

T.C.
GAZİANTEP ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI

**19. YÜZYILDA OSMANLI-İRAN TİCARİ İLİŞKİLERİ
(OSMANLI ARŞİV KAYNAKLARINA GÖRE)**

DOKTORA TEZİ

Erkan IŞIKTAŞ

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Hilmi BAYRAKTAR

GAZİANTEP
TEMMUZ 2019

T.C.
GAZİANTEP ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI

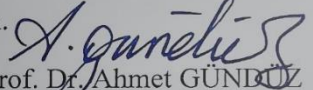
**19. YÜZYILDA OSMANLI-İRAN TİCARİ İLİŞKİLERİ
(OSMANLI ARŞİV KAYNAKLARINA GÖRE)**

Erkan IŞIKTAŞ

Tez Savunma Tarihi: 04.07.2019
Sosyal Bilimler Enstitüsü Onayı

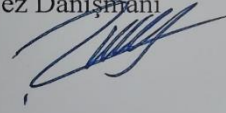

Doç. Dr. Zekiye ANTAKYALIOĞLU
SBE Müdürü

Bu tezin Doktora tezi olarak gerekli şartları sağladığını onaylarım.


Prof. Dr. Ahmet GÜNDÜZ
Enstitü ABD Başkanı

Bu tez tarafımca (tarafımızca) okunmuş, kapsamı ve niteliği açısından bir Doktora tezi olarak kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Hilmi BAYRAKTAR
Tez Danışmanı



Bu tez tarafımca (tarafımızca) okunmuş, kapsamı ve niteliği açısından bir Doktora tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri:

Prof. Dr. Hilmi BAYRAKTAR

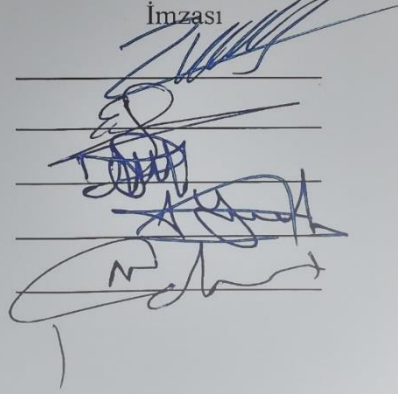
Prof. Dr. Emine KOBAN

Prof. Dr. İbrahim SOLAK

Prof. Dr. Doğan YÖRÜK

Dr. Öğr. Üyesi Murat ÇELİKDEMİR

İmzası



ETİK BEYAN

Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- ✓ Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
 - ✓ Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
 - ✓ Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
 - ✓ Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
 - ✓ Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,
- bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıpları kabullendiğimi beyan ederim.

Erkan IŞIKTAŞ
04.07.2019

ÖZET

19. YÜZYILDA OSMANLI-İRAN TİCARİ İLİŞKİLERİ (OSMANLI ARŞİV KAYNAKLARINA GÖRE)

IŞIKTAŞ, Erkan

Doktora Tezi, Tarih Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Hilmi BAYRAKTAR

Temmuz 2019, 246 Sayfa

Tarihin kadim ve güçlü milletleri tarafından kurulan Osmanlı-İran devletlerinin ilişkileri, çeşitli dinamiklere bağlı olarak siyasi ve askeri rekabetiyle ön plana çıkmıştır. Son üç yüz yılda yoğunlaşan rekabet, her iki devletin mukadderatında mühim sonuçlar doğurmuştur. Her ne kadar siyasi ve askeri mecrada ciddi hadiseler yaşanmış olsa da iki devlet arasındaki ticari ve sosyal ilişkiler devam etmiştir. Bilhassa ticari ve iktisadi ilişkileri dönemsel şartlara bağlı olarak gelişim göstermiş ve bu ilişkiler her devirde ehemmiyetini korumuştur. Bu araştırmada 19. yüzyılda Osmanlı-İran ticari ilişkileri ele alınmıştır. Bu bağlamda söz konusu devletlerin ticari ilişkilerinde kullanılan ticari güzergâhların tespit edilmesi ve bu güzergâhların iki devlet açısından öneminin ortaya konulması, Osmanlı-İran transit ticaretinin değişimi, ticari ilişkilerde uygulanan gümrük tarifeleri ve işlemlerinin belirlenmesi, ticarete konu olan malların ve ticari ilişkileri sekteye uğratan sorunların tespiti ve bu sorunların ticari ilişkilere olan etkisinin açığa çıkarılması amaçlanmıştır. Çalışmanın sonucunda; Osmanlı-İran ticari ilişkilerinin ekseriyetinin Trabzon-Erzurum-Tebriz güzergâhı üzerinden yürütüldüğü, gümrük ilişkilerinin müteakabiliyet ilkesi çerçevesinde şekillendiği, İranlı tüccarların Erzurum Gümrüğü'ne getirdikleri ticaret mallarının dokumacılık, boya, deri ve maden ürünlerinden oluştuğu, alacak meselesi, gasp ve eşkıyalık faaliyetleri, tüccarların etik dışı davranışları ve gümrük memurlarının keyfi tutumları gibi unsurların ticareti sekteye uğratan temel sorunların olduğu tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, İran, ticaret, gümrük, iktisadi ilişkiler.

ABSTRACT

TRADE RELATIONS OF OTTOMAN-IRAN IN THE 19th CENTURY (ACCORDING TO OTTOMAN ARCHIVE DOCUMENTS)

ISIKTAS, Erkan

Ph. D. Thesis, Department of History

Supervisor: Prof. Dr. Hilmi BAYRAKTAR

July 2019, 246 Pages

The relations between Ottoman and Iranian states, founded by the ancient and powerful nations of history, stood out with their political and military competitions depending on various elements. This competition, which intensifying competition at last three hundred years, generated important results in/for the fate of both states. Although serious problems/incidents occurred in the political and military fields, commercial and social relations between the two countries continued. Particularly/Especially the commercial and economic relations of the two states developed depending on the periodical conditions and these relations maintained their importance in every period. This research have investigated the commercial and economic relations between Ottoman and Iran in the 19th century. In this context, determination of commercial routes in Ottoman-Iran trade, explanation of the importance of these routes for the two states, change of transit trade Ottoman-Iranian, identification customs transactions and tariffs, finding out of commercial goods, identification of problems that hinder commercial relations, the discovery of effect of these problems on trade relations have been purposed. In consequence of the research, various informations about Ottoman-Iranian commercial relations have been acquired. Among the informations, there are conduct of the majority of Ottoman-Iranian commercial relations via Trabzon-Erzurum-Tabriz route and configuration of the customs relations in the context of the reciprocity principle. In addition to these informations, Goods, which brought by Iranian merchants to Erzurum customhouse and composed of weaving, dyeing, leather and metal products, have been determined. Lastly, some of the problems such as debt issue, unethical behaviors of traders, arbitrary attitudes of customs officers, extortion and banditry activities that disrupt trade have been identified.

Keywords: Ottoman, Iran, trade, customs, economic relations.

ÖN SÖZ

Ön Asya coğrafyasının iki büyük gücü olan Osmanlı-İran ilişkilerinin ortaya konması günümüzde ve gelecekte yaşanması arzu edilen sağlıklı ilişkilere katkı sağlayacaktır. Ne var ki; bu iki büyük gücün, siyasi ve askeri ilişkileri hakkında kıymetli çalışmalar yapılmış olmasına rağmen, sosyo-ekonomik ilişkileri konusunda aynı şeyi söylemek mümkün olamamaktadır. Her ne kadar son yıllarda Osmanlı-İran iktisadi ve ticari ilişkileri üzerine birtakım araştırmalar yapılmış olsa da yapılan çalışmaların yeterli olduğunu söylemek mümkün değildir. Biz de bu düşüncelerle hem Osmanlı-İran ilişkilerinin ticari ve iktisadi boyutuna araştırmacıların dikkatini çekmek hem de 19. yüzyılda iki devlet arasında gerçekleşen ticaretin önemini ortaya koyacak bir çalışmayı hedefledik.

Araştırma, beş bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde çalışmanın konusu ve kaynakları ile ilgili veriler aktarılmıştır. Akabinde tarihsel süreç içerisinde Osmanlı-İran ilişkileri hakkında bilgi verilmiştir. Çalışmanın ikinci bölümünde Osmanlı-İran ticaretinde kullanılan transit ticaret yolları, transit ticaretinde uluslararası güç odaklarının (İngiltere ve Rusya) rekabeti ve Osman-İran transit ticaretinin değişim meselesi ele alınmıştır. Üçüncü bölümde mezkûr iki devlet arasında ticarete konu olan mallar ortaya konulmuştur. Dördüncü bölümde 19. yüzyılda Osmanlı-İran gümrük işleyişi incelenmiştir. Araştırmanın son bölümünde ise Osmanlı-İran ticari ilişkilerinde ortaya çıkan sorunlar irdelenmiştir.

Bu çalışmanın ortaya çıkmasında büyük katkıları bulunan ve araştırmanın her aşamasında anlayışı, desteği ve yol göstericiliğiyle rehber olan değerli tez danışmanın Sayın Prof. Dr. Hilmi BAYRAKTAR'a teşekkür ederim. Ayrıca araştırma süresi boyunca görüşlerinden istifade ettiğim kıymetli tez izleme komitesi üyeleri Prof. Dr. Emine KOBAN ve Dr. Öğr. Üyesi Murat ÇELİKDEMİR'e, bilgi ve görüşleri ile araştırmaya ufuk katan Prof. Dr. Doğan YÖRÜK ve Prof. Dr. İbrahim SOLAK'a, desteklerini esirgemeyen eşim Gülşen GÜZEL IŞIKTAŞ'a, aileme, değerli meslektaşlarım Dr. Muhammet Nuri TUNÇ, Arş. Gör. Eyüp CÜCÜK, Dr. Sadık ÇETİN, Arş. Gör. Yakup ASLAN ve Dr. Öğr. Üyesi Emrah Berkant PATOĞLU'na teşekkürü bir borç bilirim.

Erkan IŞIKTAŞ

Temmuz-2019

İÇİNDEKİLER

ETİK BEYAN	i
ÖZET	ii
ABSTRACT	iii
ÖN SÖZ	iv
İÇİNDEKİLER	v
TABLolar LİSTESİ	ix
ŞEKİLLER LİSTESİ	x
GRAFİKLER LİSTESİ	xi
KISALTMALAR	xii
BİRİNCİ BÖLÜM	1
GİRİŞ	1
I. Araştırmanın Konusu	1
II. Araştırmanın Amacı	3
III. Araştırmanın Önemi	4
IV. Araştırmanın Sınırları ve Güçlükleri	5
V. Araştırmanın Yöntemi	7
VI. Araştırmanın Kaynakları	8
VII. Osmanlı-Safevi İlişkileri	11
VIII. Osmanlı-Avşar İlişkileri	21
IX. Osmanlı-Zend İlişkileri	22
X. Osmanlı-Kaçar İlişkileri	25
İKİNCİ BÖLÜM	29
OSMANLI-İRAN TİCARETİNDE KULLANILAN TRANSİT TİCARET YOLLARI, GÜÇ ODAKLARININ REKABETİ VE TRANSİT TİCARETİNİN DEĞİŞİM MESELESİ	29
I. Transit Ticaret Güzergâhları	29
A. Trabzon-Erzurum-Tebriz Transit Hattı	30
B. Basra-Bağdat-Halep Transit Hattı	31
II. Osmanlı-İran Transit Ticareti	32
A. Osmanlı-İran Transit Ticaretinin Gelişiminde İngiltere'nin Rolü	32
B. İran-Avrupa Transit Ticareti Üzerinde Osmanlı-Rusya Rekabeti	34

1. İran-Avrupa Transit Ticaretinde Osmanlı Güzergâhının İşlerlik Kazanması	37
2. İran-Avrupa Transit Ticaretinin Rusya Güzergâhına Kayması	39
<i>a. Rus Güzergâhında İranlı Tüccarlara Uygulanan Gümrük İşlemleri</i>	<i>40</i>
C. Osmanlı Devleti'nin Trabzon-Erzurum-Tebriz Hattını Canlandırmaya Yönelik Faaliyetleri	42
1. Trabzon-Erzurum Şose Yolunun Uzatılması	43
2. Yol Güvenliğinin Sağlanması	45
3. Gümrük Muafiyeti	46
4. İranlı Tüccarlara Uygulanan Gümrük İşlemleri	51
5. Posta Hattının Oluşturulması	54
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	58
TİCARET VE TİCARETE KONU OLAN MALLAR	58
I. Ticarete Konu Olan Belli Başlı Mallar	58
A. Şal Ticareti	58
B. Tenbâkü (Tömbeki) Ticareti	61
C. İpek (Harir) Ticareti	70
D. Pamuk (Penbe) Ticareti	74
E. Keten Ticareti	76
F. Çit Ticareti	77
G. Bez Ticareti	78
H. Deri Ticareti	79
İ. Boya Ticareti	80
J. Ticarete Konu olan Diğer Mallar	84
II. Erzurum Gümrük Gelirlerinde İranlı Tüccarların Payı	87
III. Osmanlı-İran Ticari İlişkilerinde Rol Oynayan İranlı Tüccarlar	89
IV. Osmanlı-İran Ticari İlişkilerinde İranlı Sefirlerin Rolü	94
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	106
OSMANLI-İRAN TİCARİ İLİŞKİLERİNDE UYGULANAN GÜMRÜK MUAMELATI	106

I. Osmanlı Devleti’nde Gümrük İşletim Sistemi	107
II. Osmanlı-İran Gümrük İlişkileri	110
A. Ticari İlişkilerde Uygulanan Tarife Oranları.....	111
1. İhracat Vergisi	111
2. İthalat Vergisi	113
B. Vergi Tarifesi Üzerinden Gümrük Kapılarında Yaşanan Gelişmeler.....	115
1. Erzurum Gümrüğü	115
2. Basra Gümrüğü	119
C. 1895 Tarihli Şûrâ-yı Devlet Toplantısı ve Gümrük Meselesi	122
1. İthalat Vergisinin Arttırılması Meselesi	124
2. Redd-i Rüsum Meselesi	126
3. Ticaret Antlaşmasının Yenilenmesi Konusu	127
D. Osmanlı Devleti’nde Yaşanan Kısıtlıklar ve Gümrük Tarifelerine Etkisi	128
E. Uluslararası Ticari Antlaşmaların Osmanlı-İran Gümrük Tarifelerine Etkisi	131
F. Osmanlı-İran Gümrüklerinde Yasadışı Emtia Meselesi	134
BEŞİNCİ BÖLÜM	138
TİCARİ İLİŞKİLERDE ORTAYA ÇIKAN SORUNLAR	138
I. Osmanlı-İran Gümrük İlişkilerinde Ortaya Çıkan Sorunlar	139
A. Gümrük İdarecilerinin Keyfi Tutumları	139
B. Tarife Sorunları.....	148
1. Çifte Vergilendirme Sorunu	149
2. İhracat Vergisi Sorunu	153
3. İthalat Vergisi Sorunu	156
C. Diğer Vergi Sorunları	157
1. Esnafiye Vergisi.....	157
2. Temettü Vergisi	159
3. Ayakbastı Vergisi	161
4. Arziye/Yer Vergisi.....	163

5. Liman Vergisi	165
D. Süresi Geçmiş Muahedatların Doğurduğu Sorunlar.....	167
E. İranlı Tüccarların Alacak-Verecek Sorunları.....	168
F. İranlı Tüccarların Maruz Kaldığı Gasp ve Eşkîyalık Eylemleri	182
G. İranlı Hacılar ve Ticaret.....	191
H. İranlı Tüccarların Tereke Sorunları	193
İ. Ermenilerin Ticareti Sekteye Uğratmaya Yönelik Faaliyetleri.....	195
SONUÇ.....	197
KAYNAKÇA	202
TERİM VE EMTİA SÖZLÜĞÜ	215
EKLER	221

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1: İranlı Tüccarların Erzurum Gümrüğü'ne Getirdikleri Şal Çeşitleri ve Miktarları	59
Tablo 2: İranlı Tenbâkû Tüccarları ve Memleketleri	65
Tablo 3: 1836 Yılında Taşraya Giden İran Tenbâkû Miktarı ve Alınan Gümrük Vergisi	69
Tablo 4: 18. Yüzyılda İran'dan İthal Edilen Haririn Yıllara Göre Dağılımı	72
Tablo 5: İranlı Tüccarların Erzurum Gümrüğüne Getirdikleri Boya Malları	81
Tablo 6: İranlı Tüccarların Erzurum Gümrüğüne Getirdikleri Diğer Mallar	84
Tablo 7: 19. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Devleti'ne Gelen İranlı Tüccarların Listesi	90
Tablo 8: İhracat Vergisi Oranının Yıllar İtibarıyla Değişimi	111
Tablo 9: İthalat Vergisinin Yıllar İtibarıyla Değişimi	114

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Araştırmanın Sınırları	5
Şekil 2: 1834 Yılında Erzurum Duhan Gümrüğüne Gelen İran Tenbâkûsünün Miktarı	65
Şekil 3: 1836 Yılında Dersaadet'te Giden İran Tenbâkûsünün Aylara Göre Dağılımı	66
Şekil 4: 1836 Yılında İran Tenbâkûsünden Alınan Gümrük Vergisi.....	68
Şekil 5: 1825-1836 Yıllarında Erzurum Gümrüğüne Gelen İran Haririnin Toplam Miktarı	73
Şekil 6: 1825/26 ile 1836'da İranlı Tüccarların Erzurum Gümrüğüne Getirdikleri Pamuğun Miktarı	75
Şekil 7: İranlı Tüccarların İthal Ettikleri Rize Keteninin Top Bazında Yıllara Göre Dağılımı.....	76
Şekil 8: İranlı Tüccarların Erzurum Gümrüğüne Getirdikleri Ham Çitin Yıllara Göre Dağılımı.....	77
Şekil 9: 1825-26 Yıllarında İranlı Tüccarların Erzurum Gümrüğüne Getirdikleri Bez Kumaşların Dağılımı	78
Şekil 10: İranlı Tüccarların Erzurum Gümrüğüne Getirdikleri Deriler ve Miktarları	79
Şekil 11: Erzurum Gümrüğüne Gelen İranlı Tüccarların Memleketlerine Göre Dağılımı.....	93

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik 1: İranlı Tüccarların Dersaadet'e Götürdüğü Tenbâkûnün Memleketlere Göre Dağılımı.....	67
Grafik 2: İranlı Tüccarların Alacak Miktarları (1821-1841).....	182
Grafik 3: 1825 Yılında Erzurum Gümrüğünde İran Tüccarlarından Alınan Gümrük Vergisi (Kuruş).....	221
Grafik 4: Hicri 1241 (1826) Yılında Erzurum Gümrüğünde İranlı Tüccarlardan Alınan Gümrük Vergisinin Dağılımı (Kuruş)	221
Grafik 5: Hicri 1249-50 (1834-35) Yılında Erzurum Gümrüğünde İranlı Tüccarlardan Alınan Gümrük Vergisinin Dağılımı (Kuruş)	222
Grafik 6: Hicri 1251 (1835-1836) Yılında Erzurum Gümrüğünde İranlı Tüccarlardan Alınan Gümrük Vergisinin Dağılımı (Kuruş)	222
Grafik 7: Rumî 1251 (1836-1837) Yılında İranlı Tüccarlar Erzurum Gümrüğüne Getirdiği Mallar İçin Ödediği Gümrük Vergisi (Kuruş)	223
Grafik 8: Erzurum Gümrüğü'nde İranlı Tüccarlardan Alınan Verginin Yıllar İtibarıyla Dağılımı	223
Grafik 9: Osmanlı-İran Ticari İlişkilerinin Emtia Cinsinden Dağılımı.....	224
Grafik 10: 1878-1888 Yılları Arasında Osmanlı-İran Arasında Gerçekleşen İthalat ve İhracat Dağılımı (Altın Lira)	225
Grafik 11: 1889-1900 Yılları Arasında Osmanlı-İran Arasında Gerçekleşen İthalat ve İhracat Dağılımı (Altın Lira)	225

KISALTMALAR

A. DVNS. DVE.	: Sadaret Divan Düvel-i Ecnebiye Evrakı
A.M	: Sadaret Müteferrik Evrakı
A.MKT,	: Sadaret Mektubi Kalemi Evrakı
A.MKT. MVL.	: Sadaret Mektubi Kalemi Meclis-i Vala Evrakı
A.MKT. UM.	: Sadaret Mektubi Kalemi Umum Vilayat Evrakı
A.MKT.MHM	: Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi Evrakı
BEO.	: Babıali Evrak Odası
BOA	: Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı
C.	: Cilt
C.HR	: Cevdet Hariciye
C.ML	: Cevdet Maliye
Çev.	: Çeviren
D. No	: Dosya Numarası
D..BŞM.HLG.d.	: Bab-1 Defteri Başmuhasebe Halep Gümrüğü Defterleri
D..BŞM.İGE.d.	: Bab-1 Defteri Başmuhasebe İstanbul Gümrük Emini Defterleri
D..BŞM.TZG.d.	: Bab-1 Defteri Başmuhasebe Trabzon Gümrüğü Defterleri
D.BŞM.ERG.d.	: Bab-1 Defteri Başmuhasebe Erzurum Gümrüğü Defterleri
DH.MKT	: Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi
Ed.	: Editör
G. No	: Gömlek Numarası
H.	: Hicrî
HAT.	: Hatt-ı Hümayun
HR. HMS. İŞO.	: Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası
HR. MKT.	: Hariciye Nezareti Mektubi Kalemi Evrakı
HRT.h.	: Haritalar
İ.MMS	: İrade Meclis-i Mahsus
İ.MVL.	: İrade Meclis-i Vala
İ.RSM.	: İrade Rüşumat
M.	: Miladi
MEB	: Milli Eğitim Bakanlığı
MV	: Meclis-i Vükela Mazbataları
MV.	: Meclis-i Vukela Mazbataları

R.	: Rumî
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
TTK	: Türk Tarih Kurumu
vb.	: ve benzeri
vs.	: vesaire
Y.EE	: Yıldız Esas Evrakı
Yay.	: Yayıncılık
YT Yay.	: Yeni Türkiye Yayınları

BİRİNCİ BÖLÜM

GİRİŞ

Bu bölümde; araştırmanın hangi temel problemlere cevap sağlamak adına gerçekleştirildiği, 19. yüzyılda Osmanlı-İran ticari ilişkileri konusunun hangi yönü ile mevcut çalışmalardan farklı ve özgün bir şekilde nasıl ele alındığı, araştırmanın konusu, amacı ve önemine ilişkin bilgiler aktarılmıştır. Bununla birlikte araştırma sürecinde kullanılan bilimsel yöntem ve teknikler, araştırmanın kaynakları ve analiz biçimlerine ilişkin metodolojik bilgiler sunulmuştur. Ayrıca tarihsel süreç içerisinde Osmanlı-İran siyasi ilişkilerine dair malumatlar, geniş bir perspektifte ortaya konulmuştur.

I. Araştırmanın Konusu

Tarihsel süreç içerisinde Osmanlı-İran devletleri arasında uzun yıllar devam eden bir mücadele yaşanmıştır. Siyasi, dini, sosyal ve iktisadi nedenlerle ortaya çıkan bu mücadele, kimi zaman Osmanlı kimi zaman İran Devleti'nin üstünlüğü ile sonuçlanmıştır. Tarihte oldukça dikkat çeken ve önemli sonuçlar doğuran bu mücadele, her iki devletin mukadderatında derin izler bırakmış ve araştırmacılar için bir merak konusu olmuştur. Bu ilişkiler, her ne kadar siyasi ve askeri boyutları ile tarih araştırmaları arasında yerini almış olsa da ilgili literatürde sosyo-iktisadi ilişkiler bağlamında Osmanlı-İran münasebetlerini ortaya koyan araştırmalara duyulan ihtiyaç devam etmektedir.

Buradan hareketle bu araştırmanın konusu 19. yüzyılda Osmanlı-İran ticari ilişkileri üzerine temellendirilmiştir. Araştırma konusunun belirlenmesinde etkili olan etkenler iki farklı eksen de değerlendirilebilir. İlk olarak Türkiye'de Osmanlı-İran ilişkileri üzerine temellendirilen çalışmaların ekseriyetinin iki devlet arasındaki siyasi ve askeri hadiseler üzerine yoğunlaştığını söyleyebiliriz. Son yıllarda Osmanlı-İran iktisadi ve ticari ilişkileri üzerine birtakım araştırmalar yapılmış olsa da yapılan çalışmaların yeterli olduğunu söylemek pek de mümkün değildir. Bu nedenledir ki Osmanlı-İran ticari ilişkileri üzerine yapılan bu çalışma ile hem söz konusu alandaki eksikliğin bir nebze de olsa giderilmesi hem de gelecekte yapılacak çalışmalara katkı sağlanması hedeflenmiştir.

Araştırma konusunun seçiminde belirleyici olan ikinci ve ana etken ise 19. yüzyılda Osmanlı-İran ticari ilişkilerinde kullanılan ticari güzergâhlar, güç odaklarının -siyasi ve ekonomik nedenlerden ötürü- Osmanlı-İran transit ticareti üzerinde meydana getirdiği uluslararası rekabet, gümrük muamelelatı ve tarifeler, ticarete konu olan mallar ve ticari faaliyetlerde ortaya çıkan sorunların bilimsel bir araştırmayla ortaya konulmak istenmesiyle ilgilidir. Nitekim Osmanlı-İran devletleri, doğu-batı istikametinde cereyan eden ve tarihin en eski ticari güzergâhı olan ipek yolu üzerinde birbirini tamamlayan oldukça önemli bir konumda yer almaktadır. Haddizatında Osmanlı toprakları, İran Devleti'nin Avrupa'ya, İran toprakları da Osmanlı Devleti'nin doğu (Hindistan-Asya) pazarlarına açılan kapısı durumundadır. Bu nedendir ki; her iki devletin transit ticaretinde kullanılan güzergâhların lokal olduğu kadar uluslararası ticari aktiviteye sahip olduğunu ifade etmek gerekmektedir. Bu itibarla Osmanlı-İran ticaretinde aktif olarak kullanılan güzergâhların tespit edilmek suretiyle söz konusu ticari ilişkilerin ortaya konulması büyük önem arz etmektedir.

Konu seçiminde belirleyici faktör olarak söz konusu iki durumun yanı sıra araştırma sürecinde özellikle dikkat edilen bazı hususlar bulunmaktadır. Örneğin; Osmanlı-İran transit ticaretinin öneminin ortaya konulması bakımından uluslararası aranda yaşanan rekabetin incelenmesi gerekmektedir. Bilhassa rekabetin incelenen dönemde belirgin şekilde artışı, bu hususun irdelenmesini zorunlu kılmaktadır. Bu çalışmada üzerinde durulan konulardan bir diğeri ise Osmanlı-İran ticaretine konu olan emtialar meselesidir. Malların tespiti ve orijinlerinin ortaya çıkarılması her iki devletin ticari ilişkilerinin yanı sıra ürün yelpazesi ve üretim kapasiteleri bağlamında da son derece önemli bilgiler ihtiva ettiği için üzerinde önemle durulmuştur. Bunların yanı sıra üzerinde dikkatle durulan diğer bir husus, ticari malların vergilendirilmesi anlamında kullanılan gümrük tarifeleri konusudur. Zira ticari ilişkilerde uygulanan gümrük tarifelerinin tayin ve tespiti, tarifelerde yaşanan değişimlerin nedenleri, tarife değişikliklerinin ticarete olan etkisinin ortaya konması ve gümrük hasılatının tespiti ülkeler arası ticaret kapasitesinin ortaya çıkarılması noktasında önem arz etmektedir.

Ticari ilişkilerde ortaya çıkan sorunların belirlenmesi, bunların nedenlerinin irdelenmesi, sorunların çözümüne yönelik her iki devletin tutumu ve sorunların ticarete olan etkisinin açığa çıkarılması araştırmanın konusu içerisinde yer almıştır.

Buraya kadar yapılan izah ve üzerinde durulan hususlar çerçevesinde, 19. yüzyılda Osmanlı-İran ticari ilişkileri üzerine odaklanan bu çalışmada, araştırma sürecine temel oluşturacak birtakım araştırma soruları oluşturulmuştur:

- ✓ Osmanlı-İran ticaretinde kullanılan güzergâhlar nelerdir? Bu güzergâhlar, iki devlet açısından nasıl bir öneme haizdir?
- ✓ Osmanlı-İran ticaretine konu olan mallar nelerdir? Bu malların iki devletin dış ticaret hacmindeki payı ve önemi nedir?
- ✓ Ticari faaliyetlerde uygulanan gümrük işlemleri, usul ve esasları nelerdir? Gümrük işlemlerindeki muamele zorluklarının ikili ticarete olan etkisi nasıldır?
- ✓ Osmanlı-İran ticari faaliyetlerinde tücarların karşılaştığı sorunlar nelerdir? Bu sorunlara karşı devletlerin ürettiği çözümler nelerdir?
- ✓ İki rakip devlet olan Osmanlı-İran devletlerinin siyasal alandaki çekişmeleri devletlerarası ticari ilişkileri nasıl etkilemiştir?
- ✓ Ticari ilişkiler, 19. yüzyılda Osmanlı-İran devletleri arasındaki rekabeti nasıl etkilemiştir?
- ✓ 19. yüzyıl dünyasında uluslararası yaşanan rekabet, Osmanlı-İran transit ticaretine nasıl etki etmiştir? Osmanlı-İran toprakları üzerinde ekonomik çıkar ilişkileri bulunan İngiltere ve Rusya devletlerinin belli dönemlerde çakışan menfaatlerinin Osmanlı-İran transit ticaretine etkisi nasıl olmuştur?

Yukarıda ifade edilen araştırma soruları, bu çalışmada belirlenen doküman inceleme yöntemine temel oluşturmuş ve araştırma süreci bu temel problematikler etrafında kurgulanmıştır.

II. Araştırmanın Amacı

19. yüzyılda Osmanlı-İran ticari ilişkilerini konu alan bu çalışmada, yukarıda ifade edilen problem durumu ve araştırma sorularıyla bağlantılı olarak esasen şu hususlar amaçlanmıştır:

- ✓ Osmanlı-İran ticaretinde kullanılan güzergâhların tespit edilmesi ve güzergâhların iki devlet açısından öneminin ortaya koymak,
- ✓ Güzergâhlar üzerinde yaşanan uluslararası güç odaklarının rekabeti ve bu rekabetin Osmanlı-İran transit ticaretine etkisini saptamak,

- ✓ Osmanlı-İran ticaretine konu olan emtiayı belirlemek,
- ✓ Ticari ilişkilerde uygulanan gümrük işlemleri ile tarifelerinin açığa çıkarılması,
- ✓ Osmanlı-İran ticaretinde ortaya çıkan sorunları ve devletlerin bu sorunlara karşı tutum, yaklaşım ve çözüm yollarını tespit etmek.
- ✓ Osmanlı-İran devletlerinin siyasal alandaki çekişmelerinin devletlerarası ticari ilişkilere olan etkisini değerlendirmek,
- ✓ Ticari ilişkilerin, 19. yüzyıl Osmanlı-İran devletleri arasındaki rekabete olan etkisini ortaya koymak,
- ✓ Ticari faaliyetlerden yola çıkarak iki devlet arasındaki birbirine üstünlük kurma, kendine yetebilme, dışa bağımlı olma hususlarını yorumlamak,

Belirlenen bu amaçlar çerçevesinde sürdürülen bu araştırmada söz konusu amaçlara ulaşabilmek için esas olarak Türkiye Cumhuriyeti (T.C.) Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı (BOA)'ndan temin edilen arşiv belgeleri tarihsel doküman inceleme yöntemiyle incelenmiştir.

III. Araştırmanın Önemi

Tarihsel süreç içerisinde Osmanlı ve İran devletlerinin –askeri, siyasi, sosyal, dini ve ekonomik nedenlere bağlı olarak- ilişkileri değişkenlik göstermiştir. Askeri ve siyasi yönüyle ön plana çıkan bu ilişkiler, mühim hadiselerin ortaya çıkmasına sebebiyet vermiştir.

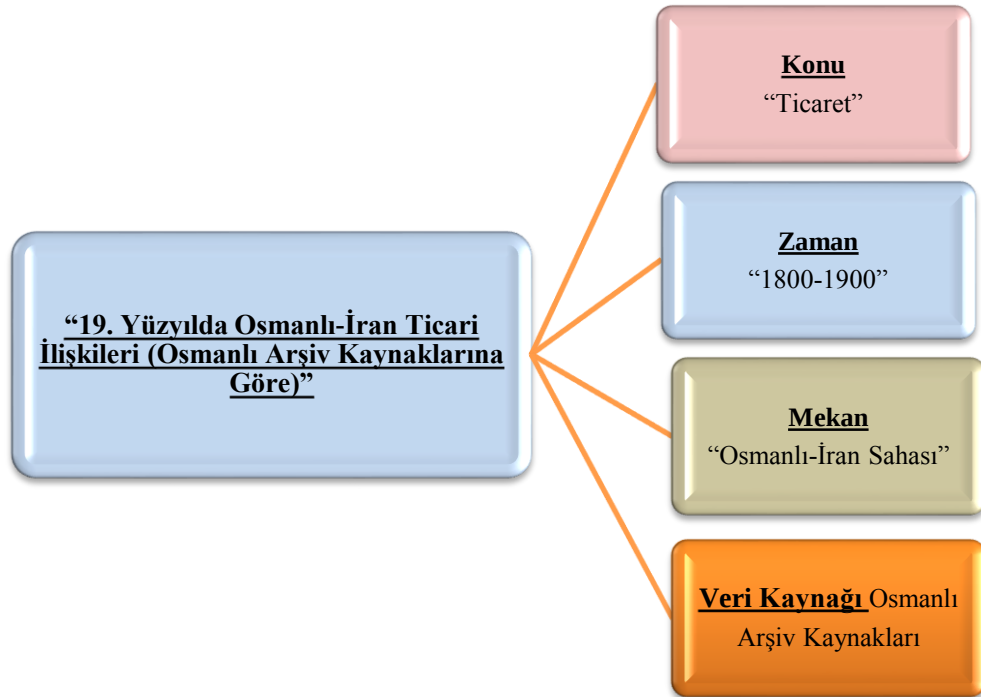
Bu doğrultuda adı geçen iki devlet arasındaki ticari ilişkilerin de her devirde ehemmiyetini koruduğunu ifade etmek mümkündür. Bilhassa sanayileşmeye bağlı olarak iktisadi ve ticari politikaların en aktif bir şekilde yürütüldüğü 19. yüzyılda Osmanlı-İran ticari ilişkilerinin uluslararası alanda çok daha önem kazandığı görülmektedir. Çünkü dönemin güçlü devletlerinden olan İngiltere ve Rusya, ticari politikalarını Osmanlı-İran pazarları üzerine yoğunlaştırmıştır. Bu durum, Osmanlı-İran ticari ilişkilerinin uluslararası rekabete açık hale gelmesinde etkili olmuştur. Rusya, Osmanlı-İran transit ticaretini sekteye uğratmaya yönelik bir politika takip ederken, İngiltere ise İran ipeğine daha kolay ulaşmanın yollarını aramakla meşgul olmuştur. Bu itibarladır ki araştırma; iktisadi ve siyasi rekabetin ivme kazandığı bir

dönemde Osmanlı-İran ticaretinin durumu ve yaşanan gelişmeler karşısında ilgili devletlerin tutumunun ortaya konulmuş olması bakımından önem arz etmektedir.

Öte yandan uzun yıllar askeri, siyasi ve dini arenada birbirleriyle mücadele eden bu iki devletin aynı zamanda sıkı ticari ilişkiler içerisinde olması dikkate şayandır. Gerçekten de incelenen dönem içerisinde de her iki devlet arasında yoğun bir ticaret gerçekleştirilmiştir. Bu araştırma, ticarete konu olan temel emtianın orijinini, ticari aktivitenin yoğunlaştığı güzergâhları, gümrük muameleatını ve ticari ilişkilerde ortaya çıkan sorunları tespit etmesi bakımından ehemmiyete sahiptir.

IV. Araştırmanın Sınırları ve Güçlükleri

Bu araştırmanın sınırları ve güçlüklerinin tespit edilebilmesi, yapılacak çalışmanın yürütülebilmesi ve kontrol edilebilmesi açısından son derece önem arz etmektedir. Bu itibarla ki Osmanlı-İran ticari ilişkilerini ele alan bu çalışmanın sınırları, tarih biliminin doğasına uygun olarak dört ana başlıkta sınıflandırılmıştır. Bu sınırlar aşağıdaki şemada gösterilmiştir.



Şekil 1. Araştırmanın Sınırları

Şekil 1’de görüldüğü üzere araştırmanın zaman, mekân, konu ve veri kaynağı bakımından belirlemiş olduğumuz dört ana sınırı bulunmaktadır. Çalışma, Osmanlı-İran ticari ilişkilerini merkeze alması yönünden öncelikli olarak tematik bir sınırlılığı

bulunmaktadır. Bu bağlamda araştırmanın bu konu sınırlılığı arasında mezkûr iki devlet arasında ticaretin yoğunlaştığı transit hatları, ticarete konu olan emtianın cinsi, gümrük ilişkileri, dönemin iktisadi ve siyasi şartlarının ikili ticarete etkisi ve ticari ilişkilerde ortaya çıkan sorunlar yer almaktadır.

Tabi incelenen dönem içerisinde Osmanlı-İran ticari ilişkilerinin bütün boyutları ile ortaya konulması söz değildir. Bu durumda araştırmada tematik bağlamda birtakım güçlüklerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Örneğin ticarete konulan emtialar tespit edebilmek için incelediğimiz Erzurum Gümrük Defterleri'nde bilhassa İran'dan Osmanlı'ya getirilen malların kayıtları mevcut iken Osmanlı'dan İran'a götürülen Osmanlı emtiasının çok daha az olduğu görülmüştür. Bu durumda Osmanlı Devleti'nden İran'a ihraç edilen malların tespit edilmesini güçleştirmiştir.

Yine mezkûr iki devlet arasındaki ticaretin hacmini –ithalat ve ihracat dengesini- ortaya koyacak ayrıntılı verilere ulaşamadığımızdan incelenen dönem içerisinde her iki devlet arasındaki ticaretin yıllar itibarıyla dağılımının ortaya konulmasını güçleştirmiştir. Osmanlı-İran ticari ilişkilerinde ortaya çıkan sorunlar kapsamında iki taraf tüccarının karşılaşmış olduğu sorunların açığa çıkarılması hedeflenmiştir. Fakat Osmanlı arşivlerine yansıyan tüccar problemlerin ekseriyetinin İranlı tüccarlara ait olması, Osmanlı tüccarların İran pazarlarında karşılaşmış oldukları temel sorunların belirlenmesini zorlaştırmıştır.

Araştırmanın zamansal sınırlılığını ise 19. yüzyıl oluşturmaktadır. Makro ölçekte geniş bir zaman dilimi kapsayan bu dönem, siyasi ve iktisadi alanda önemli gelişmelerin yaşandığı süreci kapsamaktadır. İncelenen bu dönemde sanayileşme ile birlikte hammadde ve yeni pazar yerleri arayışına giren dönemin güçlü devletleri (İngiltere, Rusya ve Fransa vs.), Osmanlı ve İran pazarlarındaki rolleri ve etkileri artmıştır. Bu dönem içerisinde İngiltere, Osmanlı ve Rusya'nın Avrupa-İran transit ticaretini kendi konrolleri altına almak istemeleri uluslararası sahada ciddi bir rekabetin yaşanmasına neden olmuştur. Bu durumda incelenen konunun mahiyetini genişletmekle birlikte farklı dinamiklerin Osmanlı-İran ticareti üzerinde etkisini ortaya çıkartmıştır.

Çalışmanın mekânsal sınırlılığı ele alındığında ise Osmanlı-İran devletlerinin hâkim oldukları saha esas alınmıştır. Bilindiği üzere her iki devlet de hâkimiyetini tesis ettiği coğrafi konum itibarıyla jeopolitik ve jeostratejik noktada oldukça önemli bir alana sahip olmuştur. Tabiatıyla söz konusu iki devlet de tarihi ticaret yollarına ev

sahipliği yapmakla birlikte kıtalararası giriş-çıkışlarda köprü vazifesi görmektedir. Bu itibardır ki Osmanlı- İran devletleri, yerel olduğu kadar uluslararası ticarette her zaman ön planda olmuştur. Öte yandan her iki devletin de geniş bir pazar alanına sahip olması ve bu pazarlarda karşılıklı olarak ticari faaliyetler içerisine girmiş olmaları araştırmanın mekânsal sınırlılığı bağlamında birtakım güçlüklerin ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bu sebeptendir ki araştırmanın mekânsal sınırlılığı bağlamında ticari faaliyetlerin yoğunlaştığı alanlar göz önünde bulundurulmuştur. Osmanlı-İran ticaretine yön veren kuzey (Trabzon-Erzurum-Tebriz Yolu) ve güneydeki (Basra-Bağdat-Halep Yolu) ticaret transit güzergâhları ön planda tutulmuştur. Bilhassa incelenen dönemde ticaretin aktif olarak yürütüldüğü Trabzon-Erzurum-Tebriz ticaret hattına yoğunlaşmıştır.

Araştırmanın son sınırlılığını oluşturan veri kaynaklarını ise BOA'dan alınan tarihi vesikalar oluşturmaktadır. İlgili arşivde yapılan taramalar neticesinde ulaşılabilen belgeler irdelenmiştir. Ancak yıpranmış ve restorasyonda olan bazı belgeler çalışmaya dâhil edilememiştir. Ayrıca döneme ilişkin kullanılan emtia terimlerinin anlamlandırılmaması, incelenen dönemi ve konuyu kapsayan verilerin yetersiz olması araştırma sırasında karşılaşılan diğer güçlüklerden olmuştur.

V. Araştırmanın Yöntemi

Bu çalışmada, ilk olarak konu ile ilgili literatür taranmış ve konuya ilişkin eserler incelenmiş ve araştırmanın teorik ve kuramsal çerçevesi oluşturulmuştur. İkinci aşamada BOA'daki çeşitli belge fonlarında bulunan 19. yüzyıl Osmanlı-İran iktisadi, ticari ve gümrük ilişkilerine dair kayıtlar üzerinde geniş çaplı ve ayrıntılı bir arşiv taraması yapılmıştır. Konuya ilişkin rika ve divanî hattıyla Osmanlı Türkçesi ile yazılmış çok sayıda belge tespit edilmiştir. Araştırmanın temel veri kaynağını oluşturan bu dokümanlar, tarih biliminin gerektirdiği ilmi usûl ve kaidelerine uygun bir şekilde tasnif, tahlil, terkip ve tenkid süreçleri göz önünde bulundurularak incelenmiş ve analiz edilmiştir.

VI. Araştırmanın Kaynakları

19. yüzyılda Osmanlı-İran ticari ilişkilerini incelemeyi hedefleyen bu araştırmanın temel kaynakları BOA'da yer alan arşiv belgeleridir. Bunların yanı sıra araştırma konusuna ilişkin kitap, makale, tez gibi ikinci elden kaynaklardan da geniş ölçüde yararlanılmıştır.

Araştırmada kullanılan Erzurum Gümrük Defterleri, gün, ay ve yıl hesabına göre tutulmuş toplamda 22 defterden oluşmaktadır¹. Bu defterlerin içeriğinde ise Osmanlı ülkesinde ticari faaliyette bulunan İranlı tüccarların isimleri, memleketleri, ticarete konu olan malların cinsi, ölçü birimi ve alınan vergi miktarlarına ilişkin bilgiler yer almaktadır. Bu defterler genel olarak değerlendirildiğinde, 19. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı Devleti'ne gelen İranlı tüccarların iktisadi ve ticari faaliyetlerinin ortaya konulması bakımından ehemmiyeti haiz bilgiler içerdiğini söyleyebiliriz.

Öte yandan Erzurum Gümrük Defterleri'nin yanı sıra Halep, Basra, Trabzon ve İstanbul Gümrük Eminliği kayıtları da incelenmiştir. İncelemelerde, 4 adet Halep Gümrük Defteri², 4 adet Trabzon Gümrük Defteri³ ve 60 adet İstanbul Gümrük Eminliği Defteri⁴ tespit edilmiştir. Mevzu bahis olan defterler üzerinde yapılan taramalar neticesinde bu kaynakların bir kısmının araştırmanın zamansal sınırı dışında kaldığından diğer bir kısmının ise konuyla ilgili bilgi içermediğinden kapsam dışında tutulmuştur.

Ancak Basra-Bağdat hattına ait gümrük verileri Erzurum Gümrük verileri kadar ayrıntılı değildir. Bu hat üzerine ait gümrük kayıtlarına ilişkin verilerin bulunamaması güney güzergâhında ticari ilişkilerinin olmadığı anlamına gelmez. Gümrük kayıtlarının günümüze ulaşmadan tahrip olmuş veya başka defterlere kaydedilmiş olabileceğini unutmamak gereklidir. Diğer taraftan BOA'da bulunan Erzurum Gümrük Defterleri'nin Osmanlı-İran arasında ticaret hacmini tespit edebilecek istatistikî verilere ulaşmamıza imkân vermediğini de belirtmekte fayda vardır.

Bu çalışmada kullanılan diğer bir arşiv kaynağı ise İran Ahkâm Defteri'dir. BOA'daki Düvel-i Ecnebiye Defterleri fonunda yer alan İran Ahkâm Defteri⁵, 1823 ile 1908 yılları arasında Osmanlı-İran arasındaki siyasi, diplomatik, sosyal-kültürel

¹ BOA, D.BŞM.ERG.d., G.N: 17135-17162 arasındaki defterleri ihtiva etmektedir.

² BOA, D..BŞM.HLG.d.,G. No: 17164, 17165, 17166, 17167 numaralı kayıtlardır.

³ BOA, D..BŞM.TZG.d., G. No: 17229, 17230, 17231 numaralı kayıtlardır.

⁴ BOA, D.BŞM.İGE.d., G. No: 17168'den başlayıp sırasıyla 17227 ile son bulmaktadır.

⁵ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2.

ve iktisadi ilişkilerini ihtiva eden çok önemli kayıtları içermektedir. 251 varaktan oluşan bu defterin içerisinde 759 adet hüküm bulunmaktadır. Bu hükümlerin bir kısmında İranlı tüccarların Osmanlı pazarlarında karşılaşmış oldukları gasp, eşkıyalık ve alacak-verecek sorunları ile diğer birtakım gümrük meselelerine ilişkin bilgiler yer almaktadır. Geriye kalan hükümlerde ise Osmanlı Devleti'nin çeşitli eyaletlerine, sancaklarına ve kazalarına gönderilen İranlı sefir ve şehbenderlerin atamalarına dair bilgilere yer verilmiştir.

BOA'daki diğer fonlarda taranmış, konuyla alakalı çok sayıda belgeye ulaşılmıştır. Bu belgelerden; Rusya ile İngiltere'nin Osmanlı-İran transit ticaretine olan etkisine, söz konusu iki devlet arasında uygulanan gümrük tarifeleri ve işlemlerine, süreç içerisinde yaşanan ticari değişimlere, ticari ilişkilerde ortaya çıkan sorunlara dair önemli verilere ulaşılmıştır.

Araştırmada, Osmanlı-İran iktisadi ve ticari faaliyetlerinde önem arz eden Trabzon ve Erzurum şehirlerine ait salnameler de incelenmiştir. Bu meyanda 1869-1900 yıllarını ihtiva eden Trabzon Vilayet Salnâmeleri⁶ ve 1870-1900 yıllarını kapsayan Erzurum Vilayet Salnâmeleri⁷ taranmıştır.

Çalışmada kullanılan bir diğer kaynak grubunu ise ilgili konuya ilişkin yapılmış tetkik eserler oluşturmaktadır. Aslında incelediğimiz muhtevaya ve döneme ilişkin müstakil bir çalışmanın olduğunu söylemek mümkün değildir. Fakat incelenen konuya rehberlik eden birtakım kıymetli çalışmalar yapılmıştır. Bunlardan ilki, Masoumeh DAÏE tarafından hazırlanan “İran-Osmanlı Ticari İlişkileri (1900-1923)” adlı doktora tezidir. Bu çalışma, daha sonra kitap olarak da basılmıştır. Mezkûr eser, araştırma konusuyla yakından alakası sebebiyle oldukça detaylı irdelenmiştir. Eser, sekiz bölümden müteşekkil olup Osmanlı ve İran arşiv kaynaklarından istifade edilerek hazırlanmıştır.

İlgili eser ile hazırlanan bu araştırma arasında ortak noktalar olduğu kadar farklılık gösteren hususlar da bulunmaktadır. Ortak noktalar arasında Osmanlı-İran gümrük ilişkileri bağlamında ortaya konan bilgilerin birbirini destekler ve tamamlar nitelikte olması yer alır. Farklılık gösteren hususlar içerisinde ise gümrük

⁶ *Trabzon Vilayet Salnâmeleri*, Sene 1286, 1287, 1288, 1289, 1290, 1291, 1292, 1293, 1294, 1295, 1296, 1297, 1298, 1305, 1309, 1311, 1313, 1316, 1318., Trabzon Vilayet Matbaası, <http://isamveri.org/?url=salname>, 16.06.2018.

⁷ *Erzurum Vilayet Salnâmeleri*, Sene 1286, 1287, 1288, 1289, 1290, 1291, 1292, 1293, 1294, 1299, 1310, 1315, 1318, Erzurum Vilayet Matbaası, <http://isamveri.org/?url=salname>, 05.04.2018.

ilişkilerinde zuhur eden sorunların bizim çalışmamızda daha ayrıntılı ve problematik bir şekilde incelenmiş olması bulunmaktadır.

Öte yandan mezkûr iki çalışmanın incelenen dönem kapsamında birbirini tamamlar nitelikte olması bu araştırmaların ehemmiyetini arttıran başka bir nitelik olmuştur. Çünkü biz bu çalışmada, 19. yüzyılı izah edecek şekilde bilgiler ortaya koyarken DAEİ'nin çalışması 1900-1923 yıllarını kapsamaktadır. Böylece 1800-1923 yılları arasında Osmanlı-İran ticari ilişkilerinin anlaşılması ve değerlendirilmesi bakımından her iki çalışmanın da ayrı bir öneme sahip olduğu kanaatindeyiz.

Araştırmada kullanılan bir diğer önemli çalışma Selahattin TOZLU tarafından hazırlanan “Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900)” adlı doktora tezi olmuştur. Eser, Osmanlı-İran kuzey transit ticaret hattının önemini, işlevini ve bu hattın geliştirilmesine yönelik yapılan çalışmaları ortaya koyması bakımından son derece ehemmiyet arz etmektedir. Bu itibardır ki biz de incelediğimiz dönemde kuzey transit ticaretinin Osmanlı-İran transit ticaretindeki rolünü açığa çıkarırken söz konusu çalışmadan faydalanmaya çalıştık.

Esasen Osmanlı-İran transit ticaretine ilişkin birçok çalışmanın olduğunu söylemek gerekir. Bunlardan en dikkat çekenleri arasında; “İssawi CHARLES, Tebriz-Trabzon Ticareti (1830-1900), Bir yolun Yükselişi ve Gerileyişi”, “Masoumeh DAEİ, 20. Yüzyılın Başlarında İran-Osmanlı Ticareti’nde Bağdat-Basra Yolu”, “Cumhur ODABAŞOĞLU, Trabzon-İran Transit Nakliyesi”, “Mübahat KÜTÜKOĞLU XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti” ve Hüseyin KALELİ, “19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti” yer almaktadır. Söz konusu bu çalışmalarda, Osmanlı-İran transit ticaretinin önemine, yerel ve uluslararası ticaretteki hacmine ve yaşanan uluslararası rekabete vurgu yapılmıştır. Biz de araştırmamızda ulaştığımız yeni veriler üzerinden kuzey transit ticaretinin önemine vurgu yaparken aynı zamanda uluslararası alanda Osmanlı ve Rusya devletlerinin İran-Avrupa transit ticaretini kendi kontrolünde tutmaya ya da kendi sahasına çekmeye yönelik sergiledikleri ikili rekabeti ortaya koyduk.

Çalışmada kullanılan diğer tetkik eserler arasında; “Bekir Kütükoğlu, Osmanlı-İran Siyâsî Münasebetleri (1578-1612)”, “Remzi Kılıç, Kanuni Devri Osmanlı-İran Münasebetleri (1520-1566)”, “Yılmaz Karadeniz, İran Tarihi (1700-1925)”, “Abdurrahman Ateş, Osmanlı-İran Siyasi İlişkileri (1720-1747)”, “Mehmet Genç, Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi”, “Reşat Kasaba, Osmanlı Ekonomisi

ve Dünya Ekonomisi” ve “Şevket Pamuk, 19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti” vs. gibi çeşitli araştırmalar yer almıştır.

Sonuç olarak 19. yüzyılda Osmanlı-İran ticari ilişkilerini ele alan bu çalışmada ortaya konulan tarihsel bilgi ve değerlendirmeler, yukarıda belirtilmiş olan arşiv kaynakları temel alınarak oluşturulmuştur. Bunun yanı sıra bildiri, makale, kitap, lisansüstü tezlerin taraması yapılmıştır. Ulaşılabilen kaynaklar, araştırmanın ikincil kaynak grubu olarak ilgili bölümlerde kullanılmış ve bu doğrultuda araştırmanın kavramsal çerçevesi belirlenmiştir.

VII. Osmanlı-Safevi İlişkileri

Yakın bir sahada kurulmuş olmaları ve aynı hedefler üzerinde siyaset yürütmeleri söz konusu iki devlet arasında uzun yıllar devam edecek olan bir mücadeleye neden olmuştur. Bilhassa coğrafi faktörün doğurduğu iktisadi dinamiğin Osmanlı-İran mücadelesinin ana sebebi olduğunu söyleyebiliriz. Nitekim her iki devlet de coğrafi dinamiğin vermiş olduğu iktisadi -ticaret yollarına- zenginliğe sahip olmak için aktif bir rekabet içerisine girmiştir.

Esas itibarıyla Osmanlı-İran Safevi mücadelesi iki bölge üzerine odaklanmıştır. Bunlardan ilki Güney Kafkasya, diğeri ise Irak-ı Arap⁸ bölgesi olmuştur. Her iki devlet de siyasi ve iktisadi politikalarını bu bölgeler üzerine kurmuştur⁹. Çünkü bu bölgelerden geçen tarihi ticaret yollarının sağladığı iktisadi gelire sahip olmak iki devletin öncelikli hedefleri arasında yer almıştır¹⁰. Bundan dolayı Osmanlı-İran siyasi ve askeri ilişkilerinin de temelinde İpek yolu ticaretinden elde edilecek gelirin paylaşılması meselesi yatmıştır¹¹.

⁸ Irak-ı Arap; Bağdad, Basra ve Şehrızor bölgelerini kapsamaktadır. Bkz: MURPHY, Rhoads, “Kasrışirin Antlaşması”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2001, C. 24, s.575.

⁹ Osmanlı Devleti’nin Güney Kafkasya üzerindeki temel politikaları arasında Orta Asya hanlıkları ile kültürel bağılıklarını korumak, Rusya’nın Kafkasya’ya inerek Hazar Denizi kıyılarına ulaşmasını engellemek, Orta Asya’dan gelen ve Hazar Denizi’nin kuzeyinden geçen ticaret yollarını kontrol altına almak yer almıştır. Ayrıca Tebriz, Tiflis, Gilan ve Şirvan dünyanın en önemli ipek üretim bölgesine hâkim olmak istemiştir. Bkz: KÜLBİLGE, İlker, *18. Yüzyılın İlk Yarisında Osmanlı-İran Siyasi İlişkileri (1703-1747)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ege Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2010, s. 20-21.

¹⁰ KÜPELİ, Özer, “İrak-ı Arap’ta Osmanlı-Safevi Mücadelesi (XVI-XVII. Yüzyıllar)”, *History Studies*, Ortadoğu Özel Sayısı / Middle East Special Issue, 2010, s.229.

¹¹ MUHAMMEDOĞLU, A. Salih, “İran (Osmanlı-İran Münasebetleri)”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2000, C. 22, s.407.

Her iki devletin benimsemiş olduğu iktisadî emeller, siyasi ve askeri alandaki rekabetin daha da artmasına neden olmuştur. Siyasi ve askeri noktada Osmanlı-İran mücadelesi, 16. yüzyılın başlarında zuhur etmiştir. 1501 yılında devletinin temellerini Tebriz’de atan Şah I. İsmail, çıkarları doğrultusunda Osmanlı Devleti’ne karşı bir politika takip etmeye başlamıştır. Şah I. İsmail’in bu kapsamdaki ilk hamlesi de Şah Kulu isyanı ile olmuştur. Şah I. İsmail, bu isyan ile Osmanlı toplumunu parçalayıp devleti ortadan kaldırmayı amaçlamıştır. Ancak bu olay, Osmanlı-İran ilişkileri bakımından bir dönüm noktası olmuştur. Çünkü Şah Kulu isyanı, Safevi tehlikesinin boyutunu ortaya koyması bakımından son derece önemli bir olay olmuştur. Ayrıca Sultan II. Bayezid’in Safevi tehlikesi karşısında gerekli tedbirleri alamaması, akabinde yaşanan Cem Sultan hadisesi saltanat yolunu Şehzade Selim’e açmıştır¹².

1512 yılında Şehzade I. Selim’in Osmanlı hükümdarı olması Osmanlı-Safevi ilişkilerine yeni bir boyut kazandırmıştır. Şehzadeler sorununu halleden Sultan I. Selim hem Safevi gücünü hem de Anadolu’daki Kızılbaşların etkisini kırmak istemiştir¹³. Bilhassa Safevi tehlikesine karşı daha temkinli yaklaşan Sultan I. Selim, birtakım ekonomik, siyasi ve dini önlemler almıştır.

- ✓ İran ile olan ipek ticaretini engellemek için “İbrişim Yasağı” kanunu çıkarmış yasağa uymayan tüccarların mallarına el konulmasını istemiştir. Ayrıca İran’a silah ticaretini yasaklamıştır¹⁴.
- ✓ Anadolu’da bulunan Kızılbaşların sayısını tespit ettirip bunların eşkâllerine ilişkin bilgileri defterlere kaydettirmiştir¹⁵.
- ✓ Anadolu’da Safevi politikasını topluma aktarmaya çalışan yaklaşık kırk bin kişiyi hapsedmiştir.
- ✓ İran seferi için fetva çıkarmıştır¹⁶.
- ✓ İran’ın zaptı için gerekli lojistik ve askeri hazırlıklarına başlamıştır.
- ✓ Yabancı devletlerle (Macarlar, Venedeik, Memlük v.s.) antlaşmalar yapmıştır.

¹² ERAVCI, Mustafa, “Safevi Hanedanı”, *Türkler Ansiklopedisi*, C. 6, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.1557.

¹³ TEKİNDAG, Şahabettin, “Yeni Kaynak ve Vesikaların Işığında Yavuz’un İran Seferi”, *Tarih Dergisi*, İstanbul 1968, C.XVII, S.22, s.53.

¹⁴ KILIÇ, Remzi, *Kanuni Devri Osmanlı-İran Münasebetleri (1520-1566)*, İstanbul, IQ Kültür Sanat Yay., 2006, s.118-119.

¹⁵ FİNKEL, Caroline, *Rüyadan İmparatorluğa Osmanlı*, İstanbul, Timaş Yay., 2007, s.95.

¹⁶ TEKİNDAG, “...Yavuz’un İran Seferi”, s.53.

Sultan I. Selim bu tedbirleri alırken 1514 yılında Şah İsmail'e göndermiş olduğu mektupta Şah I. İsmail'in uygulamış olduğu siyaseti eleştirerek Çaldıran Savaşı'nın sinyallerini de vermiştir¹⁷. Nitekim Sultan I. Selim'in doğu seferinin altında siyasi ve dini etmenler etkili olduğu kadar iktisadî etmenler de etkili olmuştur. Portekiz ve Venedik'in Akdeniz ticaret güzergâhına hâkim olma rekabetine Osmanlı Devleti sessiz kalmamıştır¹⁸.

Çağın şartlarına uygun politikalar belirlemek ve bunları yürütmek Osmanlı Devleti'nin birincil politikası arasında yer almıştır. Dolayısıyla Sultan I. Selim'in doğu ve güneye seferler düzenlemesinin amacı, Akdeniz'deki ticaret hattını kontrol altına almaktır. Bununla birlikte bir diğer amacı Portekizler ile Safeviler arasında bir ittifakın oluşmasını engellemektir¹⁹.

Bu amaçlar ile harekete geçen Sultan I. Selim, 24 Ağustos 1514 tarihinde Çaldıran meydanında Safevi ordusuna büyük bir darbe indirmiştir²⁰. Böylece Doğu ve Güneydoğu Anadolu topraklarının büyük bir çoğunluğu Osmanlı sınırlarına ilhak edilmiştir. Ayrıca Osmanlı birlikleri, Hoy ve Merend'i ele geçirmiş ardından Tebriz'e girmiştir. Sultan I. Selim, Tebriz'de hazineyi tespit ettirdikten sonra Anadolu'ya dönmüştür²¹.

Çaldıran zaferi, Safevi Devleti'nin ortadan kaldırılmasında nihai sonu getirmese de Osmanlı'nın askeri üstünlüğünü ortaya koymuş ve Anadolu'da baş gösteren Safevi tehlikesinin azalmasına neden olmuştur²². Bu yenilgiden sonra kaybettiği şan ve şöhreti geri kazanmak isteyen Şah I. İsmail, ittifak arayışlarına girmek zorunda kalmıştır. Bu bağlamda Macaristan ve İsviçre krallarına, Alman İmparatoru V. Karl'a

¹⁷ UĞUR, Ahmet, *Yavuz Sultan Selim'in Askeri ve Siyasi Hayatı*, İstanbul, MEB Yay., 2001, s. 61.

¹⁸ KÜTÜKOĞLU, Mübahat, *Balta Limanına Giden Yol Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1850)*, Ankara, TTK Yay., 2013, s.5.

¹⁹ Yavuz Sultan Selim'in doğu ve güney politikası karşısında rekabet ettiği dönemin dört güçlü devleti vardı. Bunlar, Venedik, Portekiz, Memlûk ve Safeviler idi. Sultan Yavuz hem Safevi tehditini ortadan kaldırmak hem de Portekizlerin Akdeniz'de etkililiğini kırmak için Memlûk ve Safeviler üzerine askeri planlar yaparken Venedikle antlaşmayı tercih etmiştir. Yavuz Sultan Selim'in doğu ve güneye yönelik politikası ve faaliyetleri bu yönde gelişmiştir. Bu doğrultuda doğuda Safevileri Çaldıran ile teskinlerken Güneyde ise Mısır Seferi ile Memlûkleri etkisini kırmıştır. Böylece Akdeniz'de Portekizlerle daha rahat mücadele etme gücü yakalamıştır. Yavuz'un güney siyaseti kapsamında Portekizler olan mücadelesi ile ilgili bkz: PUL, Ayşe, "Yavuz Sultan Selim'in Güney Siyasetinin Doğu Akdeniz Ticaretine Etkisi Hakkında Bazı Düşünceler", *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S. 35, Konya 2014.

²⁰ UZUNÇARŞILI, İ. Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, Ankara, TTK Yay., 2016, C. II, s.268.

²¹ ERAVCI, "Safevi Hanedanı", s.1558.

²² ALLOUCHE, Adel, *Osmanlı-Safevi İlişkileri Kökenleri ve Gelişimi*, İstanbul, Anka Yay., Çev: Ahmet Emin DAĞ, 2001, s. 12.

birer elçi göndererek Osmanlı'ya karşı ittifak kurma girişimlerinde bulunmuş ancak bir sonuç alamamıştır²³.

Şah I. İsmail'in 1524 yılında Azerbaycan'da vefat etmesinin ardından Safevi tahtında saltanat mücadelesi başlamıştır. Türkmen aşiretleri arasındaki saltanat çekişmesi, Şah I. Tahmasb'ın devlet otoritesini kontrol altına alana kadar devam etmiştir²⁴. Bu süreçte Safevi Devleti, saltanat mücadelesi ile uğraşırken Osmanlı hükümdarı Kanuni Sultan Süleyman ise dış siyasetini batı üzerine yoğunlaştırmıştır²⁵. Bu süreçte, Osmanlı-İran mücadelesi bir müddet de olsa askıya alınmıştır. Ancak yaşanan birkaç siyasi gelişme, Osmanlı-Safevi çatışmasını yeniden harekete geçirmiştir.

- ✓ Şah I. Tahmasb'ın Anadolu'da Kızılbaş hareketini yeniden canlandırmak istemesi,
- ✓ Şah Tahmasb'ın kardeşi Elkas Mirza'nın Osmanlılara sığınması²⁶,
- ✓ Bağdat hâkimi Zülfikar'ın isyan etmesi ve Osmanlıya bağlılığını belirtmesi²⁷,
- ✓ İran beylerinden Azerbaycan valisi Ulama Şeref Han'ın Osmanlı'ya, Osmanlı Devleti'ne tabi olan Bitlis hâkimi Şeref Han'ın Safevilere iltica etmesi²⁸,

Bu siyasi dinamikler, Kanuni Sultan Süleyman öncülüğünde İrakeyn Seferleri'nin başlamasına neden olmuştur²⁹. Bu meyanda iki devlet arasında Azerbaycan, Irak-ı Acem ve Irak-ı Arap'ın önemli toprakları üzerinde yoğun bir mücadele başlamıştır. Ancak gerek Şah I. Tahmasb'ın Osmanlı birlikleri karşısında üstünlük kuramaması gerekse Osmanlı ordusunda baş gösteren mühimmat ve erzak sıkıntısı iki tarafı da antlaşmaya iten nedenler arasında yer almıştır. Böylece 1 Haziran 1555 tarihinde imzalanan Amasya Antlaşması neticesinde Osmanlı-İran mücadelesi bir müddet de olsa son bulmuştur³⁰. Bu antlaşma ile Tebriz dâhil olmak üzere Azerbaycan, Batı Gürcistan, Doğu Anadolu ve Irak-ı Arab Osmanlı'ya

²³ SARAY, Mehmet, *Türk-İran İlişkileri*, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi Yay., 2006, s.29.

²⁴ ÜSTÜN, İsmail Safa, "Safevilerden Günümüze Kadar", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2000, C.22, s.401.

²⁵ MUHAMMEDOĞLU, "Osmanlı-İran Münasebetleri", s.406.

²⁶ MUSTAFAYEV, Şahin, "Safevi Tarih Yazımında Osmanlılar (Şah İsmail ve Şah Tahmasb Devirleri)", *Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Bahar, 2018, C. 3, S.1, s.35.

²⁷ EMECEN, Feridun, "Süleyman I", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2010, C.38, s.68.

²⁸ UZUNÇARŞILI, *Osmanlı Tarihi*, C. II, s.349.

²⁹ EMECEN, Feridun, "İrakeyn Seferi", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 1999, C.19, s.117.

³⁰ Osmanlı-İran arasında imzalanan Amasya Antlaşması ile ilgili detaylı bilgi için bkz: DİYANET, A. Ekber, *İlk Osmanlı-İran Antlaşması (1555 Amasya Mısalahası)*, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Basım Evi. 1971.

verilmiştir³¹. Bununla birlikte Osmanlı-Safevi ticari ilişkilerinin gelişmesine kapı aralamıştır³².

Amasya Antlaşması'ndan sonra bazı Avrupalı devletler, Osmanlı-İran ittifakını daha doğrusu barışını bozmaya yönelik birtakım çalışmalar içerisine girmiştir. Bu bağlamda hareket eden Habsburg imparatoru V. Karl, Şah II İsmail'e elçi göndererek iş birliği teklifinde bulunmuş fakat bu girişim sonuçsuz kalmıştır.

1571 senesinde Papa Pius, Şah Tahmasb'a elçiler gönderip karadan ve denizden Osmanlılara karşı harekete geçeceklerini, Safeviler'in de haçlı ittifakına katılarak Suriye ve Irak'a saldırmasını bunun neticesinde daha önce kaybettikleri toprakları geri alabileceklerini bildirmiştir. Ancak bu teklif de Safevi hükümdarınca kabul görmemiştir.

1574 yılında da Portekizliler³³, Hint Denizi'nde Osmanlı'yı bertaraf etmek için Şah Tahmasb ile antlaşmak istemiş fakat bu girişim de başarısızlıkla sonuçlanmıştır³⁴. Lakin Şah II. İsmail'in bir buçuk yıllık saltanatı esnasında yaşanan birtakım siyasi dinamikler, Osmanlı-Safevi barışının bozulmasına neden olmuştur.

- ✓ Gilan'dan gelen ticaret kervanının sınır boylarında aşiretlerin saldırısına uğraması³⁵,
- ✓ Şirvanşahı, Sünni mezhebine geçtiğini bildiren bir elçilik heyetini İstanbul'a göndererek Safevilere karşı Osmanlı'dan yardım istemesi,
- ✓ Şah II. İsmail'in, Anadolu'da Safevi davasını yeniden harekete geçirecek çalışmalar içerisine girmesi³⁶,

Söz konusu bu dinamikler, 1578 yılında Osmanlı-Safevi mücadelesinin yeniden alevlenmesine neden olmuştur. Sultan III. Murat, Özdemiroğlu Osman Paşa ile Lala Mustafa Paşa kumandanlığındaki bir birliği İran üzerine sefere sevk etmiştir. Bu sefer neticesinde Gürcistan, Dağıstan ve Şirvan'da Osmanlı hâkimiyeti sağlanmıştır. Safeviler, Şirvan ve Gürcistan'ı geri almak istediye de başarılı olamamıştır. Özdemiroğlu Osman Paşa liderliğindeki Osmanlı birlikleri, 1583 yılında Şirvan'da

³¹ UZUNÇARŞILI, *Osmanlı Tarihi II*, s. 361.

³² MUHAMMEDOĞLU, "Osmanlı-İran Münasebetleri", s.406.

³³ Portekiz'in İran ile ittifak çabalarına ilişkin bkz: NAKİ, Emrah, "Osmanlı'ya Karşı İran'la İttifak: 16. Yüzyılın Siyasi ve İktisadi Rekabet Ortamında Avrupa'nın Müttefik Arayışları", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Ankara 2016, C. 35, S. 59.

³⁴ GÜNDÜZ, Tufan, "Safeviler", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2008, C.35, s.453.

³⁵ ACUN, Fatma- BİRİNCİ, Ali, v.d., "III Murad (1574-1595)", *Osmanlı 12 Hanedan*, Ed. Güler Eren, YT Yay., Ankara 1999, C.12, s.129.

³⁶ GÜNDÜZ, "Safeviler", s.453.

hâkimiyetlerini güçlendirerek Şamah, Bakü ve Tebriz'i geri almıştır³⁷. Akabinde Safeviler, Tebriz'i geri almak istediye de başarılı olamamıştır³⁸.

1587-1629 yılları arasını kapsayan Şah I. Abbas'ın hükümdarlık dönemi, Osmanlı-Safevi ilişkileri açısından bir dönüm noktası olmuştur. Çünkü Şah I. Abbas, Osmanlı Devleti ile savaşmak yerine diplomatik ilişkiler üzerine kurulu bir politika yürütmeyi tercih etmiştir. Bu amaçla 1590 yılında İstanbul'a elçiler göndermiş ve Osmanlı Devleti ile sulh yapmak istediğini belirtmiştir³⁹.

Şah'ın bu girişimi, Osmanlı tarafından uygun bulunmuştur. Nihayet 12 Mart 1590 yılında Osmanlı-İran arasında Ferhad Paşa Antlaşması imzalanmıştır⁴⁰. Bu antlaşma, Osmanlı Devleti'nin Kafkaslar'daki etkinliğini arttırdığı gibi iki devlet arasındaki ticari yasakları ortadan kaldırarak eski transit ticaret yollarının yeniden canlanmasını sağlamıştır⁴¹.

Ferhat Paşa Antlaşması'yla başlayan sulh dönemi, Şah I. Abbas'ın ortaya konulan şartlara riayet etmesi ile geçmiştir. Öte yandan barış sürecini kendi lehinde kullanmak isteyen Şah I. Abbas'ın en önemli amacı, Horasan ve çevresini Özbeklerin hâkimiyetinden kurtarmak olmuştur. Bundan dolayı Osmanlı ile tesis edilmiş olan barış sürecini tehlikeye atacak her türlü hamlenin önüne geçmeye çalışmıştır⁴². Keza Osmanlı Devleti de barış sürecinin devam ettirilmesi yönünde bir politika takip etmiştir. Hatta bu barış sürecinde diplomatik ilişkilerin geliştirilmesine yönelik adımlar atmıştır⁴³.

17. yüzyılın başlarına gelindiğinde Şah I. Abbas, Osmanlı Devleti'ne karşı olan politikasını değiştirmeye başlamıştır. Çünkü Şah I. Abbas, yukarıda zikrettiğimiz dâhili ve harici meseleleri halletmiş, Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu durumdan faydalanmak istemiştir. Hatta 1590 yılında imzalanan Ferhad Paşa Antlaşması ile sağlanan sulhun bozulması için gerekli şartların oluşmasını beklemiştir. Bu dönemde yaşanan bazı hadiseler, Şah I. Abbas'ın beklediği fırsatın oluşmasını sağlamıştır.

³⁷ SARIKÇIOĞLU, Melike, *Osmanlı-İran Hudut Sorunları (1847-1913)*, Ankara, TTK Yay., 2013, s.3.

³⁸ SARAY, *Türk-İran İlişkileri*, s. 44.

³⁹ UZUNÇARŞILI İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, Ankara, TTK. Yay., 2016, III, 1. Kısım, s.63.

⁴⁰ KÜTÜKOĞLU, Bekir, *Osmanlı-İran Siyasi Münasebetleri (1578-1612)*, İstanbul, İstanbul Fetih Cemiyeti Yay., 1993, s.201.

⁴¹ MUHAMMEDOĞLU, "Osmanlı-İran Münasebetleri", s.407.

⁴² HASANÎ, Attâullah, "İranlı Tarihçilere Göre Osmanlı-İran İlişkilerindeki Krizin Nedenleri (1577-1639)", *Tarihten Günümüze Türk-İran İlişkileri Sempozyumu*, TTK Basımevi, Ankara 2003, s.21.

⁴³ UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, Ankara, TTK. Yay., 1995, C.3, Kısım 2, s. 246.

- ✓ Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu sosyal çalkantı (Celali İsyanları),
- ✓ Hemedan hâkimi Hasan Han'ın Nihavend kalesini ele geçirmesi,
- ✓ Safevi uyruklu bir tacirin Van'da Ahmet Paşa tarafından tevkif edilmesi ve ardından katledilmesi,
- ✓ Tebriz'de bulunan Gazi Bey'in, Şah I. Abbas'a bağlılığını bildirmesi neticesinde Tebriz Beylerbeyi Ali Paşa'yı harekete geçirmesi, Salmas topraklarında zor durumda kalan Gazi Bey'in Karnıyarık kalesinde mahsur kalması üzerine 1603 yılında Şah'tan yardım talebinde bulunması⁴⁴,

Bu siyasi dinamikler, Şah I. Abbas'ın harekete geçmesini sağlayan unsurlar arasında yer almıştır. Şah I. Abbas, Nahçıvan, Culfa, Maku, Salmas, Hoy, Meraga ve Revan'ı geri almıştır. III. Mehmed döneminde Avusturya ile olan savaşlar ve celali isyanlarının getirmiş olduğu sosyal çöküntü, Şah I. Abbas'ın başarısında etkili olmuştur⁴⁵.

Nitekim Osmanlı Devleti, bu kayıpları kabul etmek istememiştir. Bu meyanda Sultan I. Ahmet, İran ile olan mücadeleye Cıgala-zâde Sinan Paşa'yı tayin etmiş ve İran meselesine son vermek istemiştir⁴⁶. Fakat Sultan I. Ahmet, istediği başarıyı elde edememiştir. Nihayet iki tarafın da çıkarlarına uygun düşen 1610 tarihli Nasuh Paşa Antlaşması'nın imzalanmasına karar verilmiştir. Osmanlı Devleti, bu antlaşma ile daha önce kaybettiği yerleri geri almıştır. Safevi Devleti, Osmanlı'ya yıllık 200 yük ipek göndermeyi kabul etmiştir⁴⁷. Bununla birlikte Osmanlı Devleti de dokuma sanayisinin önemli ham maddesi olan ipek yasağını kaldırmıştır⁴⁸.

Nasuh Paşa Antlaşması, geçici de olsa iki taraf arasında bir sulh sürecini başlatmıştır. Fakat antlaşmanın getirmiş olduğu kazançtan her iki taraf da memnun olmamıştır. Osmanlı Devleti, doğudaki toprak kayıplarını telafi etmek istemiştir⁴⁹. Öte yandan Şah I. Abbas, antlaşmanın maddelerine sadık kalmayarak yıllık göndermesi gereken 200 yük ipeği göndermemiştir. Bu durum, barış sürecinin bozulmasına neden olmuştur. Böylece Osmanlı-Safevi mücadelesi tekrar zuhur

⁴⁴ KÜTÜKOĞLU, ...*Siyasi Münasebetleri (1578-1612)*, s.260.

⁴⁵ ACUN, Fatma-BİRİNCİ, Ali, vd., "III Mehmed (1595-1603)", *Osmanlı 12 Hanedan*, Ed. Güler Eren, Yeni Türkiye Yay., Ankara 1999, C.12, s.129.

⁴⁶ İLGÜREL, Mücteba, "Ahmed I", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 1989, C.1, s.30.

⁴⁷ UZUNÇARŞILI, Osmanlı Tarihi, C. III, 1. Kısım, s.67.

⁴⁸ MUHAMMEDOĞLU, "Osmanlı-İran Münasebetleri", s.407.

⁴⁹ MUHAMMEDOĞLU, "Osmanlı-İran Münasebetleri", s.407.

etmiştir. Ancak iki taraf da istediği başarıyı elde edememiştir. Bunun üzerine Osmanlı ve İran Safevi Devleti, kendi çıkarları doğrultusunda barışın tesisine yönelik politika takip etmiş ve 1618 yılında Serav Antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşma ile Şah I. Abbas, Nasuh Paşa ile kararlaştırılan ancak daha sonra ödenmeyen yıllık 200 yük ipek vergiyi ödemeyi kabul etmiştir⁵⁰.

Serav ile tekrardan sağlanan barış sürecinde her iki devlet de kendi iç ve dış siyasi ilişkileri ile uğraşmak zorunda kalmıştır. Bu bağlamda Osmanlı Devleti'nde II. Osman'ın, ulema ve askerin ortak girişimleri sonucunda tahtan indirilip, öldürülmesi Osmanlı iç siyasetini uzun yıllar etkileyecek önemli bir hadise olmuştur. Bu olayın sonucunda 24 Haziran 1622 tarihinde I. Mustafa, Osmanlı hanedanlığının başına tekrardan getirilmiş⁵¹; Fakat hükümdarlığı kısa sürmüştür.

10 Eylül 1623 tarihinde IV. Murad, Osmanlı sultanı olmuştur. Bu esnada İstanbul'daki otorite boşluğundan istifade eden taşradaki idareciler, başlarına buyruk hareket etmiştir. Özellikle II. Osman'ın katlinden sorumlu olanları cezalandırma davası ile ortaya çıkıp Erzurum ve civarını hâkimiyeti altına alan, etrafta bulunduğu yeniçerileri öldüren ve Ankara üzerine yürüyen Abaza Mehmed Paşa ile Bağdat'taki Bekir Subaşı'nın faaliyetleri, Osmanlı Devleti için ciddi bir problem olmuştur⁵².

Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu durumdan istifade etmek isteyen Safeviler ise 1624 yılında Bağdat'ı ele geçirmiştir⁵³. Doksan yıla yakın Osmanlı idaresinde kalan Bağdat'ın kaybedilmesi, İran ile 1639'a kadar devam edecek olan savaş sürecinin yeniden başlamasına neden olmuştur⁵⁴. IV. Murad, Bağdat'ın geri alınması için Hafız Ahmed Paşa'yı görevlendirmiştir. Ancak dokuz aylık bir kuşatmaya rağmen Bağdat'ın alınamaması üzerine Ahmed Paşa görevinden azledilmiştir. Hafız Ahmed Paşa'nın yerine Kayserili Halil Paşa atanmıştır. Halil Paşa, Abaza Mehmed Paşa isyanını bastırmakta yetersiz kalması üzerine o da azledilerek Hüsrev Paşa veziriazamlığa getirilmiştir⁵⁵.

Osmanlı nezdinde bu olaylar yaşanırken Safevi tahtında ise önemli gelişmeler yaşanmıştır. Bu meyanda 9 Ocak 1629 tarihinde Safevi hükümdarı Şah Abbas'ın

⁵⁰ AYDOĞMUŞOĞLU, Cihat, *Şah Abbas ve Zamanı*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi) Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Genel Türk Tarihi, Anabilim Dalı, , Ankara 2011, s.146-148.

⁵¹ EMECEN, "Mustafa I", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2006, C.31, s.274.

⁵² UZUNÇARŞILI, *Osmanlı Tarihi*, C. III, 1. Kısım, s.150-152.

⁵³ YILMAZER, Ziya, "Murad IV" *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2006, C.31, s. 178.

⁵⁴ FINKEL, *Rüyadan İmparatorluğa Osmanlı*, s.185.

⁵⁵ YILMAZER, "Murad IV" , s. 178.

ölmesi üzerine yerine Şah I. Safi geçmiştir. Şah Abbas gibi güçlü ve dirayetli bir liderden sonra deneyimsiz bir hükümdarın başa geçmesi Safevi tahtında iktidar mücadelesinin daha da artmasına neden olmuştur.

Bu süreçte Safevilerin içinde bulunduğu durumdan istifade eden Osmanlı Serdârı Hüsrev Paşa, 10 Haziran 1629'da Hemedan ve Bağdat seferine çıkarak Kerbela, Necef ve Hille gibi yerleri zapt etmiştir. Şehrizor kalesini tamir ettikten sonra bölgedeki aşiretleri kontrol altına almıştır. IV. Murad'ın emri ile Bağdat üzerine yürümüştür. Ancak istenilen başarının elde edilememesi üzerine Hüsrev Paşa görevinden alınarak, Hafız Ahmet Paşa, tekrardan Bağdat seferine serdâr olarak tayin edilmiştir. Fakat Hafız Ahmet Paşa da istenilen başarıya ulaşamamıştır⁵⁶.

Yaşanan bu olumsuz gelişmeler üzerine Sultan IV. Murad, İran üzerine sefere çıkmaya karar vermiştir. Sultanı bu karara iten ana sebeplerin başında Tebriz, Revan, Bağdat gibi önemli stratejik noktaların kaybedilmesi gelmiştir. Bu doğrultuda 28 Mayıs 1635 tarihinde İran seferine çıkan Sultan IV. Murad, ilk olarak Revan üzerine hareket etmiştir⁵⁷.

8 Ağustos 1635 tarihinde Revan, Osmanlı idaresine girmiştir. Sultan IV. Murad, Revan'da gerekli düzenlemeleri ve atamaları yaptıktan sonra ordusu ile birlikte Anadolu'ya dönmüştür. Bunu fırsat bilen Şah Safi, Revan'ı geri almak için harekete geçmiştir⁵⁸. Şah Safi, Revan'ı ele geçirdikten sonra Küçük Ahmed Paşa kuvvetlerini Mihriban Kalesi civarında mağlup etmiştir. Şah Safi, Osmanlı ile barış yapmak için Maksud Han'ı göndermiş, fakat Sultan IV. Murad, cevabını Bağdat'ta vereceğini söyleyerek elçiyi huzuruna kabul etmemiş ve büyük bir sefer hazırlığına başlamıştır⁵⁹.

8 Mayıs 1638 tarihinde Sultan IV. Murad, Bağdat seferine çıkmıştır. Bu sefer neticesinde Revan ve Bağdat'ta Osmanlı hâkimiyeti yeniden tesis edilmiştir. Osmanlı-İran arasında Kasr-ı Şirin Antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşma ile iki devlet arasında var olan ticari yasaklar kaldırılmış ve tarihi ticaret yollarının yeniden canlanması sağlanmıştır⁶⁰. Ayrıca Osmanlı-Safevi savaşlarının odak noktası olan Azerbaycan ve Irak bölgesi, çözüme kavuşturulmuştur. Böylece Osmanlı Devleti,

⁵⁶ YILMAZER, "Murad IV", s. 178.

⁵⁷ UZUNÇARŞILI, *Osmanlı Tarihi*, C. III, 1. Kısım, s.194.

⁵⁸ YILMAZER, "Murad IV", s. 180.

⁵⁹ UZUNÇARŞILI, *Osmanlı Tarihi*, C. III, 1. Kısım, s.199.

⁶⁰ MUHAMMEDOĞLU, "Osmanlı-İran Münasebetleri", s.407.

Revan'ı Safevilere bırakırken, Safeviler de Osmanlıların Basra Körfezi'ndeki hâkimiyetini kabul etmiştir⁶¹.

Safevi lideri Şahı Safi'nin 1642 yılında ölümü ile yerine Şah II. Abbas tahta geçmiştir. Şah II. Abbas dönemi, İran'ın sonbahar dönemi olarak zikredilmiştir. Bundan sonraki yıllarda Safevilerin gerileme süreci hız kazanmıştır. 1666-1694 yılları arasında tahta oturan Safi Mirza'nın (I. Süleyman) devlet işleriyle ilgilenmemesi Safevilerin çöküşüne ivme kazandırmıştır. Ayrıca ekonomik sıkıntılar, saray yönetiminin dini çevrenin eline geçmesi çöküşü hızlandıran diğer nedenler arasında yer almıştır.

Öte yandan Osmanlı Devleti'nin Viyana kuşatması ile uğraşması, İran'ın içinde bulunduğu siyasi zayıflığından faydalanmasını güçleştirmiştir. Keza Osmanlı Devleti, İran ile savaşmak yerine sulhu tercih etmiştir. Bu amaçla İran'a gönderilen Osmanlı elçileri ile İranlı elçiler görüşmüştür. Akabinde Şah Safi Mirza'nın da sulh taraftarı olması üzerine antlaşma sağlanmıştır⁶².

1694-1722 yılları arasında şahlık görevinde bulunan Şah Hüseyin'in dirayetsiz ve kabiliyetsiz olması, Şii ulemanın söylemleri ile Sünni nüfus üzerinde baskı kurması toplumsal kutuplaşmanın daha da artmasına neden olmuştur. Bununla birlikte ağır vergi mükellefiyetleri, derebeylik anlayışının şiddetlenmesi halkın devlete karşı olan güveninin sarsılmasına sebep olmuştur. Bunun sonucunda Tebriz, Şirvan ve Car'da silahlı halk ayaklanmaları baş göstermiştir.

Bunların yanında Şah'ın zulmüne karşı çıkan Afgan uruklarının başlattığı ve Mir Üveys'in yönettiği Gılzay ayaklanması, 1709 yılında Gendehar'da Safevi hâkimiyetinin çöküşünü başlatmıştır. Akabinde 1722 yılında Gülnabad yakınlarında Şah'ın birlikleri ile karşılaşan Afgan kuvvetleri, Şah'ın birliklerini yenmiştir. Böylelikle 1722 yılında Safevi Devleti fiilen çöküş sürecine girmiştir. Ancak 1736 yılına kadar varlığını devam ettirmiştir⁶³.

⁶¹ MURPHY, “ Kasr-ı Şîrin Antlaşması”, s. 175.

⁶² KARADENİZ, Yılmaz, *İran Tarihi (1700-1925)*, İstanbul, Selenga Yay., 2012. s.55-56.

⁶³ TEYYUBOĞLU, Tofiq M., “Safevi Hanedanının Son Yılları”, *Türkler*, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, C.6, s.1535-1537.

VIII. Osmanlı-Avşar İlişkileri

Safevilerin 1736 yılında tarih sahnesinden çekilmesiyle İran'da Avşarların hâkimiyetlerini tesis ettiği yeni bir devletin ortaya çıkmasına ortam hazırlamıştır. Oğuz boylarından biri olan ve varlığını günümüze kadar devam ettiren Avşarlar, Selçuklular ile birlikte İran bölgesine gelmiş ve siyasi hayatlarını bu sahada idame ettirmiştir⁶⁴.

Avşarlar, Safevi Devleti'nin kuruluşunda ve gelişimde büyük bir etkiye sahip olmuş, Nadir Şah gibi önemli bir şahsiyeti tarih sahnesine çıkarmışlardır⁶⁵. Nadir Şah, İran'da siyasi istikrarın yeniden tesis edilmesinde büyük bir rol oynamıştır. Ayrıca Osmanlı Devleti'ne karşı oldukça başarılı bir politika yürütmüştür. Bu bağlamda Nadir Şah, Hemedan bölgesinde Osmanlı birliklerini mağlup ederek Azerbeycan ve Irak'ı ele geçirmiştir. Haddizatında Erivan'ı kuşatma altına almasına rağmen Horasan'da başlayan isyandan dolayı başarılı olamamıştır⁶⁶.

Öte yandan Nadir Şah'ın kazandığı bu başarılar sayesinde 1721 yılında Osmanlı'ya karşı harekete geçme cesaretini kendinde bulan II. Tahmasb, istediği sonuca ulaşamamış, Nadir Şah'ın kazandığı yerleri de Osmanlı'ya kaptırmıştır. Bunun sonucunda Osmanlı Devleti ile 1722 yılında bir anlaşma yapmak zorunda kalmıştır. Bu anlaşmaya göre; Gence, Tiflis, Erivan ve Dağıstan bölgeleri Osmanlıya; Tebriz, Kirmanşah ve Hemedan bölgesi ise Safevilerin idaresine bırakılmıştır⁶⁷.

Ne var ki ilgili antlaşmayı kabul etmek istemeyen Nadir Şah, bir taraftan Osmanlı idaresinde olan şehirlerde yıkıcı faaliyetlerini devam ettirirken, diğer taraftan kaybedilen toprakların iadesini talep etmişse de Osmanlı Devleti bunu kabul etmemiştir.

Nadir Şah, 1730 yılında Nihavend ve Hemedan bölgesi üzerine sefer düzenlemiştir. Nihavend ve Hemedan bölgesinde bulunan Osmanlı birliklerini yenerek Irak-ı acem bölgesinde hâkimiyet alanını genişletmiştir. Daha sonra Kirmanşah ve Tebriz bölgesini ele geçirmiştir⁶⁸.

⁶⁴ AKA, İsmail "Selçuklu Sonrası Ortadoğu'da Türk Varlığı", *Türkler*, YT Yay., Ankara 2002, C.6, s. 1490.

⁶⁵ ATEŞ, Abdurrahman, *Osmanlı-İran Siyasi İlişkileri (1720-1747)*, İstanbul, Altınpost Yayınevi, 2012, s.100.

⁶⁶ KARADENİZ, İran Tarihi (1700-1925), s.130.

⁶⁷ KARADENİZ, İran Tarihi (1700-1925), s.130.

⁶⁸ ATEŞ, *Osmanlı-İran Siyasi İlişkileri (1720-1747)*, s.127-137.

Nadir Şah, Meşhed'deki Abdali isyanını bastırmakla uğraşırken II. Tahmasb da Osmanlı birlikleri ile mücadele etmiştir. Nitekim Osmanlı Devleti'ne karşı başarısız olan II. Tahmasb, antlaşma yapmak zorunda kalmıştır. 10 Ocak 1732 tarihinde Ahmed Paşa ile Muhammed Rıza Kuli arasında imzalanan barış antlaşmasına göre; Tebriz, Erdelân, Kirmanşah, Hemedan, Huveyze ve Luristan İran Devleti'ne; Gence, Tiflis, Revan, Şirvan, Şemahi ve Dağıstan bölgesi Osmanlı'ya bırakılmıştır. Ancak Kandahar'da dönen Nadir Şah, bu anlaşmayı kabul etmemiş, Osmanlı Devleti'ne karşı savaş hazırlıklarına başlamıştır. Bununla birlikte 1732 yılında II. Tahmasb'ın yerine oğlu III. Abbas'ı tahta çıkarmış ve kendisini Naib olarak tayin ettirmiştir⁶⁹.

İran'da bütün güçleri elinde toplamayı başaran Nadir Şah, Osmanlı Devleti'ne karşı harekete geçmiştir. 1733 yılında Irak bölgesi üzerine sefere çıkan Nadir, Kerkük ve Bağdat'tı kuşatma altına alsa da başarılı olamamıştır. 1734 yılında Kafkaslara yönelen Nadir Şah, Gence, Tiflis ve Erivan bölgelerini yeniden İran topraklarına dâhil etmeyi başarmıştır.

Öte yandan Nadir Şah, Ruslara karşı oldukça başarılı bir politika takip ederek Derbend ve Bakü'yü geri almıştır. 1736 yılında III. Abbas'ı tahtan indirerek, kendisini Avşar hanedanının şahı olarak ilan etmiştir⁷⁰. Nadir Şah, bundan sonraki siyasetini Hindistan ve Orta Asya üzerine yoğunlaşmıştır. Bu bağlamda 1738'de Kandahar'ı geri almıştır. 1740 tarihinde Ceyhun Nehri'ne kadar İran sınırlarını genişletmiştir. Nadir Şah, 1747 yılında Safevilerin sadık Kızılbaşları olan Avşarlar ve Kaçarlar tarafından öldürülmüştür⁷¹.

Nadir'in Şah'ın ölümünden sonra ortaya çıkan iç karışıklıktan faydalanan Kerim Han Zend, siyasi otoriteyi kendi idaresi altına almayı başarmıştır. Böylece İran'da Zend döneminin başlamasına neden olmuştur.

IX. Osmanlı-Zend İlişkileri

Zend Hanedanlığı, -Türk ve Moğol kökenli devletlerden sonra- İran'da hâkimiyet kuran İran asıllı ilk hanedandır⁷². Bu dönemde, Kerim Han, bir yanda

⁶⁹ KARADENİZ, *İran Tarihi (1700-1925)*, s.137.

⁷⁰ ÜSTÜN, "Safevilerden Günümüze Kadar", s.401.

⁷¹ GARTHWAITE, Gene R., *İran Tarihi Pers İmparatorluğundan Günümüze...*, İstanbul, İnkılâp Kitapevi, 2011, s.169-170.

