Kırım savaşı ve Berlin Kongresi'yle belirlenen ve bu siyaset hasta Osmanlı İmparatorluğunu bir müddet korumuştur.

Hindistan'ın saltanat temsilcisi Lord Curzon'un 1903 yılında İngiltere'nin savaş donanmasıyla birlikte Basra körfezine geldi. Ardından da İngiltere'nin tüccar heyetinin de İran güney eyaletlerine, ticari durumu güçlendirmek ve Almanların günden güne artan nüfuzunu önlemek, yeni konsolosluklar açmak için gelmesine neden oldu. Ruslar da Ortadoğu'da Almanların nüfuzundan korktuğu için İran'ın kuzey eyaletlerinde kendi durumunu sağlamlaştırmak amacıyla benzer önlemler aldı. Diğer bir bilgiye göre; Alman nüfuzundan korkmak, İran ve Ortadoğu'da İngiltere ve Rus siyasetlerini tekrar yakınlaşmasına neden olmuştur ve iki rakip devletin dostluk ve anlaşmasıyla Asya'da anlaşmazlıklarına rağmen ortak görüşleri doğrultusunda son vermişlerdir. Böyle uygun olmayan koşullarda Şah 1905 yılında Avrupa'ya Gayri resmi bir yolculuk yapar.¹⁷⁹ Rusya'nın 1905 yılında Japonya karşısında kötü yenilmesi, bu ülkenin öğrenci ve gençleri tarafından devletin aleyhinde istibdada karşı İnkılâp düşünceleri oluşmaya basılmış, böyle olayların İran'ın komşusunda olması milletin düşüncelerinin değişmesinde ve onların devlet korkusunda etkili olmuş ve devleti sorgulama ve yasaların milletin hayatında olması lüzumu tartışmaya başlanmıştır.¹⁸⁰ Emin'us-Sultanın

¹⁷⁹ Şemim, Ali Asger, **İran der Dovre-yi Saltanat-i Kaçar**, İlmi ve Ferhengi Yayınevi. Tahran,1372, s.321.

¹⁸⁰ Ronon, Pier, **Tarih-i Revabit-i Beynelmilel Der Karni Nuzdeh**, Çev. Kasım Sen'evi, Astani Kutsi Rezevi Yayınevi, Meşhed, 1370, c.2, s.238; Nehru, Cevahir'el, **Nigah-i be Tarh-i Cehan**, Çev. Mahmut Tefezzuli, Emir Kebir Yayınevi, Tahran,1366, c.2, s.891.

azli ve AbdulMecid Mirzaî Eynüddeve'nin başa gelmesiyle millet, bir resimde Belçikalı Noz'un ruhani bir elbise içinde olduğunu görünce kıskırtmıştı. Eynüd-devle, Noz ve ailesini, ülkesine göndermekle bu kıskırtma biraz azaldı.¹⁸¹ Bu ve diğer konular 1905 yılındaki Meşrutiyet Devrimi'nin ülkedeki temellerini atmıştır.

Bunun yanı sıra birazda Osmanlı ile İran'ın gümrük ilişkilerinden bahsetmemiz gerekir. Kuzeybatıdan Trabzon-Erzurum-Tebriz ticari yolu, batıdan Bağdat yolu, güneyden Basra körfezi İran'ın Osmanlı ile ticaretinin faal olması nedeniyle her iki devlet gümrük meseleleri, tarifelerine ve onların düzenli şekle sokulmasına her daim önem vermişlerdir. Devletler çoğunlukla bütün bu yollardan özellikle Trabzon-Erzurum yolundan ticaret yapmışlardır. Fakat İranlı tüccar her zaman bu yolların müşterisi olduğu için buralarda özel yerleri vardı.

Osmanlı devleti ile İran arasında zaman zaman ticari ağırlıklı anlaşmalar imzalanmıştır. Bu anlaşmalardan biri, 1746 yılında Kaçar döneminde İran ile Osmanlı arasında yapılan Erzurum anlaşması 7 maddeden oluşmuş, 2. ve 5. maddesi Mekke'ye giden ziyaretçi ve hacılar ve kalan maddeleri de sınır ve suçluların geri alınması hakkındaydı.

Bu anlaşmanın 2. maddesine göre;

Hacılar, ziyaret edenler, tüccar, gidip gelenler gibi İran ahalisinden insanlar Kâbe-i Muazzama, Medine-i Mükerreme gibi İslami şehirlere giden gelenlerle Rumiye'de İslam şehirlerinden olan ahali, o cemaatten olanları kendi ahalisi gibi

¹⁸¹ Kirmani, Nazim'ul İslam, **Tarih-i Bîdari-yi İraniyan**, Agâh ve novin Yayınevi, Tahran, 1362, c.s.130; Erim, Nihat, **Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih Metinleri** c.1 (Osmanlı İmparatorluğu anlaşmaları) TTK, Ankara, 1953; Soysal, İsmail, **Türkiye'nin Dış Münasebetleriyle ilgili Başlıca Siyasi Anlaşmaları**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, TTK, Ankara, 1965. Soysal, İsmail, **Tarihçeleri ve Açıklamalarıyla Birlikte Türkiye'nin Siyasal Anlaşmaları, c.1(1920–1945)** TTK, Ankara, 1983; Gümrük Tarifeleri için daha çok bilgi almak için. Bkz. Soysal, İsmail, **Türkiye'nin Siyasal Anlaşmaları (1920–1980)**, Ankara Üniversitesi Basımevi Ankara, 1981.

karşılacak ve onlardan durma ismiyle vs. yasalarına aykırı hiçbir isim altında para alınmayacaktı. Aynı zamanda eğer Atabat-i Aliyat'a giden ziyaretçilerin yanlarında ticari mal olursa gümrük hesaplarına göre vergi alınacak ve fazla hiçbir şey alınmayacak ve İran'a Osmanlı devletinden gelen Osmanlı tüccarı ve ahalisine de bu şekilde davranılacaktı. Bu maddede yine şu konuya değinilmiştir: Gümrük vergileri hakkında, tüccar ve İran devletinin ahalisi, Osmanlı devletindeki gibi muamele görmesi ve onların ticari mallarına bir defa % 4 kuruş gümrük vergisi alınması ve sonra ellerine tezkere verip ve eğer ki başka birine aktarma olmazsa devamlı gümrük vergisi alınmaması kararı verilmişti. İran tüccarının İstanbul'a getirdiği Şiraz çubuğunun alınıp satılmasında tekellik yoktu her kime isterlerse satabilirlerdi. Her iki ülkeye gelip giden tüccar, tebaa, ahali, İslamiyet toplumunun gerekliliğine göre karşılıklı olarak dostça muamele görecektir ve her türlü zarar ve eziyetten korunacaklardı.

Bu anlaşmanın 5. maddesine göre;

Osmanlı devletinin başkentinde ve başka şehirlerinde İran tüccarının malları şer'e uygun ve kayıt defterinde korunarak saklanacak, devletin el koyduğu tarihten itibaren 60 gün sonra her nerede olursa olsun yazıldığı kayıtlı defterlere ve şer'e göre İran devletinin elçisi tarafından mal sahibine teslim edilecek, korunmuş mallar dışında karışıklık zamanında Osmanlı memleketinin bazı zabıtları tarafından malları zorla alınan tüccar, hacılar gibi İran ahalisine, İran devletinin ifadesi ve izharından sonraki ifadelerle göre Osmanlı Devleti'nin fermanıyla, İran'ın tayin ettiği vekiller aracılığıyla ve şer'i ispattan sonra, malları teslim edilecekti.¹⁸²

¹⁸² **Muahedât Mecmuası**, Haz. Muzaffer Doğan, c.5, TTK, Ankara, 2008, s.2-4; Sepehr, **a.g.e.**, s.212-216; "Erzurum anlaşmasından önce göç eden aşiretler ve hiçbir zaman çözülmeye aşiretlerin sorunları, Şii ve Sünnilerin anlaşmazlıkları, İran'ı ziyaret edenlerin güvenlik sorunları, 1843'te Kerbela'da katliam... gibi sorunlar hakkında" Bkz.Lane Poole Stanley, **Lord Stratford Canning'ın Türkiye Anıları**, Çev. Can Yücel, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 83, 1999, s.102.

Muhammed Şah ve Sultan Abdülmecit arasında, 31 Mayıs 1847 tarihinde ticari yönü olan, 9 maddeden oluşan ve 6. maddesinin tamamı gümrük hukukuyla ilgili II. Erzurum anlaşması imzalandı. Bu anlaşmanın önemini belirtmek için bazı maddelerine dikkat çekmek yararlı olacaktır.

Bu anlaşmanın 6. maddesine göre;

İran tüccarı ticari mallarının gümrük vergisini mallarının haliye ve cariye (şimdi ve yürürlükte olan) değerlerine göre 1238 yılında Erzurum anlaşmasının ticaret hakkında yazılmış 6. maddesine göre gerektiği gibi yerine getirecek, adı geçen anlaşmada belirtilen meblağ dışında hiçbir akçe alınmayacaktı.

Bu anlaşmanın 7. maddesine göre;

Osmanlı Devleti geçmiş anlaşmalarda belirlenen gerekli imtiyazları İran ziyaretçileri için uygulayacak, Osmanlı'ya ait olan mübarek yerlere tam bir emniyet içinde gitmeye ve her türlü zulümden uzak olacaktı. Ayrıca İranlı ziyaretçilerin yanı sıra, İran tebaasından olanlar ticaret işi veya başka işler için her türlü zulümden ve saygısızlıktan korunacaklar, İranlı tüccar ve tebaalarını himaye etmek ve ticari menfaatlerini korumak için Osmanlı memleketinin gerektiği her yerinde Mekke-i Mükerreme ve Medine-i Münevvere dışında, tayin ettiği şehbenderler olacak ve Osmanlı devleti diğer devletlerin konsoloslarına verdiği hakları şehbenderlere ve makamlarına layık bütün imtiyazları vereceğine söz veriyordu. İran devleti de Osmanlı Devleti'nin bütün İran memleketinin gereken yerlerinde şehbenderler tayin edeceğini ve onlar ile Osmanlı Devleti'nin tüccar ve tebaalarının İran memleketine gelip gittiğinde, aynı muameleye taahhüt edilmiştir.¹⁸³

¹⁸³ Muahedât Mecmuası, c.5,s. 6–7.

Osmanlı arşivinde bununla ilgili onlarca belgede, ticari meseleler ve gümrük işleri bu anlaşmanın maddelerine ve hükümlerine atfedilmiştir. Bu anlaşmanın 2. ve 5. maddelerinde yukarıda bahsedildiği gibi İranlı ve Osmanlı tüccarının birbirlerinin ülkesinde ticaretin nasıl yapılması gerektiğini belirlemiştir.¹⁸⁴

İki ülke arasındaki ithalat ve ihracat ise 1853 yılında yeni bir anlaşma yapılarak, Erzurum gümrüğünden sürdürülen ticaret bu anlaşmanın maddelerine göre yapılmıştır:

1.İngiltere'ye ihraç edilmek bahanesiyle İranlı ve Rus tüccar tarafından Erzurum'a getirilen İran ipeği için sadece amediye vergisi ödenecekti. Ancak, reftiye gümrük vergisini ödemeyip mallarını İstanbul'da satmışlardı. Bu ise iki devlet arasındaki anlaşmalara esas olarak aykırıydı.

2.Tüccarın ısrar ve itirazına göre tömbeki dışında Osmanlı'ya ithal olan âlâ şallar denenecek ve sonra onların değerine göre gümrük vergisi alınacaktır.

3.Bu sorunlar şu şekilde çözülecekti; Trabzon- Erzurum Rus tüccarın ve başka diğer devletlerin İstanbul'a getirecekleri malların Erzurum veya İstanbul gümrüğünde vergilerini ödeyecekler ve tüccarın ısrarıyla açılmayan ve denenmeyen yükler için de açılıp % 9 amediye ve % 3 reftiye vergisi¹⁸⁵

yani toplam % 12 gümrük vergisi ödeyeceklerdi.

¹⁸⁴**Muahedât Mecmuası**, c.3, s.2-4; Bkz.Erzurum Muahedesi hakkında; Sepehr, s. 344-348; Mahmud Ferhat, **Tarih-i Revabıt-i İran ve Osmanî**, Sipehsalar-i Azam, c.2, Tahran, İbn-i Sina Yayınevi, s. 29-50.

¹⁸⁵ BOA, **A.M.1/24**; BOA. **A.M.24/5**; Karamursal, Ziya, **Osmanlı Mali Tarihi hakkında Tetkikler**, TTK, Ankara,1989, s.194-206. "**Amediye-Reftiye vergisi**: Erzurum'da ithalat ve ihracat için alınan gümrük vergilerinin dışında amediye-reftiye vergisi adı altında %3 amediye %2 reftiye vergisi alınıyordu. Kara veya deniz yoluyla transit edilen mallardan amediye vergisi ve yabancı ülkelere ihraç edilen mallardan ve o malın Osmanlı toprağında bozulmamış ve tüketilmemiş ve ihraç edilmeye elverişli olan mallardan da reftiye vergisi alınıyordu. İran tüccarının şikâyetlerine rağmen, Osmanlı devleti bu ve diğer çeşitli isimler adı altında alınan vergilerin alınmaması durumunda devlet hazinesine zarar vereceğini düşünüyordu. Tanzimat'tan önce isteğe bağlı vergilerin alındığını ve Tanzimat'la birlikte bu vergilerin yasal olarak kalktığını ancak yinede alınmaya devam ettiğini belge üzerinde görüyoruz. Deniz veya karayolunda taşınan mallardan amediye, reftiye, mesderiye vergileri uzun süre alındı ve sonra bu vergiler ihracat, ithalat, sarfiyat isimleri olarak değişti ve yabancı ticaretin genişlemesi için diğer bir vergi olan mururiye de bunlara eklendi.

4.Mallarını ülke içinde satan tüccar amediye gümrük vergisi verecekti. Ancak başka ülkelere ihraç ettiğinde hem amediye ve hem de reftiye gümrük vergisi vermeye mecburdu. Aynı zamanda ambar ardiyesi ve kapı parası da vereceklerdi.

5.Erzurum'da ödenmemiş ticari malların gümrük vergisi, İstanbul'da ödenecek ve İstanbul gümrüğünde tüccar eda tezkiresini almamışsa, malları kaçak mal hükmünde sayılacak ve bu durumda iki kat vergi vermekle cezalandırılacaktı, yani % 24 vergi ödeyecekti ve aynı zamanda eğer tüccar tarafından eşyanın değeri bildirilirse ve onun fazlası ispat olunursa bu dediğimiz ceza o malların fazlası için de geçerliydi.

Bu hükümler çoğunlukla Rusya tüccarı için yazılmıştı. Çünkü Rus tüccarı hile yoluyla gümrük tarifesi ödemekten kaçmaya çalışmıştır.¹⁸⁶

Erzurum valisi 1853 yılında bu durumu düzeltmek için gümrük idaresine , Rus ve başka devletlerin tüccarı Erzurum'a getirdikleri, buradan da Rusya'ya veya diğer yabancı ülkelere göturdükleri İran ipeğinin ve diğer malların değerinin yeni tarifeye göre % 10 kuruş olması durumunda 3333 akçe amediye vergisi ödeyecekleri ve eğer başka ülkeye götürmek niyetinde değillerse, ülke içinde satacaklarsa, % 11 reftiye vergisi ödeyecekleri emrini verdi. İran tüccarı ise, ipek ve başka ürünlerini yabancı ülkelere veya Osmanlı memleketinin içinde satmak istiyorsa % 4 vergi verecek ve Erzurum gümrüğüne ithal olduktan sonra yükleri açılıp değer ve miktarları esas alınarak vergileri belli olup, eğer fazlası ispat olursa gümrük vergilerinin iki katını ödemekle cezalandırılacaklardı.¹⁸⁷

Değindiğimiz bu meselelere dikkat edilirse Erzurum gümrüğü, İranlı tüccar, Osmanlı ve Rus tüccarı içinde önemli bir yerdı. Genelde önemli meseleler bu yerde

¹⁸⁶ BOA, CM, NR. 2920.

¹⁸⁷ Tozlu, a.g.e., s.208.

görüştürdü. Böyle görülüyor ki yasalar açık ve net olmadığı için bütün tüccara ve özellikle İranlılara sorunlar yaratmıştı.

Genelde gümrük görevlileri, yasaları keyiflerine göre uygulamışlar ve o yüzden iki devlet ilişkilerinde sorunlar yaratmışlardır. Bazen Osmanlı devleti bazı gümrük tariflerini kaldırmış, ama onun karşısında İran devleti o yasalara benzer şekilde bu tarifeleri tekrar uygulamıştır. Diğer taraftan İran ticari mallarının Trabzon-Erzurum-Tebriz-Osmanlı veya Rusya yoluyla Erzurum gümrüğüne ithal olan mallar, Trabzon limanına gitmiş ve Trabzon limanından başka ülkelere ihraç edilmiştir. Buna karşın Erzincan-Sivas yolundan İstanbul'a mal ithal edilmiştir. Ama çoğunlukla Erzurum gümrüğündeki sorunlar daha önce de bahsedildiği gibi, gümrük görevlilerin çoğunun keyfi davranışları ve yasaların iki devlet tarafından açık ve detaylı şekilde anlaşılmasından dolayı olmuştur.

Osmanlı devleti ile İran arasında 1 Haziran 1847'de II. Erzurum anlaşması yapıldı. Anlaşma siyasi sorunlar, tüccarların sıkıntıları ve Atabat'a giden ziyaretçilerin meselelerini içeriyordu. Anlaşmanın 6 ve 7. maddeleri ticaretle ilgiliydi ve I. Erzurum anlaşmasında getirilen kural ve uygulamaları tekrarlıyordu.¹⁸⁸

Osmanlı Devleti başka ülkelerle ticaret anlaşmalarını yeniledi veya değiştirdi. Hatta sınır eyaletlerinde bozulan veya tüketilen Avrupa ticari mallarına imtiyazlar vererek, anlaşmalar imzalayıp mübadeleler yapmıştı. Ama İran Devleti önceki anlaşmaların değişmesini istememiş ve İran elçisi Muhammed Hüseyin Abdülraci'nin "*Eğer şimdi biz yeni bir anlaşma yaparsak sizin dostluğunuzun ve işlerde ıslah yapmadaki iyi niyetinizin göstergesi olacaktır. Bu arada biz bazı imtiyazları belki alabiliriz ya da en azından onları memnun edebiliriz. Bizi yeni bir anlaşma yapmaya mecbur*

¹⁸⁸ Muahidât Mecmuası, c. 3, s. 6-7.

*edeceğinizden korkuyorum. O zaman biz Osmanlı devletinden alacağımız imtiyazlardan ve onları memnun etmekten de mahrum olacağız. İran her zaman geçmişte olan anlaşmalarını gücüyle koruyor ve gümrükleri rahatsız eden başka sorunlar olmazsa dayanmaya çalışacağız...” elçinin vurguladığı bu sözlere rağmen Nasreddin Şah 8 Haziran 1862 fermanında açık bir şekilde biz ticari anlaşmalarımızda hiçbir değişiklik yapmayacağız, eğer şimdiki gümrüğümüze bir zarar gelirse yapacağız*¹⁸⁹ *diye buyurmuştur.*

Birkaç ay geçmemişti ki 22 Haziran 1863 tarihinde gümrük yasalarında sorunlar ortaya çıktı. Osmanlı Devleti, İran devleti'nin yabancı tebaalardan %5 vergi aldığını fakat Osmanlı tebaasından % 12 vergi aldığını, ancak Osmanlı tebaasının, İran'da yabancı tebaaya verdiği imtiyazlarda en üst kademedede olması gerektiğini iddia etmiştir. İran bunun Osmanlı tebaasına niçin uyguladığını şu şekilde açıkladı; Osmanlı Devleti'nin sonraki yaptığı ticari anlaşmadan 6 yıl sonra kendi malları için %1 ihraciye hakkı alacaktı. İran devleti de karşılığını böyle verecek mi vermeyecek mi bilinmiyordu. Bu açıklamadan şunu anlıyoruz; Osmanlı devleti yeni ticari anlaşmanın gereğince, yabancı devletlerin tebaalarına verdiği her imtiyazı aynı şekilde İran tebaasına hiç esirgmeden vermişti.

İstanbul'da İran büyükelçisi, İran Dış işlerine yazdığı bir mektupta, Osmanlı Devleti'nin davranışlarının derecesi ve gümrük meselelerini böyle açıklıyor; “ *Osmanlı Devleti'nin gümrükteki işlerine bakarak bizde gerekli zamanda karşımızdakinin cevabını kendi davranışlarımızla verelim.*”

¹⁸⁹ İran Dışişleri Bakanlığı Arşivi, senet nr.503, kutu 9, dosya 12/ع.

İran elçisinin düşüncesi ise eğer bu muameleler devam ederse İranlılar da % 12 gümrük vergisini ve ayrıca % 2 münzem vergisini alacakları yönündeydi. Eğer Osmanlı temsilcileri bu durumdan başka birşey yapamazlar, yaparlarsa bence İran ahalisi hakkında ve bizim memleketin malları hakkında gümrüklerde davrandıkları gibi davranınız şeklinde ifade etmiştir. Nasıreddin Şah da büyük elçinin sözü üzerine “*onlar hem gümrük uygulamalarında hem de diğer işlerde size nasıl davranılıyorsa siz de aynı şekilde davranın karşılığını*” vermiştir.¹⁹⁰

Osmanlı devleti, 10 Eylül 1864 tarihinde iki devlet arasında yeni ticari anlaşma yapmaya çok ısrarlıydı. İran ile bu anlaşma yapılmadığı için vergiler, tütün, tömbeki kanunnamesini Bağdat eyaletinde kendi tebaası için yürürlüğe koyamadığı, kanunnamenin aslı kaldığı için Osmanlı devletinin hazinesine aşırı zararı dokunduğu, kanunun doğal ve gerçek düzeninden çıktığı, Osmanlı, İngiltere, Fransa ve Rusya vs. devlet ile ticari anlaşmalarını yenilediği ve değiştirdiği, İran’ın da bu durumdan müstesna olup devlet hazinesine zarar vereceğini iddia etmiştir. Osmanlı Devleti’nin bu iddialarına karşı İran, anlaşmanın koşullarını ve tekliflerini değiştirmekte çok zorlanmıştır. Bu anlaşmanın yapılmasından millet memnun olmayacaktı. Bu ticari anlaşmanın bölümleri ve teklifleri, İran halkı ve ticaret için o kadar ağırdı ki İran devleti Osmanlıyla yürekten uyum içerisine girse bile bu maddeler kabul edilebilir maddeler değildi.¹⁹¹

İran Dışişleri Bakanı Mirza Seyyidhan’ın 10 Aralık 1869’da Osmanlı’da İran büyük elçisi Muşirud-devle’ye yazdığı bir mektupta İran devletinin siyasetini Osmanlı ve İran arasında olan ticari anlaşmalar ve işlerden detaylı olarak bahsetmiştir. Eğer anlaşmayı

¹⁹⁰ Gozide-i Esnad, a.g.e., c. 3, s. 403–405.

¹⁹¹ Gozide-i Esnad, a.g.e., c. 3, s. 412–413.

imzalamayı kabul edersek ancak şartlar eşit olduğunda imzalayacağını bildirdi. Biz önceden ithalat ve ihracatımızdan %4 vergi alıyorduk ama şimdi %12 almamız Osmanlı'dan kaynaklanmaktadır, maalesef biz de onların yaptığına karşılık bu şekilde %12 almaya başladık ve ayrıca her iki devletin Müslüman olmasına rağmen gayri Müslimlerle bir tutulduğu ve böyle davranılmasının nedeni nedir...¹⁹² diye konulara değinmiştir.

İki ülke arasındaki ticaretin önemli ve önceki anlaşmaların vurgulanmasının gerekli olması sebebiyle 24 Şubat 1874 tarihinde iki ülke arasındaki tüccar ve tebaaların anlaşmazlığında ve aralarındaki davalarda I. ve II. maddesinden faydalanılacağı 14 madde halinde başka bir mukavelename yapıldı. I. bende göre; Osmanlı ülkesinde bulunan İran tebaası cinayet, cunha, kabahat vb. işledikleri zaman bütün işlerde doğrudan doğruya Osmanlı devletinin yasalarına, kanunlara ve tüzüklerine bağlı olacaklar ve devletin vasıtasız mahkemelerine ve zabıtalara tabi olacaklardı. Eğer İranlı veya Osmanlı tebaalarının arasında ticaret ve tabi haklar gibi meselelerde anlaşmazlık olursa, şehbenderler ve elçilikler tarafından mütercim istihdam edilerek, öncelik ticaretin ahkâmına ve yasalarına verilip, daha sonra hükümler onun hakkında uygulanacaktı. Zaman zaman elçilik ve şehbender tarafından bu iş uygulanmazsa devlet memurları hızla onun uygulanmasına himmet edeceklerdi.

II. bende göre; Osmanlı toprağında ikamet eden İran tebaası bir sanat veya iş yapmak isterlerse ve esnaf kesiminden olurlarsa, Osmanlı'nın kendi esnafı ve iş sahipleri gibi bütün yasalar ve tüzüklerden faydalanacaklar, yasalara, tüzüklere ve onlarla alakalı usule tabi olacaklardı. Bu yüzden Osmanlı devletinin esnaflarının

¹⁹² Gozide-i Esnad, a.g.e., c. 3, s. 431.

verecekleri vergiyi onlar da ödemeye mükellefti ve bütün yaptıkları muamelat da Osmanlı Devleti'nin memurlarına tabi olacaktı.¹⁹³

Yapılan anlaşmaların maddelerine baktığımızda, her iki devletin de bu hükümleri uygulama şekilleri, gümrük meselelerinin önemi, ithalat ve ihracat için çeşitli vergilerin alınması ve bunların Osmanlı ve İran tüccarı için önem taşıdığı... Gibi konular iki devletin ilişkilerinin ne kadar önemli olduğunu göstermiştir.

Osmanlı Devleti, 1878 yılında İran'a ihracatta % 12 gümrük vergisi uygulayarak yaklaşık 128 bin 338 kuruş vergi aldı. Eğer bu miktarı % 1 ile hesaplarsak devlet yıllık 100 bin kuruş veya daha çok zarara uğruyor ama buna rağmen ticaret ve transit malların artışı ve ahalinin maddi ve manevi faydalarının çoğalması bakımından devletin gördüğü bu zarara önem verilmiyordu. Diğer taraftan Osmanlı devletinin tüccarı ise bu fahiş vergiyi ödememek için bazen hile yapmaya mecbur kalmış, yani İstanbul'daki kendi ticari mallarını İran toprağına komşu olan en yakın kasabalarda depolandırmışlar ve yasalara göre 6 ay sonra % 8 gümrük vergisini ödemiş ve bu arada devletin vergi gelirlerinde gene % 4 düşüş olmuştu.¹⁹⁴

İki ülke arasında gümrük yasaları hiçbir zaman çözülmemiş ve uzun yıllar da devam etmiştir. 23 Temmuz 1880 yılında Dışişleri Bakanı Mirza Seyyid Han tarafından İstanbul'da İran büyük elçisi Muhin'ul-mülk de şu şekilde bahsetmiştir: *“İran devletinin ticari mallardan gümrük vergisi almasında, bizim gümrük mübaşirlerimizin başka tebaalarla muamelatı geçmişteki anlaşmalara göre yapılmıyordu. Ancak Osmanlı tebaalarının ticari mallarının gümrük vergisinin alınması karşılıklı bir şekilde yapılmıyordu. Yani Osmanlı gümrük mübaşirleri kendi ülkelerindeki iki devlet arasında*

¹⁹³ Muahidât Mecmuası, c. 3, s. 22–33.

¹⁹⁴ BOA, ŞD. DH, 572/52.

olan anlaşmaların tersine davranmak ve ticari mallarda gümrük vergisi almakta çeşitli kararlar öneriyorlar ve İran devleti de mecburen aynı şekilde davranıyordu. İki devlet arasındaki her türlü anlaşmazlık ve tartışma ve özellikle de gümrük mübaşirlerinin arasında oluyordu.”

Bunun üzerine İran Dışişleri bakanı’da büyükelçiye şöyle emir vermiştir: “İran topraklarında Osmanlı tebaalarından aldığımız gümrük vergisinde hiçbir şekilde anlaşmazlık olmamasını istiyorum, bu yüzden şöyle davranmalıyız. İran tebaaları hakkında Osmanlı gümrük mübaşirlerinin yürürlükte olan muameleatı detaylı bir şekilde incelensin ve her şey belli olduktan sonra karşılıklı davranışlarımızda hiçbir anlaşmazlık olmasın ve şimdi Osmanlı gümrük mübaşirleri, İran’a ait malların ithalat ve ihracatından ve kendi mallarından ne kadar vergi aldığını ve aynı şekilde diğer devletlerin mallarından ne kadar vergi aldıklarını, İran veya başka devletlerin malı olsun transit şekilde geçen mallardan ne kadar vergi alacaklarını öğrendi. Eğer İran tebaası bir malı transit olup olmayacağını belli etmeden Osmanlı toprağına geçirmiş ve ithalat gümrük vergisini de vermişse, henüz yükünü açmadan başka bir ülkeye taşımak isterse acaba bunu transitten bilirlerse az ya da çok gümrük vergisi vermek için gümrük mübaşirlerinin yanına gidecek mi gitmeyecek mi? O şahıs ithalat gümrük vergisini vermiştir. Acaba ihracat gümrük vergisini de verecek mi vermeyecek mi?”¹⁹⁵

Gümrük yasalarının sorunu yalnız Erzurum gümrüğünde değil, diğer başka gümrüklerde de vardı. 2 Kasım 1893 yılında Osmanlı’nın gümrük görevlilerinin tatsız davranışları karşısında, elçilik bu davranışların dengesizliğine ve anlaşmaya karşı itirazlarda bulunmasına rağmen hiçbir sonuç alamamıştır. Sınır raporlarına göre; Basra gümrük idaresi Mihmere, Huveyze ve çevresinde ticari mallardan Osmanlı’nın

¹⁹⁵ Gozide-i Esnad, a.g.e., c. 3, s. 450–451.

tebaalarından % 8 gümrük vergisi istenmiş ve ceziret'ül-hızır'ın devaşıir-i mehazi gümrüğünde, Nisar kasabasının karşısında Kadir isminde bir yerde Mihmere'den yük alan ve tezkireleri de ellerinde olan İngiltere tebaası ve İran vapurları tutuklanmışlardır. Basra hükümeti, Mihmere ve Şattul Arap'ın sol tarafı da Osmanlı devletine ait olduğu için ısrar etmişlerdir. Osmanlı gibi onlarda gümrük vergisi alıp onlar gibi davranmıştır. Ama Erzurum anlaşmasının 2. maddesine göre “*Şattul Arap'ın sol tarafı İran'a aitti*” ve yine anlaşmada açık bir şekilde belirtildiği gibi İran vapurlarının Şattul Arap'tan gidiş gelişi tamamen serbestti. Fakat buna rağmen Basra vergi idaresinin memuru anlaşmaya aykırı asılsız cevap veriyor ve vali de emirleinde aynı sözü tekrar ediyordu. Basra vergi idaresinin memurlarının davranışları anlaşmalara aykırıydı. İran devletinin görüşüne göre vergi nezareti tarafından verilen bu emirler prensiblere aykırı ve asılsızdı. İran, Osmanlı'nın dış işlerinden hızla Basra idaresinin memurlarının anlaşmaya aykırı bu davranışlarını yasaklamalarını ve aldığı vergileri geri vermelerini ve sonucu İran'a rapor etmelerini istemiştir.¹⁹⁶

Ticaret artışı, tüccar için kolaylıklar sağlamak, bu konunun yanı sıra Trabzon-Erzurum-Tebriz-Osmanlı yolu ve Puti-Tiflis-Tebriz, Rusya yolu, bu iki devletin bu yollar üzerindeki rekabetleri de çok önemli bir konudur. Çeşitli meselelerden dolayı doğal olarak İran tüccarı, Osmanlı yoluna rağbet etmiş ve Osmanlı devleti de Puti yolunu terk eden ve Erzurum-Trabzon yolundan gidiş geliş yapan İran tüccarı ve tebaalarına kolaylıklar, imkânlar sağlayıp rağbeti artırmak ve ticareti genişletmek için teşviklerde bulunmuştur. Hatta Osmanlı'nın çeşitli idarelerinin ve özellikle vergi idaresinin fikirlerini almış ve onların verdikleri önerileri uygulamaya çabalamıştır. Ama maalesef belgelerde gördüğümüz üzere bunu Rusya'nın Puti-Tebriz yolunda uyguladığı

¹⁹⁶ İran Dışişleri Bakanlığı arşivi, Belge nr.528, kutu 23, dosya 16/ک.

işlerle kıyasladığımızda faydalı bir iş yapılmadığını görüyoruz. Rusya, Tiflis'ten Hazar denizine kadar demiryolunu tamamladığında, henüz Erzurum-Trabzon yolu düzensiz ve uygun şekilde bir şose değildi. Ticaretin artışı için pratik uygulamaların yapılması gerekiyordu. Onların önemlilerini şöyle sayabiliriz: Birincisi, Trabzon-Erzurum yolunun şose olması, demiryolunun yapılması ve yollarda emniyeti sağlamaktı. İkincisi, Osmanlı ülkesinden transit şekilde naklolan mallar, tamamen vergiden muaf tutmasıdır.

İran'da başka ecnebi ülkelere veya yabancı ülkelere İran'a transit olan mallarda, Osmanlı devleti kolaylıklar sağlamış ve kaydiye ismiyle % 1 gibi çok düşük bir miktarda gümrük vergisi almış ve bunu da sonradan iptal etmiştir. Ama aynı ticari mal İranlılar vasıtasıyla Osmanlı'ya ithal edilmişse % 6 vergi alınmıştı. Erzincan bölgesinde, İran mallarından ağır gümrük vergileri, yani % 6 vergi aldıkları için tüccar Puti yolunu tercih etmiş ve bu konu Osmanlı'ya ağır bir darbe vurmuş ve devlet için de hiçbir kârı olmamıştır. Genelde çok ünlü ve zengin tüccar, Puti yoluyla ticaret yaptığında, ortak veya kendi vekilleri vasıtasıyla ticaret yapmış ve Rusya da bunlardan transit gümrük vergisi almamıştı.

Osmanlı yolunda da bu % 6 oranındaki vergiyi vermemek için tüccar, takma isimle mesela Osman gibi veya ecnebi isimleriyle, birinin vasıtasıyla ticari mallarını Osmanlı toprağına ithal etmeye mecbur kalmaktaydı. Ama belirtildiği gibi diğer ülkelerin tüccarı İran'dan başka ülkelere veya başka ülkelere İran'a Osmanlı topraklarından geçecekleri zaman gümrük vergisinden muaf olacaktı. Eğer İranlılar bu verginin ödenmesinden muaf olurlarsa, transit vergisi kalkarsa ve ağır gümrük vergilerinin ödenmesinin yanı sıra doğal olarak Erzurum gümrüğünde zamanlarının telef olması, kolaylıkların ve irtibatın olmaması da tüccarı Erzurum-Trabzon yolunu

terk etmeye teşvik etti. Diğer taraftan Osmanlı'nın ihracatta aldığı gümrük vergisi de o kadar çok idi ki buna Osmanlı'nın kendi tüccarı ve ihracatçıları da itiraz etti. İran'a Osmanlı tüccarının ihraç ettiği mallardan % 12 vergi alınmış. Bu durumda ihracat için vergi almak bütün ülkelerde iptal edilmiş veya cüzi miktarda mesela % 1 oranında oldu. Bu meselenin böyle devam etmesi Osmanlı'nın sanayi ürünlerine, mahsullerine ve tarımına çok zarar verdi. Hem çiftçilerin ve üreticilerin, hem de tüccarın rızasızlığına neden oldu. İhracattan alınan gümrük vergilerinin az olması veya iptal olunması ticaretin artışıyla bağlantılıdır. Bunların yanı sıra, İranlılar da kolaylıkla ihtiyaçları olan her ne varsa başka ülkelere ucuz şekilde temin edebilmişlerdir (nakliye araçlarının artışıyla her türlü mal başka ülkelere kolaylıkla alınabiliyordu). Osmanlı devletinin bu kadar zorlamasına gerek yoktu. Aslında Osmanlı devleti de ihracatta gümrük vergisini % 1'e indirseydi fayda sağlardı. Üçüncüsü, İran'dan mühür mumu basılan mallar tüccarın rahatlığı ve işlerinde kolaylık sağlamak için açılmayacak ve onlardan vergi alınmayacaktı.

Yukarıda değindiğimiz önerileri devlet uyguladığı zaman, devletin gümrük gelirleri azalsa da genelde ithalat ve ihracatın artışıyla bu zarar telafi olunuyordu. Maddi ve manevi bakımdan millet ve özellikle sınırda olan şehirler için çok faydalı oluyordu.

Aslında İran'dan Avrupa'ya veya Avrupa'dan İran'a taşınan transit mallardan alınan % 1 verginin Osmanlı'ya çok faydası yoktu ve hatta vergi idaresi tarafından ithalat vergisinin 6 kuruştan 8 kuruşa artırılması önerilmişti. Ama Osmanlı'nın İran'a kendi ihracatı için % 12 vergi alması dikkate değer bir konuydu ki devletin ona önem vermesi, onu % 1'e indirmesi veya iptal etmesi gerekiyordu. Diğer taraftan Tiflis'ten Tebriz'e kadar demiryolunun uzanması, Hazar denizinin ve özellikle Tahran ve diğer

şehirlerin genişlemesine ve ilişkilerinin artmasına neden oluyordu. Ama Tebriz şehri, iktisadi bakımdan ve ticari malların deposu olmasından dolayı İran şehirlerinin başında geliyordu. Tebriz’de olan tüccar da siyasi ve ekonomik meselelerden dolayı Trabzon-Erzurum yolunu tercih ediyordu. Bu konuda Osmanlı devletinden bu yolu düzenli şose yapması, ticari kervanlar için emniyeti sağlaması, transit gümrük vergilerinin muaf veya iptal edilmesi isteniliyordu. Bunların da en açık sonucu bu yolda nakliyatın artışı ve ticaretin büyük kısmını bu bölgeye aktarmasıydı.

İran’dan Osmanlı’ya gelen tüketilen ve hızla bozulan mallardan % 4 gümrük vergisi ve önceleri gibi son elde ithal olan mallardan %3 münzem vergisi alınmaya devam edecekti. Erzurum rusumat idaresine 1872–1873 anlaşmasına göre şöyle bildirmiştir; İran’dan yabancı ülkelere transit olan mallardan % 4’den %1 eksiğiyle vergi alınacaktı. Bu tüccar için hem iyi hem de kolaylıklar yaratmıştır. Trabzon-Erzurum yolundan İran’dan Avrupa’ya Avrupa’dan İran’a transit olan mallardan %1 gümrük vergisi ödenecekti. Rusya devleti İran’ın ticaretini Puti yoluna çekmek için nakliyatı serbest bıraktı. Her türlü transit mallardan vergi almadı. Rusya’nın bu politikası Trabzon-Erzurum yolunda olan ticareti ani bir krizle karşılaştırmış ve Osmanlı ticaretine büyük bir darbe vurmuştur. İran ve Osmanlı arasında da bu verginin kalkması o çevredeki halkın faydasına olacağı aşikârdır.¹⁹⁷

Mal ihracatı ve ithalatından gümrük vergisi alınma şekli, İranlılar ve diğer devletlerin tebaaları tarafından, İran’dan Osmanlı’ya ithal edilen transit ticari malların veya Osmanlı tüccarı tarafından İran’a ihraç edilen mallar konusu sonraki yıllarda da devam etmiştir. 7 Ocak 1895 yıllarında Devlet şurası tarafından düzenlenen bir belgede, İran tüccarının Osmanlı’ya ithalatı ve bundan % 6 vergi alınması, başka devletler

¹⁹⁷ Meclis-i Maliye Azası’ndan Süleyman Suudi, **Defter-i Muktesit**, c.1, 2. baskı, İstanbul, 1307, s.92–93.

tarafından İran'dan Osmanlı'ya mal ithal edenlerden ise % 8 gümrük vergisi alınması, yine yabancılar tarafından mal transitinde 6 ay içinde Osmanlı toprağından ihraç etmek şartıyla veya İran, Batum ve Mısır yoluyla, Buşehr limanından deniz transiti şeklinde olması gibi konuların hepsinin hakkında transit muamelesi uygulanacaktı. Yani vergi ödemekten muaf olacaklardı. Eğer İranlı tüccar aynı koşullar altında transit muamele yaparsa ve hatta şhadetname¹⁹⁸ ellerinde olsa bile yine % 6 vergi verecekti. Bunun karşılığında İran gümrüğünde Osmanlı mallarının gümrüğe ithal olduğu zaman % 4 gümrük vergisi alınacak ve de miktarı % 2 miktarında münzem isminde başka bir vergi alınacaktı. 1 Mart 1871 tarihinde bir mektup üzere padişahın fermanıyla buna karşılık % 6 oranında vergi alınacaktır.

Yukarıda bahsettiğimiz sözlere dayanarak bu yapılanlar, geçen yıllarda iki devlet arasında yapılan anlaşmalara tam anlamıyla aykırıydı. Bu anlaşmada bariz bir şekilde tüccarın mallarından sadece 4 kuruş gümrük vergisi alınmasını değinilmiş ve tezkire verildikten sonra en son noktaya kadar tüccarın götürdüğü malı başka hiçbir noktada ve hiçbir unvan altında vergi alınmayacak diye yazılmıştı.

Yine 1847 yılındaki anlaşmanın 6. bendine göre; İran tüccarı ticari malların gümrük vergilerini nakit veya cins şekilde yürürlükte olan fiyata göre verecek ve 1823 Erzurum anlaşmasında da önceki anlaşmadaki şartları vurgulayarak hiçbir isim altında fazla akçe alınmayacaktı. Fakat buna rağmen İran gümrüklerinde malın en son noktaya varıp varmamasını dikkate almayarak ve aynı zamanda değeri de yük ve çeşitli derecelerini esas alarak gümrük vergisi alınmış ve yalnız Hoy ve Selmas şehirlerinin gümrüklerinde malların değeri % 6 oranla vergi alınacaktı. Bu verginin yanında ecnebilerin, İran toprağına ithal edilen her türlü mallarına her yükten, çeşitli suretle kaç

¹⁹⁸ Bir muamelenin ifa olunduğı müşir memur tarafından verilen tasdikname, Sami, **a.g.e.**, s. 789–790.

gıran rahdari isminde başka bir vergi alındığını ve İran devleti de bu verginin tüccardan değil aksine ticari malları taşıyan hayvanlardan alındığını iddia etmiştir.

Osmanlı devleti, İran'ın bu davranışına karşı İranlılar'dan aldığı % 6 vergiyi değiştirmiş ve Osmanlı'ya mal ithal eden başka devletlerin tebaalarından % 8 oranında aldığı vergiyi İranlılar'a da uygulamıştır. Eğer belli bir zamanda İran tüccarı kendi mallarını transit ederlerse verginin % 7 oranını ve çok az bir miktarda vergi ödemiştir. Her ne kadar önceki imzalanan anlaşmalarda ithalatın gümrük vergisi % 4 olarak denilse de vergilerin reddedilmesinden başka bir konu açılmamıştı. Sonradan da bu vergi % 6 ya çıkmış ama vergi idaresi tarafından verilen istatistiklerde İran'dan Osmanlı'ya yıllık bütün ithalatın değeri yaklaşık 65 milyon ve Osmanlı'dan İran'a ihracat yaklaşık 1,5 milyon kuruş idi ki bu istatistiklere ve gümrük vergilerine dikkat ettiğimizde en çok zarar Osmanlı devletine olmuş ve binaenaleyh yeni bir anlaşmanın imzalanması gerekmiştir. Anlaşma imzalanana kadar, ithalat için gümrük vergisi % 6'dan % 8 e çıkmış ve transit mallar için de genel usul esas alınarak muamele olmuştur.¹⁹⁹

Devletin kararı ile % 6'dan % 8'e gümrük vergilerinin artışı 7 Mayıs 1904 yılından sonra da devam etti. Fakat bunun yanında devlet, İranlılar tarafından gelen ithalat için % 6 verginin yanında % 2 depozito adında vergi alınmasına karar verdi. Önceden de değindiğimiz gibi İran'dan Osmanlı'ya mal ithalatında İranlılar için % 6 ve yabancı devletlerin tebaası için % 8 vergi uygulanıyordu. Bu iki rakamın farkı da depozito ismi altında ki % 2 uygulanmaya başladı. Ama bu verginin sadece İstanbul gümrüğünde alındığını belirtmeliyiz. 20 yılın içinde 98 bin kuruştan fazla tüccardan bu vergi alındı. Belgeleri esas alarak ve vergi idaresinin görüşüne göre bu vergi yasadışıydı

¹⁹⁹ BOA, İRSM (dosya ve gömlek numarası yok), orijinal kayıt numarası: 12-1312-B-24.

ve özellikle gümrük, tüccarı tarafından şehadetnameleri olduğu suretle bu meblağın onlara iade edileceği, iddia ediyordu. Bu da işleme konulmadı. Çünkü bu 20 yılda getirilen şehadetnamelerde Trabzon gümrüğünden transit izniyle Osmanlı'dan ihraç edilen mallar için yasalara göre; 6 ay süresi olan transit izniyle çıkarılması gereken mallar Osmanlı toprağından çıkamamış ve aynı şekilde Kızıldize gümrüğünde kalması da mümkün değildi. Malların ve gümrük ticari mallarının makbuzunu gördüğü zaman, depozito vergisini onlara geri vermiş ama tüccarın borçları verilmemekle birlikte 2 Ocak 1903 tarihindeki padişahın mektubunu esas alarak depozito vergisinin alınması yeni bir vergi almak yasasına kadar % 8 oranında devam etmiştir.

Ödenmemiş ve kalan borçlar yüzünden 1882 yılında gümrük ve tüccarın arasında vergilerin ödenmesi konusunda anlaşmazlık çıktı. Bu da gümrük idaresinin vurguladığı önemli konulardan biriydi. Ödememe ve malların hesabının eşitlenmemesi durumunda mallar aynen devlette kalacaktı. Bu yıllarda gümrük İran ticari mallarının hakkında iki yönde düşünmüştür. Birincisi, bir yıldan sonra Kızıldize gümrüğünden mallar henüz çıkarılmamıştı.(ilk 6 ay içinde Osmanlı toprağından bu malların çıkarılması lazımdı, ama bu durum yapılamadığından ve özellikle İran tüccarının Kafkas tarafına meyili olmasından dolayı bu sürenin 1 yıla uzamasına neden oldu). İkincisi, Osmanlı'dan ihraç edilen mallar idi. Ama o malların geçiş izni yasalara göre 6 ay geçtikten sonra Osmanlı toprağında olan mallara benzerdi. Bu görüşe göre tüccar ve onların vasıtaları verdiği taahhüde göre 159.856 kuruş ve 49 cm idi.²⁰⁰ Gümrük vergilerinin ödenmesi durumunda hesaplar eşitlenecekti. Bu meblağdan 81.635 kuruş ve 72 cm. i İranlılar'ın payıydı ve Osmanlı devleti tebaasına 78.220 kuruş ve İran'a mal

²⁰⁰ 2 paradan eksik olan frankın % 1'i olan Fransız akçesidir (hesapta kolaylık olması için Osmanlı kuruşunda % 1 cm.'e itibar ederler, bu mafuzat cm.'in 2,5 u 1 para demektir). Bkz. Sami, **a.g.e.**, s.702.

ithal eden başka devletlerin tebaalarına 39.984 kuruş ve 60 cm. ödeyeceklerdi. Kızıldize gümrüğünden İran'a ithal edilmeyen mallar ise 38236 kuruş ve 36 cm idi. Önce değindiğimiz gibi 1882'den 1904'e kadar İranlılardan depozito parası alınmıştır.²⁰¹

Osmanlı Arşivi belgelerinden edindiğimiz bilgilere göre İran ve Osmanlı arasında 11 maddeden oluşan bir ticari anlaşma yapıldı. Ama maalesef bu anlaşmanın onaylanma tarihi belli değildir. Bu yıllara baktığımızda maliye defterlerinde iki devlet arasında bir anlaşma yapıldığı görülür. Bu anlaşma içerisinde yapılan diğer bir anlaşmanın maddelerinin aşağıdaki gibi uygulanmış olduğunu görüyoruz. Bu anlaşma metninde İran ve Osmanlı arasında 26.8.1903 tarihli (bu anlaşma 1908 yılı ocak ayında yapılmış daha sonra bahsedileceği gibi bir gümrük anlaşmasında bahsedilmiş) gümrük anlaşmasına dikkat çekilmekte olup ve bu anlaşmaya göre:

1.Madde: İran'dan Osmanlı'ya ve Osmanlı'dan İran'a gelen ürünler karşılıklı en az gümrük tarifesine tabi olacak ve hiçbir bahane göstermeden gümrük vergilerini arttırmayacaktı (diğer ülkelerin her türlü gümrük vergisi değişse de İran'la bu durum sabit kalacak). Bazı ürünlerin İhracat, İthalat ve transitine izin verilmediği takdirde uygulanacak, bu karar da başka ülkelerde geçerli olacaktı. Eğer taraflar geçici veya daimi zamanda bütün imtiyazlar, yardımlar ve başka ülkelere uygulamaya konulacak, hızla istisnasız karşı tarafın mahsulâtı ve mamulâtı da uygulanacaktı.

2.Madde: Geçmiş hükümlere göre;

- a) Osmanlı'dan İran'a ihraç olan tütünlerden reftiye isminde bir vergi alınacaktı.
- b) Osmanlı da, başka mallar için olan özel tesviye sureti ve belirli usuller tömbeki için uygulanmayacaktı.

²⁰¹ BOA, ŞD. 594/68; BOA, ŞD. 595/61.

3. Madde: Bu tarihte onaylanan anlaşmada Osmanlı'dan İran'a gelen ürünler için tarife hükümleri onaylandı, aşağıda bu detaylardan bahsedeceğiz:

- Her türlü canlı hayvan vergiden muaf
- Yiyecek maddelerinden hububat ve ona benzer maddeler, pirinç (gümrük vergisi 2 şahi), buğday, arpa, ot, isimleri belirlenmeyen diğer hububatlar ve malt (muaf), yemekte kullanılan nişasta ve un (vergi 1 gıran) ve aynı şekilde yemeklerde kullanmadığımız kutu, küçük paket veya onlara benzer kaplarda ambalajlanmış nişasta ve unun halis ölçüsü belirlendikten sonra vergi alınacaktı.
- Frenk arpası, her çeşit bulgur, undan yapılan maddeler (muaf), makarna, tel şehriye, yiyecek maddesi olarak yararlanılan çeşitli hamurlar (1 gıran vergi), bisküvi ve “perende pisi”, hamurdan yapılan ürünler, halis ölçüsü hesaplandıktan sonra 1 gırandır. Konserve, her türlü meyve, taze veya kuru üzüm, kuru veya taze zeytin, çeşitli hurmalar, kuru incir (bunların dışında vergisi 1 gırandır), zeytinyağı (halis ölçüsü 2 gırandır), kutuda veya şişede veya onlara benzer kaplarda konserve veya her türlü taze veya kuru yeşillikler vergiden muaftır.

Pamuklu dokuma:

- Ham-beyaz-renkli ve pamuktan zarif dokumalar her 10 batmana 2 gıran ve 1 tuman vergisi vardır. Pamuk, sahte kürk ve işlenmiş veya işlenmemiş ince kumaşlar her 10 batmana 2 tuman ve 5 gırandır.
- Yün karışımı veya yün ile işlenmiş kumaşlar, broşe yapılan, bitki, elyaf veya kenarları yün ipleri ile süslenmiş, elyaf ve bitkiden olan atkı, şallar vs. den % 10 vergi alınmaktaydı.

- İpek veya sahte ipekler, altın ve gümüş işlemeli veya işlenmemiş kumaşlar, gümüş sırmadan yapılmış ve süslenmiş veya mücevherattan yapılmış, bitki elyafından çeşidine göre en çok % 20 vergi alınacaktı.

İpek dokuma:

- İpek dokuma (her batmanı 5 gıran)
- saf ipek gibi ipekli dokumalar (her batmanı 3 tuman) % 90 halis ipek kullanılan eni ve boyu ipek dokumaların tamamında saf ipek ölçüsü gibi vergisi alınır.
- Pamuk veya elyaf içeren karışık saf ipek ve eni ve boyu ipek dokumalar (her batmanı 1 tuman,5 gıran)

Genel bakış:

- Bitkisel elyaf maddelerinden dokunan kumaşlar: mendil, elyaf dokumalar, sofr a bezi, bazılarının ismi açıklanmamış, büyük-küçük şal, triko ürünleri vs. eşya vergileri dokumalar esas alınarak yapılmıştır. Kenarları dikilen veya her şekilde süslenen dokunmuş kumaşların vergisi de örmek kumaşlar vergisine tabiydi.

Deri ürünleri:

- Bağdadi olarak ünlü olan ham koyun derisinin her batmanı 1 gıran
- Kuru veya tuzlu ham deri, her batmanı 10 şahi
- Sepicilik yapılan ve incelmiş deri, her batmanı 10 şahi
- Sepicilik yapılan, cilalanmış, boyanmış ve maruken şeklini almış deri, her

batmanı 1 gıran

- Her türlü meşin derisi ürünleri, (her batmanı 1 gıran ve 10 şahi)

- Çeşitli ölçülerde cüzdan, normal çantalar ve bir kısmı deriden veya başka bir şeyden yapılan süslenmiş çantalar ve diğer eşyalar yukarıdaki vergilere bağlıdır.
- Yaprak şeklinde tütün, (her batmanı 2 gıran)
- Normal sigara gibi olmayan sigara ve tütün ürünleri, halis ölçüsüne göre batmanı 1 tuman (çubuklu tütün veya enfiye yoluyla ağızdan alınan ve onların sıraları)
- Halis ölçüsüne göre kırmızı, halis ölçüsüne göre her batmanı 1 tuman
- Bitkisel maddeler ve isimleri belli olmayan diğer maddeler muafıdır.

İthal olan ticari mallar ve özellikle özel kutu ve şişelerde sıvılar halis ölçüsüne göre hesaplanacaktı ve malların ithalat ve ihracatının kıyası için 2 kg. 970 gr. Fransa ölçüsü İran'ın 640 miskaline denkti ve ölçü birimi Tebriz batmanıydı. İthalatta gıranın birimi her 100 gıran altın akçe 48 Fransa frankına denkti.

Anlaşmayı imzalayan taraflar ithalat ve ihracatta hiçbir engel olmadan karşılıklı ticaret yapacaklar, maddeleri aşağıdaki gibidir:

- a) Ülkenin ordusunun özel ihtiyaçları olduğu zaman
- b) Genel emniyet
- c) Ülkenin sıhhiye emniyeti, bitkisel ve hayvansal hastalıkları önleme, bulaşıcı hastalıkların karşısında himaye, şimdi veya gelecekte devlet tekeli altında olan veya olacak mallar
- d) Dinamit, barut vb. patlayıcı maddeler ve onların içerisinde kullanılan kimyasal maddeler ve aynı şekilde top, savaş silahları ve onun teferruatı, askeri mühimmatın ithalat ve ihracatı karşılıklı olarak yasaktı ve silah ve mühimmat ticareti olması durumunda her iki devletin özel izni gerekiyordu.

e) Her iki devlet tarafından kaçaklığın yasaklanması, isyancıların haddini bildirmek için ortak uygun tedbirler almakla bu durumu yasallaştırmak ve her iki devletin bu durumlarda birbirine yardım etmesi ve isyanları durdurmaya katılması zorunlu ve mükelleflerdi, memurların her türlü bilgiye ihtiyaçları olduğu zaman zabıta ve mali memurlar her türlü yoldan bilgi vermeye zorunluydular.

f) Her ülkenin sınırlarından mal ithalat ve ihracatı, karayollarında malların taşınma izni verilerek yasalara tabi olacaktı. Eğer sınırlar ve gümrük idareleri arasında başka yollarla (devletin izin vermediği kaçakçılık gibi) kaçak şekilde taşınırsa, mallara el konulması ve kaçakçıların tutuklanması durumunda, o ülkenin özel kanunlarına göre hareket edilecekti.

Diyebiliriz ki bu anlaşmanın uygulanmasından önce, tarafların gümrük idareleri, yollar ve nakliyatın niteliğini gösteren ve cetvelleri birbirine vererek karşılıklı idarelerin anlaşmasından sonra yukarıdaki maddeler uygulanacaktı.

g) 6. maddeyi vurgulayarak, tütün ihracatının yapılmasıyla gümrük vergileri aynı seviyeye getirilecek ve merkezi gümrük tarafından verilen dosyada düzenli şekilde yazılacak ve bu suretle malın giriş izni o ülkeye verilecek, aksi durumda mallara elkonulacaktı. Açık ve düzgün şekilde gümrük memurları tarafından belirtilen malların niteliği bir defterde yazılarak ve merkeze gönderilecekti. Eğer 3 aya kadar gönderilmezse o sözü geçen malları saklamanın bütün masrafları merkez memurları tarafından o mallardan alınacaktı.

Yollarda tüccarın şahsi kullanması için cüzi miktarda tütün olursa, her iki ülkenin yasası ve düzeninde bir yasaklık olmazsa vergiden muaftı.

h) Karşı ülkenin meralarında kuzuların otlanması suretiyle, en yakın gümrük, bir tutanakla düzenli bir şekilde kaydedilecek ve her ülkenin düzen ve yasalarına göre,

ithalat ve gümrük vergisi mal sahibinin şahsi kefaletiyle veya başka bir şahsin kefaletiyle kuzular teslim edilip ve geçici bir şekilde vergiden muaf olacaktı. Bu tutanağın geçerliliği 9 aydı. Eğer bu 9 ay sonuna kadar mal sahibi mallarını almaya girişimde bulunmazsa, kefalet akçesi katiyen alınacaktı. Yakın gelecekte yerli veya yabancı hayvanlardan karşı ülke meralarına girerlerse, eşit gümrük ağnam vergisi almak için karşılıklı özel bir anlaşma imzalanacaktı.

I) Anlaşmanın birinci maddesinde bildirildiği gibi her iki ülkenin toprağında ticari mal transiti, en çok avans sağlayan ve imtiyaz tanıyan devlete tabi olacak, bununla birlikte bu anlaşmanın süresi bitene kadar İran'a ithal veya İran'dan ihraç edilen malların gümrük vergisi en çok %1 olacaktı.

i) Bu anlaşmanın mübadeleden sonra süresi 10 yıldı ve her iki devletten biri bu anlaşmayı bozarsa bir yıl önce bildirmek zorunda olacak ve eğer kaldırırsa bir yıl her iki taraf zorunlu şekilde uygulayacaktı.

j) Bu anlaşma iki nüsha halinde İstanbul'da düzenlenmiş ve en yakın zamanda anlaşma ve ekleri onaylanacak ve uygulanacaktı.

Bu 12 maddelik anlaşma yapıldıktan sonra ve iki ülkenin temsilcileri onayladıktan sonra yürürlüğe girdi. XX. yy başında bu ticari anlaşmanın onayı önemliydi. Çünkü bu anlaşma iki ülkenin ticari ilişkilerinin temeliydi. Bu önemli konunun detaylarından da bahsedeceğiz.

1.Gümrük vergilerinin miktarının esası anlaşmada bahsedildi. Her iki devlet bütün imtiyazları karşılıklı uygulayacaklardı.

2.Osmanlı'dan Avrupa ve Amerika'ya ihraç edilen tütünden her türlü ihracat gümrük vergisinden muaftı. Ama Mısır, Romanya, Bulgaristan, Sırbistan, Karadağ'a ihraç edilen tütün her kıyyeye 4 kuruş ve İran'a ihraç olan tütünden ihracat vergisi

ismiyle 7 kuruş vergi alınacaktı. Ancak İran devleti için, diğer ecnebi ülkelere göre 26.8.1903 tarihli anlaşmanın 2. maddesine göre gümrük vergisi alınmayacaktı.

3. Osmanlıdan İran'a gelen üretim ve mahsulât bugün gündemde olan vergiye göre tabi olacak ve hatta Osmanlı devletinin rızası olmasa bile gümrük vergisi artırılmayacak ve İngiltere ve Rusya'nın yararlandığı avans ve koşullardan İran devleti de yararlanacaktı.

4. Taraflar ülkelerinin iç meselelerinde askeri ihtiyaçlar, genel huzur ve emniyeti sağlamak, sıhhiye işleri ve bulaşıcı hastalıklar, baytariye ithalatı ve mal transitinde tekelleşme ve sınırlandırmada tam yetkileri olacaktı.

5. Silah ve patlayıcı maddelerin ithalatı ve transitisi yasak, ticaret suretiyle her iki devlet tarafından ciddi şekilde teftiş edilip gözlemlenecekti.

6. Kaçakçılığı engelleme ve her iki devletin bu sorununu bitirmek için devletler birbirine yardım edecekti.

7. İran sınırları geniş olduğu ve sınırları korumaya gücü yetmediği için yüksek oranda mal kaçakçılığı vardı. Fakat bu mesele hem ithalat hem de siyasi bakımdan, her iki tarafın yasal ticareti zedelenmeyecek, her iki taraf arasında onaylanan gümrük tarifeleri uygulama halinde olacak, iki tarafın gümrük idarelerinin cereyanında olan ihracat ve ithalat hakkında birbirlerine gerekli bilgileri verecekler ve ülkede kaçak şekilde çıkan malları gerekli kaideleri uygulayarak malları geri getireceklerdi.

8. Osmanlı'dan İran'a ihraç olan tütünden reftiye isminde bir vergi alınacaktı. Ama kaçak şekilde ülkeden ihraç olan tütünün zararını önlemek için İran gümrüğünden reftiye vergisinin alınması konusunu ciddi şekilde vurgulamalarını istemiştir. İhtiyaç gereğince bu konuda gelecekte yeni bazı maddeler koymakla, her iki ülkenin ihracat vergilerini korumak istemişlerdir.

9. Yaylak ve kışlak zamanlarında her iki tarafın hayvanlarının sınırlarda birbirinin toprağına girmesi normal bir şeydi ve bu konunun ithalata hiçbir zararı dokunmamıştır. Ama gelecekte onların birbirlerinin toprağına girişı için ağnam isminde bir vergi alınacak ve muamelatın uygulanması hakkında yeni bir anlaşma yapılacaktır.

10. Osmanlı'dan transit olan mallardan % 1 transit vergisi alınacak, hiçbir şekilde vergi artırılmayacak ve hatta yeni ve geçmiş gümrük tarifleri iptal edilecek ve transit mallar Trabzon, Erzurum, Van vilayetlerinden İran'a dikkate değer olacak ve bu anlaşma süresince onların da transit vergisi % 1 olacak ve hiçbir şekilde artırılmayacak ve bu konunun onaylanmasında her iki tarafın da itilafı olmayacaktır.

11. Her iki tarafta da ticari muamelatın sağlam olması, tarafların ticaretten düzgün yararlanması ve vergi işlerinde de tam bir tecrübe edinebilmek için bu anlaşmanın süresi 10 yıl olacaktır.

12. Onaylanmış anlaşma taraflara verilecekti.

Açıklamaların devamında Osmanlı'dan Basra yoluyla İran'a ihraç olan hurmadan bu anlaşmadan önce her batmandan % 30 olarak belirlenmiş olan vergi şimdi her batmanda 5 şahi gümrük vergisi olarak alınacaktı. Fakat bu miktarın ağır olduğu teşhis edildikten sonra, İran temsilcilerinin kabulüyle hurmanın değerine göre % 5 indirim olmasına karar verildi. Uygulamak da ise biraz düşündükten sonra şöyle karar verilmiştir; Yeni tarifelerin esasında tüccar bu vergileri ödemek için ya her batmanda 5 şahi ödeyecek veya eğer istiyorlarsa ürünün değeri esasında % 5 ödeyeceklerdi.