⁷² KURTULUŞ, "Zendler", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2013, C.44, s. 256.

siyasi istikrarı sağlamaya çalışırken diğer yandan Basra körfezinde faaliyet gösteren İngiltere ile diplomatik ilişkiler içerisine girmiştir. Bu bağlamda Kerim Han, 1763'te Basra Körfezi çevresinde ticarî kolonileri bulunan İngiltere'nin Doğu Hindistan Şirketi'ne ticarî imtiyazlar sağlayan bir antlaşma imzalamıştır⁷³.

Bu imtiyaz antlaşması ile İngiliz tüccarları, Buşir'de ticari temsilcilik açma ve Basra'da ticaret yapma olanağı elde etmiştir. Bununla birlikte İngiltere'ye İran'ın her bölgesinde ticari temsilcilik açma hakkının verilmesi İran'ın yerli sanayisinin çökmesine zemin hazırlamıştır⁷⁴. Çünkü tanınan imtiyaz ile Buşir'e gelen İngiliz ticaret mallarından gümrük vergisi alınmamaya başlanmıştır. Ayrıca İngiliz malları dışında Avrupa ülkelerine ait yünlü kumaşların İran pazarına girmesi yasaklanmıştır. Bu durum, İngiliz tüccarlarının İran pazarlarında tekelleşmesine neden olurken, İranlı tüccarların yabancı tüccarlar karşısındaki rekabetini kırmıştır⁷⁵.

Zend-Osmanlı ilişkileri, dönemin siyasi hadiselerine bağılı olarak gelişme göstermiştir. Kerim Han, hanedanlığının ilk yıllarında Osmanlı'ya karşı ılımlı bir politika takip etmeyi tercih etmiştir. Hatta daha önce yapılan antlaşmalara sadık kalacağını beyan ederek Osmanlı Devleti'nin güvenini kazanmış ve hükümdarlığını sağlam temeller üzerine oturtmak istemiştir⁷⁶. Ancak çok geçmeden Zend Kerim Han, takip etmiş olduğı bu politikayı değiştirmeye başlamıştır. Kerim Han'ın politikasının değişmesinde Osmanlı Devleti'nin Rusya ile olan mücadelesinin getirmiş olduğı iktisadi ve siyasi kayıplar ve Mısır, Suriye'de ortaya çıkan iç problemler etkili olmuştur.

Osmanlı'nın içinde bulunduğı durumdan faydalanmak isteyen Kerim Han, Bağdat ve Basra bölgesine yönelik planlarını hayata geçirmek için Bağdat Valisi Ömer Paşa'nın İranlı hacılara ve ziyaretçilere zorluklar çıkardığını bahane ederek 1774 yılında Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmiştir⁷⁷.

⁷³ KURTULUŞ, , “Zendler”, s. 256.

⁷⁴ İngiltere'nin Basra bölgesindeki faaliyetleri çerçevesinde İran Şahı Kerim Han ile imzalanan imtiyaz antlaşması, 16 Ağustos 1838 tarihindeki Osmanlı-İngiltere arasında imzalanan Balta Limanı'nı ticaret anlaşmasından farksızdı. Çünkü İngiltere, bu antlaşma ile Osmanlı piyasasına yön vermekle yetinmeyip, Osmanlı'nın dış ticarete uyguladığı tekel düzenini ortadan kaldırmıştır. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin gümrük sistemi üzerindeki bağımsızlığını zedelemiştir. İngiltere, Kerim Han ile yapmış olduğı imtiyaz antlaşması ile aynı hakları İran pazarları üzerinde elde etmiştir. Bkz: PAMUK, Şevket, *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi*, İstanbul, İletişim Yay., 2005, s.206.

⁷⁵ KARADENİZ, *İran Tarihi (1700-1925)*, s.201.

⁷⁶ KURTULUŞ, “Zendler”, s.256.

⁷⁷ ULUERLER, Sıtkı, *19. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı-İran Siyasî İlişkileri (1774-1848)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elâzığ 2009, s.52.

Diğer taraftan İngiltere'nin ticaret merkezini tekrardan Basra'ya taşıması Kerim Hanı Basra kuşatmasına iten nedenler arasında yer almıştır. Ayrıca Bağdat, Musul ve Halep'ten geçen tarihi ticaret yolunu (Baharat yolu) kontrol altına almak istemiştir⁷⁸. Bu bağlamda 1775 yılında harekete geçen 50 bin kişilik İran birlikleri, Basra bölgesine geçmiş akabinde Şattü'l-Arap sahillerine ulaştıktan sonra Basra şehri kuşatma altına alınmıştır. 1777 yılında İngiliz kuvvetlerinin yardımıyla Basra, İran Devleti'nin kontrolüne girmiştir⁷⁹.

Basra'nın kaybedilmesi Osmanlı yönetiminde İran meselesinin tekrardan gündeme gelmesine neden olmuştur. Osmanlı Devlet idaresinde yapılan görüşmeler neticesinde İran'a savaş açılmasına karar verilmiş ve gerekli önemlerin alınması için çalışmalar başlamıştır. Bu kapsamda ilk olarak Basra'nın düşmesinde etkisi olan Bağdat Valisi Ispanakçı Mustafa Paşa görevden alınmıştır. Daha sonra Irak ve Kafkas hudutlarında bulunan hanlıklarla iletişime geçilerek İran Şahı ile ittifak yapmayacaklarına dair güvence sağlamıştır. Osmanlı Devleti, gerekli hazırları yaptıktan sonra İran seferine Kerkük Valisi Hasan Paşa'yı atamıştır⁸⁰. Bununla birlikte Babanlı Mehmed Paşa da İran sınırına giriş yaparak Hasan Paşa'nın göndermiş olduğu yardımcı kuvvetler ile Kerim Han'ın gözde emirlerinden olan Hüsrev Han komutasındaki birliği mağlup etmiştir. Bunun üzerine harekete geçen Kerim Han, on iki bin kişilik birliği ile Musul havalisini yağmaladıktan sonra geri çekilmiştir⁸¹.

Kerim Han, Osmanlı'ya karşı istediği sonucu alamayacağını farketmesi üzerine 1778 yılında Rusya ile ittifak kurmuştur. Ancak 2 Mart 1779 tarihinde Kerim Han'ın ölümü üzerine bu ittifak amacına ulaşamamıştır. İran'da siyasi otoritenin oluşturduğu boşluğu iyi değerlendiren Osmanlı Devleti, Basra'yı tekrardan kendi idaresine almıştır⁸². Kerim Han'ın ölümü ile birlikte İran'da taht kavgaları ve iç çekişmeler başlamıştır. Zend hanedanlığı bir müddet daha varlığını devam ettirse de içine düştüğü bu durumdan faydalanan Kaçarların reisi Ağa Muhammed Han, Zend hâkimiyetine son vermiştir⁸³.

⁷⁸ ATEŞ, *Abdurrahman*, "XVIII. Yy'ın ikinci yarısında Osmanlı-İran ilişkileri (1774-1779)", *Sosyal Bilimler Dergisi*, Afyon 2008, C. X, S. 3, s.70.

⁷⁹ KARADENİZ, *İran Tarihi (1700-1925)*, s.199-200.

⁸⁰ UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, Ankara, TTK, Yay., 2011, C. IV s.460.

⁸¹ ATEŞ, "...Osmanlı-İran ilişkileri (1774-1779)", s.75-76.

⁸² ULUERLER, ...*Osmanlı-İran Siyasi İlişkileri*, s.61.

⁸³ ÜSTÜN, "Safevilerden Günümüze Kadar", s.401.

X. Osmanlı-Kaçar İlişkileri

Zend hâkimiyetinin sona ermesi ile birlikte İran toprakları üzerinde Kaçarların kurduğu yeni bir devlet ortaya çıkmıştır. Bilindiği üzere Kaçarlar, 15. yüzyılın sonlarına doğru Anadolu'nun Bozok (Yozgat) bölgesinden Azerbaycan'a göç ederek Gence yöresinde ikamet eden Akça Koyunlu, Akçalı ve Şam Bayatlı Türkmen obalarının bir araya gelmesiyle ortaya çıkmış bir Türk boyudur⁸⁴.

1779-1925 yılları arasında hâkimiyetini tesis eden Kaçarlar, İran'da yeni bir hanedanlık dönemini başlatmıştır. Bu dönemde Osmanlı-İran ilişkileri; *“hudut sorunu, ticaret ve tüccarların durumu, gümrük meseleleri, kaçakçılık, Sünni-Şii çekişmeleri, yaylak-kışlak sorunu, Ermeni ve Nasturilerin çıkardığı sorunlar, Rusya ve İngiltere'nin sınırdaki aşiretleri kışkırtma çabaları, eşkıyalık ve gasp problemleri”* gibi konular üzerine odaklanmıştır.

Öte yandan 19. yüzyılın başlarında Osmanlı ve İran Devletleri, Rusya'nın giderek artan baskısına maruz kalmıştır. Bilhassa yüzyılın ilk çeyreğinde Osmanlı-Rusya (1806-1812) ve İran-Rusya (1804-1813) arasındaki askeri rekabet, siyasi bloklaşmanın ve rekabetin daha da artmasına neden olmuştur. Osmanlı-İran Devletleri, Rusya'ya karşı birlikte hareket etme teşebbüsü içerisine girmiştir. Hatta İran şahı Feth Ali Şah, Rusya'nın Kafkaslardaki ilerleyişinin önüne geçebilmek için İngiltere'nin desteğini almaya çalışmıştır. Feth Ali Şah, İngiltere'den istediği desteği alamayınca Fransa ile görüşmüştür. Bu görüşmelerin sonucunda 1806 yılında Osmanlı-İran-Fransa ittifakı oluşturulmuş ancak bu ittifak kalıcı olmamıştır⁸⁵.

1804-1813 yılları arasındaki İran-Rusya savaşı, 27 Eylül 1813 tarihinde yapılan Gülistan Antlaşması ile son bulmuştur⁸⁶. Antlaşmanın en dikkat çekici yanı iktisadi noktada Rusya'nın edindiği kazanım olmuştur. Nitekim antlaşmanın sekizinci maddesinde karşılıklı olarak ticaret serbestliği konusuna değinilirken dokuzuncu maddede ise ticari mallarından alınacak olan vergi miktarı belirlenmiştir. Böylece Rusya'dan İran'a gönderilecek mallardan %5'lik bir vergi alınacağı kararlaştırılmıştır⁸⁷. 1806-1812 yılları arasındaki Osmanlı-Rus savaşı ise Bükreş

⁸⁴ SÜMER, Faruk, “Kaçarlar”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2001, C.24, s. 51.

⁸⁵ AYDIN, Mustafa, *Üç Büyük Gücün Çatışma Alanı Kafkaslar*, Bilimevi Basım Yay., İstanbul 2005, s.127.

⁸⁶ SARIKÇIOĞLU, ...*Hudut Sorunları (1847-1913)*, s.14.

⁸⁷ DAEİ, Masoumeh, *İran-Osmanlı Ticari İlişkileri (1900-1923)*, Ankara, Berikan Yayınevi, 2013, s. 11.

Antlaşması ile son bulmuştur⁸⁸. Ancak bu antlaşmalar, Osmanlı-Rusya ve Rusya-İran mücadelesini sona erdirmemiştir.

Sonuç olarak 19. yüzyılın ilk çeyreğinde Rusya'nın Kafkaslar ve İran üzerine odaklanması Osmanlı-İran ilişkilerini etkilediğini söyleyebiliriz. Bu bağlamda Feth Ali Şah, Rusya'nın Kafkaslardaki etkinliğini ve hâkimiyetini kırmak için Osmanlı Devleti ile birlikte hareket etmek istemiştir. Hatta 1817 yılında Tahran'a gelen Rus Elçisi Yermolov, Osmanlı Devleti'ne karşı ittifak kurmak istediklerini beyan etmiştir. Ancak bu teklif, Feth Ali Şah tarafından uygun görülmemiştir⁸⁹.

1823 yılında ise Rusya'ya karşı Osmanlı-İran işbirliği oluşturulmuştur. Gerek bu olay gerekse İran'ın Rusları Güney Kafkaslardan atmak istemesi Rusya-İran savaşının tekrardan başlamasına neden olmuştur⁹⁰. 18 Şubat 1828 tarihinde Türkmençayı Antlaşması ile Rusya-İran savaşı son bulmuştur. Bu antlaşma ile Rusya, iktisadi bağlamda kârlı çıkmıştır. Böylece Rusya, İran iç piyasasında serbest ticaret yapma hakkı elde ederken aynı zamanda İran'ın kuzeyindeki ticari faaliyetler de Rusya'nın kontrolüne girmiştir⁹¹.

Rusya, İran karşısında istediği başarıyı elde ederken, diğer taraftan 1828 yılında Osmanlı Devleti'ne savaş açmıştır. Rus ordusu bir yandan Balkanlar üzerinden Edirne'ye ulaşırken, diğer taraftan Kafkaslardan Erzurum ve Trabzon'a kadar uzanan büyük bölgeyi işgal etmiştir⁹². Osmanlı Devleti'nin barış isteği üzerine 14 Eylül 1829 tarihinde Edirne Antlaşması imzalanmıştır. Böylece Rusya, Anapa'dan Batum'a kadar olan Karadeniz'in doğu kıyısı ve Ahıska bölgesine hâkim olmuştur. Ayrıca Rusya'nın Gürcistan'daki hâkimiyeti Osmanlı Devleti tarafından onaylanmıştır⁹³. Netice itibarıyla 19. yüzyılın ilk çeyreğinde Osmanlı-Rusya ve Rusya-İran arasında yaşanan bu askeri ve iktisadi mücadele, uluslararası rekabetin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Bu süreçte Osmanlı ve İran Devletlerinin Rusya'ya karşı almış oldukları yenilgiler, söz konusu devletlerin Kafkaslardaki hâkimiyetlerine büyük bir darbe indirmiştir⁹⁴.

⁸⁸ BİLGE, M. Sadık, *Osmanlı Devleti ve Kafkasya*, İstanbul, Eren Yay., 2005, s.177.

⁸⁹ KARADENİZ, *İran Tarihi (1700-1925)*, s.286.

⁹⁰ MEHMETOV, İsmail, *Türk Kafkas'ında Siyasi ve Etnik Yapı Eskiçağ'dan Günümüze Azerbaycan Tarihi*, İstanbul, Ötüken Yay., 2009, s.484.

⁹¹ YEŞİLOT, Okan, "Türkmençay Antlaşması ve Sonuçları", Atatürk Üniversitesi, *Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi* S.36, Erzurum 2008, s.195.

⁹² FİNKEL, *Rüyadan İmparatorluğa Osmanlı*, s.390.

⁹³ Bİ, Mahmut, *Kafkas Tarihi 2*, Ankara, Berikan Yayınevi, 2011, s.744.

⁹⁴ BUDAK, Mustafa, "Kafkasya ve Osmanlı Devleti (XVI.-XX Yüzyıllar)", *Osmanlı (Siyaset)*, Ankara 1999, C. I, s. 603.

Diğer taraftan -yukarıda da izah edildiği üzere- 19. Yüzyılın ilk yarısında Osmanlı Devleti'nin İran ile olan ilişkileri; sınır sorunu, tüccarların durumu, gümrük meseleleri, kaçakçılık, Sünni-Şii çekişmeleri, yaylak-kışlak sorunu, Ermeni ve Nasturilerin çıkardığı sorunlar, İranlı hacıların durumu, sınır noktalarında görev yapan idarecilerin tutumu, Rusya ve İngiltere'nin sınırdaki aşiretleri kışkırtma çabaları, eşkıyalık ve gasp problemleri üzerine yoğunlaşmıştır. Örneğin sınır boylarında yaşayan göçebe aşiretler (Türk, Kürt, Ermeni, Arap vs.); iklim, dini ve siyasi şartlara bağlı olarak kendi istekleri doğrultusunda Osmanlı-İran toprakları arasında giriş-çıkış yapmıştır. Aşiretlerin bu geçişleri esnasında yağma ve eşkıyalık olaylarının zuhur etmesi iki devlet arasındaki ilişkileri olumsuz etkilemiştir⁹⁵. Bununla birlikte suçluların iadesi meselesi de Osmanlı-İran ilişkilerini zedeleyen etkenler arasında yer almıştır⁹⁶.

Osmanlı-İran Devletleri arasında tartışmaya neden olan konulardan biri de Muhammerye ve Süleymaniye gibi bölgelerin hangi devlete ait olduğudur. Bu yerler ile ilgili bir karar alınamaması ve iki devletin de bu topraklar üzerinde hak iddia etmeleri Osmanlı-İran ilişkilerinin soğumasına neden olmuştur. Osmanlı-İran Devletleri, 1823 ve 1847 yılındaki Erzurum Antlaşmalarında sınır sorunlarını çözüme yönelik önemli kararlar almış olmalarına rağmen bu problemler devam etmiştir⁹⁷.

Hatta Osmanlı Devleti ile İran arasında uzun tartışmalara neden olan sınır meselelerinin iki devleti çoğu zaman savaşın eşiğine getirdiğini de söyleyebiliriz. Örneğin İran Devleti, 1853 yılında Osmanlı ile olan sınır bölgelerinde (Muhammerye, Zuhab ve İmadiye) yer alan askeri binaları tahkim etmeye ve bu bölgelere asker yığmaya başlamıştır. Bunun üzerine Osmanlı Devleti, sınırdaki faaliyetlerin iki devlet arasında var olan antlaşmalara aykırı olduğunu İran Devleti'ne bildirmesine rağmen olumlu bir cevap almamıştır. Bunun üzerine Osmanlı Devleti, Bağdat'a on beş bin asker yığmıştır. Söz konusu bu durum, iki devlet arasında siyasi bir krize

⁹⁵ MUHAMMEDOĞLU, "Osmanlı-İran Münasebetleri", s.408.

⁹⁶ SARIKÇIOĞLU, ...*Hudut Sorunları (1847-1913)*, s.36.

⁹⁷ 1847 tarihli Erzurum Antlaşması ile ilgili bkz: AYKUN, İbrahim, *Erzurum Konferansı (1843-1847) ve Osmanlı-İran hudut Antlaşması*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Atatürk üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum, 1995., GÜLEÇ, Emine, *Osmanlı-İran İlişkileri ve Erzurum Antlaşması (1820-1823)*, (Bitirme Tezi), İstanbul Üniv. Edebiyat Fakültesi, İstanbul, 1976, s. 12.

neden olmuştur. Ancak sınır bölgelerinde askeri hareketlilik yaşansa da iki devlet arasında savaş vuku bulmamıştır⁹⁸.

1860-1900 yılları arasında Osmanlı-İran ilişkileri sınır sorunu, aşiretler, tüccarların durumu, gümrük meseleleri, hacılar üzerinden seyretmeye devam etmiştir. Ticaret bağlamındaki ilişkiler, gümrük meseleleri, transit ticaret yollarının iyileştirilmesine ve tüccarların maruz kaldığı gasp ve eşkıyalık sorunlarının çözümlenmesine yönelik olmuştur. Aşiretler sorunu ise iki devlet için de halledilemeyen sorunların başında gelmiştir. Her iki devlet de aşiretlerin ilticaları veya saldırılarını engelleme konusunda çözüm yolunu aşiretlerin yerlerini değiştirmekte bulmuştur. Ancak aşiret sorunlarına köklü bir çözüm getirilememiştir⁹⁹.

Sonuç olarak tarihsel süreç içerisinde Osmanlı-İran ilişkileri *askeri ve siyasi* mücadelesiyle ön plana çıkmıştır. Bu mücadelenin temelinde ipek yolu ticaretinden elde edilecek gelirin paylaşılması meselesinin yattığını söyleyebiliriz. Haddi zatında dönemin iki güçlü devleti arasındaki mücadeleye -gelişen iktisadî ve siyasi gelişmelere bağlı olarak- Rusya ve İngiltere'nin müdahil olmasıyla bu mücadele uluslararası bir rekabete dönüşmüştür.

⁹⁸ SARIKÇIOĞLU, ...*Hudut Sorunları (1847-1913)*, s.25.

⁹⁹ 19. yüzyılda aşiretlerin Osmanlı-İran ilişkilerindeki yeri ve etkisi ile ilgili bkz: ULUERLER, Sıtkı, "Osmanlı-İran Sınır Tespiti ve Güvenliği Açısından Bazı Aşiretlerin Çıkardığı Sorunlar (1850-1854)", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Elazığ 2015, C. 25, S. 2, s. 249-268.

İKİNCİ BÖLÜM

OSMANLI-İRAN TİCARETİNDE KULLANILAN TRANSİT TİCARET YOLLARI, GÜÇ ODAKLARININ REKABETİ ve TRANSİT TİCARETİNİN DEĞİŞİM MESELESİ

İpek, baharat, kral, kürk gibi tarihi ticaret yolları, dünya ticaretinin en hareketli ve hacimli güzergâhlarını oluşturmuştur. Birden çok hat üzerine teşekkül etmiş olan bu ticaret yolları, birçok değerli eşya ve malın değiş-tokuşu veya pazarlanmasında aracı olmuştur.

Ticaret yolları tek bir güzergâh üzerinde seyretmemiştir. Aksine ana güzergâha tabi olarak birçok tali kola ayrılmış ve bölgeler arası ticaretin kilit noktalarını teşkil etmiştir. Bu bağlamda Osmanlı-İran ticaretinde kullanılan transit yolların tarihi ipek yolunun bir kolu olduğunu söylemek gerekir. Bilhassa Trabzon-Erzurum-Tebriz transit yolu, bu ticarete ön plana çıkmıştır. Çünkü bu transit hattın Osmanlı-İran ile İran-Avrupa ticareti bağlamında mühim bir role sahip olduğunu söylemek gerekir.

Haddizatında transit ticaret yolları, üzerinde hâkimiyetini tesis eden devletlere sosyal refahın yanı sıra devlet hazinesi güçlendirecek olan bir gelir de sağlamıştır. Ancak böylesine değerli bir yolu elde tutmak beraberinde birtakım çekişmeleri getirmiştir. Bu düşünceden hareketle 19. yüzyılda Osmanlı-İran transit ticaretinde de böyle bir mücadeleden bahsedilebilir.

Bu itibarladır ki araştırmanın bu bölümünde; transit ticareti üzerinden gelen-giden ticaret mallarının miktarını belirlemekten ziyade Osmanlı-İran ticaretinde kullanılan transit güzergâhları ve İran transit ticareti üzerinde yaşanan uluslararası rekabetin ortaya konulması amaçlanmaktadır. Çünkü uluslararası alanda yaşanan rekabetin Osmanlı-İran ticaretine etkisini meydana çıkarmadan mezkûr iki devletin ticari ilişkilerinin öneminin anlaşılamayacağı kanaatindeyiz.

I. Transit Ticaret Güzergâhları

Tarihin kadim ve güçlü devletleri içerisinde yer alan Osmanlı-İran Devletleri, siyasi ve askeri bağlantıların yanı sıra sıkı bir ticari ilişkiler içerisine girmiştir. Bilhassa her iki devletin jeo-stratejik konumları hasebiyle tarihi ticaret yollarına ev

sahipliği yapmaları, ticari ve iktisadi ilişkilerin önemini arttırdığını söylemek mümkündür. Bu sebeptendir ki Osmanlı-İran ticari ilişkilerinin yoğunlaştığı transit ticari güzergâhlarını ortaya koymak gerekmektedir.

Osmanlı ve İran gibi iki büyük devletin yüzyıllık bir dönemde ticari aktivitesinin artan veya azalan güzergâhlarını belirlemenin ve bu noktada anlamlı bir çerçeve çizmenin zorluğu ortadadır. Lakin 19. yüzyılda Osmanlı-İran arasındaki ticari hareketliliğin yoğun olduğu merkezler dikkate alındığında ticari güzergâhların ana noktalarını belirlemek mümkündür. Bu doğrultuda Osmanlı-İran ticaretinde kullanılan ticari güzergâhlar iki kısma ayrılabilir. Bunlardan ilki kuzeyde Tebriz-Erzurum-Trabzon hattı, diğeri de güneyde Basra-Bağdat-Halep hattıdır.

Kuzey ve güneydeki transit ticaret hatları, Osmanlı-İran ticari ilişkilerinin yürütülmesinde son derece önemli bir role sahip olmuştur. Ancak kuzeydeki ticaret hattının Osmanlı-İran ve İran-Avrupa ticareti bağlamında değerlendirilebilecek çok daha geniş ölçekte ticari faaliyetlere sahne olduğu söylenebilir.

A. Trabzon-Erzurum-Tebriz Transit Hattı

Osmanlı-İran ticareti bağlamında kuzeydeki hat, 19. yüzyılda Osmanlı ve İranlı tüccarlarının en sık kullandığı transit ağı olmuştur. Tebriz, Hoy, Dilman, Kirman, Revan, Zincan, Tahran, Hemedan gibi İran'ın farklı şehirlerinden gelen İranlı tüccarlar, kuzeydeki hattı kullanarak Osmanlı Devleti'nin pazarlarına (Erzurum, Trabzon, İstanbul, Kayseri, İzmir ve Bursa vs.) dağılmış ve ticari faaliyetlerini yürütmüşlerdir. Keza Osmanlı tüccarları da kuzey hattını kullanarak -Erzurum üzerinden Tebriz'e geçerek- İran'ın iç ticaretine giriş yapmışlardır¹⁰⁰.

Kuzey hattının İran-Avrupa ticareti bağlamında önemine baktığımızda ilk olarak bu hat, Anadolu toprakları üzerinden Avrupa'ya açılan kapı konumunda yer almıştır. Bundan dolayı İran mallarının Avrupa'ya, Avrupa mallarının ise İran'a transfer

¹⁰⁰ Tebriz'den başlayan kuzeydeki güzergâh, Erzurum üzerinden Bayburt ve Gümüşhane'ye geçmektedir. Akabinde Zigana geçidi veya Erzincan (Arzincan, Arzangan, Arzancan), Alanza köyü (Alansa, Gümüşgöze köyü-Kelkit), Dorila kalesi (Dorileh, Orilla\Torul yakınında), Ardasa kalesi (Cadaca, Ardaça/Torul'da), ihtimal Zigana geçidindeki Zavena kalesi, Palima kalesi (Hamsiköy), Pyxites suyu\Değirmen çayı (Değirmendere) üzerinden Trabzon'a ulaşırdı. Bkz: ESKİKURT, Adnan "Ortaçağ Anadolu Ticaret Yolları", *Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Muğla 2014-Güz, S.33, s.28.

edilmesinde kuzey hattının son derece önemli bir konum arz ettiği söylenebilir¹⁰¹. Hatta bu transit hattı üzerinde yer alan Trabzon limanının 19. yüzyılda öneminin artmasıyla birlikte Trabzon-Tebriz hattı, İran'ın dış ve iç ticaretinde önemli bir konuma geldiği söylenebilir¹⁰².

Trabzon'dan İran pazarına transfer edilen Avrupa malları arasında başta pamuklu ürünler olmak üzere şeker, çay gibi temel ihtiyaç ürünleri ağırlık kazanmıştır. Öte yandan Trabzon gümrüğüne gelen İran malları arasında dış pazarda en fazla talep gören ürünler içerisinde ipek ve koza, şal, tömbeki, halı, kuru üzüm, cam ve madeni eşya yer almıştır¹⁰³.

B. Basra-Bağdat-Halep Transit Hattı

Güneyde yer alan Basra-Bağdat-Halep hattı, Osmanlı-İran ticaretinde kullanılan bir diğer transit hattıdır¹⁰⁴. Bu hat üzerindeki Osmanlı-İran ticari ilişkileri, Basra ve Bağdat'ın yanında Halep, Şam ve İskenderiye gibi önemli ticaret merkezlerinde yoğunlaşmıştır. Bu hattaki faaliyetleri daha çok sınır ticareti ve iki ülke arasındaki ticari faaliyet olarak değerlendirmek mümkündür.

Öte yandan İranlı tüccarların iktisadi faaliyetlerinin yoğunlaştığı Bağdat-Basra hattının İran Devleti'nin dış pazarlarla olan bağlantısında da son derece önemli bir konuma sahip olduğunu ifade etmek gerekir. Bilhassa Bağdat-Basra hattında İranlı tüccarların iktisadi faaliyetlerinin artmasında İngiltere'nin etkisi mühim olmuştur. Çünkü İngiltere, bölgede kurmuş olduğu kumpanyalar aracılığıyla İranlı tüccarlara Basra Körfezi'ne inme fırsatı sunmuştur¹⁰⁵.

¹⁰¹ 1866-1900 yılları arasında Trabzon üzerinden Avrupa'ya ihraç edilen İran mallarının toplam miktarı 9.193,953 pound iken Avrupa'dan İran'a transfer edilen malların miktarı 24.620,921 pound olarak hesaplanmıştır. Detaylı bilgi için bkz: KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", *Birinci Tarih boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Samsun 1988.

¹⁰² CHARLES, Issawi, "Tebriz-Trabzon Ticareti (1830-1900), Bir yolun Yükselişi ve Gerileyişi", Çev. Kudret Emiroğlu, *Trabzon Dergisi*, Ankara 1988, S. 2, s.80.

¹⁰³ KURUCA, Nazım, *19. Yüzyılda Trabzon Ticareti ve Çevre Ticareti*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Üniversitesi, Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, İstanbul, 2003, s.140.

¹⁰⁴ Osman-İran ticaretinde Basra-Bağdat yolunun önemi ile ilgili bkz: DAEİ, Masoumeh, "20. Yüzyılın Başlarında İran-Osmanlı Ticareti'nde Bağdat-Basra Yolu", *Tarih Araştırmalar Dergisi*, Ankara 2011, C. 30, S.50, s.59.

¹⁰⁵ Karun Nehri, İran'ın gemi taşımacılığına elverişli tek nehridir. Basra Körfezine çıkan tüm ticari olasılıkları değerlendiren Lynch Kumpanyası, Karun Nehri aracılığıyla Şuşter-Ahwaz-Basra hattında ticari taşımacılık yapmıştır. Bkz: KESKİN, Turan, *Dicle ve Fırat Nehirleri Üzerinde Yapılan Ticaret (1838-1914)*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Üniversitesi, İktisat Anabilim Dalı, İstanbul, 2012, s. 39.

Güneydeki hattın dış pazardaki ticari hareketliliği, 19. yüzyılın ortalarına doğru azalmaya başlamıştır. Ancak dönemin sonlarına doğru güney hattının tekrardan önem kazanmaya başladığını da söylemek gerekir. Bu değişimlerin yaşanmasında İngiltere'nin mühim bir rolü olduğunu ifade etmek gerekmektedir.

II. Osmanlı-İran Transit Ticareti

19. yüzyılda Osmanlı-İran transit ticaretinin ana arterinin Trabzon-Erzurum-Tebriz hattının olduğunu söylemek mümkündür. Orta Asya'nın içlerinden başlayan, İran üzerinden devam ederek Anadolu sahasına giriş yapan ve tarihi ipek yolunun da önemli uzantılarından biri olarak tarihteki yerini almıştır. Bu transit yolu, Trabzon'dan başlayıp, Zigana geçitini aşarak Gümüşhane'ye, Vavuk geçitinden Bayburt'ta, Kop geçiti üzerinden Aşkale ve Erzurum'a ve Erzurum'dan devam ederek Ağrı, Bayezid, Marant ile Tebriz'e ulaşmaktadır¹⁰⁶.

Trabzon-Erzurum-Tebriz yolu, askeri ve ticari hususiyetlerden ötürü her devirde ehemmiyetini korumuştur. Bilhassa 19. yüzyılda bu hattın uluslararası ticarete ayrı bir öneme sahip olduğunu söylemek gerekir. Araştırmanın bu kısmında transit ticaretinin ehemmiyetinin artmasında söz konusu dönemde İngiltere'nin rolü ile İran transit ticaretinde Osmanlı-Rusya rekabeti ortaya konulmuştur.

A. Osmanlı-İran Transit Ticaretinin Gelişiminde İngiltere'nin Rolü

Gerçekten de Osmanlı-İran ticari ilişkilerinin yanı sıra İran-Avrupa ticaretinde de ayrı bir öneme sahip olan Trabzon-Erzurum-Tebriz transit ticaret yolu, 19. yüzyılda İngiltere'nin etkisiyle hem işlevi hem de ticari aktivitesi gittikçe artan bir güzergâh olmuştur.

Bilindiği üzere 19. yüzyılın başlarına kadar İngiltere, İran Devleti ile olan ticaretini Basra Körfezi üzerinden yürütmekteydi. Ancak bu yol hem uzun hem de masraflıydı. Bu nedendir ki İngiltere, İran ipeğinin ulaşım giderlerini azaltmak için alternatif yollar arayışına girmek zorunda kalmıştır¹⁰⁷.

¹⁰⁶ ODABAŞOĞLU, Cumhur, "Trabzon-İran Transit Nakliyesi", *Çağın Yakalayan Osmanlı*, İstanbul 1995, s.441.

¹⁰⁷ BASKICI, Murat, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, Ankara 2012, C. 67, No. 3, s.37.

1812 yılında S. Gore Queseley, İran ipeğinin Buşir üzerinden değil de Trabzon limanı üzerinden gemiye yüklenmesi durumunda taşıma masraflarının %4'ten %2,5'a düşeceğini açıklamış ve bu hattının önemine vurgu yapmıştır¹⁰⁸.

1826 yılında Sıddık-Han adındaki Tebrizli tüccar, İngiltere'den kiraladığı bir ticaret gemisiyle mallarını Trabzon üzerinden Tebriz'e sevk etmiştir. 1830'da İngiliz Konsolosu Brant'ın kiralamış olduğu gemilerin İngiliz malları ile Trabzon limanına dönmesi oldukça dikkat çekici bir olay olmuştur. Bu hadise, Trabzon güzergâhı üzerinden kârlı bir ticaretin yapılabileceğini ortaya koymuştur¹⁰⁹.

1831 yılında bu ticaretin kârlı olduğunun farkına varan bir başka İranlı tüccar Sadi Han, veliaht Abbas Mirza adına kiraladığı bir İngiliz gemisiyle mallarını Trabzon-Erzurum-Tebriz üzerinden transfer etmiştir¹¹⁰. İranlı tüccarların Trabzon-Erzurum-Tebriz hattını kullanmaları üzerine İran Devleti, Trabzon'da ticari faaliyetleri kontrol altında tutmak için 1834 yılında bir temsilcilik açmıştır.

1836 yılında İran-Avrupa ticareti bağlamında Trabzon hattının önemi ve hinterlandını arttıran çok önemli bir hadise yaşanmıştır. O da bir grup İngiliz iş adamının Trabzon-İstanbul arasında Essex adında buharlı vapuru kullanması olmuştur. Aynı yıl içerisinde bir başka İngiliz buharlı gemi bu ticarete dâhil olmuştur. Böylece Trabzon-Erzurum-Tebriz hattı, İstanbul'a bağlanmış oldu. Bu gelişme, Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunun uluslararası ticarete daha da önem kazanmasını sağlamıştır.

Trabzon-Tebriz yolunda İngiliz gemilerin yanı sıra Avusturyalı ve Türk iş adamlarına ait gemiler de ticarete dâhil olmuştur. Avusturya'ya ait Gesellschaft şirketi, İngiliz gemilerinden birini satın alarak etkinliği artmıştır. Bu şirket, 1843 yılında rekabeti azaltmak ve Trabzon yolunda ticareti tekeline almak için Türk gemisini devre dışı bırakmaya yönelik bir politika takip etmiştir¹¹¹.

1847 yılında yeni bir İngiliz şirketi Liverpool'dan Trabzon'a sefer başlattı. Ancak İngilizlerin bu girişimi, Avusturya şirketini çok etkilememiştir. 1852 yılına gelindiğinde toplamda 6 buharlı gemi Trabzon'a düzenli sefer yapmıştır. Bu gemilerden 4'ü Türk, 1'i Avusturya ve 1'i İngilizlere aitti. Ne var ki 1855'de Türk gemileri seferlerini kaldırmıştır. 1855 yılında Avusturya ile İngiliz şirketleri ortak bir

¹⁰⁸ CHARLES, "... Bir Yolun Yükselişi ve Gerileyişi", s.80.

¹⁰⁹ CHARLES, "... Bir Yolun Yükselişi ve Gerileyişi", s.80.

¹¹⁰ KURUCA, ...*Trabzon Ticareti ve Çevre Ticareti*, s.143.

¹¹¹ CHARLES, "... Bir Yolun Yükselişi ve Gerileyişi", s.80.

şekilde Trabzon-Tebriz ticaretini yürütmüştür. 1858 yılında Rus ve Fransız şirketleri de bu kârlı ticarete dâhil olmasıyla uluslararası arandede rekabetin artmasına neden olmuştur.

Sonuç olarak İran-Avrupa ticaretinde önemli bir konuma ulaşan İran-Avrupa transit ticaretinden büyük oranda kâr eden devletlerin başından İngiltere'nin geldiğini söylemek gerekir. İngiltere'nin İran-Avrupa transit ticaretinde etkin bir rol oynaması Rusya ile İngiltere arasında rekabetin artmasına neden olmuştur¹¹².

Trabzon-Erzurum-Tebriz transit ticaret hattının ticari hinterlandının genişlemesinde İngiltere mühim bir rol oynamıştır. Bilhassa Trabzon transfer noktasına dönüşmüştür. Bu bağlamda İran mallarının Avrupa'ya aktarılmasında ve İngiliz mallarının da İran pazarlarına dağıtılmasında bu güzergâh merkez nokta olmuştur. İngiltere, İran pazarına ihraç ettiği malların karşılığında hem nakit para hem de ham ipek almıştır¹¹³.

1830'lardan sonra İranlı tüccarlar, uzun ve meşakatli bir yol olan İzmir limanını terk edip Trabzon-Erzurum-Tebriz yoluna yönelmeye başlamıştır¹¹⁴. Bu transit ticaretinden hem Osmanlı hem de İran Devleti ciddi kazançlar elde etmiştir.

B. İran-Avrupa Transit Ticareti Üzerinde Osmanlı-Rusya Rekabeti

Osmanlı-Rusya devletleri, 15. yüzyıldan beri Karadeniz ve çevre ticaretine hâkim olmaya yönelik bir politika takip etmiştir. Nitekim Osmanlı Sultanı II. Mehmed'in Karadeniz politikası kapsamında 1461 yılında Trabzon üzerine sefere giderken takip ettiği temel stratejik politika sadece Karadeniz'i bir Türk denizi haline getirmek değildi. Aynı zamanda çevre ticaretine yön veren işlek ticaret yollarının kontrolünü sağlamaktı¹¹⁵. Keza Rusya da Karadeniz hâkimiyetini Osmanlı'ya kaptırmış olmasına rağmen sıcak denizlere inme ve Karadeniz'den faydalanma isteğinden hiç vazgeçmemiştir¹¹⁶.

¹¹² DAEİ, Masoumeh, "XIX. Yüzyılda İran-Osmanlı Ticaretinde Trabzon-Erzurum-Tebriz Ticari Yolunun Önemi", *Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi*, Mart 2012, S. 19, s.45.

¹¹³ KURUCA, ...*Trabzon Ticareti ve Çevre Ticareti*, s.144.

¹¹⁴ BAYKARA, Tuncer, "XIX. yüzyılda Anadolu'nun İktisaden Çöküşü ve Bugüne Etkileri", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, Ankara 1969, S. 25, s.68.

¹¹⁵ EMECEN, Feridun M., "Fatih Sultan Mehmed ve Etrafındaki Dünya: Osmanlı Devleti'nin Dogu Komşuları", *Osmanlı Araştırmaları XXXIII*, İstanbul 2009, s.70.

¹¹⁶ ORTAYLI, İlber, "XVIII. Yüzyıl Türk-Rus İlişkileri", *Türk-Rus İlişkilerinde 500. Yıl 1491-1992 Sempozyumu*, Ankara 1992, s.125.

Gerçekte de Fatih Sultan Mehmed'in akıllı siyaseti neticesinde Osmanlı Devleti'nin Karadeniz ve çevre ticareti noktasında Rusya karşı olan üstünlüğünün 17. yüzyılın sonlarına kadar devam ettiğini söylemek gerekir. Ne var ki bu üstünlük, 1696 yılındaki Osmanlı-Rus savaşı neticesinde kırılmıştır. Çünkü Azak Kalesi'nin Rusya'nın eline geçmesiyle birlikte Karadeniz sahil yolu ilk kez Rusya'ya açılmıştır¹¹⁷. Ancak 1711 yılındaki Prut Savaşı neticesinde Osmanlı Devleti, Azak Kalesi'ni Rusya'dan geri almış, 1712 İstanbul ve 1713 Edirne Antlaşmalarıyla da Rusya'yı bir müddet de olsa Karadeniz'den uzak tutmayı başaramıştır¹¹⁸.

Osmanlı Devleti, her ne kadar Rusya'yı Karadeniz ve çevre ticaretinden uzak tutmaya yönelik bir politika takip etse de 1711 yılından sonra dengeler Rusya lehinde değişmeye başlamıştır. Bilhassa 1774 yılındaki Küçük Kaynarca Antlaşması'nın getirmiş olduğu imtiyaz, Rusya'nın Karadeniz sahillerinde ticaret yapmasına olanak tanımıştır. Böylece Rusya, Karadenizi Osmanlı Devleti'ne ait bir iç deniz olmaktan çıkarmış ve Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasını başlatmıştır¹¹⁹. Çünkü Osmanlı Devleti, Ruslara tanımış olduğu imtiyazın benzerlerini 1799'da İngiltere ve 1802'de ise Fransa ile yapması neticesinde Karadeniz, milletlerarası ticarete açılmıştır¹²⁰.

Bu gelişmeler, İran-Avrupa transit ticareti açısından bir dönüm noktası olmuştur. Çünkü Karadeniz'in uluslararası gemilere kapalı olduğu dönemde İran, Avrupalı devletler ile olan ticaretini ya Basra-Bağdat üzerinden ya da Tebriz-Erzurum üzerinden İstanbul veya İzmir'e giderek mallarını transfer etmekteydi¹²¹. Nitekim Karadeniz hattının uluslararası ticarete açılmasıyla birlikte İran-Avrupa transit ticaretinin Karadeniz'e kaydığını söylemek mümkündür. Öte yandan bu dönemde denizyolu taşımacılık maliyetinin karayoluna göre oldukça düşük olması, İstanbul-Trabzon-Tebriz ticaretinin yoğunluğunu artırmış ve doğu ticareti Trabzon'a doğru yön değiştirmiştir¹²².

¹¹⁷ AKGÜN, Mensur, "Geçmişten Günümüze Türkiye ile Rusya Arasında Görünmez Bağlar: Boğazlar", Ed. Gülten Kazgan ve Natalya Ulçenko, *Dünden Bugüne Türkiye ve Rusya: Politik, Ekonomik ve Kültürel İlişkiler*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2003, s. 46.

¹¹⁸ BİLGE, *Osmanlı Devleti ve Kafkasya*, s.135.

¹¹⁹ BOSTAN, İdris, "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846", *Türklük Araştırmaları Dergisi*, İstanbul 1991, S. 6, s.21.

¹²⁰ KALELİ, Hüseyin, "19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti", *Sosyal Bilimler Dergisi*, Kütahya, 2003, S. 9, s.2.

¹²¹ KALELİ, "...Osmanlı-Rus Rekabeti", s.2.

¹²² NEMLİOĞLU KOCA, Yasemin, "19.Yy.'Da Trabzon Limanı: Seferler, Tüccarlar, Mallar", *OÜSBAD*, Temmuz 2015, s.446.

Aslında 19. yüzyılda İran-Avrupa transit ticareti, iki güzergâh üzerinden yürütülmüştür. Bunlardan ilki Rus güzergâhı (Sohum-Tebriz Hattı) diğeri ise Osmanlı (Trabzon-Erzurum-Tebriz) güzergâhı olmuştur. Gerçekten de 1832 yılına kadar Rus güzergâhının daha aktif olduğunu söylemek gerekir¹²³.

Karadeniz yoluyla yapılan ticaret büyük ölçüde Rusya kontrolünde olan Sohum limanı üzerinden yapılmıştır. Bu durum tesadüfi olmayıp Rusya'nın akılcı ve yerinde uygulamış olduğu iktisadi politikaların sonucu olarak tezahür etmiştir. Çünkü Rusya, 1821 yılında ilan ettiği bir ferman ile Kafkaslar'ın güneyindeki Rus eyaletlerine imparatorluğun diğeri yerlerinde olmayan istisnai uygulamalar getirmiştir. Buralarda faaliyet gösteren tüccarlar bütün yerel vergi ve mükellefiyetlerden muaf tutulmuştur. Ayrıca yabancı mallar da %5'ten daha düşük bir vergilendirmeye tabi olmuştur. Rusya'nın esas amacı bu bölgeyi ticari basamak yaparak, tüm Asya pazarına ulaşabilmek ve Sohum hattını cazip hale getirerek İran'daki İngiliz mallarıyla rekabet edebilmektir¹²⁴.

Nitekim Rusya'nın bu hedeflerine ulaşamamasının iki farklı nedeni vardı. Bunlardan ilki İngiltere'nin Karadeniz ticareti üzerindeki politikasıydı. Çünkü İngiltere, 19. yüzyılın başlarından itibaren İran ve doğu ticareti için Rusya'nın denetiminde olan Kafkasya dışında kalan Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunu tercih etmiştir¹²⁵. Diğeri taraftan ikincisi ise Rusya'nın gümrük muafiyetlerini kaldırmasıydı. Bu iki etken, İran-Avrupa ticaretinde Trabzon-Erzurum-Tebriz hattının merkez nokta haline dönüşmesinde etkili olan faktörler arasında yer almıştır.

Trabzon-Erzurum-Tebriz hattının önem kazanması Osmanlı-Rus rekabetinin artmasına neden olmuştur. Bu dönemdeki rekabetin artmasında İngiltere'nin mühim bir rolü olduğunu söylemek gerekir. Yine bu rekabetin doğurduğu önemli sonuç ise İran-Avrupa ticaretinin Osmanlı güzergâhına kayması olmuştur.

¹²³ Rus güzergâhı üzerinden gelen mallar şu şekilde taşınyordu. Mesela Avrupa'dan Leipzig şehrinde gelen mallar karayoluyla Odesa'ya taşınyor, buradan gemilere yüklenip, Karadeniz üzerinden Sohum limanına ve sonra Tiflis ve Erivan'a getirilen mallar ardından Azerbaycan, İran ve Osmanlı'nın doğu eyaletlerine dağıtılmıştır. Bkz: KALELİ, "...Osmanlı-Rus Rekabeti", s.3.

¹²⁴ KALELİ, "...Osmanlı-Rus Rekabeti", s.3.

¹²⁵ NEMLİOĞLU, "...Seferler, Tüccarlar, Mallar", s.449.

1. İran-Avrupa Transit Ticaretinde Osmanlı Güzergâhının İşlerlik Kazanması

İran-Avrupa transit ticaretinin Osmanlı güzergâhına kayması dönemin ticari aktivitesi bakımından çok önemli bir hadise olmakla birlikte yerel ve uluslararası mecrada mühim sonuçların tezahür etmesine neden olmuştur.

Esasen Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunun canlanmasını sağlayan sebeplerin başında İngiltere'nin etkin bir rol oynadığını yukarıda ifade etmiştik. Haddizatında Rusya'nın Sohum güzergâhı üzerinden gelen Avrupa mallarına 1832 ile 1846 yılları arasında uygulamaya koyduğu sıkı takip ve yüksek vergi politikası tüccarların Osmanlı güzergâhına yönelmesinde etkili olan diğer husus olmuştur¹²⁶.

1832'de Rusya, Sohum limanını Avrupa ticaretine kapatmasıyla birlikte İran-Avrupa ticaretinin ekseriyetinin Trabzon-Erzurum-Tebriz ticaret yolu üzerinden yürütölmeye başlandığını söylemek gerekir. Keza İran Devleti, Trabzon ve çevresindeki ticari aktivitenin kendisi için daha kazançlı olduğunu fark etmesi üzerine Trabzon'da bir temsilcilik açma ihtiyacı hissetmiştir. Böylece 1834 yılında İran Devleti, 1834 yılında Trabzon'da ticari faaliyetleri kontrol altında tutmak için bir temsilcilik açmıştır. Bu tarihten sonra İran'ın dış ticaretinde Trabzon limanının payı ciddi bir artış göstermiştir.

1834 yılında Trabzon limanı üzerinden 600.000 pound değerinde 32.000 sandık Avrupa malı İran'a ihraç edilmiştir¹²⁷. 1835 yılında 19.327 sandıkta taşınan malların toplam değeri 966.350 pounda ulaşmıştır. 1842 yılına gelindiğinde ise İran'a gönderilen mallar 32.000 denkti¹²⁸. Bu yıllarda İngiliz sefaretinin Osmanlı Devleti'ne takdim ettiği bir raporda; 1846 yılında Trabzon üzerinden İran'a giden malların toplam değeri 130 milyon kuruş olarak belirtilmiştir. Osmanlı Devleti'nin ise bu ticaretten elde ettiği gümrük geliri 500.000 kuruşa ulaşmıştır. Hatta ilgili raporda Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunun araba geçecek şekilde inşa edilmesi durumunda taşınan malların niceleğinin artacağı ve Osmanlı Devleti'nin gümrük hasılatının da artacağı beyan edilmiştir¹²⁹.

1846 yılında İran transit ticaret yolu hakkında araştırma yapan Enveri Efendi, hazırlamış olduğu bir raporda; Rusya'nın İranlı tüccarları kendi hattına çekmek için

¹²⁶ CHARLES, "... Bir Yolun Yükselişi ve Gerileyişi", s.82.

¹²⁷ 19. yüzyılın başlarında başlarında 1,05 pound=23 Osmanlı kuruşuydu. Bkz: PAMUK, Şevket, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi*, Ankara, Yurt Yayınları, 1984, s.54.

¹²⁸ TOZLU, Selahattin, "Trabzon-Erzurum-Tebriz Yolu (19. Yüzyılda Sosyal ve Ekonomik Bakımdan Bir İnceleme)", *Türkler*, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, C. XIV, s.483.

¹²⁹ KALELİ, "...Osmanlı-Rus Rekabeti", s.6.

Sohum limanını ticaret iskelesi şeklinde dizayn ettiğine ve Sohum-Tiflif-Tebriz hattında araba yolu inşa ettirdiğine dair bilgiler yer almaktadır. Öte yandan Rus tarikinin uzun olması, nakliye ücretlerinin yüksek olması İranlı tüccarların Osmanlı hattına yönelmesinde etkili olan unsurlar arasında yer almıştır¹³⁰.

1856 Kırım harbinden dolayı Rus tariki üzerinden yürütülen İran-Avrupa ticareti sekteye uğramıştır. Çünkü bu savaşta Osmanlı ile müttefik olan İngiltere ve Fransa, Rus limanlarına ambargo uyguladığından Kafkasya ve Gürcistan'ın Avrupa mallarını ithal etmeleri biraz zorlaşmıştır. Bu bölgelere gönderilmesi gereken mallar da Trabzon üzerinden İran'a oradan Kafkasya ve Gürcistan'a taşınmasına neden olmuştur.

Osmanlı Devleti, Kırım harbinden sonra Trabzon-Erzurum transit yolu üzerindeki çalışmalarına yeniden başlamıştır. Dönemin Trabzon Valisi olan Ragıp Paşa ile Erzurum Valisi Arif Paşa tarafından hazırlanan raporlarda İran transit ticaretinin önemine vurgu yapılmıştır. Hatta Ragıp Paşa, İran'ın Trabzon kârperdazı Hafız Ağa'dan aldığı bilgilerde Rusya'nın İranlı tüccarları kendi tarikine çekmek için Sohum-Tiflis-Poti ve İran sınırı arasında yeni yollar inşa edeceği ifade etmiştir¹³¹.

1846 yılında yapılması planlanan Trabzon-Erzurum-Bayezid araba yolu çalışmaları siyasi ve askeri olaylardan ötürü sekteye uğramış bu yol, 1872 yılında bitirilebilmiştir¹³². Ne var ki Osmanlı Devleti'nin bu çabası, İranlı tüccarları Trabzon hattında tutmaya yetmemiştir. Haddizatında Osmanlı güzergâhının önemini ve ticari hareketliliğini azaltan başka etkenler de vardı. Bunlar;

- ✓ Transit şose yolunun bakımsız olması,
- ✓ Transit hattı üzerinde bulunan gümrük noktalarında görev yapan memurların keyfi muameleleri ve tüccarlardan fazla vergi almaları,
- ✓ Trabzon-Erzurum-Tebriz hattı üzerinde ikamet eden aşiretlerin intizamsız hareketleri,
- ✓ Karantina uygulamasında görülen usulsüzlükler,
- ✓ Gasp ve eşkıyalık hareketleri,

Osmanlı Devleti'nin bu tür sorunları çözmeye yönelik nihai uygulamaları yürürlüğe koyamaması İranlı tüccarların Rus güzergâhına yönelmesine neden olmuştur.

¹³⁰ KALELİ, "...Osmanlı-Rus Rekabeti", s.7.

¹³¹ KALELİ, "...Osmanlı-Rus Rekabeti", s.8.

¹³² NEMLİOĞLU, "...Seferler, Tüccarlar, Mallar", s.449.

2. İran-Avrupa Transit Ticaretinin Rusya Güzergâhına Kayması

19. yüzyılda Rusya'nın Karadeniz ve çevre ticaretini kontrol altında tutmak ve ticareti yönlendirmek için büyük bir çaba sarf ettiğini söylemek gerekir. Rusya, Karadeniz üzerinden gerçekleştirilecek olan uluslararası ticaretin kendi belirlemiş olduğu güzergâhlar üzerinden seyretmesi adına ticari alanda tüccarlara çeşitli imtiyazlar tanımanın yanısıra askerî mecrada da İngiltere ve Osmanlı Devleti'yle rekabet etmiştir.

Her ne kadar söz konusu dönemin başlarında İran-Avrupa transit ticareti Rusya güzergâhı üzerinden yapılıyor olsa da 1832 yılında Rusya'nın gümrük ve ticaret noktasında tüccarlara sağlamış olduğu imtiyazları kaldırması üzerine ticaretin Osmanlı tarafına kaymasına neden olmuştur. Diğer taraftan İngiltere'nin İran pazarlarına daha rahat ulaşmak amacıyla Osmanlı güzergâhını aktif hale getirmeye yönelik çabası, Rus güzergâhının kaderini etkileyen bir başka etken olarak değerlendirmek mümkündür.

1832 ile 1846 yılları arasında Rusya'nın Sohum hattına Avrupa mallarının girişinin kısıtlamış olması Osmanlı güzergâhının uluslararası ticaret aktivitesinin artmasında etkili olduğunu söylemek mümkündür. Ne varki Rusya, Gürcistan ve Kafkaslar'daki politik ve ekonomik çıkarlarını dikkate alarak İran-Avrupa transit ticaretinin yönünü değiştirmek adına çalışmalarını arttırmak zorunda kalmıştır. Rusya'nın bu bağlamda attığı önemli bir adım 1846 yılında Sohum hattını yeniden Avrupalı malların geçişine açması olmuştur¹³³.

Öte yandan Osmanlı Devleti'nin Trabzon-Erzurum-Tebriz hattına gereken önemi vermemesi Rus hattının yeniden canlanmasında etkili olmuştur. Haddizatında Rusya'nın kendi güzergâhının tekrardan önem kazanması için 19. yüzyılın ikinci yarısında hayata geçirdiği faaliyetleri dikkate şayandı. Bu faaliyetler arasında;

- Tiflis-Poti-Bakü hattında demir yolu inşa ettirmesi,
- Tiflis'ten Karadeniz'e, Hazar'a ve İran sınırına uzanan yollar yapması,
- Rus buharlı gemilerin Hazar Denizi'nde çalışmaya başlaması¹³⁴
- Ticaret mallarının iskelelerde muhafaza edilmesi için ücretsiz depolar inşa ettirmesi¹³⁵,

¹³³ KALELİ, "...Osmanlı-Rus Rekabeti", s.11.

¹³⁴ CHARLES, "...Bir yolun Yükselişi ve Gerileyişi", s.82.

¹³⁵ ÇADIRCI, Musa, *Tanzimat Dönemi'nde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve ekonomik Yapıları*, Ankara, TTK, Yay., 2013, s.357.

Rusya'nın ticareti canlandırmaya yönelik bu çalışmaları, kısa sürede tüccarların dikkatini çekmiştir. Bu durum da İranlı tüccarların Rus güzergâhına yönelmelerine neden olmuştur. Her ne kadar Rus güzergâhı aktif hale gelmiş olsa da, Osmanlı güzergâhı üzerindeki İran-Avrupa transit ticaretinin devam ettiğini söylemek mümkündür.

Ne var ki Rusya, 1878 yılında bu çabalarını yerle yeksan edecek çalışmaları ve uygulamaları hayat geçirmiştir. Bu kapsamda gümrük işlemlerini zorlaştırmanın yanında ithal edilen mallardan gümrük vergisi kadar depozito ödenmesini zorunlu kılmıştır. Malın İran'a geçtiğinin doğrulanması durumunda depozito geri ödenebiliyordu. Rusya, 1883 yılında ise İran'a yapılan ithalata serbest geçiş uygulamasını tamamıyla yürürlükten kaldırmıştır. Dolayısıyla Avrupa mallarının Rusya güzergâhı üzerinden transit geçişinin durmasına neden olmuştur¹³⁶.

Rus güzergâhında mal sevkiyatının aksaması neticesinde Trabzon-Tebriz hattında Avrupa'dan ithal edilen mallar bağlamında ciddi bir yükselme gösterdiği anlaşılmaktadır. Keza Rus güzergâhındaki gelişmeleri yakından takip eden Osmanlı Devleti de İranlı tüccarları Trabzon-Erzurum-Tebriz hattına çekebilmek maksadıyla birtakım çalışmalar yapmıştır.

a. Rus Güzergâhında İranlı Tüccarlara Uygulanan Gümrük İşlemleri

İran-Avrupa ticareti bağlamında önemli bir transit yolu olan Rus güzergâhının ticari işlevselliğinin dönemsel şartlara bağlı olarak farklılık gösterdiğini söylemek gerekir. İncelenen dönemin başlarında Sohum üzerinden yürütülen bu ticaret, siyasi ve ekonomik politikalardan ötürü 1830'lerden itibaren Osmanlı güzergâhına kaymıştır.

Ne var ki Rusya, 19. yüzyılın ilk yarısının sonlarına doğru İran-Avrupa transit ticaretini kendi güzergâhına çekmek için çok uğraşmış ve bu noktada bazı salahiyetler ve iyileştirmeye dönük birtakım çalışmalar yapmak zorunda kalmıştır. Bu çalışmalardan birisi de Rus güzergâhına yönelen İranlı tüccarlara uygulanacak gümrük işlemlerinin belirlenmesi olmuştur.

Rusya, Tiflis-Batum-Poti yolunu kullanan İranlı tüccarlara uyguladığı gümrük işlemleri ilgili bir talimatname hazırlamıştır. On üç maddeden müteşekkil olan

¹³⁶ CHARLES, "...Bir yolun Yükselişi ve Gerileyişi", s.82.

talimatnamede Tebriz-Tiflis-Poti hattı üzerinden Avrupa'ya gönderilen ve Avrupa'dan taşınan mallara uygulanacak işlemler, mallardan alınacak olan gümrük vergisi ve malların nasıl nakledileceğine ilişkin ayrıntılı bilgiler yer almaktadır.

Madde 1: Bakü ve Culfa transit yolu üzerinden taşınan İran ticaret mallarından gümrük vergisinin alınmamasına ve malların Tiflis veya Batum gümrüğü üzerinden Avrupa'ya nakledilmesine karar verilmiştir¹³⁷.

Madde 2: Bakü'ye gelen İran ticaret malları gümrük memurları tarafından muayene edilecektir. Daha sonra malların listesine ilişkin bir defter oluşturulması ve bu defterin Bakü gümrük memurlarına teslim edilmesi kararlaştırılmıştır. Ayrıca gümrük memurları, kayıt altına aldığı malların kaç kısımdan oluştuğunu belirtecektir. Gümrük memurları, malları kontrol ettikten sonra hazırlayacakları defterin bir nüshasını ilgili gümrük müdürlüğüne teslim edecektir. Avrupa'ya gönderilecek olan İran mallarının 16 Ağustos 1867 tarihinde belirlenen transit kaidesine uygun olarak Bakü'den Tiflis'e gönderilecektir.

Madde 3: Deftere kaydedilmiş olan İran ticaret malları arasında Avrupa malı çıkması durumunda o mallara el konulacaktır.

Madde 4: İran malları, Bakü gümrük memurları tarafından ya Tiflis-Poti ya da Batum tren yolu ile gönderilecektir. Bu bağlamda istasyona gelen İran malları, tren yetkilisi ile gümrük memuru tarafından vagonlara yüklenecektir. Mallar vagonlara yüklendikten sonra vagon kapıları mühürlenecektir. Ticaret mallarının vagonlara yüklenmesi esnasında herhangi bir olay yaşanması durumunda tren memuru sorumlu tutulmuştur. Malların cinsi, miktarı, yılı ve numarasını gösteren mühürler hazırlanacak ve bu mühürler mal paketlerinin üstüne yapıştırılacaktır. Bu işlemlerin yapıldığını gösteren iki defter tutulacaktır. Bu defterlerden birinin mal sahibine diğerinin ise malların taşınacağı şehrin gümrük merkezine posta yolu ile gönderilecektir.

Madde 5: Tiflis'e gidecek malların mühürlerinin bozulup-bozulmadığına ve mallarda bir eksiklik olup-olmadığına gümrük memurları dikkat edecektir.

Madde 6: Tiflis'e giden İran malları bir sene içerisinde Tiflis-Batum-Poti yolu üzerinden Avrupa'ya nakledilecektir. Ancak Tiflis'te kalacak olan İran mallarından hariciye vergisi alınacaktır.

¹³⁷BOA, Y.EE, D. No: 49, G. No: 2, s.1.

Madde 7: Tiflis, Batum ve Poti güzergâhları üzerinden Avrupa'ya gönderilecek İran ticaret mallarının vagonlara konulduğu andan itibaren 16 Ağustos 1867 tarihinde belirlenen kararname gereğince mühürlenecektir.

Madde 8: Poti ve Batum gümrük memurları, gemilere yüklenen ticaret mallarını kontrol etmek, geminin hareket ettiğine dair Tiflis ve Batum gümrüklerine bilgi vermek ve malları ihtiva eden iki kıta defter tanzim etmekle yükümlü olacaktır.

Madde 9: Bakü gümrük memurları, Avrupa'ya transfer edilecek İran mallarının sahibine bilgi verecektir¹³⁸.

Madde 10: Batum ve Poti yolu üzerinden Avrupa'ya taşınan İran mallarının vergisi, malların sahibi veya vekilleri tarafından ödenecektir.

Madde 11 Bakü'den transfer edilecek İran mallarında bir eksiklik veya değişiklik olması durumunda derhal Nahçıvan Gümrüğü'ne bilgi verilecektir.

Madde 12 Yüklerin mahaline ulaştığına dair bilgi mal sahibine verilecektir.

Madde 13 İran mallarının transit yolu ile taşınma işlemleri 16 Ağustos 1867 tarihli nizamnameye istinaden gümrüklerce uygulanacak muameleye tabi olacaktır.

Sonuç olarak Rusya, bu gümrük talimatnamesiyle İran-Avrupa ticaretini kontrol altında tutmak istemiştir. İran ve Rusya, kendi çıkarları doğrultusunda nizamnameyi uygun bulmuştur. Rusya, transit ticaretinde elde edeceği vergiler ile gümrük hasılatını arttırmayı arzu etmiştir. Öte yandan İran Devleti de Avrupa ile ticaretinde mal sevkîyatının devam etmesini istemiştir.

C. Osmanlı Devleti'nin Trabzon-Erzurum-Tebriiz Hattını Canlandırmaya Yönelik Faaliyetleri

Osmanlı, İngiltere ve Rusya devletlerinin dönem içerisinde değişkenlik gösteren siyasi ve iktisadi politikalarının İran-Avrupa transit ticaretinin yönünün değişmesinde etkili olduğunu söylemek gerekir. İncelenen dönemin başlarında Rusya güzergâhı üzerinden seyreden bu transit ticareti, 1830'lardan sonra Osmanlı güzergâhına kaymıştır. Ne var ki 1846'dan sonra ticaretin yönü tekrardan Rusya hattına meyletmiştir.

Nitekim 1877 yılından sonra Rusya'nın ekonomik politikalarının değişmesine bağlı olarak Trabzon-Erzurum-Tebriiz hattı yeniden gündeme gelmiştir. Osmanlı

¹³⁸ BOA, Y.EE, D. No: 49, G. No: 2, s.1-2.

Devleti de bu hattın işlerlik kazanmasına yönelik birtakım çalışmalar yapma ihtiyacı hissetmiştir. Bu çalışmalar arasında;

- Trabzon-Erzurum yolunun Bayezid'e kadar uzatılması,
- Yol güvenliğinin artırılması,
- Gümrük işlemlerinde verilen imtiyazlar,
- Transit hattı boyunca mal sevkiyatının gerçekleşmesinde uygulanacak gümrük muamelesinin tespiti,
- Ticari ilişkileri ve mal sevkiyatını hızlandırmak maksadıyla posta hattının oluşturulması,

gibi önemli gelişmeler yer almıştır. Gerçekten de Trabzon-Erzurum-Tebriz hattının ulusal ve uluslararası transit ticaretinde ticari aktivitesi ve işlerliğinin artması bakımından Osmanlı Devleti'nin bu çalışmalarının oldukça yerinde ve akılcı bir politikanın ürünü olduğunu söylemek mümkündür. Bu bağlamda çalışmanın bu başlığı altında İran-Avrupa transit ticaretinde tekrardan gündeme gelen Trabzon-Erzurum-Tebriz güzergâhının canlanmasına ve ticaretin bu nokta üzerinden devam etmesine yönelik Osmanlı Devleti'nin uygulama koyduğu birtakım çalışmalar hakkında bilgi verilmesi konunun mahiyeti açısından oldukça önem arz ettiğini ifade etmek gerekmektedir.

1. Trabzon-Erzurum Şose Yolunun Uzatılması

İran-Avrupa transit ticareti açısından büyük önem taşıyan ve Trabzon limanının kara ayağını teşkil eden Ezurum-Tebriz yolunun araç yoluna dönüştürülmesi meselesinin oldukça önem arz ettiğini söylemek gerekir.

Aslında Osmanlı Devleti, bu hattın iyileştirilmesine yönelik 1846 yılında bir proje hazırlamış olmasına rağmen Kırım Harbî'nin getirmiş olduğu malî külfetten dolayı ilgili projeyi hayata geçirememiştir¹³⁹. Ne var ki Kırım Harbî'nden sonra Osmanlı Devleti, gümrük gelirleri bağlamında hazineye büyük bir katkı sağlayan Trabzon-Erzurum yolunun Bayezid'e kadar araba yolu olarak uzatılması projesini yeniden ele almıştır. Bu esnada Osmanlı Devleti, 1850-1860 yılları arasında peyderpey yapılan çalışmalar neticesinde Tabzon-Erzurum yolunu ancak 1872

¹³⁹ NEMLIOĞLU, "...Seferler, Tüccarlar, Mallar", s.449.

yılında bitirebilmiştir¹⁴⁰. Haddizatında Erzurum-Bayezid yolu tamamlanamamıştır. Bu yolun bitirilmesine ilişkin çalışmaların 1871 yılında başladığını söylemek mümkündür. Ancak siyasi ve iktisadî nedenlerden ötürü çalışmalar sürdürülememiştir.

1878 yılında Hariciye Nezareti'nde, Trabzon-Erzurum araba yolunun Bayezid'e kadar uzatılmasına ilişkin birtakım görüşmeler yapılmıştır. Görüşmelerde üzerinde durulan en önemli mesele bu hattın oluşturulması durumunda devlete getireceği mali külfetin ne kadar olacağı olmuştur. Hariciye Nezareti, 29 Aralık 1878 tarihinde Nafia Nezareti'ne bir yazı göndererek bu masrafın tespit edilmesi istenmiştir. Nafia Nezareti'nde konuya ilişkin gerekli görüşmeler yapılmış bu yolun inşasında harcanacak olan meblağın devlet hazinesi tarafından karşılanıp karşılanamayacağı tartışılmıştır¹⁴¹.

Nafia Nezareti'nde yapılan görüşmelerde şose yolunun Bayezid'e kadar uzatılması için sarf olunacak meblağın devlet hazinesini zarara uğratabileceği kanaatine varılmıştır. Ayrıca bu projenin devlet hazinesi için ekstra bir mali külfete mal olacağından yolun uzatılmasına yönelik yapılacak çalışmalar da bunun dikkate alınması gerektiğini ifade etmiştir¹⁴².

Osmanlı idari birimleri tarafından yapılan çalışmalar neticesinde Trabzon-Erzurum araba yolunun Bayezid'e kadar uzatılmasına karar verilmiştir. Ancak 1877-78 Osmanlı-Rusya savaşının getirdiği külfet, diğer yandan Erzurum-Trabzon arasında yapımı devam eden yolların masrafları Erzurum-Bayezid yolunun gecikmesine ve çalışmalarının yapılamamasına neden olmuştur.

1883 yılında İran transit ticaretinin Rusya güzergâhında sekteye uğraması Trabzon-Erzurum-Bayezid yolunun tekrardan gündeme gelmesine neden olmuştur. Bu nedenle yolun şose olarak inşa edilmesinin getireceği faydalar Osmanlı Devleti'ne hatırlatılmaya başlandı. Bilhassa İran'da bulunan Osmanlı memurları, 1883 yılından itibaren Erzurum-Bayezid yolunun şose olarak inşa edilmesi gerektiği yönünde fikirler beyan etmiştir¹⁴³.

Rusya'nın ani bir kararı sonucu Trabzon-Erzurum-Bayezid yolunun kazandığı bu yeni avantaj dolayısıyla Osmanlı Devleti, yolun tamamlanmasına karar vermiştir. Bu

¹⁴⁰ KALELİ, "...Osmanlı-Rus Rekabeti", s.11.

¹⁴¹ BOA, Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi Evrakı (A.MKT.MHM), D. No: 483, G. No: 51, s.2.

¹⁴² BOA, A.MKT.MHM, D. No: 483, G. No: 51, s.2.

¹⁴³ TOZLU, Selahattin, *Erzurum-Trabzon-Tebriz Yolu 1850-1900*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı, Erzurum, 1997, s.100.

yolun tamamlanması için gerekli olan paranın sarfı için Erzurum Valiliğine yetki verilmiştir. Erzurum-Bayezid yolunun iki senede bitirilmesine karar verilmiştir. Nitekim 1885 yılına gelindiğinde Trabzon-Erzurum-Bayezid yollarının şose gerektiren yerlerine şose döşendiği gibi bakım ve onarım isteyen yol parçaları da yapılmıştır. Ayrıca köprü, duvar ve menfez gibi alt yapı çalışmaları tamamlanmıştır. Böylece yıllardır ilgi görmeyen Erzurum-Bayezid yolu da yapılmıştır¹⁴⁴.

2. Yol Güvenliğinin Sağlanması

İran transit ticaretinin Trabzon-Erzurum-Bayezid güzergâhı üzerinden güvenli bir şekilde yürütülebilmesi için yol güvenliğinin sağlanması gerekmektedir. Osmanlı Devleti, zabtiye teşkilatı kurulmadan önce yol güvenliğinin sağlanması noktasında Kır Serdarlarından istifade etmiştir.

Kır Serdarları, yol güzergâhında bulunan ve halkın yoğun bir şekilde kullandığı yerlere tayin edilen kişilerdi. Bunlar, geçici olarak tayin edilir ve maiyetlerine o yerin önemine göre nefer verilirdi. Nitekim Trabzon-Erzurum yolunun önemli noktalarına bu serdarları atamıştır¹⁴⁵.

Osmanlı Devleti'nin yolların emniyetinin sağlanmasında istifade ettiği diğer güvenlik birimi zabtiye birlikleri olmuştur. Tanzimatın ilanından sonra teşekkül eden bu müessese, merkez ve taşrada iç güvenliğin sağlanmasında son derece mühim bir rol üstlendiğini söylemek gerekir¹⁴⁶.

Trabzon-Erzurum-Bayezid yolunun mühim bir ticaret olması, bu yolun emniyeti ve ticaret kervanlarının rahat bir şekilde gidip gelmeleri noktasında zabtiye birliklerinden istifade edilmiştir. Bu bağlamda 1858 yılında Trabzon-Bayburd güzergâhının emniyete alınması için yazın ve kışın zabtiye birliklerinin bulundurulmasına karar verilmiştir¹⁴⁷.

Her ne kadar Trabzon-Erzurum-Bayezid transit hattı boyunca zabtiye birlikleri bulundurulmuş olmasına rağmen yol güvenliği sorunu çözülememiştir. Bilhassa asayişin bozuk olduğu savaş dönemlerinde eşkıyalık faaliyetlerinin artış gösterdiğini ifade etmek gerekir. Böyle durumlarda emniyet ancak olağanüstü tedbirlerle

¹⁴⁴ TOZLU, ...*Tebriz Yolu 1850-1900*, s.101.

¹⁴⁵ TOZLU, ...*Tebriz Yolu 1850-1900*, s.167.

¹⁴⁶ SÖNMEZ, Ali, Zaptiye Teşkilatının Düzenlenmesi (1840-1869), *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Ankara 2006, C. 39, s.200.

¹⁴⁷ TOZLU, ...*Tebriz Yolu 1850-1900*, s.170.

sağlanabiliyordu. Örneğin 93. Harbî esnasında Erzurum hattında eşkıyalık faaliyetlerinin artması üzerine bölgeye 200 geçici zabtiye neferi gönderilmiştir. Keza aynı sorunlar Trabzon yolunda da görülmekteydi. Dönemin Trabzon Valisi Sırrı Paşa; mevcut zabtiye birliklerinin yetersiz olduğunu takviye eklenmesini aksi takdirde tüccarların ve ahalinin maruz kaldığı gasp ve eşkıyalık faaliyetlerinin engellenemeyeceğini ifade etmiştir¹⁴⁸.

Sonuç olarak Osmanlı Devleti, her ne kadar zabtiye birlikleri ile transit yolunun güvenliğini sağlamak istemişse de tüccarların maruz kaldığı gasp ve eşkıyalık hareketlerine engel olamadığını da ifade etmek gerekmektedir. İranlı tüccarların çok eskiden beri kullandığı Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunda arzu ettikleri temel konuların başında can ve mal güvenliğinin sağlanmasıydı. Ne var ki incelenen konuya ve döneme ilişkin tespit edilen eşkıyalık olayları dikkate alındığında tüccarların can ve mal güvenliği sorununun devam ettiğini söylemek mümkündür.

3. Gümrük Muafiyeti

Aslında Erzurum-Trabzon-Tebriz yolu, uluslararası bir ticaret yoludur. Birçok ülkenin tüccarları, bu transit ticaret yolu üzerinden ticaretini yapmıştır. Ne var ki bu hattın en önemli kullanıcılarının İranlı tüccarlar olduğunu söylemek mümkündür. Bu nedenledir ki Osmanlı Devleti'nin İranlı tüccarlara birtakım imtiyazlar vermesinin gayet doğal bir sonuç olduğu söylenebilir. Haddizatında İran-Avrupa transit ticaretine hâkim olmak isteyen Rusya'nın bu yöndeki rekabetinin bu imtiyazların artmasında etkili olduğunu söylemek gerekir.

1883 yılından sonra Rusya'nın kendi hattını sekteye uğratacak bir yaklaşım içerisine girmesi İranlı tüccarların Osmanlı güzergâhına yönelmesine neden olmuştur. Bu itibarla ki Osmanlı Devleti de İranlı tüccarların Erzurum-Trabzon-Tebriz hattını kullanmaya devam etmeleri için gümrük işlemlerinde birtakım muafiyetler sağlama yoluna gitmiştir.

Bu hususla ilgili olarak Teftiş Askeri Komisyonu Reis-i Sâni İsmail Paşa, bir layiha hazırlamış ve o layihayı 19 Eylül 1883 tarihinde Osmanlı Devleti'ne takdim etmiştir. İlgili layihada, Trabzon ve çevresine İran Devleti'nden gelip-giden ticaret mallarından gümrüklerce uygulanacak işlemlerin kolaylaştırılması ve gümrük vergilerinin düşürülmesi gerektiği vurgulanmıştır. Akabinde bu konu, görüşülmek

¹⁴⁸ TOZLU, ...*Tebriz Yolu 1850-1900*, s.171.

üzere Şûrâ-yı Devlet'e havale edilmiştir. Şûrâ'da konuyla ilgili olarak görüşmeler yapılmıştır¹⁴⁹.

Şûrâ'da ilk olarak İranlı tüccarların Rus güzergâhına yönelmesinin sebepleri tartışılmıştır. Görüşmelerde; İranlı tüccarların asıl gayelerinin İran mallarını en güvenli, hızlı ve uygun bir vergi ile pazar yerlerine ulaştırmak olduğu vurgulanmıştır. O dönemde bu şartları sağlayan transit hattının ise Rus tarikinin olduğu belirtilmiştir. Çünkü Rusya, *tüccarları bu bölgeye çekmek için vergi muafiyetlerinin yanında birtakım salahiyetler vermiş aynı zamanda tüccarın geçişini kolaylaştıran uygulamalar yürürlüğe koymuştur*. Rusya'nın bu faaliyetleri, İranlı tüccarların Tebriz-Trabzon hattından uzaklaştırıp Poti-Tiflis-Tebriz hattına çekmiştir¹⁵⁰.

İlgili lahiyada İranlı tüccarların Trabzon-Erzurum hattına geri dönmemesinin nedenleri de açıklanmıştır. Bu nedenler şunlardan oluşmaktadır:

- ✓ Osmanlı ile İran Devletleri arasındaki ticaret antlaşmasının yenilenmemesi,
- ✓ Osmanlı Devleti'nin İranlı tüccarların Trabzon-Erzurum güzergâhı üzerinden götürdüğü mallarından %1'lik transit vergisini almaya devam etmesi veya İranlı tüccarları transit vergisi affından mahrum bırakması,
- ✓ Osmanlı gümrüklerinde İran mahsulü olan ticaret mallarından %6 vergi oranının yanında bazen İran tüccarının transit edeceği eşyadan %12'ye varan fahiş oranda vergi alınması¹⁵¹,

Böylece Rus hattına yönelen İranlı tüccarlar, hem İran mallarını Tiflis ve Odesa'da satmış hem de antlaşma yaptığı ortaklar ve vekilleri aracılığıyla ihracat için bağlantı kurmuştur. Ayrıca İranlı tüccarlar, Avrupa mallarını bu yerlerden tedarik ederek İran'a götürmüştür¹⁵².

Şûrâ'da görüşülen ikinci konu ise transit vergisi meselesi olmuştur. Bu bağlamda Osmanlı Devleti; hem kendi hem de antlaşma yaptığı diğer Avrupalı tüccarlarını Trabzon-Erzurum güzergâhı üzerinden İran'dan Avrupa pazarlarına aynı zamanda Avrupa pazarlarından İran'a transfer edilecek ticaret mallarından alınacak %1'lik transit vergisinden muaf tutmuştur. Ne var ki Osman Devleti, İranlı tüccarları buna dâhil etmemiştir.

¹⁴⁹ BOA, A.MKT.MHM, D. No: 487, G.No: 62, s.3.

¹⁵⁰ BOA, A.MKT.MHM, D. No: 487, G.No: 62, s.4.

¹⁵¹ BOA, A.MKT.MHM, D. No: 487, G.No: 62, s.5.

¹⁵² BOA, A.MKT.MHM, D. No: 487, G.No: 62, s.3.

Şûrâ'da, İranlı tüccarların %1'lik transit vergisinden neden muaf tutulmadığının gerekçeleri ortaya konmuştur. Bunun nedenleri ise iki hususta açıklanmıştır. Bunlardan ilki İranlı tüccarların Trabzon-Erzurum-Tebriz transit hattını kullanmayarak Rus tarikine yönelmesiydi. İkincisi ise İran ile yapılan ticaret antlaşmalarında transit vergisine ilişkin bir karar alınmamasıydı.

Öte yandan Osmanlı pazarlarından satın alınan Osmanlı mahsülü mallardan alınan ihracat vergisinin miktarı için de İran Devleti tarafından Osmanlı'ya herhangi bir müracaat yapılmamıştır. Bu nedenledir ki Şûrâ'da; İranlı tüccarların Trabzon üzerinden transfer edecekleri İran mallarından %6 oranında ihracat vergisi alındığı açıklanmıştır¹⁵³.

Şûrâ'da, İranlı tüccarların Avrupa ile olan ticari faaliyetlerini Rus tariki üzerinden gerçekleştirmesi Osmanlı Devleti'ni %6 oranında olan ihracat vergisinin kazancından da mahrum ettiğinin altı çizilmiştir. Akabinde İran mallarının bu transit vergisinden muaf tutulması durumunda İranlı tüccarların Trabzon-Erzurum yoluna yöneleceği vurgulanmıştır¹⁵⁴.

Bu itibarla Şûrâ'da ihracat vergisinin %1'e düşürülmesi ile ilgili önemli kararlar alınmıştır. Bu doğrultuda İranlı tüccarların Trabzon üzerinden Avrupa'ya sevk ettiği mallar arasında yer alan tenbâkû mallarından transit vergisinin alınmamasına karar verilmiştir. Ayrıca Trabzon ve Erzurum arasında İran ticaret kervanlarının gidiş-gelişleri Osmanlı Devleti tarafından güvence altına alınmak istenmiştir. Bu bağlamda İranlı tüccarların Trabzon üzerinden götüreceği tüm İran malları da *"diğer tüccarların malları hakkında geçerli olan kurşun mührü (Damga) ve inzibat (Zabita) uygulamasına tâbî olmak şartıyla"* transit vergisinden muaf tutulmuştur¹⁵⁵.

Şûrâ'da görüşülen bir diğer önemli konu ise Osmanlı-İran arasındaki ithalat vergisi olmuştur. Bu doğrultuda 1823 ve 1847 tarihli Erzurum Antlaşması'nda yer alan gümrük vergisi ile ilgili kararlar incelenmiştir. Bu antlaşmalara göre iki devlet arasındaki ithalat vergisi oranı % 4 olarak belirlenmişti. Ancak söz konusu antlaşmalarda bu kararların ne zamana kadar geçerli olduğu ile ilgili bir hüküm yer almamıştır. Öte yandan Osmanlı Devleti, her defasında yeni bir ticaret antlaşmasının yapılması gerektiğini İran Devleti'ne tebliğ etmesine rağmen İran nezdinden bu hususa ilişkin gerekli adımlar atılmamıştır. Hatta İran Devleti, Osmanlı

¹⁵³ BOA, A.MKT.MHM, D. No: 487, G.No: 62, s.4.

¹⁵⁴ BOA, A.MKT.MHM, D. No: 487, G.No: 62, s.3.

¹⁵⁵ BOA, A.MKT.MHM, D. No: 487, G.No: 62, s.3.

tüccarlarından % 6 oranında bir ithalat vergisinin aldığı ifade edilmiştir. Bu sebeptendir ki Osmanlı Devleti de İranlı tüccarları %6'lık ithalat vergisine tabi kılmış akabinde bu vergi oranının %8'e çıkartmak istemiştir¹⁵⁶.

Şûrâ'da, ithalat vergisinin %8'e çıkartılmasına ilişkin görüşmeler devam ederken Trabzon-Erzurum hattını kullanacak İranlı tüccarlardan alınacak olan ihracat vergisinin %1'e düşürülme meselesi tekrardan görüşülmüştür¹⁵⁷. Görüşmede, bilhassa ihracat vergisinin %1'e düşürülmesinden sonra ortaya çıkacak olan gümrük gelir farkının nasıl telafi edileceği üzerinde durulmuştur. Buna çözüm olarak da ithalat vergisinin %6'dan %8'e çıkartılması düşünülmüştür.

İranlı tüccarların Erzurum-Trabzon yolunu kullanmaması durumunda Osmanlı Devleti'nin kaybedeceği gümrük hasılatının transit vergisinin kaldırılması ve ihracat vergisinin düşürülmesiyle kaybedilecek gelirden daha fazla olacağı belirtilmiştir. Ayrıca bu kaybın matematiksel olarak bir örneği Şûrâ'da şu şekilde izah edilmiştir; 1878-79 yılında İran'a giden ticaret eşyasından %12 oranında alınan ihracat gümrük vergisinin toplamı 128.338 kuruşa ulaşmıştır. Ancak ihracat vergisinin %1 olması durumunda yıllık 100.000 kuruştan fazla bir zararın olduğu görülmektedir. Ancak İranlı tüccarların Avrupa'ya taşıyacağı malları transit güzergâhı olarak Erzurum-Trabzon üzerinden yapması ve ithalat vergisinin de %8'e çıkartılması neticesinde kaybedilecek miktarın fazlasıyla telafi edilebileceği vurgulanmıştır¹⁵⁸.

Netice olarak Şûrâ-yı Devlet'e yapılan görüşmelerde İranlı tüccarları Erzurum-Trabzon hattına çekilmesine yönelik uygulamaya konulacak çalışmaların etkisi ve sonuçları tartışılmıştır. Bilhassa transit vergisinin affı ve ihracat vergisinin %1'e düşürülmesi noktasında önemli kararlar alınmıştır. Ancak üzerinde durulan en önemli husus gümrük hasılatı kaybının nasıl telafi edileceği olmuştur.

1885 yılında Meclis-i Vâlâ 'da yapılan görüşmelerde de Poti yolunu terk eden İranlı tüccarların Erzurum-Trabzon güzergâhına yönelmesi ve bu yolu sürekli kullanmaları için transit vergisinin affı ve ihracat vergisinin %1 düşürülmesi ile ilgili Şûrâ-yı Devlet'te alınan kararların uygun olduğu belirtilmiştir.

Öte yandan Meclis-i Vâlâ 'da ithalat vergisinin arttırılması durumunda bu verginin getireceği kâr ve zarar boyutlarının iyi bir şekilde ortaya konulması

¹⁵⁶ BOA, A.MKT.MHM, D. No: 487, G.No: 62, s.3.

¹⁵⁷ BOA, A.MKT.MHM, D. No: 487, G.No: 62, s.5.

¹⁵⁸ BOA, A.MKT.MHM, D. No: 487, G.No: 62, s.5.

gerektiği ifade edilmiştir¹⁵⁹. Yine 6 Ocak 1886 ve 5 Mayıs 1887’de Meclis-i Vâlâ’da alınan kararlarda da kâr ve zarar boyutlarına vurgu yapılmıştır. Bu hususla ilgili olarak Şûrâ-yı Devleti Dâhiliye Dairesi ile Hariciye Nezaret-i Celilesi tarafından birtakım çalışmalar yapılmıştır.

Yapılan çalışmalarda; İran ticaret mallarından alınan ithalat vergisinin %6’dan %8’e çıkartılması durumunda bu artışın Osmanlı Devleti’ne getireceği kâr ve zararın Islahat-ı Maliye Komisyonu’nca tetkik edilmesi kararına varılmıştır. Bununla birlikte Şûrâ-yı Devlet Dâhiliye Dairesi ile Hariciye Nezaret-i’nin ithalat vergisinin arttırılmasına ilişkin görüşlerini ihtiva eden raporlar hazırlanmış ve bu raporlar, Islahat-ı Maliye Komisyonu’na gönderilmiştir¹⁶⁰.

Islahat-ı Maliye Komisyonu, gelen raporları incelemeye aldıktan sonra çalışmalarına başlamıştır. Komisyonunda üzerinde durulan temel husus şu olmuştur; İthalat vergisinin %6’dan %8’e yükseltilmesi durumunda bu artışın devlete getireceği iktisadi kazancın yanı sıra Erzurum-Trabzon hattında gidip gelen İranlı tüccarların da bu hattı kullanmaktan vazgeçmesine neden olabilirdi. Böyle bir durumun yaşanması ise Osmanlı hazine kaynağı için gelir kaybına sebep olacaktı. Tüm bu öngörülerini dikkate alan Islahat-ı Maliye Komisyonu, konuyu detaylıca inceledikten sonra bir karara ulaşmıştır. Bu kapsamda Islahat-ı Maliye Komisyonu’nun ithalat vergisinin %8’e çıkartılması ile ilgili görüşleri şu şekilde olmuştur;

- ✓ İran Devleti ile mevcut olan ticaret antlaşmasının yenilenmesinin iki devlet açısından daha faydalı olacağı,
- ✓ İthalat vergisi ile uygulanmak istenen yeni tarifenin başarılı olamayacağı,
- ✓ İranlı tüccarın Erzurum-Trabzon ticaret yolunu kullanmaya devam etmeleri için çeşitli kolaylıklar kabul edilip gösterilse de söz konusu verginin %8’e yükseltilmesi ve İran Devleti’ne kabul ettirilmesi için de yeni bir ticaret antlaşmasının gerekli olduğu,

Gerçekten de Islahat-ı Maliye Komisyonu’nun ortaya koymuş olduğu kararların oldukça isabetli olduğunu söylemek gerekir. Çünkü Osmanlı-İran arasında uzun bir dönemde ticari ve gümrük meselelerine konu olan hususların başında ticaret antlaşmasının yenilenememesi gelmiştir. Bundan dolayı uzun yıllar Osmanlı-İran ticareti çeşitli gerekçelerden ötürü sekteye uğramıştır.

¹⁵⁹ BOA, MV, D. No: 6, G. No: 87, s.1.

¹⁶⁰ BOA, MV, D. No: 6, G. No: 87, s.1.

Sonuç olarak, Osmanlı Devleti, İran ile olan transit ticaretini devam ettirmenin yolunu gümrük işlemlerinde birtakım salahiyet vererek sağlamaya çalışmıştır. Gümrük işlemleri kapsamında transit vergisinin affı ve ihracat vergisinin %1 düşürülmesi uygun bulunmuş olsa da ithalat vergisinin arttırılması meselesi Osmanlı idari makamlarınca (Dâhiliye, Maliye ve Hariciye Nezareti) etraflıca tartışılmıştır. Bilhassa Osmanlı-İran arasında ticaret antlaşmasının zarureti ortaya konulmuştur.

4. İranlı Tüccarlara Uygulanan Gümrük İşlemleri

Osmanlı Devleti, İran transit ticaretinin Osmanlı güzergâhına intikâl etmeye başladığı 1883 yılından itibaren Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunda birçok tedbir almakla birlikte bu hatta İranlı tüccarlara uygulanacak gümrük muameleleriyle da ilgilenmiştir.

Osmanlı Devleti, İranlı tüccarların Trabzon-Erzurum-Tebriz transit hattı üzerinden daha güvenilir ve hızlı bir şekilde mal transferi yapabilmeleri için gümrük işlemlerinde birtakım düzenlemeler yapmıştır. Ayrıca Trabzon-Erzurum-Tebriz hattı üzerinde yer alan Osmanlı gümrük idare merkezlerine yazılar göndererek uygulanacak olan gümrük muamelesi hakkında bilgi vermiştir.

Buna göre; Trabzon-Erzurum-Tebriz hattı üzerinden ticari faaliyetlerini yürüten İranlı tüccarların malları, bu hat üzerinde yer alan Osmanlı gümrük merkezlerinde muayene edilmiş ve malların vergisi tahsil edilmiştir. İranlı tüccarlara vergilerini ödediklerine dair bir “eda tezkiresi” takdim edilmiştir. Böylece Trabzon’dan Erzurum’a giden tüccar, Erzurum gümrük noktasında görev yapan memurlara bu belgeyi göstererek gümrük vergisini ödediğini kanıtlamıştır. Ancak bu belgeyi yanlarında bulundurmayan ya da ibraz edemeyen İranlı tüccarların malları tekrardan muayene edilmiş ve tüccarlar gümrük vergisini ödemekle yükümlü tutulmuştur¹⁶¹.

Osmanlı Devleti, Trabzon ve Erzurum vilayetlerine göndermiş olduğu yazılarda gümrük esaslarının bil-fiil uygulanmasını talep etmiştir. Aynı zamanda gümrük memurlarının ticareti sekteye uğratacak keyfi davranışlardan uzak durmasını

¹⁶¹ 16 Eylül 1891 tarihinde Trabzon’a gönderilen yazıda; transit güzergâhı üzerinden İran’a sevk edilen ticaret mallarının gümrük vergisinin ödendiğine dair makbuz belgesini gösteremeyen İranlı tüccardan tekrardan gümrük vergisi alınması gerektiği vurgulanmıştır. Ayrıca Trabzon’dan, İran’a ticaret malları götüren tüccarların, bu vergiyi vermedikleri takdirde kefaletlerinin kabul edilmediği, nakdî teminata bağlandığı da açıklanmıştır. Ancak depozito bırakan İranlı tüccarların mallarından nakdi teminat aranmamıştır. Bkz: BOA, DH.MKT, D. No: 1871, G. No: 81. s.1.

emretmiştir. Ayrıca Avrupa'dan İran'a, İran'dan Avrupa'ya transfer edilen mallara uygulanan gümrük işlemleri ile ilgili çeşitli nizamnameler, kararlar ve talimatnameler yayınlamıştır. Bunlardan birisi de 16 Ağustos 1873 tarihinde çıkartılan gümrük talimatnamesi olmuştur¹⁶².

Talimatname, Trabzon-Erzurum-Tebriz transit güzergâhı üzerinden İran'dan Avrupa'ya ve Avrupa'dan İran'a gönderilecek eşyalara uygulanacak esasları ihtiva etmektedir. Talimatname 7 maddeden oluşmaktadır. İlgili maddeler şunlardır:

Girizgâh: Trabzon-Erzurum hattı üzerinden İran'dan Avrupa'ya ve Avrupa'dan İran'a gönderilecek olan ticaret mallarından daha önce alınan %1'lik ihracat vergisinin bir kereye mahsus olmak üzere Eylül 1873 tarihinden itibaren bir yıllığına Trabzon ve Erzurum gümrük noktalarından transit vergisi alınmayacaktır.