İki ülke arasında onaylanan hurma konusu dışında gümüş meskûkâtını, İran hacıları ve ziyaretçileri veya Irak'a ticaret amacıyla gelen tüccarın bu malları getirmesiydi. Irak'ta bankanın olmaması sebebiyle hacılar doğal olarak kendi ihtiyacı olan parayı posta yoluyla aktarıyorlardı. Diğer taraftan İran da kullanılan gümüş paranın

Osmanlı toprağına girişı yasaktı. Böyle bir durumda iki ülkenin de temsilcileri çaresiz ziyaretçilerin kendi paralarını sarraflar vasıtasıyla Osmanlı parasıyla değıştirip bir sorun veya zarar yaşamamak için onayladılar. Osmanlı devleti tarafından kararlaştırılan bu miktar 200 tuman olarak belirlendi. Bu uygulama bu tarihten üç aya kadar uygulanacaktı.

İpek böceğı tohumu gümrük vergisinden muaftı. Tohumların sağlam olmasını garanti etmek için sıhhi bir merkez açıldı. Muayeneden sonra gümrük vergisi alınacak diye belirtildi. Bu durum İranlı tüccarın şikâyetine neden oldu. Bu sıhhi merkezin olması Osmanlı ticaretini hiçbir şekilde zedeledi. Fakat tüccarın da şikâyetini incelemesi gerekmiştir. Bu yüzden her iki devletin hemfikir olmasıyla konuyu, anlaşmanın onaylanan diğer maddeleriyle karıştırmamak suretiyle kanıtlar vererek, tüccarın şikâyet ve iddialarını inceleyelim.

Her iki devletin makam sahiplerinin arasında yazılan mektuplarda ve konuşmalarda, her iki devlet ticaret meselesinin genişlemesini vurgulamışlar, geçmiş anlaşmaların maddelerini ve gümrük tarifelerinin hepsini bu yeni anlaşmayla çelişenlerini yok saymışlar ve transit, ithalat ve ihracat gümrük vergilerinin imtiyazı diğer devletlerden farklı yapmışlardır. Fakat tömbeki konusunda 19 Aralık 1875 tarihinde yapılan anlaşmanın maddeleri, anlaşmada üzerinde durduğumuz maddeler, bu tarihten itibaren 6 ay içinde uygulanacaktı. Eğer taraflardan biri anlaşmanın bitmesine son 1 yıl kala anlaşmayı iptal etmek isterse anlaşma iptal edilecek ama talimatlar yine de yerine getirilecekti. Bu durumda her iki devlet gümrük meseleleri hakkında yeni bir anlaşmayla tekrar serbest bir şekilde davranacaktı.²⁰²

²⁰² BOA, Y-A. RES, 1324.5.5; BOA, Y-A, RES, 1324.1.11, “mektupların tarihleri 14 Ağustos 1902-12 Eylül 1902-5 Eylül 1902-4 Mart 1906-27 Haziran 1906-14 Temmuz 1906 ve....

İran-Osmanlı arasında 1908 Ocak ayında 12 maddeden oluşan bir gümrük anlaşması imzalandı. Bu anlaşmada yukarıda bahsettiğimiz 1903 yılında yapılmış anlaşmasından bahsedilmişti. Aynı konular küçük değişikliklerle bu anlaşmada da sürmüştür.²⁰³

Tütün firmasının tekelliği kurulduktan sonra 20 Aralık 1875'te yapılan kararnamenin 1. maddesine göre; tuz ve tütün ihracatı 13 Kasım 1911'de kararnamelere dayanarak Osmanlı'ya yasaklanmıştır. 2. maddesine göre; deniz ve karayolundan gelen tömbekiden halis ölçüsüne göre % 75 gümrük vergisi alınacaktı.²⁰⁴

Bu anlaşmalar dışında kömür ve ağnam, deve, camış vergisi hakkında da kararnameler yapılmıştır. Mehmet Reşat tarafından 30 Haziran 1916 yılında Bağdat vilayetince İran'dan ithal edilecek kömürün havali-yi mezbureye mahsus olarak gümrük vergisinin ödenmesinin istisnası hakkında Meclis-i Vukela kararıyla ruhsat verilmiştir. Bu irade-i Seniyyenin icrasına Dâhiliye ve Maliye Nazırlığı memurdur.²⁰⁵

Ağnam, deve, camış rusumu asliyesinin 8 misli iblağı hakkında 5 Mayıs 1920'de yazılan kararnameye göre:

1. Madde: Ağnam, canavar, deve, camış rusumu asliyesi 1336 senesine mahsus olmak üzere 8 misli eblağ edilmiştir(iş bu zan 1336 sene maliyesi hesabına 1335 sene maliyesi zarfında tadad edilmiş olanlara da şamildir).

2. Madde: Ağnam, canavar, camış, deve rusumu asıllarından kusurâtı münezzeme olarak, istifa olunan techizat hissesiyle bütçe açığı resmi münzemi mülğadır. %5 vilayeti hissesi kemakân tahsil olunur.

²⁰³ BOA, BB,(YEO),Z.MR:52;BOA, K.MR:25,EV, MR:73.

²⁰⁴ Maliye Nezareti İstatistik Şubesi, İhsaiyat Maliye 1327, Amire matbaası, İstanbul,1325,s.190 ve 204.

²⁰⁵ Düstur,2 tertip, c.8, s.1217.

3. Madde: İş bu kararname hükümetçe tensib ve ilan edilecek mahallerde tarih-i ilanından itibaren meriy'ul icradır.

4. Madde: İş bu kararnamenin icari ahkâmına maliye nazırı memurdur.²⁰⁶

5.2 Tömbeki Muamelatı ve Tarifeleri

İran-Osmanlı ticari ilişkilerinde tömbekinin özel yeri vardır. Bu malın önemi ile ilgili çeşitli hükümler, değişen zamana göre şekillenmiştir. Tömbekiden gümrüklerde alınan vergi tömbekinin halis ölçüsüne göre hesaplanmış ve ödenmiştir.

Tespit ettiğimize göre 20 Kasım 1846 yılında yapılan bir anlaşmada İran tarafından Erzurum gümrüğüne veya Hicaz'dan İran tüccarına ithal edilen tömbekiden %4 gümrük vergisi alınacaktı. Tömbeki Türk mağaza sahiplerine satılmak suretiyle değerine göre her kuruşa, bir para ve İran tüccarı tarafından diğer kendi vatandaşlarına tömbeki satmak suretiyle “İhtisabiye” vergisi adı altında her kıyyeye 8 para alınacaktı. Eğer mağaza sahibi tarafından diğer şehirlere tömbeki satmak her kıyyeden 4 para “reftiye” vergisi ve Şam, Mısır, Cidde tarafından tezkireyle Osmanlı'ya İthal olan tömbekiden, kendi gümrüklerinde gümrük vergisini ödedikten sonra İstanbul'a girince 6 para fazla ve her yükten ise 40 para alınacaktı.

İran tüccarı normal gümrük vergisinin ödenmesinin yanı sıra 6 para fazla alınan izafe vergisi gibi vergi vermeye mecburlardı. Bu durum tüccarın şikâyeti ve memnuyetsizliğine neden olmuştur. Devlet tüccarın şikâyetinin üzerine yasadışı izafi vergi alındığının ve vergi kanunu dışında hareket edildiğini bildirmiştir. Vergi gümrük tarafından alınmışsa, derhal İranlı tüccara iade edilmesi emri verilmiştir. Elbette

²⁰⁶ **Maliye Nezareti İstatistik Şubesi** 1336, Kavanin ve Nizamat Maliye Mecmuası, Amire matbaası, İstanbul, s.21.

bahsedilmesi gereken bir konuda devlet tarafından İranlı tüccara müsaade ettikleri surette, genelde Hicaz tömbekisini ithal eden diğer tüccar da onların hakkında bu lütufta bulunmasını istiyorlardı. Ama bu durum gerçekleşirse ithalat hazinesine ve ülkenin maliyesine zararı olacaktı.²⁰⁷

İran büyükelçiliğinin 17 Mayıs 1862 yılında Osmanlı Dışişleri Bakanlığına ithal olan tömbeki için yazdığı raporda: *“1846 yılındaki yapılan anlaşmaya göre %75 gümrük vergisi ve giriş izni alınması aykırıydı. Usule ve prensibe tersti ve müzakere etmeden ve haber vermeden tek taraflı karar vermek doğru olmamıştır ve önceki anlaşmanın şartlarına riayet ediniz”*²⁰⁸ diye bahsetmiştir.

Bu konunun ardından 1 Aralık 1865 tarihinde İster İran’dan gelsin İster diğer ülkelerden (Moldovya, Sırbistan, Valaşi) gelsin tütün ve tömbeki, sigara, enfiye hakkında temel bir anlaşma yapıldı. Geçmişte yapılan anlaşmanın maddelerine uygun fakat biraz değişim ve dönüşümle yapılan anlaşmanın bu tarihten itibaren üç ay içerisinde yürürlüğe girmesi gerekiyordu. Bu anlaşmaya göre;

1. Bölümde dışarıdan gelen sigara, tütün ve tömbeki %75 vergi vermek şartıyla Osmanlı gümrüklerinde kabul edilecek ve oran azalmadan nakit alınacaktı. Gümrüklerde bütün ticari mallardan 6 mecdiyeden 100 piyaster²⁰⁹ alınacaktı. Dışarıdan gelen enfiye ise eğer 25 piyaster değeri olursa, her okkada 25 piyaster alınacak ve eğer değeri fazla olursa onun değerine uygun vergi alınacaktı.

2. Bölümde ticari mala fiyat verilirken her mala ayrı ayrı verilecek, aynı şekilde ticari malın hangi gümrükten çıkacaksa onu taşıma hakkı ve fiyatı, sahibinin vurduğu mühre göre alınacaktı.

²⁰⁷ BOA, A:DUN. DVE (20), 1/11.

²⁰⁸ İran Dışişleri Arşivi, belge nr.477, kutu 9, dosya 13/F.

²⁰⁹ “İspanyanın gümüş sikkesi olan para birimi Osmanlı parasının kuruşu anlamındadır.” Bkz. Gozide-yi Esnad, a.g.e., c.3,s.323.

3. Bölümde her zaman ticari malın değeri üzerinde olan listedeki gerçek değerinden az olursa, memurların mala değer verme hakkına sahiptiler ve eğer mal sahibi bu duruma engel olursa, o zaman memurlar listede olan fiyatı kabul edeceklerdi. Buna ilaveten %10 ve fazlası sahibine verilecekti.

4. Bölümde her iki şekilde de ticari malların listesi kayıt edilecek bazen bu ticari malın gümrük vergisi verilmiş ve gümrükten çıkarılmış, bazen de ticari malı gümrük vergisi bedeli için gümrükte kabul edilmiştir.

5. Bölümde gümrük vergileri veren, tütün, sigara satıcıları hangi milletten olursa olsun Osmanlı devletinin tütün, enfiye, sigara yasalarına tabi olacaktı.

6. Bölümde tütün, enfiye, yapılmış sigaranın yabancı ülkelerden Osmanlı'ya ithaline izin verilecek yalnız, tütün yaprağı ve parçası ve diğer türlerine sigara yapma, enfiye ve tütüne izin verilmeyecekti.

7. Bölümde Mısır, Moldovya, Sırbistan, Valaşi'den gelen tütün, tömbeki, sigara, enfiye geçmiş hükümlere bağlı olmuştur. Ama vergi miktarı % 67'den aşağısı kabul edilecekti. Enfiye içinde anlaşmanın 1. bölümünde dediğimiz gibi %8 azalacaktı.

8. Bölümde 3. bölümde belirttiğimiz gibi gümrüklerde saklanan enfiye, sigara, tütün, tömbeki milletin toplanma yerinde satılacak ve bu ürünün satımı halk bu üründen haberdar olana kadar saklanacak ve gümrük memurları da dikkatle ticari malla normal fiyatından yüksek olmayan bir fiyat belirleyecekler eğer böyle olmazsa hazineye faydası azalır ve açık arttırmada belirlenen fiyattan az olmayacaktı.²¹⁰

Yine bu yıl İran ve Osmanlı arasında imzalanan diğer bir anlaşma da tütün ve tömbekinin nakliyatı ile ilgiliydi. Bu temel anlaşmada önceki anlaşmanın maddelerinin biraz değişim ve dönüşümü ve Osmanlı'nın izniyle tütün taşıma hususundan

²¹⁰ Gozide-yi Esnad, **a.g.e.**, c.3, s.323–324.

bahsedilecek ve bu anlaşma bu tarihten itibaren 3 ay içerisinde yürürlüğe girecekti. Bu anlaşmaya göre:

1. Bölüm: İster Osmanlı ister dış tebaalar olsun enfiye ticareti yapmakta serbestti, eğer bu enfiye Osmanlı toprağındaki tütün ve tömbekiden yapılmışsa vergiden muaf olacaktı. Bu anlaşma süresince ticari malın üretildiğı yerde numune hakkı verilecek ve satılacak, ticari malı başka bir yere taşımaya ve satmaya izni olacaktı.

2. Bölüm: Yapılan bu enfiye ister köyde ister şehirde ister tütün görevlilerinin olduğu yerde olsun, her hokka için 5 piyaster verilecek ve eğer başka bir yere götürmek isterse tezkire de verilecekti.

3. Bölüm: Tütün ve tömbekiden elde edilen enfiye eğer yerinde devlet memuru olmazsa ve mururiye hakkı alınmamışsa, gittiğı yerde devlet memuru bu üründen mururiye adı altında 17 piyaster alabilecek ve enfiyesi olan her dükkân sahibi malı başka bir yere götürmek isterse mururiye tezkiresi verilecek, eğer yerinde satmak isterse, satma izni tezkiresi verilecekti.

4. Bölüm: Murur tezkiresi veya satma izninin olduğu her yerde murur tezkiresinin belirlediğı miktar ve ölçüsü, memleketin başka bir yerine veya memleket dışına götürülen enfiye için gümrük hakkından dolayı istenmeyecekti.

5. Bölüm: Tütün babında yapılan her anlaşma enfiye içinde geçerli olacak, aynı zamanda dışarıdan gelen enfiyenin de anlaşması, tütün ve tömbeki anlaşmasıyla aynı olacaktı.

Yine, 19 Aralık 1875 yılında İstanbul İran vezir-i Muhtarı Mohsin ve Osmanlı'nın Dış İşleri Bakanı Mehmet Reşit arasında 8 maddeden oluşan bir anlaşma yapıldı iki nüshadan oluşan ve tarafların imzalayıp birbirine verdiği bu anlaşma daha çok İran'dan ithal edilen tütün, tömbeki ve tuz hakkındaydı.

1. Madde: İran memleketinden Osmanlı'ya tuz ve tütünün her şekilde ithalatı yasaktı ve bu yasak başka ülkelerden ithal edilen bu ürünün iptali veya dengelenmesine kadar devam edecekti ve İran da bu duruma dâhildi. Bunun karşılığında Osmanlı'dan İran'a tuz ve tütün ihracının yasaklama hakkının yetkisi Bab-ı Ali'ye verildi.

2. Madde: Karayolundan veya deniz yolundan İran tömbekisinin Osmanlı'ya ithali serbestti. Onun halis ölçüsünden % 75 gümrük vergisi alınacak ve ilk aşamada ödendiği zaman diğer bölgelerde hiçbir isim altında vergi alınmayacaktı.

3. Madde: İki tarafın onayıyla düzenlenen tömbeki için % 75 alınan gümrük vergisi ve onunla ilgili tarifeler alınacaktı. 1877 Mayıs ayı başından itibaren 1877 yılında Osmanlı sınırları içinde yer alan Erzurum, Bağdat ve Cidde gümrüklerinde 3 ay süreyle İran'dan ithal olan tömbekinin halis ölçüsünün değeri hesaplanıp alınacaktı.

4. Madde: Tüccarın işinde kolaylık yaratmak için sınır veya limanlardan Osmanlı'ya ithal edilen tömbekinin halis ölçüsünü hesapladıktan sonra birinci gümrükte %75 gümrük vergisi alınacaktı. Eğer tüccar kendi tömbekisini o bölgede satmak istemiyor ve başka şehre götürmek istiyorsa, vergi idaresine başvurup, tömbekisinin nakliyesi için götüreceği yerin mesafesi esas alınarak vergi idaresinde vergisi hesaplandıktan sonra tezkire izni alabilecekti. Eğer belirlenen vergiyi ödemezse hem %75 gümrük vergisini verecek hem de tüccardan bir muteber kefil göstermek zorunda kalacaktı. Bunu gerçekleştirdikten sonra kendisine izin verilecekti. Yani tüccarın malı temiz ve her hileden uzak olacaktır.

5. Madde: Osmanlıdan başka ülkelerde transit şeklinde ihraç olan tömbekiden başka ticari malların vergisi yasalara ve usulüne göre alınacak ve transit vergisi % 2 olacaktır.

6. Madde: Anlaşmanın bu maddesinde Eflak, Boğdan, Mısır ve Sırbistan’a Osmanlıdan ihraç olunan tömbeki ve gümrük vergilerinden bahsedilmiştir.

7. Madde: İranlı hacılar ve ziyaretçiler tarafından Atabat-ı Aliyyat ve Haremeyn-i Şerifeyn’e götürülen tütün ve tömbeki iki devlet arasında geçmişte imzalanan anlaşmaya göre imtiyazları uygulanacaktı.

8. Madde: 1 Mart 1876 tarihinde yürürlüğe giren bu anlaşmanın 2. maddesinde belirtilen gümrük tarifesi yazılmadığı takdirde ithal olan tömbeki tarifesine göre vardığı birinci bölgede alış verişi olup o günün pazarının fiyatına göre % 10 unu azaltarak % 75 gümrük vergisi alınacaktı.²¹¹

Anlaşmanın metnini incelediğimiz zaman İran tömbekisi Cidde, Erzurum ve Bağdat sınırlarından Osmanlı’ya ithal ediliyordu. Kurulan komisyonlarda, komisyon üyeleri arasında gümrük vergisinin nasıl alınacağı hakkında anlaşmazlık oluyordu ve bu yüzden 1880 yılında tekrar yeni bir anlaşma yapıldı. Bu anlaşmaya göre bundan sonra muamelat şu şekilde yapılmıştır:

1- Bundan sonra İran’dan ithal edilen tömbekinin kalitesine (ala, orta, düşük) göre iskontosuz her kıyye için 3 kuruş gümrük vergisi alınacaktır.

2- Tömbekiyi taşıyan hayvanların ipleri açıldıktan sonra kise, çuval ve meşinleriyle birlikte ölçülecek ve ne kadar olursa her 100 kıyyenin 6 kıyyesi azalacak ve kalanı her kıyye için 3 kuruş gümrük vergisi alınacaktı.

3- Tezkireyle bir yerden başka bir yere tömbekisini götüren tüccar, eğer yol sırasında tömbeki rutubet alırsa ve ölçüsü artarsa 6 ay (ruz-i hızırdan, ruz-i kasıma kadar) içinde % 2 kıyye ondan rutubet hakkı azalacaktı ve vergi alınmayacaktı. Bu altı aydan

²¹¹ **Muahedat Mecmuası**, C.3, s.31–33; “ bu antlaşmanın 4.ve 3. maddelerinde tömbeki gümrük vergisinin alınması ve muamelatta zahriye işleri ve hatta tömbekinin çektiği rutubet hakkında bile detaylı şekilde bahsedilmiştir.”Bkz.BOA, **ŞD. DH**, 572/25; Gozide-yi Esnad, **a.g.e.**, c.3, s.329–331.

İran'dan Osmanlı'ya değerine göre % 75 verginin alındığı tömbeki ithalatının (Osmanlı'nın altın parasına göre her kıyye tömbekiye 100 kuruş yani 2 kuruş ve 35 para alınacaktı) her ne kadar ülkenin hazinesi için önemi ve kolaylığı olsa da tüccarın şikâyetine neden oluyordu. Hazarmot ve Osmanlı'ya ait diğer mahruse memleketlerine ithal olan tömbekiden normalde İran'dan gelen tömbeki vergisinin miktarından daha çok alınıyordu. Bu konu Osmanlı tebaaları ve tüccarına yalnız baskı yapmıyor, aynı zamanda İranlılar'a sağlanan kolaylıklar İran ürünlerinin revaçta olmasını sağlıyor ve bu işi önlemek için bu kolaylıklar onlardan çok Osmanlı tüccarının hakkında yapılmasını iddia ediyorlardı.²¹²

XIX. ve XX. yy. başlarında İran tömbekisiyle ilgili başka anlaşmalar da yapıldı. Tömbekinin her çeşidi ve kalitesi için %75 gümrük vergisi alınması konusunda ve halis ölçüsünü esas alarak bu yıllarda iki devlet arasında düzenlenerek, mübadele yapıldı. Her kg yani her yeni kıyyeye (her yeni kıyye yani ölçüsü 400 dirheme denk) altın akçe ve 3 kuruş gümrük vergisi alınması esas alınarak 1 Mayıs 1891 tarihinde imzalanan 9 yıllık süresi olan anlaşma son bularak, 14 Mayıs 1900 tarihinde tekrar 9 yıllık yani 3 Mayıs 1909'a kadar süren bir anlaşma yapılmıştır. Bu anlaşmada, eski anlaşmaya dayanarak her yeni vukıyyeden 3 kuruş gümrük vergisi alınacaktı.²¹³

İki devlet arasında 14 Nisan 1891 yılında tekrar yeni bir anlaşma yapıldı ve 14 Şubat 1890 yılında yapılan anlaşmada İran'dan Osmanlı'ya ithal olan tömbekiden %75 gümrük vergisinin alınması iptal edildi. Bu anlaşmaya göre:

²¹² BOA, **ŞD**,569/5; BOA, **ŞD**, **DH**, 572/52; BOA, **A:DUN: DUE** (20) 1/11; BOA, **AM**, 1/24.

²¹³ BOA, **A.M.** 1/24.

1. İran'dan Osmanlı'ya ihraç edilen her kaliteden ve her çeşitten olan(ala, orta, düşük) tömbeki, her yeni kıyye (her yeni kıyye 1 kilo) 3 kuruş gümrük vergisi alınacaktı.

2- Tömbekiyi taşıyan hayvanların ipleri açıldıktan sonra kise, çuval ve meşinleriyle birlikte ölçülecek ve ne kadar olursa her 100 kıyyenin 8 kıyyesi eksiltilecek ve cinsin halis ölçüsünü hesaplayıp ona göre vergi alınacaktı.

3- Tezkireyle bir yerden başka bir yere tömbekisini götüren tüccar, eğer yol arasında tömbeki rutubet alırsa ve ölçüsü artarsa 6 ay (ruz-i hızırdan, ruz-i kasıma kadar) her 100 kilodan 2 kıyye rutubet hakkı azalacak ve vergi alınmayacaktı.

Bu bahsettiğimiz konulardan sonra eğer tekrar cüzi ya da külli cinsin ölçüsü artarsa, yukarıda dediğimiz maddelere göre her kıyyeye 3 kuruş gümrük vergisi alınacak ve aynı şekilde tezkire ve transit şekliyle taşınan tömbekilere kurşun mühür vurulacak ve sonra geçiş izni verilecekti. Bu şekilde mühürlenene tömbeki yükleri eğer yüklerde şüpheli veya alışılmışın dışında bir şey görülmezse yani yüklerin markaları ve numaraları ithalatta verilen izin belgesiyle aynı ve kurşun mühürleri sağlam ve çizgisiz olursa yani kısacası şüpheli bir şey görülmediği takdirde önemsiz konularda gümrük vergisi alınmayacaktı. Ama eğer ikinci defa tömbeki ithalatına teşebbüste bulunursa ticari malın ölçüsüne dayanarak gümrük vergisi alınacaktı.

4- İthal olan tömbekinin her yeni kıyyesinden 3 kuruş gümrük vergisi alınacak ve onun meskûkâtı Osmanlı altın parası yani 100 kuruş hesaplanacak (1 Osmanlı altını 100 kuruşa denk) ve gümüş para yani mecdidiyeyle ödeme yapmak isterlerse, pazar fiyatına göre ve Osmanlı altın parasıyla mecdidiye gümüş parasının farkını hesaplayarak gümrük vergisi verilecekti.

5- Bu tarife 13 Mayıs 1891 mali yılında yürürlüğe konuldu. 9 yıllık geçerliliği oldu. Bu tarihten sonra her devlet istediği 3 yıla kadar değişiklik yapmak istediği maddeyi 3 ay öncesinden bildirmek zorundaydı ve bunun 9 yıllık hükmü vardır.²¹⁴

Reji anlaşmasının iptalinden sonra, İran'dan Osmanlıya gelen tütün ve tömbeki ihracatında, sorunlar meydana gelmiş, iki ülke arasında yazışmalar olmuş ve tömbeki anlaşmasının feshi ile İran Dış İşleri bakanlığı tarafından Osmanlı büyük elçiliğine 17 Ocak 1892 tarihinde net bir şekilde yazdığı mektupta: “ *Reji kumpanyasının İran tütün ve tömbekisini dışarı çıkartmak için tütün ve tömbekinin monopoly imtiyazına dayanan fevkalade ve ortaya çıkan olaylardan dolayı İran devleti tarafından fesh edildi. Reji kumpanyası bahsettiğimiz anlaşmanın feshini ilan edince işin aslı olmadığı için doğal olarak da anlaşma yürürlüğe giremez. Tütün ve tömbekinin durumu bu yüzden ilk şekline dönecekti. 1875 yılında yapılan anlaşmada açık bir şekilde belirtildiği gibi İran tömbekisinden % 75 gümrük vergisi alındıktan sonra bu ülkenin başka ticari malları gibi Osmanlı da serbest alım satımı olacak.*”²¹⁵ diye bahsetmiştir.

Bu anlaşmanın süresi bittikten sonra 14 Mayıs 1900'den 3 Mayıs 1909'a kadar uzadı. Bu anlaşmada onaylanan maddeler uygulamaya konuldu yani İran'a her türlü ithal olan tömbekiden her yeni kıyyeden 3 kuruş gümrük vergisi alınacaktı.²¹⁶

İran dışişleri Bakanlığının 11 Nisan 1892 yılında tekrar Osmanlı büyükelçiliğine yazdığı diğer bir mektupta: “*İstanbul'da tömbeki şirketinin istikrarı İran'da tütün, tömbeki monopoly'nin kalıcılığına bağlıydı. Ortaya çıkan olaylar nedeniyle, forsmajör hükmü ve reji idaresinin rızasıyla İran'ın her yerinde iptal edildi. Bu devletin büyükelçisinin resmi onayıyla, şirketin imtiyazı, İran tütün ve tömbekisi tekel altına*

²¹⁴ Düstur, 1 tertip, c.6, s. 955–956.

²¹⁵ Gozide-i Esnad, a.g.e., c. 3, s. 351.

²¹⁶ BOA, Y. PRK. EŞA, 37/91.

geçecek ve içerde tüketildikten sonra fazla tömbeki İran reji idaresi tarafından İstanbul'da sermaye sahipleri tarafından kurulan tömbeki kumpanyasına satılacaktı. Zamanı belirli olmayan bir tarihe kadar kabul edileceği belirtilerek o zaman bahsettiğimiz kumpanyanın imtiyazı, bu devletin büyükelçiliğinin onayıyla olacaktı. Fazla tömbekinin alınması şöyle olacaktı; İran toprağından çıkartılmış tömbekiyi reji, İstanbul'da bulunan tömbeki kumpanyasına satacak ve şimdi İran rejisi anlaşması iptal olmuşsa, tekel ismiyle ihraç edilen tömbeki artık çıkmayacaktı. İstanbul'da olan kumpanya, reji idaresinin bir dalı olduğu için, bunun karar verme hükmü yoktur. Şimdi hangi tömbekiyi İstanbul'da tekel altına almak istiyorlarsa, amaçları İran tebeası ve tüccarı tarafından İhraç olan tömbeki ise bunun reji tömbekisiyle bir alakası yoktur. Bunların hakkında anlaşmanın hükümlerine uygun ve şimdi yürürlükte olan tömbeki hakkındaki usule göre uygulama yapılacak ve 1 Nisan 1891 tarihinde yapılan anlaşmanın tarifelerine göre İran'dan kara veya deniz yoluyla Osmanlı'ya İthal edilen tömbekiden gümrük vergisi alınacak” diye belirtilmiştir.²¹⁷

Sorunlar devam etmiş, görüşmeler sürmüştür. Nihayet 29 Eylül 1892 yılında 6 bölümden oluşan Osmanlı-İran reji anlaşması yapılmıştır. Bu anlaşmaya göre:

1. Bölüm: İran protestolarını, Osmanlı toprağında tömbeki monopoly hakkında İstanbul'da büyükelçilik vasıtasıyla Bab-ı Aliye'ye gönderecek, kumpanya da İran'da kendi tömbekisini aldığında eşit şekilde İran tüccarına öncelik vermeyi üstlenecekti. Tamamen İran'da kumpanyanın tömbeki alması, İran'ın Müslüman tebaaları tarafından yapılacak ama kumpanya kendi emniyeti ve işlerini kontrol etmek için her şeyi kendi iyiliği için belirleyecekti.

²¹⁷ Gozide-i Esnad, a.g.e., c.3, s.353.

2. Bölüm: İran devleti monopoly zamanında bu kumpanyaya gerekli kolaylıkları sağlayacak ve onun tersine bir şey yapmayacak, kumpanya da İran devletinin tebealarıyla hak, insafı olacak adaletli davranacak ve eğer anlaşmazlık olursa devlet memurları hak ve insafa uygun davranacaklardı.

3. Bölüm: Bu kumpanya, İran devletinden herhangi bir zararda karşılık beklemeyecekti.

4. Bölüm: İran devleti kumpanya temsilcileri tarafından götürülen tömbekiyi % 5 gümrük vergisi alacak ve 25 yıllık monopoly süresince vergiyi artırmayacak, içerde mübaşirler ve sınırlarda da tamamen % 5'ten fazla vergi alınmayacak ama tömbekinin iç vergileri veya gelecekte hükümetin değişikliği durumunda bu anlaşmada istisnai bir durumdur. Bu taahhüt sadece gümrüklerde yapılacak, bu kumpanya, kendi tömbekisini İran'ın içinde değil, sınırlarda mühür ve kurşunlansın diye taahhüt etmiştir.

5. Bölüm: 25 yıllık monopoly süresinde İran devletine ödeme aşağıdaki şekilde yapılacaktı.

İlk 3 yılda yıllık 13.500 lira sterlin, ikinci 6 yılda yıllık 15000 lira sterlin, üçüncü 16 yılda yıllık 20000 lira sterlin ve ilk taksit ödeme tarihi 4 Nisan 1892 olacaktı. Bu paranın aşağıda bahsedeceğimiz gibi her yıl iki taksit şeklinde İstanbul veya Londra'da her 6 ayda kumpanya İran devletinden herhangi birine havale edecekti. Her taksitin yarısı her yılın 4 Nisanında peşinat olarak, diğer yarısı da aynı yılın 4 Ekimi'nde yine peşinat şeklinde verilecekti.

6. Bölüm: Bu anlaşma Farsça yazılıp aynı şekilde Fransızcaya tercüme edilecekti.²¹⁸

²¹⁸Gozide-i Esnad, a.g.e., c. 3, s. 355–356.

Anlaşıldığı kadarıyla bu anlaşmayla problemler azalmıştır. Nitekim 27 Haziran 1906 tarihinde devlet erkânı tarafından padişaha yazılan mektupta İran ve Osmanlı arasında ticari anlaşmanın süresinin bitmesine yakın, komisyonun oluşması ve müzakereler sırasında meclis önceki anlaşmanın maddelerinde aynı görüşe sahip olmuşlardır. Yalnız 1. ve 4. maddelerin değişimi ve İran devletinin kabul etmesi ile bahsedilen anlaşma tekrar düzeltildi. İran sınırlarında ithalattan alınan tarife ılımlı hale getirildi. İran'a verilen imtiyazlar ve bu tarifenin uygulandığı zamandan Osmanlı ithalatı gözle görülür şekilde artmıştır.

Bu mektupta işaret edilen diğer bir önemli mevzuu İranlı ziyaretçiler tarafından posta yoluyla Osmanlı'ya getirilen gümüş paraların yasak olmasıydı. Fakat İranlı ziyaretçiler bu paraları yanlarında getirmeye mecburlardı ve sarraflar vasıtasıyla Osmanlı parasıyla değiştiriyorlardı, bu yüzden düzgün bir şekilde değiştirilmesi için paraların yanında olmasına izin verilmesi gerektiği vurgulanıyordu.²¹⁹

İran ve Osmanlı arasında olan ticari yolun önemi ve özellikle Trabzon-Erzurum-Tebriz yolu hakkında geçen bölümde bahsetmiştik. 1883 yılında giderek Osmanlı ticari yolunun Rusya yoluna aktarılması, Osmanlı devletinin yeni ve gereken tedbirlerin uygulanması düşüncesine neden oldu. Bu konunun yanı sıra yeni ticari terimler ortaya çıktı. İran transit mallarını korumak için Trabzon'da çeşitli ambarların yapılması, saklama ve bekleme zamanı, transit malların niteliği ve hatta bu transit mallarla ilgili vergiler için hükümet tarafından bazı tanımlar verildi. Muamele anlaşmazlıklarını önlemek, yanlış ve doğru kavramama hatasını ortadan kaldırmak için 1883 yılında bir vesikada terimleri tanımlanmıştır.

²¹⁹ BOA, Y-A, RES, 1325.5.5; BOA, Y-A, RES 1324.1.11.

Transit Ticareti: Bu ticaret bahri ve berri (deniz ve kara) olarak iki şekilde yapılmıyordu. Özellikle berri (kara) ticareti iki esas bölümdü. Hakiki(gerçek) ve hükmü transittir.

a) Hakiki transit ticareti: Eğer mallar Osmanlı toprağından geçip başka herhangi bir yabancı ülkeye gider ve kesinlikle Osmanlı toprağında satılmazsa bu transite hakiki transit ticareti denir.

b) Hükmü transit ticareti: Tüccar kendi ithalatını % 8 gümrük vergisini ödedikten sonra, Osmanlı toprağında satmaz ve 6 ay içinde Osmanlı ambarlarında tutup ve Osmanlı gümrüğünde gümrük işlerini yapıp, 6 aydan sonra başka bir ülkeye götürmesi durumuna hükmü transit ticareti denir.

Bu terimleri tanıma lüzumu 2 açıdan hükümet için önemliydi.

1. Osmanlı toprağına giren transit ticari malların ne kadar süre ambarlarda kalacağını belirtiyordu.

2. Malların bu sürede ambarlarda kaldığı müddette verdiği Arziye-işgâliye vergilerinin ödenmesi meselesiydi. Önceden transit malların korunma zamanı 6 aydı, ama bu yıllarda bazı karşılaştığımız belgelerde bu süre 6 ay'dan 1 yıla kadar uzamış ve Arziye vergisi²²⁰ ödenmişti, ama belirtildiği gibi bu vergi ambarlarda saklanma zamanı içindi.

²²⁰ BOA, İMM, nr.3479,24L,1300/15, Ağustos 1299 (27.VIII.1883) tarihli şurayı Devlet mazbatası ile 18Z 1300/8 Teşrini I 1299 (20.X.1883) tarihli Meclis-i Mahsus mazbatası; BOA, İMM, nr.3479, 24L, 1300/15, Ağustos 1299 (27.VIII.1883) tarihli şurayı Devlet mazbatası ile 18Z 1300/8 Teşrini I 1299 (20.X.1883) tarihli Meclis-i Mahsus mazbatası; BOA, MVM, nr.38/56; BOA, BEO, AD, nr.929,s.133; BOA, AD, nr.830, s.115. “Arziye vergisi: Ambarlarda saklanan malların (miktarı ne kadar olursa olsun) Rumi takvime göre 1günden 30 veya 31 güne kadar 20 para vergi alınıyordu. Yani ambarlarda olan mallar 4 ay 8 gün kalırsa,5 ay hükmünde hesaplanıp, 2 kuruş ve 20 para vergi alınmıştı ve bu usul 9. ayın sonuna kadar sürmüş. 3 aydan sonra (10.11.12. aylar) her ay için 40 para vergi alınmış ve bu usul tüccarın rızasıyla onaylanıp uygulanmıştır. Bu karar özel devlet ve meclis şurasında onaylanmış, 1 yıl ambarlarda kalan mallardan sınırlardan çıkana kadar da 3 ay tüccara mühlet verilmiştir. Trabzon-Erzurum şose yolunun yapımının bitmesiyle mururiye vergisi(transit) %2'ye indirilmiş ve kısa zamandan sonra, yani bu yolun 1871 yılında bitmesiyle ve % 1 verginin yasallaşmasıyla Mururiye vergisi kaldırılmıştı.

5.3 İran-Osmanlı Sanayi ve Ticaret Bankaları ile Ticaret Odalarının Kuruluşu

İran ve Osmanlı ticaret ilişkilerinde önemli adımlardan biri, İran-Osmanlı ticaret ve sanayi bankalarının kurulmasıydı. 3 Temmuz 1921 yılında Osmanlı padişahı, İran bankasının kurulma emrini vermesiyle 9 Aralık 1923 tarihinde hükümet tarafından kurulması onaylandı. Bu bankanın idare merkezi İstanbul olup, kurucuları Afakî Hoşnarya (Hoştarya) ve Selahattin Fevziydi. Anonim şirketi olan bu bankanın amacı, her türlü mali ve sarrafi, çeşitli hizmetlerdi. Eğer ticari ve sanayi işlerle de uğraşmak isterse üçüncü bir ortakla yeniden kurularak yapabilecekti.

Osmanlı mali itibar şirketi ve Umum-i İtibar Bankası'na hükümet tarafından tanınan her türlü olanak bu bankaya da verilmiştir. Şirketin temel sermayesi 200 bin Türk lirası idi. 1923 yılında 400 bin türk lirasına ulaştı. İdari üyelerinden biri de Mon Sieur Jokoffu'tu. 1924 yılında Ahmet Ragıp, Şükrü, Prens Cavahof gibi 3 kişi idari meclisine seçildiler. Bu şirket 1923 yılında Türkiye'nin başarısız şirketlerinden sayılıp, 1926 yılında da üyelerinin katılmaması sebebiyle fazla ileriye gidemedi. Bu şirketin diğer ortaklarından birisi Rusyalı şahıs Nikola Petroviç Selyatıydı. 31 Mayıs 1923 tarihli bir belgede bu kişide bankanın ortaklarından olup ve Moskova'dan İstanbul'a gelmek için Dışişleri bakanlığından vize almak için başvurmuştur.²²¹

Bu bankanın kurulmasında İran devletinin ve tüccarının olumlu tepkileri olmamıştır. Bu şirket İran tüccarlarından da ortaklık istemiş ama bunu kabul etmemişlerdir. Osmanlı'da İran'ın büyük elçisi İshak Mofhem'in İran'ın Dışişlerine yazdığı mektupta : *“Bu banka 200 bin lira yaklaşık 160 bin tumanla yani böyle bir az*

XIX. yy. sonu (1898) ve XX. yy. başında (1903) İran-Osmanlı ticari ilişkileri ve karşılıklı muamelelerde başka bir karar verilmiş. Her iki devlet karşılıklı ağır vergileri kaldırmak için yeni fermanlar yayınlamışlar ve bu kararnameye göre her iki tarafın tüccarları sadece % 8 vergi vermişlerdi; bkz.

²²¹ BOA, HR. İM,29/16;BOA, DÜİT,125/6;BOA, MV.255/85.

*sermayeyle çalışamayacağını, üstelik bu imtiyazının Osmanlı'dan aldığını ve gerçekte Osmanlı bankası sayıldığını, eğer bunun ismini Osmanlı ve İran bankası koymak isterlerse o vakit İran'dan da izin almaları gerektiğini, özellikle İran bayrağını asmak için aslında gecikmiş ama bu işinde yakınlarda da açılacağını sanmadığını ve araştırmalarım da İstanbul'un ticari ve mali (finans) alanlar da önem verilmediğini” bildirmişti.*²²²

Türk Kurtuluş Savaşı yıllarında (1920–1922) anonim şirketleri hem sayı ve sermaye bakımından önemli düşüş göstermişlerdi. Hatta 1922 yılına gelindiğinde hemen hemen yok olmuşlardı. Ama Cumhuriyetin zaferi,yeni Türk Devletinin başka devletler tarafından tanınmasından sonra, 1923–1926 yıllarında şirketlerde sayı ve sermaye bakımından gözle görülür bir ilerleme kaydedildi.²²³

Ticarette önemli ve esas işlerden biri, Osmanlı–İran ticaretinde ticaret odalarının kurulmasıydı. 24 Temmuz 1911 yılında ticari münasebetlerinin iyi olması sebebiyle Tebriz’de ticaret odası kuruldu.²²⁴ Petrol ve pamuk beynelmilel ticari, bir İranlı şirketi Humayan Hosrev ve arkadaşları tarafından kuruldu. İran, Osmanlı, Türkistan, Kafkas, gibi ülkelerle Batı Avrupa komisyonu arasında mamulât, özellikle pamuk ve petrol her türlü ithalat ve ihracattı. Sermayesi yaklaşık 660 bin lira ve İstanbul’da 90 yıllık ömrü olan bir şirketti. Şirketin açılma iznini Şurayı Devlet vermişti. Denetimi ve çalışmaları ise Ziraat ve Ticaret Bakanlığınca yapılacaktı. Şirketin kuruluşundan sonraki faaliyetleri ile ilgili bilgilere ulaşamadı.

²²² Gozide-yi Esnad, **a.g.e.**, c.7s.611.

²²³ Ökçün, A.Gündüz, “1920–1930 yılları arasında kurulan Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye”, Ankara Üniversitesi Siyasal bilgiler Fakültesi, Ankara 1971,s.61–130.

²²⁴ BOA, **DH-İD,1329-B-27.3.108-1.**

ALTINCI BÖLÜM

1900 VE 1914 YILLARI ARASINDA İRAN TİCARETİNDEKİ DEĞİŞİKLİKLER

6.1. Ticaret Hacmi

Gümrük istatistiklerini incelediğimizde İran'ın ticari alışveriş hacmine genel bir bakış yapabiliriz. Bu hacim, 20. yy.ın başından itibaren yavaş yavaş ilerlemeye başlamıştır. 1903–1904 yıllarında İran ticari dengesi %38,3 artmıştır. Ama bu artış, daha çok İran'ın Belçikalı Gümrük Müdürü “Noz” tarafından ülkenin ithalat dengesini günden güne artıran yeni tarifeler konulmasıyla ilgilidir. 1904–1905 yılları arasında olan Rusya ve Japonya savaşı nedeniyle ülkenin ithalatı azalmış, bu savaş, İran'ın ithalat dengesinin % 9.12, ticaret hacminin tamamının ise % 6,5 azalmasına neden olmuştur. Bu dalgalanma dışında, İran ticaretinin gidişatının tamamı artış gösteriyordu, ta ki ticaretin durumu ve tüccarın yaptığı işlerin sosyal ve siyasi değişimde krizle karşılaştığı İstibdad-i Sağır (1905–1908) dönemine kadar.²²⁵

Meşrutiyet yenilgisi ve modern kurumların kurulmamasından dolayı ümitsizliğe kapılan tüccar, gitgide siyaset sahnesinden ve bir hukuk devleti olma düşüncesinden uzaklaşmıştır. Meclisin topa tutulması, İstibdat döneminin yeniden hâkim olması, Rus tebaanın himaye bahanesiyle ülke topraklarına girip bir kısmını alması, kargaşaya ve karışıklığa neden oldu. Bu yüzden ticari işlerin gidişatını fazlasıyla etkilemiştir.²²⁶ Bununla birlikte Osmanlı'nın ticari işleri de bu yıllarda krizle karşı karşıya kalmıştır. İran ticareti bu yıl geçen yıla göre % 3.69 azalmış, bu durum iç işlerinin karışıklığı,

²²⁵ Bkz. 3, 5, 7, 9, 11 cetvelleri. Bu yıllardaki genel ticaret kitapçıklardan alınmıştır.

²²⁶ Bkz. 1326–21 Mart 1908/1327–20 Mart 1920 yıllarındaki yabancı ülkelerle genel ticaret kitapçığı; **Tarihi İstatistikler Dizisi, 19. yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti**, Haz. Prof. Şevket Pamuk, c.1 s.75–77.

siyasi kargaşa, yolların kötü durumu, nakliyenin pahalılığını artırmıştır. Meşrutiyetin ilk yıllarında, bu dönemde gerçekleşen bazı olaylarda tüccarın siyasi varlığı, modern devlet kurma ümitleri, ticari işleri ilerletme isteği gibi durumlar, çeşitli sorunlara rağmen ticari işlere yansımıştır.

İhracatın 1903–1908 yılları arasında artması ve ithalatın azalması görülmüş, tüccarın siyasi faaliyetleri, meclisin bağımsızlık yanlısı hareketleri ve çağdaş insanların aydın görüşleri bu değişikliğe zemin hazırlamıştır. İran'ın ticari değişimin dönüm noktası, küçük istibdat dönemiyle eş zamanlıdır. Bu yıl ticari hareketlerin yönü, ihracatın artması ve ithalatın azalması, geçen döneme göre değişmiş, ithalat artmış ihracat azalmış ve bu durum gelecek yıllarda da sürmüştür. Küçük istibdadın olması siyasi ve ekonomik sahalarda tüccarın siyasi varlığının azalmasına neden olmuştur. Tahran'ın fethiyle en üst seviyeye ulaşmış ve tüccar gözle görülür şekilde ülkenin etkili siyasi sahnesini terk etmiştir. Ticari değişiklikler ve tüccarın siyasi faaliyetlerinin ölçüsüyle uyuşması dikkate değerdir. Tüccarın siyasi güç sahnelerine çıkışlarıyla, ticari alışveriş hacminin azalması denktir. Elbette yeni yönetim şekli dolaylı tüccarın ümitsizliğine neden olan, bu yıllardaki ülkenin sosyal özelliklerini göz ardı etmemek gerekir.²²⁷

Ticaret hacmi 1909 yılından sonra, I. Dünya Savaşından önceki yıllara kadar artmıştır. Her ne kadar bu yıllarda ülkede ithalat düzenli bir şekilde artmakta ve ihracat azalmaktaysa da böyle görünüyor ki düzensizlik ve iç kargaşa 1911–1912 yılları arasında ülkenin çeşitli yerlerinde Muhammed Ali Şah ve kardeşlerinin ayaklanması,²²⁸ ülkenin kuzey kısmının Ruslar tarafından işgali, güneyde emniyetin olmaması ve

²²⁷ Torabi-yi Farsani, **a.g.e.**, s. 262.

²²⁸ Shuster, W.Morgan, **İtinag-i İran**, London, 1913, s. 168.

düzensizlik olmasına İngiltere'nin itirazı,²²⁹ tüccarların ultimatomundan sonra Rusların mallarına ambargo konulması sonucu, halk tarafından vapurdan Rusların mallarının indirilmesinin yasaklanması gibi durumlar Reşt ve Enzeli raporlarında belirtilmiştir. Aynı şekilde İngiliz mallarına ambargo konulması ve halkın öfkesinin artması ülkenin ticari muameleye kapatılması,²³⁰ ticaretin temel usulüne göre ticari işlerin azalması gerekmiştir. Ama İran'ın tüm ticari istatistiklerine baktığımızda 1908–1909 yıllarından sonra ticaret hacmi azalmamış aksine ithalat ve ihracat dengelerinin artmış olduğu görülmüştür.²³¹ Bu yılların istatistiklerine baktığımızda da bu dönemde siyasi ve sosyal karışıklıklar olmasına rağmen bunun İran ticaret hacminin istatistiklerine yansımadığını görüyoruz. Yayınlanmış sayıların tahlilini ve onların siyasi ve sosyal bağlantısını göz önünde bulundurarak şu neticeye varabiliriz:

İran'ın 1909 yılından sonra genel ticaret hacminin artmasının nedenleri İran'ın dünya piyasasına giderek daha fazla girmesi, büyük güçlerin İran iktisadındaki büyük varlığı ve o ülkelerin İran'daki artan sultalarıdır.

Rusya ve İngiltere arasında 1907'de yapılan anlaşma, bu iki iktisadi rakibin sürtüşmemesine aksine daha da yakınlaşmasına neden olarak İran'ın dünya ticaretinde etkin rol oynamasını sağlamıştır.

Tüccarın siyasetten çekilmesi İngiltere ve Rusya'nın ithalatını daha da kolaylaştırdı ve tüccarın ihracattaki iktisadi gücü azalmıştır.

Küçük istibdat döneminden sonra siyasi anlaşmazlıkların sona ermesi ve meşrutiyetçilerin istibdatçılara karşı zafer kazanmaları siyasi ortamı yumuşatarak ticari mübadelelerin daha iyi olmasını sağlamıştır.

²²⁹ **Keşf-i Telbis**, s. 11–16.

²³⁰ Torabi-yi Farsani, **a.g.e.**, s. 263.

²³¹ Bkz. 2 ve 11 cetvellerine.

Ülkenin kuzey bölgesinin işgali Rus tüccarın İran'da faaliyetlerini daha çok artırmıştır.

Ülkede ticari ve iktisadi merkezileşmenin olmaması bir bölgedeki krizin diğer yerleri etkilememesine ve yolların kötü olması mübadelelerin aksamasına neden olmuştur.

6.2. Ticaretin Yapısı ve Verileri

Her ülkenin ticareti, ithalat ve ihracattan oluşur. Meşrutiyetin ilanından sonra İran'ın ticaretinin çok arttığını biliyoruz. Buna dayanarak ülkenin ithalat ve ihracat dengesini inceleyelim.

20. yüzyılın başlarını incelediğimizde daha önce de belirttiğim gibi 1903–1914 yıllarındaki ithalat ve ihracat dengesini iki kısma bölebiliriz; birinci dönem olarak 1903–1908 yıllarında 1907 yılı hariç ithalatın azalıp ihracatın arttığını gözlemleyebiliriz. Birinci dönemde ithalatın dengesi 1903 yılında %60,3 ve 1908 yılında %53,3 e ulaşmıştı. Görüldüğü gibi ithalatın tamamında yaklaşık %7 bir azalma, aynı zamanda ihracatın tamamında aynı oranda bir artış görüldü, yani %39,6 dan %46,6 ya ulaştı. 1909–1914 yıllarını kapsayan ikinci dönemde ticari durumun gidişatı ilk dönemin tam tersiydi. 1908 yıllarına kadar azalma görülen ülkenin ithalatında, belli yükselmeler görülmüş ve %54,3 ten %58,6 ya yükselirken, ihracat %45,6 dan %41,3 e azalmıştır. Bu değişimlerin ölçüsü %4,3 tü. 1908–1909 yıllarındaki ticaret verilerinin gösterdiği gibi, ithalat artışının daha fazla olduğu gözlenmektedir.²³²

İthalat ve ihracat mallarının türlerine baktığımızda I. Dünya Savaşı'ndan önce İran'dan ihraç olan malların büyük bir kısmı daha çok tarım ürünleri, tütün ve tömbeki,

²³² Bkz. 11. cetvel.

afyon, pirinç, kuruyemiş, pamuk, ipek ve halı, işlenmiş ve işlenmemiş deri gibi üretim malları diyebiliriz. Bu yıllarda malların türünde hissedilebilir bir değişim olmamış ve sadece giriş çıkış miktarlarında değişim olmuştur. Bu yıllardaki İran ithalatının büyük çoğunluğu yün ve pamuk türlerinden olan dokunmuş kumaşlardan oluşmuş ve aynı şekilde şeker ve çay da bu önemli türlerden sayılıyordu. Ülkenin kuzey kısmının ihraç ettiği en önemli mal pirinçtir. Hâlbuki güney kısmında pirinç ithal edilen mallardan sayılırdı. Bu durumun en önemli sebebi ülkenin kuzeyinden güneyine taşıma imkânının olmaması ve yolların bozuk olmasıdır. Temel gıda maddelerinden olan un, buğday ve arpa çeşitleri ithalat fihristindeydi. Pamuk, kuruyemiş, pirinç, halı, işlenmemiş deri ve afyon bu yıllardaki önemli ihracat mallarındandır.²³³ Gerçekte İran'ın ithalatının geneli dokunmuş kumaşlar, tüketim ve yiyecek ürünleri, ihracatı ise tarımsal ve bitkisel ürünleri kapsıyordu. Mübadele ürünlerinin türlerine baktığımızda meşrutiyetten öncekine göre değişim olmamıştır. Meşrutiyetin olmasının ekonomik alanda bir değişiklik yapmadığını görüyoruz.

6.3. İran ile Osmanlı Arasında Eşya Mübadelesi

Bu yıllarda İran'ın ticaret ilişkileri büyük çoğunlukla Rusya ve İngiltere ile idi. Bununla birlikte sınır komşusu olması ve İran mallarının geçmesinde önemli olan transit rahatlığından dolayı Osmanlı da 3. sırada yer almıştır. İran ile ilişkileri olan diğer ülkeler de Almanya, Fransa ve Avusturya idi. Ancak bu ülkelerle olan ticaret ölçüsü o kadar da önemli değildi. İran ile Osmanlı arasındaki mübadele ilişkisinin hacmi en fazla 1906/1907 yılları arasındaydı. Bu yıllardaki İran'ın ihracat dengesi Osmanlı'nın

²³³ Bkz. İthalat ve İhracat mal türleri hakkında: Tableau General, **Commerce Avec Les Pays Etrangers Pendant l'annee It-IL, (21 Mars 1910–20 Mars 1911)**, Tahran, 1912; Tableau General, **Commerce Avec Les Pays Etrangers Pendant l'Lan ILan-IL, (Mars 1905–20 Mars 1906)**, Tahran, 1907.

ithalatından yaklaşık 2–3 kat fazlaydı. 1908/1909 yılları arasında İran'ın Osmanlı'ya ihracatında, ülkenin durumunun karışıklığı ve Azerbaycan'daki kriz sebebiyle % 4,8 azalma görüldü.

İran'ın Osmanlı'yla ithalatında 1911 yılından sonra artış olurken, aksine İran'ın Osmanlı'ya ihracatında azalma olmuştur. 1911/1912 yıllarında İran'ın Osmanlı'dan ithalatı geçen yıla göre yaklaşık %40 artmıştır. Hâlbuki İran'ın ihracatı %5,2 azalmış ve bu oranlar dönemin sonuna kadar sabit kalmıştır. Oysaki ithalatta da yine artış vardır. Bu rakamlar gösteriyor ki İran ile Osmanlı arasındaki ticaret ilişkisi I. Dünya Savaşı'ndan önceki birkaç yılda Osmanlı'nın yararına olmuştur.²³⁴

Rus ultimatomu, Rus güçlerinin Enzel'e girmesi, Muhammed Şah'ın güçleriyle kuzeyde ve Salarud-devle ile Kirmanşah ve Hemedan'da çatışması, Kaşan ve Estarabad'da ortaya çıkan isyanlar,²³⁵ İran'ın batı komşusuyla ticari mübadelesini tehlikeye atmıştı. İranlı tüccar bu durumdan çok zarar gördü.

İran'ın Osmanlı'dan ithal ettiği en önemli mallar deri, tütün, gümüş para, ipek böceğinin tohumu, yün ve iplik kumaşı, boya ve meyve, İran'ın bu ülkeye en önemli

²³⁴ Bkz. 3.4.5.11. cetveller. **Nizaret Umuri Ticaret ve Nafia İstatistik Umumi İdaresi**, Âlim Matbaası, İstanbul, 1316, s.113. “1895–1896 yılında Osmanlı'dan İran'a gelen malın ithalat vergisi 6.952.633 kuruş, eşyanın değeri 70.376.500 kuruş, ihracat vergisi 161281 kuruş ve eşyanın fiyatı 1.349.009 kuruş, toplam diğer ülkelerden alınan vergi 175.616.978 kuruş ve eşyanın değeri 2.407.549.964. İhracatın vergisi 12.532.747, eşyanın fiyatı 13.753.800.530 kuruştur.”; Foreign Office 1887 Annual Series 212, Diplomatic and consular Reports on Trade and Finance Turkey, Report for the year 1886, on the Trade of Erzurum 192, London, 1887, s.4–6; Annual Series 4734(1910)s.10–15, 3003(1902)s.5–8, 3224(1903–1904)s.9, 3442(1905)s.7–9, 3652(1905–1906)s.7–9, 3851(1906–1907)s.13–14, 4734(1911)s.11–15, 3533(1905–1906)s.11–15, 4538(1910)s.10–16, 3911(1907)s.14, 3577(1905–1906)s.6–10, 2980(1902–1903)s.10–14, 2236(1904–1905)s.13, 3160(1904)s.5, 3359(1905)s.13–17 **Diplomatic and Consular Reports Turkey-Trade of the Consular District of Erzurum Reference to Previous Report**. “Bu yıllarda iki ülke arasında olan ve özellikle Erzurum, Bitlis, Van, Diyarbakır'da olan ithalat ve ihracat hakkında bakınız.”; Trabzon Vilayeti salnamesi 1321 h.k. 20. baskı s.456. “Trabzon'dan İran'a transit şeklinde ithal olan mallar hakkında bakınız.”; Trabzon Vilayeti salnamesi 1321 h.k. 20. baskı, s.318; Ticaret-i Hariciye İstatistiği 1325, s.3. Bağdat'ın başmüdüriyeti bildirdiğine göre ; “Gümüşten mamul eşya, mücevhersiz 837 kuruş, 3.430 gram miktar mal Osmanlı'dan İran'a gelmiştir.”

²³⁵ Shuster, **a.g.e.** s. 168.171.183.186; Aybar, Celal, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Muvazinesi 1878–1913**, Zerbamat Basımevi, Ankara, 1999, s.32; Pamuk, Şevket, **Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500–1914**, İletişim yayınları, İstanbul, 2005, s.68.162.196–197; Rowner, Roger, **The Middle East and the World Economy 1800–1914**, Londra, 1981, s. 120.

ihracatı da afyon, şıra, meyve ve petrol idi. Elbette bu yıllarda ticari defterlerde yazdığına göre Almanya, Avusturya ve Macaristan ülkelerinden gelen mallar da Osmanlı ithalat fihristine kaydolmuştur. İhracat alanında da, Osmanlı yolundan gönderilen halıların büyük bir kısmı Avrupa ülkelerine gönderiliyordu.²³⁶ Osmanlı'nın İran ticaretinde 3. sırada yer almasına rağmen iki büyük siyasi gücün varlığı ve İran pazarlarının onların elinde olması bu ülke ile olan ticareti kabul edilebilir bir değerde değildi. 1906–1907 yılları bu iki ülke arasındaki mübadelenin en fazla olduğu yıllardı. Ancak bu mübadele İran ticaretinin tamamında sadece % 9 oranına sahipti. Yine Osmanlı ile olan ihracat bu yıllarda İran ticaretinin tamamında sadece %16 oranındaydı.²³⁷ Bu yönden İran ile Osmanlı ticaret mübadelesinin kârlı bir ticaret olmadığı, İran-Osmanlı ticaretinde sınırlı değişimlerin ve etkilerin az olduğu sadece transit bakımından cüzi bir miktarda etkili olduğu anlaşılabılır.

6.4. İran'dan Osmanlı Devleti'ne İhracat

İran bir tarım ülkesidir, hayvansal ve bitkisel ham maddelerinin dışında yabancı ülkelere başka ürün ihracatı yoktu ve bu durum şimdi de maalesef az çok devam etmektedir. İhracatımızın büyük kısmı tarım ve besicilikten idi. Başka ülkelerle alışverişimizde de, ticari ilişkilerimiz olan ülkeler, bizim hayvansal ve bitkisel ham maddelerimizi iç pazarlarımızda en az fiyatla alıyorlar, bunun yanı sıra uygun ulaşım yollarımız olmadığından mallarımızı alan yabancılar, bunların kuzey ve güney limanlarımıza nakliyesini de tüccarlarımıza yüklüyorlardı. Alınmış malı yabancılar kuzey ve güney limanlarından teslim alıp, kendi vapurlarıyla naklediyorlardı. Gümrük

²³⁶ Tabeau General.1'annee oud-II., (21 Mars 1913–20 Mars 1914).

²³⁷ 11 ile 2. cetvelleri kıyaslayınız.

yasalarımızda Kamilet'ül-Vedad ülkelerine ve özellikle İngiltere ve Rusya yasalarına tabiydi. Onlardan en az miktarda vergi alıyorduk. Rusya ve İngiltere tüccarı hem bizim ülkeden aldığı hem de kendi getirdikleri malların vergisinden faydalanıyorlardı. İran'ın Osmanlı'ya ihracatı çoğunlukla hayvan, tahıl, kuru meyvelerdi ve bunların büyük kısmını transitle ecnebi ülkelerine gönderiyordu.²³⁸

İran'ın Mühim İhracatı

Ticari malların türleri	1910–1911	1910–1911	1908–1909	2 yılda genişleme ölçüsü
	Gıran	Gıran	Gıran	Gıran
Pamuk	7.180.416	70.013.632	42.377.531	28.002.885
Meyve	62.507.038	53.184.463	46.710.864	15.796.174
Altın ve gümüş sikkeler	33.085.051	34.008.244	37.459.459	
Pirinç	29.210.417	24.315.177	28.754.072	459.345
İpek kozası	16.396.635	16.832.087	11.403.088	4.993.547
İşlenmiş deri	15.125.003	11.921.925	6.399.322	8.725.681
Afyon	13.169.954	17.596.961	14.481.472	
Şıra	11.958.674	12.235.000	10.393.538	1.665.136
İşlenmemiş yün	10.483.355	9.010.952	10.386.815	96.540
Yün halı	45.138.356	48.416.559	39.498.837	5.639.519

Pamuk: İran'dan İhraç olan en önemli ürün pamuktu. İran'ın ihracatının 1/5 ini oluşturmuş ve tedricen ilerlemiş, ölçüsü de artmıştır. İran pamuğunun büyük bir kısmı Rusya'nın fabrikalarına ve özellikle Moskova'ya ve de cüzi bir kısmı Hindistan ve Osmanlı'ya gönderilmiştir.

²³⁸ “1897 yılı boyunca İran'ın Osmanlı'ya toplam ihracatı 70.376.500 kuruş ve alınmış vergide 6952633 kuruştı.” Bkz.Güran, Tevfik, **Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yılığ 1897**, c.5, Ankara 1997 s.203.

Pamuk İhracatı

Yıl	Toplam ihracat	Rusya	Hindistan	Osmanlı
1907–1908	45.088.203	42.934.499	1.406.459	308.600
1908–1909	42.377.531	40.163.269	1.201.260	984.517
1909–1910	70.013.632	681.788.103	1.708.612	82.429
1910–1911	70.380.416	69.314.398	855.920	70.004

Yukarıdaki cetvele baktığımızda İran'ın Rusya'yla olan pamuk ticareti artmakta ve diğer ülkelerle azalmaktadır. 1910/1911 yılında İran'ın pamuk ihracatının ölçüsü 8.170.550 men²³⁹ ve bu yüzden pamuğun her menisinin ortalama fiyatı yaklaşık 8,5 gıran ve 1908/1909 yılında 6.131.137 men, ortalama her meni 6 gıran ve 900 dinar idi.²⁴⁰

Meyve: İran'da meyve çok fazladır ve özellikle de İran ihracatının önemli bir kısmını kuru meyve oluşturmaktadır. İhracat meyveleri, kuru yemiş şeklinde ihraç olan kuru üzüm, badem, fıstık, ceviz ve fındıktan ibarettir. Bunun yanı sıra portakal, limon ve diğer meyveler de... Yaklaşık kuru meyve ihracatının tamamı yani 4/5 i Rusya'ya, 1/5 i sırayla Hindistan, İngiltere ve sonra Osmanlı idi.

İhraç olan meyvelerin 1908/1909 yılındaki miktarı 18.613.456 men ve 1910/1911 yılında ihraç olan meyvelerin miktarı 23.300.575 ve ¾ mendi. Bu yüzden ortalama her menin ölçüsü 2 gıran ve 700 dinardan, 2 gıran ve 900 dinara kadar

²³⁹ Kanar, Mehmet, **Farsça Türkçe Sözlük**, İstanbul, 2000, s.1120. “ Bir ağırlık birimi, bir batman 3 kg.”

²⁴⁰ Cemalzade, **a.g.e.**, 16,17.

diyebiliriz. Özellikle kuru üzüm çok miktarda ihraç olup ve hatta yaklaşık meyve ihracatının yarısını oluştuyordu.²⁴¹

Toplam Meyve İhracatı

Yıllar	Toplam ihracat	Rusya	Hindistan	İngiltere	Osmanlı
	Gıran	Gıran	Gıran	Gıran	Gıran
1907–1908	46.332.403	38.320.701	4.841.595	730.197	1.466.416
1908–1909	46.710.864	40.623.815	3.683.384	980.376	844.492
1909–1910	53.184.463	44.596.919	5.514.095	1.167.030	785.524
1910–1911	62.507.038	53.882.721	5.639.672	1.244.365	1.407.970

İhraç Olan Meyvelerin Türü

Türleri	1908–1909 ölçüsü (men)	Değeri (gıran)	1910–1911 ölçüsü (men)	Değeri (gıran)	Ortalama fiyatı (men)
Kuru üzüm	10.101.039	23.025.913	12.497.610	29.719.341	2/35
Badem ve fıstık	1.258.774	11.255.285	1757630 1/2	15.669.590	10
Hurma	3.308.792	3.512.108	3.245.197	3.772.476	1
Ceviz ve fındık	222.150	487.589	162.139 1/4	389.365	2.3
Portakal ve limon	101017	151.015	253.004	377.718	1.5
Diğer meyveler	3.621.684	8.278.954	5.385.995	12.575.578	2.5

²⁴¹ Cemalzade, a.g.e., s. 18,19.

Pirinç: Pirinç yaklaşık İran'ın bütün eyaletlerinde yetişiyordu. Önemli bir kısmı Gilan'da ekiliyordu. Tahminen pirinç ihracatının 5/6 sı İran'ın zengin eyaletlerinden biri olan ve servetinin tamamını pirinç ve ipek kozası ticaretinden kazanan Gilan eyaletindendir. Pirincin değeri-"kuti" pirincin ölçü birimidir. Genelde 5 men şah hacmi vardır (her men şah yaklaşık 6 kg. dır). Pirincin her türünün ayrı fiyatı ve her türün çeşitli kısımlarının da ayrı değeri vardır.1909/1910 yılında pirincin ortalama fiyatı aşağıdaki gibidir:

Türler	Cinsin Kalitesi	Kuti değeri (5 mEN ŞAH)
Sadrî ve movlaî	1. Cins	22-24 gıran
	2. Cins	22-24 gıran
	3. Cins	18-24 gıran
Enber bu	1. Cins	18-24 gıran
	2. Cins	14-16 gıran
	3. Cins	14-16 gıran
Resmi	Ekole	20-28 gıran
	Gerde ya mamuli resmi	14-15 gıran
	Sengseri	16-17 gıran
Çenpa		11-12 gıran

Pirinç İhracatı

Yıl	İran ihracatının tamamı (men)	Gıran	Gilan ihracatı (men)	Gıran	Hazar Denizi'nin sahil eyaletlerinin ihracatı	Gıran
1901–1902	-	-	11.326.565	12.717.144	12.819.356	14.532.599
1903–1904	-	-	12.395.590	17.671.045	15.604.776	21.638.530
1905–1906	-	-	13.560.910	24.124.895	17.294.071	28.703.804
1908–1909	-	24.000.438	1.517.329	21.567.950	15.204.329	21.620.800
1908–1909	20.442.126	28.754.076	14.611.612	21.199.235	20.303.776	28.255.500
1909–1910	-	24.315.177	-	-	-	-
1910–1911	23.317.953	29.210.417	-	-	-	-

İngiltere, Rusya ve Osmanlı'ya Pirinç İhracatı

Yıl	İhracatın tamamı (gıran)	Rusya	Osmanlı	İngiltere
1907–1908	24.000.438	23.770.760	224.066	2570
1908–1909	28.754.076	28.497.706	256.700	
1909–1910	24.315.177	24.115.031	77.216	2110
1910–1911	29.210.417	29.103.476	82.521	23902

İpek: İran'daki ipek ticaretinin her zaman büyük bir önemi ve özellikle de ülkenin refah ve saadetinde, ülkenin ekonomik gelişiminde önemli rolü vardır; çünkü ihracatı, ithalatından daha çoktur. İran'ın bütün kuzey eyaletlerinde ve diğer birkaç merkezi eyaletinde ipek üretiliyordu. Bu eyaletler Gilan, Mazenderan, Esterabad, Horasan, Azerbaycan, Yezd, Kaşan'dır. Gilan, ipek ticaretinde birinci sıradaydı ve 9/11

‘ini kendisi yapıyordu. İran ipeği çeşitli ve farklı şekillerde yabancı ülkelere ihraç oluyor ve onların en önemlisi:

1-Koza ve kalın ipek, taranmış veya taranmamış ipek ipliği.

2-Koza üstünde ipek ve boyalı veya boyasız ipek, karışık ipek

3-Halis ipek tekstili.

Bunların dışında ipeğe ait olan toptan ve büyük bir miktarı dışarıya ihraç edilen ipek böceği yumurtası, ipek nakışlar ve elbiseler gibi diğer ticari mallar da vardır. İpek ticaretinde Fransa birinci sırada daha sonra İtalya, Rusya ve Osmanlı yer almaktadır.

İpek Kozası İhracatı

Yıl	İpek kozası, Kalın ipek, Taranmamış ipek ipliği (gıran)	Koza üstünde ipek, Taranmış ve boyanmış, Karışık (gıran)
1905–1926	13.576.358	1.702.357
1906–1907	12.848.202	4.219.640
1907–1908	24.547.265	2.057.926
1908–1909	11.403.088	2.554.745
1909–1910	16.832.087	1.080.662
1910–1911	16.396.635	1.204.420

İpek İhracatı

Ülkeler	1907–1908	1908–1909	1909–1910	1910–1911
	Gıran	Gıran	Gıran	Gıran
Fransa	9.806.355	3.908.710	6.442.720	11.243.735
İtalya	13.195.910	6.314.970	9.281.000	3.973.640
Rusya	1.410.070	1.104.423	1.015.160	999.665
Osmanlı	129.455	14.705	93.207	179.595

İpeğin alışveriş ölçü birimi dirhemdir ve her dirhem de 6,5 miskaldır.²⁴²

İşlenmemiş Yün: Horasan ve Kirman'da devenin fazla olması sebebiyle yün çok olurdu. Kirmanşah'ın yünü koyun yünüdür ve Kürdi yünü Luristan, Kolher, Sencabi bölgesinde ve Kirmanşah şehrinin etrafında üretilmiştir. Kirmanşah'ın yıkanmamış yünü 2.000 harvara ²⁴³ denktir. Bu miktardan yaklaşık 1.500 harvarı Bağdat yolundan İngiltere, Marsilya ve Amerika'ya gitmiş, kalanı da şehrin içinde kullanılmıştır. Fakat son yıllarda Bağdat'a ihracat azalmış, büyük bir kısmı halı ve halı türleri dokunması için Sultan Abad'a gitmiştir. Her koyun ortalama yarım men yün veriyor ve her meni 6 gırana satılmaktaydı. İran yününün $\frac{3}{4}$ ten fazlası Rusya'ya gidiyordu. Bu yıllarda yüz elli binden üç yüz bin tumana kadar işlenmemiş yün Afganistan'da İran'a gelmiştir. 1910/1911 yılında İran'dan ihraç olan yün ölçüsü 1.689.130 Tebriz meniydi.

İşlenmemiş Yün İhracatı

Yıllar	Toplam ihracat (giran)	Rusya (giran)	Hindistan (giran)	İngiltere (giran)	Osmanlı (giran)
1907–1908	12.078.311	9.341.429	1.605.046	354.255	749.296
1908–1909	10.386.815	7.680.198	1.798.537	584.788	296.148
1909–1910	9.010.952	6.547.510	1.242.323	280.900	895.554
1910–1911	10.483.533	8.060.629	1.367.470	266.590	786.134

²⁴² Cemalzade, **a.g.e.**, s.22–26.

²⁴³ Enveri, Hasan, **Ferheng-i Feşurde-i Sohen**, c.1, s.918. Eskiden bir eşeğin yük miktarına denilirdi. h.ş 1304 yılında İran'ın onaylanan kanununa göre 300 kg denk.

Şıra: İran'dan ihraç olan bitkisel ürünler arasında şıralar, boyalar ve bitkisel yağlar özel bir öneme sahiptir ve şıralar arasında da her yıl en az iki kurur tuman ihraç edilen Arap şırası bunların en önemlisidir. Nuşador, enzirud, ketira diğer şıralardır.

Şıra İhracatı

Yıllar	Toplam ihracat (gıran)	İngiltere (gıran)	Rusya (gıran)	Osmanlı (gıran)	Hindistan (gıran)	Almanya (gran)
1907–1908	9.628.246	4.041.695	2.058.421	1.752.815	1.071.595	1.0740
1908–1909	10.293.538	3.043.329	2.400.370	3.389.042	937.142	255.320
1909–1910	12.235.006	2.989.345	4.516.630	3.039.369	757.452	391.440
1910–1911	11.958.674	3.465.225	3.040.607	2.818.215	1.285.938	514.880

Tütün ve Tömbeki: İran'ın tütün ve tömbekisinin büyük bir bölümü hatta diyebiliriz ki yaklaşık 4/5 i Osmanlı'ya gitmiştir. İran'dan Osmanlı'ya giden tömbekinin büyük bir kısmı, daha çok Osmanlı ve Mısır'da beğenilen Şiraz, Hemedan, İsfahan ve Kaşan şehirlerinde üretilen nargile tömbekisiydi. İsmi “Hukum” olan özellikle İsfahan tömbekisi en kalitelisidir. İran'dan ihraç edilen sigara tütününün tamamı Gilan eyaletinden, birazı da Fumen ve Lahican'dan gidiyordu. İran tütün ve tömbekisinin miktarını tahmin etmek zordur. Fakat Ortalama 58 kurur Tebriz meni diyebiliriz, ama bunun bir kurdan fazlası ihraç edilmiştir.²⁴⁴

²⁴⁴ Cemalzade, a.g.e., s. 32–34.

Tütün ve Tömbeki İhracatı

Yıllar	Toplam ihracat (Gıran)	Miktar (Tebriz meni)	Osmanlı (Gıran)	Mısır (Gıran)	İngiltere (Gıran)
1907–1908	1.818.723		1.402.874	244.006	100.116
1908–1909	1.613.634	447430	1.414.812	115.092	58.432
1909–1910	2.668.901		1.927.093	244.676	244.676
1910–1911	2.879.414	602592	2.176.217	372.200	372.200

İran’dan Osmanlı’ya 1903 (Marttan şubata kadar) ihraç olan tömbeki 3.505.199 kuruş ve ecnebi ülkelerden de gelen tömbeki 3.894.731 kuruş idi.

İran ve Diğer Ülkelerden Osmanlı Devletine Tömbeki İhracatı (1325/1907):²⁴⁵

Ülkeler	Çıkış yeri	Miktar (Kg)	Fiyat (Kuruş)
İran	Der-i saadet	291.899	2.770.267
İran	Beyrut	398.167	4.191.999
Yunanistan	Beyrut	43536	
İran	Bağdat	145.931	1.384.956
İran	Cidde	17.663	167.628
Hindistan	Yemen	2.873	27.266
Yunanistan	İzmir	42.858	406.747
TOPLAM		942.928	8.948.863

²⁴⁵ 1321 sene-yi maliyesi, 1323, Manasiyan matbaası, s. 78.

1908 Yılı:²⁴⁶

Ülkeler	Çıkış yeri	Miktar (Kg)	Fiyat (Kuruş)
İran	İstanbul	281.204	2,731.176
İran	Beyrut	724.247	7,157.881
Hindistan	Yemen	89.821	705.483
İran	Bağdat	125.513	1,152.615
Hindistan	Cidde	32.162	302.604
TOPLAM		1,252.947	12,049.759

1909 Yılı:²⁴⁷

Ülkeler	Çıkış yeri	Miktar (Kg)	Fiyat (Kuruş)
İran	İstanbul	3.619	41.754
İran	Beyrut	205.475	2,360.870
İran	İzmir	10.720	123.736
İran	Yemen	26.878	271.115
Hindistan	Yemen	8.433	
İran	Bağdat	242.267	2,283.525
İran	Cidde	12.224	285.425
Hindistan	Cidde	17.495	
TOPLAM		527.111	5,366.425

İran'dan Osmanlı'ya 1910 yılında da 527.111 kg. 5,366.425 kuruş değerinde tömbeki ihraç edilmiştir.

²⁴⁶ Hariciye İstatistiği, İkdâm Matbaası, İstanbul, 1326, s. 7.

²⁴⁷ Hariciye İstatistiği, İkdâm Matbaası, İstanbul, 1327, s. 7.

1912 Yılı:²⁴⁸

Ülkeler	Çıkış yeri	Miktar (Kg)	Fiyat (Kuruş)
İran	İstanbul	123.972	1,303.762
İran	Beyrut	619.721	7,153.129
İran	Bağdat	77.855	733.292
TOPLAM		821.549	9,190.183

İhraç olan tömbekinin türüne ve cinsine göre değeri de değişiyordu. İsfahan, Kaşan ve Şiraz tömbekisi en kaliteli olandır. 1908 yılında bu bahsettiğimiz şehirlerde tömbeki fiyatları şöyleydi.²⁴⁹

İsfahan Tömbekisi

1. Kalite: kilosu 27 kuruş
2. Kalite: kilosu 25 kuruş

Şiraz Tömbekisi

1. Kalite: kilosu 37 kuruş
2. Kalite: kilosu 27 kuruş

Kaşan Tömbekisi

1. Kalite: kilosu 25 kuruş

²⁴⁸ **Ticaret-i Hariciye İstatistiği 1329**, Osmaniye Matbaası, 1331, Der-i Saadet, s. 7.

²⁴⁹ **İhsaiyyat-i Maliye 1327**, Amire Matbaası, İstanbul, 1321, s. 205. (Her 20 kuruş 1 mecdiyedir.); İhsaiyyat-i Maliye, İstanbul, 1309, s. 209,(1309/1891 istatistiklerine göre; ihraç olan tömbekinin türüne ve cinsine göre değeri de değişiyordu ama 1891 ve 1908 yılları arasında bakıyoruz ki kalite değişmesine rağmen fiyatlarda hiçbir değişim olmamıştır. İsfahan tömbekisi 1.Kalite: kilosu 27 kuruş, 2.Kalite: kilosu 25 kuruş; Şiraz tömbekisi 1.Kalite: kilosu 37 kuruş, 2.Kalite: kilosu 27 kuruş; Kaşan tömbekisi 1.Kalite: kilosu 25 kuruş, Kalite: kilosu 23 kuruş; Şiraz tömbekisi (Hicaz tömbekisi ismi ile satılır) 1.Kalite: kilosu 23 kuruş, 2.Kalite: kilosu 21 kuruş, 3.Kalite: kilosu 20 kuruş.

2. Kalite: kilosu 23 kuruş

Şiraz Tömbekisi (Hicaz tömbekisi ismi ile satılır)

1. Kalite: kilosu 23 kuruş

2. Kalite: kilosu 21 kuruş

3. Kalite: kilosu 20 kuruş

Deri: İran'ın önemli bir ihraç ürünü de deridir. İran'dan ihraç olan deri iki türdür:

1-İşlenmemiş deri, ünlü Bağdat derisi olan kuzu derisi ve tuzlu ya da kuru deri

2- İşlenmiş deri, cilalanmış renkli deri, boyanmış ve cilalanmış deri ve meşin ve sepicilik.

İhracatın büyük bir bölümünü oluşturan işlenmemiş deri, işlenmiş deriye göre 2 ya da 2,5 kat daha fazla ihraç edilmiştir. İran derisinin 9/10'u Rusya'ya ve 1/10 'undan bir kısmı Osmanlı'ya ve kalanı Hindistan ve diğer ülkelere gönderilmişti. Deri, genelde İran'ın bütün şehirlerinden ihraç edilmiş ama Şiraz, Horasan, İsfahan ve özellikle Hemedan'ın deri ihracatında önemli bir yeri vardır. İran'ın deri fabrikalarının merkezi Hemedan'dır. Yabancı ülkelerde ünlü olan Rus derisi aslında Hemedan derisidir.1902 yılında Kirmanşah'tan yıllık yaklaşık yirmi bin çeşitli deri yabancı ülkelere ve 15 bini Rusya'ya gitmiştir. Bu derilerin genelini fiyatı 1 gırandan 3,5 gırana kadar değişen kuzu derisi oluşturmuş ve diğer deri olarak, değeri 7 gırandan 10 gırana kadar değişen tilki derisi, değeri 26 gırandan 30 gırana kadar değişen su köpeği derisi oluşturmuştur.

Toplam Deri İhracatında Rusya ve Osmanlı'nın Hisseleri

Yıl	İşlenmemiş deri ihracatı	İşlenmiş deri ihracatı	Bütün türlerin toplam ihracatı	Rusya	Osmanlı
	Gıran	Gıran	Gıran	Gıran	Gıran
1907–1908	10.814.118	5.551.620	16.365.738	12.682.574	945.254
1908–1909	12.323.977	4.555.624	12.879.601	14.346.550	1.724.606
1909–1910	11.921.925	5.778.593	17.700.518	14.896.408	1.484.988
1910–1911	15.125.300	6.223.847	21.349.147	18.119.479	1.453.715

Halı ve Halı Çeşitleri: İran mallarının en önemlisi eski dönemlerden beri halıdır. Genelde Avrupalılar İran'ı halı ve halı türleriyle tanır ve hakikaten İran halıları çok kalitelidir. Avrupa'da ünlü olan kadife halı, bu halı türlerindendir. İran'da çeşitli halılar üretilmiştir. Bunlar pamuklu, yünlü, ipekli olarak değişiyor, bu türlerden en fazla ihraç edilen ve bütün halı ihracatının büyük bir kısmını oluşturan yün halıdır. Tebriz, Kaşan, Sultanabad, Kirman, Yezd, Horasan, Kürdistan İran'ın halı üreten en önemli yöre ve şehirleridir. Horasan halıları değerli Herati nakışıyla ünlüdür. Kürdistan kilimleri Avrupa'da çok kaliteli bulunmaktaydı. Diyebiliriz ki Fransa'da üretilen goblen halı türüyle eş kalitededir. Bu goblenlerin her metre karesi yaklaşık 500 tuman ve Avrupa'da Senendec kilimlerinin değeri 40 ile 60 tuman arasındadır.

İngiltere konsoloslğunun raporuna göre ; “Kirman halısının fiyatının her zer'i²⁵⁰ Londra'da 7 tumandır. Bu yüzden fazla alıcısı olmamıştır. Aşiretler içinde

²⁵⁰ Gûlkariyan, Kadir, **Ferheng-i Farsi-İstanbuli-yi Ehter**, Ahter Yayınevi, Tebriz, 1385, s.213 her 41 inç bir zer'dir.

üretilen halılar, kaliteli boyalar kullanmadığından ucuzdur. Eğer kaliteli boyalar kullansalardı Avrupa pazarında çok müşteri bulabilirdi.²⁵¹

İhraç Edilen Yün Halılar

Yıllar	Toplam ihracat	Rusya	Osmanlı	Amerika	İngiltere
	Gıran	Gıran	Gıran	Gıran	Gıran
1907–1908	29.283.911	6.948.632	19.893.913		360.410
1908–1909	39.498.837	18.502.910	19.463.826	493.690	674.394
1909–1910	48.416.559	20.901.985	22.360.623	2.136.022	4.633.346
1910–1911	45.138.356	19.128.276	18.027.765	4.633.346	2.081.470

İran’dan Osmanlı’ya Halı İhracatı: Halı ticaretinde ilerleme ve kolaylaştırmak için İstanbul’da İkamet eden İranlı tüccar tarafından halı ticaret cemiyetini kurulmasına karar verildi. 19 Mart 1908’de 18 tüccar tarafından yapılan, onaylanan ve ticaretin önemini vurgulayan, *“Her devletin serveti ve şerefi, o ülkenin ticaret alanının genişlemesine ve ilerlemesine ve ticari bir meclisin kurulmasına bağlıdır, ticari malların menfaatleri hakkında ve vatanın servetinin kaynaklarının fazlalaştırılması konusundan bahsedilip, müzakere edilmesi gerekir. Bu yüzden ticaret yapan bu heyetin kulları vatanın muhabbet ve hamiyetinin devamı için bu cemiyeti kurup ve haftada bir kere vatanın ticari mallarının revaçta olması ve kolaylıklar*

²⁵¹ Cemalzade, a.g.e., s.4–20.

*sağlaması için çaba göstereceklerdir”*²⁵² şeklindeki bir yazı İstanbul’da İran Büyükelçiliğine gönderilmiştir.

Halı, Azerbaycan’dan Osmanlı devletine ihraç edilen önemli mallardan biridir. 1910 yılında 15,764.820 gıran sırf yün halı ihraç edilmiştir. Bu halılar transitle Osmanlı’dan Amerika’ya gönderiliyordu. Aynı yılda Azerbaycan bölgesinden ihraç edilen toplam 17,360.546 gıran malın 1,595.726 kadarını ihraç edilen halı oluşturmuştur.²⁵³ 1911 yılında Azerbaycan’dan ihraç edilen yün halı miktarı 15,797.919 gırandı ve bu miktardan 11,991.090 gıranı Osmanlı’ya ve oradan diğer ecnebi ülkelere özellikle Amerika’ya ihraç ediliyordu. Halı ihracatı dışındaki Azerbaycan bölgesindeki diğer ürünlerinin toplam ihracatı 30,806.829 gıranı kapsadığı söylenebilir.²⁵⁴

Azerbaycan bölgesi dışında Kürdistan’dan ve özellikle de merkezi olan Senendec şehrinden bazen Tebriz-Trabzon yolundan İstanbul’a ve Bağdat’a, bazen de Tebriz yoluyla Rusya’ya gönderilmiştir.²⁵⁵ Ama bu bölgedeki halılar kalın, renk uyumsuzluğu ve karışık olduğundan Kirman, Şiraz, Kaşan ve Bicar yakınındaki Ğarus halıları ile rekabet etmeye gücü yoktur. Ama Amerika Şark halı kumpanyası desteğiyle bu bölgedeki halıların niteliği gün ve gün iyiye gitmiştir. Bu kumpanya halıların sayısını ve niteliğini artırmak ve iyileştirmek için uzmanlaşmış, en üst seviyedeki teknolojiyi kullanmış ve halkını eğitmiştir. Bu şirketin işi, bölgedeki halıları toptan almaktır.

Ğarus halıları, İran’da ve de İstanbul, Londra, Newyork gibi yabancı şehirlerde ünlüydü. Bu bölgedeki halılar İran ve diğer ecnebi ülkelerindeki halılarla rekabet içindeydi.²⁵⁶ 1910 yılı mart ayının başında İran devleti tarafından, kalitenin düşmesi ve

²⁵², Gozide-yi Esnad-i, s.497–499.

²⁵³ **Ticaret Layihaları 6**, 1328, Necm-i İstikbal Matbaası, s.92.

²⁵⁴ **Ticaret Layihaları 8**, Selanik Matbaası, 1329, s. 220.

²⁵⁵ **Ticaret Layihaları 9**, 1330, Amire Matbaası, s. 135.

²⁵⁶ **Ticaret Layihaları 9**, s. 134.

renklerin sabit olmaması durumunda zapt edilmiştir. Bahsettiğim şehirler dışında Buşehr de halı ihracatı ile önemli bir şehir sayılırdı. Tüccar tarafından alınıp satılan malların büyük bir kısmı Mısır'a ve İstanbul'a gönderiliyordu.²⁵⁷ Hemedan'ın ihracatı ise Osmanlı tüccarı ve bazı ecnebi kumpanyalarının elindeydi. Bu bölgedeki halılar da Avrupa'ya ve özellikle Amerika'ya ve cüzi miktarda Osmanlı'ya ihraç ediliyordu.

Hemedan'dan Bağdat yoluyla 1912–1913 yılları arasında sırf Suriye ve Bağdat şehirlerine Bağdatlı Yahudi tüccar tarafından 25.000 liralık halı gitmiştir. Hemedan'da halı üretim alanında devletin ihmalkârlığı, uzmanların ve fabrikaların olmaması sebebiyle ürünün üretimi ve kalitesi düşmüştür. Ama diğer şehirlerde olduğu gibi Şark halı kumpanyası, bu şehirde de bir şube açmış, bunun vasıtasıyla fabrika açmaya, halı ustaları getirmeye ve yerli halkı eğitmeye çalışmıştır. Teessüf ile diyebiliriz ki çocuklar için okulun olmaması sebebiyle, bu fabrikada kadınlar ve çocuklar istihdam etmiş, çok az nafaka ve adaletsizlikle onları sömürmüştür. Ama bütün bu adaletsizliğe rağmen bu çocuk ve kadınların sayesinde ülkenin geçmişteki halı iftiharını yeniden dirilmiştir. Ecnebi faaliyetlerinin yanında bu bölgede ciddi Osmanlı faaliyetleri de vardı. Hemedan, Sultanabad ve onun çevresindeki muteber tüccar Osmanlı tebaası Garekozyan'ın yaklaşık 600 halı tezgâhı vardı ve ciddi bir çalışmayla üretilip satılmıştır.

²⁵⁷ Ticaret Layihaları 9, s. 115.

**1911 Yılında Hemedan Şehrindeki Ecnebi ve Osmanlı Kumpanyaları
Tarafından Yapılan Halı İhracatı:²⁵⁸**

Kumpanya ya da tüccar ismi	Ticaret tebaası	Osmanlı lirası	Varış yeri
Şark halı kumpanyası	İngiltere	50.000	Amerika, Avrupa ve cüzi miktarda Türkiye
A.M. Garekozyan	Osmanlı	30.000	Amerika, Avrupa ve cüzi miktarda Türkiye
Kelbenkeyan Efendi	Osmanlı	15.000	Amerika, Avrupa ve cüzi miktarda Türkiye
Orlob	Amerika	8.000	Amerika, Avrupa ve cüzi miktarda Türkiye
Telfiyan Efendiler	Osmanlı	5.000	Amerika, Avrupa ve cüzi miktarda Türkiye
Gazancıyan Efendi	Osmanlı	6.000	Amerika, Avrupa ve cüzi miktarda Türkiye
Timuryan	Osmanlı	6.000	Amerika, Avrupa ve cüzi miktarda Türkiye
İranlı tüccar	İran	10.000	Amerika, Avrupa ve İran iç pazarı
Bağdatlı tüccar	Osmanlı	25.000	Osmanlı ülkesi
TOPLAM		160.000	

²⁵⁸ Ticaret Layihaları 9, s. 160–162.

Kirmanşah bölgesinde ise “Zığler” ve “Teryakiyal” şirketleri ve “Limitid Manufacture Carpet Oryantal” kumpanyası çalışıyordu. Bu şirketlerin çalıştığı örme tekniğinin hepsini Avrupa’dan gönderiyorlardı. İranlılar hiçbir zaman eski usul tekniğini terk etmediler, metanetli, kaliteli ve zevkli hissiyatlarına rağmen Avrupa halıları ile rekabet edememeleri halı fiyatlarının düşmesine neden oldu. Üstelik Avrupalılar kendi örme tekniklerini İranlılardan gizlediler. 1 m² halı 5 tuman yani 1 Osmanlı altınına alışveriş oluyordu. Halı fiyatları bölgelere göre değişiklik gösteriyor, genelde halının 2 m boyu ve 1,5 m eni oluyordu. 3 liradan 15 liraya kadar bazen de istisna olarak 20 liraya kadar satılıyordu.²⁵⁹

Elbette halı alışverişi ve ihracatı dışında bazen de başka ülkelerin saraylarına hediye göndermek için çok büyük ve değerli halılar dokunuyordu. Hacı Celil Merendi ve ortaklarının kurduğu ve sonraları Muhammed Ali tarafından idare edilen Tebriz’deki halı fabrikası 15 arşın boyu ve 9 arşın eni olan dokunan halı İngiltere kralı VII. Edward’a gönderilmiştir. Bunun sonucu olarak İran devleti fabrikayı 4. Şir u Hurşid derecesine layık görmüştür.²⁶⁰

İstanbul’da 1904 yılında halı ticareti yapan ve İran halı ticaretinde de rolü olan bir diğer halı tüccarı da Mirza Feth Ali Efendi idi.²⁶¹

²⁵⁹ Ticaret Layihaları 8, s. 227.

²⁶⁰ BOA.Y.PRK.AZJ/50/78.

²⁶¹ BOA. ZB/339/120.

**1895–1909 Yılları Arasında Transit Halinde İran’dan Kızıldize-Erzurum-
Trabzon Yoluyla Giden Halların Kuruş Hesabıyla İstatistiği.²⁶²**

Yıl	Değeri	Yıl	Değeri
1895	5299	1903	13903
1896	3967	1904	11114
1897	4885	1905	1865
1898	6030	1906	663
1899	4858	1907	487
1900	6208	1908	3787
1901	5614	1909	863
1902	1550		
Toplam		71069	

Afyon: İran’ın en kaliteli afyonu morfin yapmak için Londra’ya ihraç ediliyordu. İran afyonu Osmanlı afyonunun çok ciddi rakibiydi. Bu ülkenin afyon pazarını Çin’de geçmiş ve şimdi de Hindistan pazarında ciddi bir rakiptir. Bugün İran afyonun büyük bir kısmı ülkede tüketiliyor ve afyon ticaretinde Çin, Osmanlı, İngiltere birinci sıradadır. İran’ın kaliteli afyonun da % 12–13 morfini vardır; ama İsfahan afyonunun morfini çok azdı %7,5 ve 8 arasındaydı. Londra pazarında bu oranın %10- 11 arasında olan afyonu istiyorlardı. Fakat Çin’de bu oranların hiçbir önemi yoktur.

Ölçü bakımından İran afyon ihracatı 1908–1909 yılları arasında 87.791 men ve 1910–1911 yılları arasında da 74411 mendi.²⁶³

²⁶² Erzurum vilayetinin ihtiyacat ve terekkiyata ait Layihalar 6, s. 5.

²⁶³ Cemalzade, **a.g.e.**, s. 18

Afyon İhracatı

Yıllar	Toplam İhracat	Osmanlı	Çin	İngiltere
	Gıran	Gıran	Gıran	Gıran
1907–1908	16.920.292	4.310.860	2.949.700	7.847.790
1908–1909	14.381.472	2.231.015	66.991.730	3763.340
1909–1910	17.596.961	5745.186	5.593.000	5166960
1910–1911	13.169.954	3.796.539	2.331.000	1.791.345

Amerika pazarında 1907 yılında İran afyonu Osmanlı afyonu ile rekabet edemiyordu. Çünkü bu yılda İran'dan Londra'ya 300 küçük sepet afyon gitmiş ve bunlarda % 65–66 oranında morfin vardı. Ama Amerika'ya giden afyonda morfin oranı % 9'dan fazla olmayacaktı. Bu yüzden İran afyonu Amerika'ya ithal edilemez Osmanlı afyonu ile rekabet edemezdi.²⁶⁴

6.5. Yıllık İhracat Verileri

İran İhracatı 1905 yılında Mart ayının başından şubat sonuna kadar toplam 26.084.619 kuruş ve transit şeklinde İhraç olan mallarda 7.294.778 kuruştı. Sadece bu yıl Erzurum gümrüğünden Osmanlı'ya 9,500.853 kuruş geçmiş ve transit şeklinde 336189 kuruş İran'a gelmiştir.²⁶⁵

²⁶⁴ Zeki, Salih, **Osmanlı Ziraat ve Ticaret 18**, 1325, s.440.

²⁶⁵ **Ticaret Layihaları 6**, Necm İstikbal matbaası, 1328, s.89.

1907 Yılında İran'dan İhraç Olan Malları Değeri ve Transit:

Malların türleri	İhracat (kuruş)	Transit (kuruş)
İbtida-i maddeler	3.569.250	3.461.332
Gıda maddeleri	1.323.281	161.974
Sanayi maddeleri	1.033.444	59.316.164
Çeşitli maddeler	113.459	43097
TOPLAM	6.039.434	62.982.567

Yine aynı yılda bütün ülkelerden Osmanlı'ya 3,338.255.621 kuruş mal gelmiş ve gümrük vergilerinden muaf olan malların değeri 124.681.667 kuruştur. Bunların arasında İran'ın payı 65.479.244 kuruş ve 88323 kuruş muaf vergisi vardı.²⁶⁶

Bütün ülkelerden 1908 yılında ihraç olan malların toplamı 4,255.591.690 kuruş muaf olan mallar 243,023.233. kuruş ve gayr-i muaf 40,12574457 kuruş idi. Bunların arasında İran'dan gelen malların toplamı 69.093.293 kuruş, muaf malların toplamı 744 kuruş gayr-i muaf malların toplamı 69.092.549 kuruştur.²⁶⁷

Bütün ülkelerden 1909 yılında ihraç olan malların toplam değeri 4.500.913.450 kuruş ve bunlardan 4.265.824.493 kuruşu gümrük vergilerine tabi ve 235.088.957 kuruşu muaf, İran'dan gelen malların toplamı 143.582.794 kuruş ve bunun içinde 143.570.148 kuruşu gümrük vergilerine tabi ve 12646 kuruş kadarı muafı.²⁶⁸

Bütün ülkelerden 1911 yılında ihraç olan malların toplamı 4.080.968.220 kuruş ve bundan vergilere tabi olan 3.983.733.817 kuruş ve muaf olan 97.234.403 kuruş,

²⁶⁶ Guran, a.g.e., s 163.

²⁶⁷ Hariciye İstatistiği, İstanbul, 1326 s.3.

²⁶⁸ Ticaret Hariciye İstatistiği 1327, İkdâm matbaası, İstanbul, 1329, s.3.

toplam ihracatta İran'dan gelen malların toplamı 86.340.946 kuruş ve vergiye tabi olan mallar 86.297.091 kuruş ve vergiden muaf olan mallar 13,825 kuruştur.²⁶⁹

6.6. İTHALAT

İran'ın İngiltere ve Rusya ile ticari bağlantısı ülkenin iktisadının bozuk olması, devletin sanayi ve ülke içindeki mal üretimini himaye etmemesi, bu malları almak için İran altınının dışarı çıkmasına sebep oluyordu. Mal mübadelesi çoğunlukla İran'ın tarım ürünleri, İngiltere'de fabrikada dokunmuş kumaşlar veya İngiltere'nin sömürge mallarıydı. Hâlbuki Rusya, Batı Avrupa ülkeleri gibi bir sanayi gücüne sahip değildi. Bu yüzden Rusya tarım ürünleri ve bitkisel ürünler ihraç ediyordu. İran ve Rusya'nın komşu olması bu iki ülkenin ticari ilişkilerini daha da güçlendirmiştir. Özellikle İran'ın en zengin eyaletleri bu ülkeye yakındı. Bu durum Rusya topraklarından serbestçe malların geçişi ve Rusya devletinin İran ile ticaret yapmak için kolaylıklar yaratmıştı. Rusya'nın mallarını İran'a ihraç etmek için gümrük vergilerinin tenzilatından faydalanması, bu iki ülke arasındaki sıkı bir ticari bağ olmasını sağlamıştı. İngiltere ve İran arasındaki mübadele çok zordu ve bu zorluk İngiltere'nin sisteminin bu ülkeye hâkimiyetindeydi. İran'ın İngiltere'ye ihracatı çok fazla değildi, oysaki İngiltere'nin İran'a ihraç ettiği mallar 2–3 kat daha çoktu. İngiltere'den gelen mallar transit şekilde oluyordu. İran'ın dokuma fabrikaları, bu ülkenin ihtiyacını karşılıyordu; ancak İran, İngiltere'den gelen çok sayıda ucuz ve rengârenk kumaşlarla rekabet edemez hale gelmişti. Bunun sonucunda İran dokuma ihracatından ithalata geçmişti. İngiltere'nin sömürgesi altındaki ülkelerden gelen çay ve şeker gibi ürünler çoğalmaya başlamıştı. Bu yıllarda dünya sanayisi hızla gelişmesine rağmen İran'a transit şeklinde gelen malların fihristine baktığımızda makine mallarının bu ülkeye gelmediğini görüyoruz.

²⁶⁹ **Ticaret Hariciye İstatistiği 1329**, Osmaniye matbaası, Der-i saadet, 1331, s.3–9.

I. Dünya Savaşı'ndan önce ithalat ve ihracat istatistiklerine baktığımızda Osmanlı devleti İran ile ticari ilişkilerinde 3. sıradaydı ve elbette iki ülke arasındaki ithalat ve ihracat dengesizdi. İki siyasi gücün İran'daki varlığı, İran pazarlarını elinde tutması, Osmanlı ile olan ticareti önemsizleştirmişti ve Osmanlı'nın İran ile olan ticari yolu yalnızca mal transitiydi. İran'ın Osmanlı'dan ithal ettiği en önemli mallar ipek böceği tohumu ve tütündü. Kesinlikle diyebiliriz ki kumaş türleri, madeni maddeler, şeker, çay, konserve, meşrubat, kibrit v.s. hiçbirisi temelde Osmanlı devletinin mahsulü değildi, yabancı ülkelerden Osmanlı'ya oradan da İran'a ihraç edilmişti. Petrolün tamamı Rusya'dan, şeker bazen Rusya ve bazen Bağdat'tan (Belçika ve Fransa ürünü), özellikle “gasona”adlı ünlü şeker, demir, çelik bakırı, pamuk ürünleri Rusya'dan, keten, kumaş İngiltere'den, ipek ürünleri Rusya ve Fransa'dan, yün ürünleri Bağdat'tan (Fransa ve İngiltere), çuha, Almanya ve Fransa'dan, tuhafıye ürünleri İngiltere, Almanya, Avusturya ve Rusya'dan, av malzemeleri Almanya'dan ithal ediliyordu.

İran ve Osmanlı ticari mübadelelerini ve ticaret verilerinin bazen basit cereyanlarını ve krizli dönemlerinin iyi anlaşılması için her iki ülkenin elçilerinin ve şehbenderlerinin²⁷⁰ hazırladığı iktisadi, siyasi ve sosyal durumları gösteren raporlara bakılmalıdır. Çünkü bu raporlar ülkeler arasındaki ticari, yolları, mübadele yapılan eşyaları, iyi tanımamız ve tarihi olayları doğru dürüst kavrama ve anlamamıza yardım ettiği için önemli bir yeri vardır. Bu arada yabancılar şehbender ve elçilerin verdiği iktisadi, sosyal ve siyasi durumu ile ilgili raporlar da çok güçlü noktalara değinmiştir ki

²⁷⁰“Şehbenderhane: Daire-yi resmiyesi, şehbender vey baş şehbender ile maiyeti heyetinin ikametine mahsushane, tabi aolduğu devlet tebaasının merciedir, o devletin sancağını çeker.

Şehbenderlik: bir devletin bir şehir ve ya iskelesinde diğer bir devletin tebaasını, hukukunu müdafadan sorumlu olan şehbenderin vazifesi ve sıfat ve memuriyeti.

Baş şehbenderlik: başşehbender vazife, sıfat ve memuriyeti Bkz. Sami, **a.g.e.**, s.789–790.

dâhili raporlarda normalde değinilmezdi. Diğer taraftan genelde devletler bu raporları esas alarak geleceğin siyasi, sosyal durumunu planlıyorlardı.

İran'ın ticari durumunun raporları, gerçekte Osmanlı memurlarının İran'ın çeşitli şehirlerindeki raporları, kendi dışişleri bakanlığına gönderdikleri raporların tamamıydı. Bu raporların birkaç yönden önemi vardı. Onlar o zamanki İran'la Osmanlı arasındaki ticari yolları çok detaylı ve iyi bir şekilde yorumlamışlar ve bunların her biri, her yolun ayrı ayrı sorunlarını, özelliklerini, iyi yönlerini anlatmışlardı. İran'la Osmanlı arasında mübadele olan eşyaları, her devlet için bu eşyaların önemini ve bu eşyaların üretiminin gidişini aydınlatmışlardı.

Bu raporların konularının içinden iki ülkenin siyasi ilişkilerindeki kazançlarını ve eksikliklerini incelemeliyiz. Bu amaca ulaşmak için İran'ın Osmanlı'dan ithal ettiği mallara bakmadan önce aşağıda bahsedeceğimiz İran'daki Osmanlı şebhenderlerinin verdiği ayrı ayrı raporların ticaret ve ticari konularla ilgili olan kısımlarına bakacağız.

6.6.1 Tebriz Şebhenderi Ahmed Enver Efendi'nin 1908 Tarihli Raporu

Osmanlı Devletinin ticaret istatistiklerinde 1908 yılının rakamlarına bakıldığında ithalat az, ihracat çok ve ticaret müsait durumdaydı. Geçen yıl iç karışıklıklardan dolayı ticaret bozulmuştu. Bu yıl da ihracat alanındaki çalışmalarımıza rağmen İran'ın iç kargaşaları nedeniyle bizim de ticari durumumuz iyi değildi. Bunun yanında nakit para azdı ve ithalatta çok eksiklikler vardı. 1907 yılında ithalat 317.080.682 gıran, ihracat 408.430.263 gırandı, ihracatımızda 9126317 gıran artış ve ithalatta 35.950.190 gıran eksiklerimiz vardı. 1908 yılında da ithalat 326.206.999 ve ihracat 372.484.073 gıran olmuştu. Tekstil, toz ve kalıp şeker, çay, pamuk ipliği, yün tekstili ve işlenmemiş yün ihracatında azalma ve meyve, halı, pirinç, işlenmemiş deri,

şıra, hayvan vs. gibi malların ithalatında da artış vardı. 1907 yılında İran'dan Osmanlıya olan ihracat 390.234.800 gıran, Osmanlı'dan İran'a 11.863.914, 1908 yılında İran'dan Osmanlı'ya 37.339.731, Osmanlı'dan İran'a 1184845 gırandı. Osmanlı ihracatının detaylarına baktığımızda ibtidai maddelerin dışında şeker, kâğıt, silah, mum, maden kömürü, kola, bisküvi, çay, lastik, gavuş, muşamba, hazır elbise, fenniye alet ve edevatı, demir, çelik, kurşun, teneke, çinko, nikel, bakır, porselen, kadife dokumaları, tire, dantel, evani, billur eşya, ayna, cam, mobilya, saat vs. gibi mallar da vardır. Avrupa'dan transit şeklinde İran'a gelen mallar da Osmanlı ürünü sayılır. Osmanlı'da fabrikaların yanında yol ve demiryolu inşasının olması, Osmanlı'nın üretilen ürünlerinin İran'a rahatlıkla ihraç olmasını sağlar. Osmanlı'nın İran'a ihracatı gıran hesabıyla yapılmaktadır ve her gıran 88 veya 86 paradır, 54 gıran 1000 Osmanlı lirasına muadildir.²⁷¹

6.6.2 Buşehr Şehbenderi Nebil Ziya Efendi'nin 1908 Tarihli Raporu

Buşehr limanı İran'ın en önemli limanlarından. Osmanlı'dan ve ecnebi ülkelerinden gelen mallar bu limanda boşaltılıp ve başka şehirlere sevk edilirlerdi. Bu limandan halı, pamuk, afyon, tömbeki, pirinç, şal, ketira ve şıra ihracatı yapılırdı. Bu yıldan itibaren halı ihracatı da artmış ve tüccarlar vasıtasıyla alıp satılan ve ihraç edilen halıların büyük bir kısmı Mısır ve İstanbul'a gönderilmişti. Devletin sahte boya ile dokunmuş halıları anlaması durumunda bunlara el koymuş ve resmi ilana göre ihracata da izin vermemiştir. Fars ve Basra körfezlerinde ticari malların nakliyatını, British Hindia kumpanyası ve Rusya vapurları gerçekleştiriyorlardı ve bu kumpanyaların da bu

²⁷¹ **Ticaret Layihaları 3**, Hayriyye Matbaası, 1326, s. 97–99; İran'dan Osmanlı'ya ve Osmanlı'dan İran'a giden bütün ürünlerin listesi 99–112 ye kadar olan sayfalarda mevcuttur.

işten birçok çıkarı oluyordu. Eğer Osmanlı'nın umumiye seyr u sefain idaresi hızlı giden gemiler almaya teşebbüs etse, İran'a ihracatın büyük bir kısmını biz üstlenebiliriz.

Nebil Ziya Efendi raporunun devamında Buşehr bölgesinin özellikleri ve Avrupa'dan İran'a gelen ürünler hakkında yorumlar yapmış ve Osmanlı fabrikalarının düzelmesi, devlet ve tüccarın bu ürünlerin İstanbul'da üretilmesine önem vermesi durumunda, Osmanlı'nın Avrupa ürünleri ile rekabet edip İran pazarını elinde tutabilmesi ve Osmanlı mallarının İran'da tanınması gerektiği sonucuna varmıştır ve sözüne şu şekilde devam etmiştir:

Turşu sanayisi: Cüzi bir yatırımla bu alanda fabrika kurabiliriz. İstanbul'da turşu satmak için birçok mağazalarımız var, fakat buna ait sanayi henüz ilerlememiştir. Hatta turşu yaptığımız yerde de bu işin sanayisi yoktur. Bütün dünyada ve özellikle İngiltere'de "Pikles" markasıyla küçük kavanozlarda turşu ihraç ediliyor ve bu işi yapan tüccar ve onların acenteleri çok önemli paralar kazanıyor. İstanbul'da çeşitli yeşillikler ve çok kaliteli sirkelerimiz olmasına rağmen bu sanayi ilerlememiştir. Devletin teşvik ve himayesi sayesinde bizim de acentelerimiz küçük ve temiz kavanozlar içinde halis sirkeyle yapılmış turşuları, bütün şehbenderhanelerimize bir numune göndersinler çünkü ben eminim ki bu durum çok müstefit olacaktır.

Şeker: İngiltere küçük teneke kutular içinde İran'a, Mısır ve Bombay'a reçel gönderiyor ve bundan yıllık 8 ila 9 bin liralık ihracatı var. İstanbul'da çeşitli meyvelerimiz olmasına rağmen yine de İngiltere bu ürünün ihracatında ilk sırada yer alıyor ve cinsinin kaliteli olması sebebiyle de herkes tarafından seviliyordu. Bizim de acentelerimiz bu işi yapmaya muktedirlerdi.

Sabun: Bombay ve İran çevresinde Osmanlı'nın yerli sabunu görünmüyordu. Bu yüzden büyük bir kısmı pahalı fiyatlarla İngiltere ve Fransa'dan ithal oluyordu ve bu sabunlar orijinal değildi.

Zeytinyağı: Kavanozlar içinde ve her kiyyesi 22 kuruş olarak İtalya ve İngiltere'den İran pazarına ithal oluyordu.

İplik ve ağ: İngiltere, Avusturya ve Bombay'dan İran'a ithal ediliyor. Eğer bizim Kastamonu mamulâtımızı buraya sevk edersek İran halkı bunu beğenir ve buna rağbet eder.

Tekstil: Büyük bir kısmı Almanya, İngiltere ve Fransa'dan ithal ediliyor ve Bağdat'ın iplik kumaşlarıyla nadiren karşılaşıyoruz.

Buğday: Tahıl fabrikalarının olmaması ve yeterince ekilmemesi tahılların Avusturya ve az miktarda da Basra'dan ithal edilmesine neden oluyordu.

Bira: Bombay ve İran'da kaliteli şarap olmaması nedeniyle biraya rağbet vardı. Bu yüzden de İngiltere ve Almanya'dan ithal ediliyordu. Osmanlı'da arpa çok üretilmesine ve İstanbul'da bira fabrikasının mevcut olmasına rağmen ihracata teşebbüs olmaması ve bu ürünün ihracatına önem verilmemesi sebebiyle bu sanayide de geri kalmışız. Özellikle “nektar birası” çok ilgi görüyordu.²⁷²

6.6.3. Hoy ve Salmas Şehbenderi Muhammed Sadah Efendi'nin 1908

Tarihli Raporu

Osmanlı ile sınır ve içinde şehbenderimiz olan Buşehr, Mihmere, Kirmanşah, Senendec, Hoy ve Tebriz gibi İran şehirlerinde Osmanlı tüccarı çok az olmasına rağmen İngiltere, Rusya, Almanya ve Avusturya tüccarı İran'ın bütün topraklarında ticaretlerini

²⁷² Ticaret Layihaları 3, s. 113–118.

organize etmişlerdir. Tüccarlar, İran'ın güney bölgesinin siparişleri dışında Avrupalılara verdikleri bütün siparişlerini, Trabzon ve İstanbul yoluyla Azerbaycan'a ithal ediyorlar ve oradan da İran'ın bütün iç bölgelerine sevk ediyorlardı. Avrupa fabrikaları, İran tüccarına itimat etmedikleri için Trabzon ve İstanbul tüccarına sipariş veriyorlardı. Fakat bunun yanı sıra İran tüccarı zeki olduğundan dolayı ve bu ortamdan menfaat elde etmek için fikir üretmişlerdi. Yani İstanbul'da "Valide Han" ve Trabzon'da "Gâvur Meydanı" mahallinde şubeler açtılar, kendi siparişlerini o fabrikaların ajansları veya vekilleri vasıtasıyla verdiler ve siparişleri tespit edildikten sonra mallar büyük ambalajlar halinde ve İstanbul'un büyük ticarethane markalarıyla Trabzon yoluyla İran'a sevk ediliyordu. Bahsettiğimiz markaların çoğunluğu aşağıdaki isimlerden oluşuyordu:

S M. Stavro et cie;

C A. Foundouklian;

MA M. Agopian;

MKS Chamdandj ian;

ADF Fotiadés;

AGF cie A. Giorgiades et cie;

AHF Fils A. Hanemoglou Fils Karakeuzian;

Gamuch guerdan vs.

Avrupa'dan sandıklar ve ambalajlar şeklinde gelen mallar, İstanbul tüccarı ismiyle geliyor, bunların çoğu Trabzon'a girişinde önceden paralarını almış oluyorlar ve sonra İran tüccarına teslim ediliyorlardı. Bahsettiğimiz tüccar, malları aldıktan sonra kendi isimlerini malların üzerine ilave ediyor, develer ile İran'a gönderiyorlardı, yani bütün mallar Avrupa'dan İranlılar vasıtasıyla getirilmiyor ve Türkiye'den satın

alınıyordu. Osmanlı tüccarı ve İstanbul’da Avrupa ticarethanelerinin vekilleri çok az menfaat elde ediyorlardı. Bununla birlikte bu kazancın en önemli kısmını çoğu Trabzon ve İstanbul’da ikamet eden tüccar alıyordu. Eğer kendi ülkelerinde ticaret yapsalar ve bazı Avrupa ticarethaneleri gibi şube açmak için gayret ve himmet göstetselerdi, İstanbul’da elde ettikleri kazançtan 2–3 kat daha fazla kar elde ederlerdi ve diğer taraftan Türk diline aşina oldukları için Avrupa ajanslarıyla da büyük oranda rekabet edebileceklerine şüphemiz yoktur. Fakat Avrupalıların İran tüccarına itimat etmemesinden dolayı, Osmanlı tüccarı bu ortamdan yararlanarak büyük bir muvaffakiyete erişir ve bu değerli ticarete rakiplerine meydan okurdu.²⁷³

6.6.4 Urumiye Şehbenderi Ahmet Şerefiddin Efendi’nin 1908 Tarihli Raporu

Osmanlı’dan Urumiye’ye gelen malların başında tütün vardır. Bu ürün eskiden beri İran’da üretiliyordu, fakat şu an tüketimi azalmıştır. Bunun nedeni hicri 1300 yılında Londra’da olan İran büyükelçisi ve sonradan Gilan valisi olan Mahmud Han Nasırlımulık Gilan’ın merkezi Reşt şehrinde tütün ekmiş ve İranlılar için yeni bir ürün ve servet kaynağı meydana getirmiştir. O tarihten bu yana İranlılar sigara tüketmeye başlamışlar, dedelerinden yadigâr kalan nargileleri ve uzun çubukları terk etmişler ve sonra Şiraz, İsfahan ve Yezd şehirlerinde “Noça” ismindeki tömbeki eskisinin yerini almıştır. Hatta Bakü ve Rusya’nın diğer şehirlerinde de tütün ihracatına teşebbüs etmişlerdir.

Urumiye şehbenderi Ahmet Şerefiddin tömbeki ekilmesi ve tüketilmesinin tarihçesi, İran’ın tütün ve çeşitleri, alışverişi, ticareti hakkında detaylı bilgiler vermiştir. Bu konuda tütün ve tömbeki bölümünde bahsettiğimiz için tekrar etmekten kaçındık.

²⁷³ Ticaret Layihaları 3, s. 117–119.

Tütün dışında Osmanlı'dan Urumiyye'ye her yıl 3034 ½ batmanı toplam 29.665 gıran olan mazi 593 ½ Osmanlı lirasına denk geliyor ve 30, 34 gıran da Urumiyye gümrüğüne ödeniyordu. Bunun karşılığında Urumiyye'den Osmanlı'ya 815 gıran tuz, 820 gıran pirinç, 4175 gıran hububat, 620 gıran un, 18300 kuru üzüm vs. ihraç ediliyordu. İran gümrük vergileri istatistiklere dikkatle yazılmış, fakat aşayir vasıtasıyla kaçak şekilde Osmanlı'ya gelen çok miktarda tuz bu istatistiklere yansımamıştır. Aşayir yayladan döndükleri zaman kaçak şekilde ve hiçbir şekilde gümrük vergisi vermeden Osmanlı toprağına tuz getiriyordu ve bu yüzden Osmanlı Düyun-u Umumiye İdaresi çok fazla zarara uğruyordu.

Osmanlı'dan Urumiyye'ye Gelen Ticari Mallar

Ticari malın cinsi	Ağırlığı (Tebritz batmanı)	Fiyat (Gıran)	Alınmış vergi (Şahi)	Alınmış vergi (Gıran)
Vesait-i nakliye için yapılmış ağaçlar	80	160	-	8
Kuru ve taze meyveler	4740 ½	11990	-	1185
Ecza-i tıbbiye ve aktar malları	9511	14180	-	709
Levha şeklinde bakır ve nikel çubuk	18	250	16	10
Hurdacı ve çerçe eşyası	85	2150	10	322
Siyah sakız	264	1900	-	Muaf
İşlenmemiş tütün	96480	1908760	-	289440
TOPLAM			60	291675

1909 Yılında Urumiyye'den Osmanlı Ülkesine İhraç Olan Eşyalar²⁷⁴

Ticari malın cinsi	Ağırlığı (Tebriz batmanı)	Fiyat (Gıran)	Alınmış vergi (Şahi)	Alınmış vergi (Gıran)
Meşrubat-Rum konyağı	3	100	10	7
Lemek	1499	815	18	149
Pirinç	3133	6820	18	234
Zerdali	410	130	-	Muaf
Kuru üzüm	9350	18300	-	Muaf
Pekmez	1220	1640	-	Muaf
Şeker	4848	21460	-	Muaf
Taze ve kuru makulat	198	4740	-	Muaf
Tekstil	20	400	-	Muaf
Sabun	30	150	-	Muaf
Boyalar	25	200	-	Muaf
TOPLAM			06	392

6.6.5. Tebriz Şehbenderinin 1910 Tarihli Raporu

Azerbaycan gümrük idaresi tarafından 1910 yılında tanzim olunan ihracat ve ithalat istatistiklerinde ticari durum iyi ve müsait değildi. Kargaşa nedeniyle ticaret durgunluk halindeydi ve beklediğimiz gibi bu durum ithalatta ve ihracatta etkisini gösterdi. Azerbaycan'dan Osmanlı'ya ithalatımız 2.503.046 gıran ve ihracatımız 17.360.546 gıran idi. İthalat malları içinde tekstil ürünleri, madeni maddeler, şeker, çay, konserve, meşrubat, kibrit vs. gibi ürünler en önemlileridir. Bunlar gerçekte Osmanlı

²⁷⁴ Ticaret Layihaları 3, s. 120–123.

ülkesinin mamulâtı değil ve ecnebi ülkelerden Osmanlı'ya ve sonra transit şeklinde İran'a ihraç ediliyor. Hayvan, hububat, deri vs. gibi Osmanlı ülkesinin asıl ihraç ettiği mallar büyük paya sahip değildir. Azerbaycan'ın da Osmanlı'ya en önemli ihracatı halıdır. Bu yılda ihraç olan yün halılar yaklaşık 15.764.820 gırandı ve transit şeklinde Osmanlı'dan Amerika'ya sevk ediliyordu. Bahsettiğimiz yılda Azerbaycan'ın bütün ihracatı 17.360.546 gırandı ve bunun içinden halı ihracatı 1.595.726 gırandı. İran'ın Osmanlı ülkesine diğer ihraç ettiği mallar hayvan, hububat ve kuru meyvelerdi, bunun bir kısmı da transit şeklinde ecnebi ülkelere ve yaklaşık 153.990 gıran Rus şekeri de Osmanlı'ya gidiyordu.

Bu şehbenderin görüşüne göre iki ülkenin arasındaki ticaret artış demiryollarının hızlı bir şekilde yapılması ve Osmanlı'da fabrikaların düzelmesine bağlıydı. İran da Osmanlı ülkesi gibi ticari bakımdan Avrupa mallarına muhtaçtı. Fabrikaların düzelmesi ve çoğalması halinde İran üretilen mallarımız için iyi bir pazar olur.

Azerbaycan'ın Osmanlı'dan İthalatı:²⁷⁵

Kibrit	18160	1035 ³ / ₄	Hububat	100	8
	Gıran	ağırlığı			
Binek hayvanı	340	-	Makarna ve çeşitleri	70	12
Dişi yük hayvanı	700	-	Beyaz peynir	575	291
Bakariye eşyası	6000	-	Taze peynir	936	311
Ağnam	27760	-	Kuru meyve	46815	16947 1/4
	360	-	Meyve ve portakal	15	1
Kereste	948	591 1/2	Konserve meyveleri	162	36
Konyak	980	63	Zeytinyağı	1720	123 1/3
Mum ve gece kandili	400	40 1/3	Konserve süt	100	4
Bal mumu	830	50 5/8	Bal	160	31
İç ve bitkisel yağ	12980	1422 3/4	Konserve balık	305	19
Kavrulmamış kahve	80	5	Kalıp şeker	25830	4515

²⁷⁵ Ticaret Layihaları 6, s. 91,92.

6.6.6. Hoy Ve Selmas Şehbenderi Saadettin Efendi'nin 1910 Tarihli Raporu

Hoy, Selmas, Köhneşehr, Ovacık gümrüklerinden 1910 yılında Osmanlı ülkesinden İran'a ve İran'dan Osmanlı'ya ticaret sürüyordu. Bu yılın istatistiklerine göre Osmanlı'dan İran'a yalnız bu yoldan toplam gelen ticari mallar 1.405.630 gırana denktir.(Pazar fiyatına göre 48–52 gıran 1 Osmalı lirasına denkti.)

Şehbenderin raporunda Osmanlı'dan İran'a gelen malları aşağıda detaylı olarak bahsedilecektir.

Kibrit: İran'a transit şeklinde ithal olan kibritin hepsi Osmanlı'nın Avrupa'dan aldığıdır. Ondan gelen kibritin hepsi Avrupa'ya aittir. 4471 batman İtalya'dan ve 6682 ½ batman Avusturya'dan ithal edilmiş, komisyoncu ve Rusya aracılığıyla fabrikalara sipariş verilmiştir. Bir dönemde bizim Çekmece'de kibrit üretme fabrikamız vardı bugün çalışıyor mu çalışmıyor mu bilmiyorum. Eğer ciddi bir şekilde çalışsa İran'da iyi bir pazara sahip olacağız.

Muskirat: Osmanlı'dan İran'a muskiratın hiçbir çeşidi ithal olmamıştır. İran milleti muskiratla çok ilgileniyor ve bu ilgileri günden güne artıyor. Her ne kadar Hoy ve Selmas evlerinde rakı ve şarap yapıyorlarsa da miktarı az geliyordu. Binaenaleyh Rusya'dan votka, şarap, bira vs. meşrubat ve Avrupa'dan da şarap, şampanya, likör vs. sipariş ediyorlar. Rusya ve İran'ın sınır olması ve nakliyatın hızlı olması sebebiyle Rusya ile rekabet ihtimali ne kadar var bilmiyorum. Nakliyatın eksiksiz olması durumunda yerli şarap, Kırk Kilise ve Erenköy rakısı vs. İran'da yaygınlaştırabiliriz.

Makulat ve konserveler: Çoğunlukla Rusya ve Fransa'dan ithal olunuyor. Aynı şekilde biz Türkiye'de konserveler, fiçi balıklar vb. başka makulata da İran'a ithal edebiliriz. Fakat maalesef hiç kimse şu ana kadar bu ürünleri İran'da tanıtmaya teşebbüs etmemiş. Örneğin Van gölüne yakın olduğumuzdan dolayı bir grup adam tuzlu ve kuru

balıkları az miktarda İran'a ithal etmiş ve iyi de satılmıştır. Biz Osmanlı ülkesinin diğer denizlerinden en kaliteli balıkları İran'a getirebiliriz. Fakat maalesef yol imkânlarının kısıtlı olması sebebiyle İran pazarı, Rusya ve Avrupa'nın elindedir. Şüphesiz ki bitki konserveleri de İran'da takdire şayandır.

Madeni maddeler: Çoğunlukla Rusya, Fransa, Almanya, İngiltere ve Amerika'dan ithal ediliyor.

Dokuma maddeleri: Rusya, Avusturya, Almanya, Fransa ve İngiltere'ye sipariş veriliyor, ama onun büyük bir kısmı Trabzon ve İstanbul'da Osmanlı'nın muteber tüccarına sipariş veriliyor ve transit şeklinde İran'a ithal olunuyor. İmkânlar dâhilinde Bursa, Halep, Şam, Bağdat vs. Osmanlı vilayetlerine bu cinsi İran'a ithal edebiliriz.

Sabun: Urumiye, Selmas ve Meraga'da sabun üretiliyor, ama zeytinyağı yerine iç yağların, kimyasal ve bitkisel maddelerin karışımının kullanılması ve klasik üretimin olması sabunun kalitesini çok düşürüyordu. Türkiye sabununun kaliteli ve iyi olmasından dolayı Avrupa rekabet edemiyor ve meydan okuyamıyordu.

Tütün: İran'a ithal olan tütün "Foça" tütünüdür. Tütün son on yılda Reşt etrafında çok miktarda ekiliyordu ve İran'ın diğer yerlerine de buradan ihraç ediliyordu. Bu yüzden Foça tütünü çok az miktarda İran'a ithal olunuyordu. Reşt tütününü Foça tütünü ile kıyasladığımız zaman çok iyi değildi, ama başka yerden de tütün ithal edilmediği için halk bu tütüne rağbet ediyor, nargile ve çubuğu klasik şekilde herkes kullanıyordu. Osmanlı tütünü ve sigara Tebriz ve diğer büyük şehirlerde özellikle ayanlar tarafından memnuniyetle alınıyor ve tüketiliyordu. Bizim ihracatımız bura ile sınırlıydı. Eğer Tebriz'de reji kumpanyası tam teçhizatlı şube açarsa veya tüccar vasıtasıyla yerli tütünü buraya gelirse Reşt tütününün geri planda kalması doğaldır. Nasıl bazı komisyoncu ve tüccar aracılığıyla Almanya'dan şık ve zarif kutularda çeşitli

sigaralar Osmanlı'ya ithal ediliyordu. Aynı şekilde İranlılar da sık ve gösterişli eşyalara düşkün oldukları için Osmanlı tüccarı bu işe teşebbüs etseler fevkalade olurdu.