Madde 1 Avrupa'dan İran'a götürülen mallar, İstanbul'a çıkartıldıktan sonra İran'a gönderilmesi durumunda İstanbul gümrük memurları, gümrüğe gelen her bir balya veya sandığın içindeki malların cinsi, miktarı ve kıymetini gösteren bir beyanname hazırlamakla yükümlü olacaktır. Avrupa malları doğrudan doğruya Trabzon gümrüğüne gönderilmesi halinde Trabzon gümrük memurları da bu uygulamayı esas alacaktır. Gümrük noktalarına gelen mallar, gümrük memurları tarafından kontrol edilecektir. Bu kontrol işlemleri esnasında açılacak sandıklar rastgele seçilecektir. Seçilen sandığın malları kontrol edilecektir. Eğer beyanname irsaliyesinde belirtilen mallar, açılan sandığın içindeki mallar ile uyuşursa diğer sandıkların açılmasına gerek kalmayacaktır. Fakat mal, sandık ya da balyaların içinden çıkan mallar, tüccarın beyannamede belirtmiş olduğu mal listesi ile uyuşmaz ise ilgili beyanname geçersiz sayılacaktır. Böylece beyanname irsaliyesini yanlış olarak bildiren tüccarların malları gümrük memurları tarafından yeniden kontrol edilecek, malların listesini beyan eden yeni bir defter hazırlanacaktır. Akabinde mallar, “kıymet esasına” göre yeniden vergilendirilecektir. Bu işlemler bittikten sonra Avrupalı veya İranlı tüccarlara malın cinsi, adedi ve numaralarını gösteren yeni bir beyanname belgesi verilecektir¹⁶³.

Madde 2 İstanbul, Trabzon ve Erzurum gümrüğüne gelen ticaret balyaları veya sandıkları gümrük memurları tarafından kontrol edildikten sonra mühürlenecektir. Bununla birlikte 20 Aralık 1864 tarihinde Osmanlı idari makamınca kararlaştırılan ve nezaretlere gönderilen talimatnamenin üçüncü bendine göre gümrükte mühürlen-

¹⁶² BOA, A.MKT.MHM, D. No: 729, G. No: 14, s.9.

¹⁶³ BOA, A.MKT.MHM, D. No: 729, G. No: 14, s.9.

her bir balya veya sandık için mühür bedeli olarak malların sahibinden 50 para alınacaktır. Osmanlı gümrüklerinde mühürlenene sandıklar, balyalar veya kervan yüklerinin mühürleri ile -yolculuk esnasında- oynanmadığı takdirde malların muayenesi tekrardan yapılmayacaktır. Avrupa malları sınır gümrüğüne ulaştığında sadece tüccarın elindeki tezkireye istinaden malların adedi ve sayıları kontrol edilecektir. Bununla birlikte balyalara vurulan mühürler muayene edilecek, mühürlerin sağlam olması durumunda malların İran'a gönderilmesine izin verilecektir.

Madde 3 ve 4 İran'dan Avrupa'ya gönderilecek mallar Erzurum gümrüğüne gönderilir ise talimatnamenin ilk maddesinde belirtilen işlemlere tabi tutulacaktır. Ayrıca İranlı tüccarların Erzurum-Trabzon transit hattı üzerinden mallarını Avrupa'ya taşıması durumunda mallar, Trabzon gümrüğünde kontrol edilecektir. Trabzon gümrük merkezinde yapılacak muayenede malların mühürlerinde bir bozukluk veya yük balyalarının adet numaralarında bir şüphe duyulur ise mallar ya değiştirilmiş ya da mallara hile karışmış olabileceğinden mal sandıkları tekrardan açılıp muayene edilecektir. Akabinde kontrol sırasında beyanname irsaliyesinde belirtilen mallardan fazla veya Osmanlı ürünü çıkması durumunda ise ceza olarak ihracat vergisinin iki kat arttırılmasına karar verilmiştir. Diğer taraftan malları eksik çıkan İranlı tüccarlar, eksik mallarını Osmanlı Devleti'nde satmış olduğundan satılan mallardan iki kat da ithalat vergisi alınacaktır. Bu vergi ya depozitodan ya da tüccara kefil olan kişiden tahsil edilecektir.

Madde 5 Mühürleri sağlam olan balyaların adetleri, markaları ve sayıları doğru çıkan malların gümrükten geçişlerine izin verilecektir. İranlı veya Avrupalı tüccarlar, ödemiş olukları depozitoyu geri almak ya da göstermiş oldukları kefaletin kalkması için altı ay içerisinde gümrük idaresine başvuru yapması gerekecektir. Ancak mallarını İran'a götürmeyen tüccarların depozitosuna el konulacak, depozito vermeyip kefil tayin eden tüccarların ödemesi gereken gümrük vergisini ödememesi durumunda ise vergi, kefilinden tahsil edilecektir.

Madde 6 İran'a götürülmek üzere Osmanlı Devleti iskelelerine daha önce çıkartılan ve ithalat vergisi alınan Avrupa malları da bu uygulamaya tabi tutulacaktır. Avrupalı veya İranlı tüccarların mallarını İran'a geçirdiklerini belgelerle ispat etmesi durumunda daha önce ödemiş oldukları %8 vergiyi geri alma hakkı kazanacaktır.

Madde 7 İranlı tüccarlara tanınan bu imtiyaz, Osmanlı-İran arasında akd edilmiş bir antlaşma hükmünde olmadığı sözleşme mahiyetinde olduğu kararına varılmıştır. Ayrıca iki devlet arasında var olan ticaret antlaşmasının süresi dolmuş olması hasebiyle bu talimatname sözleşmesinin bir yıllık bir süreci ihtiva ettiği ifade edilmiştir¹⁶⁴.

5. Posta Hattının Oluşturulması

Osmanlı Devleti'nde posta hizmetlerinin temeli II. Mahmud döneminde atılmıştır. Bu yöndeki ilk icraatın İstanbul ile Edirne arasında yapıldığı bilinmektedir. Haddizatında Anadolu'ya yayılması pek gecikmemiş 1840 yılında Posta Nezareti'nin oluşturulmasıyla postacılık hizmetlerinin gelişmeye başladığını söylemek mümkündür¹⁶⁵.

Anadolu'da posta hattının oluşturulduğu önemli güzergâhlar arasında İstanbul-İzmir, İstanbul-Şam, Diyarbakır-Bağdad ve Trabzon-Erzurum gibi önemli transit yolları bulunmaktadır.

Gerçekten de yerel ve uluslararası ticarete yollar mühim bir öneme sahip olmuştur. Bu yollar üzerinde güvenilir, ucuz ve hızlı bir ulaşım ve haberleşme ağının oluşturulmuş olması ise ticaretin gelişmesinde büyük bir katkı sağlamaktadır. Bu itibardır ki Osmanlı Devleti de İran ile olan transit ticaretini geliştirmek bağlamında posta hattının oluşturulmasına yönelik çalışmalar yapmıştır. Bu hususa ilişkin Posta ve Telgraf Nezareti tarafından bir metin hazırlanmıştır.

Sözleşme metninin içerisinde posta hattının işleyiş biçimi, malların hangi yollar üzerinden taşındığı, taşınan mallara ne tür işlemlerin uygulandığı, mallar üzerinden ne kadar vergi alındığı, malların güvenilir bir şekilde taşınması için gerekli olan güvenlik birimlerinin rolü ve işlevine ilişkin önemli bilgiler yer almaktadır. İlgili metin, on altı madde ve bir ekten oluşmaktadır¹⁶⁶.

¹⁶⁴ A.MKT.MHM, D. No: 729, G. No: 14, s.9.

¹⁶⁵ YAZICI, Nesimi, Tanzimat'ta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı, s.335., Bu metin Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Mezunları Derneği'nce 5-6 Haziran 1989'da düzenlenmiş olan 150'nci Yıldönümünde Tanzimat Ekonomisi Sempozyumu'na tebliğ olarak sunulmuş, hiç bir yerde yayınlanmamıştır.

¹⁶⁶ BOA, İ.MMS, D. No: 77, G. No: 3398, s.2.

Posta metnine ilişkin ilk görüşmeler 1883 yılında Şûrâ-yı Devlet'te yapılmıştır. Burada yapılan görüşmelerde sözleşme metni uygun bulunmuş ve İran sefaretine gönderilmek üzere Hariciye Nezaretine iletilmesine karar verilmiştir¹⁶⁷.

Hariciye Nezareti aracılığıyla metin, İran sefaretine teslim edilmiştir. İran sefaretinden de incelenen ve genel olarak uygun bulunan sözleşme taslağının sadece on altıncı maddesi uygun bulunmamıştır. İran sefaretini, on altıncı maddenin değiştirilmesini istemiştir¹⁶⁸. Bunun üzerine Osmanlı Devleti, bu maddeyi tekrar incelemiştir. Yapılan incelemeler sonucunda söz konusu maddenin eksiklikleri giderildikten sonra İran Sefareti'ne sunulmuştur.

İran Sefareti, metnin son halini uygun bulmuştur. Böylece 18 Ekim 1883 tarihinde İstanbul'da Posta ve Telgraf Nezareti ile İran Sefareti arasında posta sözleşmesi imzalanmıştır. Sözleşmenin süresi beş yıl olarak belirlenmiştir. Bu süre bittikten sonra iki taraftan herhangi birisinin talepte bulunması durumunda posta sözleşmesinin yeniden imzalanacağına karar verilmiştir¹⁶⁹.

Sözleşme metninin ilk maddesi tesis edilmesi düşünülen posta hattının güzergâh noktaları üzerine olmuştur. Buna göre Bayezid merkez olmak üzere çevredeki bağlayıcı yollar aracılığıyla Osmanlı-İran arasında doğrudan doğruya bir postahane kurulmasına karar verilmiştir. Bu bölgenin tüccarlar tarafından aktif olarak kullanılıyor olması, güvenilir ve kontrol edilebilme olasılığının yüksek olması hasebiyle posta çantalarının bu güzergâh üzerinden sevk edilmesine karar verilmiştir. Bundan dolayı merkez nokta Bayezid seçilmiştir¹⁷⁰.

Posta hattının işleyiş usulü belirlenmiştir. Bu bağlamda Bayezid'e bir Osmanlı postahanesinin kurulmasına ve posta çantalarının burada değiştirilmesine karar verilmiştir. Posta çantaları, tatarlar (Postacı) tarafından taşınacaktır. İranlı tatarlar, posta çantalarını belirtilmiş olan noktaya kadar getirmekle sorumlu olacaktır. İranlı tatarların güvenli bir şekilde İran hududuna ulaşmaları için posta güzergâhı zaptiyeler tarafından korunacaktır¹⁷¹.

Posta çantalarının sınıra taşınması esnasında ortaya çıkacak olan maliyet ise - sınır ölçütü üzerinden- her iki devlete pay edilmesi uygun bulunmuştur. Haftada bir kere çantaların değiştirilmesi kararlaştırılmıştır. Ancak ticari ve sosyal ilişkilere bağlı

¹⁶⁷ BOA, İ.MMS, D. No: 77, G. No: 3398, s.1.

¹⁶⁸ BOA, İ.MMS, D. No: 77, G. No: 3398, s.2.

¹⁶⁹ BOA, İ.MMS, D. No: 77, G. No: 3398, s.4.

¹⁷⁰ BOA, İ.MMS, D. No: 77, G. No: 3398, s.2.

¹⁷¹ BOA, İ.MMS, D. No: 77, G. No: 3398, s.3.

olarak mal sayısının artması durumunda çantaların değişim seferlerinin arttırılması noktasında da mutabık olunmuştur¹⁷².

Posta hizmetleri arasında para havalesinin de yapılabileceği ifade edilmiştir. Ancak bunun için birtakım şartlar aranmıştır. Buna göre; para havalesi yapacak postahaneler, karşılıklı olarak postahane isimlerini birbirlerine bildirmek zorundadır. Ayrıca havalesi yapılan paralardan alınacak olan vergiler de belirlenmiştir. Buna göre; Osmanlı tarafından havale olunacak paralardan on kuruş, İran'dan üç Abbasî ile on iki şâhîye vergi alınması kararlaştırılmıştır. Lakin havalesi yapılacak paraların ücret ve vergi miktarları taşınma derecesine göre farklılık göstereceği belirtilmiştir¹⁷³.

Öte yandan havale edilecek paralar, postahane yetkilileri tarafından paketlenektir. Daha sonra bu paketlerin üzerinde postahaneye ait resimli damga vurulduktan sonra paketler gönderilecektir¹⁷⁴. Para paketlerinin üstünde gönderenin ve alıcının ismi Türkçe ve Farsça yazılacaktır. Ayrıca postahaneler, gönderici ve alıcının bilgilerini gösteren senetler hazırlayacaktır. Senetler, imzalandıktan sonra göndericiye iade edilecektir¹⁷⁵.

Para veya çeşitli eşyalardan alınacak ücretlerin, bu işlemleri yapan postahanenin kasasında kalması uygun bulunmuştur¹⁷⁶. Paraların çalınması ve kaybolması durumunda sigorta sisteminin uygulanması kararlaştırılmıştır. Böyle bir durumun ortaya çıkması halinde ilgili postahane tarafından altı aylık bir çek hazırlanacaktır. Bu çek, mağdur olan göndericiye ya da alıcıya teslim edilecektir.

Sözleşmede Osmanlı-İran arasında posta hizmetlerinin Kirmanşah'a kadar ulaştırılmak istendiği de ifade edilmiştir. Ayrıca sözleşmenin onaylandığı tarihten üç ay sonra uygulamaya konulmasına karar verilmiştir¹⁷⁷.

Netice itibarıyla Osmanlı-İran arasında imzalanan bu sözleşmenin çağın şartlarına göre oldukça yararlı ve akılcı bir politikanın ürünü olduğunu söylemek mümkündür. Ayrıca Trabzon-Erzurum hattına geri dönüş yapan İranlı tüccarların ticari faaliyetlerinde mal değişim işlemlerini kolaylaştırmak adına oldukça yerinde bir adım olmuştur.

¹⁷² BOA, İ.MMS, D. No: 77, G. No: 3398, s.3.

¹⁷³ BOA, İ.MMS, D. No: 77, G. No: 3398, s.3.

¹⁷⁴ BOA, İ.MMS, D. No: 77, G. No: 3398, s.4.

¹⁷⁵ BOA, İ.MMS, D. No: 77, G. No: 3398, s.4.

¹⁷⁶ BOA, İ.MMS, D. No: 77, G. No: 3398, s.5.

¹⁷⁷ BOA, İ.MMS, D. No: 77, G. No: 3398, s.6.

Öte yandan bu bölüm altında ortaya konan bilgiler genel olarak değerlendirildiğinde karşımıza şu dikkat çekici bilgiler ortaya çıkmaktadır:

- ✓ Osmanlı-İran devletleri arasında önemli bir transit hattı olan Trabzon-Erzurum-Tebriz ticaret yolu, 19. yüzyılda ehemmiyetini zaman zaman kaybetse de İran-Avrupa ticaretindeki işlerliği ve canlılığını devam ettirmiştir. Keza günümüzde Trabzon-Tebriz yolunun ticari aktivitesi ve etkinliğinin devam ettiğini söylemek gerekir.
- ✓ Uluslararası alanda bir çıkar döngüsü etrafında seyreden rekabet, etkisini bu güzergâh üzerinde de hissettirmiştir. Bu rekabetin ana karakterleri arasında İngiltere ve Rusya yer almıştır. Osmanlı ve İran devletleri bu rekabette etkileyen olmaktan çok etkilenen bir konumda yer almıştır. Öte yandan bu rekabetin bugün bile yaşandığı söylenebilir.
- ✓ Osmanlı ve İran devletleri, her ne kadar dış pazarda aktif bir siyaset takip etmek istemişler de dönemin siyasi ve iktisadi hadiseleri buna fırsat tanımamıştır.
- ✓ Geçmişte olduğu gibi, bugünde bu transit ticareti üzerinden karlı bir ticaret ağının oluşturulabileceği kanaatindeyiz.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TİCARET ve TİCARETE KONU OLAN MALLAR

I. Ticarete Konu Olan Belli Başlı Mallar

Osmanlı-İran ticari ilişkilerine konu olan malları Erzurum Gümrük Defterleri'nden öğrenmek mümkündür. Ancak şu da ifade edilmelidir ki; yüz yıllık dönemi tamamen kapsayan gümrük defterleri bulunmamaktadır. Fakat ticarete konu olan malların bulunduğu gümrük defterlerinden elimizde olanlarla da bir değerlendirme yapmamız söz konusu olabilir. Buna göre Erzurum Gümrük Defterlerinde Osmanlı-İran ticaretine konu olan emtialar önem sırasına göre aşağıda ayrıntılı olarak verilmiştir. Elbette ticarete konu olan bütün malların verilmesi mümkün olmadığı gibi çok da anlamlı değildir. Bu itibarla ağırlığı olan mallar hakkında ayrıntılı olarak bilgi verilirken ticarete ağırlığı olmayan mallar “diğerleri” başlığı altında topluca verilmiştir.

A. Şal Ticareti

Osmanlı-İran arasında ticarete konu olan en önemli emtianın şal olduğu anlaşılmaktadır. Şal; yün, keçe, keten, çuha ve ipek gibi çeşitli kumaş türlerinden yapılmaktadır. Elbise, yorgan, bohça ve örtünmek gibi farklı amaçlarla yapılmış şal türleri vardır¹⁷⁸.

Şal'ın günümüzde olduğu gibi geçmişte de dokuma ticaretinin en önemli ürünlerinden biri olduğunu söyleyebiliriz. Dokuma ticareti bağlamında en meşhur ve en çok rağbet gören şallar İran ve Hindistan taraflarında üretilmiştir. Bu itibarla ki bu yerlere ait şallar daha kıymetli olmuştur¹⁷⁹. Bilhassa Kirman ve Lahor bölgesine ait şallar adından sıkça söz ettirmiştir.

İran Devleti, farklı motiflerde ve kalitede üretmiş olduğu şalları tüccarları vasıtasıyla dünya pazarlarına sunmuştur. İran şallarının satıldığı önemli pazar yerleri arasında Osmanlı Devleti de yer almıştır. Özellikle Kirman yöresinden getirilen şallar, Osmanlı pazarlarında tüketici ile buluşturulmuştur.

¹⁷⁸ OVACIK, Mine, GÜMÜŞER Tülay, “Geçmişten Günümüze Keçe: Ayfer Güleç İş Modeli Üzerine Bir Analiz” *Yedi: Sanat, Tasarım ve Bilim Dergisi*, Kış 2016, S. 15, s. 166.

¹⁷⁹ PAKALIN, M. Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, MEB Yay., İstanbul, 1993, C. III, s.306-307.

İncelediğimiz dönemde Erzurum Gümrüğü'ne gelen İran şallarının; çiçekli Kirman şal, kaba Kirman şalı, Lahor taklidi şal, safir çıkılı şal, fermayış şal, kebir çıkılı siyah şal, vasat şal, bohça şal, deveci şal, siyah şal, müsta'mel rızânî şal, cemaveri gibi çeşitli motiflerde ve kalite üretilmiş ürünlerden oluştuğu anlaşılmaktadır. Elimizdeki gümrük defterlerine göre bazı yıllara ait şal ticaretine ait veriler aşağıda tablo halinde verilmiştir.

Tablo 1 İranlı tüccarların Erzurum Gümrüğü'ne getirdikleri şal çeşitleri ve miktarları

Emtia	Rumî 1240-41 (M.1825-1826)	Hicri 1249-50 (M.1834/35)	H.1251 (M.1835-36)	Rumî 1251 (M.1836-37)	Toplam
	Adet	Adet	Adet	Adet	
Beyaz Düz Şal	1	-	-	-	1
Bohça Câr-Şal	4	2	-	-	6
Bohça Şal	1673	-	-	1142	2.815
Âlâ Bohça Şal	-	-	-	1.193	1193
Vasat Bohça	-	-	-	507	507
Âlâ Kirman Bohçası	-	53	-	576	629
Bohça Kirman Şalı	99	334	314	403	1.150
Âlâ Kirman Şalı	-	-	-	915	915
Car Kat Şal/ Câr Şal	1987	-	19	152	2.158
Cemâverî Şal	1	2	-	5	8
Çiçekli Kirman Şalı	7716	-	6	135	7.857
Çıkılı Kirman Şalı	35	387	162	405	989
Çiçekli Şal	1952	-	-	-	1.952
Çiçekli Şal Kebir	8	-	-	-	8
Çubuklu Kirman Şalı	-	-	36	126	162
Deveci Şal	1603	3185	463	3034	8.285
Düz Kirman Şalı	345	-	400	2119	2864
Kebir Düz Kirman Şalı	-	59	482	188	729
Fermayış Şal	547	724	319	538	2.128
Rızalı Şal	46	-	-	-	46
Halil Hânî Şal	21	144	155	117	437
İngilizkârî Şal	165	-	-	-	165
Kaba Kirman Şalı	8418	2093	115	429	11.055
Kebir Çıkılı Şal	8	-	-	-	8
Kebir Çıkılı Siyah Şal	40	-	-	-	40
Kebir Çiçekli Kirman Şalı	834	19	-	-	853
Köhne Car Şal	4	-	-	-	4
Köhne Şal/ Edna Şal	4	-	23	327	354

Emtia	Rumî 1240-41 (M.1825-1826)	Hicri 1249-50 (M.1834/35)	H.1251 (M.1835-36)	Rumî 1251 (M.1836-37)	Toplam
	Adet	Adet	Adet	Adet	
Köse Şal	12	-	-	50	62
Taklidi Lahor Şalı	5	2	114	201	322
Taklidi Kirman Şalı	-	-	-	24	24
Müsta'mel Car Şal	8	2	1	6	17
Müsta'mel Fermâyiş Şal	8	48	16	24	96
Müsta'mel Halil Hâni	8	-	-	-	8
Müsta'mel Rızalı Şal	17	-	-	-	17
Safir Çıkılı Şal	128	-	-	-	128
Siyah Şal	30	-	-	-	30
Moskov Şalı	43	-	-	-	43
Vasat Kirman Şalı	131	-	60	1.075	1.266
Bohça Fermâyiş Şal	-	8	8	8	24
Car Şal	-	64	-	-	64
Edna Bohça Kirman Şalı	-	1539	664	1060	3263
Vasat Bohça Şal	-	-	-	4793	4.793
Edna Kaba Çiçekli Şal	-	704	27	-	731
Âlâ Donluk Şal	-	-	-	594	594
Vasat Çiçekli Kirman Şalı	-	-	-	94	94
Edna Donluk Şal	-	81	-	-	81
Hoy Şalı	-	870	-	-	870
Safir Düz Kirman Şalı	-	38	531	293	862
Donluk Kirman Şalı	-	75	697	-	772
Beyaz Donluk Şal	-	-	-	5	5
Vasat Bohça Kirman Şalı	-	1122	6780	2306	10.208
Vasat Düz Kirman Şalı	-	96	208	-	304
Vasat Donluk Şal	-	1331	197	133	1.661
Âlâ Fermâyiş Şal	-	-	4	4	8
Vasat Fermâyiş Şal	-	-	-	50	50
Kebir Düz Fermâyiş Şal	-	-	6	-	6
Köhne Fermâyiş Şal	-	-	14	-	14
Vasat Çıkılı Şal	-	-	10	-	10
Acem Şalı	-	-	-	54	54
Genel Toplam	25.901	12.982	11.831	23.085	73.799

Kaynak: BOA, D.BŞM.ERG.d., G.N: 17135-50., BOA, D.BŞM.ERG.d., G.N: 17155., BOA, D.BŞM.ERG.d., G.N: 17160., BOA, D.BŞM.ERG.d., G.N: 17161. BOA, D.BŞM.ERG.d., G.N: 17162.

İlgili tabloda 1825, 1826, 1834, 1835, 1836 yıllarında Erzurum gümrüğüne gelen İranlı tüccarların getirmiş oldukları şal ürünlerinin cinsi, kalitesi ve miktarları

bulunmaktadır. Yukarıdaki tabloya bakıldığında Osmanlı-İran ticaretine konu olan şalların cins ve kalite bağlamında farklılık gösterdiği görülmektedir. Erzurum gümrüğüne gelen şalların gümrük defterlerine kayıt işlemleri ve bu şallardan alınacak vergi miktarları şalın kalitesi ve cinsine göre yapılmıştır.

Söz konusu tablo incelendiğinde Erzurum gümrüğüne gelen İranlı tüccarların getirmiş oldukları şalların ekseriyetini Kirman şalları oluşturduğu görülmektedir. Bu sebeptendir ki Kirman yöresinden gelen şalların Osmanlı-İran şal ticaretinde önemli bir paya sahip olduğu söyleyebiliriz. Bununla birlikte kısmında olsa Hoy şalları da ticarete yerini almıştır. İranlı tüccarların getirmiş oldukları Kirman şalları; çiçekli, düz, çıkılı, çubuklu, safir, çeşitli motiflerden oluşmuştur. Ayrıca şallar; âlâ, vasat, ednâ veya köhne gibi kalitesine göre sınıflandırılmıştır.

İlgili tablo'da belirtilen zaman dilimi içerisinde İranlı tüccarların Erzurum Gümrüğü'ne en fazla getirdikleri şallar arasında vasat bohça Kirman şalı, kaba Kirman şalı, devece şal ve çiçekli Kirman şalı yer almıştır. Öte yandan İranlı tüccarların en az getirdikleri şallar, köhne fermâyiş şal, âlâ fermâyiş şal, beyaz donluk şal, köhne car şal, kebir çıkılı şal, çiçekli şal kebir, cemâverî şal, bohça câr-şal ve beyaz düz şal olmuştur.

Söz konusu tabloda ifade edilen yıl aralığında şalların toplam dağılımlarına baktığımızda 1825/26'da 25.901, 1834/35'te 12.982, 1835/36'da 11.831 ve 1836/37 yılında (Hicrî 1251) 23.085 adet şal Osmanlı-İran ticaretine konu olmuştur. Bu yıllar içerisinde ticarete konu olan toplam şal miktarı ise 73.799 adet (elde edilen veriler dâhilinde) olarak hesaplanmıştır.

B. Tenbâkü (Tömbeki) Ticareti

Osmanlı-İran ticaretinde önemli emtiadan birisi de tenbâkü olarak kayda geçirilmiş olan tömbekidir. Ancak incelediğimiz Erzurum gümrük kayıtlarında tenbakû yazıldığı için Bu çalışmada tenbâku tabirinin kullanımı tercih edilmiştir. En yaygın tanımı ile tenbâkü, nargile içiminde kullanılan tütün olarak ifade edilmektedir¹⁸⁰.

Osmanlı Devleti'nin tütün ile tanışması 17. yüzyıla kadar gitmektedir. Osmanlı Devleti'nde tütün ticaretinin de bu dönemde başladığını söyleyebiliriz. Bu dönemde

¹⁸⁰ DEVELİOĞLU, Ferit, Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lugat, Ankara, Aydın Kitabevi, 2013, s.1255.

Osmanlı toplumu tarafından kullanılmaya başlanan ve hızlı bir gelişim kaydeden tütün, zaman içerisinde ciddi dinî tartışmalara ve siyasal tepkilere de neden olmuştur. Sultan IV. Murat, -1609 yılında yayınladığı bir fermanda- halk arasında tütün içiminin giderek arttığı, hastalıklar ve ölümlerin hız kazandığı, insanların işlerini, yaşamlarını bir kenara iterek tütün içmekle meşgul olduklarını gerekçe sayarak tütün kullanımını yasaklasa da Sultan'ın ölümünden sonra tütünün Osmanlı toplumundaki yeri ve önemi giderek artmıştır. Anadolu ve Balkanlarda çok geniş tütün ekim alanları oluşturulmuştur. Tütünün sosyal ve iktisadi alanda değer kazanması üzerine Osmanlı Devleti 1688 yılında bu üründen vergi almaya başlamıştır¹⁸¹.

18. yüzyılda Osmanlı topraklarında tütün üretiminin yaygınlaşmasına paralel olarak cinsi ve kalitesinde de farklılıklar ortaya çıkmaya başlamıştır. Tütün ticaretinin genişlemesine paralel olarak artan talep İran tütününün de Osmanlı piyasasına girmesine neden olmuştur. Keza tenbâkû, bu yüzyılın ortalarından itibaren Osmanlı-İran ticari ilişkilerine konu olmaya başlamıştır¹⁸². Böylece Avrupalı ve yerli tüccarların yanında İranlı tüccarlar da Osmanlı pazarlarına tenbâkû getirmiştir.

Bu dönemde İranlı tenbâkû tüccarlarının faaliyetleri daha çok Basra Körfezi ve çevresindeki önemli ticaret merkezlerinde yoğunlaşmıştır. Bu ticaret merkezlerinden biri olan Lazkiye şehri, İran tenbâkûsünün hem Osmanlı hem de Avrupa pazarları için önemli ihracat merkezi olarak dikkat çekmektedir¹⁸³. Böylece Basra körfezinden Bağdat'a oradan Halep, Şam-Lazkiye'ye kadar uzanan bir tenbâkû ticaret yolu ortaya çıkmıştır¹⁸⁴. Bu hat, 19. yüzyılın ilk çeyreğine kadar işlevselliğini korumuştur. Ancak 1830'lardan sonra İranlı tüccarlar, Osmanlı Devleti'ndeki tenbâkû ticaretindeki faaliyetlerini Tebriz-Erzurum transit ticaret hattı üzerinden yürütmeye başlamıştır¹⁸⁵.

Osmanlı pazarları başta olmak üzere Avrupa'nın farklı pazar noktalarına götürülen bu ürün, İran Devleti'nin önemli gelir kaynakları arasında yer almıştır. Ancak bu kazanç sadece İran merkezli olmamış, aynı zamanda İranlı tüccarlar, gittikleri ülkelere ödemiş oldukları vergiler ile devletlerin gümrük hasılatlarının

¹⁸¹ YILMAZ, Fehmi, "Tütün", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2012, C.42, s. 1.

¹⁸² YILMAZ, Fehmi, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Tütün: Sosyal, Siyasî ve Ekonomik Tahlili (1600-1883)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2005, s.51.

¹⁸³ YILMAZ, ...*Ekonomik Tahlili (1600-1883)*, s.77.

¹⁸⁴ YILMAZ, ...*Ekonomik Tahlili (1600-1883)*, s.84.

¹⁸⁵ YILMAZ, ...*Ekonomik Tahlili (1600-1883)*, s.57.

artmasını da sağlamıştır. Söz konusu bu durum Osmanlı-İran ticari ilişkileri içinde geçerlidir. İranlı tüccarlar, Erzurum, Trabzon, Bursa, İstanbul, İzmir, Bağdat, Basra ve Şam gibi önemli ticaret merkezlerine giderek tenbâkû satmışlardır.

İncelediğimiz dönemde Osmanlı-İran arasındaki tenbâkû ticaretinde önceleri %4 vergi alınmıştır. Bu vergiler nakdi değil aynî olarak tahsil edilmiştir¹⁸⁶. Öte yandan Osmanlı pazarlarında tenbâkû getiren Rus ve İngiliz gibi yabancı tüccarlar %3 üzerinden vergi ödemiştir. Avrupalı tüccarlardan %3, İranlı tüccarlardan ise %4 oranında alınan ithalat vergisi, 1838 yılında İngiltere ile imzalanan Balta Limanı ticaret antlaşmasına kadar devam etmiştir. Bu antlaşma ile ithal edilecek mallardan %3 verginin yanında %2 oranında ek transit vergisi alınması kararlaştırılmıştır. Böylece tenbâkûden alınacak olan vergi %5'lere çıkartılmıştır¹⁸⁷. Bu uygulama, Avrupalı tüccarlar için 1850'lere kadar devam etmiştir. İranlı tüccarlar için ise %4'lük vergi oranı sabit kalmıştır. Ancak Osmanlı topraklarını kullanacak olan İranlı tüccarların, başka ülkelere sevk edecekleri tenbâkû'nün güncel fiyatı üzerinden nakdî veya aynî olarak %9 amediye ile %3 reftiye vergisi alınacaktır¹⁸⁸.

1860'lara gelindiğinde Osmanlı Devleti, hem tütün üretimini hem de tütünün dış ticaret hacmindeki payını yükseltmek için ülkede bulunan tütün mukataalarını Rûsûmat Emanetine bağlamıştır. 1861 yılında dışarıdan tütün ithalatı yasaklanmıştır¹⁸⁹. 1862 yılında ise çıkartılan bir nizamnameyle tütün ticareti ile ilgili yeni bir düzenleme yapılmıştır. Buna göre ham tütünün ülkeye getirilmesine ilişkin yasak devam ederken mamul hale getirilmiş olan tütün çeşitlerinin kıymetleri üzerinde %70 nispetinde vergi alınmasına karar verilmiştir. 1865 yılında çıkartılan yeni kanunname ile tütünün ithalat vergisi %75'e çıkartılmıştır¹⁹⁰.

1875 yılına gelindiğinde Osmanlı Devleti, ithal edilecek tütün mamülleri ve tenbâkû muameleleriyle ilgili yeni bir nizamname yayınlamıştır. Bu nizamnamede de İran'dan gelen birçok tütün mamulünün ithalatına uygulanan yasaklar devam etmiş ise de tenbâkûye izin verilmiş ve ithalat vergisi değeri üzerinden %75 nispetinde ve nakden alınması kararlaştırılmıştır¹⁹¹.

¹⁸⁶ BOA, HAT, D. No: 806/ G. No:37159F, s. 1.

¹⁸⁷ KÜTÜKOĞLU, ...*Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri*, s.111.

¹⁸⁸ BOA, HR. MKT., D. No: 33/ G. No: 46, S.1.

¹⁸⁹ ÖSEN, Serdar, "Osmanlı Devleti'nde Tütün Kaçakçılarıyla Mücadele: Niğde Örneği", *SÜTAD*, Güz 2015; S. 38, s. 52.

¹⁹⁰ DOĞRUDEL, Fatma - A. Suut Doğruel, *Osmanlı'dan Günümüze Tekel*, İstanbul, Tarih Vakfı Yay., 2000, s.41.

¹⁹¹ YILMAZ, ...*Ekonomik Tahlili (1600-1883)*, s.237.

19 Aralık 1875 tarihinde Osmanlı-İran devletleri arasında bir antlaşma yapılmıştır. Antlaşmanın birinci maddesinde İran'dan Osmanlı'ya ithal edilecek tuz ve tütünün yasak olduğu vurgulanmıştır. İkinci maddede ise ister kara ister deniz yolu ile olsun İran tenbâkûsünün Osmanlı pazarlarına girişi serbest olduğu ve bu ticaretten %75 oranında verginin alınacağına ilişkin bilgiler yer almıştır¹⁹².

Osmanlı-İran arasındaki tenbâkû ticaretinde uygulanan %75'lik vergi tarifesi, 1890'lara kadar devam etmiştir. 14 Şubat 1890 tarihinde iki devletinde kabul ettiği bir antlaşmada %75'lik vergi tarifesi iptal edilmiştir. Böylece ilgili antlaşmanın maddelerine göre Osmanlı-İran arasındaki tenbâkû ticareti için uygulamaya konulan gümrük muamelelatı şu şekilde olmuştur¹⁹³:

Madde 1; Osmanlı Devleti, her kalitedeki İran tenbâkûsü için -kıyye başı- 3 kuruş vergi alacaktır.

Madde 2; İran tenbâkûsü taşıyan hayvanların ipleri açıldıktan sonra kise, çuval veya meşinleriyle birlikte ölçülecektir. Ortaya çıkan miktar ne kadar olursa her 100 kıyyenin 8 kıyyesi eksiltilecektir. Tenbâkûnün kalitesine göre vergi alınacaktır.

Madde 3; Transit yolu ile başka bir bölgeye transfer edilen tenbâkûnün rutubet alması durumunda ise her 100 kıyyede 2 kıyye rutubet hakkı azaltılacak ve vergisi alınmayacaktır.

Madde 4; İthal olunan tenbâkûnün her kıyyesinden 3 kuruş vergi alınacak ve onun meskûkâtı Osmanlı altın parasına göre hesaplanacaktır.

Madde 5; Tenbâkû tarifesi 9 yıl geçerli olacaktır.

Sonuç olarak 19. yüzyılın sonlarına doğru iki devlet arasındaki tenbâkû gümrük muamelelatına ilişkin görüşmeler devam etmiştir. Dönemin başlarında %4 üzerinden alınan vergiler süreç içerisinde değişikliğe uğramıştır. Bilhassa gümrük muamelelatında yaşanan değişiklikler, gümrük noktalarında İranlı tüccarlar ile gümrük memurları arasında çeşitli ihtilaflara neden olmuştur.

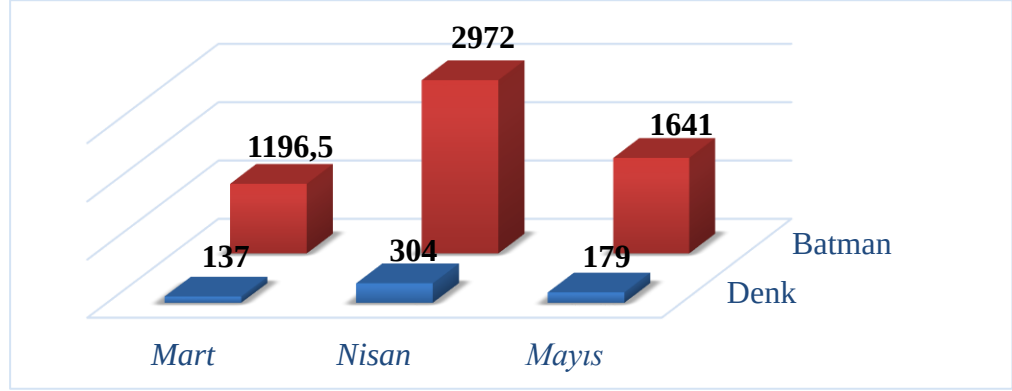
Gümrük sorunları kısmında bu hususa ilişkin çeşitli açıklamalar ve örneklerle yer verildiğinden bu sorunlara tekrar olmaması adına değinilmemiştir. Bundan sonraki kısımda Osmanlı-İran ticari ilişkilerinde ayrı bir öneme sahip olan tenbâkû ticaretinin ticaret hacmindeki rolüne ilişkin birtakım bilgiler verilmiştir. Bu bağlamda en ayrıntılı veriler ise yine Erzurum gümrük kayıtlarından elde edilmiştir.

¹⁹² DAEİ, *Osmanlı-İran Ticari İlişkileri (1900-1923)*, s.137.

¹⁹³ DAEİ, *Osmanlı-İran Ticari İlişkileri (1900-1923)*, s.139-140.

İncelenen döneme ilişkin tüm yılları ihtiva eden gümrük kayıtlarına ulaşılamasa da elde ettiğimiz veriler üzerinden tenbakû ticaretinin önemi ortaya konulmaya çalışılmıştır. Buna göre Erzurum gümrük kayıtları üzerinde yapmış olduğumuz incelemelerde tenbâkû ticaretine ilişkin ilk toplu verilerin 1834 ile 1836 yıllarına ait olduğu tespit edilmiştir.

Şekil 2 1834 Yılında Erzurum Duhan Gümrüğüne Gelen İran Tenbâkûsünün Miktarı



Kaynak: BOA, D.BŞM.ERG. d., G. No: 17156, s.1.

Şekil 2’de 1834 yılının Mart, Nisan ve Mayıs ayları içerisinde Erzurum Duhan Gümrüğüne gelen İran tüccarların getirmiş oldukları tenbâkûnün miktarları verilmiştir. Söz konusu aylar içerisinde İranlı tüccarların getirmiş oldukları tenbâkûnün toplam miktarının 5.809,5 batman¹⁹⁴ ile 620 denke tekabül ettiği tespit edilmiştir. Bu üç ay içerisinde Erzurum gümrüğüne gelen İran tenbâkûsünden Osmanlı Devleti’nin almış olduğu toplam gümrük vergisi ise 155 batman 8 kıyye olarak hesaplanmıştır.

Öte yandan ilgili arşiv kaynağının sayfa sayısının eksik olması nedeniyle 1834 yılında Erzurum gümrüğüne gelen İran tenbâkû miktarı net olarak ortaya konulamamıştır. 1836 yılında Erzurum gümrüğü üzerinden hem Dersaadet’te hem de taşraya tenbâkû götüren İranlı tüccarların listesi, getirdikleri malların miktarı, alınan gümrük vergisine ilişkin önemli bilgilere ulaşılmıştır.

Tablo 2 İranlı Tenbâkû Tüccarları ve Memleketleri

Tüccar	Memleket	Tüccar	Memleket
Allahverdi	Hoy	Hacı Bekir Oğlu	Hoy
Ağa Hasan	Revan	Ağa Hüseyin	Kazvin
Allahverdi	Hoy	Zorab	İngiliz
Ağa Hasan	Revan	Abdulahdi Ağa	Tebriz

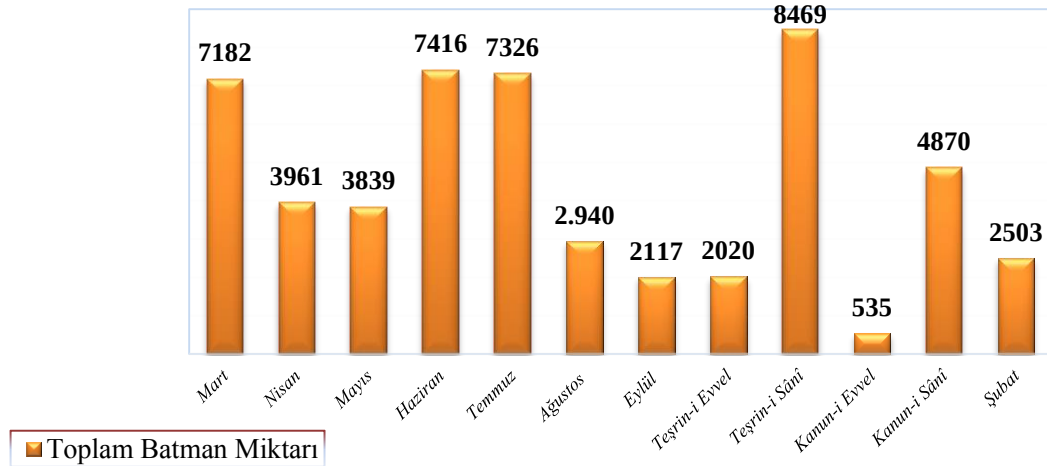
¹⁹⁴ Ortalama 1 batman=7,69 kilograma eşittir. Bkz: s. *Terim ve Emtialar Sözlüğü*, C. I, s.171.

Tüccar	Memleket	Tüccar	Memleket
Süleyman	Hoy	Ağa Hasan	Hoy
Mehmed	Hoy	Mirza	Dilman
Ağa Seyid	Hoy	Ebu'l- Kâsım	Dilman
Ağa Said	Hoy	Mirza Mehmed	Şiraz
Nasrullah	Dilman	Ağa Hasan	Hoy
Kırac	Hoy	Abdulgaffar	Tebriz
Ağa Yusuf	Tebriz	Ahmed	Dilman
Abdullah	Revan	Hacı İbrahim	Dilman
Zeynel Abidin	İsfahan	Ahmed Ali	Dilman
İsmail	Hoy	Cafer	Hoy
Amanverdi	Hoy	Ferid Ali	Hoy
Cevad	Dilman	Resto	Tebriz
Ağa Hasan	Kazvin	-	-

Kaynak: D.BŞM.ERG. d., G. No: 17159, s.1-6.

Yukarıdaki tabloda 1836 yılında Erzurum Gümrüğü'ne tenbâkû getiren İranlı tüccarların listesi ve memleketleri verilmiştir. Bu tüccarlar, Tebriz-Erzurum transit hattı üzerinden Osmanlı sınırlarına giriş yapmıştır. İlgili tabloya bakıldığında İranlı tüccarların Hoy, Revan, Dilman, Tebriz, İsfahan, Tebriz, Şiraz ve Kazvinli olduğu anlaşılmaktadır. Bilhassa Hoylu tüccarların, tenbâkû ticaretinde daha etkin olduğunu söylemek mümkündür. İranlı tüccarlar, tenbâkû mallarını Erzurum gümrük noktasında muayene ettirip vergilerini ödedikten sonra mallarını Dersaadet'e götürmüşlerdir. İlgili tabloda gösterilen İran tenbâkû tüccarları, farklı miktarlarda tenbâkûyu Erzurum gümrüğüne getirmişlerdir. Ayrıca bu tüccarlar tenbâkû ticaretinin yanı sıra şal, harir gibi çeşitli İran mallarının ticaretini de yapmışlardır.

Şekil 3 1836 Yılında Dersaadet'te Giden İran Tenbâkûsünün Aylara Göre Dağılımı



Kaynak: BOA, D.BŞM.ERG. d., G. No: 17159, s.1-6.

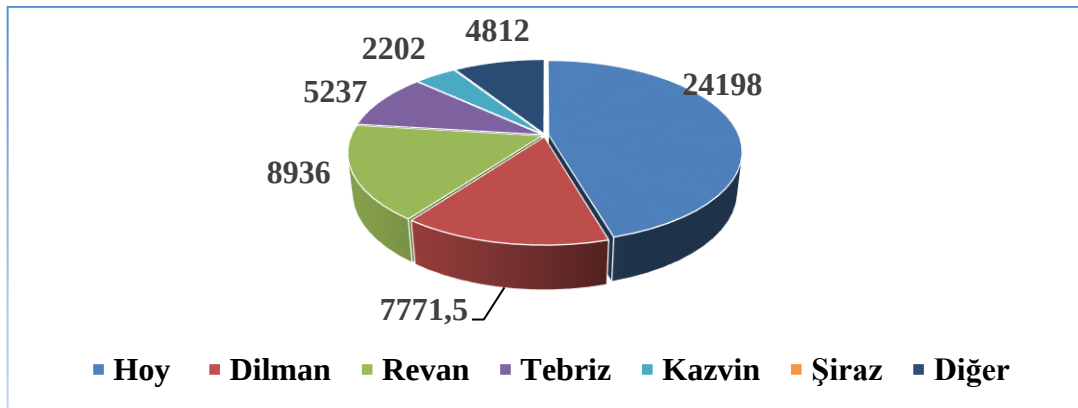
Yukarıdaki şekilde İranlı tüccarların Dersaadet'te götürmüş oldukları tenbâkûnün ay bazındaki dağılım miktarları gösterilmiştir. Söz konusu tabloya bakıldığında yıl içerisinde Dersaadet'te giden tenbâkû miktarının dengeli dağılmadığı görülmektedir. Buna göre yıl içerisinde Dersaadet'te giden en yüksek tenbâkû miktarının teşrin-i sâni (kasım/aralık) ayına ait olduğunu söyleyebiliriz. Bu ayda gelen tenbâkûnün toplam miktarı 8.469 batman olarak hesaplanmıştır. Dersaadet'e giden en düşük tenbâkû miktarı ise 535 batman ile kanun-i evvel (aralık/ocak) ayı olmuştur. Çünkü bu ayda Erzurum gümrüğüne tenbâkû getiren İranlı tüccarların sayısında ciddi bir oranda azalış göstermiştir.

İlgili şekil incelediğinde İranlı tüccarlar, en fazla tenbâkûyu mart, haziran, temmuz ve teşrin-i sâni aylarında Dersaadet'e götürmüşlerdir. Bu aylarda gelen toplam tenbâkû miktarı 30.393 batman iken diğer aylarda gelen tenbâkûnün toplamı 22.785 batmandır. 1836 yılı içerisinde İranlı tüccarların Erzurum Gümrüğü'ne getirdiği İran tenbâkûsünün toplam miktarı ise 53.178 batmandır.

İlgili şekilde verilen miktarlar, sadece bir yılı ihtiva eden Erzurum gümrük defterinden elde edilmiştir. Her ne kadar diğer yıllara ilişkin toplu verilere ulaşılamamışsa da iki devlet arasında ticarete konu olan tenbâkûnün ithalat miktarının daha fazla olduğu düşünülmektedir.

Aşağıdaki grafik incelendiğinde İranlı tüccarların Erzurum üzerinden Dersaadet'e götürdükleri tenbâkû miktarının tüccarların memleketlerine göre farklılık gösterdiğini söylemek mümkündür.

Grafik 1 İranlı Tüccarların Dersaadet'e Götürdüğü Tenbâkûnün Memleketlere Göre Dağılımı (Batman)

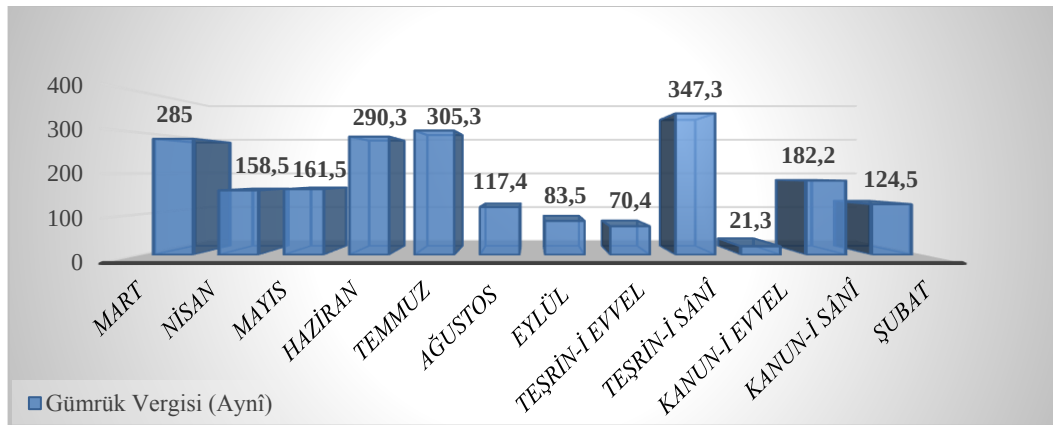


Kaynak: BOA, D.BŞM.ERG. d., G. No: 17159, s.1-6.

1836 yılında Erzurum gümrüğüne gelen ve Dersaadet'te tenbakû götüren İranlı tüccarların ekseriyetinin Hoylu oldukları söylenebilir¹⁹⁵. Hoylu tüccarların toplam miktar içerisindeki oranları 24.198 batman olarak hesaplanmıştır. Hoylu tüccarlardan sonra Osmanlı-İran tenbâkû ticaretinde etkin olan grup ise Dilmanlı ve Revanlı tüccarlar olmuştur. Dilmanlı tüccarlar 7.771,5 batman, Revanlı tüccarlar ise 8.936 batmanı Dersaadet'e götürmüşlerdir. Tebrizli tüccarların Dersaadet'e götördükleri miktar 5.237 batman olarak hesaplanmıştır.

Diğer başlığı adı altında Rusya ve İngiltere ahalisinden olan beratlı tüccarlar, İran tenbâkûsünü Dersaadet'e götürmüşlerdir. Bu tüccarların İranlı tüccarlardan olan farkı vergi miktarlarının daha düşük olmasıdır. Osmanlı Devleti, İranlı tüccarlardan %4 üzerinden vergi alırken Gayrimüslim tüccarlardan ise %3 oranında vergi almıştır. Bu bağlamda 1836 yılında Erzurum gümrüğüne gelen İranlı tüccarlar, Osmanlı Devleti'ne kayda değer miktarda gelir sağlamışlardır.

Şekil 4 1836 Yılında İran Tenbâkûsünden Alınan Gümrük Vergisi



Kaynak: D.BŞM.ERG. d., G. No: 17159, s.1-6.

Şekil 4'te 1836 yılında Dersaadet'te giden İranlı tenbâkû tüccarlarının Erzurum gümrüğüne ödemiş oldukları vergi miktarlarının ay bazındaki dağılımları verilmiştir. Vergiler, %4 üzerinden hesaplanmıştır. Ayrıca gümrük vergisi nakdî olarak değil aynî olarak tahsil edilmiştir. Bu nedenledir ki şekilde gösterilen miktarlar aynî olarak ifade edilmiştir. İlgili grafiğe bakıldığında İranlı tüccarların ödemiş oldukları vergi miktarının ay bazında değişkenlik gösterdiği görülmektedir. Buna göre 1836 yılı

¹⁹⁵ Hoy, elverişli iklim şartları sayesinde asırlar boyunca tahıl, sebze, tütün, kaysı ve pamuk gibi ürünlerin yetiştirildiği önemli bir ticaret merkezi olmuştur. Öte yandan Hoy, Tebriz'den gelen ve Erzurum-Trabzon üzerinden devam eden tarihi ve işlek ticaret yolunun uğrak noktasında olması Hoy'un önemli bir ticaret merkezi haline gelmesinde etkili olmuştur. Bu ticari zenginlikten istifade eden Hoylular, ticarete aktif olarak rol aldıklarını söylemek mümkündür. Bkz: YAZICI, Tahsin, "Hoy", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 1998, C.18., s.258.

içerisinde Osmanlı Devleti'nin en yüksek vergi tahsilinin yapıldığı dönem 347,3 batman ile teşrin-i sâni (Kasım/Aralık 1836) ayı olmuştur. Bu ayda vergi miktarının yüksek olmasının nedeni İranlı tüccarların yüksek miktarda tenbâkû'yü gümrüğe getirmeleridir.

Yine en düşük vergi tahsili ise 21,3 batman ile kanun-i evvel (Aralık-Ocak 1836) ayında gerçekleşmiştir. Söz konusu şekil incelendiğinde Osmanlı Devleti'nin gümrük hasılatının düştüğü dönem ağustos, eylül ve teşrin-i evvel ayı olmuştur. Bu aylarda Erzurum Gümrüğü'ne giriş yapan tenbâkû miktarının azaldığını söylemek mümkündür. Buna paralel olarak da Osmanlı Devleti'nin bu aylardaki gümrük hasılatında düşüş yaşanmıştır.

Sonuç olarak 1836 yılında Osmanlı Devleti'nin toplam gümrük hasılatı 2.147,2 batmana denk gelmiştir. Ayrıca İranlı tüccarlar, Dersaadet'in yanı sıra taşrada önemli ticaret merkezlerine tenbâkû götürmüşlerdir. Bu bağlamda 1836 yılında taşra giden İran tenbaküsünün dağılımı aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 3 1836 Yılında Taşraya Giden İran Tenbâkû Miktarı ve Alınan Gümrük Vergisi

Tüccar	Memleketi	Tarih	Miktar	Vergi	Birimi
Süleyman	Hoy	Nisan 1251	59	4%	Batman
Hacı Mehmed	Hoy	Nisan 1251	116	4%	Batman
Said	Hoy	Nisan 1251	56	4%	Batman
Hüseyin	Hoy	Mayıs 1251	1100	4%	Batman
Mirza	Dilman	Mayıs 1251	16	4%	Batman
Allahverdi	Hoy	Mayıs 1251	27	4%	Batman
Ağa Hasan	Hoy	Haziran 1251	55	4%	Batman
Ağa Seyid	Hoy	Haziran 1251	50	4%	Batman
Ağa Hüseyin	Kazvin	Haziran 1251	42	4%	Batman
Ağa Hüseyin	Kazvin	Haziran 1251	100	4%	Batman
İsmail	Hoy	Temmuz 1251	78	4%	Batman
Süleyman	Hoy	Temmuz 1251	240	4%	Batman
Ağa Hasan	Revan	Temmuz 1251	400	4%	Batman
Ağa Mehmed	Kazvin	Temmuz 1251	41	4%	Batman
Abdullah	Revan	Ağustos 1251	46	4%	Batman
Zeynel Abidin	İsfahan	Ağustos 1251	226	4%	Batman
Ağa Hasan	Kazvin	Eylül 1251	4	4%	Batman
Eslan (?)	Revan	Teşrin-i Evvel 1251	200	3%	Batman
Süleyman	Hoy	Teşrin-i Sâni 1251	34	4%	Batman
Abdulgaffar	Tebriz	Teşrin-i Sâni 1251	94	4%	Batman
Kahraman	Revan	Kanun-i Evvel 1251	47	3%	Batman
Kuli	Revan	Kanun-i Evvel 1251	87	3%	Batman
Ağa Han Mehmed	Dilman	Kanun-i Sâni 1251	826	3%	Batman
Toplam Gümrük Vergisi (Aynî)			153,3 Batman		

Kaynak: D.BŞM.ERG. d., G. No: 17159, s.1-6.

İlgili tablo incelendiğinde Osmanlı Devleti'ne tenbâkû götüren İranlı tüccarların çoğunluğunun Hoylu, Dilmanlı, Revanlı ve Tebrizli oldukları görülmektedir. Kısmende olasa Kazvin ve İsfahanlı tüccarlarında da tenbâkû ticaretinde faaliyet gösterdikleri anlaşılmaktadır. İncelediğimiz arşiv kaynağına göre 1836 yılında Dersaadet'te giden tenbâkû miktarının taşraya götürülen tenbâkûden daha fazla olduğunu söylemek mümkündür.

İlgili tabloya bakıldığında en yüksek tenbâkû girişinin 1.100 batman ile Hoylu Hüseyin, en düşük tenbâkû girişinin ise 4 batman ile Kazvinli Ağa Hasan tarafından yapıldığı görülmektedir. Bununla birlikte aylar arasında tenbâkû dağılımının dengeli olmadığını söylemek mümkündür. Sonuç olarak 1836 yılında taşraya giden tenbâkûnün toplam miktarı 3.944 batmana tekabül etmiştir. Osmanlı Devleti'nin gümrük hasılatı ise 153,3 batman olarak hesaplanmıştır.

C. İpek (Harir) Ticareti

İpek, öteden beri uluslararası ticarete en fazla rağbet gören ürünler arasında yer almıştır. Bilhassa Asya kıtasının en önemli emtia arasında yer alan ipek, tarihi İpek Yolu aracılığıyla dış pazarlara taşınmıştır¹⁹⁶. Bu ticari ürünün en önemli pazarlayıcıları arasında İran Devleti'nin yer aldığını söylemek mümkündür.

İran ipeği, Cürcan, Amul, Mazenderân, Gilân, Şemahi ve Şirvan bölgelerinden üretilmiştir. Buralardan üretilen ipek, Tebriz pazarlarında satışa sunulmuştur. Tebriz'de tüccarlar tarafından satın alınan ipek, iki önemli dağıtım merkezi olan Erzurum ve Halep'e götürülmüştür¹⁹⁷. İran ipeği, Erzurum ve Halep üzerinden Osmanlı Devleti'nin önemli ticaret merkezlerine (İzmir, Bursa ve İstanbul) dağıtılmıştır¹⁹⁸. İran ipeği, bu merkezler üzerinden Avrupa'ya ihraç edilmiştir¹⁹⁹.

Osmanlı-İran ticareti denilince de akla ipek ticareti gelmektedir. Hatta İran'la Osmanlı Devleti arasındaki ipek ticaretinin çok eskilere dayandığını ve en yoğun ekonomik faaliyeti oluşturduğunu söyleyebiliriz.

¹⁹⁶ BOZKURT, Nebi, "İpek", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet VakfıYay., İstanbul 2000, C.22, s. 361.

¹⁹⁷ İNALCIK, Halil, "İpek", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet VakfıYay., İstanbul 2000, C.22, s. 363.

¹⁹⁸ ALKAN, Nilüfer, "15. ve 16. Yüzyıllarda İran İpek Yolu'nda Kervanlar", *U.Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Bursa 2006/2, S. 11, s.142.

¹⁹⁹ YANAR, Şenay, *Uluslararası Ham İpek Ticaretinde İran'ın Avrupa Balantıları ve Culfa Ermenileri (Şah ı. Abbas Dönemi 1587-1629)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya, 2014, s.45.

Osmanlı-İran devletleri arasındaki ipek ticaretinin 16. yüzyılla dayandığını söylemek mümkündür. Bu dönemde Tebriz üzerinden Erzurum'a gelen İranlı tüccarlar getirmiş oldukları ipeği Bursa pazarlarında satmışlardır. O dönemde Bursa, ipek ticareti açısından önemli bir merkezdi. Her yıl çok sayıda kervan Bursa'ya gelerek yanlarında 200 yük (1 yük=154kg) kadar ipek getirmiştir²⁰⁰.

16. yüzyılda Osmanlı-İran devletlerinin ortak hedefler üzerinde politika yürütmeye başlamaları neticesinde yaşanan savaşlar, ipek ticaretini olumsuz yönde etkilemiştir. Sultan I. Selim, İran ipeğinin ülkeye girişini yasaklayarak İran ekonomisine büyük bir darbe indirmek istemiştir. Ancak Kanuni Sultan Süleyman döneminde bu yasaklar kaldırılmış ticaretin geliştirilmesine yönelik adımlar atılmıştır.

Nitekim askeri mecrada yaşanan gelişmeler her iki devlet arasındaki ipek ticaretini sekteye uğratsa da ipek ticareti farklı güzergâhlar üzerinden devam etmiştir²⁰¹. Böylece Tebriz-Bursa yolu üzerinden yürütülen ipek ticareti güzergâhı Tebriz-Halep hattına kaymıştır. 17. yüzyılda İran ipeğinin yeni dağıtım merkezi Halep olmuştur. Bu dönemde İranlı tüccarlar, hem Osmanlı hem de Avrupa pazarlarına büyük miktarda ham ve işlenmiş ipeği Halep üzerinden transfer etmiştir²⁰².

17. yüzyılın sonlarına doğru Halep ve Bursa'ya rakip olarak İzmir'in önem kazanmasıyla birlikte İran ipeğinin yeni merkezi İzmir olmaya başlamıştır. Tebriz üzerinden Osmanlı pazarlarına gelen İranlı tüccarlar, Erzurum-Tokat-İzmir güzergâhını takip ederek İzmir'e gitmeye başlamışlardır. 1670'lerde İran'da üretilen 22.000 yük ipeğin 3.000 yük kadarı İzmir'e getirilmiştir. 18. yüzyılda da İzmir, İran ipeğinin önemli dağıtım merkezi haline gelmiştir²⁰³.

18. yüzyılda Erzurum'a gelen İran ipeği; harir-i kenar, harir-i elvan ve harir-i gilân olarak gümrük kayıtlarına geçmiştir. Bununla birlikte işlenmiş parça şeklinde gelen ipeksi kumaşlarda İranlı tüccarlar tarafından Osmanlı Devleti'ne ihraç edilen ürünler arasında yer almıştır²⁰⁴.

²⁰⁰ İNALCIK, "İpek", s.363.

²⁰¹ KILIÇ, Remzi, *Kanuni Devri Osmanlı İran Münasebetleri (1520-1566)*, İstanbul, Kültür Sanat Yay., 2006, s.130.

²⁰² YANAR, ...*Culfa Ermenileri (Şah ı. Abbas Dönemi 1587-1629)*, s.48-49.

²⁰³ İNALCIK, "İpek", s.363.

²⁰⁴ ERİM, Neşe, *18. Yüzyılda Erzurum Gümrüğü*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1984, s. 100.

Tablo 4 18. Yüzyılda İran’dan İthal Edilen Haririn Yıllara Göre Dağılımı

Yıl	Harir-i Kenar (Men)	Harir-i Gilan (Men)	Harir-i Elvan (Men)	Toplam
1720	12.662,5	9474	-	22.136,5
1721	3.475,5	437	-	3.912,5
1722	23,360	7106	-	30466
1729	19.810,5	-	-	19.810,5
1744	2462	-	-	2462
1761	2045	-	106,5	2.151,5
1763	1543	-	34,5	1.577,5
1764	1275	-	95	1310
1765	1802	-	66	1868
1769	3.606,5	-	42	3.648,5
1770	2688	-	45,5	2733,5
1790	232,5	-	-	232,5
Toplam	74.962,5	17.017	389,5	92.309

Kaynak: ERİM, 18. Yüzyılda Erzurum Gümrüğü, s. 106-112.

Tablo 3’te 18. yüzyılda İran’dan Osmanlı Devleti’ne ihraç edilen haririn yıllara göre dağılımı verilmiştir. İlgili tablo incelendiğinde İranlı tüccarlar, Osmanlı pazarlarına üç farklı kalite ve cinsten ipek getirdikleri anlaşılmaktadır. Buna göre İranlı tüccarların en fazla ihraç ettiği harir çeşidinin harir-i kenar olduğu görülmektedir. İlgili tabloda gösterilen yıllar içerisinde İranlı tüccarların Erzurum Gümrüğüne getirmiş oldukları harir-i kenarın toplam miktarı 74.962,5 mendir.

Yukarıdaki tabloda dikkat çeken en önemli hususun İran Devleti’nin Osmanlı’ya ihraç ettiği harir miktarının yıllara göre azalış göstermesi ve 1722 yılından sonra harir-i Gilan’ın ticarete yer almaması olmuştur. Çünkü Ruslar, 1722 yılında Gilan’ı işgal etmesiyle birlikte harir-i Gilan malı Osmanlı Devleti’ne ihraç edilmemiştir. Mezkûr yıllar içerisinde İranlı tüccarların ihraç etmiş olduğu haririn toplam miktarı 92.309 men olarak hesaplanmıştır.

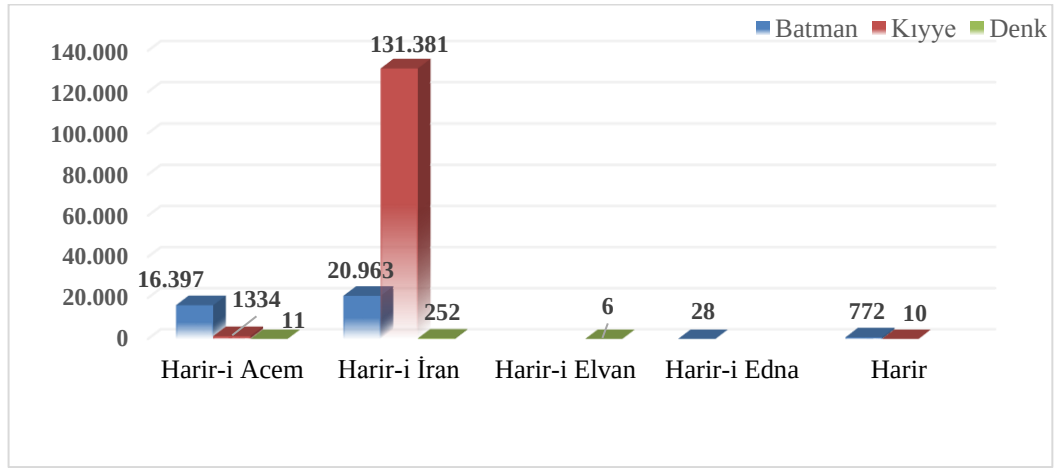
Netice itibarıyla Osmanlı-İran devletleri arasındaki ipek ticaretinin her iki devlet hazinesi için de önemli bir gelir kalemi olduğu söylenebilir. İran Devleti, altın ve gümüş ihtiyacını ipek ticareti üzerinden sağlamış Osmanlı Devleti ise kayda değer miktarlarda gümrük hasılatı elde etmiştir²⁰⁵. Bu sebeptendir ki 18. yüzyılın ortalarına kadar ipek ticareti, iki devletin ticari ilişkilerinde önemli bir ticaret hacmine sahip olduğunu ifade edilebilir. Nitekim 19. yüzyıla gelindiğinde ipek, Osmanlı-İran ticari

²⁰⁵ İNALCIK, Halil, “Tarihte Türk-İran Ekonomik Bağları Üzerine Bir Not”, *Tarih Okulu*, Çev: Gaye YAVUZCAN, Sonbahar 2009 S. V, s.195.

ilişkilerine konu olmaya devam etmiş olsa da -Erzurum Gümrük Defterleri üzerinde yapmış olduğumuz incelemelere istinaden- ipeğin ticaret hacmindeki payının önceki yüzyıla nazaran düştüğünü söylemek mümkündür.

Erzurum Gümrük kayıtları üzerinde yapılan incelemelerde İran'dan gelen mallar içerisinde ipek malına ilişkin ayrıntılı verilere ulaşamamıştır. Ancak 1825, 1826, 1834, 1835 ile 1836 yıllarına ait Erzurum Gümrük kayıtlarında İran'dan gelen mallar içerisinde ipek malına ilişkin birtakım bilgiler verilmiştir. Bu bilgilere ilişkin açıklamalar aşağıdaki şekilde verilmiştir.

Şekil 5 1825-1836 Yıllarında Erzurum Gümrüğüne Gelen İran Haririnin Toplam Miktarı



Kaynak: BOA, D.BŞM.ERG.d., G.N: 17135-50., BOA, D.BŞM.ERG.d., G.N: 17155., BOA, D.BŞM.ERG.d., G.N: 17160., BOA, D.BŞM.ERG.d., G.N: 17161. BOA, D.BŞM.ERG.d., G.N: 17162.

İlgili şekil değerlendirildiğinde İranlı tüccarların Erzurum gümrüğüne getirmiş oldukları harir ürününün cins ve kalitesine göre harir-i Acem, harir-i İran, harir-i elvan, harir ve harir-i edna şeklinde sınıflandığı söylenebilir. Bununla birlikte gümrüğe gelen haririn batman, kıyye ve denk ölçü birimine göre hesaplandığını ifade etmek mümkündür.

Söz konusu şekle bakıldığında İranlı tüccarların Osmanlı pazarlarına getirdikleri harir çeşitleri arasında ey yüksek miktarların harir-i Acem ile harir-i İran olduğu görülmektedir. Mezkûr yıllar içerisinde 131.381 kıyye, 20.963 batman ile 252 denk miktarında harir-i İran malı İranlı tüccarlar tarafından Erzurum gümrüğüne getirilmiştir.

Yine aynı yıllarda 16.397 batman, 1.334 kıyye ve 11 denk miktarında Acem haririnin Osmanlı pazarlarına taşındığını ifade edebiliriz. Ayrıca 6 denk harir-i elvan, 28 denk harir-i edna ve 772 batmanla 10 kıyye miktarında harir gelmiştir.

Osmanlı Devleti, İran haririnden kayda değer miktarlarda gümrük hasılatı elde etmiştir. 1834 tarihli Erzurum Gümrük defterine göre İranlı tüccarların getirmiş oldukları harir için ödedikleri verginin miktarı 142.016 kuruştur.

Sonuç olarak, ipek ticareti hem Osmanlı hem de İran Devlet hazinesi için önemli bir gelir kaynağı olduğu anlaşılmaktadır. Bu ticaretin geliştirilmesi noktasında özellikle ipeğin gümrük muamelatına ilişkin söz konusu iki devlet arasında çeşitli görüşmeler yapılmıştır. Bilhassa ipekten alınacak vergi meselesi en fazla görüşülen konu olmuştur.

Araştırmanın ikinci bölümünde de ifade ettiğimiz üzere ipekten alınacak olan vergi ipeğin kıymeti haliyesi ve cariyesine göre nakdî veya aynî olarak alınması kararlaştırılmıştır²⁰⁶. Ancak gerek gümrük noktalarında görev yapan idareci ve memurların keyfî davranışları gerekse İranlı tüccarların vergi kaçırmaya yönelik tutumları Osmanlı-İran devletleri arasında ipek ticaretini sekteye uğratan unsurlar arasında yer almıştır²⁰⁷.

Osmanlı Devleti, bölge idarecilerine göndermiş olduğu fermanlarla gümrükte görev yapan idareci ve mültezimlerin keyfî davranışlarını engellemek istemiş se de bunda başarılı olduğunu söyleyemeyiz. Zira İranlı tüccarlar, bu hususla ilgili şikâyetlerini sürekli gündeme getirmişlerdir²⁰⁸. Bu sebeptendir ki gümrük muamelatında yaşanan problemler ipek ticaretini olumsuz etkilemiştir.

D. Pamuk (Penbe) Ticareti

İranlı tüccarların Erzurum gümrüğüne getirdikleri ticari emtia arasında yer alan pamuğun Farsça dilindeki karşılığı penbedir²⁰⁹. Keza incelenen Erzurum gümrük kayıtlarında “Penbe” olarak kayıt altına alınmıştır.

Bilindiği üzere pamuk, çok eskiden beri ticarete konu olmuştur. Ancak Sanayi inkılabı neticesinde dokuma sanayisinin gelişmesine bağlı olarak pamuğun kıymet ve

²⁰⁶ BOA, HR.MKT., D. No:32/ G. No:41., s.1., BOA, A., MKT., D. No: 206/ G. No:36, s.1.

²⁰⁷ BOA, HR.MKT, D. No:32, G. No: 41, s.1.

²⁰⁸ BOA, A.MKT.D. No: 206, G. No: 36, s.1.

²⁰⁹ PAKALIN, M. Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, İstanbul, MEB Yay., 1993, C. II, s. 766.

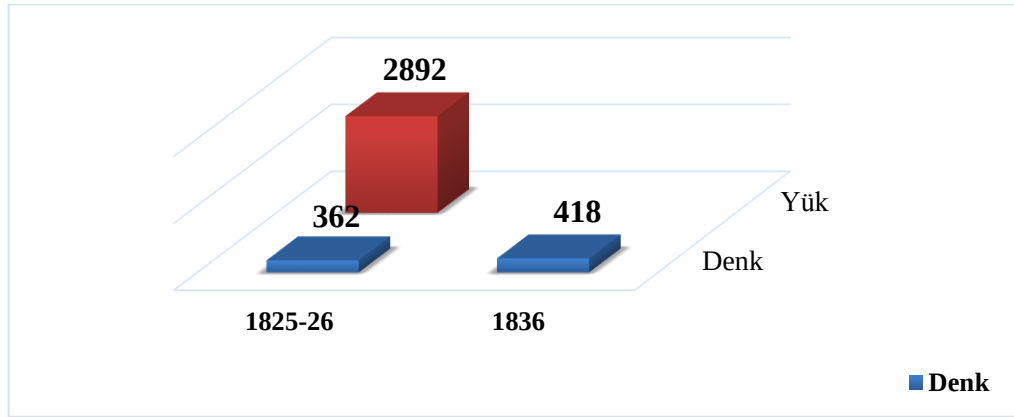
öneminin daha da artmaya başladığı söylenebilir. Bilhassa İngiltere, 19. yüzyıl pamuk sanayisi ve ticaretinde öne çıkan devlet olmuştur²¹⁰.

Bu dönemde Osmanlı ve İran devletlerinin pamuk sanayisindeki rolleri ise ham madde sağlamak üzerine teşekkül etmiştir. Fakat dönemin ortalarına doğru Osmanlı Devleti'nde dokuma sanayinin gelişmesine bağlı olarak ham ve işlenmiş pamuğun ihracatı artmaya başlamıştır.

Osmanlı-İran devletleri arasındaki pamuk ticaretine baktığımızda pamuğun ticaret hacmindeki payının azımsanmayacak derecede olduğunu söylemek gerekir. Her ne kadar incelenen Erzurum gümrük kayıtları içerisinde pamuğa ilişkin verilerin 1825, 1826 ve 1836 yıllarından elde edilmiş olsa da sonraki dönemde pamuk ticaretinin devam ettiğini söylemek mümkündür.

1825 ile 1836 yıllarını ihtiva eden Erzurum gümrük kayıtları üzerinde yapılan incelemelerde İranlı tüccarların Erzurum gümrüğüne getirmiş oldukları pamuk denk veya yük ölçü birimi üzerinden hesaplanmış ve pamuğun vergisi belirlenmiştir.

Şekil 6 1825/26 ile 1836'da İranlı Tüccarların Erzurum Gümrüğüne Getirdikleri Pamuğun Miktarı



Kaynak: BOA, D.BŞM.ERG. d., G. No: 17135-50, BOA, D.BŞM.ERG. d., G. No: 17162.

Şekil 6'ya bakıldığında 1825/26 yılı içerisinde İranlı tüccarların Erzurum gümrüğüne getirmiş oldukları pamuğun toplam miktarı 2.892 yük²¹¹ ile 362 denk²¹² olarak hesaplandığı görülmektedir. Yine 1836 yılında getirilen pamuğun miktarı 418 denke tekabül etmiştir. Söz konusu yıllarda toplamda 780 denk ile 2.892 yük olarak hesaplanmıştır.

²¹⁰ DEANE, Phyllis, *ilk Sanayi İnkılâbı*, Çev. Tefik Güran, Ankara, TTK Yay., 2000, s.89.

²¹¹ Bkz: Terim ve emtia sözlüğü, s.174.

²¹² 1 denk: 50 top=20 çile= 2 pastava (1 pastav: 32,5 metre) eşittir. Bkz: İNALCIK, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, Yapı kredi Yay., İstanbul, 2009, s.253.

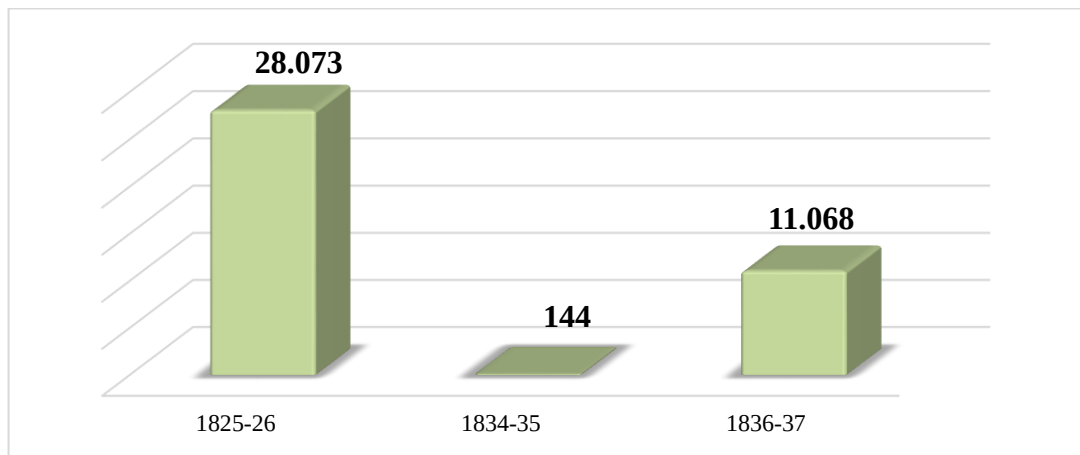
Erzurum gümrük kayıtları üzerinden yapılan analizler neticesinde İranlı tüccarların getirmiş oldukları 1 denk/yük pamuk için 7 kuruş vergi ödedikleri tespit edilmiştir. Bu bağlamda İranlı tüccarlar, 780 denk ile 2.892 yük pamuk için toplamda 25.704 kuruş vergi ödedikleri söylenebilir.

E. Keten Ticareti

Osmanlı-İran ticari ilişkilerine konu olan bir diğer ürün ketendir. Keten, dokumacılıkta kullanılan bir bitki türüdür. Keten, boyada, cilada, matbaa mürekkebinde, vernikte, cam macununda, muşambada, sabunculukta ve dokumacılıkta kullanılmaktadır. Bu sebeptendir ki keten çok eskiden beri yetiştirilmekte ve ticareti yapılmaktadır²¹³.

Keten, 19. yüzyıl Osmanlı-İran ticari ilişkilerine dâhil olmuştur. Araştırmada ele alınan dönemi ihtiva eden birtakım Erzurum Gümrük Defterleri üzerinde yapmış olduğumuz incelemelerde İranlı tüccarların Osmanlı pazarlarından satın aldıkları mallar içerisinde keten malına yoğun bir ilgi gösterdiklerini söylemek mümkündür. Bilhassa Rize ve Of yöresine ait keteni İranlı tüccarlar satın almış ve İran'a götürmüşlerdir.

Şekil 7 İranlı Tüccarların İthal ettikleri Rize Keteninin Top Bazında Yıllara Göre Dağılımı



Kaynak: BOA, D.BŞM.ERG. d., G. No: 17135-50, BOA D.BŞM.ERG. d., G. No: 17162.

²¹³ YILDIRIM, M. Uğur, Seçilmiş Alternatif Keten (Linum Usitatissimum l.) (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Hatlarının Verim ve Verim Ögeleri Bakımından Karşılaştırılması, Ankara Üniversitesi Fen-Bilimleri Enstitüsü, Ankara 2005, s.3.

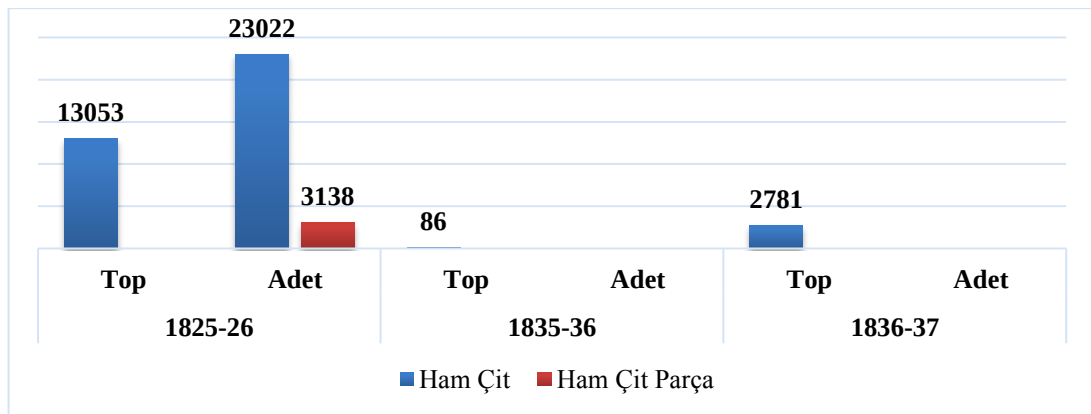
Şekil 7’de İranlı tüccarların satın almış oldukları Rize keteninin –ölçü birimi olarak- top bazında miktarları verilmiştir ²¹⁴ . İlgili şekle bakıldığında İranlı tüccarların en fazla keten satın aldıkları dönem 28.073 top ile 1825 ile 1826 yıllarına ait olduğu görülmektedir. Akabinde 11.068 top ile 1836/37 yılı gelmiştir.

En az ithalatın gerçekleştirildiği dönem ise 144 top ile 1834 yılı olmuştur. Söz konusu yıllar içerisinde toplamda 39.285 top keten Osmanlı-İran ticari ilişkilerine konu olmuştur. Osmanlı Devleti’nin keten ticaretinden elde etmiş olduğu gümrük hasılatının toplamı -yaklaşık olarak- 18.441 kuruş olarak hesaplanmıştır.

F. Çit Ticareti

Osmanlı-İran ticari ilişkilerine konu olan bir diğer emtia çittir. İranlı tüccarlar, çit malını iki farklı şekilde Erzurum gümrüğüne getirmişlerdir. Bunlardan ilki işlenmemiş top bazında gelen çittir. Diğer de ham çit ama parça şeklinde olup adet bazında ticarete dâhil olmuştur. Çit, kelime manası itibarıyla bir cins kumaş bezi anlamına gelmektedir²¹⁵. Çitin; çit yorgan, çit döşek, çit perde, çit şalvar gibi farklı türleri ve desenleri bulunmaktadır²¹⁶. 1825, 1826, 1835 ve 1836 yıllarını ihtiva eden Erzurum gümrük kayıtları üzerinde yapmış olduğumuz incelemelerde İranlı tüccarların kayde değer miktarda çit getirdikleri tespit edilmiştir.

Şekil 8 İranlı Tüccarların Erzurum Gümrüğüne Getirdikleri Ham Çitin Yıllara Göre Dağılımı



Kaynak: BOA, D.BŞM.ERG. d., G. No: 17135-50, BOA, D.BŞM.ERG. d., G. No: 17155., BOA, D.BŞM.ERG. d., G. No: 17162.

²¹⁴ Bkz: Terim ve emtia sözlüğü, s.174.

²¹⁵ SAMİ, *Kâmûs-î Türkî*, s.525.

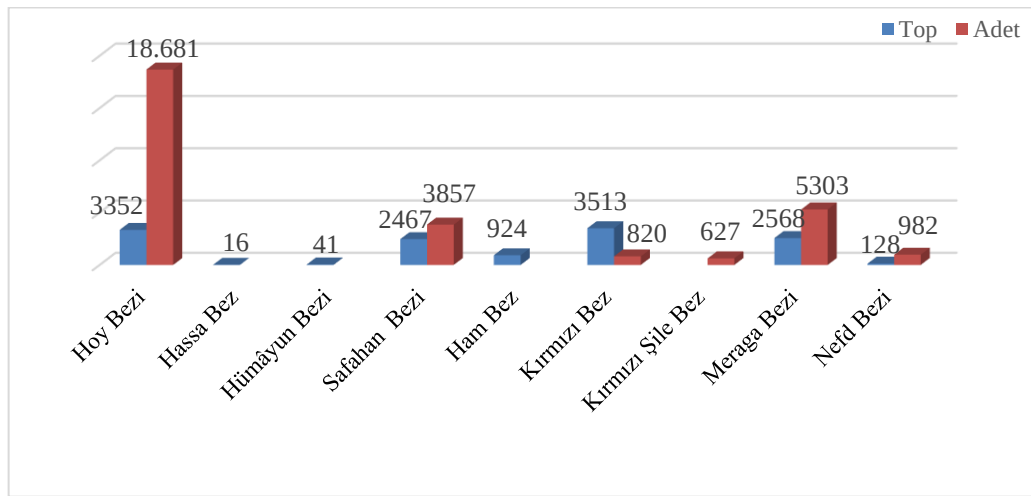
²¹⁶ PAKALIN, M. Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. I, İstanbul, MEB Yay., 1993, s. 379.

Şekil 8 incelendiğinde ilgili yıllar içerisinde İranlı tüccarların Erzurum Gümrüğüne getirdikleri ham çitin 1825 ile 1826 yılında en yüksek miktara ulaştığı görülmektedir. Bu yılda 13.053 top ile 23.022 adet ham çit getirilmiştir. Yine aynı yılda parça bazında 3.138 adet işlenmemiş çit İranlı tüccarların iktisadi faaliyetleri arasında yer almıştır. 1836 yılında ise 2.781 top ham çit malı ticarete konu olmuştur. En az çit miktarının geldiği dönem ise 86 top ile 1835 yılı olmuştur. Şekilde gösterilen yıllar içerisinde Osmanlı-İran ticari ilişkilerine konu olan toplam çit miktarı 15.920 top ile 26.160 adete tekabül etmiştir. Osmanlı Devleti'nin bu ticaretten elde atmış olduğu gümrük hasılatı ise 7.429 kuruş olarak hesaplanmıştır.

G. Bez Ticareti

İranlı tüccarların Erzurum gümrüğüne getirdikleri önemli ticaret ürünlerinden biri olan bez, Osmanlı-İran ticari ilişkilerine en fazla konu olan mallar arasında yer aldığını söylemek mümkündür. İranlı tüccarların Erzurum gümrüğüne getirdikleri bez kumaşlar, nefd bezi, hümâyûn bezi, Hoy bezi, Merega bezi, İsfahan bezi, Sistan bezi, hassa bezi ve ham bezden oluşmuştur. Bilhassa Hoy, Merega ve İsfahan yöresine ait bez kumaşlar, İranlı tüccarların Osmanlı pazarlarına taşıdıkları kıymetli İran ürünleri arasında yer almıştır.

Şekil 9 1825-26 yıllarında İranlı Tüccarların Erzurum Gümrüğüne Getirdikleri Bez Kumaşların Dağılımı



Kaynak: BOA, D.BŞM.ERG. d., G. No: 17135-50.

Şekil 9 incelendiğinde İranlı tüccarların 1825 ile 1826 yıllarında Erzurum gümrüğüne getirdikleri bez kumaşlar arasında Hoy, Merega, İsfahan (Safahan), kırmızı, nefd, hümayûn, hassa, şile ve ham bezin yer aldığı görülmektedir. İlgili şekil değerlendirildiğinde Hoy, Merega ve İsfahan yöresine ait kumaş bezlerinin ticaretteki hacminin daha yüksek olduğunu söyleyebiliriz.

Bu bağlamda İranlı tüccarların Osmanlı pazarlarına ihraç ettikleri en fazla kumaş türü Hoy bezi olmuştur. Söz konusu yıllarda Dersaadet'te giden toplam Hoy bezi miktarı 3.352 top ile 18.681 adet olarak hesaplanmıştır. Merega yöresine ait bezlerin toplam miktarı 2.568 top ile 5.303 adettir. İsfahan yöresine ait bezlerin miktarı ise 2.467 top ile 3.857 adet olmuştur.

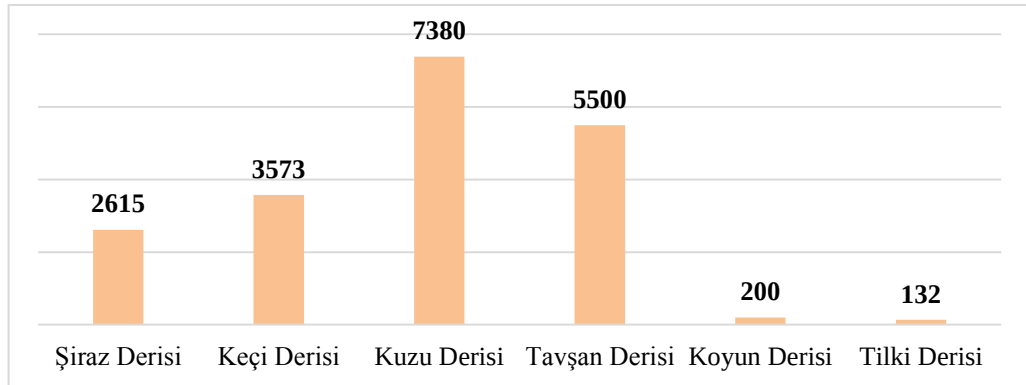
İranlı tüccarların getirmiş oldukları diğer bezlerin dağılımlarına baktığımızda 3.513 top ve 820 adetle kırmızı bez, 128 top ile 982 adet nefd bezi, 627 adet kırmızı şile bezi, 924 top işlenmemiş bez, 41 humâyûn bezi ve 16 top hassa bez şeklinde olmuştur. Osmanlı Devleti'nin bu ticaretten elde atmış olduğu gümrük hasılatı ise 15.749 kuruş olarak hesaplanmıştır.

H. Deri Ticareti

Osmanlı-İran ticari ilişkilerine konu olan bir diğer emtia çeşidini de deri ürünleri oluşturmuştur. Dokumacılık ve dericilik sanayisinde kullanılan bu ürünler, dönemin sosyo-iktisadi hayatı açısından oldukça önem arz etmiştir.

1825 ile 1837 yılları arasında Erzurum gümrüğüne gelen İranlı tüccarların getirmiş oldukları deri malları arasında cild-i şirazi, cild-i keçi, cild-i necari, cild-i kuzu, ham kürk, cild-i tavşan ve cild-i tilki yer almıştır.

Şekil 10 İranlı Tüccarların Erzurum Gümrüğüne Getirdikleri Deriler ve Miktarları



Kaynak: BOA, D.BŞM.ERG. d., G. No: 17135-62.

Şekil 10'da İran tüccarların Erzurum Gümrüğü'ne getirmiş oldukları deri ürünleri ve miktarları verilmiştir. Buna göre ilgili şekil incelendiğinde en yüksek miktarın 7.380 adet ile kuzu cildi yer aldığı görülmektedir. Akabinde ise 5.500 adet ile tavşan derisi gelmiştir. Ayrıca 3.573 adet keçi derisi, 2.615 adet Şiraz derisi, 200 adet ve 132 adet tilki derisi İranlı tüccarların ticari faaliyetleri arasında yer almıştır.

Osmanlı-İran ticaretine konu olan derilerin yıl bazındaki dağılımları farklılık arz etmiştir. Bu bağlamda 1825-26 yıllarında 2615 adet Şiraz derisi, 3055 adet keçi derisi, 180 adet kuzu derisi, 60 adet cild-i necari, 132 adet tilki derisi ve 790 adet ham kürk Osmanlı pazarlarına getirilmiştir²¹⁷. İranlı tüccarlar 1834 yılında 500 adet keçi cildi getirmiştir²¹⁸. 1835 yılında ise 5.400 adet kuzu derisi, 1.800 adet orta kalitede kuzu derisi ve 5.500 adet tavşan derisi gelmiştir²¹⁹. 1836-37 yılında 200 adet koyun derisi, 18 adet keçi derisi gelmiştir²²⁰.

Sonuç olarak 19. yüzyılda Osmanlı-İran ticari ilişkilerine konu olan deri ticaret hacminin daha yüksek olduğu kanaatindeyiz. Ancak söz konusu döneme ilişkin ayrıntılı veriler elde edilemediğinden yalnız 1825-1837 yıllarına ait bir değerlendirme yapılabilmektedir. Ayrıca Erzurum Gümrük Defterleri üzerinde yapmış olduğumuz incelemeler neticesinde İranlı tüccarların Erzurum gümrüğüne getirmiş oldukları deri ürünlerinin dokumacılık ve boya ürünlerine nazaran ticaret hacmindeki payının daha düşük olduğunu söylemek gerekir. Ayrıca Osmanlı pazarlarına deri getiren İranlı tüccarların yanı sıra Ahıskalı, Rus ve İngiliz tüccarlar da kayda değer miktarlarda deri getirmişlerdir. Hatta bu tüccarların İranlı tüccarlara nazaran deri ticaretinde daha etkili olduğunu söylemek mümkündür.

İ. Boya Ticareti

Osmanlı-İran ticari ilişkilerine konu olan bir diğer mal çeşidini boya ürünleri oluşturmaktadır. Çivit, kitre, mazı, cehri ve asfur gibi boya yapımında kullanılan bitkisel ürünler, Osmanlı-İran arasında gerçekleşen boya ticaretinin temelini teşkil etmiştir. Osmanlı ve İran sosyo-iktisadi hayatında dokumacılık ve dericilik

²¹⁷ BOA, D.BŞM.ERG. d., G.N: 17135-17150.

²¹⁸ BOA, D.BŞM.ERG. d., G.N: 17155, s.1-4.

²¹⁹ BOA, D.BŞM.ERG. d., G.N: 17160, s.1-6.

²²⁰ BOA, D.BŞM.ERG. d., G.N: 17162, s.1-16.

zanaatları çok gelişmiştir. Bu itibarıdır ki gerek yerli gerekse dış pazardan getirilen boya ürünleri dokumacılıkta ve dericilikte kullanılmıştır.

İranlı tüccarların Erzurum gümrüğüne getirmiş oldukları boya ürünleri arasında çivid, kitre, mazı, cehri, Karaman boya ve granit boya yer almıştır. 1825, 1826, 1834, 1835, 1836 yıllarına ait Erzurum gümrük Defterleri'nde İranlı tüccarların getirmiş oldukları boya ürünleri ilişkin önemli veriler bulunmaktadır.