Züccaciye eşyaları: Rusya, Avusturya, Belçika, İtalya ve çok az miktarda Türkiye'den ithal ediliyor. Eğer Paşabahçe'de cam yapma fabrikamız tekmil olsaydı ve ihracata başlasaydı, Rusya bir yana Avrupa'nın başka ülkeleriyle de rekabet edebilirdi.

Zeytinyağı: Hem sanayide ve hem makulatta, zeytinyağı ve özellikle Türkiye'de üretilen yağ çok nefisti. İran'a ihraç etmemiz bizim tembelliğimizin göstergesidir. İran'a zeytinyağı küçük teneke kutular içinde Fransa'dan küçük kavanoz içinde Rusya'dan ithal ediliyor ve çok yüksek fiyata satılıyordu. Fiyatın yüksek ve mahsulün az olmasından dolayı İranlılar zeytinyağına pek aşina değiller. Eğer uygun bir fiyatla ithal olunursa Fransa'yla rekabet edebiliriz. Hoy ve Selmas çevresinde zerre kadar zeytinyağı bulunmaz ama Tebriz'de iki yüz bin küsur nüfusuyla iki yerde zeytin satılıyor birisi Fransa için sipariş alan Anonim şirketi ve diğeri Osmanlı tebaası.

Yukardaki bilgilere bakılırsa İran ile bizim ticari muamelatımız azdı, onun temel sebebi nakliye araçlarının azlığı, ticari malların uzun süre yollarda kalması ve bu sebeple bozulması, hastalıkların yayılması, bizim tüccarın aza kanaat etmeleri, bu işlere teşebbüs etmemelerinden dolayı ticaretimiz büyük bir zarara uğramıştır.

Diğer ülkeler bütün uzak köylerde ve şehirlerde mallarını tanıtip sergiler açıyorlar, bu sergiler için masraflar yapıp numunelerini sergiliyor ve reklâmlarını veriyorlardı, ama bizim tüccarlar tembel oldukları için bu işe alışkın değillerdi. Yolların bozuk olması ve özellikle ticari muamelat bilgisine sahip olmadığımızdan dolayı bize zarar veriyordu. Demiryolunun olması ve limanlarda gemilerimizin çalışmasına rağmen yine de küçük ecnebi ülkeleriyle kıyasladığımızda ticaretimiz çok azdı. Batı ve Doğu'da telafisi olmayan hatalarımızdan dolayı hileyi maharet sayıyoruz. Ticaretin esas temeli

iffet, sebat ve karşılıklı güvendir ve bunların olmaması ticarete ve memlekette bize engel oluyordu. Aynı siparişi göndermemek, doğru ambalajlanmaması, teslim etmede gecikme vs. gibi durumlarda ticaret buhranla karşı karşıya kalıyor. Ancak bu işlerin tam yapılması bizim ticarete en önemli ve temel görevimizdir.

Hoy ve Selmas şehbenderi Saadettin sonra tam detayıyla İran'dan Osmanlı'ya ihracatın tam istatistiklerini beyan etmiş ve şöyle devam etmiştir: Hoy ve Selmas sınırından 686.644 gıran Osmanlı'ya mal ithal edilip, çoğunlukla İran'dan Osmanlı'ya ve aynı zamanda da Rusya'ya halı, kuru meyve, ham yün ve hayvan derisi gibi mallar ihraç ediliyordu. 1910 yılında Hoy, Selmas ve Ovacık'tan Osmanlı'ya 1405630 gıran ihraç ve 486.664 gıran ithal ve toplamı 918.966 gıranı oluşturuyordu. Bu rakamlar sadece bu bölgeye aitti ve en fazla bu bölgeden Osmanlı'ya en çok ihraç olunduğunu gösteriyor, özellikle Osmanlı yoluyla Avrupa'dan gelen mallara bakılırsa yine de Osmanlı'nın İran'a ithalatı azdı.

Deve kervanları bu yoldan şu şekilde hareket ediyorlardı:

- 1- Trabzon'dan Hoy ve Selmas'a deve kervanlarıyla ortalama 45 gün süresince.

Nakliye araçlarının ortalama ücreti:

- a) Bir kantar yani 107 batman ithalat için, 25 tuman.
- b) Bir deve yükü yani 80 batman ihracat için, 8 tuman.

- 2- Culfa yolundan Hoy ve Selmas'a deve kervanlarıyla ortalama 2 gün süresince.

Nakliye araçlarının ortalama ücreti:

- a) Her batman ithalat için 10 şahi

b) Her batman ihracat için 5 şahı.²⁷⁶

Elbette iki memleket arasındaki Hoy, Selmas, Ovacık sınırından olan ithalat ve ihracat bu raporda mevcuttur. Ama ülke çapındaki bütün istatistiklerden bahsedildiği için detaylarını anlatmıyoruz.

6.6.7. İran'daki Osmanlı Elçisinin 1911 Tarihli Raporu

Osmanlı'nın İran'a ithal ettiği ürünleri bu yılda 19.478.63 gıran idi ve ihracat ise 43.280 gıran artmıştı. Bu artışın az olmasının nedeni İran'ın ve özellikle Azerbaycan bölgesinin siyasi durumun vahim olmasıydı. Bu yüzden ticari bir durgunluk olmuştu. İran'dan Osmanlı ülkesine ihraç olan mallar Osmanlı'dan İran'a ihraç olan mallara oranla daha fazlaydı. 1911–1912 yılları arasında 16.442.770 gıran ve 1912–1913 yıllarında 14.538.187 gıran idi. İran'ın kritik durumuna bakarsak yollarda emniyetin ve huzurun olmamasına rağmen gene de ticaret iyi sayılırdı. Bu malların büyük bir kısmı transit şeklinde yabancı ülkelerden geliyor, bizim ülkemizden İran'a yöneliyordu. Buna baktığımızda bu mallar Osmanlı malları değildi, fakat her şekilde biz transit gelirlerinden ve gümrük vergilerinden yararlanırdık. İran'ın ticari münasebetlerinin çoğu Rusya ileydi. 1911–1912 yıllarında 267.797.875 gıran ve 1912–1913 yıllarında 3.289.842 gırandı. Bu şekilde bu dönemde Rusya, İran ticaretinde birinciliğe ulaştı. İstatistiklere baktığımızda Rusya'nın İran'a ihracatında 61.172.167 gıran artış görülmüştür. Fakat İran'ın Rusya'ya ihracatında ise günden güne artış görülmüş. 1911–1912 yıllarında 284.279.796 gıran ve 1912–1913 yıllarında 3.877.858 gıran ve 16.598.062 gıran artış görülüyor. İki yılın ihracat ve ithalatını karşılaştırdığımızda sonuç birdi. Rusya'dan sonra, İran ticaretinde İngiltere ikinci sırada idi. İran'ın ticari

²⁷⁶ **Ticaret Layihaları 5**, Hayriye Matbaası, 1327, s. 107–122.

münasebetinin en önemli kısmı İngiltere'nin sömürgesi olan Hindistan ileydi ve Hindistan'ın İran'a ihracatı, Osmanlı'nın İran'a ihracatından daha çoktu. 1911–1912 yıllarında İngiltere mallarının İran'a ihracatı 220.703.973 gıran ve 1912–1913 yıllarında 153.181.074 gıran idi ve elbette 67.522.899 gıran eksik görülüyordu. İran'ın ihracatı ise 1912–1913 yıllarında 56.618.494 gıran ve 1911–1912 yıllarında 55.370.343 gıran ve dediğimiz ihracatta 12.481.51 gıran²⁷⁷ artış gösteriyordu. İran gümrüğünü 1912–1913 yıllarında Belçikalılar tarafından idare ediliyordu ve onların uygulamalarının sayesinde başkent ve diğer şehirlerde ticarete ve gümrük gelirlerinde giderek artarak öncekilere göre daha çok fark görülüyordu. Astarabad eyaleti dışında bu artış %24 tür. Tabii ki siyasi ve ticari krizden geçen İran gibi bir ülkenin bu gümrük vergileri böyle bir ülke için ideal değildir. Bazen özel durumlarda üretimde zıtlık da görülüyordu. Fakat bu gördüğümüz artışlar Belçikalıların başlattığı ve başlatmayı düşündüğümüz reformları İran ticaretinde bir teşvik faktörüydü.²⁷⁸

6.6.8. Tebriz Şehbenderi Enver Efendi'nin 1911 Tarihli Raporu

Azerbaycan gümrük idaresi tarafından düzenlenen ithalat ve ihracat istatistiklerine baktığımızda 1911 yılında Azerbaycan ticareti uygun bir durumda değildi. İthalatın tamamı 86.146.630 gran ve ihracatın tümü 41.733.565 gran olmuştu. İç kargaşalar ticarete durgunluk vermiş ve ihracatta da bunu hissettirmiştir. İthalatın geçen yıla göre 10.278.733 gran artmasının nedeni tahıl, un, pirinç ve tuz gibi gıda maddelerinin ülkenin içinde üretilmesiydi. Emniyet ve huzurun olmaması, köy ahalisinin bedbahtlığını artırmış ve tarım da kötü bir şekilde etkilenmiştir. Eskiden beri

²⁷⁷ **Ticaret Layihaları 8**, 1329, s. 219. “Bir gıran 88 veya 86 para, 54 gıran 1 Osmanlı lirasıdır.”

²⁷⁸ **Ticaret Layihaları 8**, 1329, s. 218.

İran'dan ihraç edilen tahıl şimdi Rusya'dan İran'a ithal ediliyordu. Çay ithalatı da geçen yıla göre azalmıştı. Bunun sebebi İranlıların eskiden çok çay içmeleri ve adeta çaya müptela olmalarıydı. Fakat artık damak tatlarına göre çay bulamıyorlardı. Şeker ithalatının da geçen yıla göre artmasının sebebi, Azerbaycan'daki Rusya ordusunun şeker tüketmesidir. İhracatta 9.706.716 gran olup azalmış ve ihracat da geçen yıla göre azalmıştır ve elbette yolların emniyetsizliği, bunun en önemli nedeni sayılıyordu. Bu değindiğimiz yılda Azerbaycan'dan Osmanlı'ya ithalat 6.963.230 gran ve ihracat ise 13.704.511 grandı. Osmanlı'dan İran'a ithal edilen ürünlerin en önemlisi tekstil maddeleri, madeni maddeler, şeker, çay, saat, tahıl, konserve, meşrubat, kibrit v.s. gibi ürünlerdi. Bu maddeler aslında Osmanlı'nın değil, transit şekilde Osmanlı'ya ve oradan da İran'a ithal oluyordu. Gerçek Osmanlı ürünleri hayvan, tahıl, deri v.s. ihracatta herhangi bir önem arz etmiyordu. Azerbaycan'ın en önemli ihraç maddesi halıdır. 1911 yılında yün halı ihracatının toplamı 15.797.919 gran idi ve istatistiklerde belirtildiğine göre bu miktardan 11.991.090 gran Osmanlı'ya gitmiştir. Bu halılar Osmanlı yoluyla Amerika'ya gönderilmişti. Değindiğimiz yılda tüm Azerbaycan halı ihracatı 15.797.919 gran idi. Bu halı ihracatının dışında da diğer ihracatı 30806.829 grandı. Rusya şeker de İran yoluyla Osmanlı'ya ihraç ediliyordu ve bu da 163239 grandı. Bu miktar İran ihracatının önceki yıllarına kıyasla cüzi bir miktarda artmıştır. İran'ın Osmanlı'ya ihracatı sınırlı şekilde hayvan ve kuru meyvelerdi, bunların da bir kısmı transit şeklinde yabancı ülkelere sevk ediliyordu.

Eğer İran ile Osmanlı ticaretinin gelişmesini istiyorsak, demir yollarının yapısını ve çoklu fabrikaların kurulması gerekir. İran'ın Osmanlı'nın ürettiği mallara ihtiyacı vardır ve eğer bu mallar Osmanlı fabrikalarında üretilirse İran ile komşu olduğumuz için bizim bu ürettiğimiz mallar en iyi ihracat malı sayılır. Bunun yanı sıra eğer yabancı

Ülkelerin ürettiği malları aynı kalitede üretirsek yabancı mallarla da kolaylıkla rekabet edebiliriz ve İran pazarını elimizde tutabiliriz.²⁷⁹ Tebriz şehbenderinin raporunda ticaret ile ilgili konuları izah ettikten sonra Azerbaycan sınırından Osmanlı'ya, Osmanlı'dan da Azerbaycan'a ithal ve ihraç olan malların istatistiklerini detaylı yazmıştır.²⁸⁰

6.6.9. Kirmanşah Şehbenderi Saad Efendi'nin 1911 Tarihli Raporu

Kirmanşah, İran'ın batı tarafı eyaletlerinin bir vilayet merkezi, aynı zamanda Osmanlı sınırları yakınında, İran'ın büyük şehirlerinden biri ve İran ile Avrupa arasındaki giriş kapısıdır. Nüfusunun çoğu Kelhur, Sencabi, Koran, Baclan, Ahmedivend, Şirazi, Osmanivend, Celalivend, Balevend, Kelyayi, Payrevend, Nerdili, Telhimani ve Kakavendi aşiretlerinden oluşur ve nüfusu 200.000 kişiydi.

İran'ın bütün kuzeyi Rusların elindeydi ve bu bölgede yalnızca ticaret Rusların mamulât ve mahsulâtı bulunmaktaydı. İran'ın doğusu da yine Rusların elindeydi ve bu bölgede Avrupa mallarıyla karşılaşabiliriz. Güney ticaretinin tamamı İngiltere'nin elindeydi. Avrupa lkelerinin çeşitli mallarını satması için güneybatı kısmı vardı. Bağdat-Basra yoluyla mal ihracatı İngiltere, Hindistan, Almanya ve Belçika tarafından yapılıyordu. Bağdat'tan Kirmanşah'a ithal olan ticari malların %80 i Hemedan'a gönderiliyor ve oradan da İran'ın diğer şehirlerine dağıtılıyordu. Burada Bakü petrolü ve bazen de ihtiyaç olduğu zaman şeker, ayakkabı, kundura için özel lastikler, çuha, renkli kumaşlar vardı. Bunların da toplam fiyatı 100.000 tuman ve yani Osmanlı parasıyla 20.000 liradan çok değildi. Bu rünler Hemedan, Tebriz ve Reşt tüccarı vasıtasıyla buraya getirilirdi ve şehirdekiler tarafından tüketilirdi. Ancak yalnız petrol

²⁷⁹ Ticaret Layihaları 8, s. 219, 221.

²⁸⁰ Ticaret Layihaları 8, s. 202,230.

başka yerlere gönderilirdi. Ruslar ve diğer Avrupalılar Kürdistan eyaletinin merkezi Senendec şehri Osmanlı sınırlarına yakındı ve buraya da gene Kirmanşah'tan mal geliyordu. Kirmanşah'ta 10.000 ev, 60.000 nüfus, Bağdat'tan 358 ve Hemedan'dan 150 km. mesafesi vardı. Kirmanşah'tan Osmanlı sınırlarına mesafesi yalnız 225 km idi. Sokakları çok dardı ve iki süvari bu yollardan yan yana geçemezdi, genelde evler ve tabanları topraktandı.

Halı bölümünde Kirmanşah halısından bahsedilmiştir. Halı gibi diğer ticari durumlarda yabancıların elindeydi. İngiltere, Almanya, Belçika, Fransa ülkeleri mallarının çoğunu bu bölgeye gönderiyordu. Bu malların Deve v.b. hayvanlarla taşınarak gelmesi 3 ay zaman alıyordu. Bu mallar daha çok hilekâr ve şerli deveçiler veya aşiretler tarafından getiriliyordu ve bu esnada bazen yağmalama oluyordu. Son 6 yıldır Bağdat-Kirmanşah-Hemedan yolunda çeşitli kavgalar, kargaşalar vardı. Bir türlü bitmiyor ve tüccar bu durumdan çok zarar görüyordu.

Osmanlı tüccarı 1909–1910 yılları arasında bu 11 ay içerisinde 140 bin tuman(24 bin Osmanlı altını) malları yağmalanmış ve zarar görmüştü. Ticari malı taşıyan hayvanlar için önceden 1/3 nakliye ücreti alınır, mal teslim yerinde kalanını alıyordu. Bazen ticari mal yağma olduğu zaman veya mukareci sözünde durmazsa tüccar malının peşinden kendisi gidip arıyor ve çok zaman aradıktan sonra belki bir köyde bulup ve tekrar nakliye ücreti verip, malı götürüyordu. Nakliye ücreti normaldi ve tüccara çok masraf yüklenmiyordu. Develer baharın sonundan, sonbaharın sonuna kadar yani yağmurlar başlamadan seferlere devam ediyor, pahalı ve değerli mallar genellikle develerle yapılıyordu. Nakliye genellikle güçlü olduklarından atlarla yapılıyordu. İç kargaşalar ve savaşlar yüzünden geçen yıl tarım ürünleri ve özellikle tahıllar çok zarara uğradı, savaşan taraflar hasattan önce tarım alanlarını hayvanlarını

besleme yeri olarak kullanmışlar ve bu yüzden tahıl pazarında ürünler kısıtlı ve fiyatları çok yüksekti. Durum o kadar kötüye gitti ki mukareciler hayvanlarına arpa ve saman bulamamışlar ve her yükün fiyatı Bağdat'tan Kirmanşah'a 25 bin tuman(5 Osmanlı altını)dı. Hatta bazı mukareciler hayvanları beslemek için taşıdıkları malları bile satmışlar, bu mukarecilerin insafsız ve akılsız davranışları yüzünden ticaret çok fazla zarara uğramış ve halen de anarşistlik ülkenin içinde devam etmekteydi.

Nakliyatın Değeri (Tuman)

Mesafe	Deve	Dişi hayvan-katır	Eşek
Bağdat-Kirmanşah	10	9	6
Bağdat-Hemedan	17	18	
Kirmanşah (her harvara göre)	6	5	
Kasr-i Şirin kirmanşah (her harvara göre)		5	
Kasr-i şirin Kirmanşah (yün)		5	

Belçikalıların uygulamasıyla Kirmanşah gümrüğü düzene girdi. Aydın, iyi niyetli ve Fransızcaya vakıf olan yöneticiler ve memurlar çalışıyorlardı.

Kirmanşah gümrüğüne, Burucerd tarafından 15000, Nehaven'den 13000, Kengaver 'den 3000, Lurestan, Poştkuh'dan 10000,Kirmanşah'tan 10000,Hemedan'dan 2000 batman afyon ürünü gelmiştir.

İran da afyon tüketenle iç vergi vermek mecburiyetindeydi. Her miskal yani 4,5 gram için 9 şahî²⁸¹ denetim pulu gümrük vergisi veriyorlar ve eğer ihraç ediyorsa her batmana 2 tuman ihracat gümrük vergisi vermeye mecburlardı.

Kirmanşah ve çevresinde erik, kayısı, armut, elma çok miktarda üretiliyordu. Aşağıdaki tablo Kirmanşah bölgesini bütün ihracatını göstermiyor. 1911 yılında çeşitli toplam eşya ihracatının fiyatı 10.334.941 gıran olmuş, bu değer geçen yıllla karşılaştırdığımızda İran'daki iç karışıklıklar sebebiyle feci şekilde düşüş yaşanmıştır. Kirmanşah'tan Osmanlı adıyla İhraç olan bu malların aslında nereye gönderildiği kaydedilmemiştir. Canlı hayvanlar, eşek, dişi hayvan, tay, deve, katır, boynuzlu hayvanlar, koyunlar, bitkisel yağlar, uyuşturucular, şaraplar(rakı ve likör), gıda maddeleri, tuz, yumurta, tahıl ve çeşitleri, pirinç, işlenmemiş tekstil maddeleri, koza, işlenmemiş ve ham ipek ve çeşitleri, değerli taşlar, işlenmemiş ve perakende inciler, balık(kuru, taze, tuzlu)tütün ve afyon gibi mallar ihraç olunduğu zaman gümrük vergisinden muaf değillerdi. Bu ürünler için ölçülerine göre çeşitli vergiler vermektedir ve bunların dışındaki bütün malların vergisinden muaftılar. Bu yıl içerisinde toplam 61.864.530 gıran /6183453 tuman /1236690 Osmanlı altını değerinde gümrüğe mal gelmiş ve bu mallardan 86086 Osmanlı altını gümrük vergisi alınmıştır. İran'ın içinde emniyet ve huzur olsaydı tüccar ticarete çok cesaret bulup ve 5/6 yıl önceki gibi ve daha iyi olur ve ithalatta İran'da bu miktardan iki kat daha fazla olurdu.

²⁸¹ Kanar, **a.g.e.**, s.712 “eskiden kullanılan 50 dinarlık para birimi”

Diğer Ürünler

Giriş yeri	Türü	Miktar (batman)
Kirmanşah	Gül yaprağı	500
Kirmanşah	Nilüfer	100
Kürdistan	Salep	5000
Kürdistan	Kudret helvası	1000
Hemedan		25000
Hemedan	Keten tohumu	700
Hemedan	Kerpiç	300
Hemedan	Çam sakızı	500
Hemedan	Zırnık	6000
Hemedan	Sığırdili	1000
Yezd	Ermeni gülü	100
Tebriz		1000
Tebriz	Menekşe	500
Kirmanşah ve çevresi	Kuru üzüm	500 harvar,200 gıran
Kirmanşah ve çevresi		600 harvar,15 gıran
Kirmanşah ve çevresi	Badem	500 harvar,200 gıran
Horasan	Fıstık	20 harvar
Kirmanşah ve çevresi	Yıkanmış yün	1000 harvar,10000 gıran
Kirmanşah ve çevresi	Ham yün	500 gıran

Bu raporun devamında Kirmanşah Şehbenderi İran'da maliye kurumları ve özellikle Şahenşahi ve İstikrazi bankalar hakkında detaylı konulara girmiş,²⁸² sonra sikkelerin çeşitleri ve değeri, ölçüler ve değerleri hakkında bilgi vermektedir.

²⁸² Ticaret Layihaları 6, s. 231–246.

Meskûkât

Altın ve çeşitleri	Eşrefi barum	4 1/2 gıran
	1 eşrefi	10 gıran
	2 eşrefi	21 gıran
	4 eşrefi	45 gıran
Nikel	1 şahı	50 dinar
	2 şahı	100 dinar
Gümüş	½ gıran	10 şahı ve ya 2 ½ Abbasi
	1 gıran	20 şahı ve ya 5 abbasi
	2 gıran	40 şahı ve ya 10 abbasi
	5 gıran	100 şahı ve ya 25 abbasi

Nakit Kaimeleri (Banka Kaimesi):

1 tuman	10 gıran
2 tuman	20 gıran
3 tuman	30 gıran
5 tuman	50 gıran
10 tuman	100 gıran
20 tuman	200 gıran
25 tuman	250 gıran
50 tuman	500 gıran
100 tuman	1000 gıran

Fiyatlar: 50 gıran 1 Osmanlı muadilidir, her lira 100 kuruş ve her gıran 2 kuruş idi.

Ama bazen pazarda gerektiğinde bu fiyatlar değişiyor ve pazarda rağbet ve artış olduğu zaman her Osmanlı lirası 52 ve hatta 53 gırana kadar çıkıyordu.

Türkiye’de Bazı Eşyanın Gıran Hesabiyle Fiyatları:

Kalay, kurşun, çinko	140
Bakır ve nikel mamulâtı	1450
Pamuk tekstili	19401
Ham yün	2880
Halis yün tekstili	39940
Karışık yün tekstili	1030
İpek tekstili	1690

Ölçü ve Çeşitleri:

9 abbasi: 5 Tebriz çeyreği (Kürdistan, Hemedan, İsfahan, Tebrizde)

Şahi: Tahran ve İran’ın doğusunda 2 Tebriz batmanı

Burucerd batmanı: Lorestan ve Nehavend de 3 batman ve 1 çaryek

Kirmanşah da:

Tebriz batmanı: 2 kiyeye ve 100 dirhem 3 kilo grama muadiliydi

1 Tebriz batmanı: 640 miskal 2880gram muadiliydi.

1 miskal: 40/2 gram

Metre: İranlılar 113 cm. boyu olan “Şah Arşını “ölçüsünden muamilatta yararlanıyorlar.

İran’da değerli ve küçük eşyalarda dikkatli şekilde bu ölçüler kullanılıyordu. Ama bazen de pazarda kontrol olmadığı zaman satıcılar özel yontulmuş taş ve demir parçalarını ölçü yerine kullanıyorlardı.

Bir Yıl Boyunca Kirmanşah Sınırından İran'ın Osmanlı'dan İthalatı: (Gıran)

Kibrit	67749	Meyve ve çeşitleri	791003
Tuhafiye eşyası	1263	Reçel ve şaraplar	20526
Şekerleme	8078	Şıra ve lastik çeşitleri	212150
Elbiseler	17396	Karışık yun ve pamuk tekstil	15625
Demir mamulâtı	2560	Özel işlenmiş deri kunduracılığı	3563
Çelik ve düğme mamulâtı	11260	Bağdat derisi	83908
Pirinç	3243	Sabun	487
Arpa ve türleri	16435	Çeşitli boyalar	490800
Tuzlu ve taze yağ	113330		

Kervan Yollari: Bağdat-Kasr-i Şirin-Kirmanşah

Menazil	Kilometre	Fersah	Saat(araba ile)
Bağdat	-	-	-
Han Emiri	21	3.1/2	-
Yakube	24	4	4.1/2
Ebucere Hani	24	4	-
Şehrbanu	21	3.1/2	4.1/2
Kizil Rubat	36	6	-
Hanegeyn	30	5	3
Kasr-i Şirin	33.1/2	5.1/2	3
Şakudar			
Sarpol			
Paytak	18	3	-
Surhedize	9.1/2	1.1/2	-
Kirend	18	3	-
Harunabad	30	5	-
Maydeşt	34	5	-
Kirmanşah	24	4.1/2	9.1/2
Toplam	358	59	34

Posta Yolu:

1-Bistun ve Kum yoluyla Kirmanşah ve Tahran:16 menzil, 80 fersah ve 480

kilometreye bir arabanın kirası 15 tuman, bir harvar eşyanın ücreti 30 tuman ve bir misafirin eşyasının ücreti 12 tuman idi.

2-Melayir yoluyla Kirmanşah ve Hemedan yolu: Bir araba kirası 60 tuman, bir harvar eşyanın kirası 12 tuman ve bir misafirin ücreti 6 tuman.

3-Bağdat'tan gelen yol ve İran'ın içinde devamı olan bu yol çok tehlikeli ve sorunlu bir yol idi; bu yolda da bir arabanın kirası 52 tuman, bir harvar eşyanın kirası 6 tuman, bir insanın ücreti 4 1/2 tuman ve bir hayvanın kirası 1 1/2 tuman idi.

Normal zamanlarda Tahran'dan Avrupa'ya veya Kasr-i Şirinden Bağdat'a genelde yollar açıktı. Ama arabaların hareket etme zamanı ve özellikle postaların ne zaman geleceği belli olmuyordu.

6.6.10. Kirmanşah Şehbenderi Saad Efendi'nin 1912/1913 Tarihli Raporu

Bu rapordaki bilgileri detaylı olarak yukarıdaki raporlarda belirtildiği için fazla açıklama yapılmadan tablolar şeklinde gösterilecektir.

Yabancı Ülkelerin İran'la Ticari Alışverişi

Ülkeler	İthalat	İhracat	İhracat sırası	Toplam ithalat ve ihracat
	Değer: Giran	Değer: Giran		
Rusya	328.980.402	300.877.858	1	629.857.900
İngiltere ve Hindistan	153.181.074	56.618.494	2	209.799.568
Türkiye	23.399.648	37.926.835	3	61.315.483
Almanya	21.387.831	2.928.421	9	24.316.252
Fransa	11.031.457	4.828.744	7	15.860.201
Avusturya ve Macaristan	8.042.380	566.659	13	8609039
Belçika	7.928.806	408.001	14	8.336.807
Afganistan	4.359.607	2.443.291	10	6.802.948
İtalya	2.737.923	8.003.720	4	10.741.643
Hollanda	1.274.470	2.147.693	11	3.422.163
Umman	1.046.785	7.377.513	5	8.424.298
İsveç	1.033.411	128.327	18	1.161.738
Amerika Birleşik Devletleri	947.153	6.374.530	6	7.321.683
Çin	789.437	3.474.043	8	4.263.480
Mısır	591.475	1.573.910	12	2.165.385

Osmanlı'dan İran'a İthalat (Mart)

Malın cinsi	1911– 1912	1912– 1913	Malın cinsi	1911– 1912	1912– 1913
Pamuk dokuması	2.291.889	3.300.916	Tahta	104.404	190.709
Kuzu derisi	4.410.925	2.656.089	Meşin mamulâtı	154.873	184.862
İpekböceği tohumu	2.899.570	2.170.242	Demir	118.775	183.269
Ham tütün	1.760.851	1.802.290	Kadife ve peluş	67.245	145.720
Gümüş akçe	1.462.334	1.721.291	Pamuk ipliği	109.949	141.898
Masa örtüleri ve yünden örtüler	30.602	46.664	Sırma ve gulabtan işlemeler	62.429	136.890
Meyve	1.073.185	1.206.494	Hububat	61.331	130.026
Boya	1.136.107	1.158.593	Gavsale (dana)	82.590	11.558
Dokuma	879.773	560.128	Pirinç	71.563	103.190
Tuhafiye	737.995	824.615	Dantel ve işlemeler	38.424	64.429
Pamuk ve yün dokumaları	424.090	710.897	Şeker	8.135	54.813
Altın akçe	755	540.000	Şemsiye	53.898	48.787
Elbiseler	344.334	468.134	Yün dokuma	1.068.825	1.614.747
Yağ	137.165	399.366	Kibrit	7.415	41.380
Kiremit ve tuğla	207.143	272.101	İpek, pamuk dokuma	38.691	41.741
Reçine ve karasakız	200.419	240.662	Madeni eşya	33.943	31.680
Şıra	230.170	230.477	Kâğıt	112.219	38.502
İpek ve pamuk dokuma	188.861	218.269	Saf ipek dokuma	26.660	37.180
Ham deri	320.961	202.191	Diğer şeyler	603.021	633.557
Bakaliye	24.387	201.885	Tıp malzemeleri	174.524	198.810
TOPLAM	(1911–1912) 21.440.785	(1912–1913) 23.988.648			

1913 Yılında Mart Ayından Kasıma Kadar Senendec ve Kirmanşah

Gümrük Mamulâtı:

İhracat (değer)	İthalat (değer)	Aylar
1.155.220	1.733.975	Mart
2.052.664	13.066.926	Nisan
482.256	11.798.233	Mayıs
563.864	7.080.051	Haziran
855.012	9.649.420	Temmuz
1.790.392	7.958.598	Ağustos
1.323.878	7.467.573	Eylül
1.261.005	3.035.437	Teşrin-i evvel
9.484.291	51.790.213	1913 yılının toplamı
15.104.343	48.141.647	1912 yılının toplamı
5.620.052	3.648.566	2 yılın toplamı

İran'a 1913 yılının ilk 8 ayda gelen ticari malları, 1912 yılıyla karşılaştırdığımızda bütün muamelat 3 ½ milyon gırandan yüksektir ve ihracat ona göre 5 milyon gırandan noksandır. Eğer kalan 4 ayı da ilave edersek ithalat fevkalade artmış ve ihracatta da geçen yıl ile karşılaştırıldığında hemen hemen aynı kalmıştır. Bu da ülkede emniyet ve huzur olduğunun göstergesidir.

Osmanlı kuzeyden Azerbaycan yoluyla, güneyden Kirmanşah yoluyla ithalat ve ihracat yapmıştır. Azerbaycan ve Trabzon, Bağdat ile Kirmanşah yolu üzerinde ticaret hem çok ucuz hem de yol çok kısaydı. Trabzon ile Tebriz arasındaki mesafe 1100 km. ve yolcular 20 günde kat ediyorlardı. Her hayvanın kirası 250 gıran ve ticari malları taşıyan hayvanlar 45–60 gün içinde bu yolu kat ediyorlardı. Bu süre, mevsime göre değişiklik göstermiştir.

Trabzon-Tebriz: Bu yolda ithalatın her yük ambalajı her kantar için yaklaşık 230 kilogram ve 285 gıran idi. Her sandık yük yani her kantarı 230 kilogram ve ücreti 345 gıran di.

Tebriz'den Trabzon'a ihracatta her deve yükü yani 80 batman 240 kilograama denk geliyor ve ücreti 80'den 100 gırana kadar çıkıyordu.

Bu yoldan Kars tarafından Osmanlı'nın giden ürünlerin bir kısmı İran'a ve diğer kısmı Avrupa'ya gidiyordu. Bu ürünlerin gümrük tarifeleri şöyleydi.

Hurma, Kuru üzüm, incirin her putundan 25 kopek, saf yün dokumanın her futundan 18 kopek, ipek ve pamuk ile karışık dokumaların her futundan 38 kopek, pamuk dokumaları her futundan 40 kopek, iç yağının her putundan 30 kopek alınıyordu. (Bu yılda Batum limanından gidiş geliş yapan iki adet 898 tonilato girmiş, yine aynı miktarda çıkış olmuş.)

Basra-Bağdat-Kirmanşah-Tahran:

Basra'dan Bağdat'a mesafe 820 km, Bağdat'tan Tahran'a mesafe 800 km. ve Basra'dan 5 gün içinde gelinmektedir.

Bağdat'tan Basra'ya 3,5 gün, Bağdat-Kasr-ı Şirin 6 gün, Kasr-ı Şirin-Kirmanşah 7 gün, Kirmanşah-Tahran 20–25 gün içinde kat edilmektedir.

Basra-Bağdat: Mal nakliye ücretinin her tonilatosu 55 gıran

Bağdat-Kirmanşah: Ticari mal nakliye ücretinin 50 batmanı 80 gıran (en çoğu 250 gıran)

Kirmanşah-Tahran: Ticari mal nakliye ücretinin 50 batmanı 120 gırandan 150 gırana kadar

Kirmanşah-Tahran: Ticari mal nakliye ücretinin 100 batmanı arabayla 100 gırandan 300 gırana kadar

Ticari malları arabayla göndermek şartıyla:

Kirmanşah-Tahran: Landodinlen arabasıyla 4 kişiliğin ücreti 1500 gıran ve yol kat edişi 6 günde

Kirmanşah-Hemedan: Landodinlen arabasıyla 4 kişiliğin ücreti 600 gıran ve yol kat edişi 3 günde

Kirmanşah-Bağdat yolu üzerinde Basra'dan Tahran'a 2 ay içinde ve her 100 batman yüke toplam nakliye ücreti 500'den 600 çıkmaktadır.

Ruslar'ın idare ettiği şose yolundan yukarıda belirttiğimizden farklı olarak ücret alınıyordu:

4 hayvanlı araba: 14 şahi, 35 gıran

2 hayvanlı araba: 17 gıran

4 hayvanlı özel yük taşıma arabaları: 15 şahi, 12 gıran

Her çeşit hayvan: 18 şahi, 1 gıran

Üstü açık posta arabası: 413 gıran

Üstü kapalı posta arabası: 443 gıran

Bu bahsettiğimiz ücretler yolları korumak, tamir yapmak ve tazminat almak için kullanılmıştır.

Sürücü ve mukareci isimleriyle ticari malları taşıyanlar hem bölgeye menfaat ve işleyiş hem de mal sahiplerine bazı zamanlar hileyle zarar ve ziyan vermişlerdir. Kirmanşah-Hanegeyn ticari yolundan ilk İran toprağına Kirmanşah'a 7 gün süren Kasr-i şirin bölgesinden giriliyordu. Sencabi, Kelhur, Galhani ve Koran aşiretlerinin kervanları ticari malları taşımışlardır.

Mera Hakkı: Kaldıkları kervansaraylarda her 4 hayvan için bir gıran ya da 2 kuruş yem vermek ve 20 para vergi verme gibi maliyetin iznini vermişlerdi. Hasat

mevsiminin bitmesi ve yerde tek bir otun kökü kalmadığı zamanda bile bu verginin alınması şaşırlacak şeydir.

Karasuranî: Yol korucularıdır, güzergâhlarda kervanları ve yolcuları korumuşlar ve bu hizmetlerinin karşılığında devletten maaş almışlardır. Bunlar da yukarıda bahsettiğimiz sürücüler gibi kervanlardan mera hakkı almışlardır. Kasr-ı Şirin'den Kirmanşah'a kadar her deveden 8 mecrediye alıyorlardı. Develerle mayıs ayından teşrin-i evvel ayına kadar 6 ay süren bir yolculuk yapıyorlar ve genellikle de Osmanlı'nın ticari mallarını taşıyorlardı. Bunların sayıları 50 binden fazlaydı. Bu şekilde 400 bin mecrediye yani 80 bin lira bu aşiretlere ödenmişti. Yolcular 15 gün süren yolculuk esnasında 7 menzilde mola veriyorlardı ve bu aşiretler karasuranî, mera hakkı, çeşitli isimlerle her hayvandan yaklaşık 8 mecrediye almışlardır. Ama gerçekten de yol emniyetini sağlayamadıkları için onlara 8 kuruş hatta 8 para bile vermemeleri lazımdı.

Bunlara rağmen sınır komşumuz, münasebetlerimizin rahatlığı, bizim memleketin mamulâtı ve masnuatı burada iyi satılmış ve daha çok millet ecnebilerinkinden çok bizim mallarımızı almaya rağbet etmişlerdir. Ama binlerce teessüf ve teessüratla bizim mamulât, masnâut ve mahsulâtımız nelerden oluşmuş ve ne şekilde, hangi vasıtalarla hazırlanmış bilmiyorum. Her ne kadar doğru olsa da biz Avrupa gibi üretim için fabrikalara sahip değiliz, fakat bizim de bilim ve bilgisizlik yüzünden sadece yerinde üretilen ve tüketilen birçok mamulât ve dokumalarımız var, sadece memleketteki müşterilerimiz sahip olduklarımızı biliyor. Ama Avrupa tüccarı seyyar temsilcileri memleketin çeşitli yerlerinde müşteri ve pazar arıyorlardı. Ama biz böyle bir görüşe sahip değildik.

Gerçek şudur ki bizim mahsulâtlarımızı sadece halkımız ve malları üreten eyaletler tanımış, mademki bizim fabrikaların seyyar satıcıları yoktu ve mademki bu

fabrikalar birbirleriyle seyyar memur istihdamında ve masrafları karşılamada ortaklık etmemişler, o zaman devletin görevi bizim fabrika sahiplerini ve tüccarı cesaretlenmeliydi. Bizim ticaretimizin hak ettiğini beyan etsin ve rehberliği ele alsın.

Kirmanşah'ta her ne kadar devlet için pahalı bir durum olsa da bizim bir heyetimizin olması lazım ve şehbender hanelerimizde de gönderilmiş numuneler için bir oda ihtisas olması ve bunun yanında kesin numunelerin etiket fiyatları, mahsullerin katalogları ve müracaât edeceğimiz temsilcilerin olması gerekmektedir. Eğer bu kataloglar profesyonel ve uzman bir şekilde dikkatli izahla hazırlansa satışlar daha da artabilirdi.

Ruslar, 3 yıl önce kendi ürünleri için sergiler açtılar ve mallarını Baltık'tan İstanbul'a kadar getirdiler. Bütün Akdeniz'de seyahat ettiler ve gemileriyle mallarını tanıtip ünlendirip, büyük yararlar sağladılar. Bizim ülke halden ham ve turabiye mallarını satıyor veya ihraç ediyorlardı. İran ile ticaretimiz sınırlı olmasına rağmen yine de ihmal caiz değildir ve yine mallarımızı tanıtmakta ısrar ediyorum. Mallarımız kuzeyde Trabzon yoluyla, güneyde Bağdat yoluyla (bunların dışında başka yolumuz yok) katır, yük taşıyan dişi hayvan ve develer ile taşınıyordu. Yolların güvensizliğinden dolayı sigorta şirketlerine ücret verildiği halde sigorta yapmıyorlardı. Şimdilik bu yollar dışında başka yolların aranmasının imkânı yoktur. Her ne kadar Rusya yolu güvenli, hızlı olsa da Rusya devleti transit usulünü kabul etmiyor, Rusya'dan İran'a gelen mallardan gümrük vergileri alıyor ve bu yüzden tüccar da çaresiz Trabzon, Bağdat yolunu tercih ediyordu. Hangi yolu tercih edeceği malın nereden sevk edileceğine bağlıydı. Yükler 5 batman yani 150 kg. ağırlıktan fazla olmayacak ve sıcak, yağmur geçmeyen sarı renkli muşambalarla kaplanan ve hararetin içine girmesini önleyen sağlam ambalajın olması lazımdı. Rahatça kırılan ve bozulan mallar daha iyi

paketlenmeliydi. Malın yerine varması aylar alıyordu, mukareciler tarafından korunmaları için çok önem verilmiyordu, etik olarak iyi korunmaları gerekiyordu. Devletin malın korunması, müşteri memnuniyeti, iyi mal teslimi için ücret tahsis etmesi onun fedakârlığının göstergesidir. Sınır olan Kirmanşah ve Bağdat şehirlerinde hurma, portakal, limon ve buna benzer meyveler dışında Osmanlı'nın başka bir mahsulü ile karşılaşmıyoruz. Bazıları özel şekilde kendileri, ağabani ve ona benzer dokumalar ve özellikle Kirmanşah'ta işlenmiş dokumaları getirip satmışlar ve menfaat sağlamışlardır.

Bağdat'ta tüccar bir beyanname tanzim ve takdim etmiştir. Bu beyannameye göre navlun kâğıtları tanzim edilecek ve devecilerin ve mukarecilerin içinde dağıtılacaktı. Bunlar İran sınırına vardıkları zaman gümrük idaresine gitmeleri gerekmiş ve orada yüklerini indirip, navlun kâğıtlarını dediğimiz idareye teslim etmeleri, yük bu navlun kâğıtlarıyla tatbik olup ve tekrar ticari malı taşımakla ve Kirmanşah gümrüğüne vergi ödemekle ilgili nüsha gönderilecekti. Kirmanşah'a malların ulaşma zamanına kadar şahadetnamelere göre mallar tekrar kontrol olup ve mal sahibi tarafından tanzim olan beyannamelere göre tatbik olup, vergi alınmıştır. Fiyat, ölçü esasına göre çeşitli vergiler alınıyordu. Elbette önceden de bahsettiğimiz gibi tarifeye tabi idiler. Hayvansal ve zirai gibi maddelerden şahadetname alınmamış, fakat rusumat idaresi Hindistan'dan ithal olan elbise ve üniformalara sıhhiye şahadetnamesi alınmış, bunun sebebi de sınırlarda sirayet eden marazların önünü kesmekti. Hayvansal ve zirai maddelerden bu hastalıkların yayılma ihtimali olduğundan bunların ithalatı engellenmeliydi.²⁸³

²⁸³ **Ticaret Layihaları 9**, Matbaa-i Amire, 1330, s. 137, 157.

6.6.11. Hemedan Şehbenderi Said Efendi'nin 1912 Tarihli Raporu

Hemedan ticari bakımdan geri kalmasına rağmen Bağdatlı, Osmanlı tebaası, Ermeni ve özellikle Yahudi tüccarın devamlı çabası ve himmetiyle bugün Hemedan ticaret bakımından 1. sırada yer almaktadır. Vatandan uzak, engeller, sorunlar olmasına rağmen Osmanlı ticaretini Hemedan'da yaymışlar ve bu vatandaşların himmeti beğeni ve takdire şayandır. Bu tüccar Hemedan'da hürmetli ve sayılan şahıslardan ve bütün bankalarda hürmetle karşılanmışlardır. Osmanlı ithalatı ve ihracatı geçen seneye göre iyiydi. Eğer İran'da huzur böyle kalırsa, yollarda emniyet olursa, İran Osmanlı malları için çok iyi bir mahreçti. Osmanlı'dan Hemedan'a hereke ve yerli kumaşlar, Karamürsel ceketler, redingotlar ve palto, battaniye, şalvar, cüppe, büyükler ve küçükler için fes ve püskül, hereke ve feshane abaları, hanımlar için gece çadırı (çarşaf), keten Trabzon gömlekleri, alacalı kumaşlar, bayan ve erkekler için yerli elbise, çorap ve fanila gömlekler, yerli işlenmiş kumaşlar ve bayanlar için esoablegene özel yerli kumaşlar, Bursa hamam takımı ve melafe, sigara, tütün, kibrit, sigara kâğıdı, yerli kalemtırış, yerel Edirne ve başka sabunlar, kolonya, süsleme eşyaları, minderler ve masaüstü örme Ankara sofları ve masaüstü için örmeler... çeşitli eşyalar.

İran'ın yerli tüccarının ticareti yok denecek kadar azdır ve en önemli muameleleri Rusya'dan gelen şeker, petrol, az miktarda pamuk dokuma gibi ithal mallardır. Osmanlı tüccarının ithalatı ise çok miktarda pamuk dokumalar, çay, edviye (baharat), hurma, mazı vs. dir ve ihracatının da başında afyon, halı, ketira, pot alçısı ve şıra oluştuyordu. İthalatın büyük bir kısmı Manchester ve Hindistan'dan idi. İhracatın da büyük bir kısmı Avrupa ve Amerika'ya idi. Hemedan'da bütün ithalat 1.200.000 Osmanlı lirasıdır ve bu miktardan 930.000 lirası Osmanlı tüccarına aitti. Bu miktardan belli oluyor ki İranlı tüccarının ve yabancı ülkelerin ticaretinin hacmi çok az miktardadır.

İhraç alanında da Osmanlı ön plandaydı, diğerlerinin az bir etkisi vardı. Yalnız bazı ecnebi kumpanyaları halı ticareti ile ilgileniyorlar, fakat yine de Osmanlılar'ın halı ticaretinin hacmi bunlardan fazlaydı. İlginçtir ki halı ihracatı Avrupa'ya ve özellikle Amerika'ya ve cüzi şekilde Osmanlı'ya ihraç olunuyordu. Hemedan ve Bağdat yolundan sırf Suriye ve Bağdat şehrine 25 bin liralık halı ithal olup bu da özel olarak Bağdatlı Yahudi tüccar tarafından yapılıyordu. Halı üretme Hemedan'da ihmal edilmiş ve bu sanatı bilen sınıf çok azdı ama bu son yıllarda Şark halı kumpanyası tarafından Hemedan ve etraf köylerinde fabrikalar açılmış, uzmanlar getirtilmiş ve buradaki halk bu konuda eğitilmiştir. Fakat kadınlar ve çocuklar okulun olmaması sebebiyle kötü istihdam ediliyordu. Toplumun bu sınıfı kendi nafakalarını çalışmalarıyla elde ediyor ve aynı zamanda eskiden İranlıların iftihar ettiği halı sanatını canlandırmakta bir aracı olmuşlardır. Osmanlı tebaası ve muteber tüccarından Karakozyan, Hemedan ve çevresi, Sultanabad'da tam faaliyetle çalışan, üreten ve satan yaklaşık 600 tezgâhı vardı.

Şehbender raporunun devamında Hemedan'da ecnebi ve Osmanlı kumpanyaları tarafından oluşturulan 1911 yılı halı ihracat listesine işaret etmiş, halı ihracat bölümünde yazıldığı için tekrar etmekten kaçınılmıştır.

1911 Yılında Osmanlı'dan Hemedan'a İhraç ve İthal Olan Mallar²⁸⁴

İthal mallar	Gelen yeri	Osmanlı lirası	İhraç mallar	Giden yeri	Osmanlı lirası
Pamuk mahsulâtı	Manchester- Hindistan	800.000	Afyon	-	30.000
Çay	Hindistan	30.000	İplik dokuma	-	6.000
Baharat	Hindistan	35.000	Ketira şırası	Bağdat	18.000
Mazı	Türkiye	8.000	Halı	Diğer ülkelere	7.000
İnek derisi	Türkiye	7.000	Keçi derisi	-	12.000
Çivit	Hindistan-Almanya	16.000	Ketira şırası	Reşt	15.000
Bakır, kalay	Hindistan ve İngiltere	10.000	Üzüm ve türleri	-	5.000
Hurma	Türkiye	4.000			
İp	Hindistan	15.000			
Diğerleri	-	5.000	Diğerleri	-	4.000
TOPLAM		920.000			185.000

6.7. İran'ın Osmanlı'dan İthalatı

İran bir tarım ülkesidir ve sanayi olmadığı için elbise, lüks, günlük hayatta kullanılan eşyalar ve özellikle askeri eşyalar... gibi eşyalar üretmediği için çaresiz makulat ve iptidai ihtiyaçlar dışında her şeyini yabancı ülkelere ve özellikle Avrupa'dan ithal ediyordu.

²⁸⁴ Ticaret Layihaları 9, s.158–162.

İran'ın Önemli İthalatı (Gıran Hesabıyla):

Ticari mal	1909–1910	1910–1911	Artış farkı	Azalma farkı
Pamuk dokumalar	124.169.707	139.075.557	14.905.850	-
Toz ve kelle şeker	107.267.045	120.595.969	13.328.924	-
Altın ve gümüş külçe	40.681.350	42.467.411	1.786.061	-
Çay	27.602.894	24.822.420	-	2.780.474
Altın ve gümüş meskûkâtı	14.584.376	11.927.059	-	2.657.317
Pamuk ipliği	14.034.862	11.145.412	710.550	-
Halis yün dokumaları	9.015.639	9.725.036	70.397	-
Petrol	8.016.129	6.997.494	-	1.017.635
Pamuk ve ipek dokumalar	3.622.002	6.089.716	2.467.715	-
Nikel ve bakır	2.053.512	5.586.697	3.533.185	-
Çelik ve demir aletler	8.205.560	5.464.757	-	2.740.749
Tuhafiye eşyası	4.277.190	5.425.196	1.148.006	-
Buğday unu	3.429.375	5.325.537	1.896.162	-
Pamuk ve yün dokumalar	4.571.236	4.528.833	-	42.403
İşlenmemiş deri	2.887.655	4.031.119	1.143.464	-
Diğer dokuma çeşitleri	1.748.484	3.447.241	1.698.757	-
Kibrit	3.353.225	3.418.233	64.008	-
Demir ve çelik (varak ve mil)	2.991.285	3.048.709	57.424	-
Kadife ve pamuk pelüş	1.919.344	2.995.380	1.076.036	-
Keten iplik ve elyaf	2.187.344	2.877.555	690.211	-

Ülkelere Göre İthal Olan Önemli Ticari Mallar (Gıran Hesabıyla):²⁸⁵

Malın cinsi	İngiltere	Hindistan	Rusya	3 devletin ithalatı	Toplam ithalat
Kelle şeker	147.755	539.546	83.099.952	83.787.253	101.746.532
Şeker tozu	980.595	3.692.705	11.768.326	16.441.626	18.849.437
2 ürünün toplamı	1.128.350	4.232.251	94.868.278	100.228.879	120.595.969
Altın ve gümüş külçe	38.856.221	240	3.610.650	42.467.111	42.467.411
Çay	26.325	13.942.270	9.569.382	23.627.977	24.892.420
Pamuk iplik	5.650.955	3.858.630	1.198.903	10.708.488	11.145.412
Petrol	77.531	123.883	6.365.385	6.566.799	6.998.494
Bakır ve nikel	3.773.356	663.089	338.950	4.775.395	5.586.697
Demir ve çelik eşyalar	3.003.836	463.049	1.695.530	5.162.415	5.464.757
Tuhafiye eşyası	429.684	743.684	1.470.529	2.643.897	5.425.196
Buğday unu	178.475	967	4.846.761	5.322.911	5.325.537

Kumaş ve Dokumlar: İran ithalatında önemli bir yere sahip olan ipek, yün ve pamuklu gibi kumaşlardı. Ama pamuklu kumaşlar diğerlerine oranla daha çok ithal olunuyordu. Aşağıda gördüğünüz cetvelde 1911–1912 yıllarındaki ithal olan kumaşların toplamı yaklaşık 17 milyon tumandı, bu da İran’ın bütün ithalatının 1/5’i idi.

²⁸⁵ Cemalzade, **a.g.e.** s.7–15; Güran, **a.g.e.** s. 203, “1897 yılında İran’a ithal olan malların değeri 1344009 kuruş ve alınan vergiler 161281 kuruş idi.”

1910–1911 Yılında Ülkelere Göre İran’a İthal Olan Kumaşlar

(Gıran Hesabıyla):

Kumaş türleri	İngiltere	Hindistan	Rusya	3 devletin toplamı	Toplam ithalat
Pamuklu	70.197.450	9.739.705	56.303.506	136.240.661	142.771.234
Yünlü	5.329.098	497.592	1.370.687	7.197.377	41.657.674
İpekli	618.661	382.669	437.449	1.438.779	7.115.443
Keten	107.775	45.283	699.379	852.437	863.814
Tül	58.204	50.268	-	108.472	129.094
Diğerleri	1.461.101	101.328	143.573	1.706.002	3.447.241
Toplam	77.772.289	10.816.845	58.954.594	147.543.728	168.984.500

Yukarıdaki cetvelde görülüyor ki İran’a ithal olan malların 8 kısmından 7 si İngiltere, Hindistan ve ardından Rusya’dan gelmektedir.²⁸⁶

İpek Böceği Tohumu: Reşt eyaletinde 1911 yılında Tahran Şehbender raporu esasında yaklaşık 230.000 kutu ve her kutu da 25.000 gram Osmanlı devleti tarafından Gilan bölgesine ipek böceği tohumu ithal olmuştur. Bu miktar, o bölgede üretilen ipek böceğine yeterli geliyor. Bu tohumlar mayıs ayının başında büyümeye başlamış ve ilk kozalar 25. Haziran. 1911 yılında ortaya çıkmıştır. Bu kozalar yaklaşık 700.000 batman sahi olmuş ve bu miktardan 58.500 batmanı İtalya’ya ihraç ve kalanı 115.000 batman yerli ipek fabrikalarına satılmış ve sevk edilmiştir. Bu şekilde 1910 yılıyla kıyaslandığında bu ürün %10 artmış ve kozaların hem cinsi ve çeşitleri hemde üretim miktarı çok iyi olmuştur. Lengerud ve Lahican şehirlerinde her batman şahi taze koza

²⁸⁶ Cemalzade, a.g.e. s. 7–15.

24 gırana (1 gıran 44 santi) satılıyor. Koza üretimine iştirak eden tüccarın isimleri aşağıda verilmiştir.²⁸⁷

Osmanlı tebaası	Ölçü (batman)	Diğer tebaa	Ölçü (batman)
Harilaos Efendi	112.000	Rus	63.000
Lasgarids Efendi	101.000	Fransa	25.000
Pasgalides Efendi	50.000	Yunan	47.000
J, Papa Dopolos Efendi	17.000	İran	84.000
Gandilis Efendi	14.000	Bulgar	57.000
Zerifiyan Efendi	8.000		
Çalis Efendi	4.000		
Yuvanidis Efendi	3.000		
TOPLAM	309.000	TOPLAM	585.000

Osmanlı'ya 1909 yılında bütün koza ithalatı 17.386 kental idi ve bu miktardan 12.016 kentalı Osmanlı'nın kendi üretim kozası ve diğer kısmı İran, Yunan ve Çin kozasıdır. Osmanlı ve İran fiyatlarının farkını incelediğimizde bu yıllarda anlıyoruz ki İran kozası uygun fiyat ve ilerlemesi ile Türkiye için ciddi bir rakip olmuştur. Cenova pazarında ortalama koza fiyatları şöyleydi: (1 kilo) İtalya kozası 9,60 frank, Selanik kozası 10,40 frank, Edirne kozası 10,20 frank, İran kozası 9,40 franktı.²⁸⁸

O zamanın dünya ülkelerinin ipek ve ipek böceği alanında rekabet etmesinin sebebi Avrupa ve Amerika fabrikalarının faaliyette olması, medeniyetin ilerlemesi, insanların şık elbiselere ihtiyacı olmasıydı. Bunun sonucunda da tekstil sanayisi gelişmiştir.

²⁸⁷ Ticaret Layihaları 6, Necm İstikbal matbaası, 1328, s. 89–90.

²⁸⁸ Ticaret Layihaları 5, 1327, s. 95.

Dünyada 1905-1906 yıllarında 300 milyon gramdan fazla ipek üretilmişti. Gerçek istatistikler olmamasına rağmen tahmini bir şekilde Çin’de 130 milyon, Japonya’da 45.000.000, İtalya’da 45.000.000, Osmanlı’da 15.000.000, Hinduçin’de 13.000.000, Fransa’da 9000000, Rusya’da 8,500000, İran’da 7,500000 ipek ve ipek böceği üretiliyordu. Osmanlı’da ipek böceği ticaretinin büyük bir kısmını, pastör usulüne dayanan ve Bursa, İstanbul, Selanik daru’t-talimlerde ve tarım mekteplerinde öğrenciler tarafından üretilen ipek böceği tohumun üretimi oluşturmuştu. İç tüketim dışında her yıl binlerce kutu ecnebi ülkelere ve özellikle İran ve Rusya’ya ihraç edilmişti.

Reşat’teki Osmanlı şehbenderinin 1906 yılında verdiği rapora göre; yaklaşık 500 bin batman koza İran’dan Gilan yoluyla ecnebi ülkelere ihraç edilmiştir. Bütün bu kozalar Bağdat cinsindendi. Osmanlı’dan İran’a götürülmüş, pastör usulüyle beslenmiş ve kozaya dönüştürülmüştür. Bu mahsulün yüksek kalitesinden dolayı İran tüccarının rağbeti ve koza almaya meyli artmıştır. 1906 yılında Osmanlı’dan İran’a ipek böceği tohumu ihracatı 1905 yılına göre 377.154 kutuydu, 24670 kutu eksikle 352.484 tona ulaşmıştır. Bu eksikliğin nedeni geçici bir işti, çünkü Osmanlı devletinin bu üründe ciddi bir rakibi yoktu.²⁸⁹ Fakat Fransa’dan da İran’a tohum ithal oluyor ve aynı zamanda her kutu için gümrükte 10 şahi vergi alınıyordu. Bu sorunun Osmanlı’nın tohum ithal etmesini ve bunun yanında koza tüccarına ve ipek sanayisine de zararı olmuştur. Elbette yalnız İran değil, aksine Kafkas, Orta Asya Osmanlı tohumlarını diğer ecnebi ülkelere göre daha çok tercih ediyorlardı. Gerçekte Osmanlı’dan İran’a yıllık 250 bin kutu ipek tohumu, Rusya ve Kafkasya’ya yıllık 200 bin, Türkistan’a 120 bin kutu ihraç olunuyordu. Kafkas ve Orta Asya’da yıllık 150 bin kutu ipek tohumu üretiliyordu.

²⁸⁹ Osmanlı Ziraat ve Ticaret Dergisi 28, Şevval 1325, s. 390–391.

Ecnebi ülkelerinden Suriye'ye 200 bin kutu kaliteli tohum ithal ediliyor, bu durum Osmanlı tüccarına zararı oluyordu.²⁹⁰

Reşt'te Osmanlı şehbenderi Halid'in raporuna göre; 1910 yılında ipek tohumu ve koza ticaret 20 yıldan beri daima Osmanlı'nın elindeydi ve bu mahsul bu yıllar içinde Osmanlı'dan ve özellikle Marmara Denizi'nin kıyı bölgelerinde ve bazı kasabalarında ve Mamuret'ul-aziz ve onun çevresinden Gilan'a ihraç olunuyordu. Yıldan yıla artıyordu. Önceki yıllarda 3000 ile 50.000 kutu ortasında Gilan'a tohum ithal olmuş ve her geçen yıl artmıştır. Yaklaşık 300.000 kutuya ulaşmıştı. 1910 yılında da 250.000 tohum İthal olunmuştur. Gördüğümüz gibi, 50.000 kutu eksikliğin sebebi havanın aşırı sıcak olmasından dolayı tohumların hemen açmasıydı.²⁹¹ Bunun yanı sıra bu mahsulü almak ve sınırsız toplamak konusunda, tüccarlar dengesiz bir rekabete girmiş ve bu durumda tüccarı zarara uğratmıştır. Tüccar, havanın sıcak olması ihtimalinden dolayı şubat ayından martın sonuna kadar tohum almaya mecburdu. Sonra da İran'a ihraç ediyorlardı. Havanın sıcak olmasından dolayı zarara uğrayan tüccar bu durumu telafi etmek için Tiflis'ten tohum ithal etmeye mecbur oldu. Çok ilginçtir ki 150 gramlık ipek tohumunun 2 kutusu alım yerinde 8 den 10 kuruşa kadardı ama Gilan'a ithal olduktan sonra bu miktar 10 dan 12 gırana yani 20–24 kuruşa satılıyordu. Fiyatların yüksek olması Osmanlı tüccarı açısından çok iyiydi ancak havanın sıcak olması ve tohumların erken açması durumu fiyatların azalmasına neden oluyordu. Bu yıl Gilan bölgesinin havasının müsait olması sebebiyle fiyatlar 30 ile 35 gıran yani 60–70 kuruş arasındaydı. Osmanlı ve özellikle Bağdat cinsinin iyi kalitesi ve kabul görür olması sebebiyle, Fransa, İtalya ve hatta Japonya'dan ithal olan ipek tohumu pek

²⁹⁰ Osmanlı Ziraat ve Ticaret Dergisi 28, s.392.

²⁹¹ **Ticaret Layihaları 4**, Hayriye ve Şuraka Matbaası, 1327,s.84.

beğenilmedi. Cinsi ıslah ettiğimiz ve çok kaliteli tohumları gönderdiğimiz zaman Gilanlılar başka ülkelerinkini almaya teşebbüs etmezlerdi. İki kutu 25 gramlık ipek tohumundan 6-7 batman koza elde edilir diyebiliriz. Her batman 6 kiloydu. Tüccarı geçen yıllardaki tecrübesine göre Avrupa’da her kilo taze koza 3 frank ve koza kuruduktan sonra her kg. ı 9 franka satılıyordu. Osmanlı tüccarının düzgün rekabet ve himmeti suretiyle Avrupa’ya koza ihracatını da Osmanlılar elde edebilirlerdi.²⁹²

Yukarıda işaret ettiğimiz gibi 1910 yılında Osmanlı tüccarı tarafından 300 bin kutu ipek tohumu Gilan’a ithal oldu. Bu miktar tohumdan yaklaşık 650 bin batman yani 3900 bin kg. koza üretildi. 1909 yılında Gilan’dan ecnebi ülkelere büyük kısmı Osmanlı tüccarı tarafından 530 bin batman yani 3180 bin kg. koza ihraç olundu. Bazı Osmanlı tüccarı kendilerini Rusya veya Yunan’a ait görüyorlardı, onlar da koza alıyorlar fakat buna rağmen bu mahsulün alımı ve ihracatının 8/10’u Osmanlı ticarethanelerinin elindeydi.

Kozaları değer ve cinsine göre 4 ayrı bölüme ayırabiliriz: 1- Âlâ, 2- Petikaşeya küçük lekeli, 3- Gurutaşe yağ büyük lekeli, 4- Şille febel.

Her 4 kilo kozadan 1 kg. ipek ipliği oluyor ve 1910 yılında önceden de işaret edildiği gibi tüccarın zarara uğramasının nedenleri arasında ticarethanelerin çok mahsul almak için dengesiz rekabetleri ve bunları yüksek fiyatla alması, muamelelerinin geniş olması, ticarethanelerle üretilenlerin arasında vasıtaların olması... gibi durumlar diyebiliriz.

Bu yıl Osmanlı tüccarının karşılaştığı en önemli sorun ticarethane ve müstehsil aralarında çalışan tevaf veya simsar isimlerindeki vasıtaların olmasıydı. Tevaflar genelde nakit para karşılığında kozayı toplayıp tüccara vermeye taahhüt ediyorlardı.

²⁹² **Ticaret Layihaları 4**, 1327, s. 85–86.

Yukarıda değinildiği gibi 1910 yılında, havanın müsait olmaması nedeniyle tevaflar tüccarın ihtiyacı olan kozayı toplayamadı. Diğer taraftan da tüccarın parasının önemli bir kısmı tevaflar ve müstehsillerin elinde kaldı. Tuhaf olan şu ki müstehsiller karar verilen fiyatı da kabul etmiyorlardı. Ürünler ecnebi ülkesine ihraç olduktan sonra parayı geri vermediler, bu konu tüccarı çok zarara uğrattı.

Reşt'te Osmanlı şehbenderi Halid'in raporuna göre 1910 yılında Gilan'dan ecnebi ülkelerine ticarethaneler vasıtasıyla yapılan koza ihracatı.²⁹³

Ticarethaneler	Tebaası	Batman	Kilogram (her batman 6 kg.)
Lasgaridis kardeşler	Osmanlı	136.000	816.000
Harilaos Papa Dopello	Osmanlı	95.000	570.000
Paskalidis kardeşler	Osmanlı	35.000	210.000
Katdili (Enzeli)	Osmanlı	16.000	96.000
Yorki Papa Dopello	Osmanlı	13.000	87.000
Digran Zeirifiyan	Osmanlı	3.000	18.000
TOPLAM		298.000	1.788.000
Resulof	Rusya	20.000	120.000
Kosis-neofilagetos	Rusya	11.000	66.000
Tumaniyans	Rusya	10.000	60.000
Remazanof	Rusya	10.000	600.000
Muhammed Cevad Gencei	Rusya	8.000	48.000
Hacı Abdah	Rusya	7.000	42.000
Aliyof	Rusya	6.000	36.000
TOPLAM		72.000	432.000
Rumderagopildi	Bulgar	41.000	246.000
İstaverigritigus	Yunan	17.000	102.000

²⁹³ **Ticaret Layihaları 4**, 1327, s. 119–122.

Gankıları	Yunan	5.000	30.000
Yorki Dimitriyadis	Yunan	4.000	24.000
Dr. Mihail Papa Dopello	Yunan	300	18.000
TOPLAM		29.000	174.000
Teray-Payen Kumpanyası	Fransa	28.000	168.000
Se Tifiçiyö	İtalya	10.000	60.000
TOPLAM		530.000	3.180.000

Ticarethaneler	Tebaası	Batman	Kilogram (her batman 6 kg.)
Hacı Muin'ul memalik	İran	10.000	60.000
Hoseyn Halili	İran	7.000	42.000
Bagirof Kardeşler	İran	7.000	42.000
Sagui	İran	7.000	42.000
Avak Osiyan	İran	6.000	36.000
Muhammed İlmi Aga	İran	6.000	36.000
Avadis Hartonyan	İran	1.000	6.000
Ağavul	İran	1.000	6.000
Hariton Galustiyen	İran	1.000	6.000
Rızaof Kardeşler	İran	6.000	36.000
TOPLAM		52.000	312.000

İpek Böceği Tohumu: İpek böceği tohumunun ithalatı Osmanlı ve sonra Rusya devletlerinin tekelindeydi.²⁹⁴

Ülkeler	1907–1908	1908–1909	1909–1910	1910–1911
	Gıran	Gıran	Gıran	Gıran
Osmanlı	3.099.732	2.268.690	2.479.810	2.233.740
Rusya	187.253	666.625	355.726	352.810

Tütün: 1910 yılında Osmanlı’dan İran’a ipek kozasından sonra gelen en önemli mahsullerden biride “foça” isminde bir tütündü. Yukarıda tütün konusunda bahsettiğimiz için tekrar bahsetmeyeceğiz. Foça tütünün İsfahan, Şiraz ve Yezd şehirlerinde genelleştikten sonra İran tütününün tüketime günden güne azaldı, İran Osmanlı Devleti’nin yanı sıra Bakü ve Rusya’dan tütün ithal ediliyordu. İran hatta Osmanlı’dan Foça tütününün tohumunu da ithal edip ve Merkür, Oşneviye, Savcubulağ ve Urmiye’de ekimini yaptı, ama yine de foça tütünü gibi kaliteli olmadı. Foça tütünü acı olduğu sebebiyle şağur tütünü gibi sigaraya uygun değildi, bu yüzden 1908 yılında ahun fiyatıyla tütün Tebriz ve Tahran’a gönderiliyordu. Foça tütününün hunkarisi 40 ile 50 tuman ve (bir yük) 5 hunkari 54 tahran batmanıydı (her Urmiye batmanı Tahran’ın 5 batmanına denkti). Urmiye’den Tahran’a her bir yük için 14 gıran ve her çuvalın fiyatı 9–12 tumana kadar taşıma masrafı vardı. Bu hesaplara bir yükün masrafı Tahran’a varışı 140 tumandı. 162 tuman fiyata orada satılması gerekiyordu. Elbette her yükte 22 tuman da kârı vardı. Bir tumanda 1,5 gıran yani 1.5/10 menfaat vardır.²⁹⁵ Merkür, Oşneviye, Urmiye, Savcubulağ, bir tütün hünkârı 12 tuman ve bir yük de 30 tumana mâl oluyordu. 1 yükün taşınma masrafı 9’dan 13 tumana ve Tahran’a varana kadar 43 tumana

²⁹⁴ Cemalzade, a.g.e. s. 27.

²⁹⁵ Ticaret Layihaları 3, Hayriyye Matbaası, 1326, s. 120.

ulaşıyordu. Her yük 75 tuman ve 6 gırana satılıyor, doğal şekilde 1 yükte 32,5 kar ve her tumanda 7 gıran menfaat yani 7/10 karı vardır. Doğal olarak tüccar Merkür, Oşneviye, Urmiye, Savcubulağ, 7/10 karı için foça tütünün 1.5/10 karına almazlar ve eğer o tütünü almak isterlerse, o bölgelerdeki tütünü alıp foça tütünü adında satarlardı veya Tebriz’de foça tütününü alıp Tahran’a büyük miktarda gönderirler. 1907 yılında 96.480 Urmiye batmanı, Osmanlı foça tütünü 1.907.860 gıran fiyatla Urmiye’ye ithal olup Tahran ve Tebriz’e gönderildi. Eğer her lirayı 50 gram hesaplarsak 1.907.860 gram fiyat, 38157 ½ Osmanlı lirası oluyor ve Urmiye gümrük idaresinde de 289.440 gıran gümrük vergisi de alınmıyordu.²⁹⁶

Osmanlı’ya 1903 yılında mart ayının başından şubat ayının sonuna kadar ithal olan toplam tömbeki 3.894.731 kuruş ve bunun İran’dan ithal olanı 3.505.199 kuruştı.²⁹⁷

Osmanlı’dan 1908 yılında İran’a gelen özel sigara tütünü, 409 kilo ve 950 gram, 34.420 kuruş fiyatındaydı. Bütün ülkelere ihraç olan bu yılki tütün 61495 kilo ve 571 gram ve 6.893.255 kuruş fiyatındaydı (1000 adet sigara 1 kilo değerindeydi).²⁹⁸

İran’a 1909 yılında 406 kilo, 518 gram ve başka ülkelere de 53.174 kilo, 273 gram, tütün Osmanlı Devletine ihraç edilmiş olup toplam değeri 5.949.638 kuruştı.²⁹⁹ 1910 yılında da 53.174 kilo ve 272 gram, 5.949.638 kuruş tütün ihraç olmuştu.³⁰⁰ 1912 yılında ise 498 kilo ve 600 gram, 48.149 kuruş fiyata sigara tütünü İran’a ve yabancı başka ülkelere ise 5.374 kilo ve 380 gram, 5.638.548 kuruş fiyata Osmanlı’dan satın alınmıştı.

²⁹⁶ Ticaret Layihaları 3, s. 121.

²⁹⁷ 1321 sene-yi maliyesi, Manasiyan Matbaası, 1323, s. 78.

²⁹⁸ Hariciye İstatistiği, İkdam Matbaası, 1326, İstanbul, s. 8.

²⁹⁹ Ticaret-i Hariciye İstatistiği 1327, İkdam Matbaası, 1329, s. 8.

³⁰⁰ Ticaret-i Hariciye İstatistiği 1329, Osmaniye Matbaası, 1331, Der-i Saadet, s. 8.

.
Çay ve Şeker: İran'a ithal olan kumaştan sonra en önemli mallardan biri de her yıl artan çay ve şekerdi. Şeker Rusya'dan, çay Hindistan'dan geliyordu. Çay ve şekerin ithal olmasının en önemli sebebi İranlıların çayı sevmesi ve bir diğer sebebi de Azerbaycan'da her zaman Rus ordusunun bulunması ve bunların da fazla şeker tüketmesiydi. Rusya'dan İran'a ithal olan şeker bazen önce İran'a geliyor ve bazen de aynı şeker İran'dan Osmanlı'ya ihraç oluyordu ve bu yüzden İran'ın Osmanlı'ya ihracatının içinde şeker ürünü de görülüyor.

Urmiye'den 1909 yılında Osmanlı'ya 4848 kilo şeker, 21460 gıran fiyatta gümrük vergilerinden muaf şekilde ihraç olmuştu³⁰¹ ve 30 bin Osmanlı lirası da Hindistan çayı Osmanlı'dan Hemedan'a ithal edilmiştir, diyebiliriz.

Tebriz şehbenderi raporuna göre 1910 yılında 153.990 gıran Gasuna isimindeki Rus şeker,³⁰² 1911 yılında 163.239 gıran şeker İran'dan Osmanlı'ya ihraç olunuyordu,³⁰³ ve 1911–1912 yılında da 54.813 fiyatında ve 1912–1913 yılları arasında da 8135 gıran şeker Osmanlı'dan İran'a ihraç edilmişti.³⁰⁴ İngiltere'nin İran'a doğrudan şeker ihracatı olmamasına rağmen başka form ve şekilde, şeker ihracatı konusunda Rusya ile rekabet etmiş, İran, Bombay ve Mısır'a küçük teneke kutuların içinde reçel ihraç ve yıllık da 8'den 9 bin liraya kadar bu yoldan karı var. Buşehr'in Osmanlı şehbenderinin raporuna dikkat edersek Osmanlı'da çeşitli olduğu için bu devlet, bu alanda İran pazarında da onlarla rekabet edebilir ama fabrikaların olmaması, tüccarın bu

³⁰¹ Ticaret Layihaları 3, s. 124.

³⁰² Ticaret Layihaları 6, s. 92; Ticaret Layihaları 9, s. 135.

³⁰³ Ticaret Layihaları 8, s. 219.

³⁰⁴ Ticaret Layihaları 9, s. 138.

konuyu önemsememesi, ekonomi ve güçlü pazarlama fikrinin olmaması sebebiyle İran pazarı Rusya ve İngiltere'nin elindeydi.³⁰⁵

İthal ve transit şeklinde 1907 yılında bütün ülkelerden 1.819.844.733 kuruş değeri vardı, bunlardan 3.305.536 kuruşluk vergiden muaftı ve İran'ın payı 6.799.051 kuruştı. Bu yılda İran'a gelen mallar temel maddeler 11.925.682, gıda maddeleri 2384233, sanayi maddeleri 51.895.587, çeşitli maddeler 1061135 ve toplamı 67.266.637 CA idi.³⁰⁶

Maliye vergilerine dayanarak 1909 yılında bütün ülkelerle toplam ithalatı 2.471.913.206 ve bunun içinde İran ile ithalatı 11.169.489 idi.³⁰⁷

Maliye vergilerine dayanarak 1911 yılında (muaf ve muaf olmayan) İran ve diğer ülkelerle toplam ithalatı (kuruş değeri).³⁰⁸

Ülkeler	Tabi maliye vergisi	Maliyeden muaf	Toplam
İran	8.450.565	25.434	8.475.999
Diğer ülkeler	2.139.041.897	4.570.150	2.143.612.047

Petrol: İran toplam petrolü Rusya'dan ithal ediliyordu. Ama 1912 yılından itibaren Angelo Perşiyen Oil Kumpanyası Neftun meydan'ındaki kuyulardan petrolü çıkarmaya başladığı zaman Rusya'dan petrol ithalatı azaldı, ama maalesef bu durum İngiltere hesabına olduğu için İran'ın bir kazancı yoktu.³⁰⁹

³⁰⁵ Ticaret Layihaları 3, s. 113.

³⁰⁶ Guran, a.g.e, s. 163; Ticaret-i Hariciye İstatistiği, 1327, s. C, II. Cetvel.

³⁰⁷ Ticaret-i Hariciye İstatistiği 1329, s. 9.

³⁰⁸ Ticaret-i Hariciye İstatistiği 1329, s. 3.

³⁰⁹ Cemalzade, a.g.e. s.15.

6.8. İthalatın Çıkış ve İniş

İthalatta İran ticaretinin tamamının aşağıdaki cetvelde yükseldiğini görüyoruz.

İthalatın İniş ve Çıkışı:

Ülkeler	1901–1902 ithalatı	1910–1911 ithalatı	Artış	Azalma	Artış oranı
	Gıran	Gıran	Gıran	Gıran	
Hindistan ile İngiltere	125.253.581	189.665.159	64.411.578		1 ya da ½ kat
Osmanlı	10.515.172	15.268.388	4753216		1 ya da ½ kat
Almanya	2382755	13.977.445	11.594.690		6 ya da ½ kat
Fransa ve sömürgeleri	23.887.076	13.673.802	-	10.213.274	-
Avusturya	12.080.466	10.847.818	-	1232648	-
Belçika	867430	8136773	8069343	-	8 kat
Hollanda ve sömürgeleri	2167611	1544013	-	623598	
Rusya	113.755.584	219.559.206	105.803.622	-	Yaklaşık 2 kat

İran'ın Toplam İthalat ve İhracat Ticareti (Gıran Hesabıyla):

1901–1902 yılları			1902–1903 yılları		
İthalat	İhracat	Toplam	İthalat	İhracat	Toplam
298.577.216	150.597.757	449.174.977	273.442.664	189.020.079	462.462.743
1903–1904 yılları			1904–1905 yılları		
İthalat	İhracat	Toplam	İthalat	İhracat	Toplam
385.036.158	254.774.504	639.810.667	349.914.613	247.961.340	597.875.953
1905–1906 yılları			1906–1907 yılları		
İthalat	İhracat	Toplam	İthalat	İhracat	Toplam
386.463.091	293.143.331	679.606.422	431.039.773	353.376.841	784.416.614
1907–1908 yılları			1908–1909 yılları		
İthalat	İhracat	Toplam	İthalat	İhracat	Toplam
408.434.263	317.080.682	725.514.945	372.484.073	326.206.999	698.691.072
1909–1910 yılları			1910–1911 yılları		
İthalat	İhracat	Toplam	İthalat	İhracat	Toplam
442.428.516	371.526.189	813.954.705	484.507.631	375.426.903	859.934.534
1911–1912 yılları			1912–1913 yılları		
İthalat	İhracat	Toplam	İthalat	İhracat	Toplam
-	-	-	567.575.639	436.330.271	1.003.908.910

İran'ın Osmanlı ile 1910 - 1911 yılında toplam ticareti 71.556.564 gırandı. Bunun 4.780.040 gıranı İran ithalatını, 2.375.614 gıranı İran ihracatını oluşturuyordu.

İhracat ve İthalat Oranı:

	1901–1902	1902–1903	1903–1904	1904–1905	1905–1906
İthalat	%66,47	%59,10	%65,33	%58,52	%56,865
İhracat	%33,53	%40,90	%39,67	%41,48	%43,135
	1906–1907	1907–1908	1908–1909	1909–1910	1910–1911
Gran hesabıyla ithalatın ihracata göre artışı	147.979.459	84.422.585	130.261.654	101.953.273	93.319.760

İran da Osmanlı gibi ticari hayatında doğu batı ticaretini şebhenderliklerle organize etmeye çalışmıştır. Erzurum, Trabzon, Samsun, Urfa, gibi Osmanlı'nın çeşitli şehirlerinde şebhenderlikler kurmuştu. Salnamelere göre;

Erzurum'un şebhenderi Mirza Hasan Han, Baş tercümanı Ağa Menla Sadık, tercümanı Rafail Efendi, Beyazıt'ta yardımcısı Mirza Muhammed Bey, tercümanı Ağa Sadık 1886–1887 yılında 4. Mecidiye nişanını almaya nail olmuşlardır.³¹⁰

Erzurum'un şebhenderi Mirza Hasan Han, Baş tercümanı Ağa Menlasadık, tercümanı İsmail Efendi, Beyazıt'ta yardımcısı Mirza Muhammed Bey, 1892–1893 yılında 4. mecidiye nişanını almaya nail olmuşlardır.³¹¹

İran'ın Erzurum'da şebhender Mirza Hasan Han ve baş tercümanı Ağa Menla Sadık, tercümanı Refai'l Efendi Beyazıt'ta şebhender yardımcısı Mirza Muhammed Bey, tercümanı ağa Sadıkdı, Osmanlı tarafından 1895–1896 yılında 4.mecidiye nişanı almaya nail olmuşlardır.³¹²

³¹⁰ **Erzurum Vilayet Salnamesi** 1304 Hicri/Kameri, Erzurum Vilayet-i matbaası, s.210.

³¹¹ **Erzurum Vilayet Salnamesi** 1310 Hicri/Kameri Erzurum, Vilayet-i matbaası 11 defa s.218.

³¹² **Erzurum Vilayet Salnamesi** 1313 Hicri/Kameri, 1300 Sene-yi Maliye, Erzurum Vilayet-i matbaası 13.defa s.210.

Erzurum'un şehbenderi Mirza İshak Han, tercümanı Refai'l Efendi, Beyazıt'ta yardımcısı Mirza Abdülhüseyin Han, tercümanı Haşim Beydi, 1897 yılında ise 2. mecidiye nişanını almaya nail olmuşlardır.³¹³

Erzurum'un şehbenderi Mirza Golemeri Han, 1899–1900 yılında 3. Mecidiye, tercümanı Refai'l Efendi, Beyazıt'ta yardımcısı Mirza AbdülHüseyin Han, tercümanı Haşim Beydi.³¹⁴

Erzurum'un şehbenderi Mirza İshak Han, tercümanı Refai'l Efendi, 1900–1901 yılında 2. mecidiye, Beyazıt'ta yardımcısı Mirza Ebu'l Kasım Han, tercümanı Haşim Beydi. 4. mecidiye nişanını almaya nail olmuşlardır.³¹⁵

Trabzon'un baş şehbenderi 1902–1903 yılında Mufhimulk Hacı Mirza Razi Han, Tercümanı Mösyö Emil Vital.³¹⁶

Trabzon vilayetinin Baş şehbenderi 1903–1904 yılında Zülfikar Bey, Tercümanı Mösyö Emil Vitali.³¹⁷

Osmanlı- İran ticaretinin önemli bir durağı olan Urfa'da da 1908 yılında İran devleti bir ticari konsolosluk açtı. Bu tarihte şehbenderi Hacı Bekir Bey, tercümanı ise Hacı Mehmet Efendi'dir. Muhtemelen bugün topçu meydanındaki şehbenderiye camisiyle topçu hanı bu dönemin izlerini taşımaktadır. Konsolosluk bu cami ve han çevresinde olmalıdır. Bir dönem söz konusu mekânların bulunduğu mahalle şehbenderiye ismiyle anılmaktaydı. Maalesef kent hafızasıyla ilgisi olmayan idareciler bellekten bu ismi de silmişlerdir.

³¹³ **Erzurum Vilayet Salnamesi** 1315 Hicri/Kameri, 1313 Sene-yi Maliye, Erzurum Vilayet-i matbaası 13. defa.

³¹⁴ **Erzurum Vilayet Salnamesi** 1317 Hicri/Kameri, 1315 Sene-yi Maliye, Erzurum Vilayet-i matbaası 14.defa, s.259.

³¹⁵ **Erzurum Vilayet Salnamesi** 1318 Hicri/Kameri, Erzurum Vilayet-i matbaası 13. defa, s.258.

³¹⁶ **Trabzon Vilayet Salnamesi** 1320 Hicri/Kameri, Trabzon Vilayet-i matbaası 20.defa, s.161.

³¹⁷ **Trabzon Vilayet Salnamesi** 1321 Hicri/Kameri, Trabzon Vilayet-i matbaası 20.defa, s.249.

YEDİNCİ BÖLÜM

I.DÜNYA SAVAŞI SIRASINDA İRAN TİCARİ GELİŞMELERİNİN GİDİŞATI

7.1. Ticaret Hacmi

Bu dönemin ticari rakamlarını ve istatistiklerini analiz etmeden önce, savaşın ülkelerin ticaretine direkt etkisiyle birlikte savaş meydanındaki düşmanlıkların etkisinin diğer alanlarda da sürdüğüne dikkat çekmek gerekir.³¹⁸ Her türlü faaliyette bulunup, savaşan ülkelerin vatandaşları düşman ticarethanelerine saldırıyor ve malları yağmalıyorlardı. Vasmus, Alman büyükelçiliğine bir telgrafla şöyle bildirdi: “İngiltereliler Buşehr’deki Alman ticarethanesini yağmalayıp ve şeker, halı ve nakit para gibi her bulduysalar götürmüşlerdir.”³¹⁹

Ticari şirketlerin görevlileri ve İran’da çalışan o ülkelerin ticaret yapan tebaaları ve hatta konsoloslukta çalışanları da bu saldırılarla karşılaşılıyordu.³²⁰

Ülkede yabancı ülkelerin ordusunun varlığı karışıklığa ve güvensizliğe neden olmuştu. Rus güçlerinin kuzey bölgesini işgali, toplumda diğer kısımlardan daha çok fazla zarar gören tüccarın öfkelenmesine neden oldu. Erdebil’de Osmanlı tebaalarını takip etmek için Rus Kazakları şehrin muteber tüccarı Hacı Muhammed Hüseyin’in evine saldırıp ve çok fazla zarar vermişler ve dönüşte de pazarı yakmışlardı. Erdebil’in bütün tüccarı, Rus güçlerinin davranışlarından dolayı oluşan rahatsızlığı bildirmek için devlete bir telgraf çekmişlerdi.³²¹

³¹⁸ Bayur, Yusuf Hikmet, **Türk İnkılâp Tarihi**, c.3,kısım 3,TTK Basımevi, Ankara,1983.Bkz.1914–1918 savaş yıllarında İran ve Osmanlı arasındaki meseleler hakkında daha çok bilgi almak için.

³¹⁹ Spehr, **a.g.e.** s.192–216.

³²⁰ Spehr, **a.g.e.** s.92–94–211.

³²¹ Ruzname-i r’ad,29 zilkade 1332,nr.12,s.3.

Savaşan ülkelerin tüccar tebaalarına saldırı çeşitli bahanelerle yapılmış, hatta bazı İran tüccarı güvensizlik hissetmiş veya mallarını korumak için Rusya himayesi altına girmişler, isimlerinin sonuna “of” eklemesi³²² İstibdat döneminde tüccarın durumunu zor olduğunu göstermiştir. İran devletinin ılımlı davranmasından dolayı Osmanlı devleti, Rus güçlerinin bu ülkenin tebaası altında olan tüccarın saldırısından dolayı, Osmanlı devletine bir itiraz name teslim etti.³²³ İran ticaretine ve tüccarına bu ülkeler tarafından bütün zulümlere rağmen İran devletinin zaafi ve siyasetinin düzensiz olmasından dolayı yine bu devletler itirazda bulunmuştur.³²⁴

Yabancıların müdahalesinin artması, ülkenin güney ticaretine de zarar verdi. Basra’da Osmanlı ordusunun varlığı, vapurların ve mal nakliyesinin gidiş gelişinin olmaması ticari işleri bozdu.³²⁵ Yasal veya yasadışı vergilerin ödenilmesi gereği, ülkenin parasal düşüşüne ve tüccarın durumunun bozulmasına neden oldu. İngilizler, İran’ın güneyine petrol tesisatını kurmak ve Almanya’nın, bütün ülkede ve özellikle aşiretlerin içinde yaptığı faaliyetleri önlemek için ordusunu yerleştirdi.³²⁶

Bu koşullar ülkede kargaşalık ve emniyetsizliği artırıp, her türlü yeni yatırım yapma imkânını sınırlattı. XX. yy.’dan beri İran’ın genel mübadelatının ölçüsü istisnai durumlar dışında gidişatı yavaş ama ilerleme kaydetmiştir. 1.Dünya savaşının başlamasıyla, mübadelatın hacmi aniden düştü, Aşağıdaki tablo ithalat oranının düşüşü

³²² Hemedani, **Hatırat-ı Ferid**, s.460.

³²³ Kitab-i Sebz, Tahran,1363,s.50.

³²⁴ Torabi-yi Farsani, **a.g.e**, s.311.

³²⁵ I. Dünya savaşı sırasında Basra ticari durumu hakkında. Bkz. Habl’ül Metin, nr.22, 27 Zilhicce 1332/16 November 1914, nr.27, s.13.

³²⁶ İttihadiye, Mensuriye, **List-i Siyah-i İran der Ceng-i Cihani-yi Evvel (1914-1918)**; İnca Tahran Est, Mecmue-yi Makalati Derbare-i Tahran, 1269-1344 hk., Tahran, 1377, s. 363-372.

ve ihracat ve ticaretin genel hacmini savaşın başlamasından önceki yıla göre (1913–1914)’ü göstermektedir.³²⁷

Yıllar	İthalatın azalma oranı	İhracatın azalma oranı	Ticaret hacminin azalma oranı
1914–1915	22.8	13.1	18.8
1915–1916	28.3	17.3	23.7
1916–1917	23.5	4.8	15.8
1917–1918	27.6	25.7	26.9
1918–1919	26.4	40.5	32.3

Savaşın ilk yılında mübadelatın genel ölçüsü ortalama %18,3’tü, gelecek yıl, savaştan önceki yıla göre % 23,7 yükselmışti. 1916–1917 yılında İran ve İngiltere arasında olan mübadelatın artışı nedeniyle, ticaretin hacmi çok artmıştır. 1917–1918 yılında ticari mübadelatın ölçüsü tekrar azalmaya başlayıp %26,9’a ulaştı. Bu düşüş gelecek yılda devam etti. Rakamlardan belli olduğu gibi savaş yıllarında ticari durgunlukla karşılaşılmadı ve 1916–1917 yılının dışında, biraz bu yıllarda mübadelatın

³²⁷ 1913–1914 yıllarının Ticari Cetvellerin istatistiklerine bakınız. Cemalzade, **a.g.e.** s.190. “1913–1914 yılında İran’ın genel ticareti 103.005.000 gırandan çoktur. Tuman hesabıyla yaklaşık 221 kurur tumandır. bu meblağın 647.165.000 gıranı ithalatı,455.840.000 gıran ihracatıdır, Bu kararlar ihracat, ithalata göre 2/3’dir. İthalat ve ihracatta 1. sırada Rusya yer alır. Çünkü bu yılda İran’a ithal olan ticari malalrın yarısından çoğu bu ülkeden gelmiş ve aynı zamanda İran’ın ihracatının 2/3 yalnız Rusya’ya gitmiştir. Almanya, İngiltere ve Hindistan sonra İran ithalatında 4. sıradadır, ama ihracatta 9. sırada yer alır.1914–1915 yılında İran ticareti: 1.Dünya savaşı nedeniyle ticaret çok azalmış ve bu oran %19 olduğu tahmin edilir. Genel ticaret 316.887.000 Mark 870.439.250 gıranı den (her mark 2.75 gırandır),ithalat 176.712.400 mark 485.957.100 gıranı den, ihracat 140.174.600 mark 384.482.150 gıranı denktir. İran’ın Rusya’yla ticareti bu yılda toplam ithalat ve ihracatı 192.032.000 mark 528.088.000 gıranı den, bu meblağdan 99.140.400 mark 272.632.100 gıranı den Rusya’dan ithalat ve 92.891.600 mark 255.451.900 gıranı den İran’ın Rusya’ya ihracatıdır. Rusya’dan sonra bu yılda İngiltere ile ticaret geliyor, toplam ticareti 83.664.800 mark 230.078.200 gıranı denkti. Bu meblağdan 52.402.400 mark 144.106.600 gıranı İran’ın İngiltere’den ithalatı ve 31.262.400 mark 85.971.600 gıranı den ihracatıdır. Almanya’yla İran’ın ticareti bu yıl özellikle çok azaldı ve 4996800 mark 13.741.200 gıranı vardı. Fransa’nın ticareti’de yarıya düştü ve İtal’ya da İran ticaretinde 6. sıradan 12. sıraya yerleşti.1915–1916 yılında İran ticareti: bu yılda İran’ın genel ticareti 841.200.000 gıran ve bu meblağdan 377.100.000 gıran ihracatı ve 464.100.000 gıranı ithalatı olur. Yaklaşık %57,5 İran’ın ithalatı rusya’dandı ve %71 ihracatı ise bu ülkeyeydi. Rusya’dan sonra İngiltere ve Hindistan ithalat ve ihracatta 1.sıradaydılar. Yukarda dediğimiz rakamlara göre bu yılda İran ticaretinin azalması yaklaşık 3/10’du.”

ölçüsü arttı. Aynen gidişatı düşüşe doğru gitti. Ülkenin ihracat ve ithalatındaki bütün değişikliklere baktığımızda diyebiliriz ki savaşın başlangıç yılında da her iki alanda düşüş görüldü. İthalatın düşüş ölçüsü yaklaşık %22,8 ve ihracatın düşüşü %13,1'di. Savaşın 2. yılında, savaştan önceki yıla göre, ithalatın hacminin düşüş ölçüsü %28,3'e ve ihracatın hacminin düşüşü %17,3 oranındaydı. Gelecek yılda ithalat küçük oranda iyileşme yaşadı. Fakat ihracatın düşüşü %4,8'e vardı. İthalatın az artışına karşı, ihracatta gözle görülür artış olmuş, bu da daha çok İngiltere ve İran'ın petrol kumpanyasının yaptığı petrol ihracatının artışıyla ilgilidir. Bu yılda Rusya'nın iç olayları nedeniyle bu ülke ile İran'ın ithalat ölçüsü azalırken ihracatı artmış, gelecek yıllarda ise İran ve Rusya mübadelesinin ölçüsü şiddetle düşmüştür, 1918–1919 yıllarında savaştan önceki yıla göre iki ülkenin mübadelesi yaklaşık 1/7 oranına ulaştı. İran'ın ihracatının büyük miktarı Rusya'yla ticaret yapmakla ilgili olduğu için, bu ülke ile mübadelenin hacminin düşüşü, ihracata ve genelde İran ticaretine şiddetli bir darbeye uğrattı. Bu durum İngiltere'yi İran ticaret mübadelesinde eski üstünlük dönemine geri dönmesini sağladı. Mübadelenin büyük oranını kendine çekmiştir. Ülkenin ithalat ve ihracat arasında olan farklılık ölçüsünden bilgimiz olması genelde bizi ülkenin bağlantısının gidişatını ve iç yatırımların ilerlemesinin nasıl olduğundan haberdar etti. Ülkenin ithalatı savaş yıllarında azaldı.³²⁸ Bu düşüşle ülkelerin savaşta olduğunu anlayabiliriz. 1918–1919 yılında ithalatın ihracata göre artışının ölçüsü hızla geçen yıla göre 2 kat artmıştır.

Sonraki yıl yaklaşık 3 kat civarında oldu. Elbette bu noktaya da bakmalıyız ki ülkenin ihracatının değerli göze çarpan ölçüsünü henüz kapsamamasına rağmen, bu yıllarda petrol, ihracatın dallarından sayılmış, Rusya devriminin etkisinden dolayı

³²⁸ Tableau General, **Commece Avec Les Pays Etraners, Pendant L'annee Yount-IL**, (21 Mars 1918-20 Mars 1919), Tahran, 1920.

1917–1918 yılında ihracatın ölçüsünün hızlı inişi, İran ticaretine çok zarara uğratmıştır, Bunun sebebi kuzey bölgenin ham maddelerinin tamamı ve İran’ın merkezi bölgesinin mallarının büyük miktarının azalması, bu darbeye, birçok isteklerinin yanı sıra bu isteklerine de ulaşamamışlar, aşağıda bunun detaylarını vereceğiz.³²⁹

7.2. Ticaretin Yapısı ve Verileri

Devlet savaş yıllarında bazı malların ihracatını engellemiş ve bazı mallarında gümrük vergilerini arttırmıştır. 1904 yılının Gümrük hukukunun tüzüğüne göre, cevheri rengiyle yapılan halıların ihracı yasaklanmış ve bu durum halı tüccarlarının itirazına neden olmuştu. Ama bu yasayla 1912–1913 yılında bir takım değişiklikler olmuş ve halı fiyatının %3 gümrük vergisini ödemek suretiyle bu ürünün ihraç etme yasağı kaldırılmıştır. 1913–1915 yıllarında bu miktar %6 ya çıkmıştır.³³⁰

Aynı şekilde deri ihracatı için de İçişleri Bakanlığı ve bazı eyaletler arasında mektuplar gönderilmiş başka ülkelere bu malın ihracatı için belli gümrük avarızlarının ödenmesinden bahsedilmiştir.³³¹

İran ile ticari anlaşmaları olan Kamület’ül vedad ülkeleriyle ihraç veya ithal malların gümrük avarızı, bu anlaşmalar esastadır. Eğer anlaşma imzalanmamışsa belli olan genel gümrük tarifelerinin 2 katı alınacak ve özel bir malı gümrük tarifesinde gümrük avarızının ödenmesinden muaf ise, malın değerinin %10 u alınacaktı.³³²

Genel durumda gümrük yasakları, tüccarın rizayetsizliğine ve ticaretin durgunluk ve karışıklığına sebep olmuştur ama bu yasakların koyulması hem devletin

³²⁹ Bkz. 1913–1914 yıllarında İran ticaretinin istatistik cetvellerine.

³³⁰ Bkz. Kitapçe-i Umumiyyi Ticaret ba Memaliki Harici, (21 mars 1914–20 mars 1915) Tahran, 1334, s.8; bkz. Halı ticareti için. Ruzname-yi R’ad, 8, sefer 1332, nr.43, s.2; T.TZT. İHR–748/76.

³³¹ Name-yi Hukumeti Gilan ve Tevaliş ve vezareti Dâhili, 18 Şaban 1334, Albümü nr.5361 (M.EM).

³³² Kitapçe-i Umumiyyi Ticaret ba Memaliki Harici, (21 mars 1914–20 mars 1915) Tahran, 1334, s.1

mali durumunun kötü olması ve hem de iç noksanlıklar sebebiyle gerekli görülüyordu. Tüccarın rızayetsizliğine sebep olan bu durumlara rağmen, devletin yeni tarife koyması ve yasaklamaları, genel zaaf durumda etkisi olmamış ve ciddiyetle karşılanmamıştır. Ama genel tüketim malları gibi malların ihracatının yasaklanması emriyle birlikte ülkenin ithalat ve ihracatına bu emrin etkisine önem vermemiz gerekiyor. Öncede bahsettiğimiz gibi, savaşın ilk yılında, ithalatı %22,8 ve ihracatı %13,1 düşüş görüldü. Bu azalma aşağıda mubadele olan mallarla ilgiliydi.³³³

İthalatta:

- a) Canlı hayvanlar (arttı) :541.570 gıran ya da %25,5
- b) Yiyecek ve içeceklerde (azaldı) :74.633.495 gıran ya da % 29,6
- c) Temel maddeler veya yapı malzemeleri (azaldı) :1469000 gıran ya da % 3
- d) Mamul ürünler ve cinsler (azaldı) :83.963.579 gıran ya da %25,5
- e) Değerli taşlar, altın ve gümüş meskûkât (arttı) :11.675.573 gıran ya da %77,6

İhracatta:

- a) Canlı hayvanlar (azaldı) :1062195 gıran ya da %9,8
- b) Yiyecek ve içeceklerde (azaldı) :1.75.495 gıran ya da % 1,2
- c) Temel maddeler veya yapı malzemeleri (azaldı) :18.445.529 gıran ya da % 8,4
- d) Yapılmış ürünler ve cinsler (azaldı) :35.314.710 gıran ya da %43,9
- e) Değerli taşlar, altın ve gümüş meskûkât (arttı) :3383843 gıran ya da %19,9

Ticari ihşaiyenin yukarıda belirttiğimiz konuları kıyasladığımız zaman ülkenin kıtlığı ve yiyecek maddelerinin eksikliğini, ticari krizi, nakliyat araçlarının azlığı sebebiyle canlı hayvanların ihracı azalmış ama ithalatı artmıştır. Ticaretin genel olarak

³³³ Kitapçe-i Umumiye Ticaret ba Memaliki Harici,(21 mars 1914–20 mars 1915)Tahran,1334,s.1;Torabi-yi Farsani, a.g.e. s.338

azalması, diğer konuların azalmasında açıklayabiliriz. İçecek ve temel maddelerin ithalatının azalmasını, ihracatının azalmasından daha çoktu. Ama üretim malları ihracatta çok şiddetli azalmış, bu konuyla, ülkenin genel durumu ve bu yıllarda ticaretin hareketsizliği ve durgunluğuna dikkat edersek çokta farklı durumlar olmamıştır. Altın ve gümüş ithalat ve ihracatını kıyasladığımız zaman ithalatın ihracata göre arttığını görüyoruz. Mübadele olan malların çeşitlerinde çok fazla farklılık görülüyor. İran'ın genel ithalatı aynen dokuma, tuz ve kalıp şeker, çaydı. Meşrutiyetten önceki dönem de ithalatın önemli mallarındandı. Yiyecek maddelerin türleri ise, ülkenin kuzey kısmında un ve güney kısmında pirinç, ithalat değeri bakımından üst seviyedeydi. Diğer ithalat mallarından da demir aletler, levhalar, teneke, nikel, tuhafiye malları, ağaç, meskûkât veya gümüş külçe, canlı hayvanlar, ipek kozası, şişe, kâğıt, ayna, elbise, normal ve süslü mobilya çeşitleri, süslü ve normal fayton, bisiklet, otomobil ve parçaları gibi nakliye araçları, ipek böceği yumurtası, tahıl, baharat ve yün ve iplik kumaşlarının türlerini sayabiliriz. Öncede değindiğimiz gibi, onların azalıp çoğalma ölçüsü dışında ithalat mallarının türlerinde hissedilebilecek değişiklikler görülmemektedir. Ama ithalat mallarının geneline baktığımızda otomobil gibi çeşitli nakliye araçları ve normal ve süslü mobilyaların çeşitleri ülkeye ithalatında dikkat edeceğimiz konudur. Yeni nakliye araçlarının ithali yabancı orduların ülkeye girişi ve onların nakliye işlerini yapmak amacıyla ülkede fazlasıyla kullanılması revaç bulmuştur.. Ama süslü eşyanın ithalatı ve bu malların İran kültürüyle Avrupa'nın karışımının göstergesiydi. Ülkenin savaş koşulları, kötü maliye ve ticari durumun olması sebebiyle biraz tuhaf bir durum olmuştu. Fakat bu durum çok zengin tabakanın genişlemesinin göstergesiydi. Çünkü kıtlık, eksiklik, pahalılık olmasına ve milletin çoğunluğunun kötü şartlara sahip olmasına rağmen, bu malları almışlardır. Ülkenin genel ihracatı, pamuk, afyon, pirinç, deri,

meyve ve yün halılardı. Petrol gibi yeni bir unsurda, bu yıllarda gitgide ülkenin ihracatında yer almış ve İngiltere'ye yapılan ihracatta ikinci sırada yer almıştır. Ama ihracatın önemli bir malı sayılmamış ve ülke içinde çok bir gelir sağlamamıştı. Diğer ihracat mallarından ipek dokumalar, şıra, tahıl, keten, ağaç, yün şal, baharat, pamuk kumaşlar, çay, otlar, peynir, yağ, tuhafiyeye malları, bal, tütün, un, sedef, bakır ve nikeli sayabiliriz. Bu mallar ülkenin ihracat malları sayılır ama ülkenin ihracatında önemli bir yeri yoktur.³³⁴

7.3. İran- Osmanlı Ticareti

I.Dünya Savaşı sırasında ülkenin önemli ticari tarafları, iki büyük güç Rusya ve İngiltere'ydi. Rusya ülkenin birinci ve önemli ticari tarafını, Rusya devrimine kadar üstünlüğünü ve iktidarını korumuş, daha sonra İngiltere bu ülkeden kalan boş yerini doldurmaya çalışmıştır. Osmanlı'yla ticaret geçmişte olduğu gibi üçüncü sıradaydı. Ama İran mübadelatında ticaret hacminin çoğu kendine ait etmemişti. Ülkenin genel ithalatında Osmanlı'nın payı %3,4 ve genel ihracatında Osmanlı'nın payı % 8 di. İran'ın genel mübadelatının savaştan önceki yılın bu ülkeyle ticaret hacmi sadece %5.3tü. Bu mesele şunu gösteriyor ki Rusya ve İngiltere'den sonra Osmanlı gibi diğer ülkelerin mübadele ölçüsü, gözle görülür bir oranda değildi ve İran ticaretinde çok önemli rol oynamıyordu.³³⁵

Savaşın başlangıcında İran'ın Osmanlı'dan ithalat ölçüsü %14,5 ve ihracat yaklaşık % 41,9 ve toplam ticaret yaklaşık %31,6 oranda savaştan önceki yıla göre

³³⁴ Kitapçe-i Umumiye Ticaret ba Memaliki Harici,(21 mars 1914–20 mars 1915)Tahran,1334,s.1

³³⁵ Bkz.İran –Osmanlı ticaret cetveli; İran'ın diğer ülkelerle ticaret cetveliyle kıyaslayın.

azaldı ve İran'ın toplam mübadelatından, bu ülkeyle ticaretin miktarı yaklaşık %4,5 düştü.³³⁶

Osmanlı'yla toplam ithalat, ithalatın değerini esas alarak, deri, ipek böceği tohumu, tütün, pamuklu dokumalar, meyve, boya, gümüş meskûkât, tuhafiye malları, kalıp şeker, dokuma çeşitleri, yağ, tereyağı, ağaç, ilaç, canlı hayvanlar, şıra, hububat, pirinç, meşin deri, demir, baharat, halı ve diğer mallardı. Bu ülkeye ihracatta yün halılar, petrol, afyon, meskûkât, gümüş, hububat, pamuklu dokumalar, tütün ve tömbeki, şıra, meyve, yün ve ipek dokumalar, ilaç, kalıp şeker, deri, elbise, halis yün, ağaç, bitkisel maddeler, canlı hayvanlar, tuhafiye malları, pirinç, otlar, çekirdeksiz üzüm, pamuk, çay, tuz, ipek kozası vs. mallar yer almıştı. İran'dan bu ülkeye ihracatının önemli farkı petrolün ihracatının artmasıydı. Bu da daha çok İran, İngiltere petrol kumpanyasının çalışmasından kaynaklanıyordu. İran ve Osmanlı ticaretinin önemi, genelde Avrupa ticari mallarının transit yolu, İstanbul-Bağdat'tı. Çünkü Bu mallar Osmanlı tellallarının faturasıyla, İran gümrüğüne geldikleri için kalkış yeri Osmanlı sayılıyorlardı. Bununla birlikte yün ve pamuk dokumalar, çeşitli boyalar ve tuhfiye eşyaları gibi mallar Osmanlı ürünleri unvanıyla kayıtlanmış, ama gerçekte onların önemli bir kısmı Almanya, Avusturya'dan ve Osmanlı yoluyla İran'a ithal ediliyordu. Aynı şekilde Osmanlı'ya ihraç edilen halıların da bir kısmı gerçekte İngiltere ve Amerika'ya bu ülkenin yoluyla ihraç ediliyordu. Diğer mallarda, İran'a ithal olan malların içinde kayıtlanmış kuzu derisi, kuru deriler, meyve, sadece transit için İran'a ithal ediliyordu ama asıl varış yerleri Rusya'ydı.³³⁷

³³⁶ Bkz.İran –Osmanlı ticaret cetveli; BOA,T.TZ. T. İHR,749/19 “Osmanlı’dan İran’a tütün ihracatı 1916 yılında Reji Kumpanyası vasıtasıyla İshak Çavuşoğlu adında bir tüccar ihraç etmiştir. ;BOA,T.TZ. T. İHR,747/94. bu yıllardaki İran Osmanlı arasındaki ithalat ve ihracat hakkında bakınız.

³³⁷ Kitapçe-i Umumiye Ticaret ba Memaliki Harici,(21 mars 1914–20 mars 1915)Tahran,1334,s.33–35

İran ve Osmanlı ticaret hacmi, 1915–1916 yılında fevkalade azaldı, yani bütün mübadele hacmi % 55, ithalatta % 51, ihracatta % 58 düşüş oldu. İran Osmanlı mübadeletı, İran ticaretinde % 2’den fazla değildi. Bunun sebebi bu yıl boyunca ticari malların ithalatının yeri olan ülkenin batı bölgelerinin çoğu yani Osmanlı ile ortak sınırlarımızda, askeri çatışmalar, hiçbir şekilde emniyetin olmaması neden olmuştur.³³⁸ Bu yılda ithalatın yüksek oranda düşüşü, her yıl ithal edilen ve transit şekilde Rusya’ya nakledilen derilerle ilgilidir. Fakat bu yıl ithal edilmedi. Bunun sebebi büyük ihtimalle Osmanlı’nın kendi toprağında veya Almanya’ya askeri ihtiyaçlardan dolayı kullanılmasıdır.

Dikkat etmemiz gereken diğer bir önemli eksiklik, ipek böceği tohumuyla ilgiliydi. Bu da İpek kozası ticaretinin düşüşüne neden oldu. Elbette bu ticaret uzun zamandır önemini kaybetmişti. Bu yılda ithalatın değerine göre, İran’ın Osmanlı’dan ithalatı sırayla tütün, boya çeşitleri, meyve, hububat, ipek böceği tohumu, kuru deri, yağ, tereyağı, pamuk dokumalar, kâğıt şeker, ağaç, pirinç, ilaç, şıra, gümüş meskûkât ve diğer ticari mallardı. Osmanlı’nın savaşta olmasına rağmen yiyecek maddelerinin İran’a ithal olması düşündürücü bir durumdu, ama bu maddelerin ithalinin ölçüsünün sınırlı olması ve diğer taraftan da Osmanlı ordusunun bir kısmının İran toprağında faaliyette olması için, bu konunun inandırıcılığını bir miktar açıklayabilir. İran’dan Osmanlı’ya önemli ihracat bu yılda gümüş meskûkât, pamuk dokumalar, tütün ve tömbeki, petrol, hububat, meyve, yün halılar, yün, ağaç, boya ve diğer mallardı. Bu yıl ihracatında dikkat etmemiz gereken diğer bir nokta, İran’dan Osmanlı’ya yiyecek maddelerinin ihracının ölçüsüdür. Osmanlı’dan İran’a ihraç edilen bu mallardan az ihraç ediliyordu. Aynı zamanda bu yılda ihracatın azalmasıda yün halılar, petrol, afyon ve hububat ile

³³⁸ Bkz. İran –Osmanlı ticaret cetveli

ilgiliydi. Hurremşehir'den Basra'ya bir miktar İngiltere rupiyesiyle taşınan bu yıl ihracatı fazla olan diğer bir ihraç ürünü gümüş meskûkâtı.³³⁹

İran ve Osmanlı ticaret hacmi 1916–1917 yılında geçen yıla göre azaldı. İran'ın bütün mübadelatında %1,7 oranındaydı. Şüphesiz bu oran ülkenin batı kısmının karışıklığıyla bağlantılıydı, ülkenin ithalat ve ihracat oranının toplamından ithalat oranı %1,8 ve ihracat %1,5'e düştü.³⁴⁰

İran ve Osmanlı mübadelatının oranı 1917–1918 yılında yaklaşık %48 arttı. Ama İran ticaretinde genel düşüş gördüğümüz için, bu artış o kadarda önemli bir rol oynamıyordu. İran'ın genel ticaretinde Osmanlı'yla ticareti yaklaşık %2,9 oranındaydı. İhracatın oranı bu yılda hızla yaklaşık % 146 arttı. Ama geçen yılın mübadelatını detayları düzgün olmadığı için, bu artış hangi malla ilgili olduğu belli değildi. Ülkenin ihracatının önemli düşüşüne rağmen görüyoruz ki bu azalma İran ve Osmanlı ticaretine yayılmadı, ama ithalatın genel düşüşü Osmanlı'yla yapılan ithalatın oranının etkileyerek onu yaklaşık %24,4 düşürdü. İran'ın genel ithalatında %1,4 oranına vardı. Bu yılda ithalatın önemli maddeleri boya çeşitleri, pamuklu dokumalar, meyve, tahıl, gümüş meskûkât ve diğer mallardı. İhracat değerine göre önemli ihracat sırayla meyve, petrol, tömbeki, şıraydı.

Geçen yılın ticari durumunu, 1918–1919 yılının rakamları ile kıyasladığımızda iyileştiğini görüyoruz. Geçen yıla göre ihracat %21 ve ithalat %47 arttı. Bu genişlemeye rağmen, İran ve Osmanlı mübadelatı yine zayıf ve hacmi azdı. İran ticaretinin tümünde yaklaşık %6 oranını kapsıyordu. Tüm ihracattan ülkeye ihracatın oranı %13,7 ve ülkenin tüm ithalatından, o ülkeden ithalatımız yaklaşık %2,1'di. Bu yılda önemli ithalat

³³⁹ Kitapçe-i Umumiye Ticaret ba Memaliki Harici, (21 mars 1914–20 mars 1915) Tahran, 1334, s.35–37; BOA, T.TZT. IHR 748/83.

³⁴⁰ Bkz. İran –Osmanlı ticaret cetveli; İran diğer ülkelerle ticaret cetveline bakınız.

pamuklu dokumalar, boya, gümüş para, meyve, çay, tütün, tahta eşyalar, pirinç ve diğer mallardı. İran'dan Osmanlı'ya önemli ihracat geçen yılki gibi petroldü ve şeker, ipek kozası, tahıl, pamuklu dokumalar, tömbeki gibi mallar onu izliyordu.³⁴¹

Bu dönemin istatistiklerine kısa bir bakışla anlıyoruz ki savaşın başlangıç yıllarında, İran ve Osmanlı ticaretinde İthalat ve ihracat arasındaki fark çok azdı. Ama gitgide ihracatın oranı, ithalata göre artmıştır. Şüphesiz Osmanlı devletinin zaafı ve bu ülkenin savaşta olması ve yenilmesi, Osmanlı'nın ihracatının zayıf olmasıyla ilgisiz değildi. Her şekilde İran ve Osmanlı ticareti İngiltere ve Rusya ile karşılaştırıldığında çokta önemli değildi. Fakat komşu ve ortak sınırlarımızın olması sebebiyle, iki ülke arasında transit mübadelatının imkânı artmış ve savaş döneminde de savaşan ülkelere de çok yararı vardı.

³⁴¹ Tabeau General, **I'annee Yount-II**(21 Mars 1918–20 Mars 1919),P:XIA 10.

İran Osmanlı Ticaret Tablosu

Yıllar	İthalat (gıran)	İhracat (gran)	Toplam ticaret (gıran)
1904–1905	10.773.700	39.939.790	50.713.490
1905–1906	14.360.040	43.820.123	58.180.163
1906–1907	1.302.466	59.034.079	72.061.545
1907–1908	11.863.914	39.234.800	51.098.714
1908—1909	11.848.453	37.339.731	49.188.184
1909–1910	16.989.462	41.803.773	58.793.235
1910–1911	15.268.388	40.002.678	55.271.066
1911–1912	21.440.785	37.883.555	59.324.340
1912–1913	23.388.648	37.926.835	61.315.483
1913–1914	22.338.545	36.867.079	59.205.624
1914–1915	19.082.878	21.411.629	40.494.507
1915–1916	9.349.028	8.855.904	18.204.932
1916–1917	9.242.326	6.842.618	16.084.944
1917–1918	6.984.020	16.839.678	23.823.698
1918–1919	10.305.554	37.284.378	47.589.932

İran diğer Ülkelerle Ticareti

Yıllar	İthalat (gıran)	İhracat(gıran)	Toplam ticaret (gıran)
1904–1905	349.914.613	347.961.340	597.875.953
1905–1906	386.463.091	293.143.331	679.606.422
1906–1907	431.039.773	353.376.841	784.416.614
1907–1908	408.434.263	317.080.682	725.514.945
1908–1909	372.484.073	326.206.999	698.691.072
1909–1910	442.428.516	371.526.189	813.954.705
1910–1911	484.507.631	375.426.903	859.934.534
1911–1912	570.208.440	420.784.682	990.993.122
1912–1913	567.575.639	436.333.271	1.003.908.910
1913–1914	647.164.841	455.839.635	1.103.004.467
1914–1915	499.322.910	396.057.863	895.380.773
1915–1916	464.107.965	377.134.614	841.442.579
1916–1917	494.771.017	433.895.346	928.666.363
1917–1918	468.065.910	338.714.389	806.780.299
1918–1919	476.286.793	27.086.943	747.155.736
1919–1920	629.792.656	367.817.353	997.610.009
1920–1921	482.351.633	371.198.779	853.550.412
1921–1922	609.775.368	502.044.789	1.111.820.157
1922–1923	619.201.046	733.982.843	1.353.183.889
1923–1924	694.251.823	768.392.132	1.462.643.985
1924–1925	771.445.143	1.000.163.142	1.771.608.285
1925–1926	881.025.407	1.059.389.922	1.940.415.329

1913–1914 Yılında İran’ın Ticari Tablosu³⁴²

Ülkeler	İthalat (gıran)	İhracat (gıran)	Toplam ihracat ve ithalat (gıran)
Afganiztan	4.886.000	2.971.000	7.857.000
Almanya	30.373.000	2.953.000	33.326.000
Avusturya	8.922.000	718.000	9.640.000
Belçika	15.392.000	224.000	15.616.000
Çin	534.000	1.142.000	1.676.000
Mısır	13.000	5.020.000	5.043.000
A.B.D.	224.000	10.210.000	10.434.000
İngiltere	97.596.000	33.319.000	130.915.000
Hindistan(İngiltere)	80.358.000	23.792.000	104.150.000
Fransa ve sömürgeleri	19.629.000	4589.000	24.218.000
İtalya	5.598.000	10.474.000	16.072.000
Hollanda ve sömürgeleri	1.371.000	13.765.000	15.136.000
Rusya	355.888.000	302.060.000	657.948.000
İsveç	690.000	6.000	696.000
İsviçre	900.000	58.000	958.000
Osmanlı	22.339.000	36.867.000	59.206.000
Toplam	647.165.000	455.840.000	1.103.005.000

1. Dünya Savaşının sonlarında İran-Osmanlı arasında olan ticaret, tüccar ve tebaaların hakları savaş nedeniyle engellenmesin diye 24 Nisan 1918’de Bab-i Ali tarafından İstanbul’daki İran büyük elçiliğine yazılan mektupta : “*Hükümet İngiltere ve Rusya tarafından olan engelleri kaldırmak, her zaman İran ile yakın olmak en büyük isteğiydi ve bunu ispat etmek için müttefiklerle yapılan barış anlaşması Brets Litovsk’in*

³⁴² Cemalzade, a.g.e. s.190.

7. maddesinde Rusya ile “İran hükümetinin bağımsız devlet olmasını, siyasi ve ekonomik bağımsızlığının Rusya tarafından riayet etmesine tahaattüt etmesi” yazılmıştır. Osmanlı devleti yapılan barış anlaşmasında bu devletlere bu esasları kabul etmelerini istemiş, “bu yüzden İran için böyle hayırsever olması, İran’daki Osmanlı tebaaların ve ticaretin önemini Osmnlı’nın menfaati İran tarafından hiçbir şekilde zayı olmaması için eskiden olduğu gibi Osmanlı’nın menfaatleri ve tebaaları Almanya ve Avusturya-Macaristan’la yapılan muamelelere tabi olsun veya en çok müsaede ettiğiniz diğer milletlerin tebaaları gibi olsun ve inanyoruz ki bu usulle İran’ın bağımsızlığını istiyoruz sizde bunu bizden eksik etmeyin. Ticaret ve denizcilik hakkında da yapılan öncelik anlaşmalarını bizde yapalım”³⁴³ demiştir.

³⁴³ Gozide-yi Esnad ,a.g.e., c.7,s.810–811.

SEKİZİNCİ BÖLÜM

I.DÜNYA SAVAŞINDAN SONRA İRAN'IN TİCARİ GELİŞİMİ

8.1. Ticaret Hacmi

Savaş yılları boyunca İran mübadelerinin miktarı azaldı. Bu durum, savaştan 2 yıl sonraya kadar İngiltere'nin ülkenin kuzey bölgelerini işgal ettiği ve aynı şekilde olduğu zamana kadar sürdü. Gerçekte diyebiliriz ki İran'da savaşın sonu 1921 yılına kadar sürdü. 1919 ve 1920 yıllarında toplam ticaret ölçüsü, önceki yıla göre yaklaşık % 33,5 artmış, fakat savaştan önceki yılın ölçüsüne ulaşmamıştır. İthalat dengesi yaklaşık % 32 artmıştır. İhracat % 35,7'ye ulaşmıştır. Bununla birlikte ithalatın ölçüsü ihracatından yaklaşık iki kat fazlaydı.³⁴⁴ Ticaretin durumu Dünya savaşının son bulması sebebiyle bu yıldaki rakamların artmasıyla iyileşmişti. Fakat ihracatın hacmi süratle, savaştan önceki rakamlara daha çok yaklaşıyordu. 1 yıl sonra yani 1920–1921 darbesi İran'ın toplam mübadelatı yaklaşık % 14,4 azaldı. Bu azalma eksikliklerle bağlantılıydı. Bu yıldaki ithalat % 23,4'ünü kapsıyordu, fakat bu yıldaki ihracat yaklaşık % 9 oranında biraz arttı. Bununla birlikte ithalatın miktarı 111.152.854 gıran ihracattan daha çoktu. Ülkenin ihracatının büyük bir miktarını petrol oluşturmakla birlikte toplam ihracat hacmi 371.198.779 gırana ulaşmıştı. Bu miktarın 233.757.464'ü İran-İngiltere petrol şirketi tarafından petrol ihracatı ile bağlantılıydı.³⁴⁵ İran ihracatı bu yıllarda hiçbir zaman ithalattan daha fazla olmamıştır. Savaştan sonraki yıllardan darbeye kadar ticaret dengesindeki iniş çıkışlar ticaret ölçüsünde aşikârdı, fakat İran ihracatı I. Dünya

³⁴⁴ Bkz. 7. cetvel.

³⁴⁵ Tabeau General, **Lannee Pitchi-II, (21 Mars 1922–20 Mars 1923)**, Tahran, 1922, P:XAL.

Savaşındaki ölçüsüne ulaşamadı. Bu yıllardaki ticaret dengesi sadece uluslararası savaştan sonraki durumlarla ilgili değil, aynı zamanda ülkedeki iç olaylar, karışıklıklar, itaatsizliklerle de ilgiliydi. Ama devrimin ilk yılında yani 1922’de ticari alanların hepsinde ihracat ve ithalat rakamlarının artması gözleniyor. Bu artışların zaten çeşitli sebepleri vardır, ama şüphesiz petrol şirketi, İngiltere, İran tarafından petrol çıkarımının artması bu artışın en önemli işlerindendi.³⁴⁶

Bu yıllarda petrol çıkarma İran ekonomisinde kendini yerini belirledi, bu durum Türkiye açısından İran’ı daha da önemli yaptı.³⁴⁷ Ama İran’ın ticaretinde çok az bir payı vardı ve bunun gelirleri ülkenin mali problemlerini çözmede etkili değildi. 1921–1922 yıllarında toplam ticaret yaklaşık % 30 arttı, fakat bununla birlikte savaştan önceki ticaret değeri ölçüsüne ulaşamadı. İthalat % 29,4 artarken, ihracat yaklaşık % 35,2 artış bulmuştur. Bu yıllarda ithalat ölçüsü aynı şekilde ihracattan öndeydi. 1922 ve 1923 yılında toplam ticaret % 21,7, ihracat % 46, ithalat % 1,5 artış bulmuştur. Bu yıllarda toplam ticaret değerinin ölçüsü savaştan önceki yılın ihracatı daha çok olmuştu. Şüphesiz bu durum ülkeden daha çok petrol çıkarılmasıyla ve ihracatıyla ilgiliydi. Ülkenin ihracat değeri ilk defa petrol ihraç etme hesabıyla, bu yıldaki ithalat değerinin ölçüsünden daha çok oldu. Bu gidişat dönemin sonuna kadar aynı şekilde devam etti.³⁴⁸ 1923 ve 1924 yıllarında ticaret geçmiş yıla oranla yaklaşık % 8 artmıştır. İthalatın

³⁴⁶ Bkz. 7. Cetvel.

³⁴⁷ “Mustafa Kemal Atatürk zamanında Doğudan batıya demir yolu projesi Amerikalı Chester firmasına verildi. Bu projenin bir kısmının stratejik hedefleri vardı, İran’a ve özellikle İran’ın ve Musul’un petrol bölgesine yapılmasıdır, Chester firması ve ortakları bu projeyi uygulamak için büyük rüşvetler ve hediyeler verdiler, ama yeterince sermayeleri olmadığı için amaçlarına ulaşamadılar.” Bkz. Ivanoviç Aralov, Semyon, **Bir Sovyet Diplomatının Türkiye Anıları 1922–1923**, Çev. Hasan Âli Ediz, Kültür Yayınları, Türkiye İş bankası, 2007, s.225.

³⁴⁸ Bkz. 7. cetvel.

artışı, % 12, ihracatın artışı % 4,6 idi. Aynı şekilde ihracatın değerinin ölçüsü geçen yılki ithalatın ölçüsünden daha çoktu.³⁴⁹

8.2. Ticaretin Yapısı ve Verileri

Savaştan sonraki ilk yıllarda ticari rakamlar ithalat ve ihracat alanında küçük bir artış olduğunu göstermektedir. Fakat 1920 ve 1921 yılında yeniden azaldı. 1921 ve 1922 yılında ihracat 502.044.789 gırana ulaşmış, bunun 322.496.272 gıran kadarı petrol maddesinin ihracatıyla ilgiliydi. Gerçekte I. Dünya savaşından sonra İran ticaret verileri yeni bir oluşum buldu. Petrol ihracatı arttı, diğer ticaret mallarının yerini aldı ve her yıl gitgide petrol ihracatının ölçüsü arttı ve petrol dışındaki malların ihracatı azaldı. Bu durumun gitgide petrol dışındaki malların ihracatına zararı olmuş, bahsettiğimiz yılda % 26,4 ithalat artışı, % 35,2 ihracatın artışı aşağıdaki gruplandırılan mallardan meydana gelmiştir.