Tablo 5 İranlı Tüccarların Erzurum Gümrüğüne Getirdikleri Boya Malları

Yıl	Mal	Batman	Kıymet	Vergi (Kuruş)
1825	Çivid	17	488	1270,5
	Kitre	-	-	
	Mazı	-	434	
	Asfur Boya	5	10	
	Karaman Boya		97	
1826	Çivit	7,5	695	8.160
	Kitre	-	-	-
	Mazı	-	2.105	676,5
	Asfur Boya	-	-	-
	Karaman Boya	-	22	13
1834-35	Çivit	1.169,5	-	15.651
	Cehri	584	-	170
	Kitre	208	-	105
	Mazı	10.406	-	8.411,5
	Asfur Boya	2.597	-	2.752,5
1835-36	Çivit	42	368,5	6.633
	Cehri-yi İran	8	80	38,5
	Cehri-yi Acem	6	60	29
	Kitre	1.156	9.301	8.418
	Mazı	9.261	82.252,5	64.046,5
	Granit Boya	29	254	43
	Asfur Boya	276	2.673,5	2.700
1836-37	Çivit	-	474,5	3.290
	Cehri	-	728	1713,5
	Kitre	-	8.288/8 kıyye	22.250
	Mazı	-	77.332,5	49.522
	Asfur Boya	-	1408	3.693

Kaynak: BOA., D.BŞM.ERG.d., G.N: 17135-50., BOA, D.BŞM.ERG.d., G.N: 17155., BOA, D.BŞM.ERG.d., G.N: 17160., BOA, D.BŞM.ERG.d., G.N: 17161. BOA, D.BŞM.ERG.d., G.N: 17162.

İlgili tabloda 1825, 1826, 1834, 1835, 1836 yılları içerisinde Erzurum gümrüğüne gelen İranlı tüccarların getirmiş olduğu boya mallarına ilişkin bilgiler aktarılmıştır. Söz konusu tablo incelendiğinde Osmanlı-İran ticaretine konu olan boya malları arasında çivid, kitre, cehri, mazı, Asfur (Aspir), Granit ve Karaman boya yer aldığı

görülmektedir. Bu boyalar, bir bitki çeşididir. Örneğin cehri, Anadolu’da altın ağacı, alacehir, boyacı diken, cehni, cehil, çihri, sarı boya, sarı tane gibi isimlerle bilinmektedir. Yaklaşık üç metreye kadar yükselebilen dikenli bir çalı biçiminde olan bu bitkiden sarı, yeşil, kahverengi ve siyah renkler elde edilmiştir²²¹. Cehri, boya bitkisi olarak dokumacılıkta ve iplerin boyanmasında kullanılmıştır²²².

İran’dan getirilen cehri de Osmanlı dokuma sanayisinde kullanılmıştır. Bu doğrultuda 1834 yılında İranlı tüccarların Osmanlı pazarına getirmiş oldukları İran cehrisinin toplam miktarı ise 584 batmandır. Tabi ölçü birimi olarak batmanın değeri yere, ürüne ve zamana göre değişkenlik gösterdiğinden 1 batman cehrinin ne kadara tekabül ettiğini kesin olarak söylemek zordur. Ancak batmanın standart ölçüsü (1 batman=7,69 kg) dikkate alındığında 1834 yılında Osmanlı pazarına transfer edilen İran cehrisi 4.490 kilogram olarak hesaplanmıştır.

1835 yılına ait Erzurum gümrük kayıtları üzerinde yaptığımız incelemeler neticesinde cehrinin iki farklı isim altında kaydedildiği tespit edilmiştir. Bunlardan ilki cehri-yi İran diğeri cehri-yi Acem’dir. Her iki tür de İranlı tüccarlar tarafından Erzurum Gümrüğü’ne getirilmiştir. İranlı tüccarların 1835 yılında getirmiş oldukları cehrinin toplam miktarı 14 batman ile 140 kuruş kıymetine tekabül etmiştir. Bu bağlamda 1835 yılında İranlı tüccarların getirmiş oldukları toplam cehri miktarını 1834 yılına ait verilerle kıyaslandığında İran cehrisinin ithalatında önemli oranda bir azalmanın yaşandığı söylemek mümkündür.

İranlı tüccarlar, 1836 yılında 728 kuruş kıymetinde cehri malını Erzurum gümrüğüne getirmişlerdir. Bu yılda gelen cehri, diğer mallarda olduğu gibi Erzurum üzerinden İstanbul pazarlarına transfer edilmiştir. Tabloda gösterilen yıllar içerisinde Erzurum gümrüğüne gelen İranlı tüccarlar, getirmiş oldukları cehri için toplamda 1.951 kuruş vergi ödemiştir. Ancak burada ifade edilen vergi miktarının eksik olduğunu söylemek gerekir. Çünkü Erzurum gümrük memurları, mallardan alınan vergileri toplu olarak kayıt altına almışlardır. Yani bir İranlı tüccarın getirmiş olduğu mallar içerisinde boya ve dokuma ürünleri olmasına rağmen gümrük memurları vergileri toplam olarak ifade etmiştir. Bu nedenledir ki tabloda gösterilen cehri vergisi sadece cehri kayıtlarının olduğu vergi miktarını göstermekte olup diğer

²²¹ KAYABAŞI, Nuran-ARLI, Mustafa, “Cehri (Rhamnus petiolaris)’den Elde Edilen Renkler”, *Tarım Bilimleri Dergisi*, Ankara 2001, C. 7, S. 3, s.128-129.

²²² GENÇ, Mustafa, “Başbakanlık Osmanlı Arşiv Belgelerinde Kökboya ve Cehri ile İlgili Bazı Kayıtlar”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Hakemli Dergisi*, Mayıs/Haziran-2014, S.13, s.190.

ürünlerle birlikte toplu bir şekilde hesaplanan cehrinin vergisinin miktarı kesin olarak bilinmediğinden hesaba dâhil edilmemiştir. Keza söz konusu bu durum diğer boya malları için de geçerli olmuştur.

İranlı tüccarların Erzurum gümrük noktasına getirdikleri mazı, pamuklu dokumaların boyanmasında ve dericilikte kullanılmıştır²²³. İlgili tablo incelendiğinde İranlı tüccarların Erzurum gümrüğüne getirdikleri mazı miktarında kayda değer bir oranda artışın olduğu görülmektedir. Bu bağlamda 1825 yılında mazının kıymet olarak miktarı 346 kuruş iken 1826 yılında 2.105 kuruş olmuştur. Yine 1834-35 yılında İranlı tüccarların Erzurum gümrüğüne getirmiş oldukları mazının toplam değeri 10.406 batmana (1 batman=7,69 kg) tekabül etmiştir. 1835 yılında ise mazının miktarı 9.261 batman ile 82.252,5 kuruşa iblağ etmiştir. Ancak 1836 yılına gelindiğinde Erzurum gümrüğüne gelen mazı miktarında düşüş yaşanmıştır. Bu yılda gelen mazının miktarı 77.332,5 kuruş olarak hesaplanmıştır. Sonuç olarak Erzurum gümrüğüne gelen İranlı tüccarların getirmiş oldukları mazı için Osmanlı Devleti'ne ödemiş oldukları verginin toplam miktarı 122.746 kuruşa denk düşmüştür.

Çivit, Osmanlı-İran ticaretine konu olan temel boya ürünlerinden birini teşkil etmiştir. Kadim bir geçmişi olan çivit, bitkisel bir kumaş boyasıdır. Çivit, mavi renkte boyaların imalatında kullanılmaktadır. Çivit, 19. yüzyılda dokuma sanayisinin gelişimi ile birlikte dış ticaretteki önemi artan bir ürün olmuştur²²⁴.

Yukarıdaki tablo incelendiğinde 1825 yılında Erzurum gümrüğüne gelen İranlı tüccarların getirmiş oldukları çivitin toplam miktarı 24,5 batman ile 1067 kuruşa tekabül ettiği görülmektedir. Ancak 1825 yılına ait Erzurum Gümrük Defteri'nin eksik olması hasebiyle sadece üç aylık bir bilgiye ulaşılmıştır. Dolayısıyla 1825 yılında Erzurum gümrüğüne gelen çivit miktarının daha fazla olduğu kanaatindeyiz.

1834 yılında İranlı tüccarların Erzurum gümrüğüne getirmiş oldukları çivit toplam miktarı 1169,5 batman (1 batman=7,69 kg) olarak hesaplanmıştır. 1835 ve 1836 yıllarında ise çivitin miktarında ciddi bir düşüş yaşandığını söylemek mümkündür. Diğer taraftan bu yıllarda mazının payı çivite nazaren daha fazla olmuştur.

²²³ GENÇ, Mustafa, "Sakarya Çevresi Doğal Boyarmadde Kaynakları ve Boyahaneler", *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Isparta 2017/1, S.26, s.108.

²²⁴ CANATAR, Mehmet, "Osmanlılarda Bitkisel Boya Sanayii ve Boyahaneler Üzerine", *Osmanlı Araştırmaları XVIII*, Enderun Kitapevi, İstanbul 1998, s.92.

Kitre, mazı ve çivitten sonra Osmanlı-İran ticari ilişkilerinde Osmanlı-İran boya ticaretine konu olan bir diğer mal çeşidi kitredir. Kitre, tıpta ve boya yapımında kullanılan bitkisel bir maddedir. İlgili gümrük kayıtları üzerinde yaptığımız incelemelerde 1825 ve 1826 yılında Erzurum gümrüğüne gelen İranlı tüccarların ticari faaliyetleri arasında kitrenin yer almadığı tespit edilmiştir.

1834, 1835 ve 1836 yıllarına ait gümrük kayıtlarında kitreye ilişkin önemli veriler elde edilmiştir. Bu bağlamda İranlı tüccarlar, 1834'te 208 batman, 1835'te 1156 batman ile 9.301 kuruş kıymetinde kitre ve 1836'da 8 kıyye ile 8.288 kuruş kıymetinde kitre Erzurum gümrüğüne getirmişlerdir. Söz konusu yıllar içerisinde Osmanlı Devleti'nin kitre'den elde etmiş olduğu gümrük hasılatının toplamı 30.773 kuruş olarak hesaplanmıştır.

İranlı tüccarların Erzurum gümrüğüne getirmiş olduğu diğer bir boya ürünü ise asfur (Aspir)dur. Asfur, bir bitki çeşididir. İran'da zaferan gülü olarak da bilinmektedir. Avrupa'da ise Aspir olarak adlandırılmaktadır. Osmanlı kayıtlarında ise Aspir olarak geçmektedir. İranlı tüccarlar, tabloda gösterilen yıllar içerisinde toplamda 2.878 batman (1 batman=7,69 kg) ile 4.091,5 kuruş kıymetinde asfur malını Erzurum gümrüğüne getirmişlerdir. İranlı tüccarların Osmanlı Devleti'ne ödemiş olduğu vergi miktarı ise 9.146,5 kuruş olarak hesaplanmıştır.

J. Ticarete Konu olan Diğer Mallar

1825, 1826, 1834, 1835 ve 1836 yıllarında İranlı tüccarların Erzurum gümrüğüne getirmiş oldukları diğer mallar arasında ham ve işlenmiş demir, demir sac, çelik, bakır, iğne, kahve, yıldızlı kahve ibriği, zırnıh, tenbakü, duhan, kaba boncuk, nal, kına, güherçile, karanfil, ravend, kilit, teneke, tepsi, çubuk-ı Şiraz yer almıştır.

Tablo 6 İranlı Tüccarların Erzurum Gümrüğüne Getirdikleri Diğer Mallar

Ürün	Denk	Batman	Kıyye	Top	Kese	Adet	Kıymet (Kuruş)
İğne	-	-	-	-	200	-	-
Kahve	41	75	127	-	-	-	10.655
İran Kahvesi	3	119	-	-	-	-	27
Zırnıh/Zernih	1112	-	-	-	-	-	17.483
Kahve ibriği	-	-	-	-	-	5	-
Tenbakü	14	55	-	-	-	-	113
Afyon-ı Acem/İran	-	73	-	-	-	-	-
Duhan	-	-	-	-	-	-	16

Ürün	Denk	Batman	Kıyye	Top	Kese	Adet	Kıymet (Kuruş)
Kaba Boncuk	-	-	-	-	-	-	1
Nal	-	-	-	-	-	-	1468
Kına	-	-	-	-	786	-	-
Güherçile	-	-	-	-	-	-	326
Karanfil	-	-	-	-	-	-	42
Ravend	-	68	4	-	-	-	780
Kilit	-	-	-	-	-	2600	-
Sarı Teneke	9,5	-	-	-	-	-	-
Bolad Tepsi	-	-	-	-	-	21	-
Çubuk-ı Şiraz	587,5	-	-	-	-	-	-
Kalem	30	-	-	-	-	-	-
Demir	97,5	-	-	-	-	-	580
Ham Demir	10	-	-	-	-	-	-
Demir Aleti	-	-	-	-	-	-	159
Demir Sac	-	-	-	-	-	756	-
Çelik	-	-	-	-	-	-	433
Cedid Bakır	-	-	-	-	-	-	1705
Gülle Bakır	-	-	-	-	-	-	11.805
Meşin Aleti	-	-	-	-	-	-	277
Beyaz İplik	-	-	-	-	-	-	1646
Destimal	-	-	-	-	-	217	-
Ham Yorgan Yüzü	-	-	-	-	-	4057	-
Kadife Yastık Yüzü	-	-	-	-	-	22	-
Kadife	-	-	-	-	-	97	-
Kadife-yi Acem	-	-	-	360	-	-	-
Kalice	-	-	-	-	-	50	-
Yamçı	9	-	-	-	-	404	178
İngiliz Çini				1189,5			
Tokat Kenevir	8	-	-	-	-	-	-
Sahtiyan	-	-	-	-	-	40	-
Yazlık Peştemal	-	-	-	-	-	200	-
Keçe	-	-	-	1	-	-	-
Keçe Seccade	-	-	-	-	-	26	-
Basma	-	-	-	3	-	-	-
Zer-Beft Acem	-	-	-	110	-	-	-
Zer-Beft	-	-	-	80	-	-	-
İngilizkârî Şal	-	-	-	-	-	154	-
Yazma Destimal	-	-	-	-	-	131	-
Kalice Seccade	-	-	-	-	-	91	-
Şem'asel	6	143	858	-	-	-	21.516,5
Tiftik	-	-	-	-	-	-	150
Peştemal	-	-	-	-	-	132	-
Rişte (İplik)	-	-	-	-	-	-	329,5
Şeker-i Gubar	-	-	-	-	-	-	100

Ürün	Denk	Batman	Kıyye	Top	Kese	Adet	Kıymet (Kuruş)
Şeker-i Kand	-	-	-	-	-	-	224

Kaynak: BOA, D.BŞM.ERG.d., G.N: 17135-50., BOA,D.BŞM.ERG.d., G.N: 17155., BOA,D.BŞM.ERG.d., G.N: 17160., BOA,D.BŞM.ERG.d., G.N: 17161. BOA,D.BŞM.ERG.d., G.N: 17162.

Tablo 6’da İranlı tüccarların Erzurum Gümrüğüne getirmiş oldukları emtia listesi verilmiştir. İlgili tabloya bakıldığında 1825, 1826, 1834, 1835 ve 1836 yıllarında İranlı tüccarların Erzurum gümrüğüne getirmiş oldukları made ürünleri dağılımları 97,5 denk ile 580 kuruş değerinde demir, 10 denk işlenmemiş demir, 756 adet demir sac, 433 kuruş kıymetinde çelik, 1705 kuruş kıymetinde cedid bakır ve 11.805 kuruş kıymetinde gülle bakır şeklinde olmuştur. Bu bağlamda İran tüccarların ticari faaliyetleri arasında dokuma ürünlerinin yanı sıra demir, bakır, sac ve çelik gibi çeşitli madenlerin de yer aldığı söylenebilir.

İranlı tüccarların Erzurum gümrüğüne sık getirdikleri diğer bir ürün ise kahvedir. Kahve, Erzurum gümrük kayıtlarında iki farklı isim altında kayıt altına alınmıştır. Bunlardan biri İran kahvesi diğeri ise kahve olarak yazılmıştır. Söz konusu dönem içerisinde İranlı tüccarların Erzurum gümrüğüne getirdikleri her iki kahve çeşidinin toplam miktarı 44 denk, 194 batman, 127 kıyye ile 10.682 kuruş kıymetine tekabül etmiştir.

İranlı tüccarların ticari faaliyetleri konu olan bir diğer önemli emtia zırnıh/zernih olmuştur. Zernih; madeni bir taş olup geleneksel tıpta kullanılmıştır. İncelenen kayıtlar içerisinde İranlı tüccarların Erzurum gümrüğüne getirdikleri zernihin toplam miktarı 1.112 denk ile 17.483 kuruş kıymetinde olduğu hesaplanmıştır.

İranlı tüccarların Erzurum gümrüğüne getirmiş oldukları dokuma ürünleri arasında yer alan emtianın dağılımlarına baktığımızda 1646 kuruş kıymetinde beyaz iplik, 217 adet destimal, 4057 adet ham yorgan yüzü, 22 adet kadife yastık yüzü, 360 top Acem kadifesi 50 adet kalice, 9 denk ile 404 adet yamçı ve 1189,5 top İngiliz çini (Kumaş türü) şeklinde olmuştur. Yine 40 adet sahtiyan, 200 adet yazlık peştimal, 26 adet keçe seccade, 1 top keçe, 3 top basma, 110 top zer-beft acem, 80 top zer-beft, 131 adet yazma destimal, 91 adet kalice seccade ve 132 adet peştamal Erzurum gümrüğüne getirilen dokuma ürünleri arasında yer almıştır.

İncelenen Erzurum gümrük kayıtları içerisinde sıklıkla ulaştığımız veriler arasında yer almazlar da İranlı tüccarların ticari faaliyetleri arasında yer alan birtakım malların dağılımları; 200 kese iğne, 5 adet yaldızlı kahve ibriği, 2.600 adet kilit, 21 adet tepsi, 9,5 denk sarı teneke, 14 denk ile 55 batman miktarında tenbâkû, 73

batman İran afyonu, 587,5 denk çubuk-ı şiraz, 30 denk kalem ve 6 denk, 143 batman, 858 kıyye ve 21.516,5 kuruş kıymetinde şem'-i asel şeklinde olmuştur.

II. Erzurum Gümrük Gelirlerinde İranlı Tüccarların Payı

Erzurum, coğrafi konumu itibarıyla Anadolu ile İran sahası arasında yer alan önemli ticaret merkezidir. Bu sebeptendir ki Erzurum, Anadolu ile İran sahası üzerinde kurulmuş devletlerarasında ticari faaliyetlerin yürütülmesinde son derece mühim bir role sahip olduğunu söylemek mümkündür. Söz konusu bu husus, Osmanlı-İran ticari ilişkileri için de geçerli olmuştur.

19. yüzyılda Trabzon-Erzurum-Tebriz transit ticaret hattının işlevselliği ve kullanım hacminin artmasıyla birlikte Osmanlı-İran ticari ilişkileri Erzurum üzerinden yürütülmüştür. Böylece Erzurum'a gelen tüccarların malları Erzurum gümrük noktasında kontrol edilmiştir. Gümrük idaresi tarafından malların kayıtları tutulmuş ve vergiler tahsil edilmiştir. Tüm bu işlemler, Erzurum Gümrük Defterleri'nde kayıt altına alınmıştır. Bundan dolayı gümrük kayıtları dönemin iktisadi ve ticari hayatı açısından son derece önem arz etmektedir.

Araştırmada incelediğimiz dönem ilişkin tespit edilen Erzurum Gümrük Defterleri; 1825, 1826, 1834, 1835, 1836 yıllarını ihtiva etmekle birlikte gümrüğe gelen tüccarların isimleri, memleketleri, getirdikleri mallara ve vergi miktarlarına ilişkin ayrıntılı veriler barındırmaktadır. Bu defterler, İranlı tüccarların ticari faaliyetlerinin ortaya konulması bakımından son derece önemli bir veri kaynağını oluşturmaktadır. Tüccarların isimleri, memleketleri, getirdikleri mallar ve ödedikleri vergilere ilişkin önemli veriler tespit edilmiştir.

İranlı tüccarların yanı sıra Ahıska, Tiflis, Trabzon, Erzurum, Erzincan, Kayseri, Harput, Muş, Van, Rize, Bayburt, Gümüşhane, Siirt ve Şam gibi Osmanlı Devleti'nin çeşitli şehirlerden gelen tüccarlar Erzurum gümrüğüne gelen tüccar grupları arasında yer almıştır. Bununla birlikte beratlı Avrupalı tüccarların da Erzurum gümrüğü üzerinden mal taşıdıkları tespit edilmiştir. Bilhassa beratlı tüccarlar arasında İngiliz ve Rus tüccarlarının ağırlıkta olduğunu söyleyebiliriz.

Erzurum gümrüğüne gelen tüccar sınıfları dikkate alındığında İranlı tüccarların ticaret hacimlerinin azımsanmayacak bir orana sahip olduğu söylenebilir. Yıl, ay ve gün hesabıyla tutulmuş Erzurum gümrük kayıtları üzerinde yapmış olduğumuz

incelemelerde İranlı tüccarların gümrüğe sürekli mal getirip ve götürdükleri tespit edilmiştir. Buna bağlı olarak gümrüğe giriş yapan İranlı tüccarların mal miktarı arttıkça gümrük idaresine ödemiş oldukları vergi miktarları da aynı şekilde artış göstermiştir. Bu bağlamda 1825 yılının ekim, kasım, aralık ve ocak aylarında Osmanlı Devleti'nin İranlı tüccarlardan tahsil etmiş olduğu toplam gümrük hasılatı 35.135,5 kuruşa denk geldiği tespit edilmiştir.²²⁵.

1826 yılında Erzurum gümrüğünün toplam gümrük hasılatı 465.995 kuruş olarak hesaplanmıştır. Bu hasılat içerisinde İranlı tüccarların payı ise 125.652,5 kuruştur²²⁶. 1825 yılına nazaran bu yılda İranlı tüccarların ödemiş oldukları vergi miktarının artış gösterdiğini söyleyebiliriz.

1834-1835 yılında Erzurum gümrüğüne gelen tüccarların ödemiş olduğu vergi miktarının toplamı 259.482 kuruşa tekabül etmiştir. Bu yılda İranlı tüccarların payı 236.738,5 kuruş olduğu tespit edilmiştir²²⁷.

1835-36 yılında Erzurum gümrüğünün toplam gümrük hasılatı 421.070 kuruşa ulaşmıştır. Bu hasılatın içerisinde İranlı tüccarların payı ise 398.925 kuruş olmuştur²²⁸. 1836-1837 yılında Erzurum gümrüğünün toplam vergi hasılatı ise 842.647 kuruşa çıkmıştır. İlgili yıl içerisinde Erzurum gümrüğüne gelen İranlı tüccarların ödemiş olduğu toplam vergi miktarı 349.434,5 kuruşa ulaşmıştır.

Sonuç olarak 1825, 1826, 1827, 1834, 1835 ve 1836 yıllarında Erzurum gümrük idaresinin gümrük hasılatı ilerleyen dönemlerde artış göstermiştir. Bu dönemlerde İranlı tüccarların da ödemiş olduğu gümrük vergisinin miktarı da %100 üzerinde artış gösterdiğini söylemek mümkündür. Bu artışın yaşanmasının nedenlerini dönemin siyasi ve iktisadi hadiselerinde aramak gerekir. Araştırmanın ikinci bölümünde de ifade ettiğimiz üzere Rusya, 19. yüzyılın ilk çeyreğinde kendi güzergâhında İranlı tüccarlara sağlamış olduğu imtiyazları kaldırmış, tüccarların mal sevkiyatı yapmasını güçleştirmiştir. Diğer taraftan İran pazarlarına daha rahat ulaşmayı arzulayan İngiltere ise Trabzon'u ticari bir üs olarak kullanmaya yönelik bir politika takip etmiştir. Nitekim gerek izah ettiğimiz bu hususlar gerekse Osmanlı Devleti'nin Rusya hattındaki ticaret yolunu terk eden İranlı tüccarları kendi güzergâhına çekmek

²²⁵ BOA, D.BŞM.ERG. d., G.N: 17135, 17136, 17137, 17138 kayıtlı defterlerden ulaşılmıştır.

²²⁶ BOA, D.BŞM.ERG. d., G.N: 17139, 17140, 17141, 17142, 17143, 17144, 17145, 17146, 17147, 17148, 17149, 17150 kayıtlı defterlerden ulaşılmıştır.

²²⁷ BOA., D.BŞM.ERG. d., G.N: 17155, s.1-5.

²²⁸ BOA., D.BŞM.ERG. d., G.N: 17160, s.1-5.

için gümrük işlemlerinde çeşitli imtiyazlar vermesi Tebriz-Erzurum-Trabzon yolunun İranlı tüccarlar tarafından daha aktif ve sık kullanılması olmuştur.

Öte yandan gümrük hasılatındaki bu artış, İranlı tüccarların her geçen yıl içerisinde Osmanlı pazarlarında olan ticaret hacminin de büyüdüğü, İranlı tüccarların daha fazla miktarda İran mallarını Osmanlı iç ticaretine getirdiği ve Osmanlı pazarlarından mal götürdüğü şeklinde yorumlanabilir.

III. Osmanlı-İran Ticari İlişkilerinde Rol Oynayan İranlı Tüccarlar

Osmanlı pazarlarında ham ve ucuza temin edilebilecek malların bulunması bununla birlikte geniş bir pazar alanına sahip olması 19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin yerli ve yabancı tüccarlar için oldukça önemli bir ticaret merkezi haline gelmesinde etkili olduğunu söylemek mümkündür.

Bilhassa sanayileşmenin hız kazanması -başta İngiliz ve Fransız tüccarlar olmak üzere- Avrupalı tüccarların Osmanlı iç ticaretinde aktif bir şekilde faaliyet göstermelerine neden olmuştur. Bununla birlikte Osmanlı pazarlarında ticari faaliyetlerini yürüten yabancı tüccarlar arasında İranlı tüccarlar da yer almıştır.

İranlı tüccarlar, Osmanlı-İran ticari ilişkilerinde iki farklı göreve sahip olmuşlardır. Bunlardan ilkinin karşılıklı ticaret bağlamında değerlendirmek mümkündür. Bir başka ifade İranlı tüccarlar, biryanda İran mallarını Osmanlı pazarlarına taşıırken diğer taraftan Osmanlı pazarlarında satın aldıkları malları İran pazarlarına taşımışlardır.

İkinci ise İran-Avrupa ticaretinde Osmanlı Devleti'nin tampon konumunda yer almasıdır. Yani İranlı tüccarlar, Avrupa'ya götüreceği mallar ile Avrupa'dan getireceği malları Osmanlı Devleti sınırları içerisinde geçen transit ticaret yolları üzerinden götürmüşlerdir. Bu sebeptendir ki Osmanlı-İran ticari ilişkilerinde İranlı tüccarların oldukça ehemmiyetli bir role sahip olduklarını ifade etmekte yarar vardır.

Ele alınan döneme ilişkin Erzurum gümrük kayıtları üzerinde yapılan incelemeler neticesinde Osmanlı Devleti'nin iç ticaretine dâhil olan İranlı tüccarların ekseriyetinin Tebriz, Revan, Dilman ve Hoy şehirlerinden geldikleri tespit edilmiştir.

Bununla birlikte kısmen de olsa Hemedan, Tahran, Kirman, Salmas ve Zincan gibi İran'ın farklı şehirlerden gelen tüccarlar da Osmanlı-İran ticari ilişkilerinde yer aldıklarını söylemek mümkündür.

Tablo 7 19. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Devleti'ne Gelen İranlı Tüccarların Listesi²²⁹

Tüccar	Memleketi	Tüccar	Memleketi
Ağa Hasan	Revan	Ağa Hüseyin	Hoy
Hüseyin Ali	Hemedan	Allahverdi	Hoy
Mirza	Hoy	Mehmed Rıza	Tebriz
Seyid Mehmed	Tebriz	Sergis	Hoy
Küçük Kul Mehmed	Hoy	Ali	Hoy
Aliyar	Hoy	Zeynel	Hoy
Yedel (?)	Hoy	Murad Ali	Hoy
Ağa Hasan	Hoy	Hacı Ali	Hoy
Süleyman	Hoy	İbrahim	Hoy
Hacı Mirza	Hoy	Ali Ekber	Hoy
Mehmed	Hoy	Emir Han	Hoy
Hacı Mirza	Hoy	Kurban	Hoy
Ağa Mehmed	Tebriz	Küçük Kul Mehmed	Hoy
Hacı Mehmed	Revan	Emrah	Hoy
Nasrullah	Tebriz	Abdülsettar	Tebriz
Mehdi	Hoy	Hacı Oruç	Hoy
Nasrullah	Tebriz	Molla Baba	Hoy
Molla Mehmed	Hoy	Mehmed Taki	Tebriz
Ağa Ali	Tebriz	Küçük Nasrullah	Tebriz
Abdülcabbar	Tebriz	Ağa Baba	Hoy
Hacı İbrahim	Dilman	Meşhedi	Tebriz
İmamverdi	Hoy	Ağa Oruç	Hoy
Ağa Hıdır	Hoy	Hacı Baba oğlu	Tebriz
Hacı Seyid Mehmed	Revan	Mehmed Bakır	Hoy
Hacı Ahmed	Hoy	Hacı Cafer	Tebriz
Zafer	Hoy	Behzad	Tahran
Kasım	Rumye	Mehmed	Dilman
Ağa Ali Asker	Hoy	Hacı İbrahim	Dilman
Melik	Hoy	Abidin	Hoy
Yakub	Hoy	Niyaz (?)	Hoy
Mehmed	Hoy	İsmail	Hoy
Feyzullah	Dilman	Ağa Kerim	Revan
Erkil	Hoy	Ali Ekber	Tebriz
Ali	Hoy	Ali	Tebriz
Mirza	Dilman	Hacı Ağa	Tebriz
Hacı Hidayet	Dilman	Hacı Mehmed Hasan	Dilman
Hacı Abdürrezzak	Hoy	Hacı Kurban	Tebriz
Hıdır	Hoy	Ali Murad	Salmas
Zeynel Bey	Revan	Hacı Süleyman	Hoy

²²⁹ Tabloda verilen bilgiler, Erzurum Gümrük Defterleri'nden elde edilmiştir. Bkz: BOA, D.BŞM.ERG.d, G.N: 17135-62.

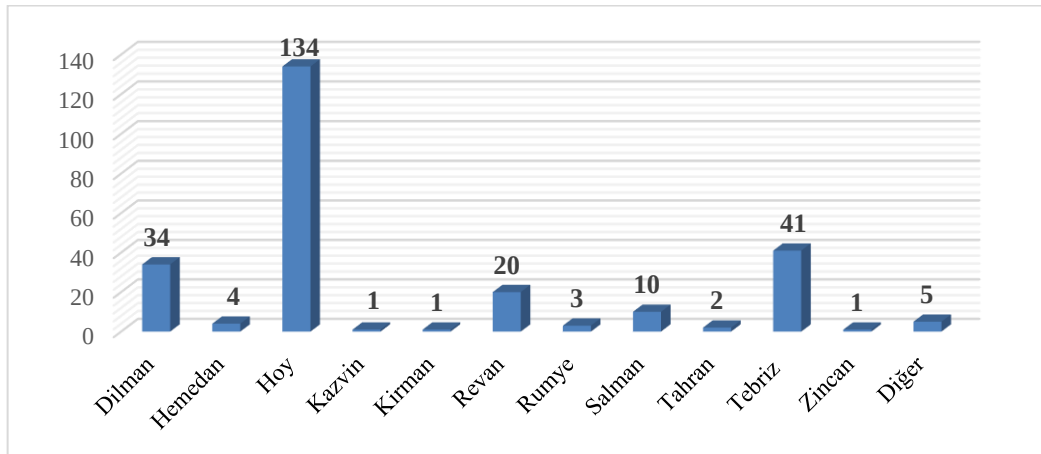
Tüccar	Memleketi	Tüccar	Memleketi
Molla Ali	Tebriz	Karayed	Hoy
Timur	Revan	Enüb (?)	Hoy
Hacı Abdullah	Hoy	Feremez	Hoy
Mehmed Rıza	Tebriz	Salih	Revan
Abdülkerim	Tebriz	Mustafa	Hoy
Halil	Hoy	Ebültalib	Hoy
Hacı Asker	Hoy	Ali Kerim	Hoy
Ahmed	Hoy	Hacı Asker	Salmas
Ömer	Revan	Mirza	Dilman
Fettah	Dilman	Hüseyin	Hoy
Süleyman	Dilman	Halil	Dilman
Ağa Mehmed Ali	Tebriz	Kasım	Tahrân
Ağa Abbas	Zincan	Karaman	Hoy
Sakallu Mehmed	Hoy	Mehmed Cafer	Tebriz
Ali Hüseyin	Hoy	Taştimur	Revan
Hüda Kerim	Hoy	Yahudi Selo (?)	Hoy
Ferec	Hoy	Velioğlu	Hoy
Abdürrahim	Revan	Hacı Gaffar	Hoy
Sadık	Revan	Hacı Musa	Hoy
Hüseyin	Dilman	Fetih Han oğlu	Hoy
Hacı Gaffur	Hoy	İbrahim	Hoy
Ahmed Sarı	Hoy	Mehmed Kasım	Hoy
Hasan Ali	Hemedan	Mehmed Ali	Dilman
Ali Hasan	Hoy	Abdulgaffur	Rumye
Mahir Ali	Hoy	İbrahim	Revan
Kuli	Hoy	Katırcı Ali	Hoy
Hasan	Hoy	Menla Haliloğlu	Hoy
Kul Mehmed	Hoy	Hacı Resul	Hoy
Resul	Dilman	Ali Kuli	Hoy
Bayram	Hoy	Abdullah	Hemedan
Hüseyin Kuli	Hoy	Mahmud	Hoy
Ali Asker	Hoy	Malik Mehmed	Hoy
Salim	Hoy	Abdurrahim	Salmas
Selim	Hoy	Ali	Salmas
Abdülkadir	Hoy	Hacı Ayvaz	Hoy
Efrand (?)	Tebriz	Esmo (?)	Hoy
Mahmud	Hoy	Musa	Hoy
Yahudi Osib	Hoy	Mirza Baba	Hoy
Hacı Selman	Hoy	Şeyh Ali	Hoy
Muaz	Hoy	Abdülrahim	Tebriz
Hacı Rüstem	Tebriz	Hacı Ali	Kirman
Hacı Yusuf	Tebriz	Şerif Mehmed	Hoy
Ağayab (?)	Salmas	Gregor (?)	Hoy
Nail	Hoy	Artin (?)	Salmas
Kahraman	Hemedan	Ragaz (?)	Salmas

Tüccar	Memleketi	Tüccar	Memleketi
Rıza	Hoy	Kulu (?)	Salmas
Yusuf	Dilman	Abdullah	Salmas
Ali Haydar	Hoy	Hacı Esad	Hoy
Cabbar	Dilman	Meşhedi İbrahim	Revan
Abdulfettah	Hoy	Cevahir	Revan
Hacı Abdulkadir	Hoy	Hayri	Revan
Hacı Zahim	Dilman	Mehmed Kerim	Tebriz
Mehmed Sadık	Revan	Hacı Mehmed	Tebriz
Fahri	Dilman	İsmail	Rumye
Cevad	Dilman	Zeynel Abidin	Tebriz
Abbas	Dilman	Hacı Ali Baba	Hoy
Seyyid Musa	Tebriz	Zorab	İngiliz
Hacı Ahmed	Dilman	Ağa Hasan	Kazvin
Hâkim Ağa	Tebriz	Hacı Kurban	Hoy
Hasan	Dilman	Hacı Veli	Hoy
Şeyh Kazım	Tebriz	Fetih Ali	Dilman
Hacı Bakıroğlu Ağa Hüseyin	Hoy	Hacı Seyfi	Tebriz
Hacı Abdullah	Şirvan	Abdulsamed	Dilman
Veli Han	Hoy	Sergis	Rusya
Ağa Abdurrahman	Tebriz	Ağa Yusuf	Tebriz
Ağa Mehmed Han	Dilman	Ağa Mehmed Kuli	Hoy
Necif (?)	Hoy	Mir Abdulfettah	Tebriz
Küçük Hüseyin	Dilman	Hacı Hasan	Hoy
Muharrem	Revan	Anton	Rusya
Ebulkasım	Dilman	Abuş	Dilman
Hacıbakıroğlu Hasan	Hoy	Nadir	Hoy
Zehrab (?)	Hoy	Süleyman	Hoy
Hacı	Hoy	Abdullah	Revan
Umur Ali	Hoy	Hacı Ali	Hoy
Abdulsamed	Dilman	Ağa Abdurrahim	Tebriz
Ağa Mir Fettah	Tebriz	Ali Rıza	Tebriz
Molla Ali	Hoy	Allahyarî	Dilman
Demirci Mehmed	Hoy	Hacı Mahmud Ağa	Hoy
Abdulkerim	Hoy	Feyzullah	Dilman
Rıza	Hoy	Halil	Hoy
Mehmed Hasan	Hoy	İbrahim	Hoy
Hüdaverdi	Hoy	İsmail	Hoy
Abdülkasım	Dilman	Mehmed Hasan	Revan
Abdulgaffar Ağa	Tebriz	Sadık	Hoy
Ali Merdan	Revan	Cuma	Salmas
Allahveli Han	Hoy	Kıraç	Hoy
Abdulahdi Ağa	Tebriz	Ferid Ali	Hoy
Ağa Han Mehmed	Dilman	Ağa Rıza	Dilman
Cafer	Hoy	-	-

Yukarıdaki tabloda 1825 ile 1837 yılları arasında Erzurum Gümrüğü'ne mal getiren İranlı tüccarların isimleri ve memleketlerine ilişkin bilgiler verilmiştir. Erzurum Gümrük kayıtları üzerinde yapılan incelemelerde söz konusu yıllar aralığında gümrüğe mal getiren İranlı tüccarların sayısı 256 kişi olarak hesaplanmıştır. Ancak okunamayan, günümüze ulaşmayan kayıtlar veya tahrip olan belgeler dikkate alındığından bu sayının daha yüksek bir miktarda olduğunu söylemek gerekir.

İlgili tabloya bakıldığında Osmanlı-İran ticari ilişkilerinde rol oynayan İranlı tüccarların Hoy, Tebriz, Dilman Revan, Tahran, Salmas, Zincan, Hemedan ve Kirman gibi İran'ın farklı şehirlerinden geldikleri görülmektedir.

Şekil 11 Erzurum Gümrüğüne Gelen İranlı Tüccarların Memleketlerine Göre Dağılımı



Kaynak: BOA, D.BŞM.ERG.d, G.N: 17135-62.

İlgili şekilde görüldüğü üzere Erzurum Gümrüğü'ne gelen İranlı tüccarların ekseriyetinin Hoylu, Dilmanlı, Tebrizli ve Revanlı oldukları ifade edilebilir. Bu dört şehirden gelen tüccarların toplam sayısı 229 kişiye tekabül etmektedir. Geriye kalan 27 tüccar ise Hemedan, Kazvin, Kirman, Salmas ve Zincanlıdır. Şekilde diğer adı altında gösterilen tüccarlar, İran'da yaşayan gayrimüslim ahaliden oluşmaktadır.

Söz konusu şekil incelendiğinde Tebriz ve Hoy'dan gelen tüccarların Osmanlı-İran ticari ilişkilerinde büyük bir rol oynadıkları söylenebiliriz. Bilhassa Hoylu tüccarlar ticarete etkin olmuştur. Çünkü Hoy şehri, coğrafi konumundan dolayı transit ticaretinin uğrak noktası üzerinde yer alması ve geniş ticari pazarına sahip olması Hoy'da ikamet eden kişilerin ticaret ve tüccar meziyetlerinin gelişmesinde etkili olmuştur. Bu durum, Osmanlı-İran ticari ilişkilerine yansımıştır. İncelenen gümrük kayıtlarında bilhassa Hoylu tüccarlar ön plana çıkmıştır.

Ele alınan dönem içerisinde Osmanlı iç ticaretine dâhil olan İranlı tüccarların farklı yıllar ve aylar içerisinde Erzurum Gümrüğü'ne defalarca mal girişi yaptıkları tespit edilmiştir. İranlı tüccarlar, getirmiş oldukları malları İstanbul başta olmak üzere İzmir, Bursa ve Halep gibi önemli ticaret merkezlerine götürmüşlerdir. İranlı tüccarların Osmanlı pazarlarına getirmiş oldukları malların başında çeşitli desenlerde ve kalitede Kirman şallar, Hoy, Merega ve İsfahan yöresine ait bez kumaşlar, harir, tenbâkû gibi ürünler yer almıştır.

IV. Osmanlı-İran Ticari İlişkilerinde İranlı Sefirlerin Rolü

Devletler arasındaki diplomatik ağın temel yürütücüleri sefaretlerdir. Bu sefaretlerde görev yapan kişilere ise sefir ya da elçi denilmektedir. Başka bir ülkede temsilci sıfatıyla bulunan ve birtakım imtiyazlara sahip olan sefirler hem devletin menfaatlerini gözetmek hem de görev yaptığı ülkeye gelen vatandaşlarının sosyal, iktisadi ve hukuksal haklarını korumak gibi belli başlı birtakım sorumluluklara haiz olmuştur. Bundan dolayı sefirler, karşılıklı diplomasinin en önemli unsuru olarak görev yapmıştır²³⁰.

Tarihte güçlü devletler vücuda getiren milletler, diplomasi alanında etkin bağlantılar içerisine girmiştir. Osmanlı Devleti de bunlardan birisi olmuş, teşekkül sürecinde Bizans, Karamanoğlu, Memlük, Akkoyunlu, Venedik ve Ceneviz gibi dönemin muktedir devletlerine elçiler göndererek diplomatik bağlantılar kurmuştur²³¹.

Klasik dönem Osmanlı diplomasisi, elçi kabul etmekle birlikte farklı devletlere elçiler göndermek üzerine teşekkül etmiştir. Lakin bu dönemde daimî elçilik anlayışı mevcut değildir²³². Ancak Osmanlı Devleti'nin askeri ve siyasi bağlamda Avrupa'ya karşı üstünlüğünün zayıflaması sonucunda 18. yüzyılda daimî elçilikler kurulması gündeme gelmiştir. Nihayet Sultan III. Selim ile birlikte daimî elçilik sistemine geçilmiştir. Bu gelişme, Osmanlı diplomasi tarihi açısından yeni bir dönemin

²³⁰ ÖZKAN, S. Hilmi, *Osmanlı Devleti ve Diplomasi*, İstanbul, İdeal Kültür Yay., 2017, s.15.

²³¹ İPŞİRLİ, Mehmet, "Elçi", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 1995, C.11, s.7.

²³² Osmanlı Diplomasi ve elçi kabulleri ilgili detaylı bilgi için bkz: YILDIRIM, İbrahim, *Osmanlı Devleti'nde Elçi Kabulleri*, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2014.

başlangıç noktası olmuştur. Bundan sonraki dönemde Londra, Paris ve Viyana gibi Avrupa'nın önemli merkezlerine daimî elçiler gönderilmeye başlanmıştır²³³.

19. yüzyıla gelindiğinde ise Osmanlı Devleti, diplomatik alanda Avrupa ile sıkı ilişkiler kurarken aynı zamanda İran Devleti ile olan diplomatik ilişkilerini de gözden geçirmiştir. İstanbul'da bulunan İranlı sefirinin yanı sıra çeşitli eyaletler ve taşralarda şehbenderler veya vekiller tayin etmeye başlamıştır. Özellikle 1845'lerden sonra İranlı temsilcilerin sayısında ciddi şekilde bir artış olmuştur. Bu artışın yaşanmasında dönemin iktisadi ve siyasi hadiseleri etkili olmuştur.

1847 yılında Osmanlı ile İran arasında imzalanan Erzurum Antlaşması'nda iki devlet arasında yapılacak olan ticaret ve hukuk işlerini yürütmek üzere şehbenderliklerin açılmasına karar verilmiştir. Antlaşmanın altı ve yedinci hükümlerinde bu hususa ilişkin açıklamalar yapılmış karşılıklı olarak ülke içerisinde konsoloslukların ve şehbenderliklerin açılması uygun bulunmuştur²³⁴. Bu noktada şu soruyu sormak gerekir; Osmanlı Devleti'nde, İranlı sefirler ve şehbenderler atanmadan önce İranlı tüccarların karşılaşmış oldukları sorunlar nasıl bir diplomatik yolla çözüme kavuşturulmuştur? Osmanlı Devleti bu noktada çözüm merci olarak kendi yerel idarecilerini görmüştür. Hatta İran Ahkâm Defteri üzerinde yapılan incelemelerde İranlı tüccarların karşılaşmış oldukları meselelerle ilgilenen ve Osmanlı idaresince görevlendirilmiş yetkili bir kişinin olduğu tespit edilmiştir²³⁵.

27 Haziran 1824 tarihli bir hükümde, İranlı tüccar Hasan, Gelibolu'da yapmış olduğu ticari faaliyetlerin sonucunda alacağını tahsil edememesi üzerine Bâb-ı Âlî'ye bir dilekçe takdim etmiştir. Divan-ı Hümayun'dan çıkan karar ile İranlı tüccarın alacak meselesini çözmek için hem bölge naibine hem de Anadolu kazaskerliği payesi olan Mehmed Tahir Efendi görevlendirilmiştir²³⁶.

Yine bir başka örnekte İranlı tüccar Seyyid Abdullah, 1825 yılında Bâb-ı Âlî'ye bir dilekçe göndermiştir. Tüccar, 1821 yılında İran'a hareket ettiği bir sırada yanındaki malları satmak için İzmir'de bulunan zimmî Agob'a teslim etmiştir. Ancak İranlı tüccar Abdullah, İzmir'e geri döndüğünde mallarını Agob'dan talep etmiş ancak alamamıştır. Bunun üzerine İranlı tüccar, 1825 tarihinde İstanbul'a başvurmuştur. Ocak 1825 yılında Divan-ı Hümayun'dan gönderilen hükümde İranlı

²³³ İPŞİRLİ, "Elçi", s.9.

²³⁴ DAEİ, Masoumeh, "19. Yüzyıl İran ile Osmanlı Arasında Tömbeki Muamılatı ve Gümrük Tarifeleri", *Sultan Abdülaziz ve Dönemi Sempozyumu, Bildiriler*, TTK. Yay., Ankara 2014, C. 2, s. 9.

²³⁵ BOA, A.DVNS.DVE. d., D. No: 44, G. No: 2, 1 Nolu Hüküm, s.1.

²³⁶ BOA, A.DVNS.DVE. d., D. No: 44, G. No: 2, 4 Nolu Hüküm, s.2.

tüccarın alacak meselesine ilişkin dava, İran ahalisinin hakkının korumak için görevlendirilen Anadolu kazaskerliği payesi olan Mehmed Tahir Efendi'ye havale edilmiştir²³⁷.

Osmanlı Devleti, 19. yüzyılın ilk çeyreğinde İran tüccarının karşılaştığı gasp ve eşkıyalık sorunu, alacaklarını tahsil edememe, gümrük memurlarının keyfi muameleleri gibi temel sorunları çözmek için Anadolu kazaskerliğinden istifade etmiştir. İranlı tüccarların karşılaştığı sorunların çözüm yeri merkezde Osmanlı idari birimi, local de mahalli idareciler veya amirler birinci derecede sorumlu olmuştur²³⁸.

1830'lar ile birlikte Osmanlı ülkesinde görev yapmaya başlayan İranlı sefirin başlıca görevleri arasında İranlı tüccarların haklarını korumak ve sorunlarını çözmek olmuştur. Örneğin 1830 yılında İstanbul'da görev yapan İran sefiri Mirza Ferecullah, Saraybosna'da ticaret ile meşgul olan İran tüccarı Şirazi'nin Bosna'da ikamet eden Hacı Mehmed zimmetindeki alacağının tahsil edilmesi için Osmanlı Devleti'nden ricada bulunmuştur. Akabinde Divan'dan Bosna naibine hitaben çıkartılan kararda meselenin halledilmesi istenmiştir²³⁹.

1840'lardan sonra İstanbul'da İran temsilcisi bulunurken Tahran'da Osmanlı temsilcisi görev yapmıştır. Artık Osmanlı-İran arasında husule gelen birçok problemin çözüm araçları sefirler olmuştur. Böylece Osmanlı-İran arasındaki diplomatik meselelerin çözümünde sefirlerin etkisi daha da artmaya başlamıştır. 1845 yılında Osmanlı Devleti'nde görev yapan İran Maslahatgüzârı Mehmed Han'dır²⁴⁰. İran ahalisi ve tüccarları, Osmanlı ülkesinde karşılaştığı sorunları çözmek için İran Maslahatgüzârı Mehmed Han'a başvurmuştur. Örneğin 1845 yılında Bağdad'a giden İranlı tüccarlar, yol üzerinde bulunan bazı aşiretlerin kendilerinden zorla harç aldığını ayrıca Bağdad Damga Mukataası mermurlarının gümrük ahkâmını hiçe sayarak fahiş miktarda vergi aldığını Maslahatgüzâr Mehmed Han'a bildirmiştir. Bunun üzerine Mehmed Han, Osmanlı Devleti ile yapmış olduğu görüşmelerde İran ticaret mallarından amediye ve reftiye vergisinin alınmasını kabul ederken, diğer taraftan aşiretlerin almış olduğu harçların engellenmesini istemiştir.

²³⁷ BOA, A.DVNS.DVE. d., D. No: 44, G. No: 2, 23 Nolu Hüküm, s.9.

²³⁸ BOA, A.DVNS.DVE. d., D. No: 44, G. No: 2.

²³⁹ BOA, A.DVNS.DVE. d., D. No: 44, G. No: 2, 39 Nolu Hüküm, s.39.

²⁴⁰ BOA, AM, D. No:1, G. No: 80, s.1.

Ayrıca Bağdad Damga Mukataası tarafından istenen vergilerin kaldırılmasını istemiştir²⁴¹.

İranlı Maslahatgüzârı Mehmed Han zamanında yaşanan ve Osmanlı-İran diplomatik görüşmelere konu olan bir diğer konu ise hac veya ticaret maksadıyla Osmanlı topraklarında vefat eden İranlıların defnedilmek üzere kendi ülkelerine götürüldüğünde alınan gümrük vergisi olmuştur. Bu bağlamda 1845 yılında Necef şehrinde bu vergiden ötürü birtakım sorunlar yaşanmıştır. Buna göre Necef'te bulunan İranlı vatandaşlar, vefat eden akrabalarını İran'a götürür iken Necef başta olmak üzere güzergâh noktası üzerinde yer alan gümrük memurlarının kendilerinden fazla vergi almasından rahatsız olmuştur. Bunun üzerinde bu haksızlığın giderilmesi için Maslahatgüzâr Mehmed Han'a başvurmuştur.

İran sefiri, Necef bölgesinde yaşanan vergi sorunu Osmanlı Devleti'ne bildirerek Necef şehrinde görev yapan memurların fahiş miktarda vergi aldıklarını iddia etmiştir. Akabinde Osmanlı Devleti, Necef bölgesi ve çevresinde yaşanan bu olayla ilgili bir tahkikat başlatmıştır. Osmanlı idaresince yapılan tahkikat neticesinde böyle bir şeyin olmadığı, İran Maslahatgüzârı bu iddiasını ispat edemediği sonucuna ulaşmıştır. Ayrıca böyle bir şey yaşanmaması içinde Necef mütesellimi ve idarecilerine fermanlar göndererek gümrük usûllerine riayet edilmesini ve bu tür söylemlere mahal veren davranışlardan uzak durulması için gerekli hassasiyet gösterilmesini istemiştir²⁴².

İran Maslahatgüzârı Mehmed Han'ın itiraz ettiği bir diğer konu ise Osmanlı ülkesinde vefat eden İranlıların defin işlemlerinden alınan ücretlerdi. Bu ücretler, bölgede bulunan mütevelliler tarafından belirlenmiştir. Mütevelliler, gasilhane işlemlerinde harcadığı paraları karşılamak için vefat eden İranlının akrabasını bir ve bir buçuk kırat değerinde bir vergi ödemekle yükümlü tutmuştur. Ancak Tanzimat Fermanı'nın ilanı ile yeniden bir idari yapılanma sürecine giren Osmanlı Devleti, mali alanda da vergileri toplamak için mültezimleri maaşa bağlamıştır. Böylece mültezimlerin vergi toplama yetkileri ilga olmuştur. Fakat Maslahatgüzârı Mehmed Han zamanında bu vergi alınmaya devam etmiştir. Ayrıca İran Maslahatgüzârı, bu

²⁴¹ BOA, AM, D. No:1, G. No: 80, s.1.

²⁴² Osmanlı Devleti, daha önce bu tür durumlarda on beş kıratlık vergi alırdı. Ancak müteveffa Ali Paşa zamanda bu verginin miktarı yeniden düzenlenerek, beş (5) kırata düşürülmüştür. Bu vergi, yalnız İranlılar için değil bölge'de bulunan Osmanlı ahalisi için de geçerli olmuştur. Bkz: BOA, AM, D. No:1, G. No: 80, s.1.

verginin toplanmasına ilişkin bir itirazı olmadığından bölgede bulunan mültezimler de vergiyi almaya devam etmiştir²⁴³.

Öte yandan 1845 yılına gelindiğinde Kerbela civarında vefat eden İranlıların yakınlarından ikişer kırat reftiye vergisinin alınmasına İranlı Maslahatgüzâr Mehmed Han itiraz etmiştir. Maslahatgüzâr, durumu Osmanlı Devleti'ne bildirmiştir. Bunun üzerine Osmanlı Devleti, Kerbela bölgesinde yaşanan vergi meselesi ile ilgili tahkikat başlatmıştır. Bu bağlamda Kerbela'da bu verginin alınıp alınmadığı ile ilgili bölgede idareci sıfatıyla olarak görev yapan İmam Abbas'ın kâtibine danışılmıştır. Katibdâr Celil, ikişer kıraat reftiye vergisinin yıllardan beri alına gelen bir uygulama olduğunu ifade etmiştir. Bunun üzerine Osmanlı Devleti, bölge idarecilerine hitaben göndermiş olduğu fermanlarda İran ahalisinden fazla vergi alınmaması ve şerî kurallara uygun davranılmasını istemiştir²⁴⁴.

İranlı Maslahatgüzâr Mehmed Han zamanında mevzu bahis olan bir diğer önemli konu ise hac farizasını yerine getirmek için Mekke-i Mükerreme'ye giden İranlı hacılardan alınan vergi meselesi olmuştur. Osmanlı Devleti, İranlı vatandaşların hac farizasını yerine getirmek için Osmanlı ülkesine giriş ve çıkışlarda uyulması gereken nizamları ve gümrük usullerini daha önce belirlemiştir. Buna göre; İran ahalisi, ticari amaçla mal bulundurma hakkına sahip değildi. Bundan dolayı seyahat sürecinde yanlarında ticaret malı taşımayan İranlılar gümrük vergisine tabi tutulmamıştır²⁴⁵.

1845 yılında İranlı Maslahatgüzâr Mehmed Han ile tercümanı Hasan Ağa, İranlı hacıların yüklerinden gümrük vergisi alındığını, 1844 yılında böyle bir uygulama olmadığını, 1845 yılında 9.000 kuruş değerinde bir verginin toplandığını iddia etmiştir. İranlı Maslahatgüzârın iddiası üzerine olayla ilgili olarak Osmanlı idaresince tahkikat başlatılmıştır. Yapılan tahkikatın sonucunda iddiaların asılsız olduğu anlaşılmıştır. Hatta Osmanlı Devleti, Maslahatgüzâr ve tercümanı Hasan Ağa yapmış olduğu görüşmede iddialarını inkâr ettiği sonucuna ulaşmıştır²⁴⁶.

İran Maslahatgüzârı Mehmed Han zamanında yaşanan diğer bir mesele ise yol tezkiresiydi. Mürur olarak da bilinen tezkire, bir bölgeden başka bir bölgeye geçişte alınan vergiyi ifade etmiştir. İran tebaa ve tüccarının da kullandığı bu tezkirenin 1845

²⁴³ BOA, AM, D. No:1, G. No: 80, s.1.

²⁴⁴ BOA, AM, D. No:1, G. No: 80, s.1.

²⁴⁵ BOA, AM, D. No:1, G. No: 80, s.1.

²⁴⁶ BOA, AM, D. No:1, G. No: 80, s.1.

yılındaki bedeli altı (6) kuruştur. Öte yandan Osmanlı Devleti, çeşitli maksatlar ile ülkeye geliş-gidiş yapan İranlılarda bu tezkirenin bulunması gerektiğine dair bilgiler İran Maslahatgüzârı Mehmed Han'a bildirmiştir.

Osmanlı Devleti'nin gayesi İranlı ahalisi ve tüccarlarını bu noktada sefaret aracılığıyla bilgilendirmektir. Ancak İran Maslahatgüzârı bu konu hakkında kendi ahalisine bilgi vermemiştir. Maslahatgüzârın bu tutumu, İranlı tüccarın Osmanlı ülkesinde seyahat ederken tezkire problemleri ile karşı karşıya kalmasına neden olmuştur. Osmanlı Devleti, elinde mürur tezkiresi bulundurmeyen İranlı tüccarların Osmanlı gümrüklerinden geçişlerine izin vermemiştir²⁴⁷. Sonuç olarak İranlı Maslahatgüzârın ihmalkârlığı ve görevini hakkıyla yerine getirememesi bu tür sorunların gündeme gelmesine neden olmuştur.

Maslahatgüzâr Mehmed Han döneminde Osmanlı-İran iktisadi ilişkilerine konu olan meselelerden birisi de eşkıyalık hareketleri olmuştur. 19. yüzyılda İranlı tüccarların temel sorunları arasında yer alan eşkıyalık hareketleri, kimi zaman malların çalınması kimi zaman ise tüccarların yaralanıp veya öldürülmesiyle sonuçlanmıştır. Osmanlı Devleti, eşkıyalık hadisesine karışan kişileri tespit etmek ve gasp edilen malları tüccarlara iade etmek için olay ile ilgili tahkikat başlatırdı. Gasp edilen malların bulunması durumunda ise malları sahibine teslim ederdi. Bu bağlamda gasp edilen İranlı tüccarlara ait malların bir kısmı Osmanlı güvenlik birimlerince bulunmasına rağmen malların hangi tüccara ait olduğu tespit edilemediği için işlem yapılamamıştır. İranlı Maslahatgüzâr Mehmed Han döneminde de buna benzer sorunlar yaşanmıştır. Osmanlı Devleti, eşkıyalık saldırısına maruz kalan İranlı tüccarlar hakkında bilgi almak için Mehmed Han'a yazılar göndermiştir. Ancak Masalahatgüzar, bu yazılara cevap vermediği gibi eşkıyalık hadiselerine duyarsız kalmıştır²⁴⁸.

İran Maslahatgüzârı Mehmed Han döneminde yaşanan bir diğer sorun gümrük vergisi ile alakalı olmuştur. Bu bağlamda 1846 yılında Bağdat'a ticaret için gelen İranlı tüccarlar, Bağdat gümrüğünde görev yapan memurların fazla vergi aldığına dair şikâyetlerini Mehmed Han'a bildirmiştir. Bunun üzerine Mehmed Han, İranlı tüccarların şikâyetlerini anlatan bir dilekçeyi Osmanlı Devleti'ne iletmiştir. Bu konu, Osmanlı idari merkezinde incelemeye alınmıştır. Yapılan incelemelerin sonucunda Osmanlı Devleti, Bağdat gümrüğünde uygulanacak gümrük işlemleri ile ilgili bir

²⁴⁷ BOA, AM, D. No:1, G. No: 80, s.1.

²⁴⁸ BOA, AM, D. No:1, G. No: 80, s.1.

yazıyı Bağdat valisine göndermiştir²⁴⁹. İlgili yazıda, Bağdat gümrüğüne gelen İranlı tüccarlardan %4 gümrük vergisi alındıktan sonra tüccarlara *mürûr tezkiresi* verilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Ayrıca İranlı tüccar, mallarını başka bir bölgeye nakletmediği sürece herhangi bir isim altında nakdî veya aynî olarak herhangi bir verginin alınmaması istenmiştir. İranlı tüccarlar, Bağdat'a Avrupa mallarını satın alması durumun da %3 oranında amediye vergisi ödemekle yükümlü tutulmuştur. Ayrıca geriye kalan %2 oranında bir vergi dilimi ise İranlı tüccarın malını sattığı bayi tarafından tahsil edileceğini belirtmiştir.

Osmanlı Devleti, Bağdat'ta bulunan gümrük memurlarından, ticaret için Bağdat'ta gelen İranlı tüccarlara uygulanan gümrük nizamlarına uygun hareket etmelerini istemiştir. Ancak Bağdat ve çevresinde bulunan gümrük noktalarında görev yapan memurlar, -İranlı tüccarlar gümrük nizamlarına uygun davranmış ve ellerinde mürur tezkiresi olmasına rağmen- İranlı tüccarların mallarından haraç veya fazla gümrük vergisi almıştır. Gümrük memurlarının usulsüz davranışlarından rahatsız olan İranlı tüccarlar, durumu İran temsilcisi Mehmed Han'a bildirmiştir. Bunun üzerine Mehmed Han, İranlı tüccarların şikâyetlerini Osmanlı Devleti'ne bildirmiştir. Osmanlı Devleti, Bağdat valisine göndermiş olduğu emirnamelerde gümrük nizamlarına göre İranlı tüccarlardan vergi alınmamasını istemiştir²⁵⁰.

19. yüzyılın ikinci yarısında İranlı tüccarların vergi sorunları devam etmiştir. Bu bağlamda Halep ve Sayda gümrüklerine tütün götüren İranlı tüccarlar vergi problemi ile karşı karşıya kalmıştır²⁵¹. Halep gümrük nizamına göre Halep şehri ve çevresinde tütün ticareti yapan İranlı tüccarlar, başka ülkelere naklettikleri tütün mallarından alınacak olan gümrük vergisini Halep gümrük merkezine ödemekle yükümlü tutulmuştur. Ayrıca gümrük vergisinin miktarı Osmanlı-İran arasında var olan gümrük nizamına göre belirlenmişti. Böylece Halep ve çevresinde duhan ticareti yapan İranlı tüccarlardan ürünün kıymet-i haliye ve câriyesine göre nakdî veyahut âynî olarak %9 amediye ve %3 reftiye vergisi alınmasına karar verilmişti. Ancak Halep ve çevresindeki gümrük merkezlerinde görev yapan memurlar, bu gümrük nizamına aykırı olarak İranlı tüccarlardan fazla vergi almıştır. Gümrük memurlarının

²⁴⁹ BOA, HR.MKT, D. No: 15, G. No: 45, s. 1.

²⁵⁰ BOA, HR.MKT, D. No: 15, G. No: 45, s. 2.

²⁵¹ BOA, HR.MKT, D. No: 33, G. No: 46, s. 3.

bu keyfi muamelesine son vermek isteyen İranlı tüccarlar, İran sefiri Mehmed Han'a başvurmuştur²⁵².

İran Masâlihatgüzârı Mehmed Han, Halep ve çevresindeki gümrük merkezlerinde çalışan memurların keyfi tutumlarını anlatan bir dilekçe kaleme alarak dilekçeyi İstanbul'daki Osmanlı yönetimine takdim etmiştir. Osmanlı Devleti, dilekçeyi inceledikten sonra Halep gümrük merkezinde soruşturma başlatmıştır. Yapılan tahkikatın sonucunda Halep valisine bir yazı gönderilmiştir. Yazıda İranlı tüccarların gümrük işlemlerinde gümrük nizamlarına riayet edilmesini ve değerinden fazla vergi alınmamasını istenmiştir²⁵³.

Sonuç olarak 1844-1852 yılları arasında İstanbul'da İran sefirliğini yürüten Mehmed Han, İran ahalisi ve tüccarlarının haklarını korumak için Osmanlı Devleti ile diplomatik ilişkiler kurmuştur. Mehmed Han, İranlı tüccarların, gümrük, eşkıyalık gibi çeşitli meselerinin çözülmesinde etkili olmuştur. Ancak bazı durumlarda görevini hakkıyla ifa edememesi iki devlet arasında birtakım meselelerin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Maslahatgüzâr Mehmed Han'dan sonra İstanbul'da görev yapan İran temsilcisi Mirza El-Hac Ahmed Han'dır. 1853-1859 yılları arasında maslahatgüzârlık yapan Ahmed Han döneminde Osmanlı ve İran Devleti arasındaki diplomatik görüşmelere gümrük meseleleri, tüccarların terekeleri ve hacılardan alınan vergiler konu olmuştur. 1853 yılında İranlı Maslahatgüzâr Mirza El-Hac Ahmed Han, bu hususlara ilişkin bir dilekçeyi Bâb-ı Âlî'ye takdim ederek birtakım ricalarda bulunmuştur.

- ✓ Hac farızasını yerine getirmek için Osmanlı sınırlarına giriş yapan İran ahalisine Osmanlı tebaasına uygulanan usul ve kaidelerin uygulanması,
- ✓ Osmanlı gümrük noktalarında İranlı hacılardan herhangi bir vergi ya da mal talep edilmemesi,
- ✓ Yanlarında ticaret malı olmayan İranlı tüccarlarından bac vergisinin alınmaması,
- ✓ Hac farızasını yerine getirmek için Osmanlı ülkesine gelen İran tebaasına hürmet ve saygı gösterilmesi,
- ✓ İranlı tüccarların Osmanlı tüccarına uygulanan gümrük işlemelerin aynısına tabi olması,

²⁵² BOA, HR.MKT, D. No: 33, G. No: 46, s.2.

²⁵³ BOA, HR.MKT, D. No: 33, G. No: 46, s.1.

Osmanlı Devleti, İranlı Maslahatgüzâr Ahmed Han'ın dile getirmiş olduğu hususları görüşmüş ve uygun bulmuştur. Akabinde bunlara uyulması için de vilayet, sancak, kaza yöneticilerine her sene yazılar göndermiştir²⁵⁴. Öte yandan İranlı Maslahatgüzâr Ahmed Han, Osmanlı Devleti'nde görev yapacak olan İranlı şehbenderlerin atanmasında da etkili olmuştur. Örneğin Basra'ya gelip giden İran Devleti tebaa ve tüccarının işlerini kolaylaştırmak ve problemlerini çözmek için İran tebaasından Hüseyin Bey'in 1854 yılında Basra vilayetine İran şehbenderi olarak atanmıştır. Maslahatgüzâr Mirza Ahmed Han, bu konu ile ilgili bilgileri Bâb-ı Âlî'ye bildirilmiştir²⁵⁵. Bunun dışında 1853 yılında Tekfurdağı bölgesine Ali Bey, Dimyat iskelesine Mehmed İbrahim Bey, Basra'ya Hüseyin Bey'in şehbender olarak atanmasında da İranlı Maslahatgüzârının etkisi olmuştur²⁵⁶.

İranlı tüccarların maruz kaldığı gasp ve eşkıyalık gibi olayların çözümünde Mirza Ahmed Han'ın diplomatik temasları olmuştur. Bu bağlamda İranlı Masalahatgüzar 1854 yılında Bâb-ı Âlî'ye bir rapor sunmuştur. Raporda, Erzurum transit ticaret yolu üzerinde gidip-gelen İran tüccarların malları eşkıyalar tarafından gasp edilme meselesi ile ilgili bilgiler yer almıştır. Mirza Ahmed Han hem eşkıyalık olaylarının önüne geçmek hem de Erzurum transit ticaret güzergâhının emniyetini sağlamak için ticaret kervanlarına askeri bir muhafız ekibinin eşlik etmesini istemiştir. Mirza Ahmed Han'ın bu isteği, 18 Şubat 1854 yılında Meclis-i Vâlâ'da incelenmiştir²⁵⁷.

Meclis-i Vâlâ'da Osmanlı Devleti'nin öteden beri İranlı tüccarların ticari faaliyetlerinin sekteye uğramaması için her türlü tedbiri almaya çalıştığı vurgulanmıştır. Erzurum-Tebriz güzergâhı üzerinden yürütülen ticari faaliyetlerin güvenilir ve emniyetli bir şekilde gerçekleştirilmesi Osmanlı Devleti'nin esas politikaları arasında yer aldığı ifade edilmiştir. Bu bağlamda İran tüccarların naklettikleri emtia ve eşyanın güvenliğinin Osmanlı Devleti'nin sorumluluğu altında olduğu dile getirilmiştir. Meclis-i Vâlâ'da yapılan görüşmelerden sonra Trabzon-Erzurum transit güzergâhı üzerinde yer alan eyalet, sancak, kaza ve nahiyelere fermanlar gönderilmesine karar verilmiştir. Böylece İranlı tüccarların eşkıya

²⁵⁴ Osmanlı idaresinde bulunan bölge idarecilerine gönderilen hükümler birer suret niteliğinde olup aynı hususlar her sene taşra amirlerine gönderilmiştir. Detaylı bilgi için bkz: BOA, A.DVNS.DVE. d., D. No:44/ G. No:2.

²⁵⁵ BOA, A.DVNS.DVE. d., D. No: 44, G. No: 2, 190 Nolu Hüküm, s.58.

²⁵⁶ BOA, A.DVNS.DVE. d., D. No: 44, G. No: 2, 190, 191, 192 ve 193 Nolu Hüküm, s.58-119.

²⁵⁷ BOA, İ.MVL, D. No: 302, G. No: 12325, s.4-5.

saldırısına maruz kalmaması için gerekli olan miktar kadar zabıta neferi eşlik etmesine karar verilmiştir²⁵⁸.

Mirza Ahmed Han'dan sonra 1860-1870 yılları arasında İstanbul'da İran sefirliğini Mirza Mehmed Hüseyin Han yapmıştır. Bu dönemde de Osmanlı vilayetlerine İran şehbender veya vekil atamaları devam etmiştir. 1866 yılında İskenderiye'ye Hacı Mehmed'in yerine Hoca Nikola, Van ve çevresine Mirza Haşim, Adana ve Tarsus'a Hacı Mehmed, Akhisar'a Abidin Bey şehbender vekili olarak atanmıştır²⁵⁹.

İran sefiri Mirza Mehmed Hüseyin Han döneminde hacılar meselesi devam etmiştir. İran sefiri, Osmanlı Devleti ile yapmış olduğu görüşmelerde İranlı hacılardan vergi alınmamasını talep etmiştir. Bunun üzerinde Osmanlı Devleti, eyalet, sancak, kaza ve nahiyelere gönderilen hükümlerde İranlı hacıların yanlarında ticaret malı bulundurmamakla sürece vergi alınmamasını istemiştir. Ancak dönem kayıtları incelendiğinde hac farızasını ifa etmek üzere Osmanlı sınırlarına giriş yapan bazı İranlı hacıların yanlarında ticaret malı bulundurduğu tespit edilmiştir. Osmanlı Devleti, ihtiyaç fazlası olan malları ticaret malı olarak değerlendirmiş bunların vergisini almak istemiştir. Bu durum, Osmanlı gümrük memurları ile İranlı tüccar hacılar arasında halledilemeyen bir probleme dönüşmesine neden olmuştur²⁶⁰. Ayrıca İran sefiri Mirza Mehmed Hüseyin Han döneminde de İran tebaa ve tüccarının gittikleri mahallerde ticari, hukuki ve sosyal alanda karşılaştıkları durumları çözmek ve onlara haklarını korumak maksadıyla şehbender atamaları devam etmiştir.

Mirza Mehmed Hüseyin Han'dan sonra 1871 yılında İran sefiri Ahmed Efendi sefir olarak atanmıştır. Bu dönemde şehbender atamalarının sayısında ciddi bir artış yaşanmıştır. Osmanlı şehirlerin büyük bir kısmına İranlı şehbender görevlendirilmiştir. Bu bağlamda 18 Nisan 1871 tarihinde Mehmed Hadi Bey Kudüs'e²⁶¹, Adana vilayetinde bulunan İran şehbenderi Mehmed Hüseyin Bey'in azledilmesi ve Tarsus Ali Şeref Bey'in vefat etmesi üzerine bu bölgelere Mirza İsa Bey şehbender vekili olarak atanmıştır²⁶².

Mirza Mehmed Hüseyin Han'ın kısa süren sefirliğinden sonra 1872-1874 yılları arasında İstanbul Ortaelçi sıfatında görev yapan İran temsilcisi Hüseyin Ali Han

²⁵⁸ BOA, İ.MVL, D. No: 302, G. No: 12325, s.4-5.

²⁵⁹ BOA, A.DVNS.DVE. d., D. No: 44, G. No: 2, 326, 327 Nolu Hüküm, s.95-96.

²⁶⁰ BOA, A.DVNS.DVE. d., D. No: 44, G. No: 2, 328 Nolu Hüküm, s.97.

²⁶¹ BOA, A.DVNS.DVE. d., D. No: 44, G. No: 2, 383 Nolu Hüküm, s.112.

²⁶² BOA, A.DVNS.DVE. d., D. No: 44, G. No: 2, 399 Nolu Hüküm, s.119.

olmuştur. İran sefiri Hüseyin Ali Han, İranlı tüccarların Osmanlı pazarlarında karşılaşmış olduğu problemlerle ilgili olarak Osmanlı idaresi ile diplomatik görüşmeler yapmıştır.

İran sefiri Hüseyin Ali Han'dan sonra 1874-1879 yılları arasında Ortaelçi, 1879-1891 tarihleri arasında da Büyükelçi sıfatında İstanbul'da görev yapan İran sefiri Hacı Şeyh Muhsin Han'dır. 17 yıl boyunca İstanbul'da görevini icra eden İran sefiri Hacı Şeyh Muhsin Han zamanında iki devlet arasındaki görüşmelere konu olan hususlar arasında; gümrük meseleleri, hac ve hacılar, tüccarların alacak ve gasp sorunları yer almaya devam etmiştir. Ayrıca bu tür sorunların çözümünde büyük bir rol oynayan şehbender atmaları da devam etmiştir. 1874 tarihinde Edirne'de bulunan İran şehbender vekili Mehmed Bey azledilmiş yerine Ahmed Bey şehbender vekili olarak tayin edilmiştir²⁶³. Bu bağlamda 1875 tarihinde Samsun'da şehbender vekili olarak görev yapan Mehmed Bey'in yerine Mirza Behram Bey atanmıştır²⁶⁴. Ayrıca İran sefiri Hacı Şeyh Muhsin Han, hac ibadetini yerine getirmek için Mekke ve Medine bölgesine giden İran ahalisine Osmanlı tebaası gibi bir muamelenin uygulanması ve İranlılardan gümrük vergisinin alınmaması için Osmanlı Devleti ile diplomatik görüşmeler yapmıştır²⁶⁵.

İran büyükelçisi Hacı Şeyh Muhsin Han'dan sonra 1892-1994 tarihleri arasında Mirza Esedullah²⁶⁶, 1895'te Mirza İsmail Han²⁶⁷, 1896-1900 tarihlerinde ise Mirza Mahmud Han²⁶⁸ İstanbul'da İran temsilciliğini yürütmüştür.

Netice itibarıyla Osmanlı Devleti'nde ticaret ile meşgul olan İran ahalisinin hukuki ve ticari meselelerin çözümünde 1830'dan 1900 yılına kadar diplomatların büyük bir rolü olmuştur. Osmanlı-İran diplomatik görüşmeleri önce maslahatgüzâr, sonra sefir, ortaelçi ve büyükelçi nezdinde yürütülmüştür. 19. yüzyılın ikinci yarısı ile birlikte Osmanlı Devleti'nde görev yapan İran temsilcilerinin sayısında ciddi bir artış olmuştur. Özellikle ticari açıdan kritik yerlere (eyalet, sancak ve kaza gibi) şehbender atamaların yapılması bu sayının artmasında etkili olmuştur. 1877 yılında Osmanlı Devleti'de görev yapan İran temsilcilerin sayısına baktığımızda 7

²⁶³ BOA, A.DVNS.DVE. d., D. No: 44, G. No: 2, 444 Nolu Hüküm, s.134.

²⁶⁴ BOA, A.DVNS.DVE. d., D. No: 44, G. No: 2, 447 Nolu Hüküm, s.135.

²⁶⁵ BOA, A.DVNS.DVE. d., D. No: 44, G. No: 2, 448 Nolu Hüküm, s.135.

²⁶⁶ Salnâme-i Devlet-i Âliyye-i Osmaniye, 1312, s.943.

²⁶⁷ Salnâme-i Devlet-i Âliyye-i Osmaniye, 1313, s.988.

²⁶⁸ Salnâme-i Devlet-i Âliyye-i Osmaniye, 1314, s.994., Salnâme-i Devlet-i Âliyye-i Osmaniye, 1315, s.639., Salnâme-i Devlet-i Âliyye-i Osmaniye, 1316, s.759.

Başşehbenderlik, 15 şehbenderlik ve 35 şehbender vekili görev yaparak toplamda 52 adet ticari temsilcilik açılmıştır²⁶⁹.

²⁶⁹ ÇAVDAR, Necati, MAMAK, Kübra, “Devlet Sâlnâmeleri’nde Osmanlı-İran Diplomatik Münasebetleri (1847-1877)”, *OTAM*, 42 /Güz 2017, s.64.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

OSMANLI-İRAN TİCARİ İLİŞKİLERİNDE UYGULANAN GÜMRÜK MUAMELATI

Devletlerin benimsemiş olduğu ticaret politikaları ile gümrük siyasetleri birbirine paralel yürütülmektedir²⁷⁰. Bu sebeptir ki devletlerarası ticari ilişkilerin yürütülmesi, kontrol edilmesi ve geliştirilmesinde gümrük muamelelerinin son derece önemli bir yer arz ettiğini söylemek mümkündür. Bilhassa karşılıklı mal alım-satımının hangi şartlar ve kaideler çerçevesinde gerçekleşeceği gümrük muameleleriyle belirlenmektedir.

Gümrük muameleleri, ya her iki devletin onayladığı ticari antlaşmalara ya da geçici olarak kabul edilmiş sözleşme maddelerine bağlı olarak işlemektedir. Gümrük muameleleri, iki sınıfta değerlendirilebilir. Bunlardan ilkinin “işlemler” diğerini “vergiler” oluşturmaktadır. Gümrük işlemleri, malların geçiş usulleri ve kontrollerini tarifeler ise mallardan alınacak olan vergi miktarını ifade etmektedir.

Gümrük muamelelerinin uygulandığı yerler ise sınır veya geçiş noktaları üzerinde vücuda getirilmiş gümrük kapılarıdır. Bu merkezlerin iktisadi amaçları arasında devletlerarası ticari ilişkileri kontrol altında tutmak, gelen-giden malların kontrolünü yapmak ve belirlenmiş olan miktarlar üzerinden vergi almak bulunmaktadır²⁷¹.

Gümrük vergileri, hazinenin önemli gelir kaynakları arasında yer almıştır. Bu nedendir ki devletler, iktisadi politikalarını belirlerken gümrük vergilerine önem vermiştir. Devletler, güçlü bir gümrük işletim sistemi oluşturarak gümrük vergilerinden maksimum oranda istifade etmek istemiştir. Nitekim tarihe bakıldığında güçlü devletler kuran milletlerin aynı zamanda sistematik bir gümrük işletim sistemine sahip olduğu görülmektedir. Bu hususun Osmanlı Devleti için de geçerli olduğu söylenebilir. Çünkü Osmanlı Devleti kuruluş sürecinde gümrüklerin getirmiş olduğu iktisadi zenginliğin farkına varmış ve buna yönelik bir gümrük politikası takip etmeye başlamıştır.

²⁷⁰ KÜTÜKOĞLU, S. Mübahat, “Osmanlı Gümrük Kayıtları”, *Osmanlı Araştırmaları*, Ed. Halil İnalcık-Nejat Göyünç-Heath W. Lowry, İstanbul 1980, I, s.219.

²⁷¹ KÜTÜKOĞLU, Mübahat, “Osmanlı İktisadi Yapısı”, *Osmanlı Devleti Tarihi*, Ed. Eklemaddin İhsanoğlu, İstanbul 1999, C. 2, s.583.

Devletlerarası ticari ilişkilerin yazılabilmesi için gümrük siyasetinin iyi bilinmesi gerekmektedir²⁷². Bu itibarladır ki Osmanlı-İran ticari ilişkilerinin ortaya konulabilmesi için Osmanlı gümrük siyasetinin iyi bilinmesi gerekmektedir. Bu düşünceden hareketle araştırmanın bu bölümünde Osmanlı gümrük yapısı, Osmanlı-İran ticari ilişkilerinde uygulanan gümrük muameleatı ile ilgili bilgiler verilmiştir.

I. Osmanlı Devleti'nde Gümrük İşletim Sistemi

Osmanlı gümrük yapısı genel olarak iki sistemde yürütülmüştür. Bunlardan biri iç diğeri dış gümrüktür²⁷³. İç ve dış gümrük teşkilatının şekillenmesinde Osmanlı sınırları içerisinde yer alan ve ticaret ağının yoğun olduğu şehirler ve limanlar etkili olmuştur. İstanbul, İzmir, Selanik, Trabzon, Erzurum, Halep ve Şam gibi önemli ticaret merkezleri iç gümrük sisteminin kontrol mekanizmaları arasında yer almıştır. Yani bu ticaret şehirleri üzerinde iç gümrük kontrol noktaları kurulmuş buraya gelen ve buradan giden mallardan çeşitli vergiler alınmıştır. Tabi bu gümrük yapılanması sadece gelişmiş şehirlere münhasır bir durum olmamıştır. İç bölgelerde veya küçük şehirlerde de gümrük kapıları vücuda getirilmiştir²⁷⁴.

Osmanlı iç gümrük sistemi, kara ve sahil gümrükleri olmak üzere iki sınıfa ayrılmıştır. Kara gümrükleri 1874 yılına kadar varlığını sürdürmüştür²⁷⁵. Ancak sahil gümrük merkezleri 20. yüzyılın başlarına kadar varlıklarını devam etmiştir. Kara gümrüklerinin yanında bac merkezleri de kurulmuştur²⁷⁶. Geçit ve konaklama noktalarının güvenliğini sağlamak için vücuda getirilmiş olan bu merkezlerde aynı zamanda transit yoluyla geçirilen mallardan 1/10 ile 1/50 oranında düşük bir oranda vergi alınmıştır²⁷⁷.

Osmanlı Devleti, ithal ve ihraç edilen ürünleri -şer'i ve örfi hukuku gereği- bir vergilendirmeye tabi tutmuştur. Osmanlı Devleti, kara veya deniz yolu ile taşınan

²⁷² KÜTÜKOĞLU, "Osmanlı Gümrük Kayıtları", s.219.

²⁷³ KARAMURSAL, Ziya, *Osmanlı Mali Tarihi Hakkında Tetkikler*, Ankara, TTK Yay., 1989, s.191.

²⁷⁴ GENÇ, Mehmet, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul, Ötüken Yay., 2015, s.198.

²⁷⁵ KÜTÜKOĞLU, S. Mübahat, "Osmanlılarda Gümrük", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 1996, C.14, s.263.

²⁷⁶ Osmanlı kanunnamelerine göre bac, şehirde kurulan pazarlardan tahsil edilen resimler için kullanılmıştır. Şehirde kurulan pazarlarda satılan ürünlerin hemen hemen hepsinden bu vergi alınmaktadır. Ancak bu verginin miktarı malın cinsine, değerine, hatta bazı durumlarda ürünü satan kişinin şehirli ya da taşralı olup-olmadığı durumuna göre değişmektedir. Bkz: YENİÇERİ, Celal, "Bâc", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 1991, s.412.

²⁷⁷ GENÇ, ... *Devlet ve Ekonomi*, C.4, s.199-200.

mallardan amediye, reftiye, müruriye, bac, ihtisabiye, kalemiye, ruhsatiye gibi değişik adlarla tanımlanmış değer ve miktar ilkesini esas alarak bir gümrük vergisi almıştır²⁷⁸. Bu vergilere baktığımızda bac, ihtisabiye, kalemiye, ruhsatiye ve kantariye iç gümrük vergi sistemi içerisinde yer alırken amediye, reftiye ve müruriye ise dış gümrük vergileri arasında yer almıştır²⁷⁹.

Osmanlı gümrük sisteminde malın girişinde amediye, çıkışında ise reftiye vergisi alınmıştır. Bu uygulama, malın geldiği yerde satılmasını sağlamak üzere alınmış bir tedbirdir. Öte yandan klasik dönem Osmanlı vergi sisteminde alınan vergiler dini esasa bağlı olarak değişkenlik göstermiştir²⁸⁰.

16. yüzyıldan itibaren gümrük vergisinin oranı, en düşük vergiye tabi tutulan Müslümanlardan %3, Osmanlı tebaası olan zımmî statüsünde bulunan gayrimüslim ahaliden %4 ve yabancı tüccarlardan ise %5 üzerinden alınmaya başlanmıştır²⁸¹. Ancak 16. yüzyılın sonlarına doğru kapıkulu askerlerinin et masraflarını karşılamak üzere %1 oranında dış gümrük vergisine zam yapılmıştır. Böylece Müslümanlar için %3, gayrimüslimden %4 ve yabancılardan %5 olan vergiler 1'er dilim artırılarak Müslümanlar için %4, gayrimüslimden %5 ve yabancılardan %6 olarak belirlenmiştir.²⁸² Öte yandan İran Devleti gibi Müslüman bir devlete tabi olan tüccarlardan Osmanlı tebaası tüccarı gibi %4 vergi alınmıştır²⁸³.

Bu vergi oranları, klasik dönem Osmanlı gümrük vergi sistemi içerisinde yer almış zamanla gelişen iktisadi ve siyasi dinamiklere bağlı olarak değişkenlik göstermiştir. Osmanlı gümrük sisteminde en köklü değişimler 19. yüzyılda yaşanmıştır. Bilhassa Balta Limanı Ticaret Antlaşması, Osmanlı gümrük işleyişinin değişmesinde etkili olmuştur²⁸⁴. Çünkü bu antlaşma ile gümrük vergileri ihracattan %12, ithalattan ise %5 olarak belirlenmiştir. Ayrıca yerli tüccar iç gümrük vergisini

²⁷⁸ TOPRAK, Zafer, "Tanzimat'tan Sonra Osmanlı İktisadi Politikası", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yay. İstanbul 2013, C.3, s.668.

²⁷⁹ TOPRAK, "...Osmanlı İktisadi Politikası", s.668.

²⁸⁰ GENÇ, ...*Devlet ve Ekonomi*, s.196.

²⁸¹ GENÇ, ...*Devlet ve Ekonomi*, s.200-202.

²⁸² KÜTÜKOĞLU, "Osmanlılarda Gümrük", s.264.

²⁸³ KÜTÜKOĞLU, "Osmanlılarda Gümrük", s.264.

²⁸⁴ Balta Limanı Ticaret Antlaşması, Osmanlı tüccarının Avrupalı tüccar karşısında rekabet edebilme gücünü kırmıştır. Özellikle vergi dilimlerinde alınan kararlar bunda etkili olmuştur. Zira Yabancı tüccar, limanda %3, karada %2 gibi düşük oranda bir vergi dilimine tabi tutulurken yerli tüccar %9 dâhili, %3 harici gibi ağır bir vergiye mahkûm edilmiştir. Balta Limanı Antlaşması'nın Osmanlı iktisadi hayatı üzerindeki etkisi ile ilgili bkz: KÜTÜKOĞLU, ... *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1850)*.

ödemeye devam ederken yabancı tüccarlar ise %8'lik vergi yükünden kurtulmuştur²⁸⁵.

1843 yılında kara gümrükleri kaldırılmıştır. Ancak eskiden beri varlıkları kadim olarak anılanlara dokunulmamıştır. Bu durum hem sahil gümrüğü hem de eski kara gümrüğü bulunan şehirlerde anlaşmazlıkların çıkmasına sebep olmuştur. 1859 yılında yayınlanan Gümrük Nizamnamesi ile hem sahil hem de kara gümrük vergisinin nasıl alınacağı tespit edilmiştir²⁸⁶.

1860'lara gelindiğinde Osmanlı Devleti, mal fiyatlarındaki artışlar karşısında gümrük vergilerinin düşük kaldığını gerekçe göstererek dış gümrük tarifesini değiştirmek istemiştir. Böylece Osmanlı, 1861'den başlayarak malların rayiç fiyatları üzerinden %8 dış gümrük vergisi almaya başlamıştır. Osmanlı Devleti'nin bu tavrı dâhili ticarete ve sanayiye vurulan büyük bir darbe olmuştur. Osmanlı Devleti, bu uygulama ile hazine gelirini arttırmayı düşünürken aksine %10 civarında bir azalma ile karşı karşıya kalmıştır.

Öte yandan %8 olarak tespit edilen ihracat gümrük oranları 1869'da %1'e indirilmiştir. Buna rağmen iç ticarete alınan gümrük vergisi %8'de sabit tutulmuştur. Ayrıca tüccarlar, mallarının %8'lik gümrük vergisini ödemesine rağmen %2 ile %6 arasında yeniden gümrük vergisi ödemek zorunda kalmıştır. Bununla birlikte bazı gümrük noktalarında görev yapan memurların, tüccarın ödemiş olduğu gümrük vergisine itibar etmeyip tekrardan %8 ihracat vergisini tahsil etmek istemesi tüccarı %16'ya varan bir ihracat vergisini ödemekle karşı karşıya getirmiştir. Bu durum, tüccarlardan haksız şekilde bir vergi tahsil meselesinin de ortaya çıkmasına neden olmuştur²⁸⁷.

1870 yılında Rüşumat Emaneti oluşturulmuş böylece Osmanlı vergi yönetim sisteminde yeni bir döneme geçilmiştir. 1891 yılında Osmanlı gümrük işletim sistemini yeniden şekillendiren bir nizamname yayınlanmıştır. Bu nizamnamede malların gümrüklerden geçeceği saatler, yükleme, boşaltma, transit şartları, kontrollerin nerede ve nasıl yapılacağı belirlenmiştir²⁸⁸.

Netice itibarıyla Osmanlı Devleti'nin gümrük işletim sisteminin kökeni ve tarihsel süreç içerisindeki gelişimine baktığımızda Osmanlı gümrük politikasının

²⁸⁵ PAMUK Şevket, 19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yay. İstanbul 2013, C.3, s.654.

²⁸⁶ KÜTÜKOĞLU, "Osmanlılarda Gümrük", s.264-65.

²⁸⁷ KÜTÜKOĞLU, "Osmanlılarda Gümrük", s.266.

²⁸⁸ KÜTÜKOĞLU, "Osmanlılarda Gümrük", s.267.

temeli İslam hukukuna dayanmakla birlikte dönemsel şartlara bağılı olarak şekillendiğini söyleyebiliriz. Osmanlı Devleti'nin klasik dönemde uygulamış olduğı gümrük işletim sistemi ile Tanzimat dönemi ve sonrasındaki gümrük politikası farklılık göstermiştir.

Süreç içerisinde Osmanlı-gümrük yapısında meydana gelen değişimler, Osmanlı-İran gümrük ilişkilerini etkilemiştir. Osmanlı-İran gümrük ilişkileri; tarifeler, tüccarların durumu ve gümrüklerde uygulanan işlemler üzerine odaklanmıştır. 19. yüzyıla kadar Osmanlı-İran arasında ithalat ve ihracatta konu olan mallar %4'lük bir vergilendirmeye tabi tutulmuştur.

II. Osmanlı-İran Gümrük İlişkileri

Tarihsel süreçte yoğun bir ticari faaliyetler içerisine giren Osmanlı-İran devletlerinin gümrük ilişkilerinin ortaya konulması çalışma mahiyeti bakımından son derece önem arz etmektedir. Çünkü mezkûr iki devlet arasındaki ticaretin gelişimi ve sürdürülebilirliği ancak gümrük muamelelerinin belli bir düzen ve nizam içerisinde işletilmesine bağılı olmuştur. Bu nizamın da hukuksal bir zemine dayandırılması gerekmektedir.

Gerçekten de incelenen dönemde Osmanlı-İran gümrük ilişkilerinin ticari antlaşmalara (1827 ve 1847 yılında imzalanan Erzurum Antlaşmaları) dayalı olarak şekillendiğini söylemek gerekir. Ancak süresi biten antlaşmaların yenilenememesi bu ilişkileri sekteye uğratmıştır. Haddizatında gümrük kapılarında görev yapan idareci ve memurların keyfî tutumlarıyla tüccarların nizamı uygun olmayan davranışları söz konusu iki devletin gümrük ilişkilerini olumsuz etkileyen hususların başında gelmiştir.

Esas itibarıyla Osmanlı-İran gümrük ilişkileri; ticari ilişkilerde uygulanan vergi oranları ve gümrük merkezlerinde meydan gelen birtakım hususlar üzerine odaklanmıştır. Bunula birlikte dönemin iktisadi ve siyasi şartları da gümrük ilişkilerine konu olmuştur. Bu itibarlardır ki araştırmanın bu kısmında söz konusu hususlar ele alınmıştır.

A. Ticari İlişkilerde Uygulanan Tarife Oranları

Vergi, gümrük muamelesi içerisinde yer alan, devletlerarası ticari ilişkilerin gelişimi ve seyrini belirleyen önemli faktörlerin başında gelmektedir. Bilindiği üzere vergi; herhangi bir malın ithalat, ihracat ve transit aracılığıyla bir ülkeden başka bir ülkeye ya da ülke içerisinde bir yerden başka bir yere geçişi esnasında o malın miktarı ya da rayici üzerinden nakdî veya aynî olarak alınan bedel olarak tanımlanmıştır²⁸⁹. Bir başka tanımda ise sınır noktaları üzerinden bir malın ülkeye girişi veya ülkeden çıkışında belirli hukuksal kurallara bağlı olarak miktar veya kıymeti üzerinden alınan değerdir²⁹⁰.