Malların türü	İthalat (gıran)	İhracat (gıran)
Canlı hayvan	6.187.703 (azaldı)	2.100.822 (arttı)
Yiyecek ve içecekler	18.588.263 (arttı)	22.677.099 (arttı)
Temel maddeler	10.839.696 (arttı)	82.499.432 (arttı)
Üretim malları	101.692.325 (arttı)	20.789.160 (arttı)
Meskûkât, altın ve gümüş	3.491.254 (arttı)	2.779.497 (arttı)

İran ticaretinin 1922–1923 yılları arasında % 1,5 ithalatta, % 46 ihracatta artış görülmüştür. İhracatının tamamı 773.982.843 gırandı. Bunun 428.326.720 gıranı güneyde İngiltere şirketi tarafından yapılan petrol maddelerinin ihracatıydı. Bu yıllarda ihracatın önemli bölümlerinden toz, kalıp şeker ve çaydan bahsetmemiz gerekir. İran

³⁴⁹ Bkz. 7. cetvel.

gazetesinde basılmış bir makalede, bahsettiğimiz yıllarda bu malların giriş değeri ülke bütçesinin yaklaşık 1/3 ü kadar olduğu söyleniyor. Gerçekte bu hesaplamalar ülke ithalat mallarının türleri hakkında bir itirazından bahsediyordu. Aynı makalede böyle çok fazla bir meblağın bu tür mallara ödenmesi eleştirilmiştir.³⁵⁰

İthalat 1923–1924 yılında yaklaşık % 12, ihracat % 4,6 artmıştır. Aşağıdaki tabloda bu değişimi göstereceğiz.

Malların türü	İthalat (gıran)	İhracat (gıran)
Canlı hayvan	489.573 (azaldı)	341.080 (azaldı)
Yiyecek ve içecekler	23.083.165 (arttı)	5.100.145 (arttı)
Temel maddeler veya yapılmak için hazır maddeler	28.227.524 (arttı)	14.346.784 (arttı)
Üretim malları	23.695.487 (arttı)	14.717.634 (arttı)
Meskûkât, altın ve gümüş	534.174 (arttı)	585.836 (arttı)

8.3. Asıl Ticari Taraflarla Ülkenin Mübadelatı

Dünya savaşının başlamasıyla yalnız mübadelat hacmi azalmamış aynı zamanda giderek Rusya, İran’la ticaretindeki ilk sırasını kaybetmiş ve İngiltere onun yerini almış ve bu durumu koruyabilmiştir. Bu yıllarda İran’ın diğer devletlerle mübadele ölçüsü değişti. Osmanlı imparatorluğu’nun bölünmesi İran’ın bu ülkeyle olan ticareti küçük birkaç şehirle yapılan ticarete dönüştü. Mübadele hacmi de giderek azaldı. Eğer ülkelerin düzenlenen tablodaki İran’la olan ithalat ve ihracat hacminin ölçüsünü bakarsak bu önemli yer değiştirmeyi görebiliriz.³⁵¹ Mısır savaşından önce İran ticaretinde 11’den 19’a kadar olan sıralarda yer alıyordu, savaşın sonraki ilk yılda ithalat 3.sırada ve sonraki yılda 2.sırada ihracatta da 1. sıraya geldi.

³⁵⁰ Ruzname-i İran, 26 Ramazan 1343, nr.1805, s.2.

³⁵¹ Bkz.Tablolara.

Mübadele yılları	İthalat	İhracat
1919–1920	İngiltere-Sovyet-Mısır Türkiye	Mısır-İngiltere-Sovyet-Türkiye
1920–1921	İngiltere-Mısır-Sovyet-Belçika	Mısır-İngiltere-İrak-Amerika
1921–1922	İngiltere-Sovyet-Belçika-Mısır	Mısır-İngiltere-İrak-Amerika
1922–1923	İngiltere-Sovyet-Belçika-Fransa	İngiltere-Mısır-Suriye-Amerika
1924–1925	İngiltere-Rusya-Belçika(Fransa-Almanya)	İngiltere-Sovyet-Mısır-Amerika
1925–1926	İngiltere-Sovyet-Belçika-Almanya	İngiltere-Sovyet-Mısır-Amerika

Elbette İran'ın İngiltere'ye petrol ihracatı Mısır tarafından yapıldığı vurgulamamız gereken bir noktadır. Gerçekte bu ülkenin İran'la mübadelesinin artışı, bu ülkenin kendisiyle alakalı değildir, aksine burası İngiltere'nin sömürgesi olarak bu ülke için vasıta olarak rol oynuyordu. Bahsettiğimiz yıllarda İran ticaretinde önemli tarafları, önem derecesine göre üstteki tabloda gösterdik.³⁵²

İngiltere ve Sovyet Rusya İran ticaretinde önemli tarafları oluşturuyordu. Osmanlı Devleti'nin yıkılışı ve küçük devletlere bölünmesiyle, İran-Osmanlı ticareti son buldu. Yıkılmış Osmanlı Devleti'nin parçalarından oluşan Türkiye, Irak ve diğer ülkeler İran'la ticari ilişkileri oluşmuş ve bu ülkelerin kendilerinde İngiltere'nin ticari alanındaydı, İran'la ticaretlerinin ölçüsü çok sınırlanmış, İran'la mübadelatın öneminin derecesi 6. Sıradan 19. Sıraya kadar değişmiş ve İran ticaretinde de önemli bir rolleri kalmamıştır.³⁵³ İthalatta Belçika, Fransa ve hatta biraz da Almanya faaldi. Amerika'da

³⁵² Bkz.Tablolara

³⁵³ Bkz.Tablolara.

giderek İran'ın ticari alanında çok faal oldu, ithalat alanında 9. sıra ile 14. sıra arasında değişmiş, ihracatta ise 3. sıradan 14. sıraya kadar değişen önemi vardır.

Türkiye İran ticaretinde 1919–1920 yıllarında 4. Sırada yer almıştır. Fakat bu yıllardan sonra 5.sıradan 8.sıraya kadar değişen yerini aldı. Bu ülkenin İran'la mübadelat hacmi sınırlıydı. Daha çok Kürdistan ve Azerbaycan eyaletlerinin sınırlarından yapılıyordu.1920–1921 yıllarında bu ülkenin İran'la ihracatını, tütün, altın para, boya çeşitleri, kâğıt, mensucat, dokumalar oluşturmuş ve İran'ın toplam ithalatının yaklaşık %5'ini kapsamıştır. Bu ülkeye ihracatı halı, deri, ham ipek, şal, hayvansal maddeleri ve şıra oluşturuyordu. İran'ın toplam ihracatında yaklaşık %2,5'ini kapsıyordu.³⁵⁴ Bu yıldan sonra İran mübadelesinin ölçüsü daha çok Türkiye'nin Avrupa yakasıydı. Bu yoldan Avrupa'nın başka ülkelerine mal gidiyordu. İthalat malları Trabzon-Hoy yolundan yani İran'ın kuzey batısından geliyordu. Aslında bunlar Avrupa mallarının deposu olan İstanbul'dan geliyordu. Türkiye'nin Avrupa yakasından İran'ın toplam ithalatından yaklaşık % 9 oranı ve İran'ın toplam ihracatından ise o ülkeye ihracat yaklaşık %2 idi. Ama bunun yanı sıra Türkiye'nin Anadolu yakasından İran'a ithalatı sınırlı ve toplam ithalatın yaklaşık % 6 ve toplam ihracatında da bu ülkeye ihracı %8'ini oluşturuyordu. İthalat tütün, meyve, boya çeşitleri, ihracatta halı, deri, kına, dokumalar ve ham pamuktu.³⁵⁵ Güçlü batı komşumuz ve ülke ticaretinde 3. Sırada yer alan Osmanlı yerine sınırlı ticaret yaptığımız ve ülke ticaretinde önemli katkısı

³⁵⁴ Tabeau General, **Lannee Pitchi-I1, (21 Mars 1920–20 Mars 1921)**, Tahran, 1922, P:XA6.

³⁵⁵ Tabeau General, **Lannee Pitchi-I1, (21 Mars 1920–20 Mars 1921)**, Tahran, 1922, P:XA9; Ticaret ve Sanayi Türkiye-İran Bankası Muamelatı ticariye ve Banka Muamelatı,1339,s.283; Türk ticaret Salnamesi 1340–1341,Türk Anonim Şirketi, İstanbul, s.412. “Avrupa’dan transit şekilde Erzurum yoluyla İran’a giden mallar ve İran’dan ihraç edilen halı, pamuk...”

olmayan ülkeler yer aldı.1923 yılında Türkiye’den transit şekilde geçen önemli mallar aşağıdaki tabloda verilmiştir.³⁵⁶

Ürünün çeşidi	Çıkış yeri	Miktar (gıran)
Pirinç	Rusya	8.000.000
Kuru meyve	Rusya	10.000.000
Ham pamuk	Rusya	15.000.000
Halı	Rusya ve Avrupa	5.000.000
Ham deri	Rusya	4.500.000
Balık ve havyar	Rusya ve Avrupa	1.500.000
Hayvan	Rusya	2.000.000
Yün	Rusya	1.250.000
Diğer mallar	Rusya	12.750.000
Toplam		60.000.000

Önceden de ticaret, sosyal ve siyasi konuda şehbenderlerin raporlarının öneminden bahsedilmiştir. Şehbenderler bazen siyasi konularda da etkileri oluyordu.

³⁵⁶ **Şehbernder Ticaret Raporları 2**, Hariciye Şehbenderlik ve Ticari Umuri müdüriyeti İstanbul, Amire matbaası, 1341, s.71; **İstanbul ticaret ve sanayi Odası Mecmuası 10**,Ebu’l Ziya Matbaası, İstanbul, Eylül 1340, s.502. bkz. “İran ve doğu ülkeleriyle ticaretin nasıl olduğunu ve bu yılın 2 Haziranında beyanname göndermeleri ve tütün, afyon, sabun, Bursa ipliği, zeytin, gül yağı gibi malalrın ihracatını vurlayıp ve Osmanlı tüccarının İran ile ticaret yapmaya önem verdiğinden bahsetmiştir. **İstanbul Ticaret ve sanyi Odası Mecmuası 8**, Ebu’l Ziya Matbaası, İstanbul, 1 Temmuz 1340, s.399. “ İran ile Osmanlı ticaretinin önemini vurgulanmıştır. Osmanlı’nın Tahran’da 3 ticaret odasının olduğu da belirtilmiştir.” ; **İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası 6**, Ebu’l Ziya Matbaası, İstanbul, Nisan 1340, s.305. “1922–1923 yılında İran’ın güney petrol bölgesinden üretilen petrol 2.959.028 tondur ve 1921–1922 yılında ise 2.327.221 ton, 1923 yılında da 3.775.000 ton petrol üretildiği tahmin ediliyor.” ; **İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası 5**, Ebu’l Ziya Matbaası, İstanbul, 10 Mart 1340, s.234. “1. Dünya Savaşından sonra Almanya’nın İran’da ticari münasebetlerinin ilerlemesi hakkında bkz.” ; İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası 6, Ebu’l Ziya Matbaası, İstanbul, Nisan 1340, s.305; **İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, İkdam Matbaası, İstanbul, Teşrin-i Sani 1339**,s.201;BOA,T.TZT. **İHR,789/73** 1919–1923 yılları arasında iki ülke arasında ithalat ve ihracat hakkında bakınız. BOA,T.TZT. **İHR,789/59**;BOA,T.TZT. **İHE,789/55**.

1913–1914 yıllarında Buşehir’de İngiltere konsolosu olan Lorimer, Buşehr’de Osmanlı’nın siyasi temsilcisi ve konsolos yardımcısının olduğunu haber verir.³⁵⁷

Buşehr’de İngiltere Başkonsolosu Sir Persikaks’ın raporunda Buşehr’de Osmanlı konsolosunun Meşrutiyet Devriminin olaylarında, Seyyid Murteza, Mectehid Ehrumi, Elem’ul Hoda, Reis Ali Delvari gibi şahısların emri altında olan kişiler tarafından şehrin işgalinde ve şehir hâkimi ve gümrük reisinin işten atılmasında direkt etkisi olduğundan bahsetmiştir. Kaks, 9 Nisan 1901’de Rusya, Almanya, Osmanlı’nın siyasi temsilcileri İngiltere konsoloslughuna gelerek emniyeti sağlamak için sağlam ve düzgün tedbirler alması konusunda İngiltere’nin siyasi temsilcisine danışmanlık yaparak onu bu konuda teşvik etmişlerdir.³⁵⁸

Osmanlılar 1871–1918 yılları arasında Buşehr’de bulunmuşlardır. 1.Dünya Savaşının başlamasıyla itilaf devletlerinin karşısında olduğu için 1918’de İngiltere ordusu tarafından Buşehr işgal olduğu için şehri tamamen terketmişlerdir. 1.Şehbender Efendi Ağa ve 1918 yılında son şehbender Ali Kemal Beydi. Savaş nedeniyle şehre hiç gelememiştir.³⁵⁹

Milletlerarası ticaretin nasıl olması gerektiğini ve yolları, mübadele olan malları, tarihi olayları tanımak ve anlamak, önemli işlerdendir. Genelde iç raporlarda ilgi görmeyen, sosyal, siyasi, iktisadi olaylardan oluşan raporlar çok önemli bir konuya sahiptir. Diğer taraftan genelde devletler, gelecek siyasi, iktisadi ve sosyal durumlarını bu raporlara göre planlamışlardır. İran ticari durumlarının raporları, gerçekte Osmanlı’nın Meşhed ve Tebriz’deki şehbenderhanelerdeki memurların, devletin

³⁵⁷ C.Lorimer, C.**Rahnumay-i Halic-i Fars ve Cğrafiyayi Otsan-i Buşehr**, Çev. Seyyid Muhammed-i Hasani Nebevi, Şiraz,1379, s.175.

³⁵⁸Kaks, Sir Persi, **Gozeriş-i Salani-yi Buşehr**, Çev. Hüseyin Zengeni, Haz. Abdülkerim-i Meşayihi, Pervin Yayinevi, Tahran,1371, s.71.

³⁵⁹ Meşayihi, Abdülkerim, **Mecelle-i Zemani 50**,Bonyad-i İran Şinasi-yi Buşehr, Buşehr,1375, s.13.

dışışleri bakanlığına gönderdiği genel raporlardır. Bu raporlar çok önemlidir. İran ve Osmanlı arasında ticari yolları iyice açıklamışlar ve bu yolların her birindeki konuları, iyilikleri, zorlukları anlatmışlardır. İran ve Türkiye arasındaki mübadele devletler için önemli olan malların her birinin önemini tekrar tekrar açıklamışlar. Bu raporlarda araştırılan konulardan biri halı dokuma sanatıyla ilgilidir. Onlar halı üretme çeşitlerinden, halı dokuyan işçilerin tarzından, bu alanda faydalanılan araç ve gereçlerden, temel maddeleri üretme tarzından, doğal renkleri kullanma konusundan bahsetmişlerdir. XX. yy. başlarında İran ekonomisinde bu sanatın öneminden açıkça belirtmişlerdir. Halıları dokuma, ticarete uygun boyutları, alıcı değerleri, halkın ilgilendiği yerleri, diğer daha fazla konularda ve bu dönemlerde özellikle Meşhed ve Tebriz şehirlerindeki ticari ve ekonomik konuları araştırmak için fazlasıyla faydalanmaları, bu raporlarda ilgiyle karşılanmıştır. Bu raporlar, Meşhed ve Tebriz şehirlerindeki ekonomik ve ticari konularının anlatılmasının yanı sıra, doğulular için doğu ticareti düşüncesi ve aynı şekilde XX. yy. ekonomik savaşından da bahsetmiştir. Ticari merkezlerdeki Türkiye'nin İranla daha iyi rekabeti için yolları göstermiştir.

8.4. İran'da Osmanlı Devleti Ticari Şehbenderhanelerinin Raporlarına Göre Kuzey İran'daki İthalat ve İhracat Yolları Hakkında Birkaç Görüş:

8.4.1 Tebriz Şehbenderi Kadri'nin Raporu: İran'dan Osmanlı ithalatı 3 şekilde yapılıyordu. 1-Kafkas yolu 2-Hoy-Maku-Bayezid-Erzurum- Trabzon yolu 3-Hemedan-Kirmanşah-Bağdat yolu

Kafkas Yolu: İran'ın kuzeyinde ihracatın önemli bölümlerinden olan halı, badem, kuru üzüm Tebriz'den, büyük bir çoğunluğu Enzeli'den olan pirinç de ihraç edilmekteydi. Tebriz'de Sadri pirincin değeri halkın beğenisine göre, her batmanı 10 gıran yani 130

kuruşa satılmıştır. II. kalite pirincin her batmanı 7 gıran yaklaşık 90 kuruştur. Her batman 2 atık kıyye ve 100 dirhem yani 900 dirhemdir. Enzeli pirinci Reşt çevresinde ekiliyordu. İran'ın diğer bölgelerine göre daha ucuz bir fiyatla satılmıştır. 1 Puti değeri yani 16 kilo 400 gram tanesiz kuru üzümün kalitelisi de 20 gıranın üzerinde yani yaklaşık 300 kuruştur. Tüccar, Rusya'dan Tebriz'e kadar yapılan demiryolu ve onun rahatlığından dolayı Kafkas yolunu tercih ediyordu. Bununla birlikte Bolşevikler de Moskova itilaf namesine göre, İranlılar'a çok fazla imtiyaz verdiler. Şüphesiz bu yolun cazibeleri İranlılar'ın tercih sebebi olacaktı. Rus devletinin “Vehnişturk” ve “Haykub” adlı iki şirketle Tebriz ve Enzeli ile ticari bağlantılar kurmuştu. Bu yoldan İran'a petrol, şeker ve tuzlu balık ihraç ediyorlardı. Bolşeviklerin bu şirketleri kurmaktaki amacı İran, Rusya arasındaki mübadele malların ve özellikle İran'dan Rusya'ya pirinç ve buğday ihraç etmektir. Ancak Rusların bu amacı gerçekleşmedi. Diğer taraftan Kafkas'taki emniyetin olmaması sebebiyle tüccar bu yoldan daha az yararlanıyordu.

Hoy-Maku-Bayezid- Erzurum-Trabzon Yolu: Trabzon transit yolunun güven ve emniyetin oluşturulmasında, Türk memurların çaba ve gayretleri sayesinde tüccar bu yolu daha çok tercih etmiştir. Bu yoldan İran halısı, bademi, kuru üzümü Türkiye'ye, Türkiye'nin kumaş türleri, şekeri, baharatları İran'a ithal etmişlerdir. Azerbaycan ticaretinin % 90 ı bu yolda yapılmaktaydı.. Ticari mallar 45–50 gün zarfında İstanbul'a ulaşmış, ticaret bu yolda günden güne artmış, Her iki devlet bundan fazlasıyla kazanç sağlamıştır.

Hemedan-Kirmanşah-Bağdat Yolu: Bu yol, tüccarın bazısının yararlanmasına sebep olmuş, onlar Oryantal Carpet ve Uruzdi İki müessesesi tarafından Bağdat'ta ticaret yapmışlardır. Kasr-ı Şirin demiryolunun yapılmasıyla tüccar fazla masrafı ve uzun süren

yolculuklar, mallarının kaybolması sebebiyle bu yolun felaket getiren tecrübesine hazır değillerdi. Trabzon yolunu tercih etmişlerdir.

8.4.2 M. Sami Horasan Şehbenderinin Raporu

Meşhed'in Ticareti

Meşhed, bu zamanda Orta Asya'da önemli merkezlerden sayılıyordu. Türkistan, Afganistan, Hindistan, Irak, İran'ın her tarafından sürekli ziyaret için gelmişlerdir. Meşhed, bu ülkelerin tamamıyla devamlı ticari ilişkiler içerisindeydi. Türk ürünleri, mahsulâtları istemek ve müşteri bulmak için Meşhed'de ticari defterin oluşturulması gerekiyordu. Bu iş için paraya ve işçiye gerek yoktu. Sadece ülkemizin çeşitli ürünlerini ve mahsulâtlarından bir örnek göndermek ve fabrika sahiplerinden almak bizim hedefimize ulaşmamız için kâfiydi. Fakat bu tüccarın adresinin kesinlikle bizim bilgimiz dâhilinde olması gerekiyordu, çünkü değerleri bilmek için ihtiyaç duyduğumuzda, onlarla bağlantı kurabilmeliydik. Şehbenderhane, temel eşyalar için tahsis edilen bir mekândı ve mallarımızı iyi tanıtan, ülke talihini iyileştiren, gönderilmiş numuneleri tanıtıyordu. Doğunun gözü de açılmış ve doğulularla, muamele etmeye meyillilerdi, batılılarla değildi. Bu yolla doğuluların parasının batılıların cebine girmesini ve onları zengin yapmasını istemişlerdir. Bu fikir takdir görmüştür. Doğunun fikri doğu içindir. Zamanla düşünce ve kalplere nüfuz etmiştir. Bu yüzden cüzi bir masrafla yani üretim ve mamullerin örneklerini göndermekle, bütün ömrümüzde daimi müşteri için sürekli cazip ve ilginç görünüyoruz. Tüccar ve fabrika sahiplerimiz, bu malları bedava gönderirler, bu işten de memnun olmuşlardır. Çünkü bu malın faydası onlar içindir. Çünkü masrafsız ve rahatlıkla devamlı müşteri bulmuşlardır. Aynı Amerika ve Avrupa'daki fabrika sahipleri, memurları sırf bu iş için istihdam ediyor ve

dünyanın her tarafına gönderiyorlardı. Onlar numuneleri her yerde dolaştırıyor ve çok para harcıyorlardı. Kesinlikle bizim aydın fikirli fabrika sahipleri, bu işimizi takdir edecek, bu yoldan da kendi iç üretimlerimizi de doğu dünyasına tanıtacağız ve müşterileri elde etmek için acele edecek bu konuda şüphem yok bunu da anlatayım, taklit üretimleri veya çeşitli numune eşyaların gönderilmesi durumunda tıpkı ticaret kanunun da olduğu gibi takip edilmeli ve cezalandırılmalıdır. Eğer gül ıtır diğer ıtırarla karıştırılırsa ve hileyle halis ıtır yerine satılırsa cezalandırılmayı hak etmiştir. Malları has ya da karışık diye ilan etmeli, şehbenderhaneye ait eşya numuneleri hesaplanmalı, onların zararını önlemeliyiz. Burada gül ıtır, ipek böceği tohumu, ham ipek, Bursa havlusu, tütün, ilaç maddelerinden bazıları, özellikle kokulu sabun isteniliyordu. Hintliler ve Türkistanlılar bu numuneleri görme halinde direk bizim tüccar ve fabrika sahipleriyle temas kuracaklardır. Doğunun kapıları özellikle havlu, ipek böceği tohumu, ipek, tütün, gül ıtır vs. bizim ürünlerimizin yüzüne açıktı. Bizim tüccar ve fabrika sahipleri satma değerini ve şartlarını ayrıntılı ve açık şekilde beyan ederler, biz de küçük bir sergi oluşturmakla bu numunelerden hem maddi hem manevi fayda elde edeceğiz. Tüccarın temsilcileri Orta Afrika ve Miami'ye kadar müşteri bulmak için gidiyorlar. Dikkatle bu meselede bu bölgenin önemli meziyetlerini bizim için hesaplıyorlar. Küçük bir himmetle ve az masrafla dört kıtada zengin müşteriler elde edebiliyorlar. 20. yüzyıl ekonomi savaşının yüzyılıdır, bu savaş, küçük büyük tanımıyor ve her kim ticaret kapılarını dünyaya açsa zafer bayrağı sonsuza kadar onun elinde oluyor. 1921 yılında Horasan ithalatı 19.896.211 gıran, ihracatı 6.779.248 gırandı. Ticaretin $\frac{3}{4}$ ünü İngiltere ile yapıyordu. Yerli tüccarın görüşüne göre bu rakam geçen yıla (1923) göre 1921 yılındakinden 5 veya 6 kat fazlaydı. Depozito, alışveriş, sigorta, nakliye, ihracatın

gümrük vergisi, kilo ve miktar hesabına göre malların ölçüsünün masraflarını dikkatle hesapladığımız ve incelediğimiz zaman bu bölgeye mal ihraç edebiliriz.

8.4.3 Horasan Şehbenderi M. Süleyman'ın Raporu

Horasan'la Ticari İlişkiler

Horasan'da Bursa havlularına ve ipek böceği tohumuna, gül ıtırına ihtiyaç vardı, geniş oranda sipariş veriliyor, bu muamele ya Trabzon-Tebriz yolu veya Kıracı-Meşhed yolunda yapılıyordu. Tüccarlar paralarını Londra'dan çek ve malın değeri altın parayla ödüyordu. Bizim çalışan, faal ve namuslu tüccarımız ve ticarethanelerimiz burayla muamele yapmakta, hem çok fayda görmekte ve hem de ülkemizin ürünlerinin ihracıyla vatana büyük bir hizmette bulunmaktaydı. Ticaret idaremiz tüccarların isimlerini ve malların değerlerini hızla ilan etmekle hem iyi müşteriler bulup ve hem de iyi satışımız olacaktı. Tüccar ve fabrika sahiplerimiz ticaretin ruhu olan emniyet ve süratle inançlarıyla, ona milli bir emir gibi bakmakla kazanç elde edeceğiz. Eğer böyle yapabilirsek, doğu bizim müşterimizdi ve batılılar gibi sömürgeye ihtiyacımız yoktur. Bu müşterilerin, mallarımıza alaka ve rağbetleri var ve hatta bizimle rekabet etmeye bile dikkat etmeyecekler. Fakat gerek mallarımızda sahtekârlık olmaması ve gerekse dengeli fiyatlar, hızlı nakliyat ve sipariş verdiğimiz numuneler de aynı olup depozitomuzda teknik şekilde olsun, angarya olmasın depozito ve nakliyat parası müşteriden alınsın, mallarımız ne kadar iyi ve sağlam depozitoyla olursa ve ne kadar ucuz gönderilirse müşteri memnun olur ve gelecekte de o kadar sipariş alınır, her şeyi teferruatıyla hesaplayıp ve çok az fiyatla malı ihraç etmesi gibi işlerle tüccarın en önemli görevidir.

8.4.4. Horasan Şehbenderi Sami Bey'in Bu Bölgenin Halısı Hakkındaki Raporu:

Bu bölgede halı dokuması, İran'da binlerce fakir çocuk tarafından yapılıyor, küçük yaşlarda çocuklar hem kendi harçlıklarını çıkarıyorlar ve hem de işlerinde uzmandırlar. Halı dokuması ve ihracatı çok önemli konulardandır. Bu şekilde binlerce kişinin karnı doyuyor ve yün, pamuk ve boya gibi halının temel maddelerini temin ederek devlete ve millete menfaat sağlıyor. Genelde halı dokuma ve ona ait sanatların fikri Türklere aitti. İngiltere, Fransa, Amerika, Türkiye, Mısır, Çin ve dünyanın her yerinde milyoner ve zengin İranlılar yaşıyorlar, bunların dinleri, adetleri ve yaşam tarzları farklı olmasına rağmen çok az zamanda yaşadığı yerin ahalisiyle uyum sağlıyordu ve geleneksel ticaretiyle uğraşıyordu. İran tüccarı ticareti babalarından öğrenmesine, ticaret ilmine ve usulüne aşina olmamalarına ve eğitimlerinin de az olmasına rağmen dünyanın her yerinde yetenekliydi ve bu konu hakkındaki araştırmalar da faydalıdır. Sultan Süleyman zamanından yadigâr kalan kaliteli halılar bu sanata çok önem verildiğinin göstergesidir. Şimdi hali hazırda bu sanat Türkiye'de mevcuttur; ama ihmal yüzünden ve umursamazlık veya savaşlardan dolayı onun önemi azalmıştır. Bu sanatı yeniden ihya etmek gerekiyor. Eğer ihya edersek kolaylıkla Yunan ve özellikle İran ile rekabet edebiliriz. Böylece hem binlerce insana hayat imkânı ve iyi gelecek temin ediyoruz hem de memleketimizin milli hazinesini servet kazandırıp mühim bir hizmet ediyoruz. Türkiye'de şimdilik iki yüz bin şehit çocuğu ve yetim var. Eğer bu çocuklar üzerinde biraz durursak halı dokumanın onlar için iyi bir iş olduğuna kanaat getirebiliriz. İnsan gücünün yanında ülkede pamuk ve yün de var. Kendi himmetimizle iki milyon lira sermaye bu sahipsiz çocuklara tahsis ederek, onları düzenli bir kurumda toplayarak, İstanbul veya vilayetlerde milli mülklerimizde yerleştirerek ve halı dokuma tezgâhlarını kurarak, bu çocuklara iş imkânı sağlayabiliriz.

Elbette bunlar gündüz çalışıp gece de okuyabilirler. Genelde halı dokuması zeka, istidat ve yeteneğe bağlıdır. Bir ile üç ay arasında öğrenilebilir. Bu hespla üç veya en fazla dört aydan sonra ayda yüz bin metre halı dokunulabilir. Bu halıların her metresini on lira (orta boy halı) hesaplarsak ayda bir milyon lira gelirimiz olur ve bu paranın yarısını halı malzemelerinin masrafı için kullanırız, diğer yarısını da çocukların harçlığı ve okullarına harcarız. Kaç yıl sonra hem devletin esas sermayesi dönecek, binlerce çocuk iş sahibi olacak hem de genelde ucuz fiyata satmaya mecbur olduğumuz halının temel maddelerini düzenli ve daimi kullanmakla ülkeye önemli bir servet kaynağı sağlamış olacağız. Özellikle uzman insanları istihdam etmekle, pamuk ve yün temizlemek, hallac etmek, onu ipliğe dönüştürmek, sonra yavaş yavaş çocuklara pratik ve teori dersleriyle boya tezgâhlarını ve dokuma sanatını öğretmekle, ülkemiz için sanatkâr ve uzman insanlar yetiştiriyoruz. Çocuklar büyüdüğü zaman müstakil çalışmak isterlerse, yeterince sermayeleri olsun diye bunlar için yardım kasaları konulması ve her çalışanın işine göre ücret adıyla bu kasaya para atılması gerekir. Böylece memleketimiz faal ve uzman kuşak eğitebilir. İran'ın coğrafi durumu ve uygun nakliyat araçlarının olmamasından dolayı, İran'ın bizimle rekabet etme olanağı yoktur. Avrupa ve Amerika pazarlarına yıllık ihrac edilen binlerce İran halısı, bizim ihraç edilen halılarımızla rekabet edemez. Yunan devletinin de halı sanatına önem vermesi, Yunanistan'a göç edenlerin hızla halı tezgâhlarını kurup, işle meşgul olmaları ve Yunan devletinin de yabancı ülkelerden ithal edilen iplik ve boyadan gümrük vergisi almaması dikkate değerdir. Eğer bizim devletimizde yukarıda bahsedilen meselelere önem verirse ve düşüncelerimiz teoriden pratiğe dökülürse gelecekte çok az zamanda dünya pazarlarına hâkim oluruz.

8.4.5 Horasan Şehbenderi Sami Bey'in Bu Bölgenin Halı Dokuma Sanatı Hakkındaki İkinci Raporu

İran'da halı dokuma tarihleri hiçbir yerde kayıtlı değildir ve bu güne kadar İran tarihinde en eski halı Husrev Perviz'in halısıdır ve Ömer döneminin Medayin'e saldırılarında bu çok güzel halı ve diğer halıları ganimete alıp mücahitlerin arasında parçalayıp, kendi içlerinde bölmüşlerdi. Tarihi metinlerde bu halının üzeri değerli taşlarla süslenmiş ve diğer bir rivayete göre 4 dönemi gösteren bir tablodur. Safaviye ve özellikle büyük Şah Abbas döneminde İsfahan'da dokunulmuş halılar, şimdi en pahalı halılardandır.

Topkapı sarayının müzesinde ve İsfahan'da Şah Abbas ve İmam Rıza'nın türbesinde bu halılar mevcuttur ve bu halılara Abbasi ismi verilmiştir. Antika halılardan sayılır. Dokuma tarihleri 900 ila 1000 yıl öncedir. Farsçada halı kelimesi yoktur ve Husrev Perviz döneminde halı hakkında konuşulduğu zaman ferş ve besat kelimelerini kullanmışlardır. Bu isimler de Arapçadır. Eski ve yeni Farsçada halı, gali, galin ve galinca olarak kullanılır ve bu isimler de Türkçedir. Türkistan, Buhara, Başkır Destan ve Türkçe konuşan bütün kabileler halıya gali veya galin derler. Çünkü Farsça'da gali kelimesinin karşılığı olmadığı için şüphesiz galiyi bulan da Türktür. Esasında her yerde türk varsa halı da oradadır ve Türkçe konuşan aşiretler ve kabileler zamanlarını halı dokumakla geçirirler. İran'ın türk aşiretlerinin içinde ve özellikle Kaşkai kabilesinde her zaman halı dokuması vardır. Farsça konuşanların da arasında ve özellikle Bahtiyari kabilesi keçe ve cecim dokumakla meşguldürler. Halı dokumazlardı. Hatta tümünde farsça konuşulan Kirman ve Kaşan şehirlerindeki halılar da Azerbaycan'daki Türkler vasıtasıyla dokunur.

İran halısı iki türdür. İlki İblani, diğeri de şehridir. İblani halılar Türk kabilelerinin çadırında bayanlar tarafından dokunur ve genelde bu halılar küçüktürler. Seccade sayılırlardı. Nadiren de büyük şekilde dokunursa 7-8 metreyi geçmez. İblani halıların en iyisi Estarabad bölgesinde Bamud ismiyle ünlüdür. Bamud bir Türk kabilesinin ismidir. Şiraz çevresinde de Kaşkailer tarafından dokunan güzel halılar da Kaşkai ve Şiraz ismiyle ünlüdür. Bahsettiğimiz bölgelerin orta boylu halısı Meşhed pazarında bir metrenin fiyatı 10 tumandır. Bizim kâğıt paramızla 20 lira ediyor. Horasan'ın doğusunda Arap ve beluc kabileleri de iblani halı dokuyorlar ve bunlar da küçüktürler ve 4 metre kareden çok değildirler. Halılar seccade şeklinde 1/50.1 ölçüsünde Meşhed pazarında ortalama fiyatı 8 tumandı. İblani halıların örgü ve iplik yündendi, bunlar asla pamuğu kullanmıyorlar. Son dönemlerde bitkisel yerine kimyasal boyalar kullanmışlardır. Bu yüzden de halıların fiyatlarının düşüşüne neden oluyorlardı, çünkü bunlar güneş ve su karşısında dayanıklı değillerdi.

Şehir Halıları: Bu halıların en ünlüleri Tebriz, Meşhed, Kirman, Hemedan, Kaşan, Sultanabad, Bircend, Terşis gibi şehirlerdedir. Dokunan halılar kendi şehrinin adını alıyorlar, Meşhed halısı Tebriz halısı gibidir. İran'da en çok halı dokuması Tebriz'e aittir. I. Dünya Savaşından önce Tebriz'de 2500 kişi halı dokuyordu. Bu savaş İran halısının üretiminde vahim etkiler bıraktı. Tebriz'in çevresinde heris ve behşayış halıları ünlüdür.

Horasan Halıları: Horasan'da iki türlü halı dokunuyor. Biri Türk dokuması, diğeri de Fars dokumasıdır.

Türk Dokuması: Tebriz Türkleri bu tarzda dokuyorlar. Dokumacılar halı kasnağının önünde oturuyorlar ve çengelin ucuyla bir bıçak yardımıyla ipi çekip dokuyorlar. Bıçağı sağ eliyle tutup dokumak, diğer dokuma tarzlarına göre daha rahattı.

Fars Dokuması: Bu tarzda dokumacı halı kasnağının arkasında oturuyor ve bıçağı sağ eliyle ve sol elin şahadet parmağıyla da ipi çekip dokuyor. Bunların halı kasnakları ağırdı fakat fars dokuma türündeki halılar çok güzeldir, çift türünde iki boylakla bir düğüm atılır. Tai türünde her boylaka bir düğüm atılır, çifti dokumak tai dokumaya göre hem rahat hem de ucuzdur. Horasan'daki halı fabrikalarının sahibi genelde Türklerdi. Bu yüzden ustabaşılar kâğıt üstüne sözlerini yazıyor, Türkçe ile çıraklara diyorlar ve onlar da ustalarının sözlerine göre kaç tane düğüm atacıklarını anlayıp dokuyorlar. Bu yüzden fabrikalarda çıraklar Türkçeyi hızla öğrenmeye mecbur olurlar ve Meşhed'de fabrikalar türk diline çok hizmet ediyorlar. 20 yıldan bu yana Horasan'da halı dokuma sanatı çok ilerlemiş ve bu ilerlemenin nedeni de Türklerdir. Burada hem yünün fiyatı ucuz ve kaliteli, amelelerin ücreti de azdır. Türklerin Azerbaycan'dan Horasan'a gelmesinin ve halı fabrikaları açmasının nedeni buydu. Bu son dönemlerde bazı Ermeniler ve Museviler de halı ticaretine bakıyorlardı. Bu yıl İngiltere'nin oryantal carpet kumpanyası Meşhed'de bir şube açtı ve tüm halı ticaretinde değişimler oldu. 20 yıldan bu yana halı fiyatı gitgide çoğaldı, 15–20 yıl evvel her arşın halının dokuması 4 tuman idi ve bugün 12 tumana mal oluyor, bu hesapla 20 yıl içinde fiyatlar 3 kat artmıştır. Bu gidişatla gene de artacaktı. Horasan'da ince dokumalar yapılır, emmioğullar gibi halı fabrika sahipleri her metrekaresini 300 tuman bizim parayla 600 lira bir türlü halı dokunur ve ilk kez İran'da halı dokumasının pahalıya mal olmuştu. Tüccardan halı dokuma siparişi alan fabrika sahipleri her arşın kare bittikten sonra paralarını nakit alıyorlar ve böylece halı kasnaktan aşağıya indiği zaman parası da tam ödenmiş oluyordu. Bu halılar, Hacı Kazım Ağa isminde bir türk milyoneri tarafından sipariş verilip, Amerika'ya ihraç olacaktır. Bu halıların ¼ metrekaresinde 240 bin düğüm var ve bu yakın yerlerde bir halı dokumaya başlayacak ki ¼ metrekaresinin 70

bin düğümü vardı ve her metrekaresinin dokuması 1 tumanı denge olacaktı. Bu şekilde halı dokuma da yeni bir tarz oldu. Nakışlar, uyumlar, renklerin alacalığı ve latifliğı, dokumanın zerafeti ve bu halıların zerafeti bir şaheser ve Türklerin nefis sanatıdır. Şimdiye kadar İran'ın hiçbir yerinde böyle bir nakış, dokuma ve fiyat bakımından böyle nefis halılar dokunmamıştır. Her metre 300 tuman ve metrekaresinde 24 bin düğüm ve dokumasının da her santimetrekaresi 1 kişi tarafından 1 ayda dokunuyor. Fabrikalardan halı dokuma 7-8 yaşlarındaki çocuklar vasıtasıyla gerçekleşmektedir. Her halı kasnağında 3 ila 5 çocuk çalışıyor, her kasnağın başında yıllar boyu tecrübe edinmiş bir usta vardır. Kabilelerin içinde halı dokuma kadınlar ve kızlar vasıtasıyla yapılır, Hemedan ve Sultanabad'da kadınlar dokuyor fakat diğer yerlerde halı dokuma her zaman erkeklerin tekelindeydi. Orta kalitede dokunan halının her arşınına 3 çocuk 10 günde dokuyorlardı. Horasan'da iblani halılar Türkmen-Arap ve Beluc halılardı, arap ve beluc halıları birbirine çok benziyordu, beluc halıları arap halılarına göre daha iyidir. Eğer beluc seccadeleri 8 tuman olursa aynı ölçüde arap seccadesi 5 tumanı. Beluc ve arap seccadeleri horasan pazarına geldikleri zaman yaklaşık 15-20 bin adet oluyor. Merv'den büyük Astarabad bölgesinde Türkmenler vasıtasıyla dokunan halılar İstanbul'da Buhara halısı adıyla ünlüydü ve Meşhed pazarına da getiriliyordu. Bunların ölçüsü küçüktü ve her metresi 10 tumanı geçmiyordu. Bunların halı kasnakları yerle paraleldi ve şehirde olan kasnaklar yere dikeydi. Horasan'da dokunan halılar Meşhed, Gayin ve Terşiz gibi 3 bölgede vardır. I. Dünya Savaşından önce bu şehirde yaklaşık 3 bin halı kasnağı vardı. Fakat savaş yüzünden bunların çoğunluğu işler durgunlaşmış ve 100 e varmış. Fakat bu son dönemlerde sayıları tekrar artmış. Bu günün hesabıyla 550, Gayin'de 200 ve Terşiz'te 150 halı tezgâhı vardır. Özellikle İngiltere oryantal halı kumpanyasının tezgâh almak için getirdiğı sermayeyle artıyordu. Bu kumpanya burada

şubasını 1 yıldır açmasına rağmen, 300 den fazla tezgâh siparişi vermiştir. Bu kumpanya boyanmış yünleri fabrikalara veriyor ve her batmanını 35 gırandan hesaplayıp kumpanyasının kendisine pahalıya mal oluyordu. Bu kumpanyaların sipariş verdiği halılar hem ucuz, hem iri dokunmuş ve her metresi 12 tumandı. Bu halıların nakışı eskidir. Önceden tüysüz ve mat halılar kabul görürdü fakat şimdi tüylü ve eskisi gibi parlak nakışların peşindeydi. Önceden büyük halılar 6 ya 4, 5 e 7 ve 6 ya 8 istenirdi ve onların da fiyatı hacimlerine göre yüksekti. Fakat şimdi küçük halılar hem pahalıydı ve hem de çok isteniyordu. Kasnaklarda olan ahlılar genelde 2 ye 3 ve 2.5 a 3.4 veya 3 e 4 tü ve çoğunluğu 2 ve 3 oluşturuyor ve bunkarda 3 çocuk çalışıyor. I. Dünya Savaşından önce fabrika sahipleri Avrupa'dan ithal olan malları daha ucuz bulup ve onları kullanmaya başlamışlardı. Fakat İran hükümeti bu kimyasal maddeleri halı dokuma için zararlı görmüş ve bunların ithalatını engellemek için kesin tedbirler almış ve gümrükler de emirler vermesine rağmen bu kaçakçılığı engelleyememiş. Kaçak şekilde ithal olan ve tüketilen boyaların gümrük vergileri % 6 olarak belirlenmiş, bu yüzden bitkisel boyaların fiyatı, kimyasal boyalardan daha ucuz olmuştur.

Boyalar: Genelde boyalar kırmızı, lacivert, mavi, pembe, yeşil, krem, kahverengi, kına rengi, turuncu, sarı, bej, tarçın rengi, fıstık yeşili, iğde rengi, devetüyü rengi, beyaz, siyah ve kurşuni gibi renklerden oluşuyordu. Bu boyaların her birinden başka açık renklerde elde edilir, bu açık renkleri elde etmek için zeyi, nili, eşberk, ronas, kırmızı, ceviz, soğan, asma yaprağı, yabani, sarı gibi renkler kullanılır. Önceleri ipleri boyamak için, iplikleri kireç suyunda ıslayıp sonra boyuyorlardı, bu şekilde iplikler gayet temiz ve parlaktı ama kireç suyunda ıslatmaktan dolayı çürüyor ve halılarda dayanıksız oluyorlardı, ama bu usulü terk etmişlerdir.

Fiyatlar: Bir batman yani 2949 gram, boyanmış yün yaklaşık 7 gramdı ve bugünün pazarının fiyatıyla 140 kuruş oluyor, her batman yünden $3 \frac{1}{4}$ batman iplik elde ediliyordu. Bir batman yünün hallaçlığı için 3 gıran ücret veriliyordu. Her batman yün tiftiği için 5 gıran veriliyordu. Bunlarda genelde kadınlar çalışıyordu, bu yıl her batman asıl yün 13 gırandı, yün, temiz ve hallaç olduktan sonra her batmanı 4 gıran azalmaktaydı. Bu hesaplara her batman yün temiz ve boyanmış halde 32 gıran yani 640 kuruşa mal oluyordu. Bir batman yünün fiyatı 13, tarandıktan sonra 4 gıran azalıyor, hallaçlık parası 3, boya parası 7, ip yapmak için 5 olup toplam 32 gırandı. Şehirde dokunan halıların ipliğinin hepsi pamuktu. I. Dünya Savaşından önce Bakü'den gelen her batman halı 18 ile 20 gırandı. Ama şimdilik Hindistan yoluyla ithal olan iplik 40 gırana mal oluyor, Terşiz'de dokunan halılar genelde yerli pamuk ipliğindendi. O ipliklerin batmanı da 20 gırandı. Burada ip tiftiklenmesinin her batmanına 8 gıran verilir, bu bölgedeki her yerde halılarda yerli iplik kullanılırdı. Normal halıların şimdilik $1m^2$ ye 1 batman yün, yarım batman pamuk iplik kullanılır ve eğer bir kişi tek başına dokursa $1m^2$ halıya 42 gıran ya 840 kuruş harcıyor, dokuma ücreti bugün I. Dünya savaşından önceki yıllara göre % 50 artmıştı. Yine savaştan önce Meşhed halıları normal kalitede 12 tumana satılmıştı ve fabrika sahiplerinde her metrede 25–30 gıran kârı vardı. Şimdi 12 tumana satılmasına rağmen 5–8 kârı vardı. Terşiz halıları savaştan önce 45–50 gırana, şimdi ise 65–70 gırana satılıyordu. Bu halıların daimi müşterileri var ve her metresinin fiyatı 8 tuman ve hiçbir şekilde pazarda kalmayıp satılıyordu. Bunun nedeni herkesin ucuz mal peşinde olmasından kaynaklanıyordu. Hatta savaş sırasında yani 1916 yılında gümrük istatistiğine göre, bir yıl içinde Horasan'dan 690.888 gıran halı ihraç edilmiş ve bunun yanı sıra birçok halı kaçak şekilde ülkeden çıkmıştı. Mukataa şeklinde sipariş verilen halılar tek örgü şeklinde 12000 ve çift örgüde ise 6000

ip düğümü vardır. Eğer boylaklar 12000 ip düğümü olursa mukataa ismi verilir, bu mukataalar 1 ya da 5 arşında olabilirler ve her ne kadar sıkıysa pahalı ve iyi olurlar, orta kaliteli halıların her arşını 12 tumandır ve her arşında 12 mukatta vardı. Savaştan önce Horasan ve bütün İran'ın halı pazarının merkezi İstanbul'du. Meşhed halıları Batum yoluyla ve Rus ve İran ekspeditörleri vasıtalarıyla İstanbul'a ithal ediliyor ve her cins mal için % 7 yol parası adı altında fazladan para alınıyordu. Şimdi Batum yolunun kapatılmasıyla İstanbul bu pazardan mahrum kalmış ve halıların başka yerlere gönderilmesine neden olmuştu. Bu durum Türkiye için zararlıydı. Halılar Meşhed yoluyla Duzap, Hindistan ve Londra ve Amerka'ya gönderiliyordu. Sadece % 20 si İstanbul'a gelmişti. Bunlara da %25-30 maliyet eklenerek en az 4 ayda İstanbul'a varmaktaydı. İstanbul bu önemli ticari konumunu kaybetmesi üzücü bir durumdur. Fakat İstanbul bu ticaret için doğal bir merkezdi. Bu merkezin kapanması geçici bir meseledir. Batum yolunun açılması için hükümetimiz ciddi tedbirler alıp gücünü kullanmalı, Rusya'da Batum yolunun kapanmasından zarar görüyor, bu yolun iki tarafada çok faydası var, onun açılmasının çok uzun sürmemesi gerekiyor, özellikle bu yol İstanbul'un geleceği için ehemmiyet arzettiği için hükümetinde dikkat vermesini temenni ediyoruz.

Meşhed'de Halı Tüccarı: Nesir Beyof, Hacı Celil Hameneyi, Hayof beraderleri, Bagirzadeler, Oryantal carpet kumpanyası, Garekozya, Seraceyan, Meşhed'in ünlü halı tüccarlarıdır. Ali Han Ömeroğlu, Hoi, Hacı Mulla Ali, Mehmelbaf, Sahib-i Abdul, Meşhed-i Ağabala halı fabrika sahipleriydiler, Misbah'us-saltane, Melik'ut-tüccar,

Şeriatmedar, Meşhed-i Galim, Gayin'in halı fabrika sahipleriydi. Hacı İsmail Gurbanof, Hoi ve reis'ut-tüccar Teşriz'in halı tüccarlarıydı.³⁶⁰

Yabancı ülkelere İran'ın ihracat mallarının içinde öncede dediğimiz gibi, halının özel bir yeri vardır. İran halıları, seccadeleri Osmanlı'ya geliyordu, İki ülkenin tüccarı arasında beyannameler yazılıp, bu beyannamelere göre alışveriş yapılıyordu, bu beyannamelerde detaylı olarak mal sahibinin ve mal teslim edilecek yer, ihraç edecek kişi, malın türleri ve fiyatları, beyannamede bildirilmiştir. 1919 yılında Tarakçılarda İshak Zakoto Efendi İstanbul'da beraderler hanında Anadolu ve İran seccade halı, Anadolu seccade penceli zerir, Almanya'ya sevkedilecek, fiyatı 808 lira ve 1920 yılında ise Hacı Baba Efendi ve Kesceman tüccarın 18 adet 1648 lira değerinde ve 6 adet Anadolu seccadesi 30 lira ve Telegaban tüccar 119 lira ve çeşitli seccadeler 808 lira ve 1918 yılında Muhammed Sadık Efendi 12 adet müstakil İran halıları 1550 lira ve müstakil İran meşkabat halıları 14 adet 1100 lira, müstakil İran Ferhan ve kürevan 14 adet 1200 lira, İran eski ve Uşak halıları 900 lira ve Anadolu seccadeleri toplam 4750 lira ve Muhammed Sadık Matyuhan 13 adet müstamel meşkabat halıları 13200 lira değerinde malı Viyana'da Zakub İlyakim Efendi ve Eskenar Efendi gibi kişilere gönderilmesi gibi detaylardan bahsetmektedir.³⁶¹

Bu dönemde de halı ihracatı revaçta olup ve hem de İran halıları ile rekabet ve halı pazarını İran'nın elinden almak için çabalar ama becerikli olamaz. Şark halıları ve kilimleri genelde güçlü ve değerli itibarları var ve özellikle Amerika'ya ihraç edilmiştir. Doğal ortam ve geçmişe dayanan tecrübeler şark halılarını güzel ve orijinal yapar, boyaların iyi kullanılması, şekilleri ve boyaları yaratan zengin şairane düşünceli

³⁶⁰ Şehbender ticaret raporları 1,1340–1924, Amire Matbaası, İstanbul, 1340, Hariciye ve kalatı Şehbenderlik ve Ticaret Umuri Müdüriyeti, s.54–66.

³⁶¹ BOA, T.TZT. İHR,789/58;BOA, T.TZT. İHE 747/103; BOA, T.TZT. İHE,789/55.

insanların olması, özellikle halıların dokunmasında temel maddeler ve boyaları kullanmak, o ülkenin doğal koşulları ve toprağının durumuna bağlıdır. Yumuşak ve içi dolu bu yüzden İran'da halılar çok latif ve kabulgörüldür, fakat Anadolu yünleri sert olduğu için halıların da aynı şekilde serttir. Halı ve kilim üretiminde Türkiye, İran, Çin, Hindistan, Afganistan, Beluçistan, Türkistan ve Kafkasya gelir, Bu ülkelerin halılarının niteliklerinde ortak yönlerinin olduğu gibi farklılıklarda vardır. Bölgelere göre sınıflandırırsak:

1.Türkiye Halıları

a) Batı Anadolu: Bergama, Gediz, Uşak, Akhisar, Kütahya, İzmir, Isparta, Bursa, Hereke.

b) Orta Anadolu: Konya, Lâdik, Kırşehir, Karaman, Sivas, Niğde, Tuzla, Zile, Kayseri.

2.İran Halıları,

a) Horasan Bölgesi: Herat, Horasan, Meşhed.

b) Şiraz Bölgesi: İsfahan, Kirman, Yezd, Şiraz, Tebriz.

c) Furgan Bölgesi: Furgan, Hemedan, Garekoz, Bibigobat, İran, Sarrof, Kaşan, Sarebend, Burucerd, Sultanabad, Meşkebad, Mehal, Çoşkan, Gülistan, Tahran.

d) Sehen Bölgesi: Sehen, Bicar, Kirmanşah, Kürdistan, Kerec.

e)Tebriz Bölgesi: Tebriz, Kavran, Bahşiş, Serab, Herz, Savcıbulağ, Karadağ, Afşar.

f)Kürdistan Bölgesi: Batı Kürdistan, Musul, Kuzem.

Amerika'ya 1923–1924 yılları arasında ihraç edilen halı ve kilim sırayla İran, Çin Türkiye'den yapılmaktadır.

Ülkeler	Miktar (yardkare)	Fiyat (dolar)
Türkiye	300816	1419517
İran	590743	4584852
Çin	703157	4562292
Hindistan	107915	811812
Diğer ülkeler	513366	2514661
Toplam	2216007	13.893.134

Çin %30, İran %27 ve Türkiye %10 sahipti, fakat sanayi ve teknik, fiyat bakımından İran halıları hepsinden yüksekti. Türk halıları ise bazen teknik bakımından İran'a yaklaşmış. Hereke fabrikasının büyük salonlar için ürettiği halılarda İran'la denk olduğu gibi. Ama maalesef temel maddeleri kalitesiz kullandığı için kalitesi düşüktür. İran halıları yumuşak, yün ve sık dokunmuş ama Hereke halıları sert ve yün sertten yapılmıştır. Bu tenkit Türkiye'nin bütün halıları için geçerlidir. Çin halıları teknik bakımdan çok sadedir.³⁶²

Şark kumpanyası, Ateşoğlu, Sedkiyani, Teryakiyan Kaşan'da ticarehanelerin kurulması, Almanya ve İngiltere arasında şiddetli rekabetin olması ve özellikle halı dokumada sabit boyaların nasıl kullanılacağı ve İngiltere'den İran'a Almanya gibi sanatkârlar ve uzmanların gönderilmesi ile Kaşan'da önceleri önemi olmayan hali ticareti önem kazandı. Bundan sonra yabancı ve yerli tüccarların büyük oranda ticari alanına dönüşmüştür. Kaşan halıları dediğimiz kumpanyalar ve perakende tüccar vasıtasıyla İstanbul'a gönderilip ve oradanda Londra ve Newyork'a taşındı. Buşehr ve çevresinde halı dokuma tezgâhlarının sayısı yaklaşık 7000 di.

³⁶² **Ticaret Vekâleti Mecmuası** 21 (Mayıs), 24 (Ağustos)1926, İstanbul Sanayi Mektebi Matbaası İstanbul, 1926, s.62–65.

Osmanlı halı ticaret transitinde İran'nın ihracatını engellemek için çeşitli bahaneler oluşturur. 19 Haziran 1920'de Amerika kumpanyası vekili Mösyö Tavşançıyan, 60 adl halıyı Erak'dan Bağdat'a oradanda Amerika'ya taşımak ister, ancak Kirmanşah sınırında bu halı yüklerinin Hanegeyn'den Kasr'a Irak-i Acem ve Hemedan bölgesinde veba hastalığı yayılmış olduğu için halılarında böyle olduğunu bahane ederek, Osmanlı konsolosunun onay vermediği için ihracatını engellemiştir.³⁶³

Türkiye İran halılarını taklit etmek için tam teçhizatlı fabrikalar kurmaya çalıştı.³⁶⁴

İstanbul'dan 1923 senesinde 34 bin balya halı sevk edildiğine dair bir kayda tesadüf olunmaktadır. Bundan başka Trabzon, İstanbul'a uğramaksızın doğrudan doğruya Avrupa'ya halı sevk eylemekte olup bu cümleden olarak gene 1923 senesinde Trabzon'dan doğrudan doğruya sevk olunan halılar 1500 balyaya balığ olmuştur. Zaten Harbi Umumide, İstanbul'un halı transiti üzerinde oldukça muhrup bir tesir icra etmiştir. Bu harbden evvel İran halılarının bir kısmı Bender Buşir ve Süveyş Kanalı vasıtası ile de Londra'ya gitmekteydi. Harp münasebetiyle İstanbul- Londra tariki kapanınca halılar İran'dan Newyork'a ve Londra'ya Bender Buşir tariki ile gönderilmeye başlandı. İngilizler halı ticareti Londra'da temerküz ettirmek için İran tüccarına son derecede suhulet gösterdiklerinden ve İran halı tüccarından birçoklarında doğrudan doğruya Londra'da birleşmesine ilaveten mühim İngiliz halı tacirlerinden bazıları İran'da ticarethaneler açtıklarından bütün bu tertibatı vakıa İstanbul'un halı ticaretine büyücek bir darbe olmuştur. Aynı zamanda İran- Trabzon ticaret tarikimizin müşkilatı, kat

³⁶³ Esnadî San'at-î Ferşi İran, **Sazman-i Ferşi İran**, Tahran, s.23/25-29; Haack, Hermann, **Doğu Halıları**, Baylan Matbaası, Ankara,1975, s.44 bkz. İran halıları hakkında daha iyi bilgi almak için; Sakamoto, Tsutomu, "İstanbul and the Carpet Trade of İran Since The 1870's", Les Iraniens D'İstanbul Sous Ladiirection De The, Zarcontf-Zarinebaf-Shahr, Institut Français De Recherches En Iran, Institut Français D'E'tuDes Anatoliennes Paris, Tahran, İstanbul,1993.

³⁶⁴ **İstanbul ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası** 9,İstanbul Ebu Ziya Matbaası, İstanbul,1340,s.493.

olunmasının bugünkü ticaret prensipleriyle katiyen tevafuk edemeyecek kadar uzun bir zamana ihtiyaç göstermesi, hatta asayıştan mahrum olduğunun iddia olunması salifüzzikir vaziyetin hususunda bir amil teşkil etmiş olmak lazım gelir. Hatta bugün Bender Buşir'den Londra'ya bahren halıların seki için icap eden masrafın İran'dan İstanbul'a irsali için sarfedilen meblağa tekabül edecek derecede azaltılmış olduğu da söylenmektedir. İran halı transiti İstanbul için ayrıca iki cihetten daha haizi ehemmiyet ve kıymet addolunuyor. Bu temerküz hasebile birçok Avrupa tüccarı İstanbul'a geliyor ve bu münasebetle Türkiye halılarını görerek tanıyor ve İran halıları meyanında satın alıyorlar. Bundan başka İran tüccarı da halılarını İstanbul'da satınca ellerine geçen meblağ ile buradan manifatura satın alarak İran'a götürüyorlar. Binaenaleyh İran halı ticaretinin İstanbul'dan uzaklaşması memleket için müteaddit cihetlerden mucibi ziyan olacaktır. İstanbul'da İran halıların geçirdiği bir ameliyei mühimmede burada şayanı zikirdir ki bu da halıların yıkanması ve bazı tamirat görmesidir. İran halılarının gördüğü bu ameliyat onlara eskilik şekil ve rengi verebilmek içindir. Amerikalılar bir aralık Newyork da lavriler (halı yıkama yerleri) tesis etmiş oldukları halde bu şubei ameliyat o kadar ileri götürülememiştir. Bugün halıların yıkanma ameliyesi İstanbul Rıhtım Şirketinin bilhassa tesis etmiş olduğu lavrilerde ceryan etmektedir. S.647_648 Transit işlerine, İran ile olan muvasalamızın temini zımında Trabzon-Erzurum-Kızıldize yolunun otomobil işleyebilecek bir hale getirilmesi ve Kızıldize gümrük idaresinde bir depo inşa edilmesi lazım gelir. Şunu da ilave edelim ki İran ile olan münasebatı ticariyemiz yalnız halıya değil daha birçok ümtiya ve mevadda müteallık bulunduğundan tedrici ve daimi bir inkişafa müstaittir.³⁶⁵

³⁶⁵ İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, **1926–1927–1928 Seneleri Faaliyet ve Muamelatına ait Umumi Raporlar**, Haz. Oda Raportörlerinden H.Avni, Sinan Matbaası, İstanbul, 1935, s.565/647–648.

Önceki dönemlerde olduğu gibi 1924 yılında ticaret iki ülke arasında revaçtaydı. İran'dan Osmanlı'ya canlı hayvanlar, balık, tahıl ve hububat, meyve, kürkler, kereste, tütün, tömbeki, nebatat vs. maddelerden toplam 63.539.182 kuruş ithal edilmiş, Osmnalı'dan İran'a ihracat şekerlemeler, erzak, btikisel yağlar, keten, kendir vs. iplikler gibi maddelerden toplam 5.895.876 lira edilmiştir.³⁶⁶ Bu yıllarda İran'dan 544.400 kuruş halı ve 438.750 kuruş tömbeki toplam 983.150 kuruş mal Osmanlı'ya ithal edilmiştir.³⁶⁷ 1925 yılının ocak ayında 936 ton 1 vapurla ve 17.520 ton 30 vapurla, 22300 ton 46 vapurla giriş ve çıkış yapmıştır. 1926 yılının Ocak ayında ise 936 ton mal bir adet vapurla ve mart ayı 1123 ton mal 3 vapurla İstanbul ve çevre limanlarına, mart ayında 765 ton 2 vapurla giriş çıkış yapmış, mayıs ayında halis vezni 1483 ton olan mal Çanakkale'den 3 vapurla, halis ölçüsü 1125 ton mal 2 vapurla Kavaktan, toplam halis ölçüsü 2608 ton mal İstanbul'dan 5 vapurla transit edilmiştir.³⁶⁸

³⁶⁶ İsmail Hakkı ve Ortakları, **Ticaret Salnamesi 1907**, İstanbul, Gaziler, s.87–88.

³⁶⁷ İsmail Hakkı ve Ortakları, **a.g.e.** s.495.

³⁶⁸ İsmail Hakkı ve Ortakları, **a.g.e.** s.551–554.

TABLOLAR:

1.Numaralı Cetvel

1924 Yılı'nın Çeşitli Aylarda Türkiye'nin Sırasıyla İthalatı (Lira Hesabıyla) ³⁶⁹

Ocak	İtalya 2.687.450	İngiltere 2.086.615	Fransa 1.443.199	Almanya 1.143.577	Amerika 1.084.852	İran, diğer ülkeler 13.208.364
Şubat	İtalya 2.319.644	İngiltere 2.072.823	Fransa 1.247.199	Almanya 829.369	Rusya 816.195	İran, diğer ülkeler 44.506.602
Mart	İtalya 3.318.331	İngiltere 2.426.940	Fransa 1.933.725	Almanya 1.475.217	İran, Diğer ülkeler 15.075.753	
Nisan	İtalya 2.903.200	İngiltere 2.446.615	Fransa 1.396.035	Amerika 1.079.128	Almanya 1.061.119	İran, Diğer ülkeler 13.801.216
Haziran	İtalya 3.248.622	İngiltere 2.556.242	Almanya 1.407.308	Fransa 1.385.924	Rusya 1.146.768	İran, Diğer ülkeler 15.200.088
Temmuz	İngiltere 3.186.491	İtalya 2.327.545	Almanya 1.267.887	Fransa 1.242.445	İran, Diğer ülkeler 13.779.695	
Ağustos	İngiltere 3.478.809	İtalya 3.382.947	Fransa 1.761.948	Almanya 1.444.300	Romanya 1.290.277	İran, Diğer ülkeler 16.629.575
Eylül	İtalya 3.779.587	İngiltere 3.225.106	Almanya 1.724.670	Fransa 1.585.150	Flemenk 747.760	İran, Diğer ülkeler 15.880.723
Ekim	İtalya 4.207.320	İngiltere 3.288.998	Almanya 1.919.999	Fransa 1.748.471	Romanya 1.160.765	İran, Diğer ülkeler 17.872.883
Kasım	İtalya 5.290.444	Almanya 3.049.851	İngiltere 3.019.926	Fransa 1.627.024	Amerika 1.387.422	İran, Diğer ülkeler 22.363.389

³⁶⁹ İsmail Hakkı ve Ortakları, **a.g.e.** s.6–7; bkz. bütün tablolara

2.Numaralı Cetvel

1924 Yılıının Çeşitli Aylarında Türkiye'nin Sırasıyla İhracat Yaptığı Ülkeler (Lira Hesabıyla)

Ocak	İtalya 3.159.154	İngiltere 2.024.309	Fransa 1.868.239	Almanya 1.634.493	Flemenk 1.289.183	Amerika 1.075.974	İran, diğer ülkeler 41.927.400
Şubat	İtalya 1.804.583	Fransa 1.783.032	Almanya 1.596.996	İngiltere 1.426.417	Amerika 603.876	İran, diğer ülkeler 9.700.354	
Mart	İtalya 3.293.827	Almanya 1.508.114	Fransa 1.368.485	İngiltere 1.332.739	Flemenk 1.213.448	İran, Diğer ülkeler 11.661.087	
Nisan	İtalya 1.938.136	Almanya 1.032.576	Fransa 1.029.193	Amerika 804.631	Flemenk 600.477	İran, Diğer ülkeler 7.794.464	
Haziran	İtalya 1.991.462	Fransa 1.321.367	Almanya 952.502	İngiltere 458.746	Amerika 376.764	İran, Diğer ülkeler 7.416.732	
Temmuz	İtalya 1.698.886	-	-	-	-	İran, Diğer ülkeler 6.293.229	
Ağustos	İtalya 1.879.159	Suriye 1.288.934	-	-	-	İran, Diğer ülkeler 7.945.555	
Eylül	İngiltere 3.366.171	Amerika 3.270.741	İtalya 2.454.229	Almanya 2.601.612	Fransa 1.529.037	İran, Diğer ülkeler 17.873.454	
Ekim	İngiltere 5.814.309	Amerika 4.946.699	İtalya 334.105	Almanya 3.194.530	Fransa 1.805.108	İran, Diğer ülkeler 25.174.943	
Kasım	İtalya 4.661.187	İngiltere 3.521.605	Almanya 3.240.510	Fransa 3.160.932	Suriye 2.202.757	Amerika 2.121.407	İran, Diğer ülkeler 23.770.522
Aralık	İtalya 7.115.460	Almanya 2.891.973	İngiltere 2.668.921	Fransa 3.429.911	Amerika 1.352.138	İran ve diğer ülkeler 21.197.259	

3.Numaralı Cetvel

1925 Yılı'nın Çeşitli Aylarında Türkiye'nin Sırasıyla İthalat Yaptığı Ülkeler (Lira Hesabıyla)

Ocak	Amerika 4.014.288	İtalya 3.305.767	İngiltere 2.100.512	Almanya 1.886.759	Fransa 1.766.392	İran ve diğer ülkeler 18.579.233	
Şubat	İtalya 3.053.395	İngiltere 2.565.875	Almanya 2.418.042	Amerika 2.007.923	Fransa 1.778.111	İran ve diğer ülkeler 17.543.897	
Mart	Amerika 2.324.439	Almanya 2.187.527	İtalya 2.183.840	Fransa 2.001.958	İngiltere 1.956.864	Belçika 1.719.280	İran ve diğer ülkeler 17.257.705
Nisan	İngiltere 3.063.950	İtalya 2.754.458	Almanya 2.089.017	Amerika 2.077.803	Fransa 2.067.059	İran ve diğer ülkeler 18.076.105	
Haziran	İtalya 4.094.608	İngiltere 4.071.836	Almanya 2.614.306	Fransa 2.156.266	Amerika 1.852.224	İran ve diğer ülkeler 22.314.211	
Temmuz	İtalya 3.193.287	İngiltere 2.889.640	Almanya 1.993.416	Fransa 1.859.089	Amerika 1.247.237	Belçika 1.083.325	İran ve diğer ülkeler 17.805.190
Ağustos	İtalya 3.810.686	İngiltere 3.337.482	Almanya 2.459.224	Fransa 2.066.799	Suriye 1.043.489	İran ve diğer ülkeler 19.539.705	
Eylül	İtalya 3.783.273	İngiltere 3.189.822	Fransa 2.505.767	Almanya 2.109.101	Suriye 888.671	İran ve diğer ülkeler 19.747.281	
Ekim	İtalya 4.382.708	Almanya 3.457.586	İngiltere 3.424.140	Fransa 2.668.208	Belçika 1.093.851	İran ve diğer ülkeler 21.978.046	

4. Numaralı Cetvel

1925 Yılı'nın Çeşitli Aylarında Türkiye'nin İhracatı (Lira Hesabıyla)

Ocak	İtalya	Fransa	Almanya	İngiltere	Amerika	İran, diğer ülkeler	
	5.952.662	3.086.845	2.800.312	1.302.914	1.184.240	67.671.704	
Şubat	İtalya	Almanya	Fransa	İngiltere	İran, diğer ülkeler 18.776.511		
	6.817.042	2.421.404	2.294.236	1.650.708			
Mart	İtalya	Fransa	Almanya	Amerika	Diğer ülkeler 17.257.705		
	6.023.313	2.135.897	1.384.952	1.194.995			
Nisan	İtalya	Fransa	Almanya	İngiltere	Suriye	Diğer ülkeler	
	4.711.836	1.725.602	1.287.903	1.109.995	725.621		
Haziran	İtalya	Almanya	Suriye	Amerika	Fransa	Diğer ülkeler 8.135.968	
	1.944.901	1.271.321	833.128	742.413	713.351		
Ağustos	Almanya	Amerika	İtalya	Suriye	Fransa	Diğer ülkeler	
	2.849.981	2.273.946	1.809.542	1.314.545	1.227.598		
Eylül	Amerika	Almanya	Fransa	İtalya	İngiltere	Suriye	Diğer
	4.163.789	3.357.122	2.954.745	2.849.547	1.791.207	1248673	ülkeler 19.349.856
Ekim	Amerika	Almanya	İtalya	İngiltere	Fransa	Diğer ülkeler	
	8.135.250	4.094.166	3.464.811	3.319.889	3.160.652		

5. Numaralı Cetvel

1904–1905 yılları				1905–1906 yılları		
Ülkeler	İthalat	İhracat	Toplam	İthalat	İhracat	Toplam
Avusturya Macaristan	10.709.766	-	10.709.766	13.222.764	2.765	13.226.529
Afganistan	4.913.867	5.042.312	9.956.179	6.108.989	5.360.274	11.469.363
Almanya	6.668.983	380.500	7.049.483	6.669.790	497.499	7.167.289
İngiltere	-	-	-	80.684.549	8.134.264	88.808.813
Hindistan	-	-	-	41.704.689	17.906.752	59.608.441
İngiltere ve Hindistan	119.695.710	27.554.048	147.249.758	122.386.238	26.031.016	148.417.254
İtalya	3.523.778	936.556	4.470.334	3.935.236	3.295	3.938.531
Belçika	11.840.199	2.760	1.186.959	785.773	5.800	791.573
Çin	1659574	12.669.998	14.329.572	1.603.243	4.827.450	9.430.693
A.B.D	1.531.859	380.930	1.912.769	263.408	182.260	445.668
Rusya	169.979.355	147.563.578	317.542.933	194.355.522	197.479.818	391.835.340
Zangibar	-	-	-	-	-	-
Japonya	81.892	-	81.892	52.057	-	52.057
İsveç	129.213	-	129.213	318.372	-	318.372
İsviçre	166.089	-	166.089	323.485	15.370	338.855
Osmanlı	10.773.700	39.939.790	50.715.490	14.360.040	43.820.123	58.180.163
Umman	-	-	-	-	-	-
Fransa ve sömürgeleri	17.142.870	11.942.404	29.086.274	19.563.412	12.997.944	32.561.356
Mesket	-	-	-	-	-	-
Mısır	218.285	1.546.864	1.765.149	635.557	1.883.070	2.518.627
Norveç	-	-	-	-	-	-
Hollanda ve sömürgeleri	1478343	600	1.478.943	1.861.755	35617	18.973.720
Hinduçin	-	-	-	-	-	-
Yunanistan	43.450	-	43.450	17.450	-	17.450
Diğer ülkeler	3700	-	3700	30	-	30
Toplam (gıran)	349.914.613	247.961.240	497.875.953	386.463.091	393.143.331	679.606.423

6. Numaralı Cetvel

1906–1907 Yılları				1907–1908 Yılları		
Ülkeler	İthalat	İhracat	Toplam	İthalat	İhracat	Toplam
Avusturya Macaristan	14.930.625	28.741	14.959.366	4.817.975	3.450	4.820.425
Afganistan	6.329.743	4.616.703	10.946.446	4.326.114	3.624.918	7.951.032
Almanya	8.334.947	1.514.312	9.849.259	7.110.946	1.417.343	8528289
İngiltere	87.044.025	15.550.992	102.595.017	111.034.918	20.016.008	31.050.926
Hindistan	45.257.986	21.078.106	66.336.092	58.030.434	16.562.430	74.592.864
İngiltere ve Hindistan	132.302.011	36.629.098	168.931.109	169.065.352	36.578.438	205.643.790
İtalya	3.504.973	1.955	3.506.928	2.996.510	13.198.422	16.194.932
Belçika	1.104.106	179.092	1.283.198	2.032.996	430.037	2.463.043
Çin	1.208.092	6.459.975	7.668.067	407.009	2.958.396	3.365.405
A.B.D	559.403	3.130.135	3.689.538	164.371	1.550.619	1.714.990
Rusya	222.403.750	225.379.668	447.783.418	191.171.879	202.661.562	393.823.441
Zangibar	-	-	-	-	-	-
Japonya	11.263	2.000	13.263	12.165	-	1.2165
İsveç	413.990	-	413.990	56.089	815	56.904
İsviçre	1.127.376	67.513	1.194.889	797.007	43.544	840.551
Osmanlı	13.027.466	59.034.079	72.061.545	11.863.914	39.234.800	51.098.714
Umman	-	-	-	2.214.919	2.285.521	4.419.440
Fransa ve sömürgeleri	23.864.086	13.963.396	37.827.482	9.965.970	10.915.917	20.881.887
Mesket	-	-	-	267.339	777.708	1.045.047
Mısır	52.555	2.180.702	2.233.257	3.274	1.242.342	1.245.616
Norveç	-	-	-	-	-	-
Hollanda ve sömürgeleri	1.848.707	171.363	2.020.070	1.112.163	148.490	1.260.653
Hinduçin	-	-	-	-	-	-
Yunanistan	1100	720	1820	180	65	245
Diğer ülkeler	15.580	17.389	3.969	49.091	9.295	58.386
Toplam (gran)	431.039.773	353.376.841	784.416.614	408.434.263	317.080.682	725.514.945

7. ve 8. Numaralı Cetvel

1906–1907 Yılları				1907–1908 Yılları		
Ülkeler	İthalat	İhracat	Toplam	İthalat	İhracat	Toplam
Avusturya Macaristan	3.628.831	14.662	3.643.493	7.540.464	9.534	7.549.998
Afganistan	3.116.258	2.745.922	5.862.180	3.915.223	2.962.644	6.877.867
Almanya	5.777.813	532.159	6.309.971	9.963.164	843.122	10.806.286
İngiltere	100.566.909	17.436.106	118.003.015	92.622.564	13.844.653	106.467.217
Hindistan	48.247.184	16.553.328	64.800.512	60.703.903	17.727.828	78.431.731
İngiltere ve Hindistan	148.814.093	33.989.434	182.803.527	153.326.467	31.572.481	184.898.948
İtalya	1.079.966	6.335.525	7.415.491	2.770.067	9.281.830	12.051.897
Belçika	3.608.524	521.913	4.130.437	4.330.092	70.918	4.401.010
Çin	324.804	6.693.780	7.018.584	499.689	5.594.550	6.094.239
A.B.D	346.815	194.340	441.155	327.332	2.552.967	2.890.299
Rusya	1.788.171.444	229.817.373	408.634.517	226.580.980	262.523.064	489.104.044
Zangibar	-	-	-	2.210.10	2.812	249.130
Japonya	1.505	-	1.505	-	-	-
İsveç	8.070	-	8.070	268.462	-	268.462
İsviçre	353.644	67.224	430.868	916.337	3.592	919.919
Osmanlı	11.848.453	37.339.731	49.188.184	16.989.462	41.803.773	58.793.235
Umman	1.161.478	2.165.480	3.326.958	749.617	4.781.176	5.530.793
Fransa ve sömürgeleri	12.669.976	4.682.724	17.352.700	13.272.789	7.754.804	21.027.593
Mesket	446.002	194.497	640.499	108.079	203.301	311.380
Mısır	2.145	873.422	875.567	3.700	1.378.655	1.382.355
Norveç	-	-	-	650	-	650
Hollanda ve sömürgeleri	521.421	3.2410	553.831	634.297	14.054	648.351
Hinduçin	-	-	-	-	-	-
Yunanistan	-	136	136	150	147.564	147.714
İspanya	-	-	-	-	-	-
Diğer ülkeler	57.132	6.267	63.399	885	40	925
Toplam	372.484.073	326.206.999	698.691.072	442.428.516	331.526.189	813.954.705

1910–1911 Yılları				1911–1912 Yılları		
Ülkeler	İthalat	İhracat	Toplam	İthalat	İhracat	Toplam
Avusturya Macaristan	10.847.818	48.924	10.896.742	9.036.458	80.190	9.116.648
Afganistan	4.125.598	2.411.279	653.6877	5.657.183	3.239.075	8.896.258
Almanya	13.977.445	2.088.500	46.065.945	16.626.094	4.925.357	21.551.451
İngiltere	134.014.365	15.342.952	149.357.316	160.752.609	36.138.895	196.881.504
Hindistan	55.650.795	22.069.889	77.720.684	59.951.364	19.241.448	79.192.812
İngiltere ve Hindistan	189.665.159	37.412.841	227.078.000	230.703.973	55.370.343	276.074.316
İtalya	2.781.852	3.974.953	6.756.805	3.152.391	10.382.742	12.535.033
Belçika	8.136.773	45.411	8.593.184	9.947.714	674.523	10.623.236
Çin	403.375	2.337.000	2.740.375	587.491	6.870.450	7.457.941
A.B.D	292.138	5.040.194	5.332.332	734.811	6.409.230	7.144.041
Rusya	219.559.206	262.226.136	481.785.342	267.797.875	284.279.796	552.077.671
Zangibar	135.604	24.809	160.413	79.540	9150	88.690
Japonya	200	-	200	30	5	35
İsveç	315.642	-	315.642	130.823	-	130.823
İsviçre	1.243.793	9233	1.263.025	801.230	20.686	821.916
Osmanlı	15.268.388	40.002.678	55.271.066	21.440.785	27.883.555	59.324.340
Umman	2.375.614	4.780.040	7.155.654	1.350.310	5.990.472	7.344.682
Fransa ve sömürgeleri	13.673.802	12.344.022	25.917.824	11.489.145	2.590.590	14.079.735
Mesket	153.814	215.889	369.703	135.813	192.405	328.218
Mısır	2.202	1.122.550	1.124.752	77.489	1.509.209	1.586.698
Norveç	110	-	110	-	300	300
Hollanda ve sömürgeleri	1.544.013	9100	1.553.113	1.451.641	308.845	1.760.486
Hinduçin	-	857.000	857.000	-	-	-
Yunanistan	315	155.275	155.590	2.229	43.800	46.019
İspanya	-	-	-	4.300	-	4300
Diğer ülkeler	4.770	70	4.840	1.215	60	1.275
Toplam (gıran)	484.507.631	375.426.903	859.934.534	570.208.440	420.784.682	990.993.122

9. ve 10. Numaralı Cetvel

1912–1913 Yılları				1913–1914 Yılları		
Ülkeler	İthalat	İhracat	Toplam	İthalat	İhracat	Toplam
Avusturya Macaristan	8.042.380	566.659	8.609.039	8.921.565	718.274	9.639.839
Afganistan	4.359.657	2.443.291	6.802.948	4.885.875	2.971.379	7.857.254
Almanya	21.387.831	2.928.421	24.316.252	30.372.663	2.953.315	3.325.978
İngiltere	86.382.201	34.348.140	1.200.730.341	97.596.290	33.318.999	9.915.289
Hindistan	66.798.873	22.270.354	89.069.237	80.358.318	23.791.783	4.150.101
İngiltere ve Hindistan	153.281.074	56.618.494	209.799.568	177.954.608	57.110.782	225.065.390
İtalya	2.737.923	8.003.720	10.741.643	5.598.078	10.473.565	6.071.643
Belçika	7.928.806	408.001	8.336.807	15.392.018	224.320	5.616.338
Çin	789.437	3.474.043	4.263.480	534.322	1.141.850	1.676.172
A.B.D	947.153	6.374.530	7.321.683	223.538	10.209.601	10.433.139
Rusya	328.980.042	300.877.858	629.857.900	355.888.133	302.060.039	652.948.172
Zangibar	-	-	-	49.605	12.900	62.505
Japonya	2.114	215.430	217.544	4.335	220	4.555
İsveç	566.565	13.487	567.913	690.331	6.321	696.652
İsviçre	1.033.411	128.327	1.161.738	900.260	57.627	957.887
Osmanlı	22.388.648	37.926.835	61.315.483	20.338.545	36.867.071	9.205.624
Umman	1.046.785	7.377.513	8.424.298	2.166.845	7.205.880	9.272.725
Fransa ve sömürgeleri	21.031.457	4.828.744	15.860.201	19.629.020	4.589.203	4.218.223
Mesket	272.817	212.784	485.601	154.484	226.444	380.628
Mısır	591.475	1.573.910	2.165.385	12.836	5.019.762	5.032.594
Norveç	54	-	54	50	-	50
Hollanda ve sömürgeleri	1.274.470	2.147.693	3.422.163	1.361.326	13.764.538	5.135.864
Hinduçin	-	-	-	-	-	-
Yunanistan	5.126	22.810	226.936	66.370	222.690	289.060
İspanya	5.392	-	5392	2755	306	3061
Diğer ülkeler	3022	3860	6882	7283	3840	11123
Toplam	567.515.639	436.343.271	1.003.908.940	647.164.841	455.839.635	103.004.476

1914-1915 Yılları				1915-1916 Yılları		
Ülkeler	İthalat	İhracat	Toplam	İthalat	İhracat	Toplam
Avusturya Macaristan	3.812.023	531.308	4.343.231	211.056	24.058	235.114
Afganistan	3.372.317	2.966.999	6.339.316	2.989.906	1.704.580	4.694.486
Almanya	17.795.991	1.410.390	19.206.381	401.716	116.000	517.716
İngiltere	89.105.616	49.372.400	138.478.016	562.153.640	38.993.708	5.209.072
Hindistan	58.968.899	38.949.571	97.918.470	113.103.839	37.291.996	10.395.835
İngiltere ve Hindistan	148.074.515	88.321.971	236.396.486	169.319.303	76.385.704	5.604.907
İtalya	3.956.190	154.252	4.110.442	80.9140	1.431.233	2.240.323
Belçika	7.738.136	229.113	7.967.249	320.964	-	320.964
Çin	345.855	23.350	369.205	6.750.270	81.500	6.831.870
A.B.D	432.017	4.413.051	4.845.068	268.610	8.440.306	8.708.916
Rusya	280.111.203	262.464.628	542.574.831	266.753.828	267.170.346	3.924.174
Zangibar	168.734	3.510	172.344	-	4.360	4.360
Japonya	1.330	-	1.330	-	20	20
İsveç	326.095	14.373	350.468	30.577	20	30.597
İsviçre	583.249	13.451	606.700	31.956	-	31.956
Osmanlı	19.082.878	2.141.629	40.494.507	9.349.028	8.855.904	8.204.932
Umman	1.600.814	5.567.719	7.168.613	1.619.508	5.059.470	5.678.978
Fransa ve sömürgeleri	11.096.312	1.121.548	12.217.860	311.883	509.074	820.957
Mesket	308.985	283.473	592.458	340.234	211.244	551.478
Mısır	9.691	5.360.141	5.369.832	149.470	8.010.500	8.159.970
Norveç	-	-	-	3.781.352	131.920	3.913.272
Hollanda ve sömürgeleri	480.905	1.721.825	2.202.730	629.410	300	629.710
Hinduçin	-	-	-	-	-	-
Yunanistan	12.680	23.250	36.935	37.754	40	37.794
İspanya	1.910	-	1.910	2.000	-	2.000
Diğer ülkeler	-	12.882	12.882	-	98.035	98.035
Toplam (grın)	499.322.910	296.057.863	895.380.773	464.107.965	377.124.614	41.242.579

11.Numaralı Cetvel

Yıllar	1903- 1904	1904- 1905	1905- 1906	1906- 1907	1907- 1908	1908- 1909	1909- 1910	1910- 1911	1911- 1912	1912- 1913	1913- 1914	1914- 1915
İthalat %	60,33	58,52	56,86	54,95	56,29	53,31	54,35	56,34	57,53	56,53	58,17	55,76
İhracat %	39,67	41,48	43,13	45,05	43,70	46,69	45,64	43,65	42,46	43,46	41,32	44,23
İthalatın ihracata göre artışı	101.953.273		77.662.932		46.277.074		1.090.180.728		131.142.368		103.265.047	

SONUÇ

İran ve Osmanlı ilişkileri tarihinde, iki devletin üç eski kıtayı birleştiren ticari ve stratejik özel durumu ve sömürgeci siyaset politikasını uygulamada özel bir önem taşıyor. İki komşu İran ve Osmanlı Devleti geçmişte yıkıcı savaflara ve anlaşmazlıklara maruz kalmıştır. Bu ilişkilerde üç önemli noktaya değinebiliriz. Bunlardan ilki sosyal kültürel ve komşuluk ilişkilerinde sınırlara yerleşen aşiretlerle iç içe olan uzun ortak sınır nedeni ile iki ülke arasında geniş ortak ilişkiler sağlamış, fakat doğal olarak iki tarafın tebaalarının gidiş gelişi çeşitli çatışmalara ve anlaşmazlıklara zemin hazırlamıştır. Diğer ise; Osmanlı ülkesinin Avrupa'ya güzergâh yolu olmasının İran ticaretindeki önemidir. Osmanlı İran ticari ilişkilerini genişleten diğer önemli siyasi bir neden de inanç yönüdür. Avrupalılar ile neden ticaret yapalım, biz kendi kardeşlerimizle iyi ticari ilişkiler yapabiliriz düşüncesi her zaman iki millet arasında olmuştur.

İran, coğrafi konumu sebebiyle önemli bir yere sahiptir. Bu ülke özellikle Asya mallarının Avrupa'ya aktarılmasında önemli rol oynamış, bu malların taşınmasında bazen rutin ve bazen de revaçta olan bir yoldur. İki devletin sınır komşusu olması ticari ilişkilerin gelişmesinde önemli rol oynamış, bu durum doğal olarak sınırda oturanlar arasında alışverişin gelişmesi ve tebaaların geliş gidişini sağlamış ve devamlı hale getirmiştir. İranlı tüccarın Osmanlı'ya gidiş gelişinin bir başka sebebi Avrupa'ya giden yolların buradan geçmesiydi. Hatta Rusya'nın İran'a Avrupa ürünlerinin ithalatını önlemek ve sınırlamalar getiren gümrük yasalarını koymasının sebebiyle Osmanlı'nın ticaret yolları daha da revaçta olmuş ve İran tüccarı kendi mallarını Osmanlı'dan ithal etmiştir. Kargaşalığın olması ve sosyal emniyetin olmamasından dolayı, tüccarın mal ve sermayeleri iki farklı taraftan saldırıya maruz kalmıştır. Eyalet hâkimleri ve saraya bağlı olan toplumun üst tabakası ve eşkıya, haydut ve aşiret güçleri gibi alt tabakadan olanlar çeşitli nedenlerle kervanları ve ticari malları yağmalamışlardır. Bu kargaşalığa sahip olan her iki taraf ve devletin hâkimiyeti altına girmeyenler, karışıklığa ve siyasi merkezleşmeyi engellemeye çalışmışlar ve tüccar ise bu saldırılar karşısında kendilerini himaye edecek güçlü bir merkezi hükümet olmasını istemiştir.

Aşiretlerin ticari kervanlara saldırıları, yolların emniyetsizliği, hanların ve yerli hakimlerin devamlı isyanları, şahın ve hakimlerin tüccarın mallarına tamah etmeleri,

mallarına ve mülklerine el koymaları, ödemek istemedikleri borçlar...gibi durumlar tüccarın ümitsizliğine ve itimatsızlığına neden olmuştur. Bu saldırılar sadece mallara ve sermayelere değildi ve bu zulümlerin karşısında hiçbir engelleyici unsur ve mani yoktu. Kanunu, düzeni, insanların mallarının ve canlarını koruyan mahkemelerin olmaması, toplumda olan diğer kargaşalık sebebiydi. Şeriat ve hükümlerin uyum sağlamaması, yargının durumunun karışıklığı nedeniyle Osmanlı devleti İran'da kurduğu şehbenderhanelerde tüccar ve tebaalarının maruz kaldığı sorunları halletmek için mahkemeler kurmuştur.

Bir taraftan İran-Osmanlı komşuluk ilişkileri ve diğer taraftan İranlı tüccarın ve bezirgânların olması, ziyarete gidip gelenlerin ticareti, ziyaretçilerin haklarına riayet etmek gerekliliği ve sınırlarla ilgili sorunlar hakkında çeşitli anlaşmalar imzalanmıştır. Ticaret Layihalarına, Şehbender ve elçilerin, valilerin raporlarına ve Osmanlı ve İran arşivlerinde baktığımız belgelere göre 20.yy. başında birçok anlaşma yapılmasına rağmen bu anlaşmalara pek de riayet edilmediğini görüyoruz.

Hem Osmanlı hem de İranlı devleti topraklarında gümrük işlerindeki düzensizlik, emniyetin olmaması ticaretin gelişmemesinde en önemli etkenlerdendir. Özellikle İran'da gümrük tarifeleri çoğunlukla padişahın emiri, örf ve adetlere bağlıydı, bazen tarifeler cinslerin değerine, ölçüsüne, hayvanların yüklerine v.b durumlara göre farklı isimlerde alınırdı. Ülkenin gümrüklerinde hiçbir şekilde belirleyici bir yasa yoktu, bu yüzden de her iki tarafta da rüşvet, mali fesatlık ve tüccarın hâkim ve gümrük görevlileriyle yaptığı gizli anlaşmalar her yeri sarmıştı. Gümrük tarifelerinin yanı sıra yol bekçiliği, şehir avarızı ve diğer keyfi vergiler alınmaktaydı. Tüccar onları mecburen ödüyordu, Bunun yanı sıra yıllık ve özel vergiler de var.

Genelde gümrük görevlileri, yasaları keyiflerine göre uygulamışlar ve o yüzden iki devlet ilişkilerinde sorunlar yaratmışlardır. Bazen Osmanlı devleti bazı gümrük tarifelerini kaldırmış, ama onun karşısında İran devleti o yasalara benzer şekilde bu tarifeleri tekrar uygulamıştır. Diğer taraftan İran ticari mallarının Trabzon-Erzurum-Tebriz-Osmanlı veya Rusya yoluyla Erzurum gümrüğüne ithal olan mallar, Trabzon limanına gitmiş ve Trabzon limanından başka ülkelere ihraç edilmiştir. Buna karşın Erzincan-Sivas yolundan İstanbul'a mal ithal edilmiştir. Ama çoğunlukla Erzurum gümrüğündeki sorunlar, gümrük görevlilerin çoğunun keyfi davranışları ve yasaların iki devlet tarafından açık ve detaylı şekilde anlaşılmasından dolayı olmuştur. Ticaret

artışı, tüccar için kolaylıklar sağlamak, bu konunun yanı sıra Trabzon-Erzurum-Tebriz-Osmanlı yolu ve Puti-Tiflis-Tebriz, Rusya yolu, bu iki devletin bu yollar üzerindeki rekabetleri de çok önemli bir konudur. Çeşitli meselelerden dolayı doğal olarak İran tüccarı, Osmanlı yoluna rağbet etmiş ve Osmanlı devleti de Puti yolunu terk eden ve Erzurum-Trabzon yolundan gidiş geliş yapan İran tüccarı ve tebaalarına kolaylıklar, imkânlar sağlayıp rağbeti artırmak ve ticareti genişletmek için teşviklerde bulunmuştur. Hatta Osmanlı'nın çeşitli idarelerinin ve özellikle vergi idaresinin fikirlerini almış ve onların verdikleri önerileri uygulamaya çabalamıştır. Ama maalesef belgelerde gördüğümüz üzere bunu Rusya'nın Puti-Tebriz yolunda uyguladığı işlerle kıyasladığımızda faydalı bir iş yapılmadığını görüyoruz.

Yabancıların müdahalesinin artması, ülkenin güney ticaretine de zarar verdi. Basra'da Osmanlı ordusunun varlığı, vapurların ve mal nakliyesinin gidiş gelişinin olmaması ticari işleri bozdu. Yasal veya yasadışı vergilerin ödenilmesi gereği, ülkenin parasal düşüşüne ve tüccarın durumunun bozulmasına neden oldu. İngilizler, İran'ın güneyine petrol tesisatını kurmak ve Almanya'nın, bütün ülkede ve özellikle aşiretlerin içinde yaptığı faaliyetleri önlemek için ordusunu yerleştirdi.

XX. yy.'dan beri İran'ın genel mübadelatının ölçüsü istisnai durumlar dışında gidişatı yavaş ama ilerleme kaydetmiştir. 1.Dünya savaşının başlamasıyla, mübadelatın hacmi aniden düştü.

1.Dünya Savaşı sırasında ülkenin önemli ticari tarafları, iki büyük güç Rusya ve İngiltere'ydi. Rusya ülkenin birinci ve önemli ticari tarafını, Rusya devrimine kadar üstünlüğünü ve iktidarını korumuş, daha sonra İngiltere bu ülkeden kalan boş yerini doldurmaya çalışmıştır. Osmanlı'yla ticaret geçmişte olduğu gibi üçüncü sıradaydı. Ama İran mübadelatında ticaret hacminin çoğu kendine ait etmemiştir. Ülkenin genel ithalatında Osmanlı'nın payı %3,4 ve genel ihracatında Osmanlı'nın payı % 8 di. İran'ın genel mübadelatının savaştan önceki yılın bu ülkeyle ticaret hacmi sadece %5.3tü. Bu mesele şunu gösteriyor ki Rusya ve İngiltere'den sonra Osmanlı gibi diğer ülkelerin mübadele ölçüsü, gözle görülür bir oranda değildi ve İran ticaretinde çok önemli rol oynamıyordu.

Savaşın başlangıcında İran'ın Osmanlı'dan ithalat ölçüsü %14,5 ve ihracat yaklaşık % 41,9 ve toplam ticaret yaklaşık %31,6 oranda savaştan önceki yıla göre azaldı ve İran'ın toplam mübadelatından, bu ülkeyle ticaretin düştü.

Bu dönemin istatistiklerine kısa bir bakışla anlıyoruz ki savaşın başlangıç yıllarında, İran ve Osmanlı ticaretinde İthalat ve ihracat arasındaki fark çok azdı. Ama gitgide ihracatın oranı, ithalata göre artmıştır. Şüphesiz Osmanlı devletinin zaafı ve bu ülkenin savaşta olması ve yenilmesi, Osmanlı'nın ihracatının zayıf olmasıyla ilgisiz değildi. Her şekilde İran ve Osmanlı ticareti İngiltere ve Rusya ile karşılaştırıldığında çokta önemli değildi. Fakat komşu ve ortak sınırlarımızın olması sebebiyle, iki ülke arasında transit mübadelatının imkânı artmış ve savaş döneminde de savaşan ülkelere de çok yararı vardı.

1.Dünya savaşının başlamasıyla yalnız mübadelat hacmi azalmamış aynı zamanda giderek Rusya, İran'la ticaretindeki ilk sırasını kaybetmiş ve İngiltere onun yerini almış ve bu durumu koruyabilmiştir. Bu yıllarda İran'ın diğer devletlerle mübadele ölçüsü değişti. Osmanlı imparatorluğu'nun bölünmesi İran'ın bu ülkeyle olan ticareti küçük birkaç şehirle yapılan ticarete dönüştü. Mübadele hacmi de giderek azaldı.

İngiltere ve Sovyet Rusya İran ticaretinde önemli tarafları oluşturuyordu. Osmanlı Devleti'nin yıkılışı ve küçük devletlere bölünmesiyle, İran-Osmanlı ticareti son buldu. Yıkılmış Osmanlı Devleti'nin parçalarından oluşan Türkiye, Irak ve diğer ülkeler İran'la ticari ilişkileri oluşmuş ve bu ülkelerin kendilerinde İngiltere'nin ticari alanındaydı, İran'la ticaretlerinin ölçüsü çok sınırlanmış, İran'la mübadelatın öneminin derecesi 6. Sıradan 19. Sıraya kadar değişmiş ve İran ticaretinde de önemli bir rolleri kalmamıştır.

İthalatta Belçika, Fransa ve hatta biraz da Almanya faaldi. Amerika'da giderek İran'ın ticari alanında çok faal oldu, ithalat alanında 9. sıra ile 14. sıra arasında değişmiş, ihracatta ise 3. sıradan 14. sıraya kadar değişen önemi vardır.

Türkiye İran ticaretinde 1919–1920 yıllarında 4. Sırada yer almıştır. Fakat bu yıllardan sonra 5.sıradan 8.sıraya kadar değişen yerini aldı. Bu ülkenin İran'la mübadelat hacmi sınırlıydı.

Türkiye İran ticaretinde 1919–1920 yıllarında 4. Sırada yer almıştır. Fakat bu yıllardan sonra 5.sıradan 8.sıraya kadar değişen yerini aldı. Bu ülkenin İran'la mübadelat hacmi sınırlıydı. Daha çok Kürdistan ve Azerbaycan eyaletlerinin sınırlarından yapılıyordu.

Bu önemli noktaları dikkate alarak milletler arasında ekonomik ve siyasi tarih bakımından İngiltere, Rusya ve Osmanlının transit ticaretinde, önemli bir rol oynayan İran ticareti hakkında bu sonuçlara dayanabiliriz.

İngiltere, mallarını söz konusu yollar aracılığıyla İran, tüm Kafkasya ve Ortadoğuya 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 Doğu Karadeniz sahasının ticari önemi ikinci plana düştü.

Rusya, İran ve Ortadoğu'ya mallarını sevk etmek istemiş, fakat İngiltere'nin daha kaliteli malları ile rekabet edemiyordu. Rusların bu transit yoluna iktisadi bakımdan önem vermesine ek olarak askeri ve siyasi hâkimiyet kurma ve bölgede toprak kazanma amacıyla olduğunu göstermiştir. . Rusya İranın Kuzeyde ve İngiltere Güneyde yolların güvenliğini ortadan kaldırarak ve aşiretlere silah ve nakit para dağıtarak, korkusuz ve planlı şekilde eşkiyalık yapmalarını sağlıyor, ticari kervanları yağma ve insanları öldürmekle Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunun ticaretinin 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 devlet 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 mallarının yaygınlaştırabilirse Rusya ve İngiltereye yeni bir rakip yaratabilir, Almanya ve Avusturya-Macaristan politikacılarının gözünden kaçmayan büyük ekonomik faydalarla Osmanlı ile birleşip Ortadoğu ve İran pazarını elde etmek için ortak işbirliği yapabilir, belki de bu yolla bu bölgede olan İslami ülkeler, Rusya ve İngiltere tekellerinin elinde kurtarabilirdi, fakat maalesef Osmanlı devleti kendisi o dönemde güçlü, fakat tezimizde anlatıldığı üzere devlet çok istemesine rağmen, mali güçlüklerden ziyade bölgeye siyaset dünyasında ileri görüşlü olmayan, kabiliyetsiz ve bilgisiz insanları göndermesi, bu alanda güçlü ülkelerle rekabet edemeyeceğinden dolayı bu rekabeti kazanamamıştır.

Ama şu dediklerimizin hepsine rağmen Türk yolu olan söz konusu dünya yolu ve Türkler için can damarı Trabzon-Erzurum-Tebriz yolu bugün de iktisadi, içtimai ve kültürel altyapıya sahiptir, geçmişten ibret alıp yanlış siyasetleri tekrarlamayarak batı sanayi ülkelerine bağımlı kalmamak ve ekonomik bağımsızlığı elde etmek için siyasi, iktisadi, fenni... Gibi alanlarda ortak çalışmaları gerekiyor.

Erzurum g mr   , İranlı tüccar, Osmanlı ve Rus tüccarı içinde önemli bir yerd . Genelde önemli meseleler bu yerde g r        . Böyle g r         ki yasalar açık ve net olmadığı için bütün tüccara ve özellikle İranlılara sorunlar yaratmıştı. İran ticareti 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başında da geleneksel şeklini sürdüğü, İran'dan malların transit şeklinde geçmesi tarım ürünleri ve ham maddeler İran ihracatının genelini kapsamıştır.

Ticarete baktığımızda İran'ın gönderdiği daha çok tarım  r nleri, Hindistan'a baktığımızda nispeten endüstriyel ürünleri alındığı g r        . Bunun en önemli sebebi İngiltere yatırımlarının Hindistan'da kumaş sanayisi üzerine olması ve bu kumaşların çeşitli bölgelere ihraç edilmesi idi

ÖZET

19.yy başlarında kapitalist ve endüstri devletleri kendi ürün ve üretimlerini Doğu'ya ulaştırmak ve aynı zamanda Doğu'dan Batı'ya ham maddelerini aktarmak için birbirleri ile rekabete kalkışmışlardı. Bu devletler Karadeniz'in doğu limanlarından İran'a uzanan ticari transit yoluna özel önlem vererek bu işi gerçekleştirmeye çalışmışlardır. 19.yy başlarında Karadeniz ticaretinin aktifleşmesi ve diğer taraftan 1869 yılında Süveyş kanalının açılması, Karadeniz'in doğusundan İran'a yapılan ticaretin hem ticari, hem de siyasi bakımdan uluslar arası stratejik önem kazanmasını sağlamıştır.

Karadeniz tarihinde Trabzon limanı önemle bahsedilen birinci limandır. Bu limanın önemi meşhur olması, üstünlüğü ya da tarihi geçmişinden değil, zengin Erzurum-Tebriz yolunu birbirlerine bağlamasından kaynaklanıyordu. Karadeniz'in doğu limanlarında transit ticareti yapan bu iki yol birbirleri ile rekabete girmişti. Bu yollar üzerinden ticaret yapan iki devlet de bu neden ile rakip olmuşlardı. Söz konusu yolların güzergâhı; Osmanlılar için Trabzon- Erzurum-Tebriz ve Ruslar için ise Gürcistan sahillerinden Sohum-Poti limanları ya da Batum-Tiflis ve Tebriz'di.

Rus çarı ülkenin kuzey bölgelerinde yarı sömürgeci durumunu korumak, aynı zamanda Kafkas bölgesini ticari bölge yapmak ve bütün Asya pazarları ile bağlantı kurmak için Kafkas ticari transit yolunu öne çıkarma niyetindeydi. Bu niyet doğrultusunda mali ve gümrük vergi yardımları ile tüccarı himayesi altına alıp, Osmanlı yolu aracılığı ile İran'a gelen İngiltere'nin malları karşısında rekabet etmeyi amaçlıyordu.

İngiliz malları 1820 yılının ortalarında ilk olarak Fars körfezinden İran'a girmiş, bu yıldan sonra Kuzey'den Sohum yolu ile Kafkas ve Anadolu'nun doğusuna, ardından İran'ın kuzeyine ulaşmış ve İngilizlerin bu başarısı Rus pazarının aleyhine olmuştur.

Tezimizin zikrettiğimiz yolların, Osmanlı ve Ruslar arasında çıkan rekabetlerin neden ve nasıl meydana geldiği sorusuna cevap vereceği ümit edilmektedir. Ayrıca, İngiltere'nin Osmanlılara ait olan yolu sahiplenmedeki rolü de incelenmiştir. Bu konu sadece 19. ve 20.yy sorunu olmadığı gibi, günümüzde de başka şekilleri ile var olduğu için üzerinde durulması gerektiği düşünülmüştür.

Yabancı devletler ve İran arasındaki ticaretin önemli olduğu göz önüne alındığında bu araştırmada, inceleme esnasında, şimdiye kadar yayımlanmamış ve

araştırmacıların gözünden kaçmış yeni belge ve dokümanlar kullanılmaya çalışılmıştır. Bu araştırma, İran ve Osmanlı'nın ticari iç konularına dayanmakta ve aynı zamanda imkân dâhilinde bu ilişki de dış etkenlerin rolü incelenmiştir.

Bu konu hakkında daha önce yapılmış olan araştırmaların, genel olarak sadece Birinci Dünya savaşı öncesinde oldukça az olan ve derin olmayan analizlere dayandığı görülmüştür.

Bu araştırmanın asıl amacı İran ve Osmanlı devletlerinin ticari ilişkileri, İran'ın ticari yollarının önemi, yapılan antlaşmalar, bu dönemde olan ithalat ve ihracatın yorumlanmaya çalışılmasından ibarettir. Bunun yanı sıra yabancı ülkelerin, özellikle Rusya ve İngiltere devletlerinin İran ticaretindeki etkileridir. İran ticaretinde yerli ve yabancı tüccarların yaptıkları işlerin derin düşünülmesini sağlayacak iki konuya değinmemiz gerekmektedir. Bu konulardan ilki İran'ın ticari ve ekonomik yapısı, 19. ve 20.yy da onun değişiminin gidişatı ve ikincisi Kaçar devletinin politikasını nasıl yürüttüğüdür. Bahsi geçen konular İran'ın ticari meselelerinin ve ekonomik siyasetlerinin kavranmasında önemli etkenler olmuştur.

İran'ın dış ticaret istatistiklerine baktığımızda, bazen ülkenin dış ticarete bağımlı iktisadi gelişiminin olduğu izlenmiştir. Aynı zamanda İran'ın iktisadi değişiminin gidişatı, onun dünya kapitalizm sistemine karışması ve bir şekilde bu büyük kapitalizmin istekleri ile birleşmesi doğrultusunda meydana gelmiştir. Ticari değişim ilerlemesinin dış güçlerle belirlendiği ve bu durumun nitelik ve niceliğinin iniş çıkışı ile sınırlarının dış faktörlere bağlı olduğu görülmüştür. Diğer taraftan bu dönem ekonomisini yarı sömürge durumunda olan ülkeler arasında nitelendirebiliriz.

Dış ticaretin hızlı büyümesi ve devamlı gelişimi, İran'ın gelişmeye müsait ve el değmemiş pazarlarına dış sermayelerin girişinin neticesiydi. Yani sömürgeci ülkelerin satış pazarlarını değiştirmek ve bu ülkelerin temel ve ham maddelerini temin etmek için kullanmak yer almaktaydı. Nihayet bu bölgeleri tekel emperyalizminin elinde bölünmeye karar veriyorlardı. Güçsüzlük, ilerleme ve ülkenin yerli ekonomisini tahrip etmek bu nüfuz alanının kurulmasının doğal sonucuydu. Ancak, eğer belirli modeller dışında eğer yeni bir bakışla (Hindistan'ın siyasi ve iktisadi rolü) İran'ın ticari ve transit konusunu ve yabancıların olumsuz etkilerine rağmen, varlıklarının 19.yy sonları ve 20.yy başlarındaki İran ticaretinin canlanmasını incelemek, elbette Batı'nın mallarının ithali ve İran'ın ticaretinin dış ülkelerle ticari ilişkilerde faalleşmesi, İran'ın

nitelik ve nicelik bakımından sermayelerinin artışıını sağlamıştı. Ama rakip güçlerin eşit olmadığı; yani dış sermayelerin sınırlı yerli sermayeler ile eşit olmadığı ve yerli sermayelerin doğal gelişim imkânı bulamaması ve uzun müddetli olması nedeniyle değişimin gidişatı dış sermayelere bağlı kalıyordu.

İran'ın yabancı devletlerle ilişkileri 19.yy ikinci yarısından itibaren artış göstermişti ve ticari ve iktisadi konuların rolü daha belirgin olmasına rağmen, Kaçar devletinin belirli ekonomik politika yürütmesi, hatta kendi döneminin siyasi ve ekonomik meselelerinde sağlam adımlar atmaması, bu devletin acizlik içerisinde kalmasına neden olmuştur. Devlet geçici menfaatleri düşünmek dışında ülkenin mühim merkezlerini teslim etmekten, örneğin gümrük idaresi gibi değişik imtiyazlar vermekle ülkenin ekonomisinin nabzını yabancılara vermekten başka hiçbir davranış göstermemiştir.

Harici ticarethanelerin sayısının artış göstermesi İran'ın ticaretinde yabancıların fazlasıyla hâkim olmalarına neden olmuştur. İç ve dış güçlerin dengesizliği İran'ın sermaye sahiplerinin zararına oluyordu. Ama yabancıların nüfuzunu engellemek ve doğru siyaset yapmak için güçlü bir devlet, günün siyasetlerini ve dünyanın sorunlarını bilen, ekonomik konularda bilgili, kendi politikalarını yürütmeye kadir bir devlet modeline bağlıydı ki, Kaçar devleti de bu yeteneğe sahip değildi.

ABSTRACT

In the beginning of the 19th century, industrialized capitalist states were in a competition with each other to transport their products to the East and transmit raw material from the East to the West. They tried to realise this by caring the transit trade route from the eastern harbors of Black Sea to Iran. Development of the Black Sea trade in the beginning of the 19th century and opening of the Suez Canal in 1869, caused the trade from the eastern Black Sea to Iran to gain an importance both economically and politically.

In Black Sea history, Trabzon harbor is the most important harbor to be said. This importance was not resulted from its popularity, but from its existence as connecting the rich Erzurum-Tabriz route. The two routes, which are used for transit trade from the eastern Black Sea harbors, got in a competition with each other. Therefore two states using these routes become components. Rerouting of the mentioned routes were Trabzon-Erzurum-Tabriz for Ottoman and for Russia, from the Georgia coasts, Poti-Sofia harbors or Batumi-Tbilisi-Tabriz.

Russian Tsar intended to put forward Caucas transit trade route to protect Russia's half-imperialist situation in northern region of the country, to make the Caucas region a trade center and to link to all Asian markets. He purposed to compete with British goods which came to Iran via Ottoman route by patronizing the traders with help of financial taxes and customs.

British goods first get into Iran through Persian Gulf in mid 1820s, and after this year, arrived from the north by Poti route to Caucasia, east side of Anatolia and then North of Iran. This success of Britain was disadvantageous for the Russian market.

The routes mentioned in this work is expected to answer the question of why and how The Ottoman-Russia competition reasoned. Besides, the role of Britain to appropriate the route of Ottoman is also analyzed. Since this subject should be emphasized not only because it was in 19th and 20th century, but also to today in other ways.

Considering that the trade between Iran and other states, new documents, which have not been published and overlooked by the researchers, are used for this work during the research. This research is based on internal subjects of Ottoman and Iran trades and analyzes the external factors as much as possible.

It is observed that this topic was only mentioned in the researches before, and very few documents belonging to the era before the First World War were used and there were no deep analysis.

Main purpose of this research consists of the interpretation of Iran-Ottoman trade relations, the importance of Iran's trade routes, treaties made and import and export in this era. Besides that other states, especially Britain and Russia's effects on Iran trade are also analysed. To analyse the internal and external trade in Iran, we should face two topics those should be considered deeply: First, commercial-economic structure of Iran, its transition and change in 19th and 20th century; and second, the political characteristics of Qajar state. The subject mentioned here are important factors to understand economic policy and trade issues of Iran.

When statistics of the external trade of Iran is checked, sign of the –dependent-economic development of the state, change of economy and integration to world capitalist system and overlap with the desires of capitalism could be understood. The way of change in economic development is determined by external, rise and fall of both quantity and quality of development and limits of development are dependent to external factors. In other words, economy of this era can be described in half-colonized countries.

Boom and constant growth of the external trade was the result of the entrance of foreign capital to Iranian market which was intact and convenient to development. Transport of the capital, dominance in the region, changing of the colonized countries to a market and usage of these countries for staple and raw materials was the new way of colonialism. Finally they decide to divide these regions in the monopoly imperialism. Weakness, underdevelopment and destruction of the local economy was the natural result of mentioned dominance. However, analysed with a new view, except some certain models such as economic and political role of India, growth of transit trade of Iran in the 19th and 20th century, despite the negative effects of foreign capital, quite so related to the relations with the Western countries which caused growth of capital in Iran in both quantity and quality. In the end, the way of growth was dependent to the foreign capital which did not have relation with the local capital which has no chance of a natural growth -or it would take too much time-.

In the second half of the 19th century, foreign relations of Iran developed and commercial/economical subject was more explicit than before; however the Qajar state was not able to understand the change and analyse it deeply; moreover they did not have a certain economy policy, even for the problems of their own era. The state did nothing more than giving the important centers of the country, for example delivering the administration of customs and privileges to the foreign states, except temporary benefits.

The growth of external traders in both quantity and quality caused the foreigners become dominant in Iranian market. Unequality of internal and external powers was very disadvantage of Iranian capitalists. But to block the dominance of foreigners and doing politics wisely needed to a wise state which is able to perform its own policy and knows the contemporary problems of the world politics and economics; which was not Qajar state.

KAYNAKÇA

1. Arşiv Kaynakları:

A. Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İstanbul

AD, nr.830,s.115

A:DUN. DVE (20), 1/11; (20)11/36

A:DUN: DUE(20), 1/11

A.MKT. MH.M.143/26

A.M.24/5;24/5; 1/24.

BEO, AD, nr.929,s.133

BB,(YEO),Z.MR:52

CM, NR. 2920.

DH-İD,1329-B-27.3.108-1; 52/57.

DH. EUM-A4Ş,7/27; 2 şb,29/32; .5.şb. 1336RA.13.6.8; 5ŞB,19/47; 5.şb/6/8;

5ŞB,19/47.

DH. MKT,2860/81; 2669/7; 2796/43; 58/19;2669/7; 12E85/19; 1324/19.

DH. EUM. EMN, 3.4.70

DUİT,115/6; 125/6; 125/6

HR. İM, 29/16, 65/64, 70/3, 80/6, 86/8, 92/3; 29/16;

HR. SFR(20),94/26; (20)94/35;(20)94/65;(20)94/35;(20)94/35;(20)94/35;(20)40/8;

(20)94/35.

HR. SYS. 2338/1, 2394/56, 2406/29, 2776/65; 2453/19;

İMM, nr.3479,24L,1300/15

İRSM (dosya ve gömlek numarası yok), orijinal kayıt numarası: 12-1312-B-24;

1310:Ş.20 orijinal kayıt numarası:5

İRSM,(dosya ve gömlek numarası yok)orijinal kayıt numarası 12.

İR, hususî nr.1,11L 1320/28 kanunî evvel 1318, yasa ve eki (10.1.1903)

İ.TAL.1323.M.29,İrade. No.106

K.MR:25,EV, MR:73.

ML. VRD, NR.11/23.

MV. 154/40, 251/107, 255/85

ŞD, MLNF,470/23

ŞD, 594/68; 595/61

ŞD, DH, 569/5, 572/25, 572/52. 573/27, 594/68, 579/6, 595/61

Y-A. RES, 1324.5.5, 1324.1.11, 1325.5.5

Y.MTV.277/104

ZB, 6/5, 23/106, 33/106, 338/42, 339/120, 394/56.

T.TZT. İHR, 748/83, 789/58, 789/59, 789/73

T.TZT. İHE,789/55, 747/103, 789/55

Sadaret Mektûbî Mühimme Kalemi (A. MKT. MHM)

Dâhiliye Nezâreti Mektûbî Kalemi (DH. MKT)

Hâriciye Nezâreti Siyasî (HR. SYS)

Yıldız Perakende Evrakı

Yıldız Esas Evrakı (YEE)

Yıldız Mütenevvi Maruzat (Y. MTV)

B. Cumhuriyet Arşivi 030.10.01.01.011.47.11

C. İran Dışişleri Bakanlığı Arşivi

Senet nr.503,kutu 9,dosya 12/ع

Belge nr.528,kutu 23,dosya 16/ک

Belge no.756, kutu 32,dosya 7

Belge no.758–759–760, kutu 32,dosya 7

2. Gazete ve Mecmualar:

Habl'ül Metin, 27 Zilhicce 1332/16 November 1914, nr. 22–27

Mizan, 10 Cumadiy'ul-Evvel 1304, 30 Cumadiy'ul-Evvel 1304- 24 Şubat 1887, 22 Şaban 1305, 17 Rebiul-Ahir 1306, 27 Cumadiy'ul-Ahir 1306.

Osmanlı Ziraat ve Ticaret Dergisi 28, Şevval 1325.

Ruzname-i İran, 26 Ramazan 1343.

Ruzname-i R'ad, 29 Zilkade 1332, nr.12.

Tasvir-i Efkâr 19, 5 Rebiul-Evvel 1279, 17 Haziran 1280, 10 Rebiul-Ahir 1280.

Ticaret Vekâleti Mecmuası 21 (Mayıs), 24 (Ağustos)1926, İstanbul Sanayi Mektebi Matbaası İstanbul, 1926.

3. Yıllıklar:

Annual Series 4734(1910), 3003(1902), 3224(1903–1904), 3442(1905), 3652(1905–1906), 3851(1906–1907), 4734(1911), 3533(1905–1906), 4538(1910), 3911(1907), 3577(1905–1906), 2980(1902–1903), 2236(1904–1905), 3160(1904), 3359(1905).

Erzurum Vilayet Salnamesi 1304–1310–1312–1313 hk. (1300 Sene-yi Maliye)- 1315 hk. (1313 Sene-yi Maliye)- 1317 hk. (1315 Sene-yi Maliye)- 1318 hk.

Foreign Office 1887 Annual Series 212, Diplomatic and consular Reports on Trade and Finance Turkey, Report for the year 1886, on the Trade of Erzurum 192, London,1887.

İsmail Hakkı ve Ortakları, Ticaret Salnamesi 1907,İstanbul, Gaziler.

Trabzon Vilayet Salnamesi 1320–1321 hk.

Trabzon Vilayetine Mahsus Sâlnâme Sene-yi Hicriye 1317–1318–1320–1321, Sene-yi Maliye 1316, Trabzon Matbaası, 20. Baskı.

Türk Ticaret Salnamesi 1340–1341,Türk Anonim Şirketi, İstanbul.

4. Araştırma ve İncelemeler:

1321 sene-i maliyesi, Mana siyan Matbaası, 1323

A.Gündüz Özkan, 1920–1923 Yılları Arasında Kurulan Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye, Ankara, 1971.

Abdullah Yef, Fetullah, Ovza-i İktisadi ve İçtima-i İran Der Avahir-i Dovre-i Kacarî, Sitare Yayınevi, Tahran, 1353.

Abrahamian, Erwand, Beyni Do İnkılab, Çev. Ahmet Gül Muhammedi ve İbrahim Fettahi, Ney Yayınları, Tahran, 1377.

Ademiyet, Feridun, Emir kebir ve İran, Tahran, 1348.

Ankara Ticaret Odası ve Ankara’da Ticaret, T.H.K. Basımevi, Ankara,1995.

Arif, Mehmet, Başımıza Gelenler, Tercüman 1001 Temel Eser, C. 3, İstanbul.

Ateş, Abdurrahman, XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı-İran İlişkileri (1774–1779), C. X, Afyonkarahisar Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Sosyal Bilimler Dergisi, sayı:3, 2008.

- Aybar, Celal, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Muvazenesi 1878–1913**, Zerbamat Basımevi, Ankara, 1999.
- Aygün, Necmettin, **On sekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret**, Haz. Veysel Usta, Seran der Yayınevi, İstanbul, 2005.
- Başdoğan, Ferhat, **Güncel Konular, S. 9**, Ankara Genel Kurmay Basımevi, Ankara, 1988.
- Bayur, Yusuf Hikmet, **Türk İnkılâp Tarihi, C. 3**, kısım 3, TTK Basımevi, Ankara, 1983.
- Bedi', Mirza Hasan, **Tarih-i Basra**, Bica Bina Bita Yayınevi, Tahran.
- Bostan, İdris, Karadeniz'in Dışa Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı, Trabzon Belediye Yayınları, Trabzon, 1999.
- Burgsch, Heinrich, Alman Gezginlerin Gözüyle 19. Yüzyıl Anadolu Şehirleri Trabzon (1860), Der. ve Çev. İlhan Pınar, İzmir, 1991.
- C. Lorimer, C. **Rahnumay-i Halic-i Fars ve Coğrafyayı Otsan-i Buşehr**, Çev. Seyyid Muhammed-i Hasani Nebevi, Şiraz, 1379.
- Cemal zade, Ali, **Genc-i Şayegan**, Berlin, 1335.
- Cezer, Yavuz, **Osmanlı Maliyesinden Bunalım ve Değişim Dönemi**, Alan Yayıncılığı, 1986.
- Curzon, George Nathaniel, **İran ve Kaziye-yi İran, C. 2**, Çev. Vahit Mazenderanî, Tahran, 1350.
- Diplomatic and Consular Reports Turkey- Trade of the Consular District of Erzurum Refrence to Previous Report.
- Doğan, Muzaffer, **Muahedât Mecmuası, C. 5**, TTK, Ankara, 2008.

Düstur 2. tertip, C. 3 (12 zilkade 1328–21 Şevval 1329),Osmaniye Matbaası, Der-i Saadet,1330.

Emir Tahmasbi, Serleşker Abdullah Han, **Yâd Daştâ-yi Ez Aşubha-yi Aşayiri ve Siyasi-yi Azerbaycan**, Baht er Yayınevi, Tahran, 1388.

Enter, Mervin L. **Revabit-i Bazergani-yi İran ve Rusya**, 1828–1914, Çev. Ahmet Tevekkoli, Tahran, 1369.

Enveri, Hasan,

Erim, Nihat, **Devletlerarası Hukuk ve Siyasi Tarih Metinleri C.1 (Osmanlı İmparatorluğu Anlaşmaları)**, TTK, Ankara,1953.

Erzurum Vilayet Layihaları, 1327.

Erzurum Vilayetinin İhtiyacat ve Terakki yata Ait Layihalar 6.

İskender Beyk Türkeman(Münşi),**Tarihe Âlem Araye Abbasi**, Düz. Mirza Mahmut Hansari, Tahran,1313.

Esnadî San'at-î Ferşi İran, **Sazman-i Ferşi İran**, Tahran.

Eşref, Ahmet, **Mavane Tarihi Ruşt Sermayedari Der İran Dovre-i Kaçariye**, Zemini Yayınevi, Tahran, 1359.

Ethem, İbrahim, **Türkiye'nin Sıhhî, İctimâî Coğrafyası: Beyazıt Vilayeti**, İstanbul, 1341/1925.

F.Woods, Henry, **Türkiye Anıları 1869–1909**,Çev. Fahri Çoker, Milliyet Yayınları, İstanbul,1970.

Ferid Bey, Muhammed, **Ahsenu't-Tevârîh**, Çev. Mirza Abdülbaki Mostovhi-yi İsfahani, Beraderan-i Bagerzade, Tahran,1322.

Foran, John, **Tarih-i Tahavvûlat-ı İctimaî İran**, Çev. Ahmet Tedeyyün, Muessese-i Hedemati Ferhengi-yi Seba, Tahran, 1377.

- Gozide-i Esnad-i İran ve Osmanî, C. 3–7**, İran Dışişleri Bakanlığı Yayını, Haz. Muhammed Hasan Kavus-i Iraki, Vahid-i Neşri Esnad senet nr: 1271, kutu: 15, dosya: 36, nr: 28, Belge No. 1473,55/16, nr. 70,s. 738, Belge No.1472, 55/16, No.71, Tahran, 1369.
- Gulkariyan, Kadir, **Ferheng-i Farsi-İstanbuli-yi Ehter**, Ehter Yayınevi, Tebriz, 1385.
- Güran, Tevfik, **Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897, C. 5**, Ankara, 1997.
- Haack, Hermann, **Doğu Hahları**, Baylan Matbaası, Ankara,1975.
- Hamilton, J. William, **Researches in Asia Minor**, 2 vol, London, By John Murray, Albemarle Street, 1842.
- Hariciye İstatistiği**, İkdam Matbaası, İstanbul, 1326–1327.
- Haşmet, Gulam Han, **Muyeha-yi Şehr-i Garip (Gozareş-i Mustened Ez Vekaye-i Cilolog ve Hevadis-i Bad Ez An Der Urumiye**, Yaz Yayınevi, Urumiye, 1387.
- Hayri, Abdulvahab, **İktisad-i Trabzon**, Haz. Melek Öksüz, Serander Yayınevi, Trabzon, 2008.
- Hemedani, **Hatırat-ı Ferid**.
- Herand Pasdermacyan, **Ermenistan tarihi**, Çev. Muhammad Gazi, Tahran 1377.
- Heyd, W., **Yakındoğu Ticaret Tarihi**, Çev. E. Ziya Karal, TTK Yayınevi, Ankara, 1975.
- Hidayet, Hacı Mehdi Guli (Muhbir'us-seltene), **Hatırat ve Heterat (Tuşe-i Ez Tarih-i Şeş Padişah ve Guşe-i Ez Dovre-i Zindegi-yi Men)**, Hakikat Yayınevi, Tahran, 1375.
- Hidayet, Mehdi Kuli, **Gozareş-i İran**, Nokre Yayınevi, Tahran, 1363.
- Hidayet, Rızakuli Han, **Rovzetu's-Sefayi Nasiri, C. 9**, Tahran, 1960.

Hüseyn, Mir Cafari, **Tarihte Tahavulate Siyasi, İctimai, İktisadi ve Farhangiye İran Dar Doreye Teymüriyan ve Türkemanan**, Tehran, 1379.

Issawi, Charles, **Tarih-i İktisadi-yi İran**, Çev. Yakub-i Ajend, Tahran, 1362.

Issawi, Charles, **Tarih-i İktisadiyi Havermeyani ve Şomali Afrika**, Çev. Abdullah Kovseri, Papirus Yayinevi, Tahran, 1368.

Issawi, Charles, **The Economic History of Turkey 1800–1814**, Chicago-London, 1980.

Issawi, Charles, **The Tabriz-Trabzon trade 1830–1900**, Cambridge vol. 1,1, 1970.

Ivanoviç Aralov, Semyon, **Bir Sovyet Diplomatının Türkiye Anıları 1922–1923**, Çev. Hasan Âli Ediz, Kültür Yayınları, Türkiye İş Bankası, 2007.

İhsaiyyat-i Maliye 1309–1327, Amire Matbaası, İstanbul, 1321.

İlkin, Selim -Tekil, İlhan, **Cumhuriyetin Harcı**, Bilkent Üniversitesi, İstanbul, 2004.

İnalcik, Halil **The Ottoman Economic Mind and Aspects of the Ottoman Economy**, "Studies in the Economic History of the Middle East", London, 1970.

İnce Tahran Est, Mecmue-yi Makalati Derbare-i Tahran, 1269-1344 hk., Tahran, 1377.

İpek, Nedim, **Trabzon'da Kolera, (1892–1895), (Trabzon ve çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu bildirileri 3–5 Mayıs 2001), C. 1**, Haz. M.K.

Arslan, H. Öksüz, Trabzon İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Trabzon, 2002.

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası 5–6–8–10, Ebu'l Ziya Matbaası, İstanbul Mart-Nisan-Temmuz -Eylül 1340.

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası 8, İkdam Matbaası, İstanbul, Teşrin-i Sani 1339.

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası 1926 Senesi Kongresi, Ebu'l Ziya Matbaası, 1926.

İtimad'us-Saltane, Mir'at'ul Buldan, C. I, Tahran, 1877.

İttihadiye, Mensuriye, **List-i Siyah-i İran der Ceng-i Cihani-yi Evvel (1914-1918)**; İncâ Tahran Est, Mecmûe-yi Makalatı Derbare-i Tahran, 1269-1344 hk., Tahran, 1377.

Kaks, Sir Persi, **Gozeriş-i Salani-yi Buşehr**, Çev. Hüseyin Zengeni, Haz.

Abdulkerim-i Meşayihî, Pervin Yayınevi, Tahran, 1371.

Kaleli, Hüseyin, **19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus**

Rekabeti, Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, sayı:9, Kütahya, 2003.