Vergi konusu, araştırmamızda iki açıdan önem arz etmektedir. Bunlardan ilkinin ithalat diğerini ihracat vergisi oluşturmaktadır. Bu bağlamda ticari ilişkiler kapsamında ithalat ve ihracatta uygulanan vergi oranları, bu oranların değişiminde etkili olan nedenler ve sonuçların izah edilmesi gerekmektedir. Bu nedenledir ki araştırmanın bu kısmında bunlara cevap aranmıştır.

1. İhracat Vergisi

Osmanlı-İran gümrük ilişkileri bağlamında ihracat vergisi, iki noktada önem arz etmektedir. Bunlardan ilkinin bu verginin oranı ile ilgili yaşanan değişimler, ikincisini ise vergi oranları üzerinden gümrük memurları ile tüccarlar arasında yaşanan gelişmeler oluşturmaktadır.

Vergi oranları bağlamında değerlendirildiğinde 19. yüzyılın başlarında Osmanlı-İran ticari ilişkilerinde %4'lük bir vergi tarifesi uygulanmıştır. Ne var ki bu tarifenin incelenen dönem içerisinde değişkenlik gösterdiğini de ifade etmek gerekir. Bu bağlamda Osmanlı-İran ticari ilişkilerinde uygulanan ihracat vergisinin oranları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 8 İhracat Vergisi Oranının Yıllar İtibarıyla Değişimi

Yıllar	Osmanlı Devleti	İran Devleti
1800-1845	%4	%4
1845-1900	%12 (%9 Amediye, %3 Reftiye)	%12 (%9 Amediye, %3 Reftiye)

²⁸⁹ TUNCER, Selahattin, *Gümrükler ve Gümrük Vergileri Teori-Uygulama*, Ankara, Yaklaşım Yay., 2000, s.4.

²⁹⁰ DERDİYOK, Türkmen, *Dış Ticarete Vergi ve Mali Yükümlülükler*, Ankara, Seçkin Yay., 2013, s.65.

Tablo 8’de görüldüğü üzere 1800 ile 1845 yılları arasında gerek Osmanlı tüccarlarının İran’dan götüreceği mallar gerekse İranlı tüccarların Osmanlı pazarlarından satın alacağı mallar için olsun tabi olduğu gümrük vergisi %4 üzerinden hesaplanmıştır²⁹¹. Ne varki 1845 yılından sonra ihracat vergisinin karşılıklı olarak değiştiği görülmektedir. Aslında bu değişimin iki farklı nedeni vardı. Bunlardan ilki 1838 yılında imzalanan Balta Limanı Ticaret Antlaşması, ikincisi ise mütekabiliyet esasıydı.

Aslında Balta Limanı Ticaret Antlaşmasıyla kabul edilmiş olan yeni gümrük vergisi tarifesinin Osmanlı-İran arasında uygulanan ihracat vergisi oranını değiştirmediğini söylemek gerekir. Dönemin Osmanlı arşiv kayıtları incelendiğinde bunu tespit etmek mümkündür. Örneğin 1840’lı yıllarda Edirne, Rusçuk, Tuna ve Vidin gibi Osmanlı’nın çeşitli vilayetlerinde ticaret ile meşgul olan İranlı tüccarlardan %4’lük bir ihracat vergisi alınmaktaydı. Üstelik Divan-ı Hümayun’dan bölge ve gümrük idarecilerine gönderilen yazılarda da %4 usulüne riayet edilmesi istenmiştir²⁹².

Osmanlı Devleti, bölge idarecilerine göndermiş olduğu yazılarda; Müslüman tebaa tüccarlarına nasıl bir gümrük muamelesi uygulamışsa diğer devletlerin Müslüman tüccarlarının da aynı muameleye tabi olduğu vurgulamıştır. Bu nedenledir ki İranlı tüccarların Müslüman tüccarlar sınıfında yer aldığından onların da %4’lük gümrük vergisinden istifade etmeye haklarının olduğu ifade edilmiştir. Ayrıca Osmanlı Devleti, buna uygun davranmayan gümrük idarecileri hakkında gerekli işlemlerin yapılacağını beyan etmiştir²⁹³.

Ne var ki Osmanlı Devleti, -ister Osmanlı tebasından olan müslim ve gayrimüslim tüccarlar olsun isterse de yabancı tüccarlar olsun- bütün tüccarları %12’lik vergi oranına tabi kılarak vergi nizamında birlik sağlamak istemiştir²⁹⁴. Bu itibarla ki doğradan olmazsa bile Balta Limanı Ticaret Antlaşması’nın Osmanlı-İran ticaretinde uygulanan vergi oranlarını etkilediği ifade edilebilir.

Esasen ihracat vergisinin değişmesinde etkili olan ana faktörün mütekabiliyet ilkesinin olduğunu ifade etmekte fayda vardır. Bu ilkeye göre; İran Devleti, gümrük işlerinde Osmanlı tüccarlarına nasıl yaklaşırsa Osmanlı Devleti de İranlı tüccarlara

²⁹¹ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 36 Nolu Hüküm, s.15.

²⁹² BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 56 Nolu Hüküm, s.22.

²⁹³ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 56 Nolu Hüküm, s.22.

²⁹⁴ BOA, A.MKT, D. No: 176, G. No: 52, s.1.

da aynı şekilde bir gümrük politikası uygulayacaktır. Bu nedenledir ki İran Devleti, 1845'lerden sonra Osmanlı tüccarlarından %12 oranında ihracat vergisi alması üzerine Osmanlı Devleti, İranlı tüccarlardan %12 oranında bir vergi almıştır²⁹⁵.

Netice itibarıyla Osmanlı Devleti'nin İranlı tüccarlardan % 12 oranında ihracat vergisi alması üzerine gümrük kapılarında vergi meselelerinin daha da artmasına neden olmuştur. Çünkü İranlı tüccarlar %4 üzerinden Osmanlı pazarlarından mal çıkartmak istemiştir. Ancak Osmanlı Devleti, mütekabiliyet ilkesine dayanarak vergi meselesindeki mevcut tutumunu devam ettirmiştir.

2. İthalat Vergisi

İthalat, bir ülkenin diğer ülkelerden ihtiyacı doğrultusunda mal getirmesi ya da satın alma işlemidir. Bu işlemlerin gerçekleşmesi noktasında nakdî veya aynî olarak ödenen bedel ise ithalat vergisi olarak tanımlanmaktadır.

Dış ticarete ithalat vergisinin oranı devletler arasında yapılmış ticari antlaşmalara bağlı olarak belirlenmiştir. Bu itibarlardır ki Osmanlı-İran ticari ilişkilerine konu olan ithalat vergisinin miktarı da iki devlet arasında imzalanmış antlaşmalara veya geçici olarak kabul edilmiş sözleşme metinlerine bağlı olmuştur. Bu bağlamda 1827 ve 1847 tarihli Erzurum Antlaşmalarında yer alan ve ticarete ilişkin hükümlerde ithalat vergisinin miktarı belirlenmiştir. Buna göre mütekabiliyet ilkesi esas alınmak şartıyla ithalat vergisinin oranı %4 olarak alınması uygun görülmüştür.

Gerçekten de ele alınan döneme ait arşiv kayıtları üzerinde yapılan incelemelerde söz konusu iki devlet arasındaki ticarete %4'lük vergi usulünün uygulandığını söylemek mümkündür. Örneğin Erzurum Gümrük memurları, 1828 yılında İstanbul'a mal götüren İranlı tüccarlarından %4 üzerinden ithalat vergisi almıştır²⁹⁶. Ne var ki bu vergi dilimi, incelenen dönem içerisinde değişkenlik göstermiştir. Bu itibarla Osmanlı-İran ticari ilişkilerinde tüccarların tabi oldukları vergi dilimleri aşağıdaki tabloda verilmiştir.

²⁹⁵ BOA, C.HR, D., No: 133, G. No: 6635, s.1.

²⁹⁶ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 36 Nolu Hüküm, s.15.

Tablo 9 İthalat Vergisinin Yıllar İtibarıyla Değişimi

Yıllar	Osmanlı Devleti	İran Devleti
1800-1870	%4	%4
1871-1872	%6	%6
1872-1900	%8	%6

İlgili tablo incelendiğinde uzun bir dönem boyunca Osmanlı-İran ticari ilişkilerinde %4'lük tarifenin uygulandığını söylemek mümkündür. Gerçekten de ihracat vergisinde yaşanan değişiklik daha erken dönemlere tekabül ederken ithalat vergisinin uzun bir dönem değişmeden sabit kalması dikkate şayan olmuştur. Böyle bir durumun ortaya çıkmasının nedeni muhtemelen mütekabiliyet ilkesinin esas alınmış olmasıdır. Çünkü Osmanlı Devleti, İranlı tüccarlara olan gümrük politikasını İran Devleti'nin tavrına bırakmıştır. Bu itibarıyla ki İran Devleti, 1870'lere kadar Osmanlı tüccarına %4 tarifesini uygulamıştır. Bu nedenledir ki Osmanlı Devleti de İranlı tüccarları %4 üzerinden vergilendirmeye tabi tutmuştur.

Nitekim 1870'li yıllara gelindiğinde İran Devleti, Osmanlı tüccarından %4 verginin yanında ekstra %2 gibi bir vergi daha almıştır. Böylece Osmanlı tüccarlarının ödemiş olduğu vergi oranı %6'ya çıkmıştır. 1871 yılında İran pazarlarına mal götüren Osmanlı tüccarlarından %6'lık bir oranda ithalat vergisinin alındığına dair haberler Osmanlı Gümrük İdaresi'ne gelen bilgiler arasında yer almıştır. Bu sebeptendir ki Osmanlı Devleti, mütekabiliyet ilkesi gereği İranlı tüccarların Osmanlı pazarlarına getireceği mallardan %6 oranında ithalat vergisinin alınmasına karar vermiştir²⁹⁷.

Osmanlı Devleti, İranlı tüccarlardan alınan %6'lık ithalat vergisini %2 daha arttırarak %8'lik dilime çıkartılmasını gündeme getirmiştir. Mesele, Şûrâ-yı Devlet'te görüşülmüştür. Şûrâ'da %6 olan ithalat vergisinin %8'e yükseltilmesinin uygun olduğuna karar verilmiştir. Ancak bu artışın, mezkûr devletlerarasında ihtilafa sebep olabileceği ve buna mahal bırakmamak için de yeni bir ticaret anlaşmasının zaruri olduğu vurgulanmıştır²⁹⁸.

Osmanlı Devleti, 1872 yılından sonra İranlı tüccarların Osmanlı pazarlarına getirecekleri mallardan %8 oranında ithalat vergisi almaya başlamıştır. Şunu ifade etmek gerekir ki bu artış, İranlı tüccar ile Osmanlı gümrük memurları arasında

²⁹⁷ BOA, A.MKT. MHM, D. No: 487, G. No: 62, s.1.

²⁹⁸ BOA, A.MKT. MHM, D. No: 487, G. No: 62, s.2.

anlaşmazlıkların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Öte yandan Osmanlı-İran devletleri arasında bir antlaşmanın yapılamamış olması bu tür sorunların devam etmesine neden olmuştur.

B. Vergi Tarifesi Üzerinden Gümrük Kapılarında Yaşanan Gelişmeler

Osmanlı-İran ticari ilişkilerinin kilit noktası gümrük kapıları olmuştur. Bu kapılarda vergi tarifeleri noktasında yaşanan aksaklıklar, Osmanlı-İran ticari ilişkilerini olumsuz etkilemiştir. Bu itibarla ki vergi tarifeleri, ticari ilişkilerin gelişimi veya sekteye uğramasında önemli derecede rol oynamıştır.

Osmanlı-İran ticaretinin önemli gümrük kapıları arasında Erzurum, İstanbul, Bağdat, Basra, Halep ve Şam yer almaktadır. Bu kapılar, Osmanlı-İran transit ticaretinin merkez noktaları olup, İranlı tüccarların en fazla uğradıkları yerler olmuştur. Bu gümrük kapılarında malların kontrolü yapılır ve vergisi tahsil edilirdi. Bu işlemler esnasında ortaya çıkacak problemler ticaretin işleyişini etkilerdi. Bilhassa ithalat veya ihracat vergisinin miktarı üzerinden yaşanan gelişmeler Osmanlı-İran ticari ilişkilerine damga vurmuştur. Bu nedenledir ki araştırmanın bu başlığı altında bazı gümrük kapılarında vergi tarifeleri üzerinden yaşanan gelişmeler hakkında bilgi verilmiştir.

1. Erzurum Gümrüğü

Anadolu'nun kadim şehirlerinden olan Erzurum, Osmanlı-İran ticaretinde kullanılan kuzey transit ticaret güzergâhı üzerinde yer alan önemli ticaret ve gümrük merkezlerinden biri olmuştur. Erzurum gümrüğünün ne zaman teşekkül ettiğine dair kesin bir bilgi olmamakla birlikte en eski gümrük kayıtlarının 16. yüzyılın sonlarına ait olduğu bilinmektedir.

Erzurum gümrüğü, 17. ile 19. yüzyılları arasında gelişimini sürdürmüş lokal ve uluslararası transit ticareti bağlamında sürekli mal giriş ve çıkışın yapıldığı bir konum haline gelmiştir. Bu gümrük kapısı, yerli tüccarların yanı sıra Rus, Gürcü, Ahıska, Ermeni ve İranlı yabancı tüccarların da uğrak merkezi olmuştur.

19. yüzyılda Osmanlı-İran ticareti de bu kapı üzerinden yürütülmüştür. Gerçekten de mezkûr iki devlet arasındaki ticaretin yapısını Erzurum gümrük

kayıtlarından öğrenmek mümkündür. Bu nedenledir ki Erzurum gümrüğü, Osmanlı-İran ticari ilişkilerinin ortaya konması bakımından son derece önem arz eden bir yeri teşkil etmiştir.

Aslında gümrük kapıları, gümrük tarifeleri ve işlemlerinin uygulandığı noktalar olması bakımından hassas yerlerdir. Tarifede veya malların geçiş usullerinde ortaya çıkacak değişimler ya da gelişmeler, iç ve dış ticareti olumsuz etkileyebilmiştir. Bu durumun Osmanlı-İran gümrük ilişkileri için de geçerli olduğunu söylemek gerekir. Bu itibardır ki ithalat veya ihracat tarifelerinde yaşanan değişimlerin hissedildiği önemli merkezlerin başında Erzurum gümrüğünün geldiğini söylemek gerekir.

Esasen 19. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı-İran ticaretinde uygulanan ithalat ve ihracat vergisinin oranı %4 üzerinden hesaplanmıştır. Örneğin 1828 yılında İstanbul'a mal götürmek için Erzurum Gümrüğü'ne gelen İranlı tenbâkü, tütün ve harir tüccarlarından %4 üzerinden ithalat vergisi alınmıştır. Haddizatında İranlı tüccarlar, Osmanlı pazarlarından satın aldıkları her türlü mal için de %4 ihracat vergisi ödemiştir²⁹⁹. Ne var ki 1845'lerden itibaren ihracat vergisinin değişmesine bağlı olarak Erzurum gümrük memurları ile İranlı tüccarlar arasında tarife meseleleri artmaya başlamıştır.

Osmanlı-İran Devletleri, gümrük ve ticaret meselelerini çözmek için 1847 yılında Erzurum'da bir araya gelmiştir. İki taraf arasında yapılan müzakereler sonucunda -çıkarlar doğrultusunda- Erzurum Antlaşması imzalanmıştır³⁰⁰.

İlgili antlaşmanın altıncı ve yedinci maddelerinde gümrük ve ticarete ilişkin meseleler bir neticeye bağlanmıştır. Buna göre; altıncı maddeye göre İranlı tüccarların gümrük işlemleri ve tarifelerinin iki devlet arasında belirlenmiş olan gümrük nizamlarına göre yerine getirilmesine karar verilmiştir. Yedinci maddede ise İranlı tüccarlar, Osmanlı gümrüklerinde ve pazarlarında her türlü zulüm ve saygısızlıktan korunacağı ifadesi yer almıştır. İranlı tüccarların ticari menfaatlerini korumak için Osmanlı Devleti'nin farklı yerleşim birimlerine şebkenderlerin atanmasına karar verilmiştir³⁰¹.

1847 tarihli Erzurum Antlaşması ile Osmanlı-İran gümrük ilişkileri diplomatik açıdan halledilmiş olunmasına rağmen uygulama aşamasında malların geçiş usülleri ve tarifelerden kaynaklı sorunlar devam etmiştir. Bu bağlamda 1848 yılında Erzurum

²⁹⁹ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 36 Nolu Hüküm, s.15.

³⁰⁰ SARIKÇIOĞLU, ...*Hudut Sorunları (1847-1913)*, s.17.

³⁰¹ DAEİ, *İran-Osmanlı Ticari İlişkileri (1900-1923)*, s. 111.

gümrüğüne gelen İranlı tüccarlar ile Erzurum gümrük memurları arasında bir tartışma çıkmıştır. Tartışmanın temelinde ise İranlı tüccarların getirmiş olduğu şal bohçalarının gümrükte geçiş usulü yatmıştır.

İranlı tüccarlara göre; “şal bohçaları” gümrükte açılmadan geçişi yapıliyordu. Ancak Erzurum gümrük memurları, şal bohçalarının gümrükte kontrol edildikten sonra bu malların geçişine izin verildiğini iddia etmiştir. Bu nedenledir ki gümrük memurları ile İranlı tüccarlar arasında anlaşmazlık ortaya çıkmıştır. Meselenin hâl edilememesi üzerine İranlı tüccarlar, Erzurum’da bulunan İranlı Maslahatgûzâr Hasan Ağa’ya başvurmuştur. Maslahatgûzâr, meseleyi çözmek için gümrük idarecileri ile irtibata geçmiştir.

Maslahatgûzâr Hasan Ağa, “*...iş bu usûl yani şal bohçaları açılmayarak gümrük ahzı öteden beru ve Erzurum gümrüğünde âdetimdir...*” cümlesini zikrederek İranlı tüccarların getirmiş oldukları malların Erzurum gümrük noktasında açılmadan geçtiklerini beyan etmiş olmasına rağmen Erzurum Gümrük İdaresi bu usulü kabul etmemiştir. Malların kontrol edildikten sonra gümrükten geçişlerine izin verileceği ifade edilmiştir³⁰².

Malların geçiş usüllerinin yanı sıra tarife meselesinde yaşanan tikanıklık döneme damgasını vurmuştur. Çünkü Osmanlı Devleti, 1840’lardan İranlı tüccarlardan %9 Amediye ve %3 Reftiye olmak üzere toplamda %12’lik ihracat vergisi almaya başlamıştır. Keza İran Devleti de Osmanlı tüccarlarından %12 oranında vergi almaktaydı. Ne var ki İranlı tüccarlar, ihracat vergisine itiraz etmiş İstanbul’da bulunan İran temsilciliği aracılığıyla meseleyi sürekli gündeme getirmiştir. Bu bağlamda İranlı tüccarlar, Osmanlı gümrük nizamları hakkında bilgi almak için 1856 yılında bir dilekçe kaleme almış ve dilekçeyi Erzurum’da bulunan İran sefiri aracılığıyla Erzurum Gümrük İdaresi’ne takdim etmiştir.

Söz konusu dilekçe, Erzurum gümrüğü tarafından incelenmiştir. İncelemelerde; İranlı tüccarların bilgi istediği beş husus hakkında bilgi verilmiştir³⁰³. Buna göre İranlı tüccarların bilgi istediği ilk husus Osmanlı Devleti’nin gerek kendi tüccarına gerekse Avrupalı tüccara uygulamış olduğu iskontonun neden kendilerine uygulanmadığı ile ilgili olmuştur. Bununla ilgili olarak Erzurum Gümrük İdaresi tarafından yapılan açıklamada şu bilgi yer almıştır:

³⁰² BOA, A.MKT, D. No:160, G. No: 86, s.1.

³⁰³ BOA, A.MKT.UM., D. No: 256, G. No: 15, s.1.

“...1853 tarihli gümrük tarifesine göre Osmanlı Devleti, kendi tüccarlarına %16, diğer devletlere ait tüccarların farklı ülkelerden getireceği emtia ve eşyasına %20 kuruşluk indirim yapmıştır. Bu indirimin Osmanlı Devleti tarafından kabul edilmiş olan gümrük nizamlarına ve Avrupa devletleriyle yapılmış olan ticari antlaşmalara istinaden yapıldığı ifade edilmiştir. Lakin İran Devleti ile böyle bir antlaşma yapılmadığından İranlı tüccarlar böyle bir tarifeye dâhil edilmemiştir...”³⁰⁴.

İlgili açıklama incelendiğinde Osmanlı Devleti’nin İranlı tüccarlara neden iskonto uygulamadığı açık bir şekilde izah edilmiştir. Bu itibardır ki İranlı tüccarların böyle bir imtiyaza sahip olmasının ancak yeni bir ticaret antlaşmasının yapılmasına bağlı olduğu da ifade edilmiştir.

İranlı tüccarların bilgi istedikleri ikinci husus ise kendi ülkelerinden getirmiş oldukları emtia ve eşya hususunda Osmanlı gümrüklerinde uygulanan gümrük işleri ile ilgili olmuştur. Bununla ilgili olarak Erzurum gümrük idaresi tarafından şu açıklama yapılmıştır:

“...İranlı tüccarların Osmanlı pazarlarına getirdiği İran mallarından Osmanlı gümrüklerinde %4 üzerinden ithalat vergisinin alındığı vurgulanmıştır. Akabinde ise İranlı tüccarların getirmiş olduğu malı başka bir bölgeye ya da taşraya götürmediği sürece kendisinden tekrardan bir gümrük vergisi alınmayacağını 29 Kasım 1852 tarihinde kararlaştırıldığı ifade edilmiştir. Ayrıca İranlı tüccarlar, Osmanlı iç ticaretine getirmiş olduğu malların %4’lük ithalat vergisini ödedikten sonra malını başka bir bölgeye transfer etmesi durumunda ise %2 reftiye vergisini malı satın alan bayi yetkilisine ödemekle yükümlü tutulmuştur...”.

İlgili açıklamada ithalat vergisine ilişkin İranlı tüccarların itiraz etmeye haklarının olmadığı ibraz edilmiştir³⁰⁵. İranlı tüccarların bilgi istedikleri üçüncü konu ise ihracat vergisi ile ilgili olmuştur. Buna göre İranlı tüccarlar, Osmanlı Devleti’ne getirdikleri İran malları için %4 ithalat vergisi öderken Osmanlı mahsulü emtia ve eşyaları İran’a götördüklerinde %9 amediye ve %3 reftiye olmak üzere toplamda %12 oranında ihracat vergisini neden ödediklerini sorgulamıştır. Bu hususla ilgili olarak da Erzurum gümrüğü tarafından şu açıklama yapılmıştır³⁰⁶:

“...Osmanlı ülkesinde ticaret yapan diğer devletlerin tüccarları, Osmanlı mahsulü eşya ve emtiaları kendi ülkelerine ya da başka bir ülkeye götürmek istediklerin de %9 amediye ve %3 reftiye olmak üzere toplamda %12 gümrük vergisi ödemekle yükümlü tutulmuştur...”.

Söz konusu açıklamaya istinaden İranlı tüccarların da bu vergi dilimine dâhil olduğu söylenmiştir. Aslında ihracat vergisinin değişmesinin esas nedeni mütekabiliyet ilkesinin olduğunu ifade etmiştik. Hatta bu verginin değiştiğine ilişkin

³⁰⁴ BOA, A.MKT.UM., D. No: 256, G. No: 15, s.1.

³⁰⁵ BOA, A.MKT.UM., D. No: 256, G. No: 15, s.1.

³⁰⁶ BOA, A.MKT.UM., D. No: 256, G. No: 15, s.1.

çeşitli yazıların Erzurum gümrüğüne gönderildiğini ifade etmiştik. Yine 29 Mart 1851 tarihinde Erzurum gümrüğüne gönderilen yazıda İranlı tüccarların da bu gümrük tarifisine tabi olduğu ve buna göre işlemlerin yapılması gerektiği zikredilmiştir.

İranlı tüccarların bilgi istedikleri dördüncü husus ise hac ibadetini yerine getirmek için Osmanlı topraklarına giriş yapan İran ahalisinden alınan gümrük vergisi ile ilgili olmuştur. Bu hususla ilgili olarak da Erzurum gümrüğü tarafından şu açıklama yapılmıştır:

“...İranlı hacıların yükleri arasında şal veya çeşitli ticaret emtiası bulunmadığı sürece onlardan gümrük vergisinin alınmaması gerektiği Osmanlı gümrük merkezlerine bildirilmiştir. Öte yandan İranlı hacılar, ticaret maksadıyla hareket edip yollarında ihtiyaç fazlası mal bulundurmaları durumunda ise gümrük vergisi alındığı beyan edilmiştir. Ayrıca Erzurum’da görev yapan İran sefirinin bu gümrük uygulamasından haberdar olduğu ifade edilmiştir...”³⁰⁷.

İranlı tüccarların bilgi istedikleri son konu ise Osmanlı pazarlarında ticarete konu olan bütün mallardan gümrük vergisi alınıp alınmadığı ile ilgili olmuştur. Bu konu ilgili olarak da iç ticarete dâhil olan tüm emtia, eşya ve erzaktan gümrük vergisinin alındığı ve bu esasın Osmanlı gümrük ahkâmınca alınmış bir karar olduğu beyan edilmiştir³⁰⁸.

Her ne kadar iharacat vergisine ilişkin gerekli açıklamalar yapılmış olsa da İranlı tüccarlar, bu tarife üzerinden vergi ödemek istememiştir. Bu durum ise tarife meselesinin 1860 yılından sonra da gündeme gelmesine neden olmuştur.

Aslında Erzurum gümrüğünde meydana gelen gelişmeler sadece tarife meselesinden oluşmuyordu. Bunun yanında gümrük memurlarının tutumları ve tüccarların etik dışı davranışları da Erzurum gümrüğünde ortaya çıkan problemler arasında yer almıştır.

2. Basra Gümrüğü

Osmanlı-İran ticari ilişkilerinin yoğunlaştığı önemli ticaret merkezleri arasında Basra-Bağdat’ın da yer aldığını söylemek gerekir. Aslında İranlı tüccarlar, öteden beri bu hat çevresinde ticari faaliyetlerini yürütmüş Osmanlı pazarlarına giriş çıkış yapmıştır. Keza Osmanlı tüccarları da İranlı tüccarların getirdikleri malları bu

³⁰⁷ BOA, A.MKT.UM., D. No: 256, G. No: 15, s.1.

³⁰⁸ BOA, A.MKT.UM., D. No: 256, G. No: 15, s.1.

yerlerden satın almıştır. Karşılıklı ticaret bağlamında değerlendirilebilecek olan ticari ilişkilerde uygulanan gümrük tarifeleri, her iki devletin de kabul ettiği antlaşmalar üzerinden yürütülmüştür.

Basra ve çevresinde ticari faaliyetlerini yürüten İranlı tüccarların sadece Osmanlı Devleti ile değil aynı zamanda Avrupa ile olan ticari ilişkilerini de buradan yürüttüğünü söylemek mümkündür. Bilhassa 19. yüzyılın sonlarına doğru İngiltere'nin etkisi yoğun olmuştur. Çünkü Karun Nehri üzerinde faaliyet gösteren İngiliz menşeli Lynch Kumpanyasına ait vapurlar, İran-Avrupa ticaretinde aktif bir görev üstlenmiştir.

Basra'daki bu ticari hareketliliği kontrol altına almak ve bundan istifade etmek isteyen Osmanlı Devleti, gümrük muamelatıyla ilgili incelemeler yapmıştır. 1894 yılında yapılan incelemelerde Basra'daki gümrük tarifelerinin uygulanmasında birtakım problemler tespit eden Rüsumat Emaneti, Basra ve çevresindeki gümrük işleyişi ile ilgili şu konularda Basra vilayetinden bilgi almak istemiştir³⁰⁹;

- Basra vilayetinde üretilen hurma ihracatından yüzde kaç vergi alınmıştır?
- Lynch kumpanyasına ait vapurların Basra'da kömür merkezleri var mıdır, var ise buradan götürülen kömürlerden vergi alınıyor mu ve miktarı ne kadardır?
- Muhammere'den gelen İran mallarından ne kadar gümrük vergisi alınmaktadır?
- Şattü'l-Arap üzerinde ve sahil noktalarının hangi mevkielelerinde gümrük merkezleri vardır?
- Karun nehri üzerinden İran İskelelerine İngiliz-İran bandıralarıyla giden gemilerin hâmil oldukları ticaret eşyası için Osmanlı gümrük memurları tarafından vergi alınıyor mu?

25 Şubat 1894 tarihinde Basra Gümrük Müdüriyeti tarafından yazılan ve Basra Valisi Hamdi Bey tarafından imzalanan raporda ilgili sorulara şu şekilde cevap verilmiştir; Basra'da hurma ihracatından alınan gümrük vergisinin malların transfer edileceği yere göre değiştiği ifade edilmiştir. Eğer Osmanlı Devleti iskelelerine gönderilirse %8, Avrupalı devletlere transfer edilirse %1 vergi alınmıştır. Ancak mallar, İran'a gönderildiğinde %12 oranında bir vergi dilimine tabi tutulmuştur³¹⁰.

³⁰⁹ BOA, BEO, D. No: 364, G. No: 27275, s.1.

³¹⁰ Basra'da yetiştirilen en önemli tarım ürünü hurmadır. Şatt-ül Arab nehri boyunca uzanan hurma bahçeleri bulunmaktadır. Basra'da yetiştirilen hurmalar, ilk başlarda Hint sahillerinde pazarlanmaktaydı. Ancak 19. yüzyılda Basra bölgesinde faaliyet gösteren vapur şirketlerinin sayısının artmasına paralel olarak hurma ticareti farklı pazarlara yapılmaya başlanmıştır. Bkz: KILIÇ, Selda

Basra'nın yarım saat yukarısında yer alan Kutü'l-Amara'ya yakın bir noktada Linç/Lynch Kumpanyasının vapurlarına ait kömür deposu bulunmaktadır. Bu vapurların son üç yıl içerisindeki kömür miktarı hesaplandığında bunun toplamda 2.700 tonun üzerinde olduğu zikredilmiştir. Bu merkeze getirilen kömürlerden ve bu kömürlerin ithalatında %8 oranında bir gümrük vergisinin alındığı ifade edilmiştir³¹¹.

Şattü'l- Arap³¹² üzerinde yer alan gümrük noktaları dört tane olup bunların ikisi Karun Nehri ile Muhammere civarında yer alan Fav ve Devar'dır. Diğer ikisi ise Muhammere'den Basra'ya kadar uzanan sahilde yer almıştır. Bunlar da Ebu'l- Hasib ve Dayici (?) noktasıdır.

Avrupalı devletlerden gelen ve Karun Nehri üzerinden İran Devleti'ne giden İngiliz ve İran bandrollü vapurlar, yüklerini Muhammere'ye çıkarmaları durumunda %8 diliminde vergi vermiştir. Yine aynı güzergâh üzerinden Basra'ya gidecek olan ticaret malları İran Devleti'ne götürülürse %12 oranında bir vergi alınmıştır³¹³.

Osmanlı Devleti'nin Basra ve çevresinde ticari faaliyetleri kontrol altında tutmak için gümrük meselelerine ilişkin tavrını ortaya koymasına rağmen İranlı tüccarların buna riayet ettiklerini söylemek mümkün değildir. Bu bağlamda Basra gümrük memurları, Muhammere ve Hoyze çevresinde ticaret yapan ve aynı zamanda Muhammere ile İran arasında gidip-gelen İranlı tüccarlardan %8 oranında bir vergi talep etmesine rağmen İranlı tüccarlar vergiyi ödemeye yanaşmadığı gibi bu verginin zorla alındığını İran sefaretine bildirmiştir³¹⁴.

İran Sefareti, Basra'daki vergi meselesini İstanbul'daki Osmanlı yönetimine iletmiştir. Mesele, 13 Şubat 1894 tarihinde Osmanlı gümrük idaresince incelenmeye alınmıştır. İncelemelerde; Muhammere bölgesinde ticari işleri kontrol edecek gümrük memurunun atanmamış olması ve Osmanlı-İran arasında sınır çizgisinin tam olarak belirlenememiş olması hasebiyle Muhammere ve çevresinden Basra'ya götürülen

“19.Yüzyılda Osmanlı İdaresi Altında Basra Vilayeti ve Körfezine İlişkin Bazı Tespitler”, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, Ankara 2014, C.54, S.2.,s.319-336.

³¹¹ BEO, D. No: 364, G. No: 27275, s.5.

³¹² Dicle ve Fırat nehirlerinin Irak'ın güneyinde yer alan Kurna mevkiinde birleştikleri noktadan başlayıp Basra Körfezine kadar uzanan yatağa Şattü'l-arap nehri adı verilir. Şattü'l- Arap nehri, Karun nehri ile buluşarak Basra Körfezi'ne dökülmektedir. Şattü'l-arap, coğrafi konumun vermiş olduğu stratejik öneminden dolayı Osmanlı ve İran arasında uzun yıllar mücadele sahası olmuştur. Ticari pazarın önemli bir ayağı olan bu hat, İranlı ve Osmanlı tüccarların yoğun olarak kullandığı mal transferlerin yapıldığı ticari bir nehir hattını teşkil etmiştir. Böylesine önemli bir ticari ağa hâkim olmak hem Osmanlı hem de İran için vazgeçilmez bir politika olmuştur. Şattül-arap ile ilgi bkz: BİLGE, Mustafa L., “Şattülarap”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2010, C.38, s.381-382.

³¹³ BEO, D. No: 364, G. No: 27275, s.5.

³¹⁴ BOA, BEO, D. No: 364, G. NO: 27275, s.3.

ticaret mallarının İran mahsulü olup olmadığının tespit edilemediği anlaşılmıştır. Bu nedenle ki İran malları kimin aracılığıyla gelirse gelsin %8 üzerinden ithalat vergisinin alınması kararlaştırılmıştır. Ayrıca Basra'da, başka bir tedbir almaya gerek olmadığı da belirtilmiştir³¹⁵. Öte yandan İranlı tüccarların ortaya atmış oldukları iddiaya gelince bunun gerçek olmadığı anlaşılmıştır. Nitekim Basra Gümrük İdaresi'ne gönderilen yazılarda Muhammere'den İran'ın çeşitli iskelelerine nakledilen ticaret eşyalarından tekrardan gümrük vergisi alınmaması için gerekli hassasiyetin gösterilmesi gerektiği belirtilmiştir³¹⁶.

Netice itibarıyla 19. yüzyılın sonlarında İngiltere, Basra havalisindeki ticareti ve İran ticaretindeki etkisini arttırmak istemiştir. Bilhassa Lynch kumpanyasına ait vapurlar, İran mallarının önce nehir sonra deniz yolu ile taşınmasında büyük bir rol oynamıştır. Osmanlı Devleti'nin buradaki temel politikası İngiliz ve İranlı tüccarların faaliyetlerini kontrol altına almak ve bu faaliyetlerden vergi tahsil etmek yönünde olmuştur.

Sonuç olarak 19. yüzyılda Osmanlı-İran ticari ilişkilerinde uygulanan tarifeler ve yaşanan gelişmeler ele alındığında tarifeler meselesinin her iki devletin gümrük ilişkilerinde en fazla tartışılan konuların başında geldiğini söyleyebiliriz.

C. 1895 Tarihli Şûrâ-yı Devlet Toplantısı ve Gümrük Meselesi

Gümrük meselelerinin mezkûr iki devletin ticari ilişkilerini olumsuz etkilemesi bakımından son derece önem arz ettiğini ifade etmek gerekir. Her ne kadar iki devlet de bu hususta gerekli hassasiyeti göstermiş olmasına rağmen uygulamada gümrük sorunlarının devam ettiğini ifade etmek gerekir.

Aslında 1847 Erzurum Antlaşması'nın 6 ve 7. maddelerinde gümrük ve ticarete ilişkin meseleler bir neticeye bağlanmıştı. Ancak bu hükümlerin de geçerlilik süresinin sona ermesi ve iki devlet arasında yeni bir ticaret antlaşmasının yapılmaması sorunların devam etmesinde etkili olmuştur.

Osmanlı ve İran Devletleri, gümrük meselelerine son vermek için farklı zamanlarda çeşitli görüşmeler yapmıştır. Bu bağlamda 1874 yılında mezkûr iki devlet, iktisadi ve ticari meseleleri görüşmek üzere bir araya gelmiştir. İki taraf temsilcileri arasında yapılan görüşmeler neticesinde bir mukavelename

³¹⁵ BOA, BEO, D. No: 364, G. NO: 27275, s.4.

³¹⁶ BOA, BEO, D. No: 364, G. NO: 27275, s.4.

imzalanmıştır. Bu mukavelanamede hem tüccarların meselelerine hem de gümrük hususlarına ilişkin birtakım kararlar alınmıştır. Buna göre; ticaret meselelerinin çözümünde ticaret ahkâmına ve yasalarına bağlı kalınmasına karar verilmiştir. Ayrıca mahkemelere şebender ve elçilikler tarafından atanmış mütercimlerin de yer alması uygun bulunmuştur. Bu uygulama ile sosyal ve ticari meselelerin sulhu kolaylaştırılmak istenmiştir. Ayrıca Osmanlı pazarlarında esnafılık yapan İran ahalisi, Osmanlı Devleti'nin kendi esnafına uygulamış olduğu usûle tabi olmuştur³¹⁷.

Yine 1880 yılında Osmanlı-İran devletleri gümrük tarifelerini görüşmek üzere bir araya gelmiştir. Görüşmede İran Dışişleri Bakanı Mirza Seyyid Han, Osmanlı gümrük memurlarının iki devlet arasında var olan antlaşmalara aykırı davrandığını ifade etmiştir. Hatta Osmanlı gümrüklerinde İranlı tüccarlara uygulanan gümrük uygulamasının araştırılmasını istemiştir. Bu konu ile ilgili olarak Osmanlı Devleti tarafından yapılan açıklamada ise iki devlet arasında var olan usule uygun hareket edildiği beyan edilmiştir³¹⁸.

Ne var ki söz konusu iki devlet arasındaki gümrük meseleleri devam etmiştir. 19. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı Devleti, İran ile olan ticari ve gümrük ilişkilerini görüşmek üzere çalışmalarını arttırmıştır. Bu doğrultuda 20 Ocak 1895 tarihinde Şûrâ-yı Devlet'e bağlı Tanzimat Dairesi'nde bu meseleleri görüşmek için bir toplantı düzenlemiştir. Toplantının gündem maddelerini bunlar oluşturmuştur:

- ✓ İranlı tüccarların Osmanlı Devleti'ne ithal ettiği İran mallarından alınacak ithalat vergisi oranı,
- ✓ Osmanlı Devleti'ne ithal edilen İran mallarına “*redd-i rüsum*” muamelesinin uygulanıp uygulanmayacağı,
- ✓ Avrupalı tüccarların İran'dan ithal ettiği mallar ile Osmanlı Devleti'ne giriş yapmaları durumunda Osmanlı gümrük noktalarında bu tüccarlardan alınacak gümrük vergisi oranı,
- ✓ Batum ve Mısır güzergâhları üzerinden İran'dan ithal edilen İran mallarının “*redd-i rüsum*” hakkına sahip olup olmayacağı,
- ✓ Batum ve Mısır güzergâhları üzerinden İran'dan ithal olunan malların sahibi İranlı olsa bile ondan gümrük vergisinin alınıp alınmayacağı,
- ✓ Osmanlı-İran Devletleri arasındaki ticaret antlaşmasının geçerliliği ve bunun gümrük ilişkilerine olan etkisi,

³¹⁷ DAEİ, *İran-Osmanlı Ticari İlişkileri (1900-1923)*, s.116-117.

³¹⁸ DAEİ, DAEİ, *İran-Osmanlı Ticari İlişkileri (1900-1923)*, s.121-122.

- ✓ İran tüccarından Avrupalı tüccar gibi %8 oranında gümrük vergisi alınmasının ileri de bir sorun oluşturup oluşturmayacağı,
- ✓ Osmanlı Devleti'nden İran'a gönderilen Osmanlı mahsulü ticaret mallarından İran'da ne nispetle gümrük vergisi alındığı,

1895 yılında Gümrük İdaresi Müsteşarı Berteram Efendi ile Bâb-ı Âlî hukuk müşavirlerinden Hakkı Bey Efendi huzurunda toplanan devlet erkânı, yukarıdaki konuları görüşmüştür.

1. İthalat Vergisinin Arttırılması Meselesi

Osmanlı-İran ticari ilişkilerinde ithalat vergisi uzun bir dönem %4 üzerinden alınmıştır. Ne var ki 1860'lardan sonra İran Devleti'nin bu vergi ile ilgili tutumunu değiştirmesinden dolayı Osmanlı Devleti de ithalat vergisinin oranını önce %6'ya akabinde ise %8'e çıkartmıştır. Böylece ithalat vergisi meselesinin gündeme gelmesine neden olmuştur.

1895 yılındaki Şûrâ-yı Devlet toplantısında ele alınan ilk husus da ithalat vergisinin arttırılması hususu olmuştur. Şûrâ'da bu konu ilgili olarak 1847 tarihli Erzurum Antlaşması'nın ticarete ilişkin hükümleri incelenmiştir. İlgili antlaşmanın 6. maddesinde "...İran tüccarı emvâl-i ticâretlerinin resm-i gümrüğüne emvâl-i mezburenin kıymet-i haliye ve câriyelerine göre nakden ve cinsen..." vergi alındığı ifade edilmiştir. Ayrıca İranlı tüccarlar, Osmanlı sınırları içerisinde bir bölgeye getirmiş olduğu malı başka bir bölgeye nakletmediği sürece tekrardan vergi ödemek zorunda değildir³¹⁹.

Yine Erzurum Antlaşması'nda gümrük ve ticari işlerde mütekabiliyet esası kabul edilmiştir. Toplantıda Osman Devleti'nin iki devlet arasında kabul edilmiş olan bu gümrük ahkâmına uygun hareket ettiği ancak İran'ın ise nizama aykırı davrandığı ifade edilmiştir. İran Devleti, Osmanlı tüccarlarından %4 gümrük vergisi almakla yetinmemiş Osmanlı tüccarlarından %2 oranında bir vergi daha almıştır. Bu sebeptendir ki mütekabiliyet esasını" dikkate alan Osmanlı Devleti de; 1 Mart 1871 tarihinde Meclis-i Âlî Vükelâ'da yapılan görüşmelerde İranlı tüccarlardan %6 oranında ithalat vergisinin alınmasına karar vermiştir³²⁰.

³¹⁹ BOA, İ.RSM, D. No: 3, G. No: 52, s.1.

³²⁰ BOA, İ.RSM, D. No: 3, G. No: 52, s.1.

Şunu ifade etmek gerekir ki Osmanlı Devleti'nin yeni gümrük tarifesi hayata geçirmesi İranlı tüccarlar tarafından hoş karşılanmamıştır. Keza tüccarlar, kendilerinden fazla vergi alındığına dair birçok şikâyetle bulunmuştur. Bunun üzerine İranlı yetkililer ile Tahran'daki Osmanlı Sefareti arasında görüşmeler yapılmıştır. Görüşmelerde İranlı yetkililer, Osmanlı Devleti'nin uygulamaya koyduğu yeni gümrük tarifesi İran Devleti'nin rahatsız olduğunu dile getirmiştir. Haddizatında Tahran sefareti, Hariciye Nezareti'ne göndermiş olduğu bir yazıda; İran Devleti'nin bu konudaki tutumunu beyan ederken aynı zamanda %6'lık gümrük uygulamasının iki devlet arasında tarife krizinin ortaya çıkmasına neden olabileceğine ilişkin bilgiler yer almaktadır³²¹.

Toplantıda ithalat vergisine ilişkin yapılan görüşmelerde Osmanlı-İran arasındaki ticaret antlaşmasının yenilenmesi gerektiği kanaatine varılmıştır. Ne var ki İran Devleti'nin bu hususa ilişkin gerekli hassasiyeti göstermediği beyan edilmiştir. Bu nedendir ki Osmanlı Devleti, Avrupalı tüccarlardan alınan %8'lik ithalat vergisinin bundan böyle İranlı tüccarlar için de geçerli olduğuna karar vermiştir. Böylece İranlı tüccarlar ister İran'dan ister farklı bir ülkeden Osmanlı ülkesine mal getirmesi durumunda bu vergiyi ödemekle mükellef tutulmuştur. Ayrıca %6'lık ithalat vergisi oranının %8'e çıkartılmasının nedeni İran Devleti'nin bu konudaki tutumuna bağlanmıştır³²².

Öte yandan toplantıda ithalat vergisinin %8'e çıkartılmasının Osmanlı gümrük vergisine olan katkısı irdelenmiştir. Bu bağlamda 1895 yılına ait gümrük kayıtları incelenmiştir. Yapılan incelemelerde İran'dan Osmanlı Devleti'ne gönderilen İran mallarının değeri 65.000.000 kuruşa denk gelirken Osmanlı Devleti'nden İran'a ihraç edilen malların kıymeti ise 1.500.000 kuruşa ulaştığı tespit edilmiştir³²³.

Yani Osmanlı Devleti, ithalat vergisinin arttırılmasıyla gümrük gelirlerinin artacağını düşünmüştür. Bu bağlamda Tanzimat Dairesi'nde yapılan görüşmeler neticesinde ithalat vergisinin %8'e çıkartılmasının uygun olduğuna karar verilmiştir. İthalat vergisine ilişkin alınan karar Rüsumat Nezareti'ne bildirilmiştir. 7 Ocak 1895 tarihinde de Nezaret tarafından hazırlanan yazı Hariciye Nezareti'ne gönderilmiştir.

³²¹ BOA, İ.RSM, D. No: 3, G. No: 52, s.1.

³²² BOA, İ.RSM, D. No: 3, G. No: 52, s.1.

³²³ BOA, İ.RSM, D. No: 3, G. No: 52, s.1.

Hariciye Nezareti aracılığıyla Tahran Sefareti'ne, Tahran Sefareti de İran Devleti'ne bilgi verilmiştir³²⁴.

2. *Redd-i Rüsum Meselesi*

Tanzimat Dairesi'nde görüşülen bir diğer konu ise “redd-i rüsum” transit meselesi olmuştur. Aslında bu mesele; 1890 yılında Bağdat Gümrük İdaresi'nin uygulamış olduğu yanlış gümrük muamelesinden ötürü ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda Bağdat Gümrük İdaresi, Bağdat bölgesine transfer edilen İran ticaret mallarından %6 gümrük ithalat vergisi almak yerine *Redd-i Rüsum* usulünü uygulayarak %5'ni tüccarlara iade etmiş, %1'lik ithalat vergisi almıştır.

Osmanlı Devleti, Avrupalı tüccarların Osmanlı Devleti'ne ithal edeceği ve altı ay içerisinde de başka bir bölgeye transfer edeceği İran mallarından %6 oranında ithalat vergisinin alınmasını kararlaştırmıştır. Ne var ki Bağdat Gümrüğünde İranlı tüccarlara redd-i rüsum uygulamıştır. Nitekim bu uygulama, Osmanlı gümrük hasılatının azalmasına sebep olabilirdi. Bu itibarladır ki 1892 yılında Rüsumat Nezareti tarafından gönderilen bir rapor ile Şûra-yı Devlet Tanzimat Dairesi'nden kaleme alınan yazı incelenmek üzere Meclis-i Vâla'ya gönderilmiştir³²⁵.

Redd-i rüsum meselesi, 19 Kasım 1892 tarihinde Meclis-i Vâlâ'da görüşülmüştür. Görüşmede;

- İranlı tüccarların Osmanlı Devleti'ne transfer edeceği mallardan %6 oranında ithalat vergisinin alınması gerektiği,
- Tebriz-Basra-Bağdat transit güzergâhı üzerinden mal taşıyan, redd-i rüsumdan istifade etmek isteyen ve bununla ilgili olarak Osmanlı Devleti ile antlaşmasını yenileyen Avrupalı devletlerin tüccarlarına redd-i rüsum imtiyazının tanındığı,
- Avrupalı tüccarların İran'dan satın aldığı malları Osmanlı sınırlarına getirmesi durumunda %8 oranındaki vergiyi ödemekle mükellef olduğu; ancak Avrupalı tüccarlar, İran mallarını Osmanlı sınırları içerisinde başka bir bölgeye nakletmesi durumunda ise “redd-i rüsum” (*Batum veya Mısır transit güzergâhı üzerinden transfer etmeleri durumunda %8 olan transit vergisinin*

³²⁴ BOA, İ.RSM, D. No: 3, G. No: 52, s.2.

³²⁵ BOA, MV, D. No: 71, G. No: 90, s.1.

%7'si düşürülmüş ve %1 üzerinden vergi ödenmesi) muamelesinden faydalanabileceği,

➤ İranlı tüccarların bu imtiyaza sahip olmadığı ifade edilmiştir.

Görüşmede, İranlı tüccarların redd-i rüsum uygulamasından neden istifade edemedikleri de açıklanmıştır. Bu bağlamda Osmanlı-İran Devletleri arasında bu uygulamaya ilişkin ne bir ticaret antlaşması ne de bir sözleşme mukavelenamesi imzalanmıştır. Bu sebeptendir ki İranlı tüccarların redd-i rüsum uygulanmasından istifade etmelerini gerektiren hukuksal bir dayanağının olmadığı belirtilmiştir.

Öte yandan Meclis-i Vâlâ'da redd-i rüsum transit muamelesinin 1863 yılından beri Bağdat Gümrük İdaresi'nce uygulandığını beyan edilmiştir. Eğer İran Devleti'nin bu usûlden faydalanmak ya da diğer devletler gibi bir imtiyaza sahip olmak istiyorsa Osmanlı Devleti ile olan ticaret antlaşmasını yenilemesi gerektiğinin altı çizilmiştir.

Bu noktada ifade etmek gerekir ki Osmanlı Devleti, redd-i rüsum muamelesine İranlı tüccarları da dâhil etmek için gerekli çalışmalara başlamıştır. Bunlardan ilki, İran Devleti ile tanzim edilecek olan yeni ticaret antlaşmasının doğuracağı sonuçların incelenmesi ve araştırılması içinde ticaret komisyonu oluşturmaktır. Oluşturulan komisyon, gerekli incelemeleri yaptıktan sonra konuya ilişkin bir rapor hazırlamış ve rapor incelenmek üzere Hariciye Nezareti'ne gönderilmiştir. Bir diğeri ise İranlı tüccarların transit güzergâhı üzerinden Bağdat'a getirmiş olduğu İran mallarının listesi ve bu mallardan alınan vergi miktarlarına ilişkin bilgilerin Bağdat Gümrüğü Odası tarafından hazırlanarak Rüsumat Nezareti'ne gönderilmesi olmuştur³²⁶.

Osmanlı Devleti, redd-i rüsum meselesine ilişkin gerekli çalışmaları yapmış ve bir karara varmıştır. Buna göre; Batum veya Mısır transit güzergâhı üzerinden Osmanlı pazarlarına mal taşıyan İranlı tüccarların redd-i rüsum uygulamasından istifade etmeye haklarının olmadığı kanaatine varılmıştır³²⁷.

3. Ticaret Antlaşmasının Yenilenmesi Konusu

Gerçekten de Osmanlı-İran ticari ilişkilerinin gelişimi açısından ticaret antlaşmalarının mühim bir yeri olduğunu söylemek gerekir. 1847 tarihli Erzurum Antlaşması'ndan sonra Osmanlı-İran ticari ilişkileri üzerinde yapılan diplomatik

³²⁶ BOA, MV, D. No: 71, G. No: 90, s. 1.

³²⁷ BOA, İ.RSM, D. No: 3, G. No: 52, s.1.

görüşmelerin odak noktası yeni bir ticaret antlaşmasının yapılması gerektiği hususunda olmuştur. Bilhassa incelenen dönemin ikinci yarısında bu zaruretin daha fazla dile getirildiğini ifade etmek mümkündür.

1895 yılındaki Şûrâ-yı Devlet toplantısında üstünde durulan konulardan birisi de mezkûr iki devlet arasında yeni bir ticaret antlaşmasının yapılması gerektiği olmuştur. Keza Osmanlı Devleti, bunu her defasında dile getirirken İran Devleti bu konuda gerekli hassasiyeti göstermemiştir.

Aslında İran Devleti'nin yeni bir ticaret antlaşmasının imzalanmasına sıcak bakmamasının nedeni daha önceki antlaşmalarda elde ettiği çıkarları sürdürmek istemesi olmuştur. Çünkü İran Devleti, eski vergi dilimleri üzerinden gümrük işlemlerinin yürütülmesini istemiş olmasına rağmen Osmanlı Devleti bunu kabul etmemiştir³²⁸.

Bu nedenledir ki Osmanlı Devleti, İranlı tüccarlardan tahsil ettiği gümrük vergisinin miktarını istediği oranda belirleme hakkına sahip olmuştur. Haddizatında İran Devleti'nin buna itiraz etmesi ya da bu uygulamayı kabul etmemesi söz konusu değildi³²⁹. Nitekim İran Devleti'nin bu tutumu, Osmanlı gümrük noktalarında tarife problemlerinin ortaya çıkmasına sebep olmuştur.

D. Osmanlı Devleti'nde Yaşanan Kıtliklar ve Gümrük Tarifelerine Etkisi

Kıtlik ve gümrük konusu, söz konusu çalışmada iki açıdan önem arz etmektedir. İlki, ticarete olan etkisi ikincisini ise gümrük işleyişi bağlamında birtakım salahiyetlerin verilmesidir.

Bilindiği üzere kıtlık, aşırı sıcaklık veya soğukluk, sel, yangın, deprem, salgın hastalıklar ile çekirge istilaları gibi çeşitli nedenlerden ötürü herhangi bir ihtiyaç maddesinin temininde yaşanan zorluğu ifade etmek üzere kullanılmaktadır. Ne zaman, nerede ve hangi şartlara istinaden ortaya çıkacağı belli olmadığı için kıtlıkların sosyo-iktisadi mahiyette devlet ve toplum üzerinde son derece mühim bir tesiri olmuştur³³⁰. Bundan dolayı devletler, kıtlıklarla mücadele etmek için birtakım

³²⁸ BOA, İ.RSM, D. No: 3, G. No: 52, s.1.

³²⁹ BOA, İ.RSM, D. No: 3, G. No: 52, s.2

³³⁰ KILIÇ, Orhan, "Osmanlı Devleti'nde Meydana Gelen Kıtliklar", *Türkler Ansiklopedisi*, TTK. Yay., Ankara 2002, C. X, s. 718.

önlemler almak zorunda kalmıştır. Bu önlemlerden birisi de gümrük işlemlerinde bazı imtiyazların sağlanmasıdır.

Bu itibarladır ki Osmanlı Devleti, kıtlıklar ile mücadele ederken bazen iç önemlerle bazen de dışarıdan ithal ettiği ihtiyaç maddeleri ile kıtlık sürecini atlatmak istemiştir. Ne var ki Osmanlı Devleti, iç tedbirlerin yetersiz kaldığı durumlarda dışardan ürün satın almak zorunda kalmıştır. Ancak olağanüstü şartlar içerisinde yapılan ithalatın gerçekleşmesi gümrük işlemlerinde birtakım salahiyetlerin sağlanmasına bağlı olmuştur. Bu nedenledir ki kıtlıkların gümrük işleyişi üzerinde önemli bir etkiye sahip olduğunu söylemek gerekir.

Kıtlıklar, Osmanlı-İran devletleri arasında yürürlükte olan gümrük politikasının bir müddet de olsa değişmesine neden olmuştur. Bilhassa vergi affının bu değişiklikte ön planda olduğu söylenebilir. Örneğin 1879 yılında Van'da yaşanan aşırı sıcaklık ve çekirge istilası, zahire kıtlığının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bunun üzerine Van Heyet-i Teftişiye'si, 31 Aralık 1879 tarihinde Dâhiliye Nezareti'ne göndermiş olduğu bir telgrafta zuhura gelen kıtlıktan ötürü halkın zahire ihtiyacının karşılanamadığını ifade etmiştir. Bununla birlikte Van ahalisinin zahire ihtiyacını gidermek için İran'dan zahire ithalatının yapılmasını istemiştir.

Osmanlı Devleti, Van bölgesinde yaşanan kıtlığın etkisini kırmak için İran Devleti ile irtibata geçmiştir. İki taraf arasında yapılan görüşmeler sonucunda İran tarafında da kıtlıkların yaşandığı ve bundan dolayı İran ahalisinin zahire sıkıntısı çektiği tespit edilmiştir. Bu husus ile ilgili olarak Dâhiliye Nezareti, Van Heyet-i Teftişiye'sine göndermiş olduğu cevap yazında İran'dan Van'a zahire ithalatının mümkün olmayacağını beyan etmiştir. Ancak Van Heyet-i Teftişiye; halkın zahire ihtiyacının çok acil olması hasebiyle ithalat vergisinin bir defalığına affedilmesi durumunda İran'dan zahire gelebileceğini vurgulamış ve 1880 yılı içerisinde İran'dan ithal edilecek zahirenin ithalat vergisinin affını istemiştir³³¹.

Dâhiliye Nezareti, bu husus ile ilgili olarak 5 Ocak 1880 tarihinde Maliye Nezareti'ne bir yazı göndermiştir. Akabinde Maliye Nezareti konu ile ilgili çalışmalara başlamıştır. Bu kapsamda İran sefareti ile müzakerelerin yapılmasına karar verilmiştir. Ayrıca Maliye Nezareti, Van'da yaşanan kıtlığın etkisinin bir müddet daha devam edeceğinden İran'dan alınacak zahireden ithalat vergisinin

³³¹ BOA, İ.MMS, D. No: 65, G. No: 3067, s.3.

alınmamasını uygun görmüştür³³². Hatta Dâhiliye ve Maliye Nezaretleri tarafından yapılan açıklamalarda ithalat vergisinin bir seneliğine alınmamasına karar verilmiştir. Bu karar hem Rûsumat Emaneti'ne hem de Van vilayetine bildirilmiştir³³³.

Yine 1893 yılında baş gösteren şiddetli don ve aşırı soğukluk Van vilayetinde yeni bir kıtlığın ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Dönemin Van Valisi Ferik Bahri Paşa, Dâhiliye Nezaretine çekmiş olduğu 4, 5 ve 30 Ekim 1893 tarihli telgraflarda, Van'da yaşanan kıtlık hadisesinden dolayı yöre halkının ciddi şekilde bir zahire ihtiyacı duyduğunu ve gün geçtikçe pazarda buğday fiyatlarının fahiş oranda arttığını ifade etmiştir. Ayrıca Bahri Paşa, bu kıtlılığın önlenmesi için İran'dan 100.000 kuruş değerinde buğday ithalatının yapılması gerektiğini ancak Dâhiliye Nezareti'nin, bu konuya ilişkin bir cevap yazmadığını ve yöre halkının ihtiyaç duyduğu zahire miktarının ise günden güne arttığını belirtmiştir³³⁴. Bu telgrafta belirtilen hususlar, Bâb-ı Âlî'de incelemeye alınmıştır. Yapılan incelemeler sonucunda İran'dan 20.000 kile buğdayın satın alınmasına ve bir defaya mahsus olmak üzere gümrük vergisinin alınmamasına karar verilmiştir³³⁵.

Bu husus ile ilgili olarak 25 Ekim 1893 tarihinde Bâb-ı Âlî Mektubî Kâlemî tarafından hazırlanan yazı, Maliye ve Dâhiliye Nezaretlerine gönderilmiştir. Böylece gerekli olan zahirenin temin edilebilmesi için Osmanlı Devleti, İran Devleti ile görüşmelere başlamıştır. Mezkûr devletlerarasında yapılan görüşmeler neticesinde zahire ithalatına karar verilmiştir. Böylece Osmanlı Devleti, İran'dan 20.000 kille buğday ithal etmeyi planlamıştır. Bu doğrultuda Van vilayetine gönderilen bir başka yazıda İran'dan satın alınan yirmi bin kille buğdayın 800 killesinin Erzurum gümrüğünden geçtiği, gümrük vergisinin alınmadığı ve Van vilayetindeki ambarlara depolandığı belirtilmiştir. Diğer taraftan kalan 12.000 kile buğdayın gümrük geçişinde de ithalat vergisinin alınmayacağı ifade edilmiştir³³⁶.

Öte yandan 21 Temmuz 1894 tarihinde Bâb-ı Âlî Mektûbî Kâlemi tarafından kaleme alınan ve Rûsumat İdaresi'ne gönderilen bir yazıda da İran'ın Bakü ve Ovacık taraflarından Erzurum'a gönderilen zahireden gümrük vergisi affının süresi ile bilgi verilmiştir. Buna göre; haziran ayında son bulacak olan gümrük vergisi muafiyetinin ağustos ayının sonuna kadar uzatılması yönünde Erzurum vilayetinden

³³² BOA, İ.MMS, D. No: 65, G. No: 3067, s.1.

³³³ BOA, İ.MMS, D. No: 65, G. No: 3067, s.4.

³³⁴ BOA, BEO, D. No: 346, G. No: 25901, s.9.

³³⁵ BOA, BEO, D. No: 300, G. No: 22488, s.1.

³³⁶ BOA, BEO, D. No: 305, G. No: 22845, s.1.

çekilen telgraf ile Maliye Nezareti'nden gelen yazı, Meclis-i Mahsus'da görüşülmüş, gümrük vergisi muafiyet süresinin uzatılmasına karar verilmiştir³³⁷.

Sonuç olarak Osmanlı Devleti, kuraklık veya çekirge istilası gibi nedenlerle mahsulün ihtiyaca cevap vermediği dönemlerde zahire ithalatında gümrük muafiyeti uygulamıştır. Söz konusu bu imtiyazın Osmanlı-İran gümrük ilişkileri için de geçerli olduğunu söylemek mümkündür. Olağanüstü şartlar, devletlerarası ticari ilişkilerde uygulanan gümrük politikasının değişmesinde etkili olan unsurlar arasında yer almıştır.

E. Uluslararası Ticari Antlaşmaların Osmanlı-İran Gümrük Tarifelerine Etkisi

19. yüzyıl, Osmanlı Devleti için bir dönüm noktası olmuştur. Bilhassa iktisadi ve ticari hayatta yaşanan gelişmeler, Osmanlı Devleti'nin hem ticaret dengesini hem de vergi sistemini değiştirmiştir. Bu değişimin yaşanmasında Osmanlı Devleti'nin uluslararası arenada imzaladığı ticari antlaşmalar etkili olmuştur. Bunlardan biri Balta Limanı Ticaret Antlaşması'dır. 16 Ağustos 1838 tarihinde Sadrazam Reşid Paşa³³⁸ ile İngiliz elçisi Ponsonby tarafından imzalanan Balta Limanı Ticaret Antlaşması, Osmanlı Devleti'nin iktisadi ve ticari hayatına büyük bir darbe indirmiştir. Antlaşmanın en dikkat çekici yanı Osmanlı Devleti'nin iç gümrük kontrol sistemini elinden alması olmuştur. Bu antlaşma ile ihracatta uygulanan vergiler %12'ye çıkartılırken ithalattan alınan vergi de %5'lere çekilmiştir³³⁹. Bununla birlikte yerli tüccar iç gümrük vergisi ödemeye devam ederken yabancı tüccarlar, bu vergiyi ödemekten muaf tutulmuştur³⁴⁰.

Osmanlı Devleti'nin İngiltere'ye tanımış olduğu iktisadî ayrıcalık zamanla diğer Avrupalı devletlere tanınmaya başlanmıştır. 1838 yılında Fransa, 1840'ta İsveç, İspanya, Hollanda, 1841'de Danimarka ve 1843'te Portekiz, Osmanlı Devleti ile ticaret antlaşması imzalamıştır³⁴¹. Böylece 1838 tarihi ile başlayan iktisadi imtiyaz

³³⁷ BOA, BEO, D. No: 439, G. No: 32878, s.1.

³³⁸ Koca Mustafa Reşid Paşa olarak da bilinen Sadrazam Reşid Paşa, Tanzimât'ın mimarı ve devrin en önemli devlet adamlarından biri olup, Londra ve Paris'te elçilik yapmıştır. Reşid Paşa ile ilgili bkz: BEYDİLLİ, Kemal, "Mustafa Reşid Paşa 1800-1858", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2006, C.31, s.348-350.

³³⁹ GÜRSEL, Seyfettin, "1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yay., İstanbul 1985, C.3, s.688.

³⁴⁰ PAMUK, *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi*, s.206-209.

³⁴¹ KÜTÜKOĞLU, "Balta Limanı Antlaşması", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2006, C.5, s.40.

sürecine diğer Avrupalı devletlerin de dâhil olması Osmanlı iç ticaretinin yerle yeksan olmasına, Osmanlı tüccarlarının Avrupalı tüccarlar ile rekabet edebilme gücünün zayıflamasına ve ticari buhranın başlamasına neden olmuştur.

Osmanlı Devleti'nin Avrupalı devletler ile yapmış olduğu bu ticari antlaşmalar, İran ile olan iktisadî ve ticari ilişkilerini iki cihetten etkilemiştir. Bunlardan ilki Osmanlı pazarlarında bulunan İran mallarının Avrupalı tüccarlar tarafından iç gümrük vergisi olmaksızın satın alınmaya çalışılmasıdır. Diğerisi ise İranlı tüccarların Avrupalı tüccarlara uygulanan gümrük tarifesi üzerinden Osmanlı mallarını satın almak istemeleri olmuştur.

İran mallarının Avrupa malları arasına dâhil edilmesine ilişkin ilk girişimler, Fransa tarafından başlatılmıştır. 1838 yılında İstanbul'da bulunan Fransa elçisi, Osmanlı Devleti'ne vermiş olduğu bir yazıda -1838 yılında Osmanlı ile yapılan ticaret imtiyaz antlaşmasını dayanak göstererek- Fransız tüccarlarının İran'dan getirdikleri tenbâkû ve diğer malların Avrupa malları arasında sayılarak bu mallardan iç gümrük vergisinin alınmamasını istemiştir. Fakat Osmanlı Devleti, Fransa'nın bu isteğini kabul etmemiş ve Fransız tüccarlarının İran'dan getireceği mallardan %8 oranında gümrük vergisi alınacağını ifade etmiştir³⁴².

Osmanlı Devleti bu konu ile ilgili olarak tavrını ortaya koymasına rağmen Fransız tüccarlar çeşitli bahaneler ileri sürerek bundan istifade etmenin yollarını aramıştır. Örneğin 1838 yılında Fransız tüccarlar ile Halep gümrük memurları arasında tenbâkû vergisinden kaynaklanan bir olay meydana gelmiştir. Fransız tüccarlar, Halep gümrük memurlarının kendilerinden fazla gümrük vergisi almak istediklerine dair birtakım iddialar ortaya atmıştır. Fransız tüccarları ile Halep gümrük memurları arasında cereyan eden hadiseye Mısır Valisi Mehmed Ali Paşa'nın da dâhil olması vakıanın seyrini değiştirmiştir.

Mehmed Ali Paşa, Fransız tüccarlarının İranlı tüccarlardan satın aldıkları tenbâkû mallarına Halep gümrük noktasında el koymuştur³⁴³. Mehmed Ali Paşa'nın bu hareketi İskenderiye'de bulunan Fransa konsolosluğunu harekete geçirmiştir. Konsolosluk, bu konu hakkında Mehmet Ali Paşa'dan bilgi istemiştir. Mehmet Ali Paşa, bunun gerekçesi olarak da gümrük meseleleri hakkında Osmanlı Devleti'nden cevap beklendiğini ve bu cevap gelene kadar tenbâkû mallarının gümrükte muhafaza

³⁴² BOA, HAT, D. No: 835/ G. No: 37697A, s.2.

³⁴³ BOA, HAT, D. No: 835/ G. No: 37697A, s.2.

edileceğini beyan etmiştir³⁴⁴. Bunun üzerine Fransız konsolosluğu, Osmanlı Devleti'nde görev yapan Fransa Büyükelçisi Amiral Baron Ros'a yaşanan olayla ilgili bilgi vermiştir³⁴⁵.

Fransa büyükelçisi Amiral Baron Ros, bu vakiya ilişkin Osmanlı makamına vermiş olduğu bir yazıda Fransız tüccarlarının İran'dan Halep'e getirdikleri İran tenbâkûsünden iki defa gümrük vergisinin alınmamasını istedikleri belirtilmiştir³⁴⁶. Akabinde 1837 yılında yaşanan bir olayı örnek göstermiştir. Buna göre; Fransız tüccarları İran'dan getirdikleri tenbâkû mallarının vergisini Halep'te ödedikten sonra Bağdat gümrük noktasına gelmiştir. Bağdat gümrük memurları, Fransız tüccarlarının mallarını kontrol ettikten sonra tüccarlardan tekrardan vergi almak istemiştir. Ancak Fransız tüccarlar buna itiraz etmiştir. Bunun üzerine Fransa ile Osmanlı arasında yaşanan diplomatik görüşmelerde Fransa sefiri, iki devlet arasında yapılan ticari antlaşmaya istinaden Osmanlı Devleti'nin iki defa vergi alma usulünden vazgeçtiğini hatırlatmıştır.

Fransız sefirinin örneği üzerine Halep'te yaşanan vergi meselesi, Osmanlı idari makamınca tekrardan incelemeye alınmıştır. Osmanlı Devleti, Mısır vilayetiyle iletişime geçerek bu vakıanın önüne geçmek için gerekli önlemlerin alınmasını istemiştir³⁴⁷. Osmanlı Devleti, alınacak önlemlere ilişkin bir yazıyı Mart 1838 yılında Halep ve Bağdat gümrük idaresine göndermiştir³⁴⁸. Ayrıca yazıda Fransız tüccarlarından fazla vergi alınmamasını ve iki devlet arasında var olan gümrük nizamlarına riayet edilmesini belirtmiştir³⁴⁹.

18 Mayıs 1838 tarihli bir başka arşiv belgesinde bu husus ile ilgili olarak Fransız tüccarlarının zarar etmemesi hasebiyle gümrükte tutulan mallarının geçişine bir defaya mahsus olmak üzere izin verildiği tespit edilmiştir³⁵⁰. Ancak bir başka arşiv vesikasını analiz ettiğimizde meselenin özünün bu kadar basit olmadığı anlaşılmıştır.

Yukarıda da izah edildiği üzere, Avrupalı Devletler ile yapmış olduğu imtiyazlı ticaret antlaşmalarına istinaden Osmanlı Devleti, Avrupa emtia ve eşyasını iç gümrük vergisinden muaf tutmuştur. Ancak İran Devleti'nin hem Avrupa kıtası içerisinde yer almaması hem de ticaret malları ve mahsulâtının Avrupa'dan sayılmaması hasebiyle

³⁴⁴ BOA, HAT, D. No: 835/ G. No: 37697A, s.1.

³⁴⁵ BOA, HAT, D. No: 835/ G. No: 37697A, s.2.

³⁴⁶ BOA, HAT, D. No: 835/ G. No: 37697, s.1., BOA, HAT, D. No: 379/ G. No: 20519A, s.1.

³⁴⁷ BOA, HAT, D. No: 379, G. No: 20519A, s.1.

³⁴⁸ BOA, HAT, D. No: 1189, G. No: 46869A, s.2.

³⁴⁹ BOA, HAT, D. No: 379, G. No: 20519D, s.2.

³⁵⁰ BOA, HAT, D. No: 1189, G. No: 46869A, s.1.

Fransız tüccarlarının Osmanlı'ya getirdiği İran tenbakûsünün iç gümrük vergisinden muaf tutulması söz konusu olamazdı. Öte yandan Osmanlı Devleti tarafından böyle bir müsamahaya izin verilmesi durumunda ithalat işlerinin elden çıkmasına ve Avrupalı Devletler tarafından kontrol edilmesine mahal verilmiş olacaktı. Bu bağlamda Osmanlı Devleti, Fransız elçisinin sunmuş olduğu teklifi kabul etmemiştir³⁵¹.

Osmanlı Devleti, bu olay ile iktisadî bağımsızlığını elinde tutmaya çalışmıştır. Fransız tüccarları ise Osmanlı ile yapılan ticari antlaşmanın getirmiş olduğu imtiyazdan daha fazla yararlanma peşine düşmüştür. Öte yandan Osmanlı Devleti'nin buna karşı çıkması ve iç gümrük sisteminde kontrolü elinde tutmaya çalıştığını göstermesi bakımından yaşananlar oldukça önemli bir hadise olmuştur.

19. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı Devleti'nin Avrupalı devletler ile imzalamış olduğu ticari antlaşmaların Osmanlı-İran gümrük ilişkilerine etkisi bununla sınırlı kalmamıştır. Bilhassa İran Devleti, Osmanlı Devleti'nin Avrupalı tüccarlara uyguladığı gümrük tarifesinin İranlı tüccarlar içinde geçerli olmasını istemiştir. Bu amaç ile hareket eden İran Devleti, 1860 yılında Osmanlı Devleti ile diplomatik bağlantılar kurmuştur. İran Devleti, Osmanlı Devleti'nin diğer Avrupalı Devletler ile tanzim ettiği 1838 ve 1841 tarihli ticaret antlaşmalarının bir benzerinin kendisi ile de yapılmasını istemiş olmasına rağmen Osmanlı Devleti, bu isteği kabul etmemiştir³⁵².

Sonuç olarak Osmanlı Devleti'nin Avrupalı devletlere tanzim ettiği imtiyazlı ticaret antlaşmaları, 19. yüzyılda Osmanlı-İran gümrük ilişkilerini olumsuz etkilemiştir. Aynı zamanda Avrupalı tüccarlar, İran mallarını Osmanlı pazarına daha ucuza ve iç gümrük vergisi olmaksızın daha rahat transfer etmek istemiştir.

F. Osmanlı-İran Gümrüklerinde Yasadışı Emtia Meselesi

Gümrükler, ülkelerin diğer ülkelere açılan kapılarıdır. Bu kapılarda meşru mallar girip çıkabildiği gibi ülkelerin istemediği yasakladığı malların veya istenmedik ürünlerin de girip-çıktığı yerler olabilmektedir. Meşru ticarete konu olmayan bu tür eşyaların ülkeye sokulması veya ülkeden dışarıya çıkarılması ülkeler arası ticareti olumsuz etkileyebilmektedir.

³⁵¹ BOA, HAT, D. No: 379, G. No: 20519D, s.2.

³⁵² BOA, A.MKT.UM, D. No: 120, G. No: 1, s.1.

Bilhassa 19. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı gümrüklerine gelen yasaklı malların arttığını söylemek mümkündür. Örneğin Amerikalı misyonerler, yanlarında taşıdıkları mal sandıklarını İran'da Urmiye bölgesine götürmek üzere 1894 yılında harekete geçmiştir. İçerisinde yasak kitap ve çeşitli haritalar barındıran bu sandıkların aslında İstanbul gümrüğünde kontrolden geçmiş ve tekrar mühürlenerek Trabzon'a geçişlerine izin verilmiştir³⁵³.

Trabzon gümrük memurları, misyonerlerin getirmiş olduğu sandıkları yeniden kontrol etmek istemiştir. Fakat Amerikalı misyonerler, sandıkların İstanbul gümrüğünde kontrol edilip mühürlendiğini bundan dolayı tekrar kontrol amaçlı açılmasına gerek olmadığı dile getirilmiştir. Bu itiraza rağmen Trabzon gümrük memurları, söz konusu sandıkları açarak sandıkların içinde bulunan malları tekrar kontrol etmek istediklerini beyan etmiştir.

Burada yapılan incelemelerde sandıkların üzerinde Ermenistan kelimesinin yazılı olduğu fark edilmiş inceleme derinleştirilerek sandıklar tekrar açılmış ve içerisinde bir atlas, iki cilt kitap ve üç yüz adet harita tespit edilmiştir. Trabzon gümrük memurları, tespit ettikleri bu eşyalara zararlı ve sakıncalı yayınlar olabileceği şüphesiyle el koymuş ve incelenmek üzere Maarif Nezareti'ne göndermiştir³⁵⁴.

Trabzon gümrük noktasında yaşanan hadiseden haberdar olan Amerika Sefareti, konuya ilişkin bir yazıyı 12 Haziran 1894 tarihinde Hariciye Nezareti'ne göndermiştir. Sefir bu yazıda Osmanlı gümrük memurlarının transit yoluyla İran'a gönderilecek eşyalar hakkında geçerli olan gümrük nizamına uyması gerektiğini, haddizatında, malların İstanbul gümrük noktasında muayene edildiğini, damgalandıktan sonra Trabzon gümrüğünde tekrardan incelenmesinin nizama aykırı olduğunu, müsadere muamelesinin hiç olmaz ise gümrük usul ve nizamına uygun bir şekilde yapılması gerektiğini, Konsoloslukun bilgisi dışında Amerikan mallarına böyle bir muamelenin doğru olmadığını, mal sahibinin iznini almayan ve hukuksal hakları göz önünde bulundurmayan Trabzon gümrük memurlarının Amerikan mallarını zapt etmek istediğini iddia etmiştir. Gümrük memurlarının bu tavrının, uluslararası ticareti sekteye uğrattığı bundan dolayı ilgili malların sahibine iade edilmesini istemiştir³⁵⁵.

³⁵³ BOA, BEO, D. No: 430, G. No: 32238, s.3.

³⁵⁴ BOA, BEO, D. No: 430, G. No: 32238, s.1.

³⁵⁵ BOA, BEO, D. No: 430, G. No: 32238, s.4.

Amerikan Sefareti, tepkisini bu şekilde ortaya koyarken Ağustos 1894 tarihinde mallar Maarif Nezaretine ulaşmıştır. Nezarete gelen mallar, burada oluşturulan komisyon tarafından incelenmiş ve Maarif Nezareti Mektûbî kalemi 20 Ağustos 1894 tarihinde konu ile ilgili bir açıklama yapmıştır. Buna göre; Trabzon gümrük idaresince gönderilen mallar arasında belirtildiği gibi iki ciltlik kitap ile bir atlasın olmadığı, üç yüz adet olarak belirtilen haritaların ise iki yüz elli bir tane olduğu ayrıca haritalarda bölgenin Ermenistan olarak adlandırıldığı ifade edilmiştir. Trabzon gümrük idaresi ise Osmanlı Gümrük İdaresi'ne göndermiş olduğu yazıda bu malların iade edilmesini ve geçişine izin verilmemesini talep etmiş ise de Maarif Nezareti, Ermenistan kelimesinin silinmesi durumunda söz konusu malların İran'a gönderilebileceği yönünde fikir beyan etmiştir³⁵⁶.

Yine 1894 yılında İranlı Balıkâr Kanni (?) namına İstanbul Gümrüğü'ne 18 kuruş değerinde sac tepsiler gelmiştir. Gümrük memurları, sac tepsileri kontrol etmiş ve tepsilerin üzerinde İran hükümdarı Nasıreddin Şah'ın resminin basılı olduğu tespit görmüştür. Bu itibarla malların gümrükten geçişleriyle ilgili şüpheye düşen gümrük memurları tepsilerden birer numune almış ve incelenmek üzere Gümrük Nezareti'ne göndermiştir. Numune tepsiler, Nezaret'te incelenmiş, gümrükten geçirilmesinin sakıncalı olduğuna ve iade edilmesine karar verilmiştir³⁵⁷.

Bir başka örnek de 1895 yılında yaşanmıştır. Timur ve Habib isimdeki iki şahıs, İran'dan Van'a gelmiştir³⁵⁸. Van gümrük memurları, İranlıların ruhsat belgeleri ile mallarını kontrol etmiştir. Memurlar tarafından yapılan kontrollerde saman yüklerinin içerisine gizlenmiş 21 gazete ile 13 risale tespit edilmiş ve mallara el konulmuştur³⁵⁹. Bu eşyalar, Van Gümrük Müdürlüğü'nde incelenmiş ve ne maksatla ülkeye getirildiklerine ilişkin soruşturma başlatılmıştır. Böylece eşyaların yasaklı ve zararlı yayınlardan olduğu, İran'da bulunan bir Ermeni tarafından Van'da buluna Mıgırdıçyan isimdeki bir kişiye gönderildiği anlaşılmıştır³⁶⁰.

Rusya'da bulunan Ermeni Komitesi, 1895 yılında Erzurum-Trabzon transit güzergâhını kullanarak İran'a sevk ettiği ticaret malları arasında silah ve mühimmat

³⁵⁶ BOA, BEO, D. No: 430, G. No: 32238, s.2.

³⁵⁷ BOA, DH.MKT, D. No: 248, G. No: 77, s.1.

³⁵⁸ BOA, A.MKT.MHM, D. No: 714, G. No: 28, s.1.

³⁵⁹ İranlı tütüncü Nikola, 1858 yılında Osmanlı topraklarına giriş yaparken Erzurum gümrük noktasında malları kontrol edilmiştir. İranlının getirmiş olduğu mallar arasında yasaklı kitapların olduğu gümrük memurları tarafından farkedilmiştir. Akabinde yasaklı kitaplara gümrükte el konulmuştur. Bkz: BOA, HR.MKT., D. No: 217, G. No: 56, s.1.

³⁶⁰ BOA, A.MKT.MHM, D. No: 714, G. No: 28, s.2.

taşımıştır. Bunun üzerine Osmanlı Devleti, bu tür faaliyetleri engellenmek için Meclis-i Mahsusa'da bir çalışma başlatmıştır.

Meclis-i Mahsusa'da yapılan görüşmelerde silah veya zararlı eşyaların Osmanlı Devleti'ne gelişini engelleyecek birtakım önlemlerin alınması gerektiği, gümrük noktalarında alınan önlemlerin yetersiz olduğu, gümrüklere gelen eşyalarının ancak %10'unun kontrol edilebildiği, bundan fazlasını muayene etmeye yetkilerinin olmadığı izah edilmiştir. Ayrıca gümrüklere gelen transit eşyalarının zaptiye nezaretinde sınıra kadar getirilmesinin ise yeterli bir tedbir olmadığı vurgulanmıştır. Bu nedendir ki Trabzon-Erzurum-Kızıldeniz hattında belirli noktalara kolcuların yerleştirilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Ayrıca bu kolcuların gelen kervanların mal irsaliyelerini kontrol etmek, malların sayımı yapmak ve mühürlerini gözden geçirmek gibi birtakım yükümlülere bulunmaktadır³⁶¹.

Sonuç olarak Osmanlı-İran devletleri, ticarete konu olan yasadışı emtianın her devirde müdahale etme ya da el koyma zarurietini duymuştur. Çünkü iç güvenliğin ve pazarlarda fiyat istikrarının korunması ancak gümrük kapılarında yapılan kontrollerle tesis edilebilmektedir. Bu itibardır ki Osmanlı-İran ticaretine konu olan yasaklı emtianın da bu müdahaleye tâbi olması doğal bir netice olmuştur.

³⁶¹ BOA, A.MKT. MHM, D. No: 729, G. No: 14, s.2.

BEŞİNCİ BÖLÜM

TİCARİ İLİŞKİLERDE ORTAYA ÇIKAN SORUNLAR

Uzun yıllar yoğun bir ticari ilişkiler içerisine giren Osmanlı-İran devletlerinin ticari ve iktisadi ilişkilerinde ortaya çıkan sorunları tam anlamıyla ortaya koymanın zorluğu ortadadır. Ancak incelenen döneme ilişkin elde etmiş olduğumuz veriler üzerinden her iki devletin ticari faaliyetlerini sekteye uğratan belli başlı sorunların olduğunu söylemek mümkündür. Bu itibardır ki söz konusu ticari ilişkilerde meydana gelen ana sorunlar önem sırasına göre aşağıda maddeler halinde verilmiştir:

- ✓ Tarife sorunları,
- ✓ Tüccarların alacak-verecek sorunları,
- ✓ Gasp ve eşkıyalık sorunu,
- ✓ Gümrük idarecileri ve memurlarının keyfi uygulamaları,
- ✓ Tüccarların etik dışı davranışları (vergi vermek istememeleri ya da kaçak yollar ile mal girişi yapmaları),
- ✓ Süresi dolmuş antlaşmaların doğurduğu sorunlar,
- ✓ Hac ve ticaret,
- ✓ Tereke sorunu,
- ✓ Ermenilerin faaliyetleri,

19. yüzyıl Osmanlı-İran ticari ilişkilerinde ortaya çıkan bu sorunların doğurduğu sonuçlar farklılık arz etmektedir. Örneğin gasp ve eşkıyalık sorunu ile karşılaşan tüccarlar, bu tür vakıalarda sadece mallarını kaybetmekle kalmamış çoğu zaman canlarından bile olmuştur.

Yine gümrük vergisinin belirlenen tarifeler üzerinden alınmaması, gümrük memurlarının keyfi bir muamele içerisine girerek tüccarların mallarına el koyması ya da ticari maldan fahiş miktarlarda vergi alma yoluna gitmesi tüccarları zor durumda bırakmıştır. Böyle bir muameleye maruz kalan tüccar, ya malını ucuz fiyata gümrükteki mültezime satmak zorunda kalmış ya da buna razı gelmediği için mallarına kaçak damgası vurulma tehlikesi ile karşı karşıya kalmıştır.

Tüccarların gümrüklere uğramadan iç ticarete dâhil olmak istemeleri iki farklı sonuç doğurmuştur. Bunlardan ilki gümrük gelirlerinin azalmasına diğeri ise kaçak yollarla pazarlara giden tüccarların daha ucuza mal satmasıyla fiyat istikrarının bozulmasına neden olmuştur.

Ticari ilişkilerde görülen bu sorunlar, iki devlet arasındaki ticareti olumsuz etkilemiştir. Bu bağlamda araştırmamızın bu bölümünde Osmanlı-İran iktisadi ve ticari ilişkilerinde İranlı tüccarların karşılaşmış olduğu sorunları, bu sorunların ikili ticarete etkisi, Osmanlı ve İran Devletlerinin bu sorunların çözümüne yönelik takip etmiş olduğu çözüm politikasının ortaya konulması gerektiği kanaatindeyiz.

I. Osmanlı-İran Gümrük İlişkilerinde Ortaya Çıkan Sorunlar

19. yüzyılda Osmanlı-İran gümrük işlemlerinde ortaya çıkan sorunlar, iki ana husus etrafında şekillenmiştir. Bunlardan ilkinin gümrükte görev yapan idareci ve memurların keyfi tutumları diğeri ise gümrük tarifesi üzerinde yaşanan problemler oluşturmaktadır. Diğer yandan süresi biten antlaşmaların yenilenmemesi ve tüccarların gümrük nizamlarına uygun olmayan davranışları da gümrük ilişkilerine konu olan sorunlar arasında yer almıştır. Ne var ki gümrük idarecilerinin keyfi tutumlarının ve vergi meselesinin iki taraf tüccarının en fazla şikâyetçi olduğu konuların başında geldiğini söylemek gerekir.

A. Gümrük İdarecilerinin Keyfi Tutumları

Gümrük kapıları, ticaretin mühim vasıtaları olduğu kadar aynı zamanda bu noktalarda ortaya çıkabilecek sorunlar da local ve uluslararası ticaretin de sekteye uğramasına neden olabilmektedir. Bu nedenledir ki gümrük noktalarında görev yapacak idareci ve memurlara büyük bir sorumluluk düşmektedir.

Bilindiği üzere Osmanlı Devleti'nde gümrükler, emanet veya iltizam yoluyla işletilmiştir. Bu itibardır ki gümrüğün idaresinden sorumlu olacak eminin ya da mültezimin özenle seçilmesi gerekirdi. Ne var ki Osmanlı Devleti'nde gümrüğe konu olan mukataalar, müzayede yolu ile satışa sunulmakta idi ve bu durumda gümrüklerin yeteneksiz kişilerin idaresine geçmesine neden olmuştur. Bu da gümrük işleyişinde bazı aksaklıkların ve nizamla uygun olmayan hadiselerin yaşanmasına yol açmıştır.

Gerçekten de Osmanlı-İran ticari ilişkilerinin gelişimini ve hacmini etkileyen unsurlardan birisini gümrük idarecilerinin keyfi tutumları oluşturmuştur. Ele aldığımız dönem itibarıyla BOA'da yapılan incelemelerde İranlı tüccarların Osmanlı

gümrüklerinde karşılaşmış oldukları bu soruna ilişkin bilgi veren en eski arşiv belgesinin 1819 yılına ait olduğu söylenebilir³⁶². Bu kayıt, İranlı yetkililer tarafından kaleme alınmış olup İranlı tüccarların Osmanlı gümrüklerinde karşılaştıkları yolsuzluklar ve haksızlıklara dair şikâyetlerini dile getiren bir şikâyet dilekçesidir.

İlgili arşiv kaynağı üzerinde yaptığımız incelemelerde dikkat çeken ilk husus; gümrükte görev yapan idareci ve memurların İranlı tüccarların değerli mallarını gasp ettiği olmuştur. Mezkûr kayıta gasp meselesi ile ilgili önemli bilgiler yer almaktadır. Buna göre; malları gasp edilen İranlı tüccarlar, karşılaşmış oldukları zorbalığı dönemin Şark Seraskeri Hafız Ali Paşa'ya bildirmiştir. Ne var ki Ali Paşa, İranlı tüccarların iddialarını kabul etmemiş, tüccarları yalancılıkla suçlamış, kendisine ve idari konumuna yakışmayan davranışlar sergilemiştir. Ayrıca İranlı tüccarlar, Ali Paşa'nın tüccarlara karşı baskısını günden güne arttırdığını ve gümrük işlerinde bir an bile zorbacı tutumundan vazgeçmediğini ifade etmişlerdir³⁶³.

İlgili dilekçede İranlı tüccarların dile getirdiği diğer konu ise Şark Seraskeri Ali Paşa'nın gümrük vergilerine karşı olan tutumu olmuştur. Buna göre; İranlı tüccarlar, gümrükte alınan vergi oranlarının fazla olduğunu, Şark Seraskeri Ali Paşa'nın keyfi bir muamele içerisine girerek istediği zaman fiyatları arttırdığını ifade etmiştir. İranlı tüccarlar, içinde bulundukları ahvalin vermiş olduğu bezginlikle karşılaştıkları haksızlıkları Ali Paşa'ya bildirdiklerinde kendisinin bunlara kayıtsız kaldığını, kaba ve hakaret dolu sözler sarfettiğini açıklamışlardır³⁶⁴.

İranlı yetkililerin kaleme aldığı bir diğer sorun ise Osmanlı gümrük memurlarının kaliteli İran mallarını kendilerine alması olmuştur. Bu bağlamda gümrük memurları, İran mallarından bazılarını yarı fiyatına almış bazılarını ise gasp etmiştir. İranlı tüccarlar bu haksızlığa karşı seslerini çıkardıklarında ise Osmanlı gümrük memurları, İranlı tüccarlara karşı aşağılayıcı tavırlar sergilemenin yanı sıra tüccarların getirmiş olduğu mallara “*kaçak muamelesi*” yaparak mallarına el koymuştur.

Hâlbuki mal, firari veya kaçak olsaydı daha önce Osmanlı-İran arasında imzalanan antlaşmalara istinaden tüccarların getirdikleri malların hükümsüz kalması -İptal olmuş mallar veya ortadan kalkmış mallar- veya malların gümrükte el konulması gerekiyordu. Ancak böyle bir durum söz konusu değildi. Bundan dolayı

³⁶² BOA, HAT, D. No: 787, G. No: 36724, s. 1.

³⁶³ BOA, HAT, D. No: 787, G. No: 36724, s. 1.

³⁶⁴ BOA, HAT, D. No: 787, G. No: 36724, s. 1.

İranlı tüccarlar, Osmanlı gümrük memurlarının tavırlarının nizama aykırı olduğunu söylemiştir³⁶⁵.

İranlı tüccarlar, bu tür durumlarla karşılaşmamak için ticari antlaşmalarda kabul edilen hükümlerin geçerli olmasını talep etmiştir. Ayrıca İranlı tüccarlar, gümrükte karşılaştıkları sorunları çözebilmek adına gümrükteki tercüman sayısının yetersiz olduğunu ve bu sayının artırılmasını istemişlerdir³⁶⁶. Ayrıca İranlı yetkililer, İranlı tüccarların durumlarını şu ifadeler ile anlatmışlardır:

“...Siz yüce makamdan bizim ahvalimize yetişmeye rica ediyoruz ki bundan daha fazla zulüm ve siteme takatimiz kalmamıştır. Şimdiye kadar eski serasker ve bakanlar hakkında yazdığımız şikâyet mâ’ruzemiz olmamış; ticaretimizle meşgul olup daima padişahın ömür ve şevketine dua etmekteydik; ama şimdi aşırı zulüm ve sitem bizi şikâyet etmeye cesaretlendirmektedir...”³⁶⁷.

Bu bilgi, İranlı tüccarların içinde bulunduğu durumu izah etmesi bakımından oldukça manidardır. Öte yandan İranlı tüccarlar, şimdiye kadar eski serasker ve idari amirler hakkında herhangi bir şikâyetle bulunmadıklarını da beyan etmişlerdir. Lakin Hafız Ali Paşa’nın Şark Seraskeriliğine atanmasından sonra kendilerine yapılan haksızlıklara artık dayanamayacaklarını, ticaretten başka bir şeyle uğraşmadıklarını, Osmanlı padişahına şükran dolu sözler ile atıfta bulunduklarını ama kendilerine karşı aşırı zulüm ve baskı yapılmasından dolayı böyle bir şikâyet dilekçesini kaleme aldıklarını açıklamışlardır.

1819 yılında İranlı yetkililerin vurguladıkları bu sorunlar, İranlı tüccarların 19. yüzyılda Osmanlı gümrüklerinde karşılaşmış oldukları problemlerinin genel bir çerçevesini göstermektedir. Gerçekten de bundan soraki süreçte gümrük idarecilerinin keyfi tutumlarından ortaya çıkan problemler devam etmiştir.

Şunu vurgulamak gerekir ki gümrük idarecilerinin keyfi tutumlarının odak noktası vergi meselesi olmuştur. Hemen hemen birçok gümrük noktasında buna benzer problemler ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda bir sorunun yaşandığı yerlerden biri İzmir olmuştur. Ticaret maksadıyla İzmir’e gelip-giden İranlı tüccarlar, İzmir gümrük memurlarının kendilerinden fazla vergi aldıklarına dair şikâyetlerini İran sefirine bildirmiştir. Bunun üzerine İran sefiri, 1837 yılında İranlı tüccarların İzmir

³⁶⁵ BOA, HAT, D. No: 787, G. No: 36724, s. 1.

³⁶⁶ BOA, HAT, D. No: 787, G. No: 36724, s. 1.

³⁶⁷ BOA, HAT, D. No: 787, G. No: 36724, s. 1.

gümrüğünde yaşadıkları gümrük vergisi sorununu çözmek için bir dilekçe kaleme alarak durumu Osmanlı idari makamına arz etmiştir³⁶⁸.

Osmanlı Devleti, İranlı tüccarların şikâyetlerini incelemeye almıştır. Yapılan incelemeler neticesinde İzmir’de görev yapan idari amirlere hitaben (vali, naib, gümrük emini vs.) bir yazı göndermiştir. Yazıda; İranlı tüccarların öteden beri İzmir’e gelip gittikleri, harir, tenbâkû ve şal gibi değerli İran mallarını İzmir pazarlarına getirdikleri ve Osmanlı ürünlerini de İran’a götördükleri belirtilmiştir. Ayrıca Osmanlı Devleti tebaasından olan ahali-i İslam tüccarına uygulanan gümrük işlemlerinin aynısının İranlı tüccarlar için de geçerli olduğu vurgulanmıştır. Bu bağlamda İzmir gümrüğüne gelen İranlı tüccarlardan %4’lük vergiden başka damga ve ihtisabiye vergisinin alınmasını fakat bu vergilerin de fahiş miktarlarda alınmaması gerektiği belirtilmiştir. Bununla ilgili olarak da İzmir gümrük memurlarına gerekli uyarıların yapılmasına ilişkin bilgiler yer almıştır³⁶⁹.

İlgili yazıda yer alan diğer bir bilgi ise gümrük vergisini ödeyen İranlı tüccarlara edâ tezkiresi verilmesi gerektiği ile ilgili olmuştur. Buna göre; İranlı tüccarlar, %4’lük vergiyi ödedikten sonra ellerinde edâ tezkiresi bulunsa bile malını başka bir bölgeye nakletmeleri durumunda tekrardan gümrük vergisinin alınması gerektiği ifade edilmiştir³⁷⁰.

Yine 1848 yılında Halep ve Şam bölgesinde ticaret ile meşgul olan İranlı tüccarlar, gümrük memurlarının haksız ve intizamsız uygulamalarından rahatsız olmuş ve durumu İstanbul’da görev yapan Maslahatgûzâr Mehmed Han’a bildirmiştir. Bunun üzerine Mehmed Han, Halep ve Şam bölgesinde yaşanan olayı bir dilekçe ile Osmanlı Devleti’ne arz etmiştir.

Dilekçede; İranlı tüccarların Osmanlı Devleti’ne ipek götürürken gümrük noktalarında vergilerini ödemelerine rağmen bazı mültezimlerin değerinden fazla vergi almaya çalıştıklarına hatta buna karşı çıkan bazı tüccarların mallarının gümrük noktalarında rehin alındığına ilişkin önemli bilgiler yer almaktadır³⁷¹. Ayrıca ilgili dilekçede; Halep eyaletinde ipek ticaretiyle ilgilenen İranlı tüccarlardan %9 Amedîye %3 Reftiye olmak üzere toplamda %12 gümrük vergisi alınması gerekirken bölgede

³⁶⁸ BOA, C.ML, D.No: 724, G. No: 29604, s.1.

³⁶⁹ BOA, HAT, D. No: 787, G. No: 36724, s.1.

³⁷⁰ BOA, HAT, D. No: 787, G. No: 36724, s.1.

³⁷¹ BOA, HR.MKT, D. No:32, G. No: 41, s.1.

görev yapan mültezimlerin keyfi muameleye başvurarak fahiş miktarda vergi almaya çalıştıkları belirtilmiştir³⁷².

İranlı Maslahatgûzârın dile getirmiş olduğu hususlar, Meclis-i Vâlâ'da görüşülmüştür. Bu görüşmede, Halep ve Şam bölgesinde ticari faaliyetlerini yürüten İranlı ipek tüccarlarından alınan verginin iki devlet arasında var olan ticari antlaşmada ifade edildiği gibi “...*Ma'lûm-ı evvelde olduğu üzere İran tüccarı götürdükleri haririn (İpek) kıymet-i hâliye ve câriyesine göre nakden ve yahut âynen resm-i gümrüklerini edâ eylediği...*”³⁷³, usûlüne göre alınması gerektiği ifade edilmiştir. Ayrıca gümrükte görev yapan mültezimlerin bu tarife usûlüne uyması gerektiği, mültezimlerin keyfi muameleye gitmemesi yönünde gerekli uyarıların yapılmasına karar verilmiştir³⁷⁴. Bilhassa ipekten alınan vergide eşitlik ve hakkaniyet vurgusu yapılarak gerek Osmanlı gerekse Avrupalı tüccarların götüreceği ipekten alınacak olan verginin *kıymet-i hâliye ve câriyesine göre nakdî veya aynî* alındığından Halep ve Şam gümrük kapılarının da bu usûle uyması gerektiği ve bunun dışındaki uygulamalara izin verilmemesi gerektiği beyan edilmiştir³⁷⁵.

İranlı tüccarların vergi problemi ile karşılaştığı bir diğer yer Bağdat Vilayeti olmuştur. Bu bağlamda İranlı tüccarların Bağdat gümrük noktasına getirmiş oldukları duhanın vergisini ödemiş ve eda tezkirelerini almış olmalarına rağmen Bağdat gümrük memurları, tüccarlardan tekrardan vergi almıştır. Bunun üzerine İranlı tüccarlar, gümrük nizamını dikkate almayan gümrük memurlarından şikâyetçi olmuş ve durumu Maslahatgûzâr Mehmed Han bildirmiştir³⁷⁶.

Olayın yaşandığı esnada Bağdat'ta bulunan İranlı Maslahatgûzâr Mehmed Han, İranlı tüccarların durumunu anlatan bir dilekçeyi Osmanlı Devleti'ne takdim etmiştir. 1848 yılında Meclis-i Vâlâ'da mesele görüşüldükten sonra Bağdat Valisi'ne bir yazı gönderilmiştir. Yazıda; İranlı tüccarlardan fazla vergi alınmaması, gümrük

³⁷² BOA, HR.MKT, D. No:32, G. No: 41, s.3.

³⁷³ BOA, HR.MKT, D. No:32, G. No: 41, s.1.

³⁷⁴ Meclis-i Vâlâ'da görüşülen bir diğer konu ise Osmanlı Devleti'nde ipek ticareti yapan Osmanlı ve Gayrimüslim tüccarlarının durumuydu. Yukarıda da ifade edildiği üzere İranlı tüccarların Osmanlı pazarlarına getirmiş olduğu ipek mallarından alınacak olan verginin miktarı daha önce yapılan antlaşmaya bağlı olarak *kıymetine ve miktarına göre nakdî veya aynî* olarak alınması kararlaştırılmıştır. Bu bağlamda İranlı tüccarlara gösterilen bu müsamahadan Osmanlı tüccarlarının faydalanmaması söz konusu olamazdı. Meclis-i Vâlâ'da bu husus da görüşülmüş, Osmanlı ve Gayrimüslim tüccarlarının getirdikleri ipek mallarının ithalat vergisi ipeğin *kıymeti ve miktarına göre nakdî veya aynî* olarak tahsil edilmesi uygun bulunmuştur. Bkz: BOA, A.MKT.D. No: 206, G. No: 36, s.1.

³⁷⁵ BOA, HR.MKT, D. No: 32, G. No: 41, s.9.

³⁷⁶ BOA, A.MKT, D. No: 172, G. No: 47, s.3.

kaidelerinin göz önünde bulundurulması ve tüccarların haklarının gözetilmesi gerektiğine ilişkin bilgiler yer almaktadır³⁷⁷.

Meclis-i Vâlâ'dan İran Maslahatgûzârına hitaben iki yazı gönderilmiş Osmanlı-İran arasındaki gümrük işleyişine ilişkin bilgi verilmiştir. İlgili yazılarda şu bilgiler yer almaktadır;

- ✓ İranlı tüccarlar, Osmanlı pazarlarına dâhil edeceği İran mallar için %4 üzerinde gümrük vergisi ödemekle yükümlü tutulduğu,
- ✓ İranlı tüccarlar, malını götüreceği yerden başka bir bölgeye transfer etmesi durumunda tekrardan %4 kuruşluk vergisini ödemek zorunda olduğu,
- ✓ İranlı tüccarların Osmanlı pazarlarından satın alacağı malları, İran'a götürmesi durumunda ise %12 gibi bir gümrük vergisi ödeyeceği³⁷⁸.

Şunu ifade etmek gerek ki Osmanlı Devleti'nin gümrük muameleleri hakkında Maslahatgûzâr Mehmed Han'a bilgi vermesinin amacı, İranlı tüccarların sürekli şikâyetle bulunarak gümrük memurlarının kendilerinden fazla vergi alındığına dair iddialarının mesnetsiz olduğunu ve İranlı tüccarlardan alınan verginin iki devlet arasında belirlenmiş olan gümrük ahkâmına istinaden alındığını ortaya koymaktır.

Gümrük memurlarının keyfi tutumlarına ilişkin sorunların yaşandığı bir başka yer Sayda olmuştur. Buna göre Sayda gümrük memurları, 1849 yılında İranlı tüccarların getirmiş olduğu tütünden fahiş miktarlarda vergi almıştır. Bu uygulamadan rahatsız olan İranlı tüccarlar, durumu İran Maslahatgûzârı Mehmed Han'a bildirmiştir. Bunun üzerine İranlı Maslahatgûzâr, 14 Nisan 1849 tarihinde gümrük idarecilerinin keyfi tutumlarından kaynaklanan vergi sorununu anlatan bir dilekçe hazırlamış ve bunu Osmanlı Devleti'ne takdim etmiştir³⁷⁹.

Dilekçede; İranlı tüccarların Sayda gümrük noktasına getirmiş olduğu duhanın normal şartlardaki değeri kıyye başı kırk veya altı para iken gümrük memurları “yetmiş beş para” değerinde vergi aldıklarına ilişkin bilgiler yer almaktadır. İranlı Maslahatgûzâr, bu haksız kazancın ve gümrük memurların keyfi tutumlarının önüne geçilerek iki devlet arasında var olan gümrük usulüne göre *-kıymet-i hâliye ve câriyesinden nakden veya âynen maldan yüzde dokuz Amediye ile yüzde üç Reftiye-*

³⁷⁷ BOA, A.MKT, D. No: 172, G. No: 47, s.1.

³⁷⁸ BOA, A.MKT, D. No: 172, G. No: 47,s.2-3.

³⁷⁹ BOA, A.MKT, D. No: 198, G. No: 88, s.1.

alınmasını istemiştir. Ayrıca İranlı tüccarların korunmasını ve mağdur edilmemesini talep etmiştir³⁸⁰.

19. yüzyılın ortalarında İranlı tüccarlar, gümrük idarecileri ve memurlarının keyfi davranışlarından şikâyetçi olmaya devam etmişlerdir. Ancak bu şikâyetlerin bir kısmı doğru iken diğer bir kısmının mesnetsiz temellere dayandırıldığını söylemek gerekir. 1849 yılında Bağdat gümrük merkezinde yaşanan olay buna örnek gösterilebilir. Bağdat gümrük noktasına giden İranlı tüccarların gümrük memurları tarafından darp edildikleri, azarlandıkları, mallarına el konulduğu ve gümrük nizamlarına aykırı olarak iki kat vergi alındığına dair bir rapor, İranlı Maslahatgûzâr Mehmed Bey tarafından Osmanlı Devleti'ne takdim edilmiştir. Bunun üzerine Bâb-ı Âlî, olayla ilgili olarak tahkikat başlatarak böyle bir hadisenin yaşanıp yaşanmadığı ile ilgili Bağdat valisinden bilgi istemiştir³⁸¹.

Dönemin Bağdat Valisi Mehmed Necid Bey, bu konu ilgili bir rapor hazırlatmıştır. Raporda; Bağdat tarafına gelen İranlı tüccarların gümrük memurları tarafından darp edilmediğine, hakaret ve rencide edici bir davranışın olmadığına ilişkin bilgiler yer almaktadır. Ayrıca raporda; Bağdat'a gelen İran tebaa ve tüccarlarına hürmet ve adaletli bir davranış gösterildiği, iki kat gümrük vergisinin alınmadığı, hatta tüccarların yiyecek ve giyeceklerinden vergi alındığına dair Maslahatgûzârın ortaya attığı iddiaların aslı astarı olmadığı ve gümrük nizamına bağlı olarak İranlı tüccarlara bir muamelenin uygulandığı belirtilmiştir.

Öte yandan raporda; İran tebaası içerisinde bu tür muamelelere maruz kalan birilerinin olup olmadığı Muhammed Han'a sorulduğunda ise buna bir cevap veremediği ve örnek gösteremediği ifade edilmiştir³⁸².

Haddizatında raporda İranlı tüccarların bu tür iftiralar atmalarını ve ticaret ahlakına uygun olmayan davranışlar sergilemelerinin nedenleri de açıklamıştır. Mehmed Necid Bey; İranlı tüccarlar, gümrük vergisini vermemek için bu tür hilelere ve iftiralara başvurduğunu söylemiştir. Keza Bağdat Valisi, bunu birkaç örnek ile somutlaştırarak kanıtlamaya çalışmıştır. Bağdat gümrük memurları, İranlı tüccarların gümrük vergisinden kaçmak için yanlarında bulunan şal, canfes ve akmeşi gibi çeşitli mallarını yanlarında getirdikleri çuvalların içine gizlediklerini tespit etmiştir.

³⁸⁰ BOA, A.MKT, D. No: 198, G. No: 88, s.1.

³⁸¹ BOA, A.MKT, D. No: 112, G. No: 87, s.1.

³⁸² BOA, A.MKT, D. No: 112, G. No: 87, s.1.

Mehmed Necid Bey, İranlı tüccarların daha nice kıymetli malları gümrükten kaçırdıklarını ifade etmiştir.

Bağdat gümrük memurları, İranlı tüccarlara ait malları kontrol ederken kayıtdışı malları da fark ettiklerini, bu malları da kayıt altına aldıklarını ve bu tür vakıaların sıklıkla yaşandığını dile getirmişlerdir. Nitekim gümrük noktalarında yaşanan sorunlardan haberdar olan Maslahatgüzâr Mehmed Bey'in bu sorunlara mahal veren davranışların ve iftiraların önüne geçecek bir adım atmamıştır³⁸³. Ayrıca İranlı tüccarlar gümrükten kaçırdıkları malları Osmanlı pazarlarında daha uygun fiyata satarak pazardaki fiyat istikrarının bozulmasına ve Osmanlı Devleti'nin gümrük hasılatının azalmasına neden olmuştur³⁸⁴.

Yine bir başka örnekte İzmir gümrük kapısında yaşanmıştır. Buna göre İzmir gümrük noktasında İranlı birkaç kişi ile İzmir gümrük kolcuları arasında bir münakaşa yaşanmıştır. Sadık isimdeki bir kişi, sırtında taşıdığı çuvalı gümrük noktasından geçirirken, gümrükte bulunan kolcular, bu kişiden ve çuvalından şüphelenmiştir. Akabinde kolcular, çuvalı kontrol etmek istemiş ancak İranlı Sadık'ın buna engel olmak istemesi üzerine iki taraf arasında tartışma çıkmıştır.

Gümrük kolcuları ile İranlı arasında sözlü münakaşa ile başlayan hadise, İranlının İzmir gümrük kolcularından Hüseyin'e tokat atmasıyla olay farklı bir boyuta taşınmıştır. Diğer gümrük kolcularının da olaya müdahil olması üzerine İranlı Sadık ve arkadaşı Abdülkerim Ağa olay yerinden kovulmuştur. Ancak çok geçmeden Sadık, arkadaşları olan Abbas, Hüseyin, Ali, Recep, Hacı Abdülrahim, Ali Ekber ve Abbas Kul isimdeki şahısları yanına alarak ellerindeki sopa, satır ve kamayla kolculara saldırmıştır. Bunun üzerine gümrüğe sığınan kolcular, İranlıları korkutmak ve geri püskürtmek için birkaç el havaya ateş etmiştir. Olayın yaşandığı mekâna yakın olan karakol noktasına silah seslerinin gelmesi üzerine Osmanlı askerleri harekete geçmiştir. İzmir gümrük noktasına gelen askerler, İranlılar ile kolcular arasındaki kavgayı engellemek istemiş olmalarına rağmen İranlılar, askerlere saldırmış bu hengâme sırasında İranlılardan bazıları yaralanmıştır³⁸⁵.

İzmir gümrüğünde yaşanan bu hadise, İzmir Valisi Mehmet Reşit Paşa'ya intikal etmiştir. İzmir Valisi Mehmet Reşit Paşa, yaşanan bu hadise ile ilgili tahkikat başlatmıştır. Akabinde İzmir valisi, hazırlamış olduğu raporu Meclis-i Vâlâ'ya

³⁸³ BOA, A.MKT, D. No: 112, G. No: 87, s.1.

³⁸⁴ BOA, A.MKT, D. No: 112, G. No: 87, s.1.

³⁸⁵ BOA, A.MKT.MVL, D. No: 140, G. No: 55, s.1.

sunmuştur. Akabinde olay, Meclis-i Vâlâ'da ele alınmıştır. Burada alınan kararda, İranlılara ait olan çuvalın kontrol edilmek istenmesi gümrük kolcularının mesleki sorumlulukları arasında olduğu kanaatine varılmıştır. Ayrıca olayı teskin etmek için gelen karakol askerlerinin ise olaya müdahil olmaları ve İranlıların saldırısına maruz kalıp kendilerini savunmaları ise nefsi müdafaa olarak görülmüştür. Ancak İranlıların gerek askerlere gerekse gümrük kolcularına göstermiş olduğu tutum ve davranışlar, adli kurallara aykırı olması hasebiyle ceza kanunun yüz on beşinci yüz yetmiş dokuzuncu ve yüz yetmiş sekizinci ahkâmına göre altışar ay hapis cezasına çarptırılmasına karar verilmiştir. Bu karar, Hariciye Nezâreti aracılığıyla İran sefaretine tebliğ edilmiştir³⁸⁶.

İranlı tüccarların kaçak yollarla ülkeye mal girişi yapmak ve vergiden kaçmak istedikleri söylenebilir. Bu hadise, Osmanlı-İran arasında husule gelen gümrük sorunlarının sadece Osmanlı gümrük memurlarının davranışlarından kaynaklanmadığını gümrük nizamlarını dikkate almayan İranlıların da bu tür sorunlara mahal verdiklerini göstermesi bakımında önemli bir örnek olmuştur.

Gümrük memurlarının keyfi tutumlarına ilişkin bir başka örnek de Erzurum gümrük noktasında yaşanmıştır. 1889 yılında Erzurum gümrük merkezine gelen bir grup İranlı tüccar, Erzurum gümrük memurlarının tüccarlara zorluk çıkartarak ticari faaliyetleri sekteye uğrattıklarını, tüccarların mallarından zorla vergi almak istediklerini, buna karşı gelen olur ise mallarına el koyduklarını ve Osmanlı hükümetinin ise bu konuyla ilgilenmediğini iddia etmiştir³⁸⁷.

Osmanlı Devleti, İranlı tüccarların bu iddiaları ile ilgili bir inceleme başlatmıştır. Yapılan incelemelerde İranlı tüccarların şikâyet dilekçelerinde ibraz ettiği iddiaların gerçeği yansıtmadığı tespit edilmiştir. Ayrıca Şûrâ-yı Devlet Rîyâset-i Celiliyesine müracaat eden İranlı komisyoncuların altı veya yedi seneden beri tenbâkü vergisini ve faizini ödemek istemedikleri de ortaya çıkmıştır.

Rüsumat Nezareti, Erzurum gümrük idaresine göndermiş olduğu yazıda birikmiş olan tenbâkü vergisinin tahsil edilmesini istemiştir. Bunun üzerine, Erzurum gümrük idaresi, alacaklarını tahsil etmek üzere borçlu olan İranlı tüccarlara kefalet tebligatları göndermiştir. Fakat İranlı tüccarlar, bunu ödemeyi kabul etmemiştir.

Öte yandan İranlı tüccarların iddia ettikleri gibi Erzurum gümrüğünde zorbacı bir gümrük uygulamasının söz konusu olmadığı aksine gümrüğe gelen İranlı tüccarlara

³⁸⁶ BOA, A.MKT.MVL, D. No: 140, G. No: 55, s.1.

³⁸⁷ BOA, DH.MKT., D. No: 1675, G. No: 46, s.1.

gümrük nizamları çerçevesinde bir muamelenin uygulandığı açıklanmıştır. Bu nedenledir ki İranlı tüccarların ortaya atmış olduğu iddiaların ise mesnetsiz olduğu kanaatine varılmıştır. Hatta Erzurum Gümrük İdaresi tarafından tevkif edilen tenbâkûnün İranlı tüccarlara iade edildiği açıklanmıştır³⁸⁸.

Sonuç olarak şunu da ifade etmek gerekir ki Osmanlı gümrük memurları her ne kadar gümrük nizamlarına ve ahkâmına aykırı davranışlar sergilese de İranlı tüccarların da gümrük usullerine uygun olmayan davranışları 19. yüzyılda Osmanlı-İran arasında gümrük sorunlarına köklü bir çözümün bulunamamasına ve ticari ilişkilerin sekteye uğramasına sebep olmuştur³⁸⁹.

Osmanlı Devleti, zaman zaman gümrük uygulamalarında sert ve caydırıcı önlemler almak zorunda kalmıştır. Bu bağlamda Osmanlı Devleti, eyaletlere, kazalara, karyelere göndermiş olduğu fermanlarla gümrük merkezlerinde görev yapan memurların keyfi muameleden kaçınmalarını ve var olan gümrük nizamına uygun hareket etmelerini istemiştir. Fakat Osmanlı Devleti'nin çabası, gümrük memurlarının keyfi tutumlarını sonlandırmaya yetmemiştir. Bu durum İranlı tüccarların ticari faaliyetlerine zarar vermekle birlikte farklı alternatif çözüm yolları (transit güzergâhlarını değiştirmek, gümrük merkezlerine uğramadan kaçak yollardan pazarlara girmek vs.) aramalarına da neden olmuştur³⁹⁰. Haddizatında Osmanlı Devleti'nin gümrüklerden kazanacağı gelirin de azalmasına neden olmuştur.

B. Tarife Sorunları

Gerçekten de Osmanlı-İran ticari ilişkilerinde tarife meselesinin son derece mühim bir önem arz ettiğini söylemek gerekir. Zira incelediğimiz döneme ilişkin veriler üzerinde yaptığımız analizlerde her iki devlet arasındaki gümrük ilişkilerinde tarife meselesinin sürekli görüldüğü ve tüccarların gümrüklerde uygulanan vergi politikasından memnun olmadıkları tespit edilmiştir.

³⁸⁸ BOA, DH.MKT., D. No: 1675, G. No: 46, s.1., Tönbekü kethûdâsı olan Hacı Hüseyin Ağa, reji uygulamasına hile karıştırmamasından ötürü 1892 tarihinde Osmanlı Devleti'nden kovulmuştur. Ancak birtakım İranlı tüccarlar, İran konsolosluğu ile iletişime geçerek Hacı Hüseyin Ağa'nın affedilmesi ve Dersaadet'te geri dönmesi için çalışmalara başladı. Ancak Osmanlı Devleti, reji uygulamasına fesat karıştıran Hacı Hüseyin Ağa'nın ticari faaliyetlerini kesmek ve neticeye bağlamak için İran konsolosluğu ile iletişime geçerek Osmanlı sınırlarına giriş yapmasını engellemek istemiştir. Bkz: BOA, BEO, D. No: 60, G. No: 4427, s.1.

³⁸⁹ BOA, A.MKT, D. No: 226, G. No: 13, s.1.

³⁹⁰ BOA, C.ML, D. No: 724, G. No: 29604, s.1.

Tarife meselesi, birkaç husus bakımından iki devletin gümrük ilişkilerine konu olmuştur. Bunlar içerisinde en önemlileri iki defa gümrük vergisi alınması, ithalat ve ihracat vergisi, redd-i rüsum meselesi ve transit vergisi meselesi yer almıştır. Haddizatında tarife sorunları içerisinde yer alan esnafîye, temettü, ayakbastı, yer ve liman vergisi gibi hususlar mezkûr iki devlet arasında probleme haiz olan konular arasında bulunmuştur.

1. Çifte Vergilendirme Sorunu

Gümrük kapılarında tüccarlardan iki defa vergi alma meselesi, 19. yüzyılda Osmanlı-İran devletlerinin gümrük ilişkilerine damga vurmuştur. Aslında bu meselenin meydana gelmesinin iki farklı nedeni bulunmaktadır. Bunlardan ilkinin gümrük idarecilerin keyfi tutumu diğeri ise verginin nerede alınacağına ilişkin yaşanan karmaşıklık oluşturmaktadır.

Şunu ifade etmek gerekir ki iki defa vergi alma sorunu, Erzurum-Halep ve Erzurum-İstanbul hattında transit ticaret noktaları üzerinde yer alan gümrük kapılarında zuhur etmiştir. Esasen Osmanlı Devleti, verginin nerede alınacağına ilişkin ortaya çıkan bu karmaşıklığı çözmek için 1827 yılında önemli bir adım atmıştır. Buna göre;

- ✓ İranlı tüccarlar, İstanbul'dan satın alacağı malların vergisini yine İstanbul gümrük noktasında ödeyecektir.
- ✓ İranlı tüccarlar, İstanbul'dan satın almış olduğu malı, götüreceği yerin dışında başka bir bölgeye satması durumunda o malın gümrük vergisi malı sattığı bölgenin gümrük idaresi tarafından alınacaktır.
- ✓ İranlı tüccarlar, İstanbul'a götüreceği ya da İstanbul'dan İran'a nakledeceği mallar için (ahâli-i islam tüccarlarına uygulanan) %4 üzerinden vergi ödeyecektir.
- ✓ İranlı tüccarların Erzurum güzergâhı üzerinden İstanbul'a götüreceği İran mallarının listesi Erzurum Gümrük Defterlerine kaydedilecektir. Bu uygulama ile malların eksiz bir şekilde İstanbul'a götürülmesinin ve tüccarların malları başka bir yerde satmasının önüne geçilmek istenmiştir.

- ✓ İranlı tüccarların Erzurum Gümrük Defterlerine kaydettirdiği malları eksiksiz bir şekilde İstanbul'a götürmesi durumunda İstanbul Gümrüğü, İranlı tüccarlara "eda tezkiresi" verecektir³⁹¹.
- ✓ İranlı tüccarlar, almış olduğu bu belge ile Erzurum Gümrük noktasına dönecektir. Erzurum Gümrük İdaresi, daha önce kayıt defterlerine kaydetmiş olduğu mal listesi ile tüccarların elinde olan ilmuhabere belgesiyle karşılaştıracaktır. Eşya listelerinin uyuşması durumunda Erzurum Gümrük İdaresi daha önce düzelemiş olduğu borcu silecektir. Böylece İranlı tüccarların gümrükten geçişlerine izin verilecektir³⁹².

Gerçekten de Osmanlı Devleti, kabul etmiş olduğu yeni gümrük uygulamasıyla İranlı tüccarların gümrükte karşılaştığı sorunları çözmek istemiştir. Ne var ki ilerleyen yıllarda bu problemin devam ettiğini söylemek mümkündür. Kanaatimizce bu sorunların devam etmesinin nedenleri iki şekilde açıklanabilir. İlki, gümrük memurlarının uygulamadan ya habersiz olması ikincisi ise Gümrük idarecilerinin keyfi bir tutum içerisine girerek tüccardan fazla vergi almak istemesiydi. Bu noktada şunu ifade etmek gerekir ki ikinci nedenin daha baskın olduğunu söylemek gerekir. Çünkü Osmanlı Devleti, eyaletlere, sancaklara ve kazalara göndermiş olduğu yazılarda uygulanacak olan gümrük muamelatı hakkında taşra idarecilerini bilgilendirmiştir. Buna rağmen gümrük kapılarında vergi problemleri devam etmiştir.

Örneğin 1828 yılında Erzurum'a gelen İranlı tüccar Mehmed, İstanbul'a götüreceği tenbâkûnün vergisini Erzurum Duhan Gümrüğü'nde ödemiştir. Ancak İstanbul gümrük memurları, İranlı tüccarın mallarını kontrol etmiş ve tekrardan vergi almaları üzerine iki taraf arasında vergi problemi çıkmıştır. İranlı tüccarlar, İstanbul gümrük kapısında karşılaşmış olduğu bu haksızlığı Osmanlı Devleti'ne bildirmiştir. Bunun üzerine vergi meselesi, Divan-ı Hümâyûn'da incelenmeye alınmıştır. Divan'da yapılan görüşmelerde Erzurum Duhan gümrüğü tarafından tahsil edilmiş olan verginin 1827 yılında belirlenmiş olan gümrük nizamına aykırı olduğu gerekçesiyle alınan verginin miktarı ne kadar ise tüccar Mehmed'e teslim edilmesine karar verilmiştir. Bu bağlamda hazırlanan karar yazısı, Erzurum Valisi ve gümrük idaresine gönderilmiştir³⁹³.

³⁹¹ BOA, A.DVNS.DVE. d., D. No:44, G. No:2, 36 Nolu Hüküm, s.15.

³⁹² BOA, A.DVNS.DVE. d., D. No:44, G. No:2, 36 Nolu Hüküm, s.15.

³⁹³ BOA, A.DVNS.DVE. d., D. No:44, G. No:2, 36 Nolu Hüküm, s.15.

Gümrük vergisinin nerede alınacağına ilişkin yaşanan karmaşıklığa bir başka örnek olay da İstanbul vilayetinde yaşanmıştır. Buna göre; İranlı tüccarlardan Hacı Allahverdi ve Hacı Ali, 1828 yılında Şam gümrük noktasına gelmiştir. Gümrükte, tüccarların ticarete konu olan şalları kontrol edilmiştir. Akabinde malların vergisi tahsil edildikten sonra tüccarlara gümrük vergilerini ödediklerine dair eda tezkiresi verilmiştir. İranlı tüccarlar, İstanbul gümrük noktasına gelmiştir. İstanbul gümrük memurları, tüccarların mallarını kontrol etmiş onlardan tekrardan vergi talep etmiştir. Ancak İranlı tüccarlar, bu uygulamaya itiraz etmiştir. Hatta gümrük vergisini ödediklerine dair eda tezkiresini gümrük memurlarına göstermelerine rağmen ikinci defa vergi ödemek zorunda bırakılmıştır³⁹⁴.

İki defa gümrük vergisi alınmasından şikâyetçi olan İranlı tüccarlar, durumu İstanbul'daki Osmanlı yönetimine bir dilekçe arz etmiştir. İranlı tüccarlar, gümrükte karşılaşmış oldukları usulsüz gümrük uygulamasının giderilmesini ve ikinci defa alınan verginin iadesini talep etmiştir. Bunun üzerine dilekçede ifade edilen hususlar, 18 Aralık 1828 tarihinde Divan-ı Hümâyûn'da incelenmiş, Divan'dan Şam Valisi ve gümrük idaresine hitaben bir yazı gönderilmiştir. İlgili yazıda; İranlı tüccarlardan Hacı Allahverdi ve Hacı Ali'den Şam ve İstanbul gümrük kapılarında alınmış olan verginin iki devlet arasında var olan bu gümrük nizamına aykırı olduğundan Şam gümrük idaresi tarafından alınan verginin tüccarlara iade edilmesi emredilmiştir³⁹⁵.

Yine 1834 yılında Bağdat bölgesinde ticaret yapan İranlı tüccarlar, Bağdat gümrük memurlarının kendilerinden fazla vergi alındığına dair şikâyetlerini Osmanlı Devleti'nde bulunan ve İran ahalisinin haklarını korumakla görevli olan İranlı Maslahatgûzâr Mehmed Ağa'ya bildirmiştir. Bunun üzerine İstanbul'da görev yapan Ağa Mehmed, İranlı tüccarların sorunlarını anlatan bir dilekçe kaleme alarak durumu Bâb-ı Âlî'ye iletmiştir³⁹⁶.

İranlı Maslahatgûzârının ifade etmiş olduğu hususlar, Divan-ı Hümâyûn'da görüşülmüştür. Görüşmede; Bağdat'ta ticaret yapan İranlı tüccarlardan *“iki devlet arasında var olan antlaşmaya binâen”* %4 kuruş üzerinde gümrük vergisi alınması ve buna riayet edilmesi, verginin ödendiğine dair eda tezkiresinin verilmesi ve İran

³⁹⁴ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 34 Nolu Hüküm, s.14.

³⁹⁵ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 34 Nolu Hüküm, s.14.

³⁹⁶ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 42 Nolu Hüküm, s.19.

tüccarların mallarını başka bir bölgeye nakletmediği sürece tekrardan vergi alınmaması gerektiğine ilişkin bilgiler yer almaktadır³⁹⁷.

Vergi sorununun yaşandığı bir diğer gümrük kapısı Halep olmuştur. 1836 yılında Tebriz-Erzurum transit hattı üzerinden giriş yapan İranlı tüccarlar, mallarını Erzurum gümrük noktasında kontrol ettirip vergisini ödedikten sonra Halep şehrine gitmiştir. Halep Gümrüğüne gelen İranlı tüccarlar, tekrardan kontrole tabi tutulmuş ve ikinci defa vergi ödemek zorunda bırakılmıştır. Fakat İranlı tüccarlar, Halep gümrüğünde uğramış oldukları bu haksızlığı, İran Devleti'nin temsilcisi Mehmed Bey'e bildirmiştir³⁹⁸.

İran temsilci Mehmed Bey, Halep gümrüğünde yaşanan olayı İstanbul'daki Osmanlı yönetimine iletmiştir. Divan'da bu konuya ilişkin mülahazalar yapıldıktan sonra Halep gümrükçüsüne hitaben bir yazı kaleme alınmış ve Halep vilayetine gönderilmiştir. İlgili yazıda; İranlı tüccarlarda eda ve mürur tezkiresi olmasına rağmen Halep gümrük memurlarının neden tekrardan vergi aldığına ilişkin bilgiler yer almaktadır. Ayrıca Osmanlı Devleti, Halep Gümrük İdaresi'ne göndermiş olduğu uyarı yazılarında eda ve mürur tezkiresi taşıyan İranlı tüccarlardan vergi alınmamasını istemiştir³⁹⁹.

Şunu ifade etmek gerekir ki gümrük idarecilerinin keyfi tutumları da bu meselenin devam etmesine neden olmuştur. Zira Erzurum, Halep, Şam, Basra ve İstanbul gibi gümrük merkezlerinde meydana gelen vergi problemlerinin temelinde gümrük memurlarının ya fahiş miktarlarda vergi almak istemeleri ya da iki defa vergi almaları yatmıştır. Bu hususla ilgili olarak gümrük idarecilerinin keyfi tutumları kısmında birden çok örnek verildiğinden tekrardan izaha gerek görülmemiştir.

Sonuç olarak Osmanlı-İran gümrük ilişkilerinde ortaya çıkan iki defa vergi meselesi döneme damgasını vurmuştur. Bilhassa verginin nereden alınacağına ilişkin yaşanan karmaşıklık vergi sorununun çözülememesinde etkili olmuştur. Osmanlı Devleti'nin bu soruna ilişkin politikasına baktığımızda İranlı tüccarların haklarını korumaya yönelik olduğunu söylemek gerekir. Ne var ki İranlı tüccarların da vergi vermekten kaçmak istemeleri meselenin çözülememesine neden olan unsurlar arasında yer aldığını ifade etmek gerekir.

³⁹⁷ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 42 Nolu Hüküm, s.19.

³⁹⁸ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 47 Nolu Hüküm, s.20.

³⁹⁹ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 47 Nolu Hüküm s.20.

2. İhracat Vergisi Sorunu

Uluslararası ticari ilişkilerde diplomatik görüşmelere konu olan en mühim hususların başında ticarete konu olacak mallardan alınacak olan vergi meselesi olmuştur. Bu itibarla ki Osmanlı-İran ticari ilişkilerinde de ihracat vergisinin en fazla tartışılan meselelerin başında geldiğini söylemek gerekir.

Aslında bu tartışmaların 1838 yılından sonra yoğunlaştığını söylemek mümkündür. Çünkü 1838 Balta Limanı ticaret antlaşması ile ihracata konu olan malların vergisi değişmiş böylece ihracat vergisi %9 Amediye ile %3 Reftiye olmak üzere toplamda %12 üzerinden alınmaya başlanmıştır. Şunu ifade etmek gerekir ki -tarifeler kısmında da ifade ettiğimiz üzere- ihracat vergisinde yaşanan bu ciddi değişiklik, İranlı tüccarları etkilememiştir. Zira incelenen döneme ilişkin Osmanlı arşiv vesikaları üzerinde yapılan incelemelerde 1840'larda İranlı tüccarların %4 üzerinden ihracat vergisi ödedikleri tespit edilmiştir.

Ne var ki Osmanlı-İran Devletlerinin ticari ilişkilerde benimsemiş olduğu mütekabiliyet ilkesinin ihracat vergisinin değişmesinde etkili olan esas unsur olduğunu söylemek gerekir. Çünkü İran Devleti, Osmanlı tüccarlarından %12 oranında vergi almakta bu da Osmanlı Devleti'ne mütekabiliyet ilkesi gereği aynı oranda bir vergi alma hakkının doğmasına neden olmuştur. Bu nedendir ki Osmanlı Devleti, İranlı tüccarlardan %12'lik bir ihracat vergisi almıştır. İşte bu noktada İranlı tüccarlar ile Osmanlı gümrük memurları arasında ihracat vergisine ilişkin anlaşmazlıklar ortaya çıkmıştır.

İranlı tüccarlar, %12'lik vergiyi kabul etmemekle birlikte öteden beri ödedikleri %4'lük bir dilim üzerinden vergi ödemek istemiştir. Nitekim İranlı tüccarlar, Osmanlı Devleti'ne sunmuş oldukları dilekçelerinde kendilerinden neden bu oranda vergi alındığını sorgulamıştır. Osmanlı Devleti, bu durumu iki temele dayandırarak açıklamıştır⁴⁰⁰. Bunlardan ilki Osmanlı Devleti'nin kendi ülkesinde ticaret ile uğraşan bütün tüccarları %12'lik bir vergi oranına tabi kılarak vergi nizamında birlik sağlama yoluna gitmesidir. İkincisi ise Osmanlı-İran Devletleri arasında kabul edilen mütekabiliyet esasıdır. Bu sebeptendir ki Osmanlı Devleti; eyaletlere, sancaklara ve kazalara gönderdiği yazılarda da ihracat vergisinin %12 oranında alınmasını istemiştir.

⁴⁰⁰ BOA, C.HR, D. No: 133, G. No: 6635, s.3.

Osmanlı Devleti'nin ihracat vergisine ilişkin politikası oldukça net olmasına rağmen İranlı tüccarlar, buna uymak istememiştir. Bir başka ifade ile kendi çıkarlarına uygun olarak %4 üzerinden mal çıkartmak istemiştir. Bu durum da gümrük kapılarında birtakım sorunların ortaya çıkmasını tetiklemiştir. Örneğin 1849 yılında Bağdat bölgesinde ticari faaliyetlerini yürüten İranlı tüccarlar ile Bağdat gümrük memurları arasında böyle bir durumdan dolayı vergi problemi yaşanmıştır.

Osmanlı Devleti, 20 Şubat 1849 tarihinde Bağdat Valisine gönderdiği yazıda İranlı tüccarların gümrük işlemlerinin nizama uygun yürütülmesini istemiştir. Bu bağlamda Bağdat Gümrük İdaresi tarafından yapılan açıklamada İranlı tüccarların gümrük işleri ile ilgili bazı hükümleri yerine getirmek istemediği yani %12'lik vergiye itiraz ettiklerini beyan etmiştir⁴⁰¹. İhracat vergisine ilişkin yaşanan hadiseler sadece Bağdat'la sınırlı olmamıştır. Erzurum, Halep, Şam, İstanbul gibi noktalarda da benzer problemlerin ortaya çıktığını söylemek gerekir.

Öte yandan ihracat vergisi sorunu, 19. yüzyılın ikinci yarısında da Osmanlı-İran gümrük ilişkilerine damga vurmuştur. Osmanlı Devleti, bu husus ile ilgili olarak İran Devleti'ne defalarca bilgi vermesine rağmen İranlı tüccarlar, bu tarife üzerinden vergi ödemeyi çıkarlarına ters görmüştür. Oysa Osmanlı Devleti, İran ile olan gümrük ilişkilerinde mütekabiliyet ilkesini esas almıştır. İran Devleti, ticaret için kendi ülkesine gelen Osmanlı tüccarlarından %12 oranında ihracat vergisi almaktaydı.

Osmanlı Devleti, İran Devleti'nin bu tutumunun 1847 tarihli Erzurum Antlaşması'na aykırı olduğunu dile getirmiş olmasına rağmen İran Devleti bu uygulamasından vazgeçmemiştir. Bu nedenledir ki Osmanlı Devleti, mütekabiliyet ilkesini göz önünde tutarak kendi ülkesinde bulunan İranlı tüccarlardan %12 oranında bir vergi almaya başlamıştır⁴⁰².

İhracat vergisi tarifesinden sadece İranlı tüccarlar şikâyetçi olmamıştır. Haddizatında Osmanlı tüccarları da benzer problemleri dile getirmiş ve ticari faaliyetlerinde uğradıkları haksızlıkların giderilmesini istemiştir. 1859 yılında Tahran'da görev yapan Osmanlı Sefareti, Osmanlı tüccarlarından İran gümrükleri tarafından %12 ihracat vergisi alınmasının Osmanlı tüccarlarını mağdur ettiğini İran Devleti'ne bildirmiş ve bu mağduriyetlerinin giderilmesini talep etmiştir⁴⁰³. Ne var

⁴⁰¹ BOA, A.MKT, D. No: 176, G. No: 52, s.1.

⁴⁰² BOA, C.HR, D. No: 133, G. No: 6635, s.1.

⁴⁰³ BOA, C.HR, D. No: 133, G. No: 6635, s.3.

ki İran Devleti, bu konuya ilişkin bir çözüm ortaya koymamıştır⁴⁰⁴. Bu nedenledir ki ihracat vergisine ilişkin sorunların devam etmesine neden olmuştur.

Sonuç olarak, ihracat vergisi üzerinden Osmanlı-İran devletleri arasında yaşanan problemlerin ticaretin işleyişi ve gelişimi bakımından olumsuz sonuçların doğmasına neden olduğunu söylemek mümkündür. Bilhassa diplomatik bağlamdan ihracat vergisine ilişkin iki devlet arasında bir antlaşmanın yapılamamış olması tüccarların ticari faaliyetlerini sekteye uğratmıştır.

Öte yandan ihracat vergisinin artırılması durumu sadece Osmanlı'ya has bir durum değildi. İran'da da benzer bir durum söz konusu idi. Osmanlı-İran arasındaki ihracat vergisi sorunu aslında dış ticarete bir dengeleme sorunuydu. Her iki devlet de kendi çıkarları doğrultusunda hareket ederek bu vergiyi artırma politikası gütmüştür. Ne var ki mütekabiliyet ilkesinin bir gereği olarak bu artışın yaşanması gayet doğaldı.

Ayrıca söz konusu iki devlet de ithalatı arttırmaya yönelik bir politika takip ederken aynı zaman ihracatı da sınırlandırmıştır. Osmanlı Devleti'nin bu yaklaşımı iaşecilik politikasıyla açıklamak mümkündür. Çünkü iaşecilik ilkesinin bir gereği olarak ithalat serbest iken ihracat ise belli şartlar altında gerçekleşebiliyordu⁴⁰⁵. Buradan hareketle kanaatimizce Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyılda da iaşecilik politikasını devam ettirme çabası içerisinde olduğunu söylemek gerekir.

Diğer taraftan şunu da ifade etmek gerekir ki dönemin siyasi olayları, Osmanlı iç gümrük rejimini etkilemiştir. Osmanlı Devleti, incelenen dönem içerisinde İran Devleti'ne uyguladığı bu vergi oranlarını Avrupalı devletlere de uyguladığını söylemek mümkün değildir. 1838 Balta Limanı ile başlayan akabinde devam eden ticaret antlaşmaları neticesinde Avrupalı devletler, Osmanlı pazarlarında imtiyazlı devlet statüsü konumuna gelmiştir. Bu durum Avrupalı tüccarların, Osmanlı iç ticaretinde daha rahat hareket etmelerine imkân tanımıştır. Ancak söz konusu bu imtiyazın İran Devleti için de geçerli olduğunu söylemek doğru değildir. Hatta İranlı tüccarların zaman zaman bu konuyu gündeme getirdiği ve Avrupalı tüccarlar gibi Osmanlı pazarlarından mal çıkarmak istediklerini önceki bölümde ifade etmiştik. Bu nedenledir ki dönemin siyasi hadiseleri, gümrük tarifelerini etkilemiştir.

⁴⁰⁴ BOA, C.HR, D. No: 133, G. No: 6635, s.5.

⁴⁰⁵ GENÇ, ...*Devlet ve Ekonomi*, s.61.

3. İthalat Vergisi Sorunu

Osmanlı-İran ticari ilişkilerinde ithalat vergisi sorununun 19. yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıktığını ifade etmek gerekir. Esasen Osmanlı Devleti, 1870'lere kadar İranlı tüccarların Osmanlı pazarlarına getireceği mallardan %4 üzerinden bir vergi almıştır. Ne var ki Osmanlı Devleti, 1870 yılından sonra İranlı tüccarların tabi olduğu ithalat vergisi oranını %6'ya çıkartmak zorunda kalmıştır.

Osmanlı Devleti, gümrük merkezlerine göndermiş olduğu yazılarda %6'lık dilimin uygulanmasını istemiştir. Ancak İranlı tüccarların eski tarife üzerinden vergi ödemek istemeleri gümrük memurları ile tüccarlar arasında anlaşmazlıkların ortaya çıkmasına neden olmuştur.

İranlı tüccarlar, Osmanlı Devleti'nde bulunan İran sefaretine çeşitli başvurularda bulunarak Osmanlı gümrük kapılarında kendilerinden fazla vergi alındığına dair şikâyetlerde bulunmuştur. İran sefaret, Osmanlı idaresine başvurarak tüccarlardan fazla vergi alınmamasını ve %4 usulüne göre vergi alınmasını istemiştir.

Nitekim ithalat vergisi meselesinin özünde farklı nedenlerin yattığını söylemek mümkündür. Bilindiği üzere Osmanlı-İran arasında yapılan antlaşmalarda (1823 ve 1847 Erzurum Antlaşması) %4 tarife usulü kabul edilirken aynı zamanda gümrük işlemlerinde mütekabiliyet ilkesi esas alınmıştır.

Bu itibarlardır ki İran Devleti, bu usule göre hareket etmemekte ve Osmanlı tüccarlarından %6'ya varan vergi almaktaydı. Haddizatında Osmanlı Devleti, bu husustaki hassasiyetini İran'a bildirmiş olmasına rağmen ithalat vergisine ilişkin İran nezdinden herhangi bir adım atılmamıştır. Dolayısıyla Osmanlı Devleti de mütekabiliyet ilkesini dikkate alarak ithalat vergisini %6'ya çıkartmıştır. Hatta çok geçmeden bu oranı %8'e çıkartmıştır.

Her ne kadar iki devlet arasında bir krize dönüşse de Osmanlı Devleti'nin ithalat vergisini arttırmasında haklılık payı olduğunu söylemek gerekir. Fakat iki taraf arasında var olan antlaşmanın yenilenmemiş olması ithalat vergisi sorununun ortaya çıkmasında büyük bir etken olduğunu da söylemekte fayda vardır. Dolayısıyla mezkûr iki devlet arasındaki antlaşma yenilenmemiş olması gümrük politikalarının bireyselleşmesine neden olmakla birlikte tüccarların ticari faaliyetlerini de sekteye uğratmıştır.

C. Diğer Vergi Sorunları

Osmanlı-İran ticari ilişkilerinde ortaya çıkan vergi sorunları arasında esnaf/ruhsat vergisi, temettü vergisi, ayakbastı vergisi, yer vergisi, kalemiye vergisi ve liman vergisi yer almıştır. Bilhassa incelenen dönem itibarıyla yüzyılın sonlarına doğru bu tür vergilere ilişkin sorunların daha da arttığını söylemek mümkündür. Her iki devletin gümrük politikalarında yaşanan değişimlere bağlı olarak zuhur eden bu sorunların Osmanlı ile İranlı tüccar ve esnafların iktisadi faaliyetlerini sekteye uğrattığı söylenebilir.

1. Esnafîye Vergisi

Osmanlı ve İran Devletleri arasında diplomatik görüşmelere konu olan vergi sorunlarının başında esnafîlik vergisi gelmiştir. Esas itibarıyla esnafîye vergisine ilişkin her iki devletin tutumu mütekabiliyet esasına dayanmaktaydı. Mezkûr esasa göre; İran Devleti, zanaatkârlık ve ticaretle uğraşan Osmanlı ahalisinden esnafîye vergisi talep etmemiştir. Keza Osmanlı Devleti'nde esnafîlik yapan İran ahalisinden böyle bir vergi almamıştır. Nitekim 19. yüzyılın sonlarına doğru söz konusu devletlerarasında uygulanan vergi politikasının değişmesine bağlı olarak esnafîye vergisi alınmaya başlanmıştır. Bu vergiyi ilk olarak İran Devleti tahsil etmiştir. İran Devleti, 1890'larda almış olduğu bir karar neticesinde iktisadî faaliyetler yürüten bütün devletlerin tebaasından esnafîye vergisinin alınmasını kararlaştırmıştır⁴⁰⁶.

İran Devleti, esnaf vergisine ilişkin almış olduğu kararın Osmanlı tebaası için de geçerli olduğunu ve kırk gün sonra yürürlüğe gireceğini beyan eden bir yazı hazırlayarak sefaret aracılığıyla Osmanlı Devleti'ne bildirmiştir. Bunun üzerine Osmanlı Devleti, Tahran'da bulunan Osmanlı sefareti aracılığıyla İran Devleti ile temasa geçerek esnaf vergisine ilişkin görüşmeler yapmıştır. Görüşmelerin temelinde İran Devleti'nin belirlemiş olduğu kırk günlük sürenin uzatılması yer almıştır. Nitekim yapılan görüşmelerin sonucuna ilişkin Tahran Sefareti tarafından Hariciye Nezareti'ne gönderilen yazıda İran Devleti'nin bu teklifi kabul etmediğine ilişkin bilgiler yer almaktadır.

26 Ağustos 1893 tarihinde Meclis-i Mahsus-ı Vükelâ'da esnaf vergisi görüşülmüştür. Yapılan görüşmelerde; İran hükümetinin bu husustaki tavrının net

⁴⁰⁶ BOA, BEO, D. No: 125 G. No:1, s.1.

olduğu esnaf vergisinin sair devletlerin gayrimüslim ahalisinden de alındığı, devletlerarası eşitlik ilkesine bağlı olarak Osmanlı ahalisinin de bu vergiyi ödemekle yükümlü tutulduğu ve bu sebebledir ki İran Devleti'nin almış olduğu kararın kabul edildiği belirtilmiştir⁴⁰⁷. Meclis-i Vükelâ'da alınan karar, Tahran Sefareti aracılığıyla İran Devleti'ne tebliğ edilmiştir.

Osmanlı Devleti, esnafiye vergisini kabul etmek zorunda kalmış olsa da buna kayıtsız kalmadığını söyleyebiliriz. Çünkü Osmanlı Devleti, mütakabiliyet ilkesi gereği Osmanlı pazarlarında bulunan İranlı esnaflardan esnafiye vergisini almak için çalışmalara başlamıştır. Bu bağlamda Osmanlı ile İran Devleti arasında esnafiye vergisine ilişkin görüşmeler yapılmıştır. Bu görüşmelerin neticesinde 1893 yılında Osmanlı-İran arasında bir mukavelename imzalanmıştır. Buna göre; İran ahalisinden de esnafiye vergisinin alınacağı kararlaştırılmıştır⁴⁰⁸. Ayrıca esnafiye vergi miktarının ülke temsilcileri olan şehbenderler tarafından belirlenmesi uygun görülmüştür⁴⁰⁹.

Osmanlı ve İran Devletleri esnaf/ruhsat vergisi noktasında gerekli antlaşmayı yapmış olmalarına rağmen esnaf vergisinin uygulanmasında problemler ortaya çıkmıştır. İran Sefareti, 1886 yılında Hariciye Nezareti'ne göndermiş olduğu bir yazı ile Osmanlı şehirlerinde tenbâkû satan fakir İranlılarından esnafiye vergisinin alınmamasını talep etmiştir. İran sefaretinin bu isteği, Hariciye Nezareti tarafından incelendikten sonra 28 Temmuz 1886 tarihinde Meclis-i Mahsus'a gönderilmiştir. Bu mecliste yapılan görüşmeler neticesinde Osmanlı ile İran arasında imzalanan mukavelenameye istinaden İranlı tüccarlar ve esnafların esnafiye vergisini ödemekle yükümlü olduğu için İran sefaretinin isteği uygun bulunmamıştır⁴¹⁰.

Esnafiye vergisi sorununa ilişkin bir başka vakıa da 1896 yılında yaşanmıştır. Buna göre; İran tebaasından olan poliçeci, komisyoncu, dellal ve simsarlar, Ticaret ve Nâfia Nezareti veznesine ödemek zorunda oldukları 300 kuruşluk esnafiye/ruhsatiye vergisini ödemek istememiştir. Bunun üzerine Osmanlı Devleti ile İran sefareti arasında esnaf vergisine ilişkin görüşmeler tekrar başlamıştır. Bu bağlamda Osmanlı Devleti; 15 Mayıs 1895, 30 Kasım 1895 ve 25 Aralık 1896 tarihlerinde göndermiş olduğu yazılarda; İran ahalisinden olan poliçeci, komisyoncu,

⁴⁰⁷ BOA, BEO, D. No: 125 G. No:1, s.1.

⁴⁰⁸ BOA, BEO, D. No: 125 G. No:1, s.1.

⁴⁰⁹ BOA, BEO, D. No: 1042 G. No: 78143, s.2.

⁴¹⁰ BOA, A.MKT.MHM, D. No: 491 G. No: 14, s.1.

dellal ve simsarların esnaflık vergisini ödemeye yanaşmadığı hatta belirlenmiş olan esas ve kaidelere aykırı davranışlar sergilediklerini ifade etmiştir⁴¹¹.

Nitekim İran sefareti; poliçeci, komisyoncu, dellal ve simsarların tüccar sınıfından sayıldığını, bu tarihe kadar böyle bir vergi vermediklerini bildirmiştir. Osmanlı Devleti, İran sefaretine göndermiş olduğu cevap yazısında İran Devleti'nde bulunan ve bu meslekleri icra eden Osmanlı ahalisinin de tüccar sınıfından olduğunu ve bu kişilerden de böyle bir verginin alınmaması gerekirken İran Devleti'nin bu vergiyi tahsil ettiğini belirtmiştir. Dolayısıyla İran Devleti, ülkesinde bulunan Osmanlı ahalisinden olan poliçeci, komisyoncu, dellal ve simsarlara nasıl bir muamele uygularsa Osmanlı Devleti de İran tebaasına aynı muameleyi uygulama hakkını elde etmiştir⁴¹².

2. Temettü Vergisi

Esnaf vergisinden sonra Osmanlı-İran iktisadi ilişkilerine konu olan bir diğer vergi çeşidi temettü vergisi olmuştur. 19. yüzyılda Osmanlı vergi sistemi içerisinde karşımıza çıkan temettü, tüccar ve esnafın senelik kazançları üzerinden alınan bir vergi çeşididir⁴¹³. Tanzimat'ın ilanından sonra mali alanda yürütülen reform ve yenileşme çalışmaları neticesinde Osmanlı tebaasından geliri nispetinde verginin alınması kararlaştırılmıştır⁴¹⁴. Osmanlı Devleti, bu karar ile hem vergi çeşitliliğine son vermiş hem de bütün vergiler tek bir çatı altında birleştirmiştir⁴¹⁵.

⁴¹¹ BOA, BEO, D. No: 1042 G. No: 78143, s.2.

⁴¹² BOA, BEO, D. No: 1042 G. No: 78143, s.2., Osmanlı Devleti'nin İran ahalisinden bu vergiyi almamıştır. Hatta Osmanlı Devleti, bu tür vergi alan yetkileri tenbihlemiş ve İran ahalisinin haklarını korumaya yönelik bir politika takip etmiştir. 1864 yılına ait bir belgede Osmanlı Devleti'nin tutumu şu şekilde izah edilmiştir. 1864 tarihinde Bağdat bölgesine gelen İranlı tüccarlar, ithalat vergisini ödemiş olmalarına rağmen Bağdat gümrük memurları, tüccarlardan müruriye ve ruhsatiye adı altında iki vergi daha almıştır. Bu durumdan şikâyetçi olan İranlı tüccarlar, alınmış olan müruriye ve ruhsatiye vergisinin Osmanlı ile İran arasında var olan gümrük nizamlarına aykırı olduğunu ifade etmiş durumu Osmanlı idaresine bildirmiştir. Akabinde Bağdat'ta yaşanan bu hadise, Meclis-i Vâla'da incelemeye alınmıştır. Meclis'de bu husus ile ilgili görüşmeler yapıldıktan sonra 25 Aralık 1864 tarihinde konuya ilişkin bir rapor hazırlanmıştır. Raporda; Gayrimüslim ülkelerden Osmanlı pazarlarına koyun ve keçi getiren yabancı tüccarlardan müruriye ve ruhsatiye vergilerinin alınmadığı bundan dolayı İran'dan gelen tüccardan da bu tür vergilerin alınmaması yönünde bir bilgi yer almaktadır. Bununla birlikte Meclis-i Vâla raporunda Zebhiye vergisi ile ilgili bilgiler bulunmaktadır. Bağdat bölgesinde kasaplık yapan İranlı esnafdaki alınan bu vergi, Meclis-i Vâla'da kaldırılması gündeme gelse de 5 kuruşluk Zebhiye vergisinin kaldırılması hazinenin gelirlerinde noksanlık teşkil edeceğinden İranlı kasap esnaflardan bu verginin tahsil edilmeye devam edilmesi uygun görülmüştür. Bkz: BOA, BEO, D. No:1042 G. No:78143.

⁴¹³ PAKALIN M. Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, İstanbul, MEB. Yay., 1983, C. III, s.453.

⁴¹⁴ GÜRAN, Tevfik, "19. Yüzyıl Temettüât Tahrirleri" *Osmanlı Devleti'nde Bilgi ve İstatistik*, Türkiye İstatistik Enstitüsü Yay., Ankara 2000, s. 75; PATOĞLU, Emrah Berkant, *Temettüât Defterlerine Göre Yunanistan'a Bağlı Kesriye Sancağı Dâhilinde Bulunan Opar ve Naslıç Kazalarının*

Osmanlı mali hayatında önemli bir yer teşkil eden temettü vergisi, 19. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı-İran gümrük ilişkilerinde sorun olmaya başlamıştır. 1880 yılından sonra İran Devleti, yerli esnaf ve tüccarlardan almış olduğu vergilerden yabancı esnaf ve tüccarları da sorumlu tutmaya başlamıştır⁴¹⁶.

Ancak daha önce İran pazarında bulunan Osmanlı tüccarları ve esnafları bu vergiye tabi değillerdi. Keza Osmanlı ülkesinde bulunan İran ahalisi de böyle bir vergiden sorumlu tutulmamıştı. Hatta 26 Ağustos 1893 tarihli bir arşiv belgesinde yer alan “...*Memâlik-i Şâhâne de mûkim tüccâr-ı İraniye temettü virgüsünü de virmemekde oldukları...*” cümlesi bunun açık bir kanıtıydı⁴¹⁷. Nitekim İran Devleti’nin vergi politikasını değiştirmesi neticesinde Osmanlı esnafı ve tüccarlarını temettü vergiden sorumlu tutmaya başlaması üzerine Osmanlı Devleti de mütekabiliyet ilkesi çerçevesinde İran ahalisini bu vergiyi ödemekle yükümlü tutmuştur⁴¹⁸. Osmanlı Devleti, Dersaadet’de bulunan İranlılardan esnafiye ve taşrada olanlardan ise temettü vergisi almıştır⁴¹⁹.

Osmanlı Devleti, İran ile olan temettü vergisi meselesini bürokratik anlamda bu şekilde çözmeyi tercih ederken uygulamada ise bu vergiden doğan problemlerle de uğraşmak zorunda kalmıştır. Bu bağlamda, 1893 yılında Hüdavendigâr Vilayetinde iktisadi faaliyetlerini yürüten İranlı tüccarlardan temettü vergisi alınmak istenmiştir. Ancak İranlı tüccarlar, bu uygulamayı kabul etmeyerek durumu İran sefaretine bildirmiştir. Bunun üzerine İran sefaret, Osmanlı Devleti’ne bir dilekçe vermiştir⁴²⁰.

Dilekçede; Hüdavendigâr vilayetinde İranlı tüccarlara uygulanan vergi muamelesinin uygun olmadığı ibraz edilmiştir. Bunun üzerine Hudâvendigâr Vilayetinde tahkikat başlatılmıştır. Yapılan tahkikat neticesinde Hudâvendigâr Vilayetinde esnafılık ve ziraî imalatta bulunan İran tebaasından temettü vergisini düzenli olarak ödeyenler hakkında nizama uygun bir muamele uygulandığı tespit edilmiştir.

Sosyo-Ekonomik Durumu (1844-1845), (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gaziantep 2014; PATOĞLU, Emrah Berkant, IŞIKTAŞ, Erkan, “11421 Numaralı Temettuat Defterine Göre Kesriye Sancağına Bağlı Horpeşte Kazasının Sosyo-Ekonomik Durumu”, SSSJournal, Vol:3, Issue:6, pp.1020-1029, 2017.

⁴¹⁵ ŞENER, Abdüllatif, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Vergi Sistemi*, İstanbul, İşaret Yay., 1990, s. 102.

⁴¹⁶ BOA, BEO, D. No: 125 G. No: 1, s.1.

⁴¹⁷ BOA, BEO, D. No: 125 G. No: 1, s.1.

⁴¹⁸ BOA, BEO, D. No: 321, G. No: 24022, s.2.

⁴¹⁹ BOA, BEO, D. No:125, G. No:1, s.1.

⁴²⁰ BOA, BEO, D. No: 321, G. No: 24022, s.2.

Ayrıca İranlı tüccar ve esnafların 1875 yılından beri birikmiş olan temettü borçlarının taksitlendirilerek ödenmesine karar verilmiştir. Bununla birlikte herhangi bir gecikmeye ya da birikmeye mahal bırakmadan ödenmelerin yapılması istenmiştir. Ayrıca 10 Mayıs 1894 tarihinde Dâhiliye Nezareti tarafından Hudâvendigâr Vilayetine gönderilen başka bir yazıda -Osmanlı ve İran arasında yeni bir ticaret anlaşması imzalanana kadar- İranlı esnaf ve tüccarlardan temettü vergisinin alınması gerektiği ve İranlıların buna itiraz etmeye hakkının olmadığı ifade edilmiştir⁴²¹.

3. Ayakbastı Vergisi

Osmanlı-İran gümrük ilişkilerinde ortaya çıkan vergi sorunlarından bir diğeri ayakbastı vergisi olmuştur. Osmanlı mali literatüründe toprak bastı olarak bilinen bu vergi, ağnamın İstanbul'a sevinde, taşrada derbent ve geçit yerlerinden geçişlerde alınan vergi çeşidi olarak ifade edilmiştir. Halk arasında "Selamet Akçesi" olarak da bilinmektedir⁴²². Kamus-ı Türkî'de "bir yere giren kimse veya herhangi bir eşyadan alınan vergi" olarak açıklanmıştır⁴²³.

Osmanlı-İran iktisadi ilişkilerine konu olan ayakbastı vergisi ile ilgili diplomatik görüşmelerin 19. yüzyılın başlarından itibaren başladığını söylemek mümkündür. Dönemin İran temsilcisi olan Mirza Fahreddin, bu sorunla ilgili Osmanlı Devleti'ne takdim ettiği bir dilekçede; İran sınırından Osmanlı topraklarına giriş yapan İranlı hacılardan ayakbastı vergisinin talep edilmemesini istemiştir. Bunun üzerine Osmanlı Devleti, hac yolları üzerinde gidiş ve gelişlerinin güvenli bir şekilde kontrol altında tutulmasını, İranlı hacılardan vergi alınmaması için eyalet ve kaza idarecilerine her sene yazılar göndermiş olmasına rağmen ayakbastı vergisi sorunu çıkmaya devam etmiştir⁴²⁴.

Örneğin 1816 yılında Malatya mütesellimi, hac farizasını yerine getirmek için Malatya bölgesine gelmiş olan İranlı hacılar Hacı Abdüsselâm ile Hacı Mevlâ

⁴²¹ BOA, BEO, D. No: 321, G. No: 24022, s.2.

⁴²² PAKALIN, ... *Terimleri Sözlüğü*, C. III, s. 153.

⁴²³ SÂMÎ, Şemsettin; *Kâmûs-ı Türkî*, İstanbul, Çağrı Yay., 2010.s. 603.

⁴²⁴ Osmanlı Devleti, bu husus ile ilgili olarak Şam, Mısır Cezayir, Bağdat, Hicaz, Humus, Hema, Kudus ve Kahire idarecilerine yazılar göndermiştir. Bu yazılarda İranlı hacıların Osmanlı ülkesinde giriş ve çıkışlarında kolaylıklar sağlanması ve gerekli hürmet ve saygının gösterilmesi istenmiştir. Bu hükümler ile ilgili detaylı bilgi için bkz: 141 numaralı Mısır ve Kahire'ye gönderilen hüküm BOA, A.DVNSDVE.d., D. No: 44, G. No: 2, s.45., Bağdat ile ilgili 124 numaralı hüküm BOA, A.DVNSDVE.d., D. No: 44, G. No: 2, s.40., Mekke-i Mükerrreme ile ilgili 117 numaralı hüküm BOA, A.DVNSDVE.d. D. No: 44, G. No: 2, s.40.

Kulu’ndan 4.000 kuruş ve hacı kafilesinden 4 taka şalı “ayakbastı vergisi” olarak almıştır. Yine 1817 yılında Malatya mütesellimi, İranlı Hacı Rıza adlı tacirden bin kuruş alırken öteki hacılardan ise 4 parça Lâhurî ve 3 parça Kirmanî şalını ayakbastı vergisinin bir karşılığı olarak tahsil etmiştir. Ayrıca aynı hacılar, Antep’a geldiklerinde 4’er parça Lâhurî, Kirmanî, çubuklu şalları ve 3 adet su kabı ile bir miktar parayı ayakbastı vergisi olarak Antep’in mütesellimine vermek zorunda kalmıştır⁴²⁵. 19. yüzyılın ilk yarısına ait bu örnekler, idarecilerin keyfî uygulamaları Osmanlı-İran arasında bu tür vergi problemlerinin ortaya çıkmasına neden olduğunu göstermektedir.

Esas itibarıyla mezkûr devletlerarasında yapılan görüşmelerde bu tür verginin alınmaması kararlaştırılmıştır. Ancak incelediğimiz dönemin sonlarına doğru İran Devleti’nin bu husustaki politikasını değiştirmesi ayakbastı vergisi sorununun tekrardan ortaya çıkmasına neden olmuştur⁴²⁶. Buna göre İran Devleti, Osmanlı ahalisinde kişi başına 8 kırat⁴²⁷ “*Toprak/Ayak Bastı*” vergisi almaya başlamıştır. Nitekim 1893 yılında Osmanlı Devleti tarafından yapılan açıklamalarda; İran Devleti’nin Osmanlı tebaasından ayakbastı vergisini almasının herhangi bir anlaşmaya veya hükme dayalı olmadığı ifade edilmiştir. Ayrıca İran Devleti’ne gönderilen yazılarda gayrimüslim ahaliden ayakbastı vergisi alınmadığı halde Osmanlı tebaasından neden alındığı ve sonraki süreçte alınıp-alınmayacağı sorgulanmıştır. Bununla birlikte açıklamalarda; İran Devleti, Osmanlı ahalisi hakkında nasıl bir gümrük muamelesi uygularsa Osmanlı Devleti de İran ahalisine aynı şekilde bir uygulamaya gideceğine ilişkin bilgi yer almaktadır⁴²⁸.

İran Devleti, ülkeye giriş yapan Osmanlı ahalisinden bu vergiyi tahsil etmiştir. Hatta bu husus ile ilgili Osmanlı tüccarları ciddi problemler ile karşı karşıya kalmıştır. 1893 yılında İran sınırına giriş yapan Osmanlı tüccarının elinde pasaport nizamnamesi bulunmasına rağmen İran Devleti, bunlardan ayakbastı vergisinin

⁴²⁵ YARCI, Güler; “Osmanlı Maliyesinde Toprak Bastı Vergisi”, *Çevrimiçi Tematik Türkoloji Dergisi*, Yıl IV, S. 1, Ocak 2012 “Kültürümüzde Toprak”, Ed. Emine Gürsoy Naskali, Hilal Oytun Altun, s.356.

⁴²⁶ BOA, BEO, D. No: 125 G. No: 1, s.1.

⁴²⁷ 1 kırat (şerî): 0,2232 gram, 1 kırat (Osmanlı Standart): 4 dang=0,2004 grama eşittir. Ölçü birimleri ilgil bkz: İNALCIK, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, İstanbul, Yapıkredi Yay., 2009, s.251.

⁴²⁸ 14 Şubat 1867 tarihinde çıkartılan Pasaport Nizamnamesi, on yedi madden ibarettir. Osmanlı sınırlarına giriş-çıkış yapacak kişiler ellerinde bir kıta Pasaport Nizamnamesi bulundurmamak zorundadırlar. Pasaport Odası nizamnamesinin maddeleri ile ilgili detaylı bilgi için bkz: ÇADIRCI, Musa, “Tanzimat Döneminde Çıkartılan Men’-i Mürûr ve Pasaport Nizâm-nâmeleri”, *Belleten*, Ankara 1993, C. XV, S. 19.

alındığını beyan etmiştir. Bunun üzerine Osmanlı Devleti, ülke sınırlarına giriş yapan İranlıların uğradıkları mahalde İran şehbenderi bulunsa dahi ellerinde pasaport vizesi olmayan İran ahalisinden bu vergiyi alma yoluna gitmiştir⁴²⁹.

4. Arziye/Yer Vergisi

Osmanlı-İran gümrük ilişkilerine konu olan diğer bir vergi çeşidi ise yer vergisi olmuştur. Yer vergisi; gümrük noktalarına mal getiren tüccar veya herhangi bir kişinin malını gümrük memuruna kontrol ettirdikten sonra bir müddet zarfında malını emanet bıraktığı bir yerin kirası karşılığında ödemiş olduğu bedel olarak da tanımlanabilir⁴³⁰.

Osmanlı Devleti, yer vergisini, Tanzimat sonrası mali alanda yaşanan reformlar çerçevesinde çıkartılan Arziye Vergisi Nizamnamesi çerçevesinde almıştır⁴³¹. Bu verginin almasının belli başlı nedenleri arasında malların gümrük depolarında birikmesi, aşırı yoğunluktan dolayı malların tasnifinde ve tesliminde karşılıkların çıkması ve tüccarların malını emaneten gümrükte bir ay bırakma hakkına sahip olması yer almıştır. Bu nedenler, Osmanlı Devleti'ni yer vergisini almaya itmiştir. Bu verginin miktarı ise gümrüğe bırakılan malların ¼'ü oranında olmuştur. Osmanlı gümrük noktalarına mal getiren her tüccar, malını gümrükte bir depoya emanet bırakması durumunda arziye vergisini ödemekle mükellef tutulmuştur⁴³².

İranlı tüccarlar, yer vergisine zaman zaman karşı çıkmıştır. 1875 yılında İran'a mal götürmek için Erzurum'a gelen bir grup İranlı tüccarlar, mallarını Erzurum gümrük depolarında bırakmıştır. Erzurum gümrük memurları, İranlı tüccarlardan arziye vergisi talep etmiştir. Lakin İranlı tüccarlar, yer vergisini ödemek istememiş hatta bu vergiden muaf olduklarını iddia etmişlerdir. Bunun üzerine gümrük memurları ile İranlı tüccarlar arasında arziye vergisinden kaynaklı bir tartışma yaşanmıştır. Yaşanan hadisenin tarihsel kurgusu şu şekilde meydana gelmiştir;

“...Birtakım İranlı tüccar, İran'a götördükleri ticaret mallarını transit güzergâhı üzerinden Erzurum'a nakletmiştir. Tüccarlar, mallarını Erzurum'a gümrük idaresi tarafından tahsis edilen bir depoda (anbar) bir aylığına emaneten bırakmıştır. İran tüccarları, mallarını geri almak için geldiklerinde depo memurları, İranlı tüccarlardan 40.409 kuruş 20 para Arziye vergisi talep etmiştir. Ancak tüccarlar, gümrük

⁴²⁹ BOA, BEO, D. No: 125, G. No: 1, s.1, BOA, DH.MKT, D. No: 4, G. No: 70, s.1.

⁴³⁰ SÂMÎ; *Kâmûs-î Tûrkî*, s.90.

⁴³¹ BOA, İ.MMS, D. No: 51, G. No: 2233, s.1.

⁴³² BOA, İ.MMS, D. No: 51, G. No: 2233, s.1.

memurları tarafından talep edilen verginin çok fazla olduğu gerekçesiyle itiraz etmiş vergiyi ödemek istememiştir. Bunun üzerine Gümrük memurları depoda bulunan malları tevkif etmiştir...⁴³³.

Erzurum Gümrük memurları ile İranlı tüccarlar arasındaki yer vergisi sorununun büyümesi üzerine Erzurum gümrük idaresi durumu Rüşumat Emaneti'ne bildirmiştir. Rüşumat Emaneti, bu olay hakkında tahkikat başlatmıştır. Yapılan tahkikat neticesinde; söz konusu tüccarlardan talep edilen 40.409 kuruş ile 20 para Arziye vergisinin $\frac{1}{4}$ 'ü oranında olduğu kanaatine varılmış ve verginin tahsil edilmesi istenmiştir.

Rüşumat Emaneti'den gelen bilgi doğrultusunda hareket eden Erzurum Gümrük İdaresi, 40.409 kuruş ile 20 paranın 17.391 kuruş ile 10 parasını tahsil etmiştir. Kalan 24.018 kuruş ile 10 para ise yedi tüccardan alınması istenmiştir. Fakat İranlı tüccarlar, vergiyi ödememekte ısracı olmuş hatta Erzurum Gümrük İdaresi'ne bir dilekçe yazarak vergiden muaf olmak istemiştir.

Gümrük idaresi her ne kadar muafiyete sıcak bakmasa da yaşanan birtakım siyasi gelişmelerden ötürü İranlı tüccarlara bu imtiyazın verilmesine karar verilmiştir. Çünkü Rusya, İranlı tüccarların Avrupa ile olan iktisadi ilişkilerini Poti-Tebriz güzergâhı üzerinden yapmaları için birtakım imtiyazlar verme yoluna gitmiştir. Bu durum da Osmanlıyı tedirgin etmiştir. Zira Osmanlı Devleti, İranlı tüccarların Avrupa'dan İran'a ve İran'dan Avrupa'ya transfer ettikleri ticaret eşyasının Erzurum-Trabzon-Tebriz transit güzergâhı üzerinden devam etmesini arzulamıştır.

Osmanlı Devleti, Erzurum-Trabzon transit güzergâhı üzerinden elde ettiği vergi kazancı kaybetmektense böyle bir muafiyeti kabul etmiş aynı zamanda İranlı tüccarının Poti yoluna kaymasına engel olmak istemiştir. Öte yandan diğer tüccarlara emsal teşkil etmemesi için bu imtiyaz sadece bir defa uygulanmıştır. Ayrıca Erzurum gümrüğü tarafından tahsil edilen 7.391 kuruş 10 para arziye vergisini bu müsaadeye dâhil edilmemiştir. Diğer taraftan vergisini ödeyen tüccarların ödemiş olduğu miktarı geri talep etmeye hakkı bulunmamıştır⁴³⁴.

⁴³³ BOA, İ.MMS, D. No: 51, G. No: 2233, s.1-2.

⁴³⁴ BOA, İ.MMS, D. No: 51, G. No: 2233, s.1-2.

5. Liman Vergisi

Gümrüklerde gümrük vergisinden başka alınan vergilerden biri liman vergisi olmuştur. Bu vergi, ülkeye diğer ülkelerden gemi ile getirilen emtiadan alınmaktadır. Liman vergisi, Osmanlılardan önce Selçuklular'da da vardı. Vergi miktarı döneme göre farklılık göstermekle birlikte bu miktar, kanunlarla belirlenmiştir⁴³⁵.

Liman vergisi, Osmanlı-İran gümrük ilişkilerine konu olmuştur. 1889 yılında ortaya çıkan liman vergisi sorunu, Basra Körfezi'ne ait limanlarda ticaret ile meşgul olan İran bandrollü ticaret gemilerinin Osmanlı iskelelerine giriş yapması ve İranlı tüccarların liman (iskele) vergisini ödemek istememeleri üzerine ortaya çıkmıştır. Ancak Osmanlı gümrük nizamlarına göre; limanlarda ticaret ile meşgul olan gemiler, iskele vergisini ödemekle yükümlü tutulmuştur.

Nitekim İranlı tüccarlar, buna karşı çıkarak liman vergisini ödemek istememişlerdir. Hatta bu husus ile ilgili İran şebenderliğine başvuran İran tüccarları, Osmanlı gümrüklerinde kendilerinden haksız yere vergi alınmak istendiğine dair şikâyetlerde bulunmuştur⁴³⁶. Bunun üzerine İran şebenderliği, İranlı tüccarların Basra'da yaşadığı durumu anlatan bir dilekçe kaleme alarak onu Osmanlı Devleti'ne göndermiştir.

İranlı tüccarların şikâyetleri, Bâb-ı Âlî İstişare Odası'nda incelemeye alınmıştır. Burada yapılan görüşmelerden sonra mesele ile ilgili tahkikat başlatılmıştır. Yapılan tahkikat neticesinde; Basra Körfezi'nde ticaret yapan İranlı tüccarlardan alınan liman vergisinin İran Devleti ile yapılmış mukavelenamenin ikinci maddesine istinaden alındığı, şebenderliğin ifade ettiği gibi vergi muamelesinde adaletsiz bir uygulamanın olmadığı kanaatine varılmıştır⁴³⁷.

Osmanlı Devleti, liman vergisi sorunu ile ilgili yapmış olduğu tahkikatın sonucunu İran şebenderliğine bildirmiştir. Ancak 1890 tarihinde İran şebenderliği liman vergisi meselesini tekrardan gündeme getirmiştir. Bâb-ı Âlî tarafından Hariciye Nezareti'ne gönderilen yazıda Basra'da alınan liman vergisinin iki devlet arasında daha önce kabul edilmiş olan antlaşmaya uygun olarak alındığı ve Basra liman müdürüne dahi bu konuda bilgi verildiği ifade edilmiştir⁴³⁸.

⁴³⁵ ATAN, Turhan, *Türk Gümrük Tarihi*, Ankara, Ofset Matbaacılık, C. II., s.99.

⁴³⁶ BOA, HR.HMŞ.İŞO, D. No: 173, G. No: 33, s.9.

⁴³⁷ BOA, HR.HMŞ.İŞO, D. No: 173, G. No: 33, s.9.

⁴³⁸ BOA, DH.MKT, D. No:1751, G. No: 83, s.1.

Netice itibarıyla Osmanlı Devleti, Basra Körfezi'nde ticari faaliyetlerini yürüten İran bandrollü ticaret gemilerinden almış olduğu liman vergisinin yasal dayanaklarını ortaya koyarak İran şebenderliğine bilgi vermesine rağmen Basra'da bulunan İran şebenderliği, İran ticaret gemilerinden alınmakta olan liman vergisinin kanuna aykırı olduğunu iddia etmeye devam etmiştir. Hatta 1892 yılına kadar Basra Gümrük İdaresi tarafından alınan liman vergisinin iadesini talep etmiştir. Aynı zamandan bu tarihten sonra böyle bir verginin alınmamasını istemiştir.

İran şebenderliğinin isteği ve iddiası üzerine Basra Gümrük İdaresi, Basra körfezinde ticari faaliyetlerini yürüten İran ticaret gemilerine nasıl bir gümrük muamelesi uygulanacağı hakkında bilgi almak için Bahriye Nezaretine bir yazı göndermiştir. Bunun üzerine Bahriye Nezareti, Dâhiliye Nezaretine başvurarak bu konu hakkında bilgi istemiştir.

25 Şubat 1892 tarihinde Dâhiliye Nezareti Mektûbî Kâlemi'nden Bahriye Nezareti'ne gönderilen yazıda şu bilgiye yer verilmiştir; *Basra'da da ticaret ile meşgul olan Osmanlı ticaret gemilerine nasıl bir gümrük muamelesi uygulanıyorsa İran gemileri de aynı muameleye tabidir.* Ayrıca İran şebenderliğinin iddia ettiği üzere liman vergisinin kanuna aykırı olmadığı, ticaret ile meşgul olan tüm gemilerden liman vergisinin alındığı, bu uygulamanın Basra'da geçerli olduğu beyan edilmiştir⁴³⁹.

19. yüzyılda Osmanlı-İran gümrük ilişkilerinde ortaya çıkan bu sorunlar, her iki devletin iktisadi ve ticari ilişkilerini sekteye uğrattığı söylenebilir. Ele alınan dönem içerisinde İranlı tüccarların en fazla şikâyetçi olduğu konuların başında gümrük memurlarının keyfi tutumları ile vergi miktarları gelmiştir. Bu sorunların ortaya çıkmasında her iki devletin de etkisi olmuştur. Çünkü diplomatik bağlamda bir çözümün ortaya konulmaması mezkûr sorunların 19. yüzyıl boyunca devam etmesine neden olmuştur.

Öte yandan Osmanlı-İran devletleri arasında uygulamada olan bu vergilerin oranları mütekabiliyet esasına göre belirlenmesine rağmen İran resmi makamlarının bu tür şikâyetleri sürekli gündeme getirmesi oldukça dikkat çekici bir durum olmuştur. Oysa Osmanlı Devleti, bu konular ile ilgili çeşitli yazıları İran Devleti temsilcilerine göndererek onları bilgilendirmekteydi. Buna rağmen İranlı yetkililer, vergi tarifesine ilişkin tüccarların şikâyetlerini dile getirmeye devam etmiştir. İranlı

⁴³⁹ BOA, DH.MKT, D. No:1714, G. No:36, s.1.

yetkililer, ya diplomatik yollar ile Osmanlı Devleti üzerinde bir baskı oluşturarak vergi tarifesi noktasında bir imtiyaz elde etmeye çalışmakta ya da kendi tüccarlarının sorunlarını dile getirerek onları teskin etmekteydi.

D. Süresi Geçmiş Muahedatların Doğurduğu Sorunlar

19. yüzyılda İran-Osmanlı gümrük ilişkilerinde vergi ve malların geçiş usulleri ile ilgili sorunların ortaya çıkmasına neden olan bir diğer durum süresi geçmiş antlaşmaların yenilenmemesiydi.

Ticari antlaşmalar, Osmanlı ve İran Devleti arasında iktisadi, siyasi ve hukuksal ilişkilerin şekillenmesinde ve gelişmesinde büyük bir rol oynamıştır. Bu antlaşmalar, iki devletin çıkarlarının gözetildiği uzun süren diplomatik görüşmelerin sonucunda imzalanan protokolleri teşkil etmekteydi. Ancak dönemin siyasi ve iktisadi şartları bu tür protokollerin imzalanmasını ya geciktirmiş ya da geçersiz kalmasına sebep olmuştur. Bu durum da ister istemez iki devlet arasında diplomatik bir krize dönüşebiliyordu.

Diplomatik alanda yaşanan krizin boyutu sadece hukuksal ve siyasi boyutu ile sınırlı kalmamıştır. İktisadi anlamda sahada birtakım sorunların ortaya çıkmasına yol açmıştır. Bilhassa gümrük ilişkileri bağlamında bağımsız politikaların meydana gelmesine sebebiyet vermiştir.

Osmanlı-İran ticari ilişkileri, 1827 ve 1847 yılındaki Erzurum Antlaşmalarında yer alan hükümlere göre yürütülmüştür. Ne var ki bu antlaşmalar da dönemsel şartlara ve ihtiyaçlara cevap verememekteydi. Keza ticaret ilişkin hükümlerin de yenilenmemesi ister istemez gümrük ilişkilerinde bazı problemlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

16 Ağustos 1861 tarihli bir arşiv belgesinde Osmanlı Devleti'nin bazı Avrupalı devletler ile olan ticaret antlaşmasını yeniden gözden geçirip imzalandığı vurgulanırken Avusturya, Yunan ve İran devletleriyle olan antlaşmaların yenilenmediğine ilişkin bilgiler yer almıştır. Bundan dolayı Osmanlı Devleti'nin bu devletler ile olan ticari ilişkileri, geçmişte imzalanan ama süresi dolmuş ticari antlaşmaların hükümlerine göre yapılmıştır. Hatta bu konuya ilişkin Osmanlı idari makamınca alınan karar, Maliye Nezareti ve Gümrük Müdürlüğü tarafından taşrada

bulunan gümrük merkezlerine gönderilmiştir⁴⁴⁰. Bu bağlamda Yemen Mutasarrıfı Ahmed Paşa'ya gönderilen surette İran ile olan ticaret antlaşmasının yenilenemediği, şimdilik eski hükümlerin geçerli olduğu söylenmiştir⁴⁴¹.

Her ne kadar eski hükümler geçerli olsa da Osmanlı Devleti, İran ile yapmış olduğu görüşmelerde ticaret antlaşmasının yenilenmesi gerektiğine vurgu yaparken İran Devleti ise bu hususla ilgili olarak gerekli adımları atmamıştır⁴⁴². Bu durum da Osmanlı Devleti'ne, gümrük fiyatlarını istediği oranda belirleme hakkı vermiştir. Bu bağlamda Osmanlı Devleti, ithalat vergisini %8'e yükseltmiştir. Ancak İranlı tüccarlar, buna karşı çıkmakta eski tarife üzerinden gümrükten mal geçirmek istemiştir. Bu durum, gümrük memurlar ile İranlı tüccarlar arasında birtakım sorunların ortaya çıkmasına sebep olmuştur.

İranlı tüccarlar ile gümrük memurları arasında ortaya çıkan vergi sorununa çözüm bulmak için 1895 yılında Hariciye Nezareti ile Rüşumât Emâneti arasında görüşmeler yapmıştır. Akabinde Osmanlı ve İran arasında yeni bir ticaret antlaşması imzalanana kadar İran Devleti'nden, Osmanlı Devleti'ne transfer edilecek ticaret mallarından %8 oranında gümrük vergisi alınmasına karar verilmiştir. Böylece Osmanlı Devleti, vergi meselesinin önüne geçmek istemiştir.

E. İranlı Tüccarların Alacak-Verecek Sorunları

19. yüzyılda Osmanlı pazarlarında ticari faaliyetlerini yürüten İranlı tüccarların karşılaşmış oldukları temel problemlerin başında “alacağını tahsil edememe sorunu” gelmiştir. İranlı tüccarların alacak sorunları içerisinde “mal ve para” yer almıştır. Bir başka ifade ile İranlı tüccarlar, ya malını emaneten bıraktığı bir kişiden malını geri alamamış ya da malını sattığı Osmanlı esnafı/tüccarından parasını tahsil edememiştir. Bu durum da Osmanlı-İran ticari ilişkilerinde alacak meselesinin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Alacak sorunu ile karşı karşıya kalan İranlı tüccarlar, çözümü Osmanlı idari merkezinde görmüştür. Diğer bir deyişle İranlı tüccarlar, alacaklarını tahsil edemedikleri durumlarda çözüm mercii olarak merkezi yani İstanbul'daki yönetimi görmüş ve tüccarlar problemlerini dile getiren bir dilekçe kaleme alarak durumu

⁴⁴⁰ BOA, A.MKT.UM, D. No:566, G. No: 40, s.2.

⁴⁴¹ BOA, BEO. D. No:569, G. No:42623, s.1.

⁴⁴² BOA, A.MKT.UM, D. No:557, G. No:57, s.1.

Osmanlı idari birimine bildirmek zorunda kalmışlardır. Böylece dilekçeler, Divan-ı Humâyûn'da incelemeye alınmıştır.

Nihayetinde Divanda yapılan görüşmeler neticesinde davanın çözümlenmesine, adaletin hak yönünde tecelli etmesine ve hakkın hak sahibine teslim edilmesine yönelik kararlar çıkartılmıştır. Bu bağlamda İran Ahkâm Defteri üzerinde yaptığımız incelemeler sonucunda İranlı tüccarların alacak meselelerine ilişkin birçok kayda rastlamak mümkündür. Bu kayıtlar, 1821 ile 1841 yıllarına ait olup İranlı tüccarların karşılaşmış oldukları alacak meseleleri ile ilgili detaylı bilgiler sunmaktadır⁴⁴³.

İran Ahkâm Defteri üzerinde yapılan incelemerde İranlı tüccarların alacak problemlerine ilişkin ilk dava hükmünün 1821 yılına ait olduğu tespit edilmiştir. İlgili hükümde İranlı tüccarlardan olan Hasan ismindeki bir kişinin Çanakkale'ye bağlı Kızılcaturuzla kazasında ticaret yaptığına dair bilgiler yer almıştır. Buna göre; tüccar Hasan'ın Kızılcaturuzla kazasının sakinlerinden olan Halil Bey ismindeki bir kişi ile ticari ilişkiler kurduğu ifade edilmiştir. Ayrıca iki taraf arasında gerçekleşen ticaretin sonucunda Hasan Bey'in, Kızılcaturuzlalı Halil Bey'de olan alacağını tahsil edemediği bu nedenledir ki İranlı tüccar Hasan'ın İstanbul'a (Osmanlı yönetimine) bir dilekçe yazarak durumunu arz ettiği belirtilmiştir.

İranlı tüccar Hasan dilekçesinde 1821 yılından beri Halil Bey'de 17.420 kuruş alacağı olduğunu ve alacağını defalarca talep etmiş olmasına rağmen borcunu tahsil edemediğini beyan etmiştir. Bunun üzerine İranlı tüccar Hasan'ın dilekçesinde beyan ettiği durum Divan-ı Humâyûn'da incelenmiştir. Divan'da yapılan görüşmeler neticesinde İranlı tüccar Hasan'ın alacağının tahsil edilmesine karar verilmiştir. Bu görevin yerine getirilme vazifesi ise Kızılcaturuzla kazası naibine verilmiştir. Böylece divandan kaza yöneticisine hitaben gönderilen karar yazısında kazada bulunan hukuk idaresi huzurunda (kadı yönetiminde) borcun Halil Bey'den tahsil edilerek İranlı tüccar Hasan Bey'e verilmesi istenmiştir⁴⁴⁴.

İranlı tüccarların alacak meselesine ilişkin bir sonraki kayıt 1824 yılında kaleme alınmıştır. İlgili hükümde İranlı tüccar Hasan'ın 1821 yılında Gelibolulu Hüseyin Zekeriya Ağa'dan 370, Hüseyin'e satmış olduğu Acem şallarından 60, Hasan Bey olarak tanınan kişiye satmış olduğu şemsiyelerden 25, Osman Çavuş'a satmış olduğu çeşitli malların bahasından kalan 500 kuruşluk alacağını tahsil edemediği vurgulanmıştır. Ayrıca İranlı tüccar Hasan'ın alacaklarını almak istemiş olmasına

⁴⁴³ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2.

⁴⁴⁴ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 5 Nolu Hüküm, s.3-4.

rağmen borçluların ödemeye yanaşmadığı ifade edilmiştir. Bu nedenledir ki borçlarını tahsil edemeyen İran tüccarı Hasan, İstanbul'a başvurarak Osmanlı idaresi tarafından alacaklarının tahsil edilmesini talep ettiği belirtilmiştir. Bunun üzerine alacak meselesi, Divan-ı Humâyûn'da görüşülmüştür. Divan'da yapılan görüşmeler neticesinde; 27 Haziran 1824 tarihinde Gelibolu naibine hitaben bir karar hükmü yazılmıştır. Yazıda; mahalinde kurulacak mahkeme huzurunda borçların tahsil edilerek İran tüccarına teslim edilmesi gerektiği belirtilmiştir⁴⁴⁵.

1824 yılına ait bir başka hükümde İranlı tüccar Hasan'ın Kâl'a-i Sûltânîye'deki ticari faaliyetleri hakkında bilgi vermektedir. Buna göre tüccar Hasan, Kâl'a-i Sûltânîye'de meskûn Yakup Bey adlı kişide 2.502 kuruş, Sivaslı Otuz bir Mehmed'te 392 kuruş, Hacı Hafız'da 88 kuruş, Karaçavuş'a satmış olduğu penye mallarından 75 kuruş ve Selahaddin Yahudi'nin zimmetinde Acem şalından kalan 53 kuruşluk alacağını tahsil edememiştir. Bunun üzerine tüccar Hasan, Kâl'a-i Sûltânîye'de olan alacaklarını tahsil edebilmek için Divan-ı Humâyûn'a bir dilekçe takdim etmiştir. Dilekçe, Divan-ı Humâyûn'da incelenmiştir. Divandan çıkar karar ile tüccar Hasan'ın Kâl'a-i Sûltânîye'de olan alacaklarının mahkeme huzurunda tahsil edilerek tüccara verilmesi istenmiştir⁴⁴⁶.