Kanar, Mehmet, **Farsça-Türkçe Sözlük**, Deniz Kitabevi, İstanbul, 2000.

Karagöz, Rıza, **Canik Sancağında Karantina Uygulaması ve Bundan**

Kaynaklanan Bazı Sorunlar (1910–1911), 19 Mayıs ve Milli Mücadeleden

Samsun Sempozyumu 20–22 Mayıs 1999, Samsun, 2000, Atatürk İlke ve İnkılâp

Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi, no:5.

Karamursal, Ziya, **Osmanlı Devleti'nin Kuruluşundan 19. Asrın Yarısına Kadar**

Mali Tarihe Bir Bakış, seri III. nr.11, Akşam matbaası, İstanbul.

Karamursal, Ziya, **Osmanlı Mali Tarihi hakkında Tetkikler**, TTK, Ankara, 1989.

Karargâh-i Umumi-yi İstihbarat Şubesi, İran'a Dair Askeri Raporlar, C.1,

Askeriye Matbaası, İstanbul, 1333.

Kaynak, Ahmet, **1885–1985 Türkiye Ekonomi'sinin 100 yılı ve İzmir Ticaret**

Odası Sempozyumu (21–23 Kasım 1985) Atatürk Kültür Merkezi, İzmir, 1985.

Kâzımzade, Firuz, **Rus Ve İngiliz Der İran (1864–1914)**, Haz. Menuçehr Emiri, Amuzeş-i İnkılab-i İslami, Tahran, 1371.

Kesrevi, Ahmet, **Tarihi-i Hiçdeh Sale-yi Azerbaycan, Bazmande-i Tarih-i Meşrute-i İran**, Emir Kebir Yayınevi, Tahran, 1997.

Keşf-i Telbis

Kinnier, J.M., Asia Minor, **Armenia and Koordistan in the years 1813 and 1814, London, 1818, By John Murray, Elibron and Elibron Classics are trade Marks**, 2006, Adamant Media Corporation.

Kirmani, Nazım'ul İslam, **Tarih-i Bîdari-yi İraniyan**, Agâh ve Novin Yayınevi, Tahran, 1362.

Kitab-i Sebz, Tahran, 1363.

Kitapçe-i Umumi-yi Ticaret Ba Memalik-i Harici, (21 mars 1914-20 mars 1915) Tahran, 1334.

Kurat, T.Y. **Hemy Lardın İstanbul Elçiliği**, Ankara, 1968.

Kütükoğlu, Bekir, **Osmanlı-İran Siyasi Münaâsebetler (1578–1612)**, Özal Matbaası, İstanbul, 1993.

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

Lan Grek Hamzeli Estive, **Tarih-İ Siyasi, İctimaî, İktisadî Irak**, Çev. Esadullah-i Tevekkuli ve Muhammed Rıza Misbahi, Bonyadi Pejûhişhayi İslami, Meşhed, 1378.

Lane Poole Stanley, **Lord Stratford Canning'ın Türkiye Anıları**, Çev. Can Yücel, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 83, 1999.

Latrenziyo, Pio Carlo, **Rekabetha-yi Rus ve İngilis der İran ve Afganistan, C.2,**

Çev. Abbas Azerin, Neşri İlmi ve Ferhengi Yaynevi, Tahrán, 1363.

Mahallati Seyyah, **Hatırat-i Hacı Seyyah ya Dovre-yi Hof u Vahşet,** Haz. Hamid Seyyah, Tahrán, 1346.

Mahmud, Ferhat, **Tarih-i Revabıt-i İran ve Osmanî, Sipehsalar-i Azam, C. 2,**

İbn-i Sina Yayinevi, Tahrán.

Mahmud, Mahmud, **Tarih-i Revabıt-i Siyasi-yi İran ve İngilis Der Karn-i**

Nuzdeh, C. 4, İkbál Yayinevi, Tahrán, 1353.

Malcolm, Sir John, **Sketches of Persia,** London, 1845.

Malcolm, Sir John, **Tarih-i İran, C.2,** Haz. Muhammed'ül İsfahani, Tahrán, 1246.

Maliye Nezareti İstatistik Şubesi, İhsaiyat Maliye 1327, Amire matbaası, İstanbul, 1325.

Maliye Nizareti İstatistik Şubesi 1336, Kavanin ve Nizamat Maliye Mecmuası, Amire matbaası, İstanbul.

Meclis-i Maliye Azası'ndan Süleyman Sudi, Defter-i Muktesid, C.1, 2 baskı, İstanbul, 1307.

Mervyn L.Entez, **Revabıt-i Bazergani-yi Rus ve İran (1827–1914),** Çev. Ahmet Tevekkülü, Bonyad-i Mogufat-i Mahmud Efşar, Tahrán, 1369.

Meşayih, Abdülkerim, **Mecelle-i Zemani 50,** Bonyad-i İran Şinasi-yi Buşehr, Buşehr, 1375

Mostovhi, Abdullah, **Şerh-i Zendegani-yi Men, C. 2** Zuvvar Yayinevi, Tahrán, 1376.

Mutemed'ul Vuzera, Rahmettullah Han, **Urmiye Der Muharebe-i Alemsuz, Ez Mukaddeme-i Nesara Ta Belva-yi İsmail Aga hş. 1298–1300**, Haz. Kave-i Bayat, İksir Yayinevi, Tahran, 1389.

Naebiyan, Celil, **Revabit-i İran Ba Dovel-i Harici Der Dovran-i Kacariyi**, Ferdabi Yayinevi, Tahran, 1373.

Name-yi Hukumeti Gilan ve Tevaliş ve Vezareti Dâhili, 18 Şaban 1334, Albümü nr.5361 (M.EM).

Nasrullah-i Felsefi, **Zendeganiye Şah Abbases Evvel, C.1–4**, Tahran–1952–1972.

Natik, Huma, **Bazerganan Der DaduSited Ba Bangişahi ve Reji-Yi Tenbaku**, Tahran, 1373.

Navai, Hossein, **Les Relations Economiques Irano-Russes**, Paris, 1935.

Nehru, Cevahirle'l, **Nigah-i be Tarh-i Cehan, C. 2**, Çev. Mahmut Tefezzuli, Emir Kebir Yayinevi, Tahran, 1366.

Nizaret Umuri Ticaret ve Nafia İstatistik Umumi İdaresi, Âlim Matbaası, İstanbul, 1316.

Nusret-i Makui, Hac Muhammed Rahim (Nusret'ul Mulk), **Tarih-i İnkılab-ı Azerbaycan ve Hevanin-i Maku**, İlmiye Yayinevi, Kum, 1373.

Odabaşıoğlu, Cumhur, **Trabzon 1869–1933 yılları yaşantısı**, İlk-san Matbaası LTD. Şti. Ankara.

Osmanlı-Rus Savaşı'nın (1768–1778) Trabzon Üzerindeki Etkileri, Başlangıçtan XX. Yüzyıla Karadeniz Tarihi Sempozyumu (25–26 Mayıs 2005)

C.1, Karadeniz Teknik Üniversitesi Yayınları, Trabzon, 2007.

Osmanlı Vergi Mevzuatı, Maliye Bakanlığı, Ankara, 1999, yayın numarası:1998/348.

Owen, Roger, **The Middle East and The World Economy 1800–1914**, Londra, 1981.

Ökçün, A.Gündüz, **1920–1930 Yılları Arasında Kurulan Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye**, Ankara Üniversitesi Siyasal bilgiler Fakültesi, Ankara, 1971.

Pamuk, Şevket, **Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500–1914**, İletişim yayınları, İstanbul, 2005.

Racer Sivuri, **İrane Asre Safavi**, Çev. Ahmad Saba, Tehran, 1363.

Reisniya, Rahim, **İran ve Osmanî der Astane-i Karn-i Bistom**, Sutudeh Yayınları, Tebriz, 1382.

Reza Şabani, **Tarihe Ectemaiye İran Dar Asre Afşariye**, C.1, Tahran, 1369.

Ronon, Pier, **Tarih-i Revabit-i Beynelmilel Der Karni Nuzdeh**, C.2, Çev. Kasım Sen'evi, Astani Kutsi Rezevi Yayınevi, Meşhed, 1370.

Sami, Şemsettin, **Kâmûs-î Türkî**, 1317.

Sarıyıldız, Gülден, **Hicaz Karantina Teşkilatı (1865–1914)**, TTK Yayınevi, Ankara, 1996.

Sepehr, Muhammed Taki (Lisan'ul-Mülk), **Nasıhu't-tevarih**, C. 1, Haz. Cemşid Kiyanfer, Tahran, 1344.

Shaw, Standford, **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye**, ç. Mehmet Harmancı, E Yayınları, İstanbul, 1982.

Shuster, W.Morgan, **İtinag-i İran**, London, 1913.

Soysal, İsmail, **Tarihçeleri ve Açıklamalarıyla Birlikte Türkiye'nin Siyasal Anlaşmaları**, C. 1(1920–1945), TTK, Ankara, 1983.

- Soysal, İsmail, **Türkiye'nin Dış Münasebetleriyle İlgili Başlıca Siyasi Anlaşmaları**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, TTK, Ankara, 1965.
- Soysal, İsmail, **Türkiye'nin Siyasal Anlaşmaları (1920–1980)**, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 1981.
- Sykes, Percy, **Tarih-i İran**, Muhammed Takî Fahrî Dâ'î Gilânî, Tahran, 1330.
- Şabani, Rıza, **Revâbit-i İran ba Merzha-yi Garbi der Dovreyi Safevî ve Efşarî, Faslname-yi Mutâle'âti Tarihî**, Şomere-i Evvel, 1368.
- Şehbernder Ticaret Raporları 2**, Hariciye Şehbenderlik ve Ticari Umuri müdüriyeti İstanbul, Amire matbaası, 1341
- Şehsuvaroğlu, N. , Bedi, **Türkiye Karantina Tarihine Bir Bakış**, Sağlık Dergisi, Şubat 1951, C. XXV, Sayı: 2.
- Şehsuvaroğlu, N. , Bedi, **Türkiye Karantina Tarihine Giriş**, İstanbul, No: 3, 1957.
- Şemim, Ali Asger, **İran der Dovre-yi Saltanat-i Kaçar**, İlmi ve Ferhengi Yayınevi. Tahran, 1372.
- Şener Abdüllatif, **Sona Doğru Osmanlı (Osmanlı Ekonomi ve Maliyesi Yazılar Üzerine)**, Birleşik Kitabevi, Ankara, 2007.
- Tableau General, **Commerce Avec Les Pays Etrangers Pendant l'annee It-IL, (21 Mars 1910–20 Mars 1911)**, Tahran, 1912.
- Tableau General, **Commerce Avec Les Pays Etrangers Pendant l'Lan ILan-IL, (Mars 1905–20 Mars 1906)**, Tahran, 1907.
- Tableau General, **l'annee oud-IL, (21 Mars 1913–20 Mars 1914)**.
- Tableau General, **Commerce Avec Les Pays Extrangers, Pendant l'annee Yount-II, (1918-1919)**, Tahran, 1920.

Tabeau General, **Lannee Pitchi-I1, (21 Mars 1920–20 Mars 1921)**, Tahran, 1922.

Tacbaş, Ahmed, **İran dar zamane Safaviye**, Tebriz, 1971.

Tarihe İran Dovreye Safaviyan, **Daneşgahe Kamberig**, Çev. Yakub Ajand, Tahran, 1380.

Tarihi İstatistikler Dizisi, 19.yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti, C.1, Haz. Şevket Pamuk.

Tavernier, Jean Baptiste, **Sefername**, Çev. Ebu Turabi Nuri, Sanayi Yayınevi, Tahran, 1363.

Terenzio, Pio Carlo, **Rekabetha-yi Rus ve İngiliz der İran ve Afganistan**, Çev. Abbas Azim, Tahran, 1364.

Teymuri, İbrahim, **Asr-i Bihaberi ya Tarih-i İmtiyazat Der İran**, Tahran, 1332.

Théophile Deyrolle, **1869'da Trabzon'dan Erzurum'a**, Çev. Ekrem Koçu, Çığır Kitabevi, İstanbul.

Ticaret Hariciye İstatistiği 1327, İkdam matbaası, İstanbul, 1329.

Ticaret-i Hariciye İstatistiği 1329, Osmaniye Matbaası, 1331, Der-i Saadet.

Ticaret Layihaları 3–5, Hayriyye Matbaası, 1326–1327.

Ticaret Layihaları 4, Hayriye ve Şuraka Matbaası, 1327.

Ticaret Layihaları 6, Necm-i İstikbal Matbaası, 1328.

Ticaret Layihaları 8, Selanik Matbaası, 1329.

Ticaret Layihaları 9, Amire Matbaası, 1330.

Ticaret ve Sanayi Türkiye-İran Bankası Muamelati Ticariye ve Banka Muamelatı, 1339.

Ticaret Şebhender Raporları 1, Amire Matbaası, İstanbul.

Torabi-yi Farsani, Suheyla, **Tüccar, Meşrutiyet ve Devlet-i Modern**, Tahran, 1342.

Tozlu, Selahattin, **Trabzon-Erzurum-Beyazıt yolu (1850–1900) (yayınlanmamış)**, Erzurum, 1997.

Turgay, A. Üner, **Trade and Merchants In The Nineteenth Century Trabzon**, Newyork, 1982.

Turgay, A.Ü, **“Trabzon”,Doğu Akdeniz Liman Kentleri 1800–1914**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994.

Türk Ansiklopedisi **“Kolera”**, XXII.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, **Tarih-i Osmanî, C. 3**, Çev. İrec-i Novbaht, Keyhan Yayınevi, Tahran, 1369.

Vahan Baybordiyani, **Nakşe Erameneye İrani Dar Ticarete Beynelmileli**, Çev. Edik Bağdasaryan, Tahran, 1375.

Woods, John E, **The Ag-Quyunlu. Clan**, Confederation, Empire.

Yektaî, Mecid, **Tarih-i Dara-yi İran**, Tahran, 1340.

Yurt Ansiklopedisi C. 4–10, Anadolu yayıncılık A.Ş.İstanbul, 1982–1983–1984.

Zeki, Salih, **Osmanlı Ziraat ve Ticaret 18**, 1325.

www.sanliurfasembol.com. Ekinci, Abdullah, Urfa’da Ticaret konsolosluğu ve Şehbenderlik, yayın ekleme tarihi 04–02–2008 19:52:13.

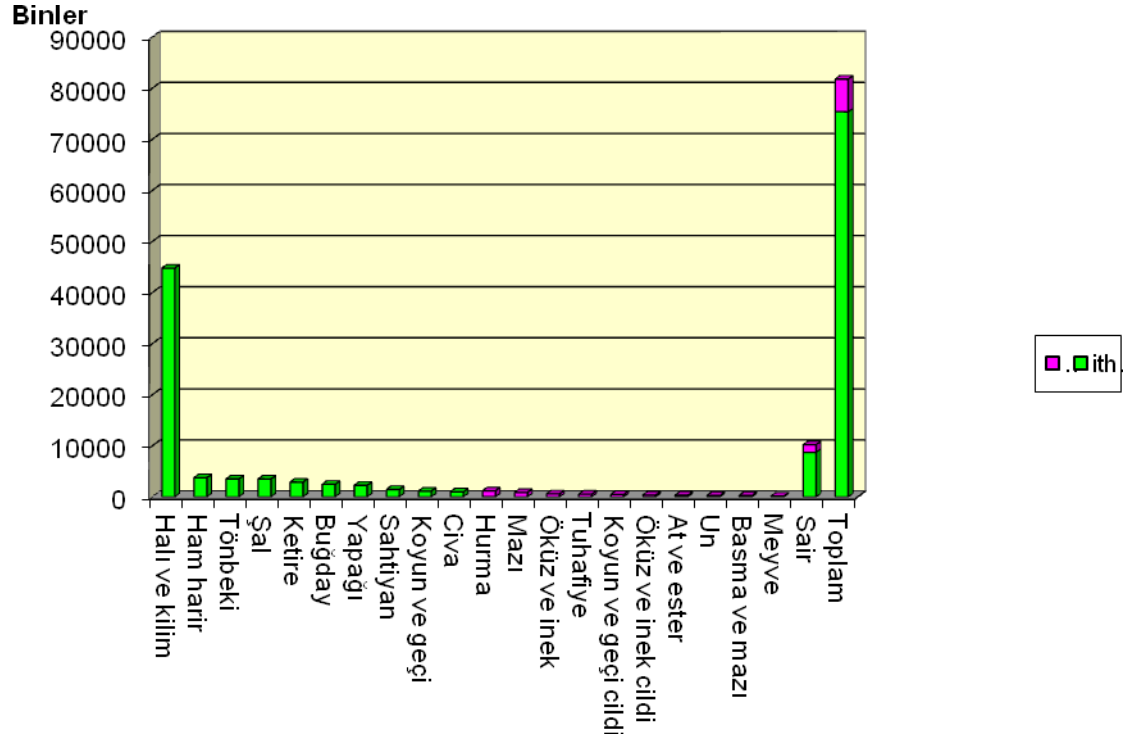
EKLER

1321 Yılında İran İthalatı					1321 Yılında İran İhracatı				
Sıra numarası	Eşyanın nevii	Makadın nevii	Miktar	Fiyat kuruş	Sıra numarası	Eşyanın nevii	Makadın nevii	Miktar	Fiyat kuruş
1	İbrişem ve puskul	Kilo	404	36899	1	Ecza-i tıbbiye	Kilo	34304	65889
2	Ecza-i tıbbiye	Sandık	92	0	2	Arpa	Kilo	467	
		Kilo	165612	387708			Kilo	95073	17000
3	Arpa	Kilo	429	0	3	Un	Kilo	616003	273000
		Kilo	8421	9986	4	At ve ester	Adet	585	306889
4	Un	Kilo	226259	317764	5	Silah	Adet	20	1000
5	At ve ester	Adet	1057	432014	6	Eşya-i sarraciye	Adet	1648	3444
6	Silah	Adet	8	682	7	Mahlût ve hane eşyası	Sandık	76	33444
7	Eşyai tuhafiye	Sandık	168	110403	8	Ağac mamulâtı	Adet	140	0
8	Eşyai sıraciye	Takım	19	0			Sandık	38	44445
		Adet	848	8680	9	Alaca ve kumaş	Top	8264	134112
9	ağyan ve kefiye	Top	213	1639	10	Hazır elbise	Adet	1192	99000
10	Ağac ve fidanı	Adet	30	542	11	Alçı ve kireç	Kilo	149200	9778
11	Ağac mamulâtı	Adet	729	0	12	Örtüler	Adet	633	38111
		Sandık	127	108167	13	Üzüm	Kilo	47057	118322
12	Afyon	kilo	1548	45778	14	Öküz ve inek	Adet	1341	578666
13	Alat ve edevat	Düzine	1	417	15	İncir	Kilo	1858	4556
14	Alaca ve kumaş	Metre	559	0	16	Bez	top	64	4444
		Top	4491	92597	17	Bakır mamulâtı	Kilo	10835	67556
15	Hazıre elbise	Takım	26	0	18	Taze ve tuzlu balık	Kilo	1150	8000
		Adet	4664	317472	19	Buğday	Kilo	51470	0
16	Alçı ve kireç	Kilo	70230	15458			Kilo	2472	174778
17		Düzine	74	0	20	Boya	Kilo	10739	45556
18	Örtüler	Adet	57238	617097	21	Futa, peştmal	duzine	1	0
19	Üzüm	Kilo	245310	414528			Takım	2	333
20	Osture ocağı	Adet	420	486	22	Pirinç mamulâtı	Kilo	93	1111
21	Öküz ve inek	Adet	438	87042	23	Pekmez	Kilo	5927	12222
22	İncir	Kilo	8467	20375	24	Palamut	Kilo	16156	31444
23	Bağırsak ve kiriş	Kilo	24	569	25	Peynir	Kilo	77	444
24	Bakır mamulâtı	Sandık	7	0	26	Tiftik	Kilo	150	778
		Adet	11	0	27	Demir mamulâtı	Kilo	1020	0
		Kilo	827	18112			Sandık	8	9778
25	Balmumu	Kilo	36	431	28	Okuz ve inek cildi	Kilo	56663	341889
26	Taze ve tuzlu balık	Adet	2340	0	29	Koyun ve geçi cildi	Adet	81526	475556
		Kilo	4600	4556	30	Hayvanat cildi	Adet	4586	59667
27	Basma ve bebeke	Top	656	0	31	Tuhi hayvan	Adet	3150	27445
		Metre	70765	134778	32	Çivi	Kilo	1639	6000

28	Buğday	Kilo	15965	0	33	Halı ve kilim	Adet	34	6778
		Kilo	154986	2466375	33	Ham harir	Kilo	5	556
29	Baharat	Kilo	4658	13572	34	Harir kuzesi		77	1111
30	Buz ve kaba	Kilo	274	323	35	Basma ve mazı	Adet	159598	264333
31	Boncuk ve kaba	Kilo	5	500	36	Hafafiye	Çift	44436	529444
32	Boğça	duzine	2581	0	37	Halat ve sicim	Kilo	2589	12445
		Adet	78466	587138	38	Hurma	Kilo	2E+06	1156663
33	Bil cümle boya	Teneke	4787	0	39	Dakik	Kilo	260	333
		Kilo	265779	570625	40	Zeytinyağı	duzine	3	0
34	Boynuz	Adet	500	750			Kilo	1087	9667
35	Ham pamuk	Kilo	50846	197430	41	Sadeyağ	Tenike	10	0
36	Putas	Kilo	39997	45403			Kilo	8753	66000
37	Peştmal ve havlu	Duzine	1280	0	42	Neft yağı	Kilo	42	1333
		Takım	739	205194	43	Yün rişte	Kilo	461	15334
38	Pirinç mamulâtı	Adet	230	0	44	Zift katran	Kilo	2523	1667
		Sandık	23	0	45	Sakız	Kilo	36	3111
		kilo	175	43958	46	Susam	Kilo	460	555
39	Pekmez	Kilo	12870	26982	47	Şal	Adet	8	444
40	Peynir	Kilo	327	625	48	Şemsiye	Adet	6015	65111
41	Porselen mamulâtı	Sandık	1	1027	49	Şişe, billur mamulâtı	Sandık	15	5444
42	Adi tuhum	Kilo	16138	55930	50	Şeytanbezi	Kilo	526	0
43	Tönbekı	gram	750	0	51		Metre	3438	29444
		Kilo	1E+06	3505199	52	Adi sabun	Kilo	894	5000
44	Teneke mamulâtı	Sandık	4	2194	53	Kokulu sabunlar	duzine	62	1111
45	Ham ve demir çubuk	kilo	250	750	54	Taşlar	Adet	386	0
46	Demir mamulâtı	Adet	820	0			Düzine	305	5334
		Sandık	37	0	55	Tarak	duzine	3651	15556
		Kilo	5767	112903	56	Torpak	Adet	135	1667
47	Adi ve hint cevizi	Kilo	48925	101681	57	Toprak mamulâtı	Sandık	12	5111
48	Öküz ve inek cildi	Kilo	2178	10653	58	Tuğla ve kiremid	Adet	354800	30556
49	Geçi ve koyun cildi	Adet	93241	593320	59	Geytan	Kilo	224	2333
50	Hayvanat cildi	Adet	165	847	60	Kuşak	Adet	1166	5778
51	Cameşuy	duzine	8	1097	61	Kukurune	Kilo	2280	1889
52	Çay	Tenike	59	0	62	Sigara kâğıdı	Kilo	996	0
		Kilo	628	3806			Top	1566	0
53	Tuhi çuval	Adet	24231	82278			duzine	2453	19333
54	Çorap	Çift	8098	0	63	Kitap ve defter	Adet	77	0
		duzine	3526	33333			Kilo	603	9444
55	Çekirdek	Kilo	2692	4361	64	Karbas	Kilo	76	0
56	Çube	Kilo	31	417			Top	994	0
57	Halı ve kilim	Kilo	663	0			Metre	2071	59444
		Metre	5541	0	65	Limon ve portakal	Adet	2120	0
		Adet	113314	44.760.389			Kilo	7334	27444
58	Ham harir	Kilo	33468	3745708	66	Mazı	Kilo	143156	855445
59	Harir kozası	Kilo	13494	318973	67	Makine	Adet	1	444
60	Harir fistanlık	Top	153	0	68	Müskırat	duzine	10	667
		Metre	2203	126111	69	Mendil	duzine	20	2222

61	Hasır ve sazı	Kilo	17	0	70	Maden mamulâtı	Sandık	1	1444
		Adet	2185	2694	71	Meyve	Kilo	10878	141889
62	Tuhafiye	Çift	5624	64833	72	Yapağı	Kilo	5250	29222
63	Hatep	Araba	22	0					
		Kilo	28800	2278					
64	Hurma	Kilo	162549	8417					
65	Haviyar	Kilo	2	153					
66	Darı	Kilo	183	0					
		Kilo	3925	2959					
67	Dakik	Kilo	10904	9403					
68	Deymi	Metre	15995	21681					
69	Reçine	Kilo	270	264					
70	Balık yağı	Kilo	12	42					
71	Sadeyağ	Kilo	65027	441278					
72	Susam yağı	Kilo	826	2944					
73	Gaz yağı	Sandık	2047	0					
		Kilo	3733	82111					
74	Makine ve don yağı	Kilo	280	1125					
75	Pamuk rişte	Kilo	2850	19902					
76	Kesan rişte	Kilo	4450	198416					
77	Yün rişte	Kilo	1544	63431					
78	Zift ve katran	Kilo	8320	2916					
79	Saat	Adet	17	861					
80	Sakız	Kilo	6910	25986					
81	Sebzemat	Kilo	33600	59875					
82	Sahtiyan	Duzine	9200	0					
		Adet	87031	1442792					
83	Susam	Kilo	100	222					
84	Sim mamulâtı	Adet	2	0					
		Kilo	5	3750					
85	Şal	Top	1	0					
		Adet	124736	3500014					
86	Şarap	Kilo	476	3305					
87	Kelle ve ğubar şeker	Kilo	9905	33500					
88	Mamul şeker	kilo	1772	9458					
89	Şemsiye	Adet	2304	127644					
90	Şişe, billur mamulâtı	Sandık	42	21917					
91	Adi sabun	Kilo	90	597					
92	Kokulu sabun	duzine	55	1125					
93	Sucuk ve basdırma	Kilo	32	125					
94	Tuhı sandık	Adet	237	1000					
95	Sandal ve kayak	Adet	1	597					
96	Taşlar	Adet	16793	36069					
97	Tarak	duzine	155613	32944					
98	Tarpak	Adet	20	97					
99	Toprak mamulâtı	Sandık	99	68737					

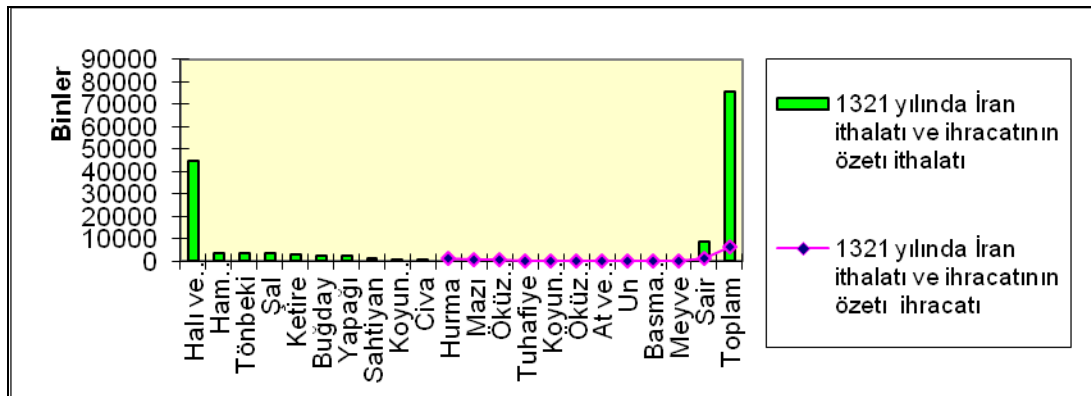
100	Aba ve şayak	Metre	138	1944					
101	Akik ve firuze	Kilo	34	7722					
102	Ud ve zadad ağacı	Kilo	22	736					
103	Kaytan ve şerit	Kilo	332	3042					
104	Fes ve şapka	Adet	3020	0					
		Duzine	384	21417					
105	Fasulya ve nohut ve bakliya	Kilo	31040	13722					
106	Fırça ve süpürge	Duzine	2	153					
107	Kabuklar	Kilo	1654	1125					
108	Kadife ipliği	Metre	63	1389					
109	Kazıp kulıdan	Kilo	21	3125					
110	Adi ve demir kalem	Duzine	824	0					
		Kilo	3290	119278					
111	Kalemkâr ve hamını	Adet	905	5806					
112	Koyun ve geçi	Adet	33046	1103764					
113	Kuşlar	Adet	7	694					
114	Kokulu sular	Duzine	414	8750					
115	Kola ve nişaste	Kilo	400	1208					
116	Kiler	Kilo	4032	10444					
117	Bazı kağıdı	Duzine	1000	1500					
118	Kitap ve defter	Adet	29	0					
		Kilo	2989	4778					
119	Ketire	Kilo	296022	2871986					
120	Kereste	Adet	2027	553736					
121	Karbasa	Top	6070	0					
		Metre	4677	144639					
122	Adi kumur	Kilo	65818	12528					
123	Mamul ve ham kehribar	Metre	9	4472					
124	Şekerli kurek	Kilo	360	1944					
125	Kükürt	Kilo	228	1361					
126	Limon ve portakal	Kilo	538	0					
		Adet	2444	1333					
127	Mazı	Kilo	2818	1931					
128	Makina	Adet	47	6875					
129	Saca ve konsul	Adet	2	250					
130	Mendil	Duzine	966	32875					
131	Maden mamûlatı	Sandık	22	30069					
132	Cıva	Kilo	369478	978375					
133	Yapraklar	Kilo	380	1639					
134	Yelken bezi	Kilo	367	2875					
135	Yapağı	Kilo	590012	2264806					
136	Yün fıstanlık	Metre	9687	54087					
Toplam			75.375.872				6385763		



Kaynak:

1321 İstistik Hariciye Ticaret; İkdam Matbaasi, İstanbul s.1-269

<i>1321 Yılında İran İthalatı ve İhracatının Özeti</i>		
<i>Eşyanın nevii</i>	<i>İthalatı</i>	<i>İhracatı</i>
Halı ve kilim	44760389	
Ham harır	3745708	
Tönbeki	3505199	
Şal	3500014	
Ketire	2871986	
Buğday	2466375	
Yapağı	2264806	
Sahtiyan	1442792	
Koyun ve geçi	1103764	
Civa	978375	
Hurma	8417	1156663
Mazı		855445
Öküz ve inek		578666
Tuhafiye		529444
Koyun ve geçi cildi		475556
Öküz ve inek cildi		341889
At ve ester		306889
Un		273000
Basma ve mazı		264333
Meyve		141889
Sair	8728047	1461989
Toplam	75375872	6385763



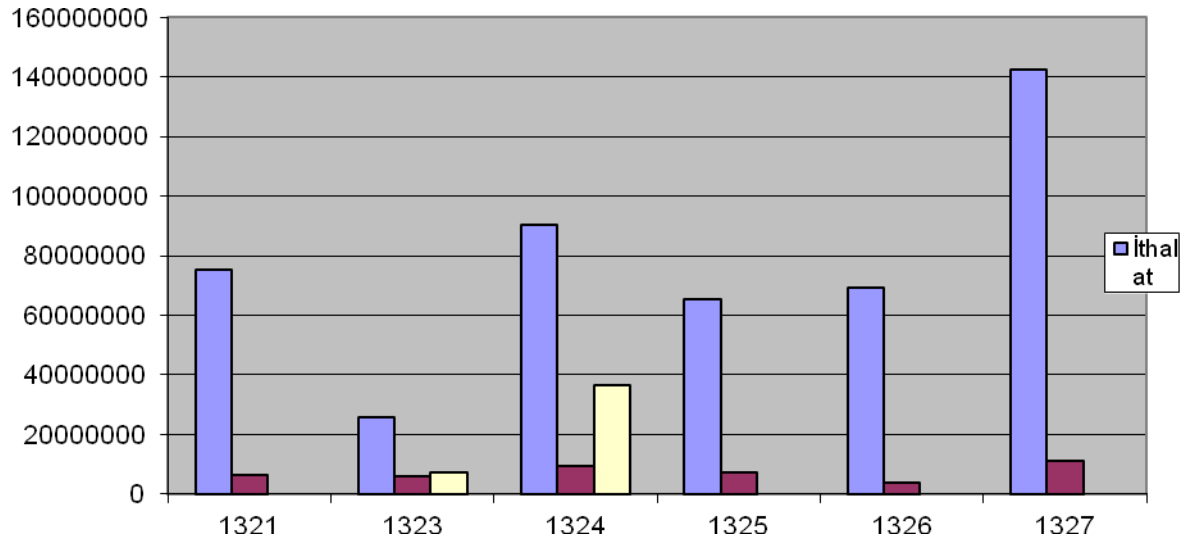
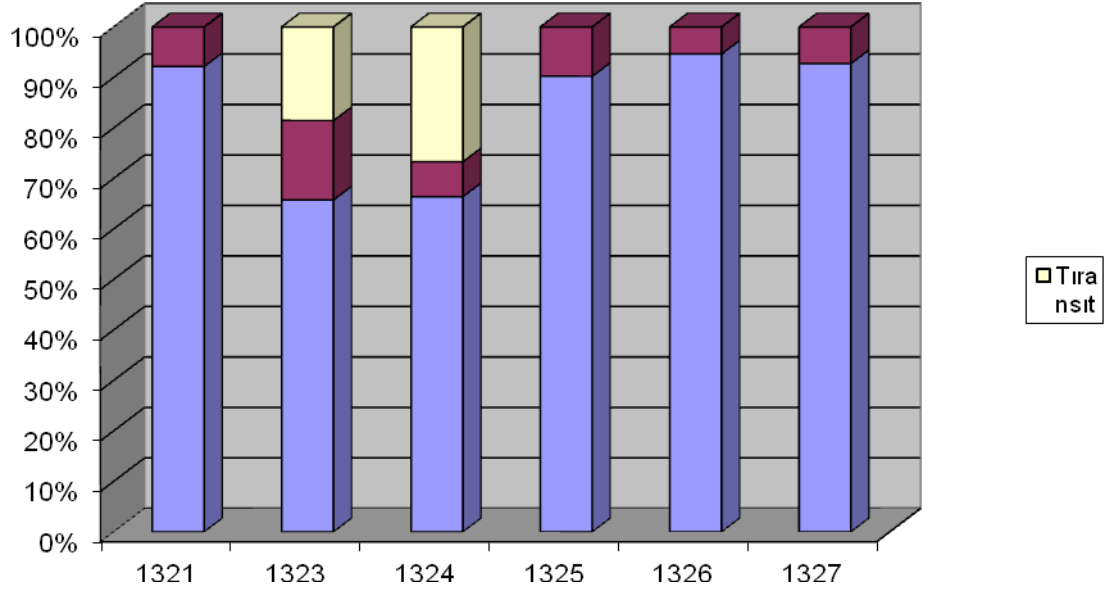
1321-1327 Kadar Osmanlı Devleti ile İran Arasında Olan İthalat ve İhracatının Özeti			
Eşyanın nevii	İthalat	İhracat	Tıransıt
Hurma	8417	1156663	
At ve ester		306889	
Basma ve mazı		264333	
Buğday	2466375		
Civa	978375		
Halı ve kilim	44.760.389		
Ham harir	3745708		
Tuhafiye		529444	
Ketire	2871986		
Koyun ve geçi	1103764		
Koyun ve geçi cildi		475556	
Mazı		855445	
Meyve		141889	
Öküz ve inek cildi		341889	
Öküz ve inek		578666	
Sahtiyan	1442792		
Şal	3500014		
Tönbeği	3505199		
Un		273000	
Yapağı	2264806		
Sair	8728047	1461989	
1321-Toplam	75.375.872	6385763	
Afyon	76658	371250	
Bağırsak ve kursak yaş ve kuru		254196	
Çizme potin kundura terlik	53622	169705	
Canlı hayvanlar	313603	632375	
Hurma		581979	
İpek mensucatu	2500796	1090	
İşlenmemiş koyun derisi	139207	1018540	
Ketire	1793489	30840	
Koç, koyun	1093527	152160	
Mazı		507553	
Öküz, inek, boğa	1025162	164639	
Öküz, inek, boğa	1025162	164639	
Öküz inek işlenmemiş manda derisi	124411	939054	

Osmanlı ve acem halısı	6558994		
Sair kuru meyveler	619686	45298	463668
Şal ve kuşak	780791	8945	
Tönbekı	2454816		70862
Üzüm kurusu	304703	166412	
Yün ve tiftik mensucat	502271	17260	534530
Yün ve yapağı	1182803		
Sair	5339156	957883	534530
1323- Toplam	25888857	6183819	7292791
Afyon	1091244	101620	3123038
Ağacdan adi mamulat ve çivi çubuğı ve sair	117412	269872	1830
At, aygır, ıkıdış, katran	121418	1210978	10080
Celali her nevi geçi derisi	2238643	288	20400
Ham ipek	1886013		27169
Hurma	28453	499965	
İpek iplik	1126979		
İpek mansucat	1585575	21358	42598
İşlenmemiş koyun derisi	1335764	94151	
Ketira	687114	586325	2689212
Mazı		446887	20656
Osmanlı ve acem halısı	22.136.374	426518	28.986.401
Pirinç	93295	265717	
Sair kuru meyveler	565179	661820	
Sair taze meyveler	134371	1297206	
Şal ve kuşak	1401874	155	
Tönbekı	5289298		
Yün ve yapağı	39333465	6903	
Zıkr olunmuyan sair eşya	2099	580804	
Sair	11.250.106	2936152	1427339
1324- Toplam	90.424.676	9406719	36.348.723
Afyon	720897	39600	
Arpa	59701	264775	
Canlı hayvanlar	106888	514075	
Çizme, potin kondura, terlik	18321	217473	

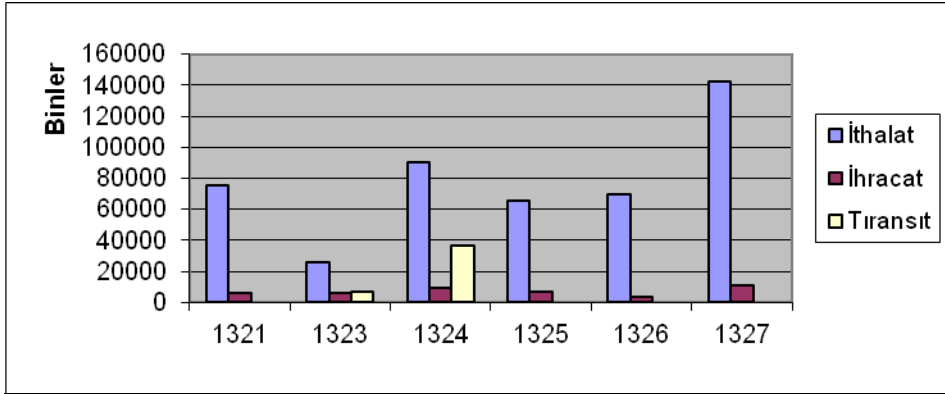
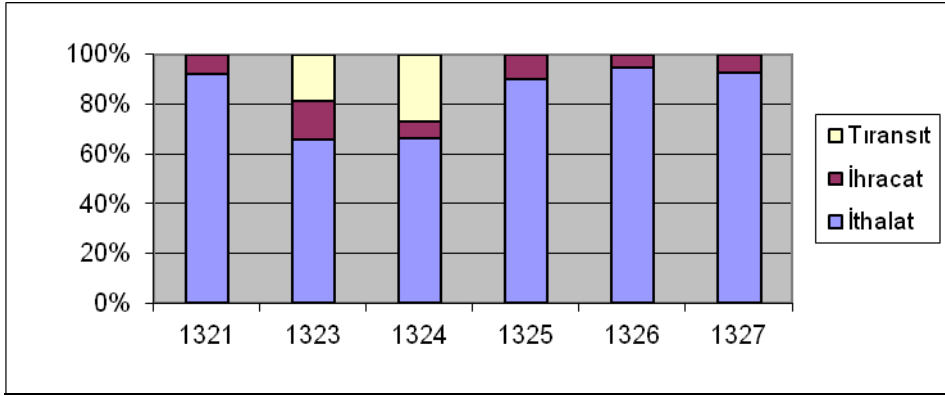
Kına	678936	01050	
Hasır	00530	229701	
Hurma	00678	710499	
İpek mansucat	913475	16206	
İşlenmemiş koyun derisi	272110	2042623	
İşlenmemiş öküz inek manda derisi	935412	747938	
Ketira	2958483		
koyun ,Koç	1176255	49020	
Mazı		564038	
Osmanlı ve acem halısı	47742708		
Zafran	08183	adet500	
Şal ve kuşak	1455665	00906	
Taze ve tuzlu tereyağı	607830	11349	
Yün ve yapağı	1521682		
Sair	6322436	1670479	
1325- Toplam	65500190	7079732	
Acem halısı	42.815.257	18391	
Arz	220202	244074	
Buğday, kızılca, buğday, melez	4823805		
Boyalı ve basma pamuk mensucat	145845	139845	
Ham veya kamçı başı ipek	1340263		
Kına	523016	72	
Hazır elbise erkek kadın ve çocuk için ve müvede eşyası	229206	57438	
Hurma		1312379	
İşlenmemiş koyun ve geçi derisi	2113484	350595	
İşlenmemiş sair hayvanat derileri	54721	519388	
Katır dışı katır katır siyasi merkeb merkeb dışı merkeb	155944	118100	
Ketira zamğı	4734399		
Koç, koyun, geçi, teke, oğlak	1192393	44280	
Mazı	511037		

Portakal, limon, turun, c mandalin ve sair emsali	19166	76427	
Saz ve kemiş, söğüt ağacı, kabuğı, sair ağac kabuğleri ve bunlarda mamul eşya	78901	262488	
Tuğla ve kiremit		144440	
Yün ham ve yün datga	2022195		
Yün şal, kuşak, omuz atkısı, tül ve emsalı	1489880	950	
Sair	6863328	626778	
1326- Toplam	69.333.042	3915645	
Acem halısı	119.257.865	3750	
Badem ve fıstık	594083		
Boyalı ve basma pamuk mansucat	122083	1528908	
Buğday kızılca buğday melez	2762993	48540	
Çuha	1910	195584	
Ham ve ya kamçıbaşı ipek	1600296		
Her türlü çorapçı ve gömelekci eşyası	52297	250676	
Hurma	7662	2123296	
İşlenmemiş koyun ve geçi derisi	993645	1055413	
İşlenmemiş sair hayvanat derileri	41643	483177	
Ketira zamkı	5917685	15469	
Kına	492080	4305	
Kısarlı ve kısansız ve renkli pamuk ipliği	1569	388875	
Koç, koyun, geçi, teke, oğlak, kuzu	1883840		
Mazı		514083	
Sair kuru meyveler	450505		
Saz ve kemiş söğüt ağacı kabuğu ile sair ağaç kabukları	33265	399990	
Tuğla ve kiremit		256734	
Yün şal kuşak omuz	1316125	127656	

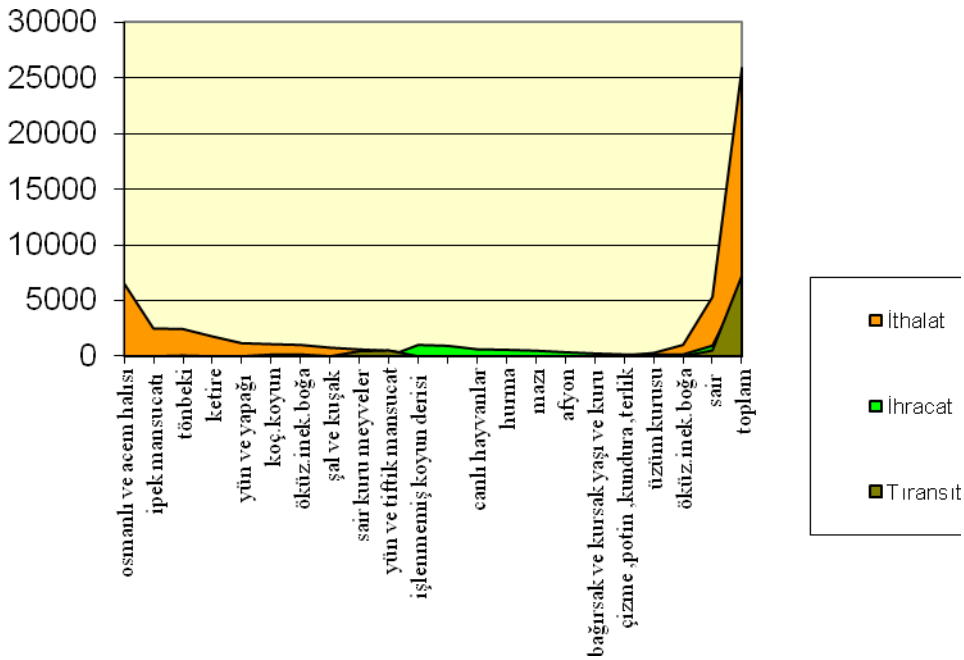
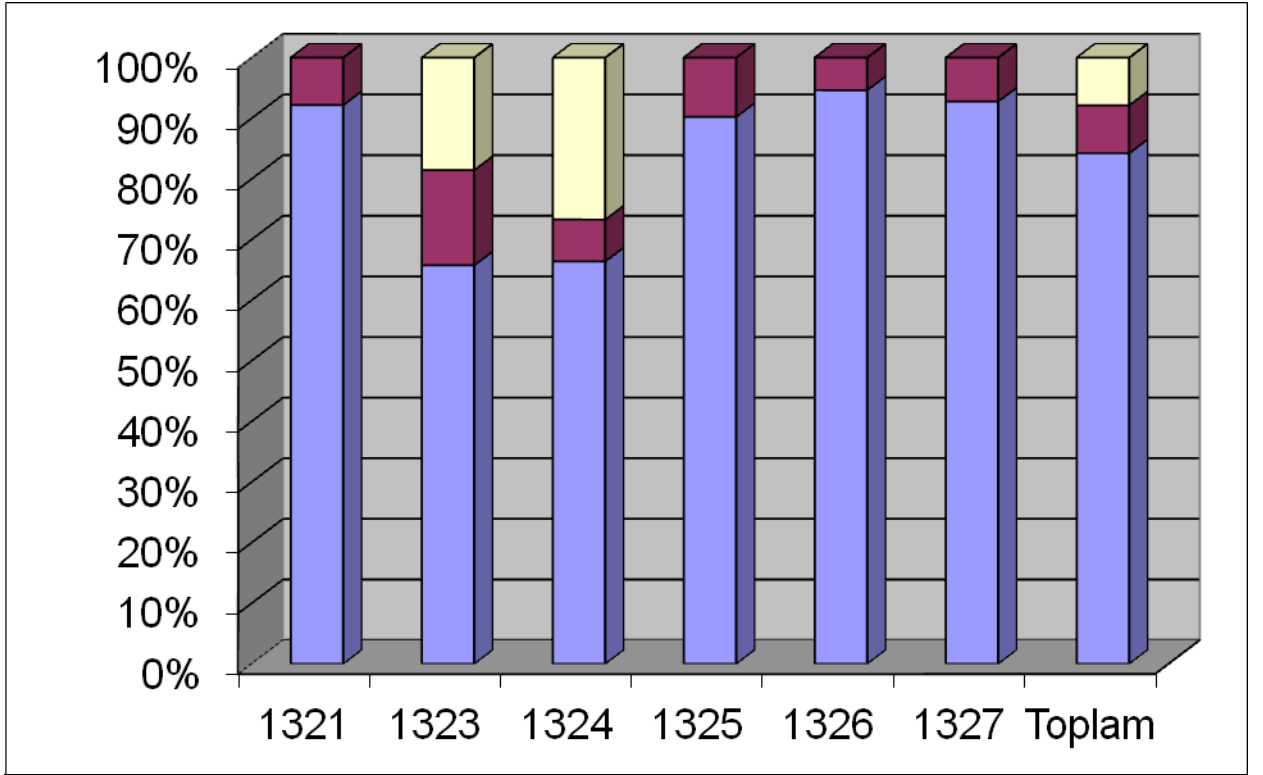
atkısı tül ve emsali			
Sair	6834317	3692122	
1327- Toplam	142.363.863	11.088.578	
Genel Toplam	468.886.500	44.060.256	43.641.514



<i>Osmanlı Devleti ile İran Arasında Olan İthalat ve İhracat</i>			
Yıl	İthalat	İhracat	Tıransıt
1321	75.375.872	6385763	
1323	25.888.857	6183819	7292791
1324	90.424.676	9406719	36.348.723
1325	65500190	7079732	
1326	69.333.042	3915645	
1327	142.363.863	11.088.578	
Toplam	468.886.500	44.060.256	43.641.514



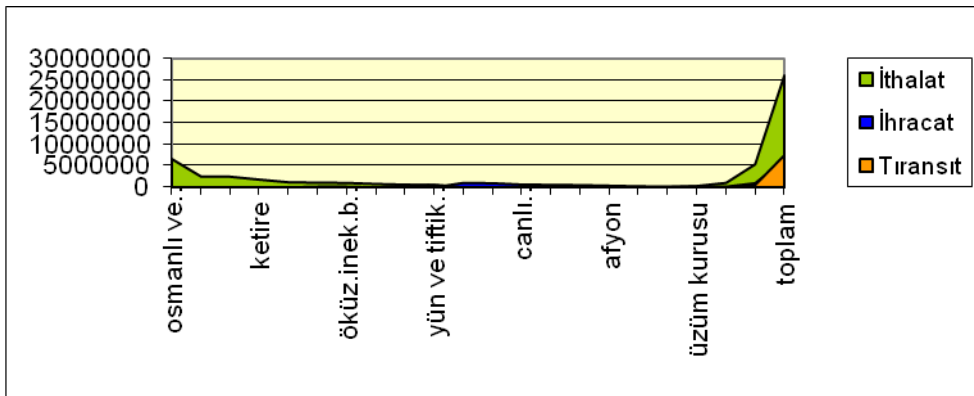
1321-1327			
İthalat	İhracat	Tıransıt	Toplam
468.886.500	44.060.256	43.641.514	556.588.270
84,24297192	7,916130895	7,84089719	100



Kaynak:

1323 İstistik Hariciye Ticaret; İkdâm Matbaası, İstanbul s.1-265.

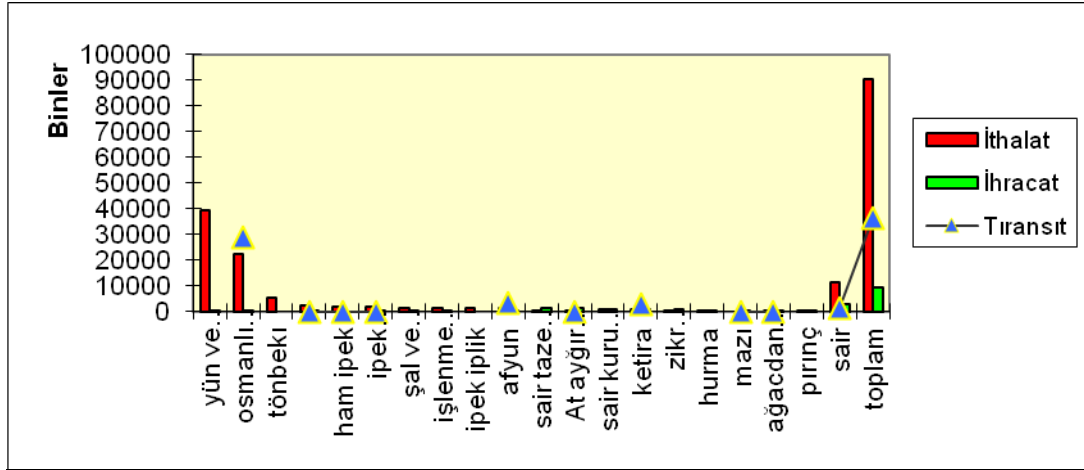
<i>1323 İstatistik Hariciye Ticareinin Özeti</i>			
Eşyanın nevii	İthalat	İhracat	Tıransıt
Osmanlı ve acem halısı	6558994		
İpek mansucatı	2500796	1090	
Tönbeği	2454816		70862
Ketire	1793489	30840	
Yün ve yapağı	1182803		
Koç, koyun	1093527	152160	
Öküz,inek.boğa	1025162	164639	
Şal ve kuşak	780791	8945	
Sair kuru meyveler	619686	45298	463668
Yün ve tiftik mansucat	502271	17260	534530
İşlenmemiş koyun derisi	139207	1018540	
Öküz inek işlenmemiş manda derisi	124411	939054	
Canlı hayvanlar	313603	632375	
Hurma		581979	
Mazı		507553	
Afyon	76658	371250	
Bağırsak ve kursak yaşı ve kuru		254196	
Çizme, potin, kundura, terlik	53622	169705	
Üzüm kurusu	304703	166412	
Öküz, inek,boğa	1025162	164639	
Sair	5339156	957883	534530
Toplam	25.888.857	6183819	7292791

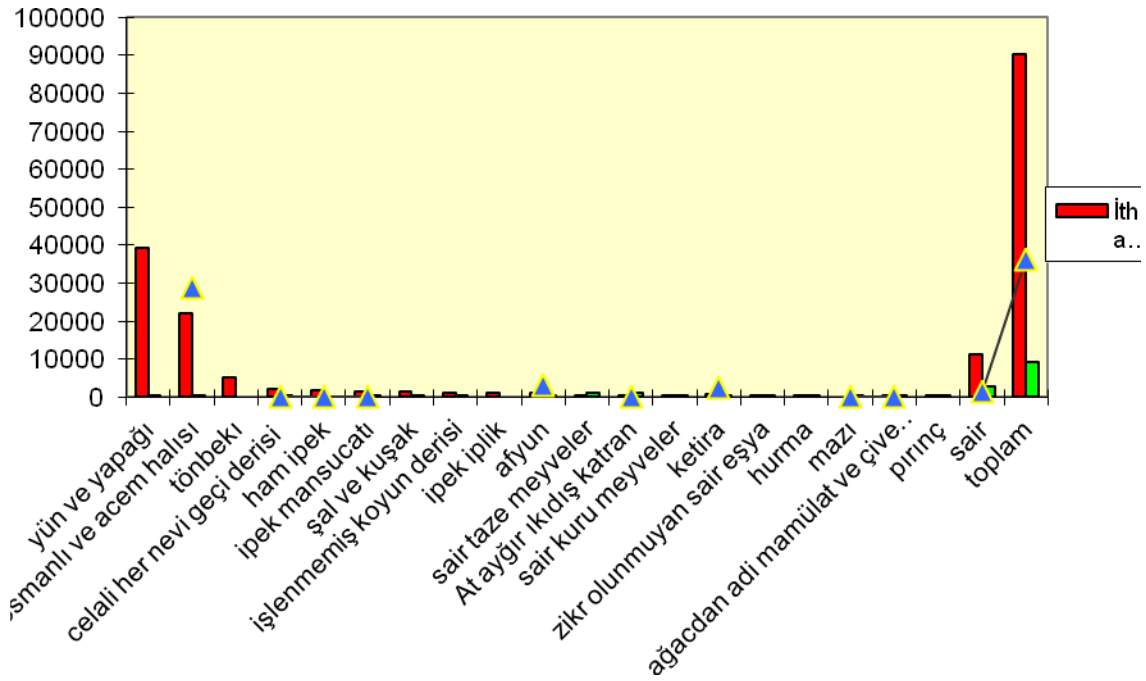


Kaynak:

1323 Ticaret Hariciye İstatistikleri, İkdam Matbaası, İstanbul (Tarihsiz), s.1-265.

1323 yılının Osmanlı Devleti ile İran Arasında Olan İthalat ve İhracatının Özeti			
Eşyanın nevii	İthalat	İhracat	Tıransıt
Yün ve yapağı	39.333.465	6903	
Osmanlı ve acem halısı	22.136.374	426518	28.986.401
Ttönbekı	5289298		
Celali her nevi geçi derisi	2238643	288	20400
Ham ipek	1886013		27169
İpek mansucatı	1585575	21358	42598
Şal ve kuşak	1401874	155	
İşlenmemiş koyun derisi	1335764	94151	
İpek iplik	1126979		
Afyon	1091244	101620	3123038
Sair taze meyveler	134371	1297206	
At aygır ıgdiş katır	121418	1210978	10080
Sair kuru meyveler	565179	661820	
Ketira	687114	586325	2689212
Zıkr olunmuyan sair eşya	2099	580804	
Hurma	28453	499965	
Mazı		446887	20656
Ağacdani adi mamulat ve çivi çubuğı ve saire	117412	269872	1830
Pirinç	93295	265717	
Sair	11.250.106	2936152	1427339
Toplam	90.424.676	9406719	36.348.723



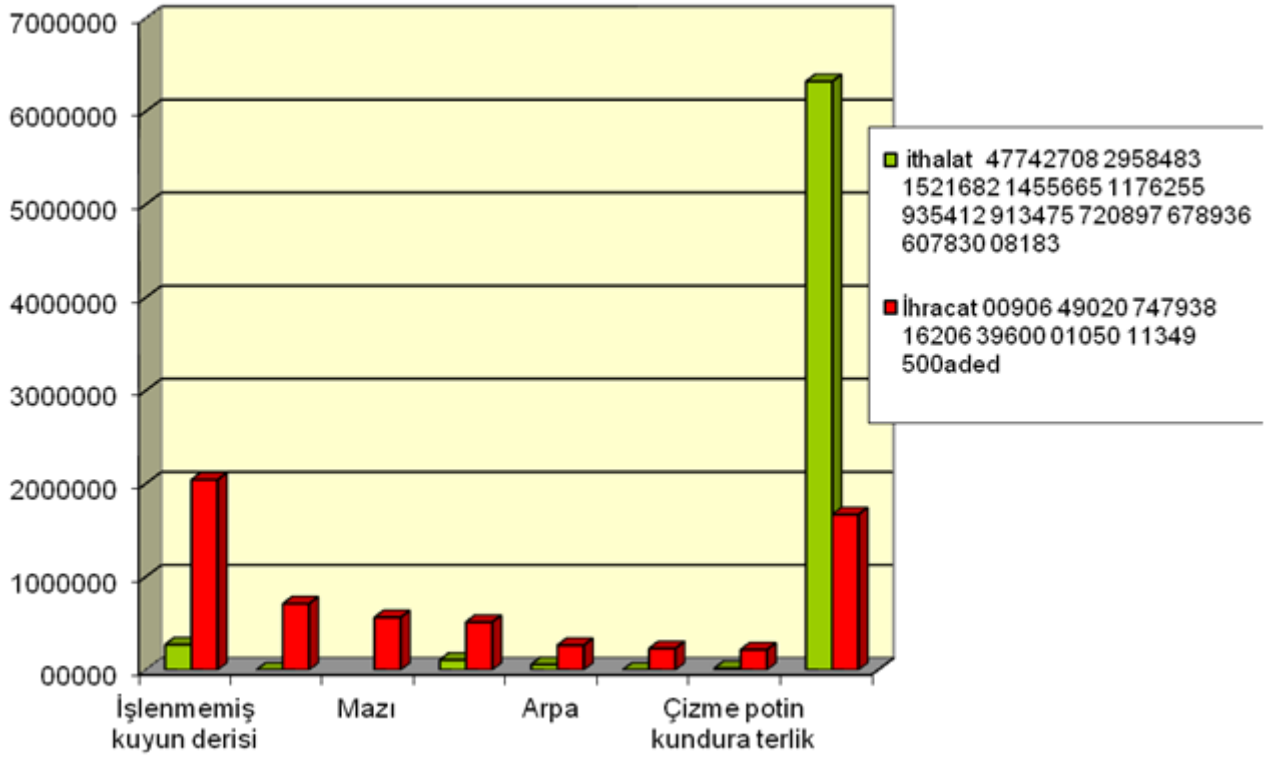


1325 Yılında Osmanlı ve İran Devletleri Arasında Olan İthalat ve İhracatının Özeti		
Eşyanın nevii	ithalat	İhracat
Osmanlı ve acem halısı	47742708	
Ketira	2958483	
Yün ve yapağı	1521682	
Şal ve kuşak	1455665	00906
Koç, koyun	1176255	49020
İşlenmemiş öküz inek manda derisi	935412	747938
İpek mansucat	913475	16206
Afyon	720897	39600
Kına	678936	01050
Taze ve tuzlu tereyağı	607830	11349
afrans	08183	adet500
İşlenmemiş kuyun derisi	272110	2042623
Hurma	00678	710499
Mazı		564038
canlı hayvanlar(at,aygı)	106888	514075
Arpa	59701	264775
Hasır	00530	229701
Çizme potin kundura terlik	18321	217473
Sair	6322436	1670479
Toplam	65.500.190	7079732

Kaynak:

1325 Hariciye İstatistiği, Arşak Garuyan Matbaası, İstanbul, 1327, s.1-254

1326 Yılında Osmanlı ve İran Devletleri Arasında Olan İthalat ve İhracatının Özeti		
Eşyanın nevii	İthalat	İhracat
Acem halısı	42815257	18391
Buğday kızılca buğday melez	4823805	
Ketira zamğı	4734399	
İşlenmemiş koyun ve geçi derisi	2113484	350595
Yün ham ve yün datga	2022195	
Yün şal kuşak omuz atkısı tul ve emsalı	1489880	950
Ham ve ya kamçı başı ipek	1340263	
Koç koyun geçi teke oğlak	1192393	44280
Hana(kına)	523016	72
Mazı	511037	
Hurma		1312379
İşlenmemiş sair hayvanat derileri	54721	519388
Saz ve kemiş sukud ağacı kabuğıle sair ağac kabuğleri ve bunlarda mamül eşya	78901	262488
Arz	220202	244074
Tuğla ve keremit		144440
Boyalı ve basma pamuk mansucat	145845	139845
Katır dişi katır katır siyasi merkeb merkep dişi merkeb siyasi	155944	118100
Portakal limon turunc mandalin ve sair emsali	19166	76427
Hazır elbise erkek kadın ve çocuk için ve müvede eşyası	229206	57438
Sair	6863328	626778
Toplam	69.333.042	3915645



Kaynak:

1326 İstatistik Hariciye Nezareti, Amire Matbaası, İstanbul, 1328, s.1-275

<i>1327 Yılında Osmanlı ve İran Devletleri Arasında Olan İthalat ve İhracat</i>		
<i>Eşyanın nevii</i>	<i>İthalat</i>	<i>İhracat</i>
Acem halısı	119257865	3750
Ketira zamğı	5917685	15469
Buğday kızılca buğday melez	2762993	48540
Koç kuyun keçi teke oğlak kuzu	1883840	
Ham ve ya kamçı başı ipek	1600296	
Yün şal kuşak omuz atkısı tül ve emsali	1316125	127656
İşlenmemiş koyun ve keçi derisi	993645	1055413
Badem ve fıstık	594083	
Kına	492080	4305
Sair kuru meyveler	450505	
Hurma	7662	2123296
Boyalı ve basma pamuk mansucat	122083	1528908
Mazı		514083
İşlenmemiş sair hayvanat derileri	41643	483177
Saz ve kamış sukud ağacı kabuğu ile sair ağaç kabukları	33265	399990
Kısarlı ve kıgarsız ve renkli pamuk ipliği	1569	388875
Tuğla ve kiremit		256734
Her türlü çorapçı ve kümelkıcı eşyasi	52297	250676
Çuha	1910	195584
Sair	6834317	3692122
Toplam	142.363.863	11.088.578

Kaynak:

Ticareti Hariciye İstatistikleri 1327-İstanbul, İkdâm matbaası, 1329, s. 1-258.