19. yüzyılın ilk yarısında İranlı tüccarların karşılaştıkları alacak problemleri Osmanlı Devleti'nin birçok bölgesinde yaşanmıştır. Örneğin Midilli bölgesinde ticaretle uğraşan İranlı tüccarlardan Hasan alacak probleminden ötürü 1824 tarihinde İstanbul'daki Osmanlı yönetimine bir dilekçe göndermiştir. Dilekçede, İranlı tüccar Hasan'ın Midilli ahalisinden olan Mehmed Alemdar adlı kişiden 62, Cezayirli Hasan, İbrahim ve Hüseyin Çavuş ismindeki kişilere satmış olduğu şalların parasından da 3.000 kuruş alacak haklarının olduğuna ilişkin bilgiler yer almıştır. Alacak meselesini Divan-ı Humâyûn'da görüşüldükten sonra divandan çıkan karar neticesinde tüccar Hasan'ın alacaklarının tahsil edilmesi için Midilli naibine hitaben bir yazı kaleme alınmıştır. Yazıda; bölgede bulunan mahkeme aracılığıyla alacak meselesinin çözüme kavuşturulması ve borçların bir an evvel tahsil edilerek İranlı tüccara verilmesi gerektiği belirtilmiştir⁴⁴⁷.

1824 yılına ait bir başka hükümde, İranlı tüccarlardan Hasan'ın Darende bölgesinde yapmış olduğu ticari faaliyetleri neticesinde alacaklarını tahsil

⁴⁴⁵ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 4 Nolu Hüküm, s.2-3.

⁴⁴⁶ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 7 Nolu Hüküm, s. 4.

⁴⁴⁷ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 8 Nolu Hüküm, s. 4.

edememesine ilişkin bilgiler bulunmaktadır. Hükümde, İranlı tüccar Hasan'ın Darende'deki borçlarını alamadığı için İstanbul'a başvurduğu ifade edilmiştir. Ayrıca alacak meselesinin Divan-ı Hümâyûn'da görüşüldüğü ve meselenin halledilmesi için de Daren'de naibine hitaben bir yazı gönderildiği belirtilmiştir. Divan'dan gönderilen yazıda borçların mahkeme huzurunda tahsil edilerek İranlı tüccara teslim edilmesi istenmiştir. Ayrıca cebren alıkonulan 12.000 kuruşluk paranın da tüccara iade edilmesi gerektiği beyan edilmiştir⁴⁴⁸.

İranlı tüccar Hasan, 1824 yılında Bahr-i Sefid Boğazı muhafızlığını yapan Mehmed Paşa ile ticari ilişkiler içerisine girmiştir. Tüccar Hasan, Mehmed Paşa'ya 8.542,5 kuruşluk şeker, 324 kuruş değerinde kahve ve 1085 kuruş kıymetinde on kalemnden oluşan mal satmıştır. Ayrıca Mehmed Paşa'nın mühürdarı olan Ahmed Bey'e ile Mehmed Emin Bey'e de 1480 kuruş değerinde ticaret malı vermiştir. Ancak tüccar Hasan, bu ticari ilişkiler sonucunda -mallarının karşılığını defalarca talep etmiş olmasına rağmen- alacaklarını tahsil edememiştir. Bunun üzerine Bâb-ı Âlî'ye bir dilekçe göndererek durumunu Osmanlı yönetimine bildirmiştir. İranlı tüccarın göndermiş olduğu dilekçe Divan-ı Hümâyûn'da incelenmiştir. Divanda yapılan görüşmelerde borçların tahsil edilmesi gerektiği kanaatine varılmıştır. Bu borçların tahsil edilme işi de Limni naibine bırakılmıştır. Bu bağlamda divandan Limni idari amirine hitaben bir yazı gönderilmiştir. Yazıda; mahalde bulunan mahkeme huzurunda borçların tahsil edilerek İranlı tüccara verilmesi yönünde bilgiler yer almaktadır⁴⁴⁹.

1824 yılında İzmir şehrinde ticaretle ilgilenen İranlı tüccar El-Hac Allahverdi, İzmir pazarlarından satın aldığı ticaret mallarını İran'a götürmek üzere hazırlıklara başlamıştır. Erzurum güzergâhı üzerinden İran'a gitmeyi planlayan İran tüccarı, mallarını Erzurum'a götürmek için “nefer-i kiracı” tayfasından olan birkaç kişiye teslim etmiştir. Daha sonra malları ve kendisine refaketçi olacak kişiler ile birlikte yola çıkmıştır. Tüccar El-Hac Allahverdi, bir müddet yol aldıktan sonra ticaret kervanı ile birlikte Sivas yakınlarına gelmiştir. Ticaret kervanı, Sivas bölgesinden geçerken İranlı tüccar El-Hac Allahverdi ile kazanın idari amirleri arasında “muhtemeldir ki vergi, keyfî muamele ya da harç” meselesinden dolayı bir anlaşmazlık zuhur etmiş ve Sivas idari amirleri, İranlı tüccarın mallarına el koymuştur. Bu olayın yaşanmasının ardından tüccar El-Hac Allahverdi, bir dilekçe

⁴⁴⁸ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 9 Nolu Hüküm, s. 4.

⁴⁴⁹ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 9 Nolu Hüküm, s. 4.

yazarak Sivas'ta yaşadığı durumu Bâb-ı Âlî'ye bildirmiştir. Bunun üzerine meselenin çözüme kavuşturulması için konu Divan-ı Hümayûn'da gündeme almıştır. Mesele divanda etraflıca değerlendirildikten sonra bir karar alınmıştır. Divan'dan dönemin Sivas naibine hitaben kaleme alınan yazıda Sivas'ta el konulan malların biran evvel tüccar El-Hac Allahverdi'ye geri verilmesi istenmiştir. Ayrıca diğer hükümlerde olduğu gibi bunda da tüm işlemlerin mahkeme huzurunda halledilmesi gerektiği vurgulanmıştır⁴⁵⁰.

1824 yılında Gediz kazasında bir alacak vakıası daha meydana gelmiştir. Gediz kazasında ticaret ile meşgul olan İranlı tüccar El-Hac Mustafa, Gediz kazası sakinlerinden olan tüccar El-Hac Hasan adlı kişi ile 1821 yılında yapmış olduğu ticaretten kalan 2.000 kuruş, aynı kazanın sakinlerinden olan Azimoğlu El-hac Ali adlı bir kişinin zimmetinde 590 kuruşluk bir alacağı vardır. İranlı tüccar El-Hac Mustafa, borçlarını tahsil etmek istemiş ancak ilgili kişiler borçlarını ödemek istememiştir. Bunun üzerine İranlı tüccar Bâb-ı Âlî'ye bir dilekçe takdim ederek durumu Osmanlı idari merkezine bildirmiştir. Alacak meselesi Divan'da görüşüldükten sonra 27 Temmuz 1824 tarihinde Divan Hümayûn'dan çıkan karar ile hak ve adaletin yerini bulması için mahalinde bulunan mahkeme aracılığıyla bir an evvel borçların tahsil edilerek İranlı tüccara teslim edilmesi istenmiştir⁴⁵¹.

İranlı tüccarların alacak meseleleri geçmiş yıllara ait olsa da daha sonra çözüme kavuşturulan vakıalar da olmuştur. Bunun bir başka örneği 1821 yılında Kütahya kazası Virancık nahiyesine tabi Hacıkebir kariyesinde yaşanmıştır. İranlı tüccar Hasan, ilgili kariyede bulunan ticarethanesinde ticari faaliyetlerini yürütmüştür. O tarihte İranlı tüccarın işyerine giren birkaç hırsız, ticarethanenin içerisinde bulunan 2.500 kuruş nakit para ile birlikte bazı ticaret mallarını yağmalamıştır. Bununla birlikte İranlı tüccar, Hacıkebir kariyesinde meskûn olan Mehmed Bey adındaki bir kişide 1821 yılından beri alacağı olduğunu ve hatta daha sonra Mehmed Bey'e ile yapmış olduğu son ticari alışverişten 70 kuruşu kaldığını ifade etmiştir. Bunun üzerine İranlı tüccar, hem gasp edilen parası ve mallarını geri almak hem de Mehmed Bey'de olan alacağını tahsil etmek için İstanbul'a bir dilekçe takdim etmiştir. Dilekçede ifade edilen alacak sorunları, Divan-ı Hümayûn'da incelenmiştir. Akabinde Divan-ı Hümayûn'dan Kütahya naibine hitaben bir yazı gönderilmiştir. Yazıda, gasp ve alacak meselesinin çözüme kavuşturulması istenmiştir. Böylece

⁴⁵⁰ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 14 Nolu Hüküm, s.5.

⁴⁵¹ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 17 Nolu Hüküm, s.7.

İranlı tüccarın parası ve mallarını gasp eden ayrıca borcunu ödemeyen kişiler tespit edilerek mahallinde tesis edilecek mahkeme huzurunda yargılanması emredilmiştir. Ayrıca bu kişilerden tahsil edilen para ve malların İranlı tüccara verilmesi istenmiştir⁴⁵².

İranlı tüccarların geçmiş yıllara ait alacak meselesine ilişkin bir başka örnek de İzmir’de yaşanmıştır. İzmir pazarlarında ticaret ile uğraşan İranlı tüccarlardan Abdullah, 1821 yılında İranlı Ahmed ile yapmış olduğu ticari faaliyetler neticesinde kalan 1.416,5 kuruşunu tahsil edememiştir. Bu çerçevede alacağını tahsil edemeyen tüccar Abdullah, 1824 yılında İstanbul’a bir dilekçe göndererek meseleyi çözmek istemiştir. Bu konu, Divan-ı Hümayûn’da incelemeye alınmıştır. 1824 yılında Divan-ı Hümayûn’dan İzmir naibine gönderilen yazıda alacak meselesinin mahallinde kanun marifetiyle çözüme kavuşturulmasına karar verilmiştir⁴⁵³.

1825 yılına gelindiğinde İranlı tüccarların alacak problemleri devam etmiştir. İranlı tüccarlardan Hüseyin, 1825 yılında İzmir’de ticari faaliyetler içerisinde bulunmaktaydı. Ayrıca İranlı tüccar Hüseyin, İzmir’de Fincancı hanında ikamet etmekteydi. Öte yandan Fincancı hanında ikamet eden Cancı Osman ile İzmir Mahkemesi’nde görev yapan Mazhar Bey, İranlı tüccar Hüseyin’in 4.000 kuruşunu zimmetlerine geçirmiştir. Bunun üzerine İranlı tüccar Hüseyin, Fincancı hanında karşılaşmış olduğu bu haksız tutumun giderilmesi için İstanbul’daki Osmanlı yönetimine hitaben bir dilekçe yazmıştır. İzmir’de yaşanan bu gasp hadisesinin merkeze ulaşması üzerine Ocak 1825 yılında Divan-ı Hümayûn’dan İzmir naibine ithafen bir yazı kaleme alınmıştır. Yazıda; tüccar Hüseyin’in gasp edilen parasının Cancı Osman ve Mazhar Bey’den alınarak hak sahibine verilmesi istenmiştir. Bununla birlikte daha önceki hükümlerde ifade edildiği üzere Osmanlı Devleti sınırlarında bulunan İran ahalisi ve tüccarının mallarını zorla zapteden bir zabitan veya idari amir var ise onların da hak ve adalet çerçevesinde çözüme kavuşturulması emredilmiştir⁴⁵⁴.

İranlı tüccarların alacak sorunlarının yanında Osmanlı sınırlarında ölen İranlı tüccarların malları da Osmanlı-İran iktisadi ilişkilerine konu olmuştur. Buna benzer bir olay 1825 yılında yaşanmıştır. İran Devleti’nin zimmi ahalisinden olan ve Bursa’da ticaretle uğraşan Kirhor (?) 1822 yılında ölmüştür. Bunun üzerine İranlı

⁴⁵² BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 19 Nolu Hüküm, s.8.

⁴⁵³ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 20 Nolu Hüküm, s.8.

⁴⁵⁴ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 21 Nolu Hüküm, s.8-9.

tüccar Kirhor'un ticaret malları Beytü'l-mâl'da muhafaza edilmiştir. 1825 yılına gelindiğinde ise Kirhor'un oğlu Mefrudic, Betü'l-mâl memurundan babasının mallarını talep etmiştir. Ancak Betü'l-mâl memuru, İranlı tüccara ait malların İstanbul'a gönderildiğini söylemiştir. Bunun üzerine Mefrudic, İstanbul'a yazmış olduğu bir dilekçede babasından kalan malların kendisine verilmesini talep etmiştir. Bunun üzerine Divan-ı Hümâyûn Kâlemi kayıtlarına müracaat edilerek Osmanlı Devleti'nde ölen İranlıların tereke kayıtları incelenmiştir. Yapılan incelemeler neticesinde Tüccar Kirhor'un terekesi tespit edilmiştir. Ardından Divan-ı Hümâyûn'dan kaleme alınan ve Bursa naibine gönderilen yazıda Beytü'l-mâl ambarında hıfz olunan mallarının İran tüccarına teslim edilmesi istenmiştir⁴⁵⁵.

Geçmiş dönemlere ait alacak meseleleri, 19. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı-İran iktisadi ilişkilerine damga vurmuştur. Bunun bir başka örneğinin yaşandığı yer ise Gediz kazası olmuştur. İranlı tüccarlardan El-Seyyid Abdullah, 1821 yılından beri Gediz kazası sakinlerinden olan Azmizade Mehmed olarak tanınan kişi ile yapmış olduğu ticaretin neticesinde 2.000 kuruş alacağını talep etmesine rağmen borcunu alamamıştır. Bunun üzerine İranlı tüccar, 1825 yılına gelindiğinde Bâb-ı Âlî'ye bir dilekçe takdim etmiştir. Dilekçesinde; daha önce Osmanlı idari merkezine yapmış olduğu başvuru neticesinde borcun tahsil edilmesi için Anadolu valisi tarafından Gediz mahkemesine Hacı Halil adında bir mübaşirin tayin edildiğini beyan etmiştir.

Mübaşir Hacı Halil, El-Seyyid Abdullah ile Azmizade Mehmed arasında yapmış olduğu görüşmeler neticesinde 2.000 kuruşluk borcun 1.500 kuruş olarak ödenmesi noktasında antlaşma sağlanmıştır. Ancak mübaşir Hacı Halil, 1.500 kuruş teslim almış olmasına rağmen parayı İranlı tüccarlardan El-Seyyid Abdullah'a teslim etmeyerek zimmetine geçirmiştir. Tüccar Abdullah, Hacı Halil'den tahsil edilen paranın kendisine verilmesini talep etmiş olmasına rağmen parasını alamadığını beyan etmiştir. Alacak meselesi Divan'da incelenmiştir. Nihayetinde Divan'dan çıkan karar ile İranlıların sorunları ile ilgilenen Anadolu Kazaskerliği payesi olan Mehmed Tahir Efendi, Gediz nahiyesine gönderilmiştir. Gediz nahiyesine giden Tahir Efendi, kazada bulunan mahkeme huzurunda Hacı Halil'in zimmetinde olan 1.500 kuruşluk meblağın Hacı Halil'den alınarak İranlı tüccarı El-Seyyid Abdullah'a verilmesini istenmiştir⁴⁵⁶.

⁴⁵⁵ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 22 Nolu Hüküm, s.9.

⁴⁵⁶ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 24 Nolu Hüküm, s.10.

İranlı tüccarlardan Seyyid Abdullah, 1825 yılında Bâb-ı Âlî'ye bir dilekçe daha göndermiştir. Dilekçesinde; 1821 yılında İran'a hareket ettiği bir sırada yanında taşıdığı 56 vakıyye (dört yüz dirhemlik tartı) ile 100 dirhem akyün ve 120 vakıyye şems-i asel mallarını satmak için İzmir'de bulunan zimmî Agob'a teslim ettikten sonra İran'a gittiğini beyan etmiştir. Tüccar Abdullah, İzmir'e geri döndüğünde mallarını teslim etmiş olduğu zimmî Agob'dan talep etmiş olmasına rağmen geri alamamıştır. Bunun üzerine 1825 yılında İstanbul'a göndermiş olduğu dilekçesinde ticaret mallarının Osmanlı idaresi tarafından tahsil edilmesini istemiştir. Bu mesele, Divan-ı Hümayûn'da görüşülmüştür. Bu kapsamda Ocak-1825 yılında Divan-ı Hümayûn'dan İzmir naibine hitaben bir hüküm gönderilmiştir. Hüküm'de hak ve adaletin yerini bulması için İranlı tüccarın hakkını gasp eden zimmî Agob'un mahkemede yargılanması istenmiştir. Ayrıca Agob'un zimmetine geçirmiş olduğu malların parası alınarak İranlı tüccara verilmesi kararlaştırılmıştır⁴⁵⁷.

Adapazarı kazasında ticaret ile meşgul olan İranlı tüccarlardan Hemedanî Hasan, 1825 tarihinde Bâb-ı Âlî'ye bir dilekçe takdim etmiştir. Hemedanî Hasan, Osmanlı idari merkezine sunmuş olduğu dilekçesinde 1821 yılında Adapazarı kazasında kuru üzüm ticareti yaparken mezkûr kazada bulunan ve gayrimüslim ahalisinden olan Kuyumcuoğlu olarak bilinen bir kişi tarafından 3.000 dirhem değerindeki kuru üzümünün gasp edildiğini beyan etmiştir. Bunun üzerine Divan-ı Hümayûn'da bu hadise incelenmiştir. Divanda yapılan incelemeler neticesinde Şubat 1825 yılında Adapazarı kazası naibine hitaben bir yazı kaleme alınmıştır. Yazıda; Adapazarı kazasında bulunan mahkeme huzurunda alacak meselesinin çözümlenerek İranlı tüccarın mağduriyetinin giderilmesi emredilmiştir⁴⁵⁸.

1827 yılına gelindiğinde Tokat bölgesinde zimmet meselesinden ötürü bir olay yaşanmıştır. Buna göre İranlı tüccarlardan El-Hac Abdülkerim, Tokad bölgesinde ticari faaliyetlerini yürütmekteydi. Aynı zamanda Tokatlı Hacı Mehmed adında bir ortağı bulunmaktaydı. Tüccar Hacı Mehmed, ticaret ahlakına aykırı olarak ortağına ait olan 18.000 kuruşluk parasını zimmetine geçirmiştir. Akabinde İran tüccarı El-Hac Abdülkerim, parasını ortağından talep etmesine rağmen alamamıştır. Bunun üzerine İranlı tüccar El-Hac Abdülkerim, 1827 yılında Bâb-ı Âlî'ye bir dilekçe gönderdi. Mesele, Divan-ı Hümayûn'da görüşüldü. Zimmet meselesinin çözümüne ilişkin Ocak 1827 yılında Divan'dan bir karar çıkartılmıştır. Tokad kazası naibine

⁴⁵⁷ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 23 Nolu Hüküm, s.9.

⁴⁵⁸ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 25 Nolu Hüküm, s.10.

hitaben alınan bu karar yazısında şu ifadeler yer almıştır; adaletin yerini bulması için İran tüccarı El-hac Abdülkerim'in hakkı olan 18.000 kuruşun Hacı Mehmed'den - mahalde bulunan mahkeme huzurunda- alınarak İranlı tüccara teslim edilmesi istenmiştir⁴⁵⁹.

1827 yılına ait bir alacak davası ise Göynük kazasında yaşanmıştır. Buna göre Göynük kazasında ticaret yapan İranlı tüccarlardan Mehmed'in Göynük kazası sakinlerinden olan Şahin ve kardeşi Mehmedadlı kişilerin zimmetinde 1826 tarihinden beri 8.500, Göynük kazasına tabi Mekeli kariyesinde bulunan Salih'ten 5.500 ve yine aynı kariye (köy) meskûnlarından olan Molla Abdullah olarak bilinen kişiden 905 kuruş alacağı vardı. Tüccar Abdullah, bu alacaklarını tahsil etmek istemiştir. Hatta İranlı tüccar, alacağını tahsil etmek için borçlulardan defalarca talep etmişse de ilgili kişiler ödemeye yanaşmamıştır. Bunun üzerine İranlı tüccar, Bâb-ı Âlî'ye bir dilekçe göndermiştir. Dilekçede belirtilen hususlar Divan-ı Hümâyûn'da incelemeye alınmıştır. Akabinde Divan'dan Göynük kazası ve Hüdavendigâr sancağının idarecilerine gönderilen hükümde İranlı tüccarın hakkının korunması ve mahkeme huzurunda borçların tahsil edilerek tüccara verilmesi kararlaştırılmıştır⁴⁶⁰.

Öte yandan İranlı tüccarların alacak meselelerine Osmanlı ülkesinde ikamet eden gayrimüslim kişiler de katılmıştır. Bu bağlamda İranlı tüccarlardan El-Hac İbrahim'in Adapazarı sakinlerinden olan Estafanos isminde bir gayrimüslimin zimmetinde 1827 yılından beri 3.950 kuruş alacağı vardı. Bu alacağın tahsil edilmesi için İran Devleti'nin İstanbul'daki temsilcisi Mehmed Bey tarafından Bâb-ı Âlî'ye bir dilekçe gönderilmiştir. Divan-ı Hümâyûn'dan Adapazarı kazası naibine ve Kocaeli mütesellimine hitaben gönderilen yazıda İranlı tüccarın 3.950 kuruşluk olan alacağının mahalinde bulunan mahkeme huzurunda tahsil edilmesi ve tüccara verilmesi istenmiştir⁴⁶¹.

İranlı tüccarların alacak meseleleri sadece Osmanlı ahalisinin tutumlarından ötürü meydana gelmemiştir. Keza bazı İranlı tüccarların etik dışı davranışları da bu tür sorunların ortaya çıkmasında etkili olmuştur. Bu bağlamda 1829 yılında İnegöl bölgesinde vuku bulan alacak meselesi bunun bariz bir örneği olmuştur. Buna göre İranlı tüccarlardan El-Hac İsmail, İnegöl sakinlerinden olan Teoman Paşazade Ömer Bey ile yapmış olduğu ticari faaliyetler neticesinden kalan 26.565 kuruşunu tahsil

⁴⁵⁹ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 32 Nolu Hüküm, s.13.

⁴⁶⁰ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 33 Nolu Hüküm, s.14.

⁴⁶¹ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 40 Nolu Hüküm, s.18.

edememiştir. İranlı tüccar El-Hac İsmail, Bâb-ı Âlî'ye bir dilekçe göndermiştir. Bunun üzerine Divan-ı Hümâyûn'da başlayan tahkikat neticesinde Ömer Bey'in 1824 tarihinde El-Hac İsmail ile olan alışverişinden 4.000 kuruşunun kaldığı tespit edilmiştir. Fakat El-Hac İsmail Bey'in talep olduğu 26.565 kuruş ise geçen zaman zarfında “devr-i şerîsi” yani faiz olarak İranlı tüccar tarafından belirlenmiştir. Devr-i şerîsi adı altında her altı ayda bir 3.000 kuruş faiz zammı aldığı belirlenmiştir. Böylece anapara ile uygulanan faiz sonucunda borcun toplamı 26.565 kuruşa yükseldiği tespit edilmiştir. Buna göre; İran tüccarı El-Hac İsmail Bey'in adaletli davranmadığı, faiz oranını yüksek tutarak Ömer Bey'e haksızlık yaptığı Divan-ı Hümâyûn tarafından anlaşılmıştır. Bunun üzerine 1829 tarihinde İnegöl naibine hitaben bir yazı kaleme alınmıştır. Yazıda El-Hac İsmail Bey'in fahiş miktarda uygulamış olduğu faize engel olunarak Ömer Bey'in İranlı tüccara olan borcunun 4.000 kuruş olduğuna ve bu miktarın tahsil edilmesine karar vermiştir⁴⁶².

1835 yılına gelindiğinde ise alacak meselesinin yaşandığı bir diğer yer Konya kazasıydı. İranlı tüccarlardan Mehmed'in Konya kazasında bulunan Borlu Süleyman isimdeki bir kişide 1832 yılından beri 48.250 kuruş alacağı olup ancak bunu defalarca talep etmesine rağmen tahsil edememiştir. Bunun üzerine Bâb-ı Âlî'ye takdim eylediği dilekçesinde meselenin çözülmesini istemiştir. Alacak sorunu Divan-ı Hümâyûn'da görüşüldükten sonra Konya kazası naibine ithafen bir yazı gönderilmiştir. Yazıda, İranlı tüccara borcu olan Borlu Süleyman'ın mahkeme huzuruna çıkartılarak borcun tahsil edilmesine ilişkin bilgiler yer almıştır⁴⁶³.

1836 yılında yaşanan alacak meselesi, bundan önceki vakıalara nazaran farklılık arz etmiştir. Alacak meselesi, İranlı tüccarlardan Hüseyin'in Balıkesir panayırında bulunan Musullu Derviş Halil'den olan alacağını tahsil edememesi üzerine zuhur etmiş ve iki taraf arasında tartışmaya sebebiyet vermiştir. Bu sırada panayırda bulunan tezgâhçıbaşı ve yanında olan adamları, yaşanan tartışmaya müdahil olmuştur. Akabinde İranlı tüccar Hüseyin ve Mehmed veled-i Abidin ile Tezgâhçıbaşı arasında çıkan arbedede İran tüccarları darp edilmiştir. Olayda tüccar Hüseyin yaralanırken Mehmed veled-i Abidin ise öldürülmüştür. Yaşanan bu hadise üzerine İstanbul'da bulunan İran Devleti temsilcisi Mehmed Bey, Balıkesir panayırında yaşanan bu vakıayı anlatan bir dilekçe kaleme alarak olayı Bâb-ı Âlî'ye bildirmiştir. Olay, Divan'da incelenmiş ve Divan-ı Hümâyûn Kâlemî tarafından

⁴⁶² BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 33 Nolu Hüküm, s.15-16.

⁴⁶³ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 43 Nolu Hüküm, s.19.

alacak meselesine ilişkin bir yazı kaleme alınmıştır. İlgili yazıda; Balıkesir naibinden yaşanan hadisenin araştırılması, çözüme kavuşturulması, olayın müsebbiblerinin bulunarak yargılanmaları ve İranlı tüccarın alacağının tahsil edilerek hak sahibine teslim edilmesine ilişkin bilgiler yer almaktadır.⁴⁶⁴

1836 yılında İzmir bölgesinde bulunan İranlı tüccarlardan Hasan, İzmir’de ikamet eden Hulusi Seyid Mehmed Bey ile yapmış olduğu ticari faaliyetlerin sonucunda 14.900 kuruşluk alacağını tahsil edememiştir. Bunun üzerine İranlı tüccar, Bâb-ı Âlî’ye bir dilekçe takdim etmiştir. Dilekçesinde; Hulusi Seyid Mehmed Bey’in zimmetinde olan parasını defalarca istemesine rağmen ödemediğini ifade etmiştir. Bu doğrultuda Osmanlı idaresinde meselenin çözüme kavuşturulmasına yönelik çalışmalar başlamıştır. Bu bağlamda Divan-ı Hümâyûn’dan İzmir naibine hitaben bir yazı kaleme alınmıştır. Yazıda hem İran tüccarının hakkını korumak hem de adaletin tesis edilebilmesi için İzmir mahkemesinde bu olayın çözülmesine karar verilmiştir⁴⁶⁵.

İranlı tüccarlardan Mehmed, 1834 yılında Burdur kazasında tenbâkû ticareti ile uğraşmaktaydı. Tüccar Mehmed, adı geçen kazanın sakinlerinden olan Hasan Bey adındaki bir kişiye satmış olduğu tenbâkû’nün 10.000 kuruşunu alamamış hatta bu hakkını Hasan Bey’den defalarca talep etmesine rağmen borcunu tahsil edememiştir. Bunun üzerine İranlı tüccar, Osmanlı Devleti’nde bulunan İran temsilcisi Mehmed Ağa’ya başvurmuştur. İstanbul’da görev yapan İran temsilcisi Mehmed Ağa, 1837 yılında Bâb-ı Âlî’ye bir dilekçe vermiştir. Dilekçe ile İranlı tüccar Mehmed’in durumu ifade edilirken aynı zamanda alacağının tahsil edilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Bu çerçevede Divan-ı Hümâyûn’dan Burdur kazası naibine hitaben bir yazı gönderilmiştir. Yazıda tüccar Mehmed’in Hasan Bey adlı kişide olan alacağının mahkeme huzurunda tahsil edilerek İranlı tüccara verilmesi istenmiştir⁴⁶⁶.

İranlı tüccarlardan Hacı Ali Ekber’in 1835 yılında İslimye kazası sakinlerinden olan Mehmed oğlu Ahmed adındaki şahıs ile yapmış olduğu ticari alışverişinden 5.300 kuruş alacağı kalmıştı. Tüccar Hacı Ali Ekber, borcunu tahsil etmek istemiş ancak kazada yaşayan birtakım kimseler borcun ödendiğini ifade etmiştir. Alacağını tahsil edemeyen İranlı tüccar, İstanbul’da bulunan İran temsilcisi Mirza Cafer’e başvurmuştur.

⁴⁶⁴ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 48 Nolu Hüküm, s.20-21.

⁴⁶⁵ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 48 Nolu Hüküm, s.21.

⁴⁶⁶ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 51 Nolu Hüküm, s.21.

Mirza Cafer, Bâb-ı Âlî'ye bir dilekçe takdim ederek tüccar Ali Ekber'in durumunu arz etmiştir. Şubat 1839 tarihinde Divan'dan İslimye kazası naibine hitaben bir yazı kaleme alınmıştır. Yazıda, mahalinde tahsis edilecek mahkeme ile borcun tahsil edilerek İran tüccarına verilmesi istenmiştir⁴⁶⁷. Ayrıca aynı kazada ikamet eden Said Bey ile 1839 yılında yapmış olduğu ticaretten de 200 kuruş alacağı olup bunları da tahsil edememiştir. Bu borçların tahsil edilmesi için de İslimye kazası naibine bir emirnâme daha gönderilmiştir⁴⁶⁸.

İranlı tüccarlardan Seyyid El-Hac Mir Ali Ekber'in Gölpazarı kazası gayrimüslim sakinlerinden olan Papaz oğlu Anton ile yapmış olduğu ticari münasebetleri neticesinde 6.360 kuruş alacağı bulunmaktaydı. İranlı tüccar, alacağını defalarca talep etmesine rağmen Anton borcunu ödememiş hatta İranlı tüccara muhalefet etmiştir. Bunun üzerine tüccar Seyyid El-Hac Mir Ali Ekber, İstanbul'da bulunan İran temsilcisi Mirza Cafer aracılığıyla Bâb-ı Âlî'ye bir dilekçe göndermiştir. Mirza Cafer, takdim etmiş olduğu arz-ı halinde İran tüccarı Ali Ekber'in alacağının tahsil edilmesini rica etmiştir. Akabinde 1839 yılında Divan'dan kaleme alınan bir yazı, Gölpazarı naibine gönderilmiştir. Yazıda, mahalini idarecesi olarak bu ticaret meselesi ile ilgilenilmesi ve mahkeme huzurunda İranlı tüccara hakkının teslim edilmesi istenmiştir⁴⁶⁹.

İranlı tüccarlardan Seyyid El-Hac Mir Ali Ekber'in bir diğer alacak meselesi ise Karahisar kazasında ortaya çıkmıştır. Karahisar sakinlerinden Dizdaroğlu Ömer Bey'in zimmetinde 1838 yılından beri 6.000, yine aynı kaza meskûnlarından Sadık'ta 655, Hacıoğlu Salih'te 1.350, Alioğlu Mustafa'da 480, Hacı Hüseyin'de 7.700 kuruş valacağı vardı. Ayrıca Gediz kazası mütemekkinlerinden olan Ali Bey'de 17.000, Karahisar kazası sakinlerinden Kuyumcu Karabey zimmetinde 480, Kütahya sakinlerinden Hacı Mahmud'ta 800, Hacı Ahmed'te 7.700 ve Gediz kazası sakinlerinden olan Ali Bey zimmetinde de 1.400 kuruş alacağı olup bunları defalarca talep etmesine rağmen tahsil edememiştir. Hatta tüccar Seyyid El-Hac Mir Ali Ekber ile borçlular arasında tartışma zuhur etmiştir. Bunun üzerine İstanbul'da bulunan ve İran ahalisinin haklarını korumakla görevli olan Mirza Cafer, bu mesele ile ilgili bir dilekçeyi Bâb-ı Âlî'ye sunmuştur. Bunun üzerine Divan-ı Hümayûn'da bu mesele görüşüldü. Alacak meselesinin çözümüne ilişkin 1839 tarihinde Divan-ı Hümayûn

⁴⁶⁷ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 53 Nolu Hüküm, s.22.

⁴⁶⁸ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 54 Nolu Hüküm, s.22.

⁴⁶⁹ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 55 Nolu Hüküm, s.22.

tarafından Karahisar, Kütahya sancakları mutasarrıfına ve Gediz naibine hitaben bir hüküm yazıldı. Hükümde; borçların tahsil edilerek İranlı tüccara verilmesi istenmiştir⁴⁷⁰.

İranlı tüccarlardan Hacı Abdurıza, 1840 tarihinde Hakkâri hâkîmi olan Nurullah Bey adlı kişinin zimmetinde 4.000 tuman (içlik) alacağı vardı. İranlı tüccar, alacağını talep etmesine rağmen Nurullah Bey'in borcunu ödemek istemediğini ifade etmiştir. Akabinde Osmanlı Devleti'nde görev yapan İran temsilcisi, Bâb-ı Âlî'ye bir rica mektubu takdim ederek borcun tahsil edilmesini istemiştir. Bunun üzerine mesele Divan'da görüşülmüştür. Daha sonra Divan'dan Erzurum kadısına ithafen bir hüküm yazılmıştır. Hükümde; Osmanlı ile İran Devleti arasında var olan antlaşmaya istinaden Osmanlı sınırları içerisinde bulunan İran ahalisinin mallarının, canlarının ve haklarının korunması gerektiği vurgulanmıştır. Bundan dolayı Hakkâri Hâkîmi Nurullah Bey'in zimmetinden olan 4.000 tuman ticaret malının kendisinden alınarak İranlı tüccara verilmesi emredilmiştir⁴⁷¹.

Tebrizli tüccar Sami Bey, Bağdat'ta bulunan devlet kademesinde görev yapan Ali Bey ismindeki bir kişide olan borcunu tahsil edememesine üzerine İstanbul'da bulunan İran temsilcisi Mirza Cafer'e başvurmuştur. İran sefiri, tüccarın durumunu anlatan bir dilekçeyi Bâb-ı Âlî'ye takdim etmiştir. Divan'da bu konu ile ilgili görüşmeler yapılmıştır. Buradan çıkan karar ile borcun tahsil edilmesi için Bağdad Valisi Ali Rıza Paşa'ya hitaben bir yazı gönderilmiştir. Yazıda; Süleymaniye'de ikamet eden Ali Bey'in İran tüccarı Sami Bey'den 2.000 kese değerinde ticaret malı satın aldığına fakat borcunu ödemediğine ilişkin bilgiler yer almıştır. Ayrıca bu alacak meselesinin adaletin gerektirdiği nizamlar çerçevesinde hal edilerek İranlı tüccara hakkının teslim edilmesi istenmiştir⁴⁷².

İran Devleti'nin İstanbul'da görev yapan sefiri Mirza Cafer Han 1841 tarihinde Bâb-ı Âlî'ye bir dilekçe göndermiştir. Dilekçesinde; İranlı tüccarlardan İsmail, Süleymaniye Mutasaraffi Süleyman Paşa'nın zimmetinde 45.000 kuruş alacağı olduğunu ancak tahsil edemediğini beyan etmiştir. Konu, Divan-ı Hümâyûn'da müzakere edilmiştir. Ancak Süleyman Paşa'nın vefat etmesi hasebiyle borcun terekesinden veya varisinden tahsil edilmesi uygun bulunmuştur. Borcun alınması

⁴⁷⁰ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 56 Nolu Hüküm, s.23.

⁴⁷¹ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 60 Nolu Hüküm, s.25.

⁴⁷² BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 63 Nolu Hüküm, s.26.

içinde Bağdad, Basra ve Şehrizer Valisi Ali Rıza Paşa'ya hitaben bir emirnâme gönderilmiştir.

Netice itibarıyla 19. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı pazarlarında ticari faaliyetlerinin yürüten İranlı tüccarların temel problemlerinden biri “alacaklarını tahsil edememe sorunu” olmuştur. İlgili arşiv kayıtlarını incelediğimizde bu meselelere ilişkin birden çok dava kaydına ulaşılmıştır. Bu davalarda dikkat çeken önemli husus ise İranlı tüccarların hakları, Osmanlı idari merkezince güvence altına alınmış olması olmuştur. Çünkü alacağını tahsil edemeyen İranlı tüccarlar çözüm merci olarak Bâb-ı Âlî'ye başvurmuştur.

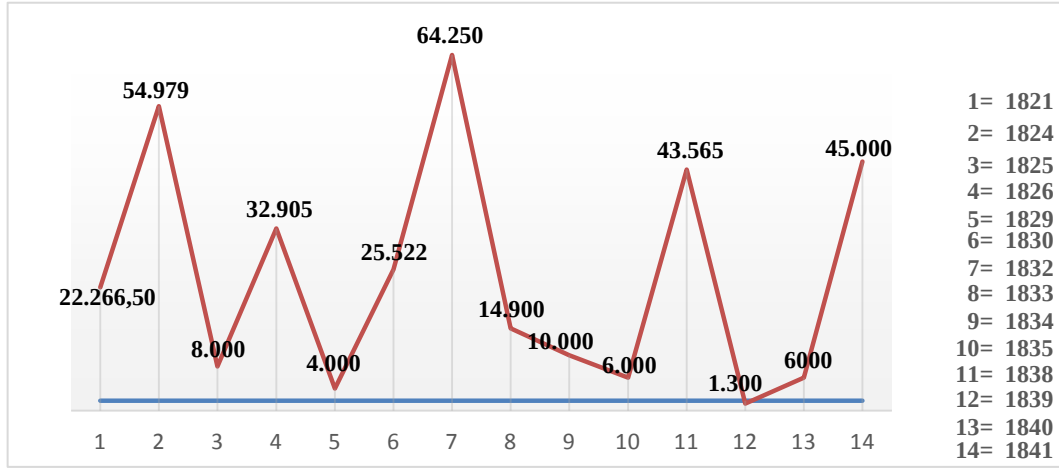
Osmanlı Devleti de bu tür vakıalara kayıtsız kalmamış olayın yaşandığı mahalde meselenin çözümüne ilişkin bir politika takip etmiştir. Öte yandan Osmanlı Devleti, İranlı tüccarların ticari meselelerinde adalet ilkesini ön planda tutmuştur. Özellikle olayın yaşandığı mahalde idari işlerden sorumlu olan yetkilileri, bu tür davaların yürütülmesi ve sonuçlandırılmasından birinci derecede rol oynamıştır. Bununla birlikte alacak davalarının sağlıklı işlemesi için İran temsilcisi ya da vekilleri de mahkemede hazır bulunmuştur.

1821-1841 yıllarına ait alacak davaları incelendiğinde Osmanlı tebaasından olan zimmi ve müslim sınıftan olan kişilerin de bu davlara konu olduğu tespit edilmiştir. Bu davaların büyük bir ekseriyetinde İranlı tüccarların haklı olduğu görülmüştür. Ancak bazı davalarda İranlı tüccarların da ticaret ahlakına uygun davranışlar sergilemediği sonucuna ulaşılmıştır.

Öte yandan alacak meselelerden yola çıkarak tüccar ve müşteri arasındaki ilişkiye baktığımızda suiistimallerin ve aldatma isteğinin dönemin ticaret anlayışında yoğun bir şekilde hissedildiğini söylemek gerekir. Geçmişte olduğu gibi bugün bile borçlunun, borcunu ödemeye yanaşmadığı görülmektedir.

Osmanlı Devleti, İranlı tüccarların alacak meselelerini çözmeye çalışsa da bu tür hadiselerin önüne geçememiştir. Bundan dolayı alacak meseleleri 19. yüzyıl Osmanlı-İran iktisadi ve ticari ilişkilerinde sorun olmaya devam etmiştir. İranlı tüccarların 1821 ile 1841 yıllarına ait alacak miktarlarının kayda değer bir orana sahip olduğunu söylemek mümkündür.

Grafik 2 İranlı Tüccarların Alacak Miktarları (1821-1841)



Kaynak: BOA., A.DVNS.DVE. d., D. No: 44, G. No: 2.

Grafik 2 incelendiğinde İranlı tüccarların alacak miktarının yıllara göre dengeli dağılmadığı görülmektedir. Bunun sebebi yıl içerisinde alacak meselesi ile karşılaşan İranlı tüccarların sayıları ve alacak miktarlarının değişkenlik göstermesidir. İlgili şekle bakıldığında İranlı tüccarların alacak miktarının en yüksek olduğu dönem 1832 yılı olmuştur. Bu yılda İranlı tüccarların tahsil etmeye çalıştıkları toplam alacak miktarı 64.250 kuruşa tekabül etmiştir.

Diğer yandan en az borç tahsilinin yapıldığı dönem ise 1.300 kuruş ile 1839 yılıdır. Bu dönemde alacak miktarının az olmasının nedeni iki şekilde değerlendirilebilir. Bunlardan ilki İran tüccarlarının alacak davalarının İran ahkâm kayıtlarına yansımamış olmasıdır. Diğeri ise 1839 yılında İranlı tüccarların alacak meselesi ile diğer yıllara nazaran daha az karşılaşmış olabilme ihtimalidir. Sonuç olarak 1821-1841 yılları arasında İran tüccarlarının toplam alacak miktarları 338.687,50 kuruş olarak hesaplanmıştır.

F. İranlı Tüccarların Maruz Kaldığı Gasp ve Eşkıyalık Eylemleri

Gasp ve eşkıyalık eylemleri, 19. yüzyıl Osmanlı-İran iktisadi ve ticari ilişkilerini sekteye uğratan başlıca sorunlar arasında yer almıştır. Ticaret yolları üzerinde emniyet ve güvenliğin tesis edilememesi, sınır boylarında ikamet eden aşiretlerin nizama aykırı davranışları başta olmak üzere çeşitli nedenlerden ötürü Osmanlı ve İranlı tüccarlar eşkıyalık hadisesi ile karşı karşıya kalmıştır.

Bu tür hadiseler, tüccarların ticari alışverişinin aksamasına neden olmuştur. Aynı zamanda tüccarlar mallarının yanında canlarından da olmuştur. Bu başlık altında İran Ahkâm Defteri ve BOA'nın çeşitli fonlarından tespit edilmiş olan bazı kayıtlara göre İranlı tüccarların karşılaşmış olduğu eşkıyalık olaylarına ilişkin bilgiler verilmiştir.

19. yüzyılda Osmanlı pazarlarına dâhil olan İranlı tüccarların maruz kaldığı çeşitli eşkıyalık hadiseleri olmuştur. İlgili arşiv kayıtlarında edindiğimiz verilere göre bunlardan ilki 1821 yılına aittir. Buna göre 1821 yılında Osmanlı pazarlarından ticaret ile meşgul olan İranlı tüccarlardan Hasan, Kütahya kasabasına giriş yaptığı sırada yol üzerinde önüne çıkan üç kişi tarafından gasp edilmiş ve 1.848 kuruş değerindeki ticaret mallarına el konulmuştur.

Bunun üzerine İranlı tüccar Hasan, karşılaşmış olduğu gasp hadisesini 1824 yılında kaleme aldığı dilekçe ile İstanbul'daki Osmanlı yönetimine bildirmiştir. Akabinde dilekçede ifade edilen hususlar Divan-ı Hümâyûn'da incelenmiştir. 2 Ocak 1824 tarihinde Divan Hümâyûn'dan Kütahya kazası naibine hitaben kaleme alınan bir yazıda, bu olayın müsebbiblerinin yakalanarak adalet karşına çıkartılmaları emredilmiştir. Ayrıca gasp edilen malların bir an evvel bulunarak tüccara verilmesi talep edilmiştir⁴⁷³.

İranlı tüccarlardan Mahmud, 30.000 kuruş değerindeki ticaret emtiasıyla birlikte 1824 yılında İzmir'de doğru harekete geçmiştir. Ancak Alaşehir kasabasında bulunan Çukur Hanı'nda konakladığı sırada birtakım eşkıyanın saldırısına uğramıştır. Bu saldırının neticesinde İranlı tüccar katledilmiştir. Ayrıca yanında taşıdığı mallar ile 500 adet Rûmî altını eşkıyalar tarafından gasp edilmiştir⁴⁷⁴. Eşkıyalık hadisesine maruz kalan İranlı tüccar Mahmud, bu eşkıyalık olayında malını kaybetmekle kalmamış aynı zamanda canından da olmuştur.

İranlı tüccarların ticari faaliyetlerini sekteye uğratan eşkıyalık faaliyetleri içerisinde yer alan durumlardan birisi de bölgeleri kontrol eden idari amirlerin sergilemiş olduğu tutum ve davranışlar olmuştur. Zira bölgeyi idare etme pozisyonunda görev yapan mültezim gibi idareciler, keyfi muameler içerisine girerek ya tüccarın malına el koymakta ya da fahiş miktarda vergi almaya yönelik politika takip etmekteydi. Bu durum bir yanda İranlı tüccarların ticari faaliyetlerini sekteye uğrattırken aynı zamanda tüccarların mallarını satmadan zarara uğramasına neden olmuştur.

⁴⁷³ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 18 Nolu Hüküm, s.7.

⁴⁷⁴ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 3 Nolu Hüküm, s.2.

Bu tür vakıalar ile karşı karşıya kalan İranlı tüccarlar ise çözümü merkezde (İstanbul'da) aramıştır. Tüccarlar, dilekçeler hazırlayarak maruz kaldıkları haksız tutumları Bâb-ı Âlî'ye bildirmiştir. Örneğin 1824 yılında Konya kazasında ticaret ile meşgul olan İranlı tüccarlardan El-Hac Ali Bey, Konya Mütesellimi İbrahim Bey ile kazanın eşrafları arasında yer alan El-Hac Tahir Bey'in haksız tutum ve davranışlarına maruz kalmıştır.

Buna göre; Mütesellim İbrahim Bey ile ayan El-Hac Tahir, İranlı tüccarlardan El-Hac Ali Bey'in 1.500 kuruşunu gasp etmiştir. Bunun üzerine El-Hac Ali Bey, Osmanlı merkez idaresine bir dilekçe göndermiştir. Akabinde dilekçe, Divan-ı Hümayûn'da incelenmiştir. Yapılan inceleme sonucunda Divan'da kaleme alınan bir yazı, Konya naibine gönderilmiştir.

Yazıda, İranlı tüccarın parasına el koyan ayan ve mütesellimin cezalandırılması istenmiştir. Ayrıca Osmanlı Devleti'nde bulunan İranlı hüccac ve tüccarlara ait malları zimmetine geçiren Osmanlı idari amiri veya zabıtanı var ise bunların tespit edilmesi talep edilmiştir. Bunların tespit edilmesi durumunda uygulanacak işlemler de belirlenmiştir. Bu bağlamda malları gasp edilen tüccarlar, tayin edecekleri vekiller aracılığıyla mallarını alabilmiştir⁴⁷⁵.

İranlı tüccarların mallarının gasp edilme hadisesi sadece merkezden uzak noktalara has bir durum değildi. Önemli ticaret merkezlerinde de bu tür hadiseler yaşanmıştır. 1824 yılında Bursa'da yaşanan gasp hadisesi bunun bir göstergesiydi. Hadisenin detayı şu şekilde yaşanmıştır; Bursa'da ticaret ile meşgul olan İran tüccarı İbrahim Bey, 1.000 adet kiraz çubuğu ve çeşitli ticaret mallarıyla birlikte Sırmakeş Hanı'nda ikamet etmekteydi. Osmanlı ile İran Devleti arasında vuku bulan muhafaletle istinaden sakin olduğu handan ayrılan İbrahim Bey, Bursa merkezine doğru harekete geçmiştir.

Ancak Bursa sakinlerinden Fevzi Efendi, Sadık ve oğlu Zakir isimdeki kişiler, İranlı tüccarın Sırmakeş hanında kalmış olduğu odayı gizlice açarak içinde bulunan malları gasp etmiştir. Bu olaydan haberdar olan İranlı tüccar İbrahim Bey, Bâb-ı Âlî'ye bir dilekçe yazarak mallarının gasp edildiğini bildirmiştir. Divan-ı Hümayûn'da konu ile ilgili incelemeler yapılmıştır. Akabinde gasp hadisesinin açığa kavuşturulması için Bursa naibine bir yazı gönderilmiştir. Yazıda, gasp vakasına karışan kişilerin bir an evvel yakalanması ve çalınan malların ise İranlı tüccara teslim

⁴⁷⁵ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No:2, 13 Nolu Hüküm, s.5.

edilmesi istenmiştir. Ayrıca Osmanlı Devleti idarecisi veya zabitanı tarafından mallarına el konulmuş İranlı tüccar, hüccac veya reaya var ise bunlar da belirlenmiştir. Mallar, sahibinin tayin ettiği vekillere teslim edilmiştir⁴⁷⁶.

Yukarıdaki örnekte görüldüğü üzere Osmanlı Devleti'nin gasp ve eşkıyalık hadisesine ilişkin politikası oldukça netti. Osmanlı Devleti'nin eyaletlere ve kazalara göndermiş olduğu hükümlerden anlaşıldığı üzere gasp ve eşkıyalık hadiseleri karşısında problemleri çözmeye yönelik bir politika takip etmiş ve problemin çözümü de olayın yaşandığı mahallin idarecisine bırakılmıştır. Hatta bu tür vakıalar yaşanmaması için de eyalet ve kaza yöneticilerine her sene fermanlar göndermiştir. Ayrıca malları zapt edilmiş İranlı tüccarlar var ise bunların da tespitini istemiştir. Buna rağmen gasp ve eşkıyalık eylemlerine engel olunamamıştır. Özellikle eşkıyalık ve gasp hadisesinde teskin edilemeyen aşiretlerin çıkardığı problemler, Osmanlı Devleti'ni zor durumda bırakmıştır. Öte yandan sınır boylarında yaşayan, yerleşik bir düzene geçmemiş aşiretler, bu tür hadiselerle karışmaya devam etmiştir.

1825 yılında Sivas bölgesinde yaşanan gasp ve eşkıyalık hadisesi bunun başka bir örneğini temsil etmiştir. Hadisenin olay kurgusu şu şekilde cereyan etmiştir; İran Devleti'nin gayrimüslim tebaasından olan tüccar Hacı Papa (?), 1825 tarihinde Tokat bölgesinden Sivas'a doğru harekete geçmiştir. Bir müddet sonra İranlı tüccarın önünü kesen bir takım eşkıya güruhu, tüccarın 4.000 kuruşluk parasını, kırk adet Acem şalını, kahve, vakur şallarını, tenbâkû ve kiraz çubuğu mallarını gasp etmek istemiştir. Bunun üzerine İranlı tüccar ile eşkıya sınıf arasında arbeye çıkmıştır.

İranlı tüccarlardan Hacı Papa, mallarını kormak isterken eşkıya taifesi tarafından öldürülmüştür. Akabinde eşkıya taifesi, İran tüccarının üzerinde bulunan bir miktar altını zimmetine geçirmiştir. Ayrıca Acem şalı taşıyan kervanların yüklerinde bulunan mallar da gasp edilmiştir. Eşkıya taifesi, gasp ettiği malları satmış ve ardından Kangal kazasına gelmiştir. Kangal kazası civarında bulunan ve bölgenin güvenliğinden sorumlu olan Tüfenkçibaşı, bu eşkıya taifesi ile karşılaşmıştır. Eşkıya taifesi ile ticaret güzergâhlarını korumakla görevli olan tüfenkçibaşı arasında çatışma çıkmıştır. Tüfenkçibaşı, eşkıya taifesinden birkaçını katletmiş ve gasp ettikleri mallardan bir kısmını da geri almıştır⁴⁷⁷.

Sivas'ta yaşanan bu hadisenin ardından Osmanlı Devleti, eşkıyalık ve asayiş sorunu ile ilgili tahkikat başlatmıştır. Yapılan tahkikatın neticesinde eşkıya taifesinin

⁴⁷⁶ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No:2, 15 Nolu Hüküm, s.5.

⁴⁷⁷ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No:2, 26 Nolu Hüküm, s.10-11.

Türkanlı aşiretine bağlı on sekiz kişiden oluştuğu bazılarının “Salih ve Hıdır ve Molla Hüseyinoğlu Musa ve Kürşad’ın oğlu Kopar ve Kara Süleymanoğlu isminde oldukları anlaşılmıştır. Daha sonra Salih, Hıdır, Molla Hüseyinoğlu Musa, Kürşad’ın oğlu Kopar ve Kara Süleymanoğlu adındaki kişiler Konya ovasına, geri kalanların ise Adana tarafına kaçtığı öğrenilmiştir. Bu eşkıya taifesinin yakalanması için Divan-ı Hümâyûn’dan Adana, Karaman ve Sivas idarecilerine yazılar gönderilmiştir. Yazılarda, bu hadiseye karışan kişiler yakalanarak mahkeme edilmeleri ve çalınan malların da bulunarak İranlı tüccara Papa’nın kardeşine teslim edilmesi istenmiştir⁴⁷⁸.

1828 yılına gelindiğinde gasp ve eşkıyalık hareketleri, İranlı tüccarların ticari faaliyetlerini olumsuz etkilemeye devam etmiştir. 1828 tarihinde Erzurum bölgesinde bir eşkıyalık hadisesi yaşanmıştır. İranlı tüccarlardan Mehmed, İran’dan getirmiş olduğu ticaret malları ile birlikte Erzurum’a gelmiştir. Daha sonra İstanbul’a gitmek için Erzurum’da bir katırcı kervanı ile anlaşarak mallarını kervalara yüklemiştir. Hazırlıklarını tamamlayan ticaret kervanı, İstanbul’a doğru harekete geçmiştir. Ancak katırcı kervanı, Amasya’ya girerken başka bir güzergâha saparak İranlı tüccarın kendisine vermiş olduğu toplamda 21 adet bohça ile şal yüklerini gasp etmiştir. Bunun üzerine İranlı tüccar Mehmed, Bâb-ı Âlî’ye başvurarak çalınan mallarının bulunmasını istemiştir. Bunun üzerine eşkıyalık hadisesi, Divan-ı Hümâyûn’da incelemeye alınmıştır. 28 Aralık 1828 tarihinde Divan-ı Hümâyûn Kâlemi’nden Amasya kazası naibine hitaben bir hüküm yazılmıştır. Hükümde; İran tüccarının çalınan malları bulunarak mahalinde mahkeme ile tüccar Mehmed’e teslim edilmesi emredilmiştir⁴⁷⁹.

1832 yılına gelindiğinde Hüdâvendigar sancağında bir eşkıyalık hadise yaşanmıştır. Buna göre; İranlı tüccarlardan Yahudi İsak (?), Hüdâvendigar sancağında ticaret ile uğraşmaktaydı. Ancak Mihaliç⁴⁸⁰ kazasına bağlı Beybaşı kariyesinin sakinlerinden olan birkaç kişi, tüccar İsak’ı gasp etmiş ve 16.000 kuruş değerindeki ticaret malı ile 40.000 kuruş nakit parasını zimmetine geçirmiştir. Hatta eşkıya güruhu, İranlı tüccarı da katletmiştir. İstanbul’da görev yapan İran temsilcisi

⁴⁷⁸ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 27-28 Nolu Hüküm, s.11-12.

⁴⁷⁹ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 33 Nolu Hüküm, s.14.

⁴⁸⁰ Mihaliç diğer adı ile Karacabey, 19. yüzyılın başında Hudâvendigâr eyaletine bağlı bir kaza statüsünde bulunmaktaydı. 1864 tarihli vilayet nizamnamesi sonucunda Hudâvendigâr vilayetine bağlanmıştır. Bkz: YAŞAYANLAR, İsmail, “19. ve 20. Yüzyıllarda Kirmasti ve Mihaliç Kazalarında At Yetiştiriciliğine Dair Veriler”, OTAM, 37/Bahar 2015, s.379.

vekili Mehmed Bey, bir dilekçe kaleme alarak yaşanan gasp hadisesini Osmanlı idare merkezine bildirmiştir. Bunun üzerine mesele, Divan-ı Hümâyûn'da görüşülmüştür. Divan'dan Hüdevendigar sancağı mütesellimine ithafen bir yazı kaleme alınmıştır. Yazıda; eşkıyalık faaliyetleri içerisine giren kişilerin yakalanması ayrıca gasp edilen mal ve paranın ise mahkemede bir şahit huzurunda tüccar İsak'ın oğlu olan Oras'a verilmesi istenmiştir⁴⁸¹.

İranlı tüccarlardan Murad ve Mahmud, 1827 yılında Danişmentli kariyesinde ticaret ile uğraşmaktaydı. Ancak kariyenin sakinlerinden olan Fevzi Murtaza, Bayramoğlu ve Karaman isimindeki eşkıya taifesi, İranlı tüccarların mallarını gasp etmekle kalmamış aynı zamanda tüccarları öldürmüştür. Ayrıca tüccarlara ait 20.000 kuruş nakit parayı da zimmetlerine geçirmiştir. Bunun üzerine İstanbul'da bulunan ve İran ahalisinin haklarını korumakla görevli olan Mehmed Ağa, 1836 yılında İstanbul'daki Osmanlı idari yönetimine bu eşkıyalık hadisesi ile ilgili bir dilekçe vermiştir. Bunun üzerine eşkıyalık hadisesi, Bâb-ı Âlî'de incelemeye alınmıştır. Bu hadise ile ilgili olarak Divan-ı Hümâyûn'dan bir yazı çıkartılmıştır. Yazıda; İranlı tüccarların katledilmesinde rol oynayan Fevzi Murtaza, Bayramoğlu ve Karaman isimindeki şahısların yakalanarak yargılanması emredilmiştir. Ayrıca eşkıya taifesinin zimmetlerine geçirmiş olduğu 20.000 kuruşluk nakit paranın da geri alınarak hak sahiplerinin varislerine teslim edilmesi istenmiştir⁴⁸².

Eşkıyalık ve gasp eylemleri, İranlı hacıların Osmanlı Devleti'nde karşılaştığı temel sorunlar arasında yer almıştır. Keza İranlı hacılar, bu sorundan oldukça müzdarip olmuştur. Hatta İranlı hacılar eşkıyalık sorunu ile çoğu zaman karşı karşıya geldiklerini Osmanlı idari makamına arz etmiştir. Örneğin İranlı tüccar Hacı Ali, 1841 yılında hac farızasını yerine getirmek için Osmanlı ülkesine giriş yapmıştır. Hacı Ali, Erzincan ve Kemah bölgelerinde ilerlerken bu yerlerde eşkıyalık faaliyetleri içerisinde bulunan birkaç kişinin saldırısına maruz kalmıştır. Bu olaya karışanlar, İranlı tüccarın 40.000 kuruş değerindeki Acem şallarını ve 5 baş katırını gasp etmiştir. İranlı tüccar Hacı Ali, durumu İstanbul'da bulunan İran temsilcine aktarmıştır. Akabinde İran sefiri, Bâb-ı Âlî'ye bir dilekçe sunarak yaşanan gasp hadisesi hakkında bilgi vermiş ve İranlı tüccarın mağduriyetinin giderilmesini

⁴⁸¹ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No:44, G. No: 2, 44 Nolu Hüküm, s.19.

⁴⁸² BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No:44, G. No: 2, 45 Nolu Hüküm, s.20.

istemiştir. Bunun üzerine Osmanlı Devleti, gasp edilen mallar ve paranın bulunarak İranlıya verilmesi istenmiştir⁴⁸³.

1820 yılında 1840'lara kadar Osmanlı pazarlarına girmek isteyen İranlı tüccarların karşılaşmış olduğu eşkıyalık olayları dönemin İran Ahkâm kayıtlarına yansımıştır. Ancak 1840'lardan sonra bu tür vakıalar ya Ahkâm Defteri'ne yansımada ya da olayın yaşandığı yerin sicil mahkeme kayıtlarına geçmiştir. BOA'da yapılan araştırmalar neticesinde eşkıyalık vakasına ilişkin birtakım örnekler daha tespit edilmiştir. Bunlardan ilki 1860 yılına aittir⁴⁸⁴.

1860 yılında meydana gelen eşkıyalık hadisesinin kurgusu şu şekilde yaşanmıştır; İran'dan yola çıkarak Erzurum'a gitmekte olan sekiz İranlı tüccar, Bayezid sancağına gelmiştir. İranlı tüccar grubu, Beyazıd sancağında bir müddet konakladıktan sonra bu sancağa bağlı Eleşkirt kazasına doğru yola çıkmıştır. Akabinde İranlı tüccarlar Eleşkirt kazasına tabi Molla Osman köyüne ulaşmıştır. Bu seyahat esnasında İranlı tüccarlara refakat eden Karapapak aşiretinden üç kişi bulunmuştur. Ancak bu kişiler, eşkıya tairesindendi. İranlı tüccarlar, Molla Osman köyüne geldiklerinde bu eşkıyaların saldırısına uğramıştır. Eşkıyalar, İranlı tüccarlardan ikisini katletmiş ve üçünü de yaralamıştır. İranlı tüccarların para ve eşyalarını gasp ederek firar etmişlerdir. Eleşkirt kazasında yaşanan eşkıyalık ve gasp hadisesini öğrenen Bayezid kaymakamı durumu Meclis-i Vâlâ'ya bildirmiştir. Bunun üzerine Meclis-i Vâlâ'da olayla ilgili tahkikat başlatılmıştır. Meclis-i Vâlâ, bu olaya sebep olan kişilerin kimlikleri ile ilgili bilgi almak için Bayezid kaymakamına başvurmuştur. Akabinde Bayezid kaymakamı, Meclis-i Vâlâ'ya bir cevap yazısı göndermiştir. Yazıda; eşkıyalık ve gasp hadisesine karışan kişilerin İran ahalisinden olduğu, isimleri ve geçmişleri ile ilgili araştırmanın başlatıldığı ifade edilmiştir. Çok geçmeden eşkıyalık olayına karışan kişiler yakalanmıştır. Eşkıyalar, Bayezid'ta Meclis-i Kebir Mahkemesi'nde yargılanmıştır. Olayın bir neticeye bağlanmasının ardından gasp ve katl edilen tüccarların mürur tezkireleri incelenmiştir. Böylece tüccarların isimi, eşkâli ve memleketi belirlenerek çalınan mallar ve paraların İranlı tüccarların yakınlarına geri verilmek üzere çalışmalar yapılmıştır⁴⁸⁵.

1860 yılında Kıbrıs çevresinde ticaret ile meşgul olan İranlı tüccarlardan Hacı Ali'nin malları gasp edilmiştir. Tüccar Hacı Ali, durumu Osmanlı idaresine

⁴⁸³ BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2, 63 ve 65 Nolu Hüküm, s.26-27.

⁴⁸⁴ BOA, A.MKT.UM, D. No: 413, G. No: 89, s.1.

⁴⁸⁵ BOA, A.MKT.UM, D. No: 413, G. No: 89, s.1.

bildirmiştir. Bunun üzerine gasp hadisesi Meclis-i Vâlâ'da incelenmiştir. Akabinde İranlı tüccarın mallarını gasp eden kişilerin bulunarak cezalandırılması istenmiştir. Ayrıca gasp edilen malların tüccara teslim edilemesi emredilmiştir⁴⁸⁶.

19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde ise İranlı tüccarların eşkıyalık ve gasp sorunları devam etmiştir. Hatta Erzurum'da bulunan İran ahalisinden olan beş tüccar tarafından Osmanlı idari merkezine gönderilen telgrafnamede bu duruma şu şekilde vurgu yapılmıştır; "...3 Eylül 1897 tarihinin son on gün içerisinde Erzurum ile Bayezid arasında gidip gelen İran ticaret kervanlarının eşkıyâ hücumuna ma'rûz kaldığı..."⁴⁸⁷. Bu doğrultuda sınır noktalarından geçen İran ticaret kervanlarının malları, birkaç baş hayvanları ve paralarının gasp edildiği ifade edilmiştir. Bu eşkıyalık faaliyetlerinden dolayı Bayezid ile Erzurum tarikinde emniyet ve güvenlik problemi zuhur ettiğinden Osmanlı pazarlarından satın aldıkları malları İran'a götüremediklerini dile getirmişlerdir. İranlı tüccarlar, Osmanlı pazarlarından satın aldıkları malları güvenli bir şekilde İran hududuna kadar transit edebilmeleri için bu hattın kontrolünün ve güvenliğinin sağlanması Erzurum Vilayetinden istenmiştir⁴⁸⁸.

1900 yılında zuhura gelen bir başka eşkıyalık hadisesi de Van tarafında yaşanmıştır. Tebriz'de ikamet eden İran tüccarı Hacı Abdülali ile ortağı Hacı Yusuf Ağa, 1.500 tuman kıymetinde şal ile çeşitli İran mallarından oluşan ticaret kervanlarını Osmanlı pazarlarına göndermiştir. Ancak ticaret kervanları, Van civarına geldiklerinde Osmanlı aşiretlerinden olan eşkıya taifesi tarafından gasp ve yağma edilmiştir. Bunun üzerine olayla ilgili Van vilayetinde tahkikat başlatılmıştır. Bu sırada Van'da bulunan Hacı Abdülali Ağa'nın kardeşi Celil Ağa Van vilayet idaresine başvurarak eşkıyalık hadisesinin sonucu hakkında bilgi istemiştir. Ancak Van vilayet idaresi, eşkıyalık hadisesi ile ilgili yürütmüş olduğu tahkikatı neticeye kavuşturamadığından Celil Ağa'ya bilgi verememiştir. İsteddiği bilgiyi alamayan Celil Ağa, İran sefaretine başvurmuştur⁴⁸⁹.

Bunun üzerine İran sefareti, Bâb-ı Âlî'ye konuyu iletmiştir. 21 Eylül 1900 tarihinde Bâb-ı Âlî Evrak odası tarafından Van Vilayetine bir telgraf gönderilmiştir. Telgrafta; gasp hadisesinin tahkikat sonucu hakkında Celil Ağa'ya bilgi verilmesi istenmiştir⁴⁹⁰. Bunun üzerine Van Vilayet İdaresi, eşkıyalık hadisenin sonucu

⁴⁸⁶ BOA, HR.MKT. D. No: 339, G. No: 58, s.1.

⁴⁸⁷ BOA, BEO, D. No: 997, G. No: 74746, s.7.

⁴⁸⁸ BOA, BEO, D. No: 997, G. No: 74746, s.1,

⁴⁸⁹ BOA, BEO, D. No: 1552, G. No: 116376, s.1.

⁴⁹⁰ BOA, BEO, D. No: 1552, G. No: 116376, s.2.

hakkında Bâb-ı Âlî'ye bir telgraf çekmiştir. Telgrafta, eşkıyalık olayına dâhil olan kişilerin İran ahalisinden oldukları ve 11 kişilik eşkıya guruhundan sekizinin gasp ettikleri malları ile birlikte yakalanarak hapsedildiğine ilişkin bilgiler yer almıştır. Ayrıca yakalanan eşkıyalardan alınan malların Van Vilayet Mahkemesi'ne teslim edildiği firar eden üç kişiden birinin daha yakalandığı ifade edilmiştir. Geri kalan iki kişinin ise Osmanlı tarafına geçmesi durumunda yakalanacaklarını ve telsim alınan malların ise tüccarlara verildiği söylenmiştir⁴⁹¹. Bunun üzerine 24 Eylül 1900 tarihinde Bâb-ı Âlî Evrak Odası tarafından Hariciye Nezareti'ne bu hususlara ilişkin bir yazı gönderilerek İran sefaretine bilgi verilmesi istenmiştir⁴⁹².

Öte yandan Osmanlı tüccarları da İran pazarlarına mal götürürken aşiretlerin eşkıyalık ve gasp faaliyetlerine maruz kalmıştır. Bununla ilgili olarak arşivde bazı kayıtlar bulunmaktadır. Örneğin 1891 tarihinde Dâhiliye Nezareti Mektûbî Kâlemi tarafından kaleme alınan ve Van vilayetine gönderilen bir yazıda Osmanlı tüccarının İran'a giderken uğramış olduğu gasp hadisesi hakkında bilgi verilmiştir. Buna göre; Sivas'a tabi Batmantaş köyü ahalisinden olan İslamoğlu Arslan Bey ile Abbas Ağa isimindeki kişiler ticaret maksadıyla İran'a doğru harekete geçmiştir. Osmanlı tüccarları, Urmiye tarafına kadar ilerlemiştir.

Urmiye bölgesine gelen Osmanlı tüccarları, burada İran eşkıyalarının saldırılarına ve gasplarına maruz kalmıştır. İslamoğlu Arslan Bey ile Abbas Ağa'nın 2.000 liralık nakit parasının yanı sıra yanlarında bulunan silah ve ticaret malları İranlı eşkıyalar tarafından gasp edilmiştir. Bu eşkıyalık hadisesine ilişkin İran Devleti tarafından Hariciye Nezareti'ne bilgi verilmiştir. Eşkıyalık hadisesine karışan kişilerin yakalanması, çalınan malların ve paraların sahibine iadesi için Tebriz hükümeti tarafından Urmiye bölgesine bir teftiş memuru gönderilmiştir. Yapılan tahkikatın neticesinde elde edilen birtakım bilgiler Tahran sefaretine tarafından gönderilmiştir.

Yine bir başka örnek de 1890 yılında yaşanmıştır. Bargiri kazası ahalisinden olan Hacı Bin Zeydo ile ona eşlik eden altı tüccar, yanlarında bulundurdıkları erzak ve eşya mallarıyla birlikte İran tarafına geçmek üzere 1890 tarihinde harekete geçmiştir. Bu tüccar grubu, Osmanlı sınırları içerisinde güvenli bir şekilde İran sınırlarına giriş yaptıktan sonra Karaağaç noktasına ulaşmıştır. Ancak bu mevkiye bulunan eşkıyalık faaliyetleri ile uğraşan Abidin Reco oğlu Ahmet Ağa ile Refkoş, Hacı Bin Zeydo ile

⁴⁹¹ BOA, BEO, D. No: 1554, G. No: 116529, s.2.

⁴⁹² BOA, BEO, D. No: 1554, G. No: 116529, s.1.

ona eşlik eden altı tüccara saldırmıştır. Yanlarında bulunan hayvanları ile eşyalarını gasp etmiştir. Ayrıca Hacı Bin Zeydo ile bir kişiyi katletmişlerdir⁴⁹³.

Sonuç olarak; 19. yüzyılda İranlı tüccarların karşılaşmış oldukları temel problemler arasında “gasp ve eşkıyalık hadiseleri” önemli bir yer tutmuştur. EşkİYaların saldırısına maruz kalan İranlı tüccarlar, yalnızca mallarını değil çoğu zaman canlarını da kaybetmiştir.

EşkİYalık hadiseleri karşısında Osmanlı Devleti’nin tavrı ve çözüm politikası oldukça açıktı. Osmanlı Devleti, taşra idarecilerine göndermiş olduğu emirler ile gasp edilen malların bulunarak tüccara teslim edilmesini ve bu olaya karışan kişilerin de adaletin karşına çıkartılmasını istemiştir. Ancak bu tür hadiselere engel olamamıştır. Bunda geniş topraklar üzerinde hâkimiyet tesis eden Osmanlı Devleti’nin merkezden uzak noktalarda güçlü bir düzenin kurulamaması etkili olmuştur. Bu durum da eşkıyalık faaliyetlerinin daha rahat yapılmasına neden olmuştur.

Bilhassa sınır noktalarında yaşayan ve kontrol altına alınamayan aşiretler eşkıyalık faaliyetlerine girişmiştir. Sadece Osmanlı tarafında ikamet eden aşiretler değil aynı zamanda İran’a tabi bazı aşiretlerin de eşkıyalık olaylarına karıştığı tespit edilmiştir. EşkİYalık ve gasp saldırılarından Osmanlı ile İranlı tüccarlar şikâyetçi olmuştur⁴⁹⁴. Bu sorun, karşılıklı ticaretin sekteye uğramasına neden olmuştur.

G. İranlı Hacılar ve Ticaret

Hac ve ticaret konusu bizim çalışmamızda iki noktada önem arz etmektedir. Bunlardan ilki; İranlı hacı adaylarının yanlarında gümrük vergisinden muaf olan zorunlu ihtiyaçların dışında ticarete konu olacak ve gümrüklendirmeye tabii emtiayı ülkeye vergisiz sokma istekleri, diğeri ise can ve mal güvenliği meselesidir.

Bilindiği gibi İslam’da yerine getirilmesi gereken beş farzdan birisi de Hac’dır. Sınıf, ırk, dil gözetmeksizin farklı bölgelerden gelen insanların ortak ibadetleri arasında yer alan hac ritüelinin yapıldığı kutsal mekân ise Mekke’dir⁴⁹⁵. Bu şehir, her dönem ehemmiyetini korumuş, dini ibadetlerin yanı sıra iktisadi ve sosyal

⁴⁹³ BOA., DH. MKT, D. No: 1750, G. No: 109, s.1.

⁴⁹⁴ BOA, DH. MKT, D. No: 1854, G. No: 36, s.1.

⁴⁹⁵ HAMİDULLAH, Muhammed, “İslam’da Hac”, Çev., M. Akif Aydın, *İslam Tetkikleri Dergisi*, İstanbul 1984, C. VIII, s.155.

zenginliğin bir merkezi olmuştur⁴⁹⁶. Bu itibarla hac ve ticaret her zaman iç içe girmiş kavramlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bundan dolayıdır ki; 19. yüzyılda İranlı hacıların hac farızasını yerine getirmek için Osmanlı Devleti'nden gelip gidişleri sırasında karşılaştıkları sorunlar arasında yer almıştır. Özellikle hac için Osmanlı topraklarına giriş ve çıkış yapmak isteyen İranlı hacı adayları, yanlarında muaf ihtiyaçları dışında ticarete konu olacak kadar çok mal bulundurmaları, Osmanlı-İran Devletleri arasında çok ciddi anlaşmazlıklara sebep olmuştur.

Aslında Osmanlı Devleti İran ile yapmış olduğu antlaşmalarda (1827 ve 1847 tarihli Erzurum Antlaşması) hac farızasını yerine getirmek için Osmanlı topraklarına giriş ve çıkış yapan İranlı hacı adaylarının uyması gereken gümrük nizamlarını belirlemiştir. Bu bağlamda İranlı hacı adayları, Osmanlı topraklarında seyahat ederken yanlarında ticaret malı taşımadıkça gümrük vergisine tabi tutulmayacaktır⁴⁹⁷. Yani İranlı hacılar, yalnızca ihtiyaçları kadar mal bulundurma hakkına sahip olmuştur. Fakat yüklerinde veya kervanlarında ticaret malı bulunduran İranlı hacı adayları, % 4'lük vergiyi ödemekle yükümlü tutulmuştur⁴⁹⁸. Ne varki; İranlı hacı adayları bu kaideyi görmezden gelmekte ve gümrüklendirmeye tabi olacak malları yanlarında taşımaktaydı. Bilhassa gümrük kapılarında bu tür nedenler İranlı hacı adayları ile Osmanlı gümrük memurları arasında anlaşmazlıkların ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Bu tür sorunların husule geldiği gümrük kapılarında kimi zaman İranlı hacı adayları kimi zaman da Osmanlı gümrük memurları haklı çıkmıştır. Örneğin 1824 yılında hac ibadetini yapmak için Çıldır tarafına gelen İranlı hacı adaylarından yanlarında ihtiyaçtan fazla mal bulundurmaları veya toprak bastı gibi nedenlerden ötürü vergi alınmıştır. Ancak İranlı hacı adayları bu uygulamadan rahatsız olmakla birlikte durumu İran temsilcisine bildirmiştir. Olaydan haberdar Osmanlı Devleti, Çıldır Valisine bir yazı göndererek bu tür haksız uygulamaların önüne geçilmesini ve İranlı hacı adaylarını rencide edecek tutum ve davranışlardan uzak durulmasını ve hacı adaylarına hürmet gösterilmesini istemiştir⁴⁹⁹.

Yine 1845 yılında İran Maslahatgüzârı Mehmed Han ile tercümanı Hasan Ağa, İranlı hacıların yüklerinden 9.000 kuruş değerinde bir verginin toplandığını iddia

⁴⁹⁶ BOZKURT, Nebi- KÜÇÜKAŞCI, M. Sabri, "Mekke", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2003, C.28, s.557.

⁴⁹⁷ BOA, DH. MKT, D. No: 1854, G. No: 36, s.1.

⁴⁹⁸ BOA, C.HR, D. No:3/ G. No: 101, s.1.

⁴⁹⁹ BOA, C.HR, D. No: 54/ G. No: 2696, s.1-3.

etmiştir. Bunun üzerine olayla ilgili olarak Osmanlı idaresince tahkikat başlatılmıştır. Yapılan incelemelerde iddiaların asılsız olduğu ve Mehmed Han ile Hasan Ağa'nın mezkûr iddiaları inkâr ettikleri sonucuna ulaşmıştır⁵⁰⁰.

Şunu ifade etmek gerek ki Osmanlı Devleti, hac ibadeti için ülkeye gelen İranlı hacı adaylarına, Osmanlı tebaası gibi muamele göstermiştir. Ancak Osmanlı Devleti, hac ibadeti için gelen ve yanlarında ticaret malı taşıyan İranlılardan gümrük vergisinin alınması istemiştir⁵⁰¹.

İranlı hacıların Osmanlı topraklarında karşılaştıkları bir diğer önemli problem ise can ve mal güvenliği sorunuydu. İranlı hacılar, her hac döneminde bu tür sorunlarla karşı karşıya kalmaktaydı. Bu sebeptendir ki İranlı hacılar, Osmanlı Devleti'nde can ve mal güvenliğinin sağlanması noktasında gerekli önlemlerin alınmasını istemiştir⁵⁰². Bu bağlamda Osmanlı Devleti taşra idarecilerine göndermiş olduğu emirnamelerde yerel idarecilerden İranlı hacı adaylarının himaye edilmesini, onlara hürmet ve saygı gösterilmesini ve can va mal güvenliğinin sağlanması için gerekli önlemlerin alınmasını talep etmiştir. Ne var ki sınır ve güzergâhlar üzerinde ikamet eden ve intizamsız hareket eden bazı aşiretler ile birtakım eşkıya güruhu bu tür faaliyetler içerisine girmektedir. Bu nedenledir ki İranlı hacıların can ve mal güvenliği sorunu her dönem yaşanmaktaydı. Örneğin İranlı tüccar Hacı Ali, 1841 yılında hac ibadetini yerine getirmek için Osmanlı topraklarına giriş yapmıştır. Erzincan'ın Kemah bölgesine gelen Tüccar Hacı Ali, burada bir kaç kişinin saldırısına maruz kalmıştır. Eşkılar, 40.000 kuruş değerindeki Acem şallarını ve 5 baş katırını gasp etmiştir⁵⁰³.

H. İranlı Tüccarların Tereke Sorunları

Tereke meselesi, Osmanlı-İran iktisadi ilişkilerine iki açıdan konu olmuştur. Bunlardan ilkinin Osmanlı Devleti'nde ticaret maksadıyla bulunan ve vefat eden İranlı tüccarların malları, ikincisi ise hac ibadetini yerine getirmek için Osmanlı Devletine giriş yapan ve bu esnada vefat eden İranlıların geride bıraktığı mallar oluşturmaktadır.

⁵⁰⁰ BOA, C.HR, D. No: 54/ G. No: 2696, s.1.

⁵⁰¹ 1837 yılında Bağdat Valisine yazılan emirde hac ibadeti için gelen ama yanında ticaret malı bulunduran İran ahalisinden gümrük vergisinin alınması istenmiştir. Bkz: BOA, C.HR, D. No: 4, G. No: 154, s.1.

⁵⁰² BOA, A.DVNS.DVE.d., D. No: 44, G. No: 2.

⁵⁰³ BOA, A.DVNSDVE.d., D.No: 44, G. No: 2, 63 ve 65 Nolu Hüküm, s.26-27.

Her iki husus da 19. yüzyılda Osmanlı-İran ilişkilerinde yerini almıştır. Ancak bu başlık altında ticaretle ilişkili olması hasebiyle sadece İranlı tüccarların tereke meselesi incelenmiştir.

Bilindiği üzere tereke; vefat eden bir kişinin geride bıraktığı -menkul veya gayrimenkul- mal varlığı için kullanılan bir tabirdir⁵⁰⁴. Terekeler, miras hukukunun sağlıklı olarak uygulanmasına yardımcı olmuştur. Osmanlı Devleti'nin tereke meselesine ilişkin tutumu oldukça açık olup tereke işlemlerinin hukuksal bir dayanağı bulunmaktaydı. Bu bağlamda Osmanlı Devleti'nin terekelere uyguladığı esas işlemler aşağıda maddeler halinde verilmiştir.

- 1- Osmanlı Devleti'nden vefat eden bir kişinin çocuğu veya varisinin olmaması durumunda, ölen kişiye ait olan malların listesi Beytü'l-mal memuru tarafından Tereke Defterleri'ne kaydedilirdi.
- 2- Tereke Defterleri'ne kaydedilen mallar, Beytü'l-mal deposunda ya da başka bir yerde bir seneliğine muhafaza altına alınırdı.
- 3- Bir senenin sonunda malın varisi çıkmaması durumunda mallar Beytü'l-mal tarafından satılır ve satılan mallardan elde edilen gelir ise tekrardan saklanırdı.
- 4- Terekelerin varisi ya da vekili ortaya çıkması durumunda mallar hukuk önünde (Kadı huzurunda) onlara teslim edilirdi.
- 5- Terekelerin muhafaza edildiği yerin bir senelik kirası varisten veya vekilden alınırdı.

Bu itibarlardır ki Osmanlı-İran ticari ilişkilerine konu olan tereke meselesi de yukarıda bahsetmiş olduğumuz uygulamalara bağlı olarak halledilmiştir. Gerçekten de uzun yıllar yoğun bir ticari ilişkiler içerisine giren bu iki devlet arasında tereke konusunda birtakım problemlerin ortaya çıkması kaçınılmaz olmuştur. Bilhassa malların varise teslimi veya malların Beytü'l-mal deposunda bekletilirken alınacak olan kira bedeli üzerinden ortaya çıkan sorunlar, tereke meselelerine konu olan hususların başında gelmiştir.

Tereke meselesi, Osmanlı-İran iktisadi ilişkilerine her dönem konu olmuştur. Örneğin Bursa'da ticaret yapan Hacı Bey adındaki İranlı tüccar, 1826 yılında vefat etmiştir. İranlı tüccarın vefatından sonra kalan mallarını almak isteyen ve İran'da ikamet eden tüccarın zevceleri ile oğulları Abdulmenaf, Abdülcemil, Abdülrahim ve

⁵⁰⁴ ÖZCAN, Tahsin, "Muhallefât", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2005, C.30, s.406.

Abdülresul, Bursa’da tayin ettikleri vekil aracılığıyla babalarından kalan malları talep etmiştir. Varislerin talepleri Divan-ı Hümayûn’da görüşüldükten sonra 9 Ocak 1827 tarihinde Divan’dan Bursa’a naibine gönderilen yazıda İranlı tüccara ait olan terekenin tayin edilmiş olan vekile mahkeme huzurunda teslim edilmesi istenmiştir⁵⁰⁵.

Yine Bağdat’ta ticaretle uğraşan İranlı El-Hac Mehmed, 1835 yılında vefat etmesi üzerine tereke meselesi zuhur etmiştir. Buna göre; İranlı tüccarın kardeşi El-Hac Abdurrahim, kalan malları almak için İstanbul’da görev yapan ve İran Devleti’nin temsilcisi olan Mehmed Ağa’ya başvurmuştur. Bunun üzerine Mehmed Ağa, tereke meselesi ile ilgili bir dilekçeyi Bâb-ı Âlî’ye takdim etmiştir. Divan’da mesele görüşüldükten sonra Bağdat Valisine bir yazı gönderilmiştir. İlgili yazıda; malların tespit edildikten sonra tesis edilecek mahkeme huzurunda El-Hac Abdurrahim’e verilmesine ilişkin bilgiler yer almıştır⁵⁰⁶.

Sonuç olarak Osmanlı Devleti, eyalet, sancak ve kazaların idarecilerine göndermiş olduğu yazılarda tereke meselesinde İran ahalisinin haklarını korumak için büyük bir hassasiyet gösterilmesini talep etmiştir⁵⁰⁷. Ayrıca tereke meselesi, sadece İranlı veya Osmanlı tüccarlarına has bir durum olmayıp aynı zamanda Osmanlı topraklarına giriş yapan İranlı hacı adayları için de geçerli olduğunu söylemek gerekir.

İ. Ermenilerin Ticareti Sekteye Uğratmaya Yönelik Faaliyetleri

Ermeniler, Osmanlı ve İran devletlerinin hâkimiyeti altında uzun yıllar yaşamıştır. Bilhassa ticaretle meşgul olduklarından her iki devletin ticaretinde etkili olduklarını söylemek mümkündür. Ancak sınır noktalarında yaşayan bazı Ermeni aşiretlerin intizamsız hareketleri ve İngiltere’nin etkisiyle isyan eden Ermenilerin çıkarmış olduğu sorunlar, Osmanlı-İran ticaretini olumsuz etkilediğini ifade etmek gerekir.

İnceleme dönem itibarıyla yüzyılın sonlarında özellikle siyasi nedenlere bağlı olarak Osmanlı-İran sınırında ikamet eden Ermenilerin çıkardığı problemler,

⁵⁰⁵ BOA, A.DVN.SDVE.d., D. No:44, G. No:2, 1 Nolu Hüküm, s.13.

⁵⁰⁶ BOA, A.DVN.SDVE.d., D. No:44/ G. No:2, 50 Nolu Hüküm, s.21.

⁵⁰⁷ İran Ahkam Defteri’nde, Halep, Sayda, Şam, Bağdad, Hicaz, Mekke emirlerine gönderilmiş 95, 96, 97, 98 v.s. nolu hükümlerin içeriği için bkz: BOA, A.DVN.SDVE.d., D.No: 44/ G. No: 2.

Osmanlı-İran ticaretini sekteye uğrattığını söylemek mümkündür. 1896 yılında Hakkâri sancağı ile sınır olan İran'ın Urmiye sancağında görev yapan Osmanlı Devleti Şehbender vekili, bölgede bulunan Ermenilerin ticareti engelleyecek faaliyetler içerisine girmeleri nedeniyle görevini yerine getiremediğini Osmanlı idare merkezine göndermiş olduğu bir belgede ifade etmiştir. Ayrıca aynı belgede; Urmiye bölgesi ve çevresinde yoğun bir Ermeni nüfusunun olduğuna, İngiliz misyonerlerin, burada bulunan Ermenileri kışkırtarak bölgede asayiş ve kontrol problemlerini ortaya çıkarmaya çalıştıklarına dair önemli bilgiler yer almıştır.

Osmanlı şehbender vekilinin dile getirdiği en önemli bilgi ise Urmiye bölgesinde bulunan ve İngiliz fesadı ile kışkırtılan Ermenilerin farklı yerlerden gelen tüccarların ticari faaliyetlerini gerçekleştirmelerine engel olarak bölgedeki ticari alış-verişi sekteye uğratma çabası içerisine girmeleri olmuştur. Ayrıca Osmanlı şehbender vekili, Ermeni faaliyetlerinden dolayı görevini hakkıyla yerine getirmediğini, ticaret için gerekli olan güvenlik ve nizam koşullarını sağlayacak ve Ermenilerin bu tür faaliyetlerine engel olacak cesur ve muktedir bir şehbenderin gönderilmesi gerektiğini dile getirmiştir⁵⁰⁸.

⁵⁰⁸ BOA, DH.TMIK.M., D. No: 22/ G. No:61., s.1.

SONUÇ

Tarihin en eski ticaret güzergâhlarından olan İpek yolunun önemli iki destinasyonu olan İran ve Ön Asya topraklarına hâkim olan güçlerin ilişkileri her devirde ehemmiyetli olmuştur. Hatta bu ticaretin boyutu bölge dışı güçlerin de buraya müdahalesini geciktirmemiştir. Gerçekten de Osmanlı-İran siyasi ve askeri ilişkilerinin temelinde ipek yolu ticaretinde elde edilecek gelirin paylaşılması meselesinin yattığını söylemek hiç de abartı olmayacaktır.

Osmanlı-İran ticari faaliyetlerinin iki ana güzergâh etrafında yoğunlaştığı sonucuna ulaşılmıştır. Bunlardan ilki kuzeyde Trabzon-Erzurum-Tebriz hattı, diğeri de güneyde Basra-Bağdat-Halep hattıdır. Trabzon-Erzurum-Tebriz hattının Osmanlı-İran ve İran-Avrupa ticareti bağlamında değerlendirilebilecek çok daha geniş ölçekte ticari faaliyetleri kapsadığı tespit edilmiştir.

Aslında Osmanlı Devleti, öteden beri kuzeydeki bu yola iktisadi değer biçmekle birlikte aynı zamanda bu yolu, askeri ve lojistik manada tampon bir hat olarak görmekteydi. Bu nedenledir ki Osmanlı, her dönemde bu hattın işlevselliği ve güvenliğini ön planda tutan bir politika takip etmiştir. İncelenen dönem içerisinde de Osmanlı Devleti'nin bu hattın alt yapı, güvenlik ve hinterlandının genişletilmesine yönelik çeşitli çalışmalar yaptığı görülmüştür.

Güneyde yer alan Basra-Bağdat-Halep hattı, Osmanlı-İran ticari ilişkilerinin yoğunlaştığı bir diğer transit hat olmuştur. Ancak bu transit hattını -kuzeydeki hatta nazaran- daha çok sınır ticareti veya iki ülke arasındaki ticari faaliyetlere yön veren lokal bir güzergâh olarak değerlendirmek mümkündür. Bu hat üzerinden Halep'e gelen İranlı tüccarların faaliyetleri Halep, Şam, Bağdat, Sayda, İskenderiye civarında yoğunlaştığı sonucuna varılmıştır. Bununla birlikte İranlı tüccarlar, Basra ve çevresinde İngiltere'nin kurduğu ticari bağlantılar aracılığıyla uluslararası boyutta ticaret yapma olanağı elde ettiğini söylemek yanlış olmayacaktır.

İranlı tüccarlar, bu iki ticaret hattı üzerinden Osmanlı ve Avrupa pazarlarına İran mallarını transfer ederken aynı zamanda Osmanlı ve Avrupa ürünlerini de İran pazarlarına taşıdıkları görülmüştür. Osmanlı Devleti, her iki ticaret yoluyla kayda değer miktarda gümrük vergisi elde etmiştir. İran, bu ticaret yolları vasıtasıyla şal, ipek ve tenbakü gibi değerli ürünlerini dünya pazarlarına ulaştırmakta, bunlardan elde ettiği altın ve gümüş ile nakit para ihtiyacını karşılamaktaydı. Ayrıca bu güzergâhlar üzerinden İran'a götürülen mallar sayesinde İran pazarında mal

çeşitliliğin ve iktisadî canlılığın artmasını sağlamıştır. Karşılıklı menfaatler, bu iki transit ticaret yolunun güvenilir ve işlevsel olması için her iki devletin daha çok çaba sarf etmesine neden olduğu görülmüştür.

Tabi bu transit ticaret yollarının kaderi sadece Osmanlı-İran devletleri tarafından belirlenmemiştir. Bugünde olduğu gibi uluslararası arenada yaşanan askeri, siyasi ve iktisadi gelişmeler, bu güzergâhların önemini etkilemekle birlikte uluslararası bir rekabeti beraberinde getirmiştir. Bu bağlamda inceleme dönemimizde dönemin güçlü iki devleti olan İngiltere ve Rusya'nın bu rekabette öne çıktığı görülmektedir. Rusya, transit ticaret bağlamında Trabzon-Erzurum-Tebriz hattını sekteye uğratacak bir politika takip ederken İngiltere'nin bu hattın aktif olması yönünde bir çabası olmuştur. Nitekim Rusya, İran'ın Avrupa ile ticaretinin Sohum-Tiflis-Tebriz üzerinden yürütülmesini istemekteydi. Bu durum İngiltere ve Rusya'yı, Osmanlı-İran transit ticareti üzerinde bir mücadeleye itmiştir. Bu mücadelenin doğurduğu sonuçlar ise Osmanlı-İran transit ticaretinin seyrini değiştirmiştir. Ayrıca Osmanlı ve İran pazarlarının uluslararası güç odaklarının ilgi ve rekabet alanı haline geldiği tespit edilmiştir. Bu durum, uluslararası alanda Osmanlı-İran pazarlarının önemini arttırmış, ancak söz konusu iki devletin ticari ilişkilerini ise olumsuz etkilemiştir.

Uluslararası alanda yaşanan rekabet dönem dönem de olsa İranlı tüccarların Rusya güzergâhına kaymasına neden olmuştur. Tabiatıyla İranlı tüccarların Trabzon-Erzurum-Tebriz hattını terk etmesine yol açan yegâne nedenin Rusya'nın olduğunu söylemek de doğru olmayacaktır. Bilhassa Osmanlı-İran devletleri arasında var olan ticarete ilişkin antlaşma hükümlerinin yenilenmemesi, gümrük memurlarının keyfî tutumları, transit hattının bakımsızlığı ve bu hat üzerinde yer alan güvenlik ve asayiş problemleri İranlı tüccarların Rusya güzergâhına kaymalarına neden olan esas dinamiklerin başında yer aldığı sonucuna varılmıştır.

Osmanlı-İran ticari ilişkilerine yön veren temel unsur iki devlet arasında uygulama konan gümrük muamelelatıydı. Bu itibardır ki 19. yüzyılda Osmanlı-İran gümrük rejimi mütekabiliyet esasının sıkı sıkıya uygulandığı sonucuna ulaşılmıştır. 1800-1840 yılları arasında İki devlet arasındaki vergi oranları %4 üzerinden yürütüldüğü tespit edilmiştir. Ancak 1840'lardan sonra İran Devleti, Osmanlı tüccarlarının ihraç edeceği İran mallarından %12 oranında vergi almaya başlaması üzerine -mütekabiliyet ilkesinin bir gereği olarak- Osmanlı Devleti de İranlı

tüccarlardan %9 amediye ve %3 reftiye olmak üzere toplamda %12 oranında ihracat vergisi aldığı anlaşılmıştır.

Gümrük tarifelerinin değişmesi tüccarlar arasında hoşnutsuzluğa ve ticaretin sekteye uğramasına neden olmuştur. Bunun üzerine iki devlet temsilcileri, siyasi ve iktisadî meseleleri görüşmek üzere birden çok bir araya gelmiştir. Bu görüşmelerden en önemlisinin 1847 yılına ait olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Bu bağlamda Erzurum'da bir araya gelen iki taraf temsilcileri, uzun süren görüşmeler sonucunda Erzurum Antlaşması'nı imzalamıştır. Söz konusu antlaşmanın altı ve yedinci maddelerinde ticari meseleler bir düzene bağlanmış olmasına rağmen gümrük noktalarında yaşanan problemlerin devam ettiği sonucuna ulaşılmıştır.

19. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı-İran arasında ihracat vergisi %12, ithalat vergisi %4 üzerinden seyretmeye devam etmiştir. Ancak bu dönemde Osmanlı Devleti, İranlı tüccarlardan %4 oranında ithalat vergisi alırken, İran Devleti ise %4'ün yanında ek %2'lik bir vergi daha koyarak Osmanlı tüccarlarının ödemiş olduğu vergi miktarını % 6'ya yükseltmiştir. Buna karşılık Osmanlı Devleti, İranlı tüccarlara uygulamış olduğu ithalat vergisini önce %6'ya daha sonra %8'e çıkarttığı neticesine varılmıştır.

Gümrük ilişkileri bağlamında her iki devlet arasında uygulanan bu tarifelere baktığımızda ithalat ve ihracat noktasında karşılıklı olarak bir denge politikasının yürütüldüğünü söylemek gerekir. Ayrıca ithalat noktasında her iki devlet de vergi oranlarını düşük tutarken ihracat noktasında ise vergi oranı yükseltilerek ihracatı kısıtlayıcı yönde bir politika takip ettiklerini ifade etmek mümkündür.

Öte yandan Osmanlı Devleti, Avrupalı devletler ile gerçekleşen ticari ilişkilerin de -bilhassa İngiliz, Fransız ve Rus- Avrupalı tüccarlara Osmanlı pazarlarında daha geniş bir hareket etme serbestisi tanıırken aynı zamanda gümrük tarifelerinde de çeşitli imtiyazlar tanımıştır. Ne var ki Osmanlı Devleti'nin Avrupalı tüccarlara tanımış olduğu salahiyetleri, İranlı tüccarlara da tanıdığını söylemek pek de mümkün değildir.

19. yüzyılda Osmanlı-İran ticaretinin daha çok tekstil ürünleri, deri, maden ve boya malzemeleri gibi emtiadan oluştuğu tespit edilmiştir. Erzurum gümrüğüne gelen İranlı tüccarların getirdikleri mallar; çeşitli motiflerde çiçekli Kirman şalları, bohça, penye, harir, ravend, car, çarşaf, hassa bez, ham bez, ham yorgan yüzleri, ip, tiftik, zer-beft, Hoy ve Merega bezi gibi çeşitli İran tekstil ürünleri ile kuzu, keçi,

inek, tilki derisi, mazi, kitre, cehri, çivid ve granit boya, kahve, tenbâkû, şeker, çeşitli kürkleri, zırnıh, güherçile, çubuk-ı şiraz, kalem, çeşitli ev eşyaları, demir, bakır, çelik ve çeşitli alet ve edavatlardan oluştuğu görülmüştür.

Osmanlı-İran ticaretinin Avrupa'daki merkantilist anlayıştan farklı bir kimliğe sahip olduğunu söylemek gerekir. Zira Avrupalı devletlerin Osmanlı pazarlarındaki faaliyetlerinin temel gayesi malı ucuza alıp işledikten sonra pahalıya satmaktır. Oysa Osmanlı-İran arasındaki ticaret zinciri bu mantık üzerine teşekkül etmemiştir. Gerçi her iki devlet de sanayileşme noktasında bunu gerçekleştirmeye yönelik yeterli donanımına değildi. Bu nedendir ki Osmanlı-İran ticareti üretim-tüketim ilişkisine göre ihtiyaçları doğrultusunda şekillenmiştir.

İki devlet arasındaki söz konusu ticari ilişkilerin Osmanlı Devleti açısından iktisadî değeri dikkate alındığında bu ilişkilerden -gümrük hasılatı bakımından- önemli kazançlar elde ettiği anlaşılmaktadır. Bu kapsamda 1825 yılının ekim, kasım, aralık ve ocak aylarında Osmanlı Devleti'nin İranlı tüccarlardan tahsil etmiş olduğu toplam gümrük hasılatı 35.135,5 kuruştur. 1826 yılında ise Erzurum gümrüğünün toplam vergi hasılatı 465.995 kuruş olup bu hasılat içerisinde İranlı tüccarların payı 125.652,5 kuruşa denk gelmektedir. 1834-35 yılında Erzurum gümrük idaresi, İranlı tüccarların mallarından 236.738,5 kuruş vergi almıştır. 1835-36 yılında Erzurum gümrüğünün toplam gümrük hasılatı 421.070 kuruşa ulaşmıştır. Bu hasılat içerisinde İranlı tüccarların payı ise 398.925 kuruşa denk gelmektedir. 1836-37 yılında Erzurum gümrüğünün toplam vergi hasılatı ise 842.647 kuruşa baliğ olmuştur. Bu yılda İranlı tüccarlarından alınan vergi miktarı 349.434,5 kuruş olduğu tespit edilmiştir.

Ele alınan dönem itibarıyla Osmanlı ve İranlı Sefirlerin, iki devlet arasındaki siyasi, hukuki ve bilhassa ticari ilişkilerde diplomatik bağlamda aracı konumda yer almalarına rağmen -çeşitli nedenlere bağlı olarak- ticari meselelerin diplomatik zeminde çözüme kavuşturulamadığı sonucuna varılmıştır.

19. yüzyılda Osmanlı-İran ticari ilişkilerinin bir diğer boyutun da bu ilişkileri sekteye uğratan birtakım sorunların olduğu anlaşılmıştır. Bu sorunların; alacak-verecek meseleleri, gasp ve eşkıyalık eylemleri, süresi bitmiş olan antlaşmalar, vergi sorunları, gümrük memurlarının keyfi tutumları ve tüccarların etik dışı davranışları olarak sıralandığı sonucuna ulaşılmıştır. İncelenen dönemde Osmanlı-İran ticari ilişkilerinde bu sorunların sürekli gündemde olduğu görülmüştür. Osmanlı-İran

devletlerinin, birtakım gümrük uygulamaları ve tedbirlerle bu sorunların önüne geçmek istemişse de buna engel olamadığı kanaatine varılmıştır. Bu sorunların hem İranlı hem de Osmanlı tüccarlarını zor durumda bıraktığı ve ticareti sekteye uğrattığı görülmüştür.

Sonuç olarak, siyasi, askeri ve sosyal çekişmelere rağmen Osmanlı-İran ticareti, 20. yüzyılın ilk çeyreğine kadar devam etmiştir. Asırlardır yoğun bir şekilde devam eden bu ticaret, Osmanlı-İran devletlerine kayda değer miktarda kazanç sağlamıştır. Ayrıca bu ticaret, yerel olduğu kadar uluslararası ticarete de etkisini hissettirmiştir. Ancak bugün Türkiye-İran arasında böyle bir ticaret ağının olduğunu söylemek mümkün olamamaktadır. Bu itibarla ki günümüz Türkiye-İran ticari ilişkilerin de güçlü ve bölge ticaretine yön veren planlar üzerine teşekkül ettirilmesi gerekmektedir. Öte yandan incelenen dönem içerisinde Osmanlı-İran ticari ilişkilerinin şekillenmesi ve gelişiminde uluslararası rekabetin büyük etkisi olmuştur. Bu rekabet, dün olduğu gibi bugün de etkisini sürdürmeye devam etmektedir. Bu nedenle ki geçmişte yaşanan hatalardan dersler çıkartılarak günümüz Türkiye-İran ticari ilişkileri sağlam temeller üzerine oturtulabilir.

KAYNAKÇA

ARŞİV KAYNAKLARI

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı (BOA)

BOA, A.MKT.

BOA, A. DVNS. DVE. d.

BOA, A.MKT. MHM.

BOA, A.MKT. MVL.

BOA, A.MKT. UM.

BOA, A.M.

BOA, BEO.

BOA, C.HR.

BOA, C.ML.

BOA, D. BŞM. İGE. d.

BOA, D.BŞM. ERG. d.

BOA, D.BŞM. HLG. d.

BOA, D.BŞM. TZG. d.

BOA, DH. MKT.

BOA, HAT.

BOA, HR. HMS. İŞO.

BOA, HR. MKT.

BOA, HRT.h.

BOA, IMMS.

BOA, İ.RSM.

BOA, İ.MVL.

BOA, MV.

BOA, Y.EE.

Salnâmeler

Erzurum Vilayet Salnâmeleri Sene 1286, 1287, 1288, 1289, 1290, 1291, 1292, 1293, 1294, 1299, 1310, 1315, 1318.

Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye, Sene 1312, 1313, 1314, 1315, 1316.

Trabzon Vilayet Salnâmeleri Sene 1286, 1287, 1288, 1289, 1290, 1291, 1292, 1293, 1294, 1295, 1296, 1297, 1298, 1305, 1309, 1311, 1313, 1316, 1318.

ARAŞTIRMA ESERLERİ

Kitaplar

ALLOUCHE, Adel, *Osmanlı-Safevi İlişkileri Kökenleri ve Gelişimi*, İstanbul, Anka Yay., Çev: Ahmet Emin DAĞ, 2001.

ATAN, Turhan, *Türk Gümrük Tarihi*, C. I, Ankara, TTK Yay., 1990.

ATAN, Turhan, *Türk Gümrük Tarih-Osmanlı Gümrükleri*, C.II, Ankara, Ata Ofset Matbaacılık.

ATEŞ, Abdurrahman, *Osmanlı-İran Siyasi İlişkileri (1720-1747)*, İstanbul, Altınpost Yayınevi, 2012.

BAĞIŞ, A. İhsan, *Osmanlı Ticaretinde Gayrimüslimler*, Ankara, Turhan Kitabevi, 1983.

Bİ, Mahmut, *Kafkas Tarihi 2*, Ankara, Berikan Yayınevi, 2011.

BİLGE, M. Sadık, *Osmanlı Devleti ve Kafkasya*, İstanbul, Eren Yay., 2005.

ÇADIRCI, Musa, *Tanzimat Dönemi'nde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve ekonomik Yapıları*, Ankara, TTK, Yay., 2013.

DAEİ, Masoumeh, *İran-Osmanlı Ticari İlişkileri (1900-1923)*, Ankara, Berikan Yayınevi, 2013.

DEANE, Phyllis, *ilk Sanayi İnkılâbı*, Ankara, TTK Yay., Çev: Tevfik Güran, 2000.

DEANE, Phyllis, *ilk Sanayi İnkılâbı*, Çev: Tevfik Güran, Ankara, TTK Yay., 2000.

DERDİYOK, Türkmen, *Dış Ticarete Vergi ve Mali Yükümlülükler*, Ankara, Seçkin Yay., 2013.

DEVELİOĞLU, Ferit, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lugat*, Ankara, Aydın Kitabevi, 2013.

DİYANET, A. Ekber, *İlk Osmanlı-İran Antlaşması (1555 Amasya Mısalahası)*, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Basım Evi. 1971.

DOĞRUEL, Fatma - A. Suut Doğruel, *Osmanlı'dan Günümüze Tekel*, İstanbul, Tarih Vakfı Yay., 2000.

ERLER, M. Yavuz, *Osmanlı Devleti'nde Kuraklık ve Kutluk Olayları (1800-1880)*, İstanbul, Libra Kitapçılık ve Yay., 2010.

FİNKEL, Caroline, *Rüyadan İmparatorluğa Osmanlı*, İstanbul, Timaş Yay., 2007.

GARTHWAITE, Gene R., *İran Tarihi, Pers İmparatorluğundan Günümüze...*, İnkılâp Kitapevi, İstanbul, 2011.

GENÇ, Mehmet, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul, Ötüken Yay., 2015.

HINZ, Walther, *İslam'da Ölçü Sistemleri*, İstanbul, Marmara Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Yay., Çev: Acar Sevim, 1990.

İNALCIK, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, İstanbul, Yapı kredi Yay., 2009.

KANAR, Mehmet, *Farsça-Türkçe Sözlük*, İstanbul, Say Yay., 2010.

KARADENİZ, Yılmaz, *İran Tarihi (1700-1925)*, İstanbul, Selenga Yay., , 2012.

KARAL, E. Ziya, *Selim III'ün Hatt-ı Hümayûnları Nizam-ı Cedid (1789-1807)*, Ankara, TTK Yay., 1988.

KARAMURSAL, Ziya, *Osmanlı Mali Tarihi Hakkında Tetkikler*, Ankara, TTK Yay., 1989.

KASABA, Reşat, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Ekonomisi*, Belge Yay., Ekim 1993.

KILIÇ, Remzi, *Kanuni Devri Osmanlı İran Münasebetleri (1520-1566)*, İstanbul, IQ Kültür Sanat Yay., 2006.

KÜTÜKOĞLU, Bekir, *Osmanlı-İran Siyasi Münasebetleri (1578-1612)*, İstanbul, İstanbul Fetih Cemiyeti Yay., 1993.

KÜTÜKOĞLU, S. Mübahat, *Balta Limanına Giden Yol Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1850)*, Ankara, TTK Yay., 2013.

MEHMETOV, İsmail, *Türk Kafkas'ında Siyasi ve Etnik Yapı Eskiçağ'dan Günümüze Azerbaycan Tarihi*, İstanbul, Ötüken Yay, 2009.

ÖZKAN, S. Hilmi, *Osmanlı Devleti ve Diplomasi*, İstanbul, İdeal Kültür Yay., 2017

PAKALIN M. Zeki; *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C.III, İstanbul, MEB Yay., 1993.

PAKALIN, M. Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. I, İstanbul, MEB Yay., 1993.

PAKALIN, M. Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. II, İstanbul, MEB Yay., 1993.

PAMUK, Şevket, *19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti*, Cilt: 1, Ankara, Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, 1995.

PAMUK, Şevket, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi*, Ankara, Yurt Yayınları, 1984.

PAMUK, Şevket, *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi*, İstanbul, İletişim Yay., 2005.

SÂMÎ, Şemsettin; *Kâmûs-î Tûrkî*, İstanbul, Çağrı Yay., 2010.

SARAY, Mehmet, *Türk-İran İlişkileri*, Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi Yay., 2006

SARIKÇIOĞLU, Melike, *Osmanlı-İran Hudut Sorunları (1847-1913)*, Ankara, TTK Yay., 2013.

SÜMER, Faruk, *Safevî Devleti'nin Kuruluşu ve Gelişmesinde Anadolu Türklerinin Rolü*, Ankara, Güven Matbaa, 1976.

ŞENER, Abdüllatif; *Tanzimat Dönemi Osmanlı Vergi Sistemi*, İstanbul, İşaret Yay., 1990.

TUNCER, Selahattin, *Gümrükler ve Gümrük Vergileri Teori-Uygulama*, Ankara, Yaklaşım Yay., 2000.

UĞUR, Ahmet, *Yavuz Sultan Selim'in Askeri ve Siyasi Hayatı*, İstanbul, MEB Yay., 2001.

UZUNÇARŞILI İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi III*, 1. Kısım, Ankara, TTK Yay., 2016.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi II*, 1. Kısım, Ankara, TTK Yay., 2016.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, Cilt 3, Kısım 2, Ankara,TTK Yay., 1995.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı., *Osmanlı Tarihi IV*, Ankara, TTK, Yay., 2011.

YILDIRIM, İbrahim, *Osmanlı Devleti'nde Elçi Kabulleri*, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2014.

MAKALELER

ABBASLI, Mirza, “*Safevilerin Kökenine Dair*”, *Belleten*, Cilt XL, Nisan, S. 158, Ankara 1976, s.287-330.

ACUN, Fatma- BİRİNCİ, Ali, v.d., “III Mehmed (1595-1603)”, *Osmanlı 12 Hanedan*, Cilt 12, Ed. Güler Eren, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 1999, s. 132-137.

ACUN, Fatma- BİRİNCİ, Ali, v.d., “III Murad (1574-1595)”, *Osmanlı 12 Hanedan*, Cilt 12, Ed. Güler Eren, Yeni Türkiye Yay., Ankara 1999, s.128-132.

AKA, İsmail “Selçuklu Sonrası Ortadoğu’da Türk Varlığı”, *Türkler*, Cilt 6, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s. 1470-1511.

AKGÜN Mensur, “Geçmişten Günümüze Türkiye ile Rusya Arasında Görünmez Bağlar: Boğazlar”, Ed. Gülten Kazgan ve Natalya Ulçenko, *Dünden Bugüne Türkiye ve Rusya: Politik, Ekonomik ve Kültürel İlişkiler*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2003.

ALKAN, Nilüfer, “15. Ve 16. Yüzyıllarda İran İpek Yolu’nda Kervanlar”, *U.Ü. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı 11, Bursa, 2006/2, s.141-157.

ARAT, Reşid Rahmetli, “Batman”, *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt II, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., Ankara 1943, s. 342- 344.

ATEŞ, Abdurrahman, “XVIII. Yy’ın ikinci yarısında Osmanlı-İran ilişkileri (1774-1779)”, *Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt X, Sayı 3, Afyon 2008, s. 65-81.

BASKICI, Murat, “XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş”, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, Cilt 67, No 3, Ankara 2012, s. 33-56.

BAYKARA, Tuncer, “XIX. Yüzyılda Anadolu’nun İktisaden Çöküşü ve Bugüne Etkileri”, *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, S. 25, Ankara, 1969.

BEYDİLLİ, Kemal, “Mustafa Reşid Paşa 1800-1858”, *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 31, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2006, s.348-350.

BİLGE, Mustafa L., “Şattülarap”, *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 38, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul, 2010, s.381-382.

BOSTAN, İdris, “İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz’de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846”, *Türklük Araştırmaları Dergisi*, Sayı 6, İstanbul 1991.

BOZKURT, Nebi,” İpek”, *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 22, T.D.V.Yay., İstanbul 2000, s.361-362.

BOZKURT, Nebi- **KÜÇÜKAŞCI**, M. Sabri, “Mekke”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul, 2003, C.28, s. 555-563.

BUDAK, Mustafa, “Kafkasya ve Osmanlı Devleti (XVI.-XX Yüzyıllar)”, *Osmanlı Ansiklopedisi (Siyaset)*, Cilt I, Ankara 1999, s.594-613.

CANATAR, Mehmet, “Osmanlılarda Bitkisel Boya Sanayii ve Boyahaneler Üzerine”, *Osmanlı Araştırmaları XVIII*, Enderun Kitapevi, İstanbul 1998, s.89-104.

CHARLES, Issawi, “Tebriz-Trabzon Ticareti (1830-1900), Bir yolun Yükselişi ve Gerileyişi”, *Trabzon Dergisi*, Sayı 2, Çev. Kudret Emiroğlu, Ankara 1988, s.79-81.

ÇADIRCI, Musa, “Tanzimat Döneminde Çıkartılan Men’-i Mürûr ve Pasaport Nizâm-nâmeleri”, *Belleten*, Cilt XV, Sayı 19, Ankara 1993, s. 293-315.

ÇAVDAR, NECATİ- **MAMAK**, Kübra, “Devlet Salnamelerinde Osmanlı-İran Diplomatik Münasebetleri (1847-1877)”, *OTAM*, Sayı 42, Güz 2017, s. 47-70.

DAEİ, Masoumeh, “19. Yüzyıl İran ile Osmanlı Arasında Tömbeki Muamılatı ve Gümrük Tarifeleri”, *Sultan Abdülaziz ve Dönemi Sempozyumu, Bildiriler*, Cilt 2, TTK Yay., Ankara 2014.

DAEİ, Masoumeh, “20 Yüzyılın Başlarında İran-Osmanlı Ticaretinde Bağdat-Basra Yolu”, *Tarih Araştırmalar Dergisi*, Cilt 30, Sayı 50, Ankara, 2011, s.57-68.

DAEİ, Masoumeh, “XIX. Yüzyılda İran-Osmanlı Ticaretinde Trabzon-Erzurum-Tebriz Ticari Yolunun Önemi”, *Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi*, Sayı 19, Mart 2012, s.43-56.

EMECEN, Feridun , “Fatih Sultan Mehmed Ve Etrafındaki Dünya: Osmanlı Devleti’nin Dogu Komşuları”, *Osmanlı Araştırmaları XXXIII*, İstanbul 2009, s. 65-85

EMECEN, Feridun, “İrakeyn Seferi”, *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 19, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 1999, s. 116-117.

EMECEN, Feridun, “Süleyman I”, *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 38, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2010, s. 62-74.

EMECEN, “Mustafa I”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2006, C.31, s.272-275.

ERAVCI, Mustafa, “Safev-i Hanedanı”, *Türkler*, Cilt 6, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.1551-1569.

ESKİKURT, Adnan “Ortaçağ Anadolu Ticaret Yolları”, *Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı 33, Muğla 2014-Güz, s.15-40.

GENÇ, Mustafa, “Başbakanlık Osmanlı Arşiv Belgelerinde Kökboya ve Cehri ile İlgili Bazı Kayıtlar”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Hakemli Dergisi*, Sayı 13, Mayıs/Haziran-2014, s. 174-212.

GENÇ, Mustafa, “Sakarya Çevresi Doğal Boyarmadde Kaynakları ve Boyahaneler”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı 26, 2017/1, s.100-119.

GÜL, Abdulkadir, “Osmanlı Devleti’nde Kuraklık ve Kıtık (Erzurum Vilayeti Örneği: 1892–1893 ve 1906–1908 Yılları)”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi/The Journal of International Social Research*, Volume 2 / 9 Fall 2009, s. 144-158.

GÜNDÜZ, Tufan, “Safeviler”, *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 35, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2008, s.451-457.

GÜRAN, Tevfik; “19. Yüzyıl Temettüât Tahrirleri” *Osmanlı Devleti’nde Bilgi ve İstatistik*, Türkiye İstatistik Enstitüsü Yay., Ankara 2000, s.73-94.

GÜRSEL, Seyfettin, “1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, İletişim Yay., İstanbul 1985, C.3, s.688-689.

HAMİDULLAH, Muhammed, “İslam’da Hac”, Çev., M. Akif Aydın, *İslam Tetkikleri Dergisi*, İstanbul, 1984, C. VIII, s. 123-162.

HASANÎ, Attâullah, “İranlı Tarihçilere Göre Osmanlı-İran İlişkilerindeki Krizin Nedenleri (1577-1639)”, *Tarihten Günümüze Türk-İran İlişkileri Sempozyumu*, TTK, Basımevi, Ankara, 2003, s.15-33.

İLGÜREL, Mücteba, “Ahmed I”, *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 2, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 1989, s.30-33.

İNALCIK, Halil, “İpek”, *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 22, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2000, s.362-365.

İNALCIK, Halil, “Osmanlı-Rus Rekabetinin Menşei ve Don-Volga Kanalı Teşebbüsü (1569)”, *Belleten*, 46 sayılı Belleten’den Ayrı Basım, TTK Basımevi, Ankara, 1948, 348-402.

İNALCIK, Halil, “Tarihte Türk-İran Ekonomik Bağları Üzerine Bir Not”, *Tarih Okulu*, Çev: Gaye YAVUZCAN, Sonbahar 2009 Sayı V, s. 195-197.

İPŞİRLİ, Mehmet, “Elçi”, *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 11, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 1995, s.3-15

İŞBİLİR, Ömer, “Yük”, *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 44, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2013, s.46-48.

KALELİ, Hüseyin, “19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti”, *Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı 9, Kütahya 2003, s.1-19.

KALLEK, Cengiz, “Batman”, *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 31, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 1992, s.199-200.

KALLEK, Cengiz, “Dânek”, *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 8, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 1993, s.,457-458

KALLEK, Cengiz, “Kile”, *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 25, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2002, s.568-571.

KALLEK, Cengiz, “Miskal”, *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 30, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2005, s.182-183.

KALLEK, Cengiz, “Okka”, *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 33, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2007, s.338-339.

KAYABAŞI, Nuran-ARLI, Mustafa, “Cehri (Rhamnus petiolaris)’den Elde Edilen Renkler”, *Tarım Bilimleri Dergisi*, Cilt 7, Sayı 3, Ankara 2001, s.128-134.

KILIÇ, Orhan, “Osmanlı Devleti’nde Meydana Gelen Kıtılıklar”, *Türkler*, Cilt X, TTK. Yay., Ankara 2002, s.718-730.

KILIÇ, Selda “19.Yüzyılda Osmanlı İdaresi Altında Basra Vilayeti ve Körfezine İlişkin Bazı Tespitler”, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, Cilt 54, Sayı 2, Ankara 2014, s.319-336.

KURTULUŞ, “Zendler”, *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 44, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul, 2013, s. 256-258.

KÜPELİ, Özer, “İrak-ı Arap’ta Osmanlı-Safevi Mücadelesi (XVI-XVII. Yüzyıllar)”, *History Studies*, Ortadoğu Özel Sayısı / Middle East Special Issue, 2010, s. 227-244.

KÜPELİ, ÖZER, “Transkafkasya’da Güç ve Rekabet: XVII. Yüzyılın ilk Yarısında Güney Kafkasya’da Osmanlı-Safevi Mücadelesi”, *Tarih ve Coğrafya Araştırmaları Dergisi*, Sayı I, Temmuz-2015, s.95-113.

KÜTÜKOĞLU, S. Mübahat, “Balta Limanı Muahedesi”, *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 5, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., s.38-40.

KÜTÜKOĞLU, S. Mübahat, “Osmanlı Gümrük Kayıtları”, *Osmanlı Araştırmaları I*, Ed. Halil İNALCIK-Nejat GÖYÜNÇ-Heath W. LOWRY, İstanbul 1980, s.219-234.

KÜTÜKOĞLU, S. Mübahat, “Osmanlı Sosyal ve İktisadî Tarihi Kaynaklarından Temettü Defterleri”, *Belleten*, Cilt LIX, Sayı 225, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara 1995, s.395-418.

KÜTÜKOĞLU, S. Mübahat, “Osmanlılarda Gümrük”, *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 14, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 1996, s.263-268.

KÜTÜKOĞLU, S. Mübahat, “XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti”, *Birinci Tarih boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Samsu, 1988.

MUHAMMEDOĞLU, A. Salih, “İran (Osmanlı-İran Münasebetleri)”, *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 22, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul, 2000, s.405-409.

MURPHY, Rhoads, “Kasırsîrin Antlaşması”, *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 24, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2001, s.575.

MUSTAFAYEV, Şahin, “Safevi Tarih Yazımında Osmanlılar (Şah İsmail ve Şah Tahmasb Devirleri)”, *Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Cilt 3, Sayı 1, Bahar, 2018, s.1-49.

NAKİ, Emrah, “Osmanlı’ya Karşı İran’la İttifak: 16. Yüzyılın Siyasi ve İktisadi Rekabet Ortamında Avrupa’nın Müttefik Arayışları”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt 35, Sayı 59, Ankara, 2016, s. 115-129.

NEMLİOĞLU KOCA, Yasemin, “19.Yy.’Da Trabzon Limanı: Seferler, Tüccarlar, Mallar”, *OÜSBAD*, Temmuz 2015, s.442-481.

ODABAŞOĞLU, Cumhur, “Trabzon-İran Transit Nakliyesi”, Çağını Yakalayan Osmanlı, Ed. Eklemeddin İHSANOĞLU-Mustafa KAÇAR, IRCICA Yay., İstanbul 1995, s.441-481.

ORTAYLI, İlber, “XVIII. Yüzyıl Türk-Rus İlişkileri”, *Türk-Rus İlişkilerinde 500. Yıl 1491-1992 Sempozyumu*, Ankara,1992, s.125-134.

OVACIK, Mine, GÜMÜŞER Tülay, “Geçmişten Günümüze Keçe: Ayfer Güleç İş Modeli Üzerine Bir Analiz” *Yedi: Sanat, Tasarım ve Bilim Dergisi*, Sayı 15, Kış 2016, s. 155-171.

ÖSEN, Serdar, “Osmanlı Devleti’nde Tütün Kaçakçılarıyla Mücadele: Niğde Örneği”, *SÜTAD*, Sayı 38, Güz 2015, s. 49-68.

ÖZCAN, Tahsin, “Muhallefât”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2005, C.30,s.406-407,

PAMUK, Şevket, 19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ans.*, Cilt 3, İletişim Yay., İstanbul 2013, s.653-667.

PATOĞLU, Emrah Berkant, **İŞIKTAŞ**, Erkan, “11421 Numaralı Temettuât Defterine Göre Kesriye Sancağına Bağlı Horpeşte Kazasının Sosyo-Ekonomik Durumu”, *SSSJournal*, Vol:3, Issue:6, pp.1020-1029, 2017.

PUL, Ayşe, “Yavuz Sultan Selim’in Güney Siyasetinin Doğu Akdeniz Ticaretine Etkisi Hakkında Bazı Düşünceler”, *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Konya 2014, s.263-289.

SÖNMEZ, Ali, Zaptiye Teşkilatının Düzenlenmesi (1840-1869), *Ankara Üniversitesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, Ankara 2006, C. 39, s.199-2019.

SÜMER, Faruk, “Kaçarlar”, *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 24, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul, 2001, s. 51-53.

TEKİNDAG, Şahabettin, “Yeni Kaynak ve Vesikaların Işığı Altında Yavuz’un İran Seferi”, *Tarih Dergisi*, Cilt 17, Sayı 22, İstanbul 1968, s.49-78.

TEYYUBOĞLU, Tofiq M., “Safevi Hanedanının Son Yılları”, *Türkler*, Cilt 6, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 2002, s. 1635-1654.

TOPRAK, Zafer, “Tanzimat’tan Sonra Osmanlı İktisadi Politikası”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ans.*, Cilt 3, İletişim Yay. İstanbul 2013, s.635-652.

TOPRAK, Zafer, “Tanzimat’tan Sonra Osmanlı İktisadi Politikası”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ans.*, İletişim Yay. İstanbul 2013, s. 668-671.

TOZLU, Selahattin, “Trabzon-Erzurum-Tebriz Yolu (19. Yüzyılda Sosyal ve Ekonomik Bakımdan Bir İnceleme)”, *Türkler*, Cilt XIV, Yeni Türkiye Yay., Ankara 2002, s.481-492.

ULUERLER, Sıtkı, “Osmanlı-İran Sınır Tespiti ve Güvenliği Açısından Bazı Aşiretlerin Çıkardığı Sorunlar (1850-1854)”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 25, Sayı 2, Elazığ 2015., s. 249-268.

ÜSTÜN, İ. Safa, “Safevilerden Günümüze Kadar”, *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 22, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2000, s.400-404.

YARCI Güler; “Osmanlı Maliyesinde Toprak Bastı Vergisi”, *Çevrimiçi Tematik Türkoloji Dergisi*, Yıl IV, Sayı 1, Ocak 2012 “Kültürümüzde Toprak”, Ed. Emine Gürsoy Naskali, Hilal Oytun Altun, s.335-374.

YAŞAYANLAR, İsmail, “19. ve 20. Yüzyıllarda Kirmasti ve Mihaliç Kazalarında At Yetiştiriciliğine Dair Veriler”, *OTAM*, Sayı 37, Bahar 2015, s. 375-396.

YAZICI, Tahsin, “Hoy”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 1998, C.18., s.258.

YENİÇERİ, Celal, “Bâc *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 4, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 1991, s.411-413.

YEŞİLOT, Okan, “Türkmençay Antlaşması ve Sonuçları”, Atatürk Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi Sayı 36, Erzurum 2008, s.187-199.

YILMAZ, Fehmi, “Tütün”, *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 42., T.D.V.Yay., İstanbul, 2012, s.1-4.

YILMAZ, Özgür, “Marius Outrey’nin 1835 Yılında Trabzon’dan Erzurum’a Seyahati ve Erzurum Şehri Hakkında Raporu”, *Mavi Atlas*, Sayı 7, 2016, s.150-167.

YILMAZER, Ziya, “Murad IV” *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt 31, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2006, s.177-183.

TEZLER

AYDOĞMUŞOĞLU, Cihat, *Şah Abbas ve Zamanı*, Ankara Üniversitesi, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Sosyal Bilimler Enstitüsü, Genel Türk Tarihi, Anabilim Dalı, , Ankara, 2011.

AYKUN, İbrahim, *Erzurum Konferansı (1843-1847) ve Osmanlı-İran hudut Antlaşması*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Atatürk üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum, 1995.

ERİM, Neşe, *18. Yüzyılda Erzurum Gümrüğü*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), *İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, İstanbul, 1984.

FİDAN, Murat, 19. Yüzyılda Osmanlı-Rus Ticari Münasebetleri, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İslam Tarihi ve Sanatları Anabilim Dalı, , Samsun, 2002.

KESKİN, Turan, *Dicle ve Fırat Nehirleri Üzerinde Yapılan Ticaret (1838-1914)*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Üniversitesi, İktisat Anabilim Dalı, İstanbul, 2012.

KURUCA, Nazım, 19. Yüzyılda Trabzon Ticareti ve Çevre Ticareti, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Üniversitesi, Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, İstanbul, 2003.

KÜLBİLGE, İlker, 18. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı-İran Siyasi İlişkileri (1703-1747), (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ege Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2010.

PATOĞLU, Emrah Berkant, *Temettuât Defterlerine Göre Yunanistan'a Bağlı Kesriye Sancağı Dâhilinde Bulunan Opar ve Naslıç Kazalarının Sosyo-Ekonomik Durumu (1844-1845)*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gaziantep 2014.

TAŞKIN, Ünal, *Osmanlı Devleti'nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elâzığ, 2009.

TOZLU, Selahattin, *Erzurum-Trabzon-Tebriz Yolu 1850-1900*, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı, (Yayımlanmamış Doktora Tezi) Erzurum, 1997.

ULUERLER, Sıtkı, 19. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı-İran Siyasî İlişkileri (1774-1848), (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elâzığ 2009.

YANAR, Şenay, *Uluslararası Ham İpek Ticaretinde İran'ın Avrupa Balantıları ve Culfa Ermenileri (Şah ı. Abbas Dönemi 1587-1629)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya, 2014.

YILDIRIM, M. Uğur, *Seçilmiş Alternatif Keten (Linum Usitatissimum L.)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Hatlarının Verim ve Verim Ögeleri Bakımından Karşılaştırılması, Ankara Üniversitesi Fen-Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2005.

YILMAZ, Fehmi, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Tütün: Sosyal, Siyasî ve Ekonomik Tahlili (1600-1883)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2005.

TERİM ve EMTİA SÖZLÜĞÜ

Alaca-yı Haleb: Haleb yöresine ait pamuklu renkli bir kumaş türüdür.

Adet: Birim bazında miktarı ifade etmek üzere kullanılan bir ölçü birimidir.

Asfur: Sarı Boya.

Batman: Maiyat ve hububat için kullanılan bir ölçü birimidir⁵⁰⁹. Bir ölçü birimi olarak batmanın değeri ürün, zaman ve yerine göre farklılık arz etmiştir. 19. yüzyılda Adana yöresinde kullanılan batmanın birim olarak değeri 4,848 kg iken Basra’da 10,886 kgdır. Yine Antep bölgesinde 1 batman, 720 dirhem iken Erzurum’da 2.400 dirheme eşittir⁵¹⁰. Reşid Rahmetli Arat, batmanın değerini 7,4 kg olarak belirtmiştir⁵¹¹. Şemsettin Sami de batmanın değeri ise 2 ile 8 okka arasında değişkenlik gösterdiğini ifade etmiştir⁵¹². Cengiz Kallek’e göre klasik dönem Osmanlı iktisadi hayatında bir batmanın değeri 7,69 kgdır. Ancak Tanzimat ile başlayan modernleşme süreci kapsamında standart bir ölçü sistemi oluşturulmak istenmiş 1882 yılında kabul edilen kanunname ile yeni batmanın değeri 10 kg olarak belirlenmiştir⁵¹³.

Berathl Tüccar: Osmanlı tebasından olan gayrimüslim kişilerin Avrupalı devletlerin himayesine girerek müste’min tüccar gibi iç ve dış ticarete imtiyazlı bir şekilde ticaret yapan kimselere denir⁵¹⁴.

Bohça: Basmadan vesair kumaştan yapılan ve içine eşya konulan, köşeleri çaprazlama bir şekilde araya getirilerek bağlanan bir kumaş parçası demektir⁵¹⁵.

Câr: Kadınların eskiden tesettür maksadıyla örtündükleri örtüye verilen isimdir⁵¹⁶.

Çarşaf-ı Acem: Carşaf, Farsça carşeb’den türetilmiştir. Müslüman kadınların örtünmek için kullandıkları kumaş parçası manasına gelmektedir⁵¹⁷. Acem çarşafı olarak bilinmektedir.

⁵⁰⁹ SAMİ, *Kâmûs-î Türkî*, s. 258.

⁵¹⁰ TAŞKIN, Ünal, *Osmanlı Devleti’nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Elâzığ, 2009, s.15.

⁵¹¹ ARAT, Reşid Rahmetli, “Batman”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., Ankara 1943, C. II, s. 343.

⁵¹² SAMİ, *Kâmûs-î Türkî*, s. 258.

⁵¹³ KALLEK, Cengiz, “Batman”, *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 1992, C. 31, s.200.

⁵¹⁴ BAĞIŞ, A. İhsan, *Osmanlı Ticaretinde Gayrimüslimler* Ankara,, Turhan Kitabevi, 1983, s.17.

⁵¹⁵ PAKALIN, M. Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, İstanbul, MEB Yay., 1993, C. I, s.238.

⁵¹⁶ PAKALIN, ...*Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. I, s.258.

⁵¹⁷ PAKALIN, ...*Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. I, s.327.

Cehri: Bir bitki çeşidi olup, bu bitkiden sarı, yeşil, kahverengi ve siyah renkler elde edilmiştir⁵¹⁸.

Cild ve Şukka: Kâğıt veya kumaştan yapılmış bir parça çeşidi.

Cild-i Şirazi: Şiraz yöresine ait bir deri çeşidir⁵¹⁹.

Cild-i Kuzu: Kuzu derisi.

Cild-i Ganem: Koyun derisi.

Cild-i Camus: Sığır Derisi

Çiçekli Kirman Şalı: Kirman yöresine ait çiçekli bir şal türü.

Çitari: İpek veya pamuk ipliğinden dokunmuş bir kumaş çeşididir⁵²⁰.

Çivid: Bir bitki çeşidi olup boya yapımında kullanılmaktadır⁵²¹.

Çuka/Çuha: Yünden dokunmuş, tüysüz, ince ve sık düz kumaş.

Çit: Çiçekli ve şekilli desenler ile bezenmiş pamuklu bez türüdür. Çit yorgan, çit doşek, çit perde veya çit şalvar şeklinde kullanılan tabirleri de vardır⁵²².

Çubuk-ı Şiraz: Şiraz yöresine ait bir çubuk türüdür. Daha çok nargile içiminde ağızlığın yapımında kullanılan bir türdür.

Denk: Bir taşıma hayvanına birbirini dengeleyecek biçimde iki taraflı konan eşyaya denk denilmektedir⁵²³. Pakalın, denki, miskalin dörtte biri olarak ifade etmiştir⁵²⁴. Şemsettin Sami'de denki yükün yarısı olarak tarif etmiştir⁵²⁵. Genel olarak denk, hayvanın taşıyabileceği ağırlığa göre hazırlanmış iki taraflı eşya yükü veya sandık şeklinde bağlanmış ticaret eşyalarını tarif etmek üzere kullanılan bir ağırlık ölçü birimi olarak ifade edilebilir. Bir denk; 50 top=20 çile= 2 pastava (1 pastav: 32,5 metre) eşit gelmektedir⁵²⁶.

Destimal: Faşça kökenli bir kelime olup el silecek bez, elbezi, yağlık veya mendil anlamına gelmektedir⁵²⁷.

Edna Şal: Düşük kalitede imal edilmiş bir kumaş parçası.

Emtia: Ticarete kullanılan bir tabirdir. Mal veya eşya olarak ifade edilir.

Elvan: Renkler için kullanılır.

⁵¹⁸ KAYABAŞI, "Cehri (Rhamnus petiolaris)'den Elde Edilen Renkler", s.129.

⁵¹⁹ ERİM, 18. Yüzyılda Erzurum Gümrüğü, s.118.

⁵²⁰ PAKALIN, ...*Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. I, s.379.

⁵²¹ CANATAR, "Osmanlılarda Bitkisel Boya Sanayii ve Boyahaneler Üzerine", s.92.

⁵²² PAKALIN, ...*Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. I, s.379.

⁵²³ KALLEK, Cengiz, "Dânek", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 1993, C.8, s.457.

⁵²⁴ PAKALIN, ...*Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. I, s. 430.

⁵²⁵ SAMİ, *Kâmûs-î Türkî*, s. 621.

⁵²⁶ İNALCIK, Halil, ...*Klasik Çağ (1300-1600)*, İstanbul, Yapı kredi Yay., 2009, s.253.

⁵²⁷ PAKALIN, ...*Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. I, s.433.

Elvan Basma: Çeşitli renkleri ve şekillerin basıldığı pamuklu kumaş türüdür.

Fransız Çuha: Fransız yapımı bir kumaş türüdür.

Güherçile: Tarımda gübre, tıpta ilaç ve patlayıcı yapımında kullanılan kimsal bir madde⁵²⁸.

Haffafiye: Ayakkabı veya terlik.

Ham Çit: İşlenmemiş kumaş türüdür.

Ham: Bir maddenin işlenmemiş hali.

Ham Harir: İşlenmemiş ipek anlamına gelmektedir.

Harir Destimal: İpekten yapılmış bir kumaş bezi.

Harir: İpek.

Hayriye Tüccarı: Osmanlı tebasından olan ve ticaret ile uğraşan imtiyaz sahibi Müslüman kişiler için kullanılmıştır⁵²⁹.

Hoy Bezi: Hoy yöresine ait bir kumaş bezi.

Hümâyûn: Elbiselerde kullanılan astarlık bez veya biir nevi ipekli kumaş cinsidir⁵³⁰.

İplik: Pamuk, keten, yün, ipek gibi ürünlerden yapılan ve çeşitli amaçlarla kullanılan bir lif çeşididir.

İngiliz Çini: Bir çeşit kumaş bezidir.

İtad(iye): Bir çeşit ip türüdür.

Kalice Seccade: Küçük halı veya seccade yerine kullanılan bir tabirdir⁵³¹.

Kasnı: Bitkilerden elde edilen bir yapıştırıcı türüdür.

Kazıl/Kazıl: Kıldan bükülmüş çuval dikmekte kullanılan ip türüdür.

Kadife: İpek, pamuk veya yünden yapılmış parlak yumuşak kumaş çeşididir.

Karanfil: Süs bitkisi.

Keçe: Yünden dovme suretiyle yapılan bir kumaş türüdür⁵³².

Kendir: Kendir, elyaflı bitkilerden (kenevir, Hurma vs.) çıkarılan ipliğe benzer uzunca ve ayrı ayrı olan kısma da life denir⁵³³.

Kenevir: Halat ve çuval yapımında kullanılan bir bitki çeşididir.

Keten: Bir bitki çeşididir. Dokuma ipliğinin yapımında kullanılmaktadır.

Kıl Torba: Keçi tüyünden yapılmış bir çuval çeşididir.

⁵²⁸ <http://tdk.gov.tr/> , 19.11.2018.

⁵²⁹ BAĞIŞ, *Osmanlı Ticaretinde Gayrimüslimler*, s.96.

⁵³⁰ PAKALIN, *...Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. I, s.867.

⁵³¹ PAKALIN, *...Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. II, , s.151.

⁵³² PAKALIN, *...Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. I, s.366.

⁵³³ PAKALIN, *...Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. I, s.366.

Kırmızı Bez: Bir çeşit kumaş türüdür.

Kırmızı Sahtiyan: Cilalanmış ve boyanmış bir deri.

Kıyye: Okka olarak da bilinmektedir. Diğer ölçü birimlerinde olduğu gibi kıyyenin de miktarı ürün, zaman ve yere göre farklılık göstermiştir. Örneğin 16. yüzyılın başlarında Edirne İhtisab Kanunanmesine göre yağın kıyyesi 600 dirheme tekabül etmiştir. 17. yüzyılda Macaristan’da kullanılan 400 dirhemlik Osmanlı kıyyesi ise 1.259 ile 1.281 gr arasında iki farklı değer arasında gösterilmiştir. 18. yüzyılın sonlarında ise Beyazıt ile Hoy bölgesinde 700, Basra’da 550 dirheme eşittir. 1841 yılında ise Osmanlı ölçü sistemi üzerinde yapılan çalışmalar neticesinde kıyyenin ölçü birimi 1.282 gr. olarak belirlenmiştir. 1881 yılı ile birlikte kıyye 1000 dirheme eşitlenmiştir⁵³⁴.

Kile: Osmanlı iktisadi hayatında en yoğun kullanılan ölçü birimlerinden birini teşkil etmiştir. Özellikle hububat ölçeği olarak kullanılmıştır. Kilenin miktarı, ürün, zaman ve yere göre farklılık arz etmiştir. Örneğin ipeğin kile cinsinden miktarı 40 okka yani 51,267 kg iken pirinç 10 okka= 12,828 kg denk düşmüştür⁵³⁵. Yine İstanbul kilesi zahirenin cinsine göre 18 ile 20 okka arasında yani ortalama 25 kiloya tekabül etmiştir⁵³⁶. III. Selim döneminde İstanbul kilesi 37 litre olarak hesaplanmıştır. Ancak 1881 tarihinde kabul edilen yani kanunname ile kilenin standart miktarı belirlenmiştir. Bu bağlamda yeni kilenin ağırlık birimi 1 yeni kile; 100 ölçek veya 1.000 yeni kutu ya da 10.000 zarf olarak hesaplanmaya başlanmıştır⁵³⁷.

Kitre: Bir bitki çeşidi olup pamuklu dokumaların boyanmasında ve dericilikte kullanılan bir maddedir.

Kirpas: Ham bez, pamuk ve ketenbezi yerinde kullanılır bir tabirdir⁵³⁸.

Köhne Güllü Çit: Basit kalitede yapılmış güllü bir cins kumaş bezi.

Köhne Tonluk: Basit yapılmış bir içlik.

Kutni: İpek ve pamuk karışımından yapılmış bir dokuma kumaş türüdür⁵³⁹.

Lahor Taklidi Şal: Taklid edilerek dokunmuş bir kumaş türü.

⁵³⁴ KALLEK, Cengiz, “Okka”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2007, C.33, s.338.

⁵³⁵ İNALCIK, ... *Klasik Çağ (1300-1600)*, s.251.

⁵³⁶ PAKALIN, ... *Deyimleri Terimleri Sözlüğü II*, s.281.

⁵³⁷ KALLEK, Cengiz, “Kile”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2002, C.25, s.570.

⁵³⁸ PAKALIN, ... *Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. II, s.366.

⁵³⁹ ERİM, 18. *Yüzyılda Erzurum Gümrüğü*, s.125.

Mazı: Bir bitki çeşidi olup pamuklu dokuma iplerinin boyanmasında ve dericilikte kullanılan bir maddedir.

Meşin: Bir deri çeşididir.

Men: Bir ölçü birimi olup 130 dirhemdir⁵⁴⁰.

Meraga Bezi: İran sınırları içerisinde bulunan Merega şehrine ait bir kumaş.

Müstâ'mel Fermâyış: Bir kumaş türü.

Nefd Bezi: Bir kumaş türü.

Penbe: pamuk.

Ravend: Tıpta kökü kullanılan bir bitki türüdür⁵⁴¹.

Rişte: İplik türü.

Safir Çıkılı Şal: Mavi renkli düğümlü bir şal çeşidi.

Sirac: Kandil, mum.

Şem'a: Mum.

Şem'a Asel: Bal Mumu

Şeker-i Kand: Şeker Suyu.

Şekeri Guban: Toz Şeker

Sirac/Siraciye: Kandil, mum ve meşala gibi bir aydınlatma aracıdır.

Şile: keten veya pamuktan yapılmış bir kumaş türü.

Tenbâkû: Tömbeki olarak bilinmektedir. Nargile yapımında kullanılan tütünü ifade etmektedir⁵⁴².

Temur: Demir

Temur Sac: Demir Sac.

Tüccar: Kâr amaçlı mal alım-satımı yapan kişi denir.

Top: Top, kumaşlarının uzunluk olarak hesaplanmasında kullanılan bir ölçü birimidir. Kumaşların kalite ve kıymet değerleri, tobların ağırlıklarını değiştirmiştir. Örneğin, 20 arşunluk bir tob kumaş 13, 20 arşunluk bir top 32,5, 100 arşunluk (ipek ve tafta) top ise 65, 120 arşunluk (ipek ve tafta) top ise 78 ve 15 arşun kadife top 8,45 metredir⁵⁴³.

Yamçı Yünden yapılmış yağmur bir elbise türü.

Yazlık Peştamal/Destimal: Yaz mevsimine mahsus bir elbise türü.

⁵⁴⁰ HINZ, Walther, *İslam'da Ölçü Sistemleri*, Çev: Acar Sevim, İstanbul, Marmara Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Yay., 1990, s. 19.

⁵⁴¹ KANAR, Mehmet, *Farsça-Türkçe Sözlük*, İstanbul, Say Yay., 2010, s.759.

⁵⁴² KANAR, *Farsça-Türkçe Sözlük*, s.523.

⁵⁴³ İNALCIK, ... *Klasik Çağ (1300-1600)*, s.254.

Yük: hayvan ya da arabaların üzerine konulan malları ifade etmek üzere kullanılmıştır⁵⁴⁴. Yük, (taşıma aracı ve ürüne göre) değişkenlik gösteren bir ölçü birimidir. Bu bağlamda katır yükünün yüksekliği üç, boyu altı karış iken e eşek yükünün ise yüksekliği iki buçuk, boyu 6 karıştır. Deve yükü ise altı karış olarak ifade edilmiştir. Öte yandan her bir taşıma hayvanının taşıyacağı yük kapasitesi de farklılık arz etmiştir. Örneğin Anadolu'nun doğu kesimlerinde normal hayvan yükü (At, Katır v.s) 152 ile 162 kg arasındadır. Deve yükü 250 ile 300 kg arasında değişmektedir⁵⁴⁵.

Zer-Beft Acem: Altın renginde sırmalı bir biçimde dokunmuş kumaş.

Zer-Beft Kebir: Altın renginde sırmalı bir biçimde dokunmuş büyük kumaş.

Zırnıh/Zernih: Arnesik ile kükürt karışımından oluşan bir madde⁵⁴⁶.

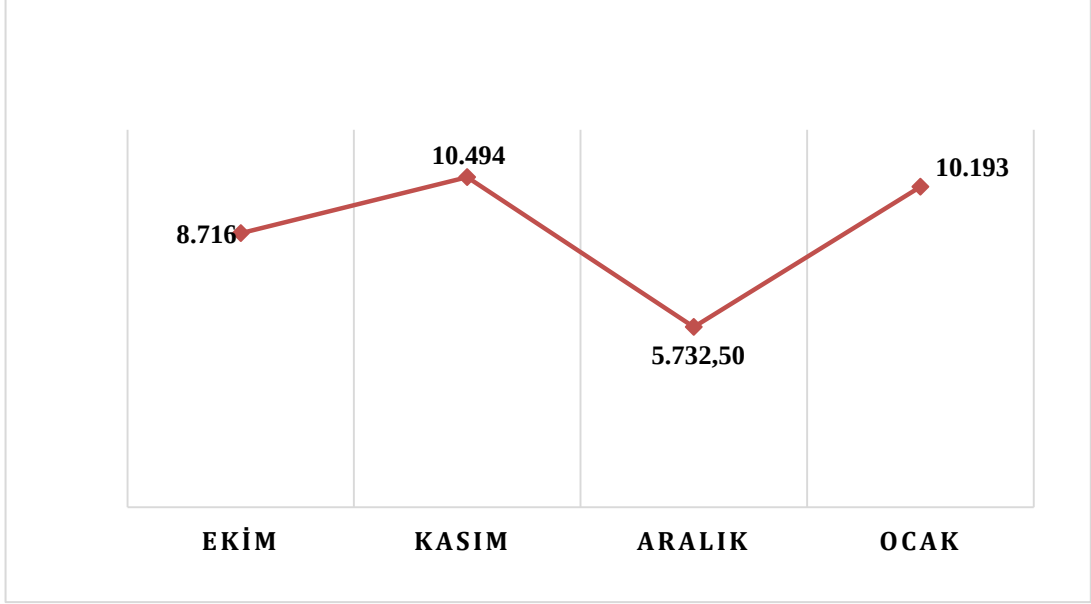
⁵⁴⁴ İŞBİLİR, Ömer, “Yük”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., İstanbul 2013, C.44, s.46-47.

⁵⁴⁵ TAŞKIN, ...*Ölçü ve Tartı Birimleri*, s. 119.

⁵⁴⁶ FİDAN, Murat, *19. Yüzyılda Osmanlı-Rus Ticari Münasebetleri*, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İslam Tarihi ve Sanatları Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun, 2002, s.264.

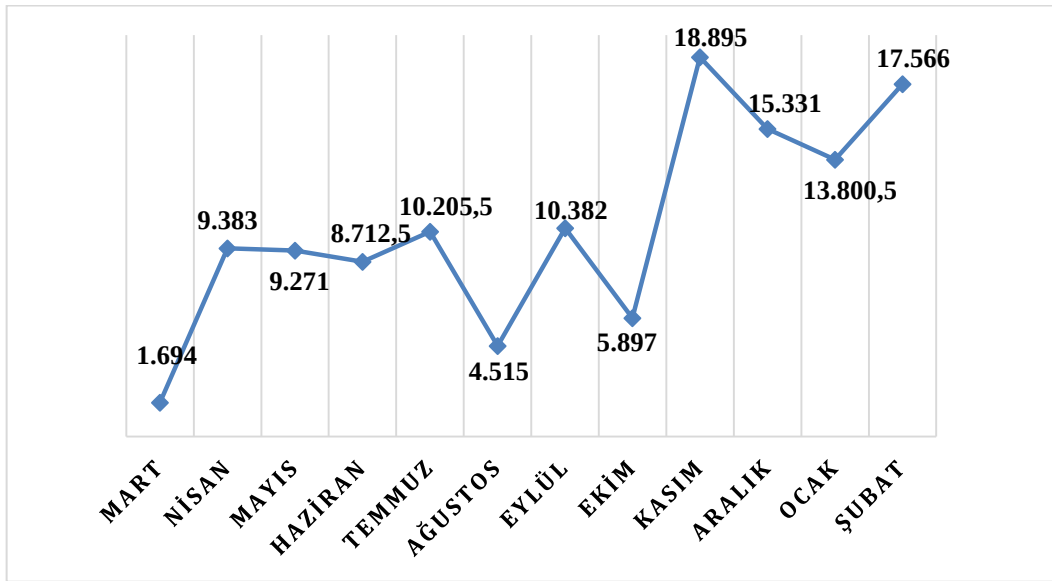
EKLER

Grafik 3 1825 Yılında Erzurum Gümrüğünde İran Tüccarlarından Alınan Gümrük Vergisi (Kuruş)



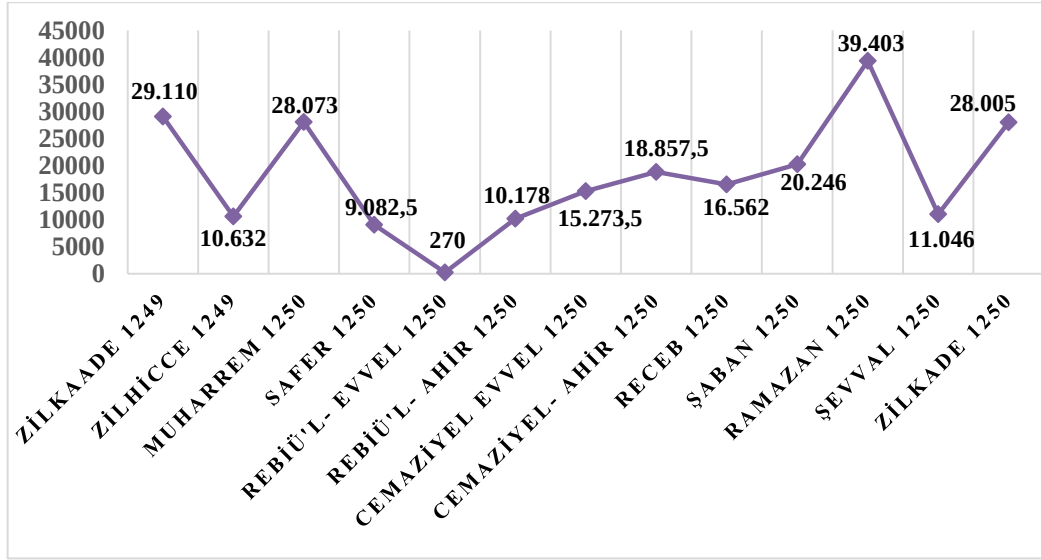
Kaynak: BOA, D.BŞM.ERG.d., G.N: 17138, s.1-6.

Grafik 4 Hicri 1241 (1826) Yılında Erzurum Gümrüğünde İranlı Tüccarlardan Alınan Gümrük Vergisinin Dağılımı (Kuruş)



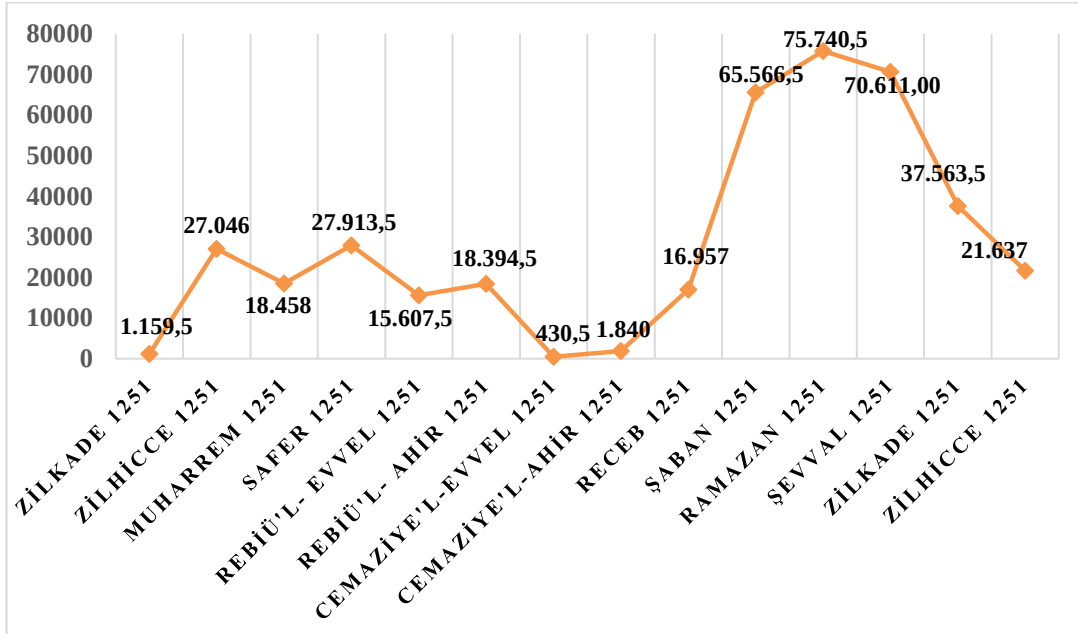
Kaynak: BOA, D.BŞM.ERG.d. G.N: 17139-50.

Grafik 5 Hicri 1249-50 (1834-35) Yılında Erzurum Gümrüğünde İranlı Tüccarlardan Alınan Gümrük Vergisinin Dağılımı (Kuruş)



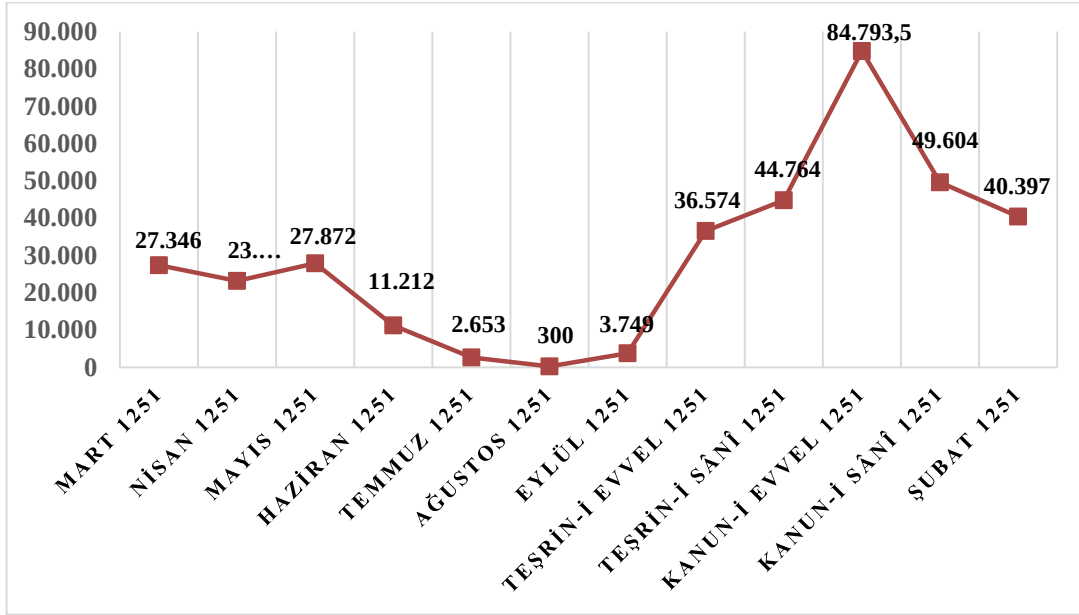
Kaynak: BOA, D.BŞM.ERG.d. G.N: 17155, s. 1-4.

Grafik 6 Hicri 1251 (1835-1836) Yılında Erzurum Gümrüğünde İranlı Tüccarlardan Alınan Gümrük Vergisinin Dağılımı (Kuruş)



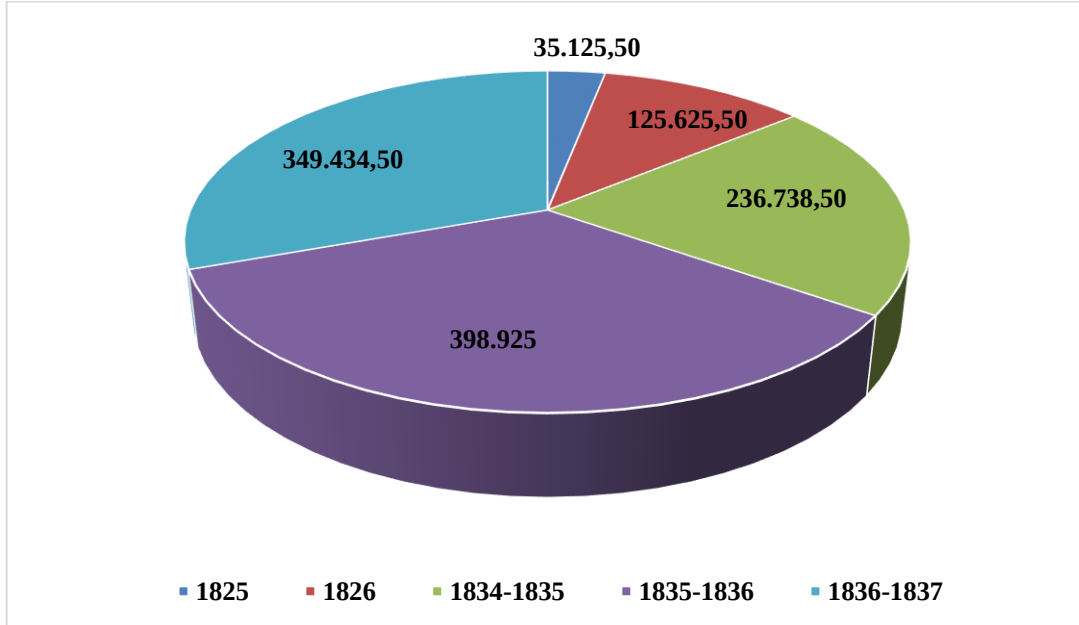
Kaynak: BOA, D.BŞM.ERG.d. G.N: 17160, s. 1-5.

Grafik 7 Rumî 1251 (1836-1837) Yılında İranlı Tüccarlar Erzurum Gümrüğüne Getirdiği Mallar İçin Ödediği Gümrük Vergisi (Kuruş)

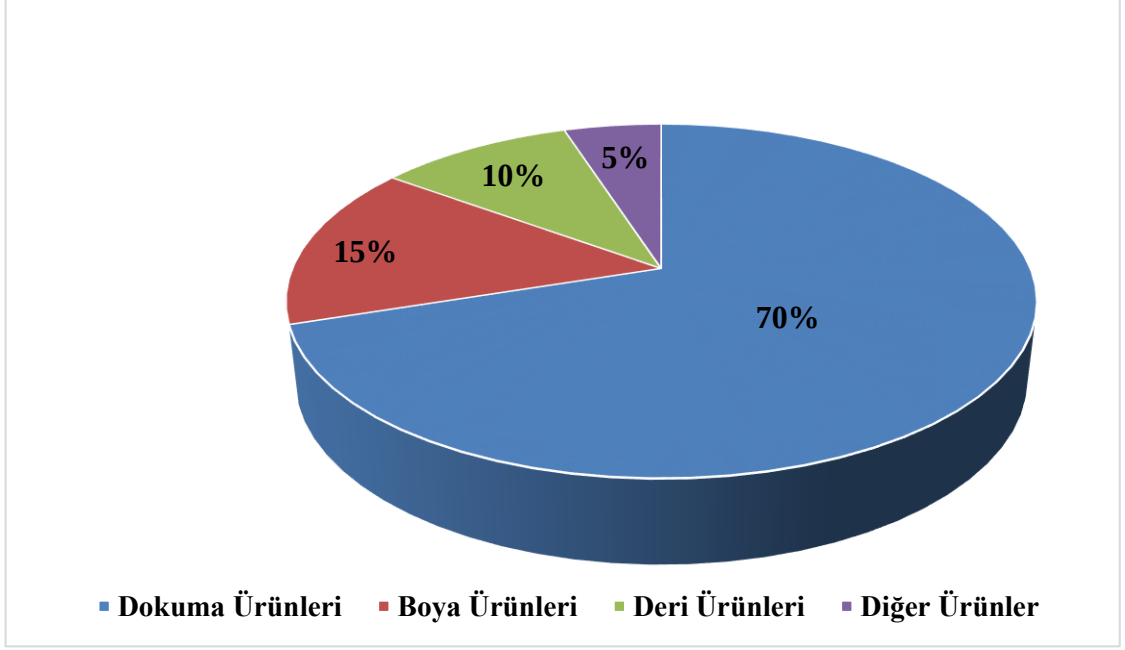


Kaynak: BOA, D.BŞM.ERG.d., G.N: 17161, s.1-16.

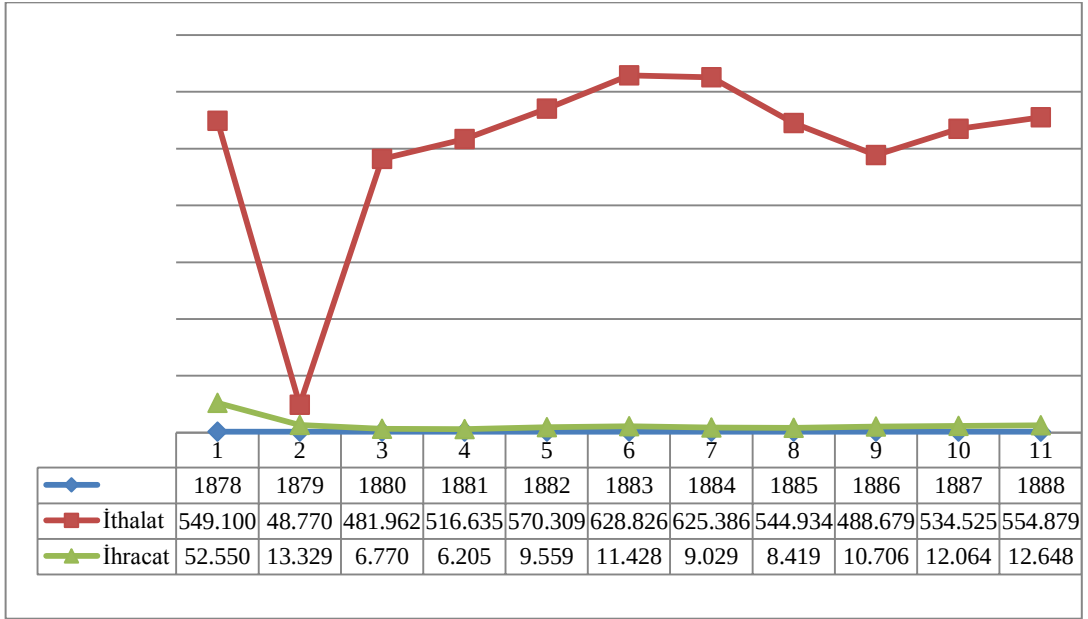
Grafik 8 Erzurum Gümrüğü'nde İranlı Tüccarlardan Alınan Verginin Yıllar İtibarıyla Dağılımı



Grafik 9 Osmanlı-İran Ticari İlişkilerinin Emtia Cinsinden Dağılımı

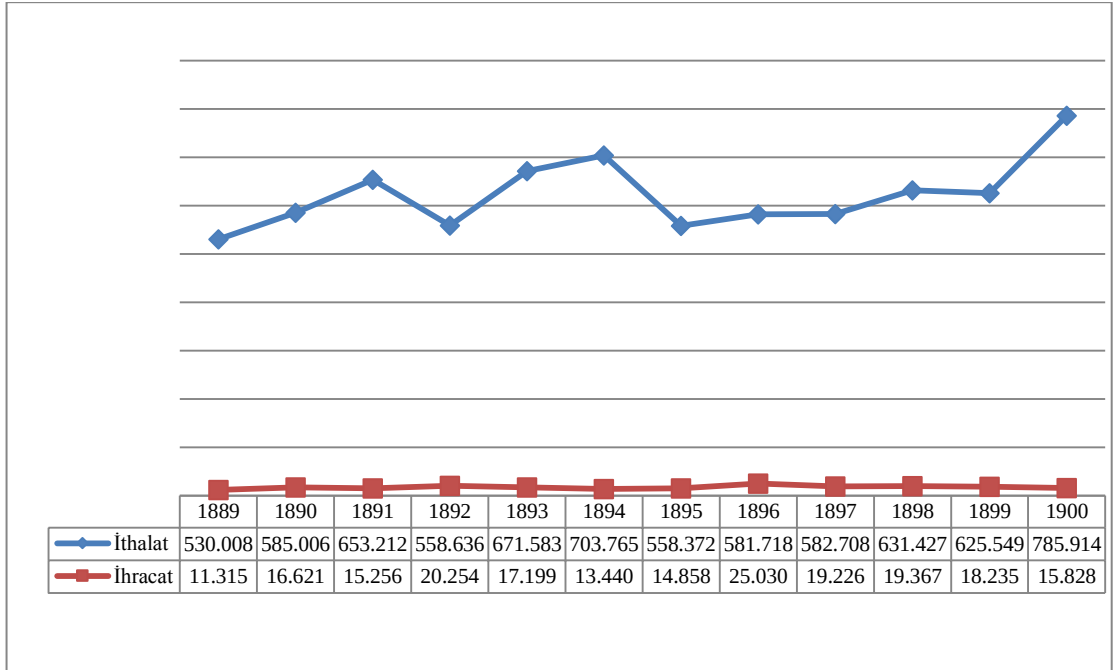


Grafik 10 1878-1888 Yılları Arasında Osmanlı-İran Arasında Gerçekleşen İthalat ve İhracat Dağılımı (Altın Lira)



Kaynak: PAMUK, Şevket, *19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti*, Ankara, Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, 1995, s.68-75.

Grafik 11 1889-1900 Yılları Arasında Osmanlı-İran Arasında Gerçekleşen İthalat ve İhracat Dağılımı (Altın Lira)



Kaynak: PAMUK, *19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti*, s.68-75.

Hicri 1249 (1834-35) Yılında Erzurum Gümrüğüne Gelen İranlı Tüccarların Getirdikleri Malların Dağılımı

Tüccar	Memleketi	Miladi T.	Emtia	Denk	Batman	Kıyye	Adet	Vergi (Kuruş)	Yekûn (Kuruş)
Sadık ⁵⁴⁷	Dilman	13 Mart 1834	Edna Yamçı	-	-	-	20	24	-
Ağa Hasan	Revan	13 Mart 1834	Çivid	-	25,5	-	-	459	507
Ağa Hasan	Revan	13 Mart 1834	Yamçı	-	-	-	40	48	
Ağa Hasan	Revan	13 Mart 1834	Harir-i Acem	-	1.239	2	-	14.872	
Mirza	Dilman	14 Mart 1834	Asfur Boya	-	95	-	-	114	-
Mirza	Dilman	14 Mart 1834	Harir-i Acem	-	99	4	-	1.196	-
Menla Cevad	Dilman	15 Mart 1834	Harir-i Acem	-	112	4	-	1.352	-
Ağa Hüseyin	Hoy	20 Mart 1834	Harir-i Acem	-	121	2	-	1.456	-
İbrahim	Hoy	26 Mart 1834	Mazı	-	200	-	-	160	-
İbrahim	Hoy	26 Mart 1834	Kitre	-	18	-	-	7	-
Hacı İbrahim	Dilman	27 Mart 1834	Çivid	-	17	-	-	306	-
Ağa Hasan	Revan	29 Mart 1834	Kaba Kirman Şal	-	-	-	60	29	249
Ağa Hasan	Revan	29 Mart 1834	Deveci Şal	-	-	-	300	60	
Ağa Hasan	Revan	29 Mart 1834	Vasat Tonluk Şal	-	-	-	180	160	
Hacı Abdullah	Tebriz	29 Mart 1834	Yamçı	-	-	-	20	12	-
Ağa Hasan	Revan	4 Nisan 1834	Harir-i Acem	-	364	-	-	4.368	-
Ağa Hasan	Revan	4 Nisan 1834	Harir-i Acem	-	164	4	-	1.976	-
Hacı Abdullah	Tebriz	5 Nisan 1834	Fermâyiş Şal	-	-	-	8	480	650
Hacı Abdullah	Tebriz	5 Nisan 1834	Müstâ'mel Fermâyiş Şal	-	-	-	4	160	
Hacı Abdullah	Tebriz	5 Nisan 1834	Halil Hânî Şal	-	-	-	1	10	
Ağa Hasan	Revan	8 Nisan 1834	Harir-i Acem	-	121	2	-	1.456	-
Ağa Hasan	Revan	8 Nisan 1834	Çivid	-	8	-	-	144	-
Zeynel Abidin	Tebriz	12 Nisan 1834	Fermâyiş Şal	-	-	-	24	1.440	-

⁵⁴⁷ D.BŞM.ERG.d., Gömlek No:17155, s.1-4.

Zeynel Abidin	Tebriz	12 Nisan 1834	Halil Hânî Şal	-	-	-	3	30	1.500
Zeynel Abidin	Tebriz	12 Nisan 1834	Fermâyîş Şal	-	-	-	1	30	
Hacı İbrahim	Dilman	19 Nisan 1834	Kahve-yi İran	-	190	-	-	114,5	160
Hacı İbrahim	Dilman	19 Nisan 1834	Asfur Boya	-	38	-	-	45,5	
Hacı Bakır oğlu Hasan	Hoy	20 Nisan 1834	Çivid	-	75	-	-	1.350	-
Ağa Hasan	Hoy	20 Nisan 1834	Harir-i Acem	-	69	2	-	832	-
Cevad	Dilman	23 Nisan 1834	Kaba Kirman Şal	-	-	-	50	24	178
Cevad	Dilman	23 Nisan 1834	Deveci Şal	-	-	-	63	12,5	
Cevad	Dilman	23 Nisan 1834	Vasat Tonluk Şal	-	-	-	12	24	
Cevad	Dilman	23 Nisan 1834	Kaba Kirman Şal	-	-	-	3	1,5	
Cevad	Dilman	23 Nisan 1834	Vasat Bohça Şal	-	-	-	10	16	
Cevad	Dilman	23 Nisan 1834	Edna Sahtiyan	-	-	-	500	100	
Abbas	Dilman	25 Nisan 1834	Vasat Tonluk Şal	-	-	-	11	22	48,5
Abbas	Dilman	25 Nisan 1834	Deveci Şal	-	-	-	100	20	
Abbas	Dilman	25 Nisan 1834	Safahan Bezi	-	-	-	33	6,5	
Ağa Hasan	Revan	25 Nisan 1834	Harir-i Acem	-	304	2	-	3.652	4.264
Ağa Hasan	Revan	25 Nisan 1834	Çivid	-	34	-	-	612	
Hacı İbrahim	Dilman	25 Nisan 1834	Asfur Boya	-	453	-	-	543	-
Leng Ali Baba	Hoy	25 Nisan 1834	Çivid	-	2	-	-	36	-
Yusuf	Dilman	27 Nisan 1834	Çivid	-	16	-	-	288	-
Seyid Musa	Tebriz	3 Mayıs 1834	Fermâyîş Şal	-	-	-	6	360	-
Mirza	Dilman	3 Mayıs 1834	Çivid	-	22,5	-	-	405	-
Cafer	Dilman	3 Mayıs 1834	Kaba Kirman Şal	-	-	-	226	113	234,5
Cafer	Dilman	3 Mayıs 1834	Deveci Şal	-	-	-	300	60	
Cafer	Dilman	3 Mayıs 1834	Vasat Düz Kirman	-	-	-	11	26,5	
Cafer	Dilman	3 Mayıs 1834	Kebir Düz Kirman	-	-	-	6	25	
Cafer	Dilman	3 Mayıs 1834	Safir Düz Kirman	-	-	-	7	10	
Tüccar	Memleketi	Miladi T.	Emtia	Denk	Batman	Kıyye	Adet	Vergi (Kuruş)	Yekûn (Kuruş)

Hacı Ahmed	Dilman	3 Mayıs 1834	Deveci Şal	-	-	-	435	78	184
Hacı Ahmed	Dilman	3 Mayıs 1834	Tonluk Şal	-	-	-	4	12	
Hacı Ahmed	Dilman	3 Mayıs 1834	Edna Kaba Çiçekli Şal	-	-	-	37	51	
Hacı Ahmed	Dilman	3 Mayıs 1834	Kaba Kirman Şal	-	-	-	20	10	
Hacı Ahmed	Dilman	3 Mayıs 1834	Vasat Tonluk Şal	-	-	-	12	24	
Ağa Hasan	Revan	12 Mayıs 1834	Harir-i Acem	-	190	4	-	2.288	-
Ağa Hasan	Revan	12 Mayıs 1834	Harir-i Acem	-	242	4	-	2.912	-
Ağa Hasan	Revan	12 Mayıs 1834	Harir-i Acem	-	537	2	-	6.448	-
Ağa Hasan	Revan	12 Mayıs 1834	Mazı	-	340	-	-	272	-
Zorab	İngiliz	14 Mayıs 1834	Harir-i Acem	-	1.269	4	-	9.142,5	-
Zorab	İngiliz	14 Mayıs 1834	Çivid	-	160	-	-	720	-
Ağa Hüseyin	Hoy	12 Mayıs 1834	Harir-i Acem	-	104	-	-	1.248	-
Cevad	Dilman	12 Mayıs 1834	Çivid	-	18	-	-	324	-
Hacı Bakır oğlu	Hoy	12 Mayıs 1834	Çivid	-	14	-	-	252	-
Barsam (?)	Rusya	16 Mayıs 1834	Cild ve Şukka	-	-	-	30	144	-
Resto (?)	Tebriz	21 Mayıs 1834	(...)	-	40	-	-	80	-
Cevad	Dilman	12 Mayıs 1834	Kaba Kirman Şal	-	-	-	215	103,5	-
Cevad	Dilman	12 Mayıs 1834	Bohça Şa Kirman	-	-	-	40	64	-
Cevad	Dilman	12 Mayıs 1834	Deveci Şal	-	-	-	30	6	-
Cevad	Dilman	12 Mayıs 1834	Vasat Düz Kirman	-	-	-	5	12	-
Cevad	Dilman	12 Mayıs 1834	Tonluk Şal Kirman	-	-	-	2	6	-
Cevad	Dilman	12 Mayıs 1834	Vasat Tonluk Şal	-	-	-	1	2	-
Ağa Hasan	Revan	23 Mayıs 1834	Fermâyiş Şal	-	-	-	4	240	-
Ağa Hasan	Revan	23 Mayıs 1834	Sim Fermâyiş Şal	-	-	-	2	40	
Ağa Hasan	Revan	22 Mayıs 1834	Harir-i Acem	-	138	4	-	1.664	-
Ağa Hasan	Revan	23 Mayıs 1834	Harir-i Acem	-	7	2	-	92	272
Ağa Hasan	Revan	23 Mayıs 1834	Çivid	-	10	-	-	180	
Tüccar	Memleketi	Miladi T.	Emtia	Denk	Batman	Kıyye	Adet	Vergi (Kuruş)	Yekûn (Kuruş)

Ağa Mehmed	Dilman	24 Mayıs 1834	Vasat Tonluk Şal Kirman	-	-	-	19	41	90
Ağa Mehmed	Dilman	24 Mayıs 1834	Kaba Çiçekli Şal Kirman	-	-	-	19	26,5	
Ağa Mehmed	Dilman	24 Mayıs 1834	Deveci Şal	-	-	-	22	4	
Ağa Mehmed	Dilman	24 Mayıs 1834	Bohça Şal Kirman	-	-	-	2	3	
Ağa Mehmed	Dilman	24 Mayıs 1834	Kaba Kirman Şal	-	-	-	18	8,5	
Ağa Mehmed	Dilman	24 Mayıs 1834	Çıkılı Şal Kirman	-	-	-	3	8	
Hacı İbrahim	Dilman	24 Mayıs 1834	Asfur Boya	-	45	-	-	54	215
Hacı İbrahim	Dilman	24 Mayıs 1834	Çivid	-	8,5	-	-	153	
Hacı İbrahim	Dilman	24 Mayıs 1834	Kebir Düz Kirman	-	-	-	2	8	
Cevad	Dilman	24 Mayıs 1834	Deveci Şal	-	-	-	70	14	78
Cevad	Dilman	24 Mayıs 1834	Bohça Şal Kirman	-	-	-	40	64	
Cevad	Dilman	25 Mayıs 1834	Çivid	-	16	-	-	288	-
Zorab (?)	İngiliz	9 Haziran 1834	Cild-i Keçe	-	-	-	500	75	-
Resto (?)	Tebriz	10 Haziran 1834	Fermâyiş Şal	-	-	-	14	840	1.350
Resto	Tebriz	10 Haziran 1834	Hâlîl Hânî Şal	-	-	-	23	230	
Resto	Tebriz	10 Haziran 1834	Müstâ'mel Fermâyiş Şal	-	-	-	8	160	
Resto	Tebriz	10 Haziran 1834	Bohça Fermâyiş Şal	-	-	-	6	120	
İngiliz Zorab	İngiliz	1 Temmuz 1834	Kalice Seccade	-	-	-	22	64	-
Ağa Hasan	Tebriz	3 Temmuz 1834	Fermâyiş Şal	-	-	-	30	1.800	2.970
Ağa Hasan	Tebriz	3 Temmuz 1834	Câr Şal	-	-	-	16	960	
Ağa Hasan	Tebriz	3 Temmuz 1834	Hâlîl Hânî Şal	-	-	-	5	50	
Ağa Hasan	Tebriz	3 Temmuz 1834	Cemâverî Şal	-	-	-	2	40	
Ağa Hasan	Tebriz	3 Temmuz 1834	Bohça Câr	-	-	-	2	60	
Mehmed	Dilman	3 Temmuz 1834	Yamçı	-	-	-	15	30	-
Ağa Hasan	Kazvin	5 Temmuz 1834	Çubuk-ı Şiraz	62	-	-	-	1.550	-
Hacı Ahmed	Dilman	5 Temmuz 1834	Deveci Şal	-	-	-	140	28	97
Hacı Ahmed	Dilman	5 Temmuz 1834	Edna Tonluk Şal	-	-	-	11	22	
Hacı Ahmed	Dilman	5 Temmuz 1834	Edna Kaba Çiçekli Şal	-	-	-	5	7	

Hacı Ahmed	Dilman	5 Temmuz 1834	Kaba Kirman	-	-	-	83	40	
Süleyman	Hoy	6 Temmuz 1834	Mazı	-	80	-	-	64	-
Mirza	Dilman	4 Temmuz 1834	Edna Kaba Çiçekli Şal	-	-	-	64	89,5	244,5
Mirza	Dilman	4 Temmuz 1834	Edna Tonluk Şal	-	-	-	70	140	
Mirza	Dilman	4 Temmuz 1834	Tonluk Şal Kirman	-	-	-	5	15	-
Mirza	Dilman	7 Temmuz 1834	Çivid	-	120	-	-	2.160	-
Mirza	Dilman	3 Temmuz 1834	Çivid	-	7	-	-	126	-
Mirza	Dilman	12 Temmuz 1834	Çivid	-	15	-	-	270	-
Mirza	Dilman	12 Ekim 1834	Edna ve Kaba Şal	-	-	-	97	136	-
Mirza	Dilman	12 Ekim 1834	Vasat Çiçekli Şal	-	-	-	11	22	-
Mirza	Dilman	12 Ekim 1834	Donluk Şal Kirman	-	-	-	7	21	-
Mirza	Dilman	29 Temmuz 1834	Kaba Kirman Şal	-	-	-	112	56	-
Ağa Hasan	Revan	14 Ağustos 1834	Fermâyiş Şal	-	-	-	33	1.980	2.010
Ağa Hasan	Revan	14 Ağustos 1834	Hâlîl Hânî Şal	-	-	-	3	30	
Hacı Bakır oğlu	Hoy	15 Ağustos 1834	Hâlîl Hânî Şal	-	-	-	4	40	340
Hacı Bakır oğlu	Hoy	15 Ağustos 1834	Fermâyiş Şal	-	-	-	1	60	
Hacı Bakır oğlu	Hoy	15 Ağustos 1834	Müstâ'mel Fermâyiş Şal	-	-	-	6	240	
Ağa Kerim	Tebriz	16 Ağustos 1834	Asfur Boya	-	20	-	-	24	-
Ağa Hasan	Hoy	25 Ağustos 1834	Harir-i Acem	-	329	2	-	3.925	-
Ağa Hasan (Emanet)	Hoy	25 Ağustos 1834	Harir-i Acem	-	95	2	-	1.144	-
Ağa Hasan	Hoy	25 Ağustos 1834	Harir-i Acem	-	8	4	-	104	-
Kasım	Dilman	30 Ağustos 1834	Harir-i Acem	-	56	2	-	676	-
Mirza	Dilman	3 Eylül 1834	Çivid	-	8,5	-	-	153	-
Resto	Tebriz	3 Eylül 1834	Çâr-Şâl	-	-	-	4	240	470
Resto	Tebriz	3 Eylül 1834	Hâlîl Hânî Şal	-	-	-	2	20	
Resto	Tebriz	3 Eylül 1834	Fermâyiş Şal	-	-	-	3	180	
Resto	Tebriz	3 Eylül 1834	Sim Fermâyiş Şal	-	-	-	1	30	
Ağa Hasan	Hoy	4 Eylül 1834	Çâr-Şâl	-	-	-	2	120	-

Ağa Hasan	Hoy	4 Eylül 1834	Hâlîl Hânî Şal	-	-	-	3	30	-
Ağa Hasan	Hoy	4 Eylül 1834	Fermâyiş Şal	-	-	-	17	1.020	-
Hacı Bakır oğlu	Hoy	7 Eylül 1834	Harir-i Acem	-	17	2	-	208	-
Hacı Bakır oğlu	Hoy	17 Eylül 1834	Deveci Şal	-	-	-	89	18	-
Ağa Hasan	Revan	19 Eylül 1834	Fermâyiş Şal	-	-	-	25	1.500	1.650
Ağa Hasan	Revan	19 Eylül 1834	Müstâ'mel Fermâyiş Şal	-	-	-	4	120	
Ağa Hasan	Revan	19 Eylül 1834	Hâlîl Hânî Şal	-	-	-	3	30	
Ağa Hasan	Revan	19 Eylül 1834	Fermâyiş Şal	-	-	-	35	2.100	2.350
Ağa Hasan	Revan	19 Eylül 1834	Müstâ'mel Fermâyiş Şal	-	-	-	5	150	
Ağa Hasan	Revan	19 Eylül 1834	Hâlîl Hânî Şal	-	-	-	10	100	
Ağa Hasan	Revan	19 Eylül 1834	Fermâyiş Şal	-	-	-	35	2.100	2.300
Ağa Hasan	Revan	19 Eylül 1834	Müstâ'mel Fermâyiş Şal	-	-	-	5	150	
Ağa Hasan	Revan	19 Eylül 1834	Hâlîl Hânî Şal	-	-	-	5	50	
Ağa Hasan	Revan	19 Eylül 1834	Fermâyiş Şal	-	-	-	20	1.500	1.600
Ağa Hasan	Revan	19 Eylül 1834	Müstâ'mel Fermâyiş Şal	-	-	-	4	120	
Ağa Hasan	Revan	19 Eylül 1834	Hâlîl Hânî Şal	-	-	-	3	30	
Ağa Hasan	Hoy	21 Eylül 1834	Çâr-Şâl	-	-	-	2	120	1.280
Ağa Hasan	Hoy	21 Eylül 1834	Hâlîl Hânî Şal	-	-	-	2	20	
Ağa Hasan	Hoy	21 Eylül 1834	Fermâyiş Şal	-	-	-	18	1080	
Ağa Hasan	Hoy	21 Eylül 1834	Bohça Fermâyiş Şal	-	-	-	2	60	
Ağa Hasan	Hoy	22 Eylül 1834	Harir-i Edna	-	28	-	-	228	-
Ağa Hasan	Hoy	22 Eylül 1834	Harir-i Acem	-	4	2	-	52	-
Ağa Hasan	Revan	22 Eylül 1834	Fermâyiş Şal	-	-	-	31	1.220	2038
Ağa Hasan	Revan	22 Eylül 1834	Hâlîl Hânî Şal	-	-	-	9	90	
Ağa Hasan	Revan	22 Eylül 1834	Müstâ'mel Fermâyiş Şal	-	-	-	6	240	
Ağa Hasan	Revan	22 Eylül 1834	Edna ve Kaba Çiçekli Şal	-	-	-	180	252	
Ağa Hasan	Revan	22 Eylül 1834	Bohça Şal	-	-	-	120	232	
Ağa Hasan	Revan	22 Eylül 1834	Deveci Şal	-	-	-	24	4,5	

Tüccar	Memleketi	Miladi T.	Emtia	Denk	Batman	Kıyye	Adet	Vergi (Kuruş)	Yekûn (Kuruş)
Ağa Hasan	Revan	25 Eylül 1834	Vasat Bohça Şal Kirman	-	-	-	417	667	1.930
Ağa Hasan	Revan	25 Eylül 1834	Çıkılı Şal Kirman	-	-	-	58	174	
Ağa Hasan	Revan	25 Eylül 1834	Vasat Donluk Şal Kirman	-	-	-	495	990	
Ağa Hasan	Revan	25 Eylül 1834	Edna Bohça Şal	-	-	-	10	10	
Ağa Hasan	Revan	25 Eylül 1834	Deveci Şal	-	-	-	70	14	
Ağa Hasan	Revan	25 Eylül 1834	Kebir Düz Kirman	-	-	-	19	80	
Süleyman	Hoy	25 Eylül 1834	Edna Bohça Şal	-	-	-	383	460	664
Süleyman	Hoy	25 Eylül 1834	Zincirli Bohça Şal	-	-	-	33	92	
Süleyman	Hoy	25 Eylül 1834	Donluk Şal	-	-	-	15	45	
Süleyman	Hoy	25 Eylül 1834	Vasat Donluk	-	-	-	31	62	
Süleyman	Hoy	25 Eylül 1834	Vasat Düz Kirman	-	-	-	2	5	
Hacı Kurban	Hoy	25 Eylül 1834	Kasnı (?)	-	50	-	-	60	-
Mirza	Dilman	28 Eylül 1834	Çıkılı Şal Kirman	-	-	-	42	118,5	228,5
Mirza	Dilman	28 Eylül 1834	Kaba Kirman Şal	-	-	-	40	19	
Mirza	Dilman	28 Eylül 1834	Edna ve Kaba Çiçekli Şal	-	-	-	20	28	
Mirza	Dilman	28 Eylül 1834	Bohça Şal Kirman	-	-	-	22	35	
Zorab	İngiliz	28 Eylül 1834	Kalice Seccade	-	-	-	6	14,5	-
Cevad	Dilman	9 Ekim 1834	Asfur Boya	-	110	-	-	132	980
Cevad	Dilman	8 Ekim 1834	Vasat Bohça Şal Kirman	-	-	-	337	539	
Cevad	Dilman	8 Ekim 1834	Edna Bohça Şal Kirman	-	-	-	371	371	
Cevad	Dilman	8 Ekim 1834	Çıkılı Şal Kirman	-	-	-	20	56	
Cevad	Dilman	8 Ekim 1834	Vasat Donluk Şal Kirman	-	-	-	7	14	
Cevad	Dilman	8 Ekim 1834	Vasat Donluk Şal Kirman	-	-	-	-	-	
Tüccar	Memleketi	Miladi T.	Emtia	Denk	Batman	Kıyye	Adet	Vergi (Kuruş)	Yekûn (Kuruş)
Ağa Hasan	Hoy	10 Ekim 1834	Harir-i Acem	-	60	4	-	728	-

Ağa Hasan	Tebriz	10 Ekim 1834	Harir-i Acem	-	86	2	-	1.040	-
Ağa Hasan	Tebriz	10 Ekim 1834	Harir-i Acem	-	60	4	-	728	-
Ağa Hasan	Revan	10 Ekim 1834	Harir-i Acem	-	17	2	-	208	-
Hacı Bakır oğlu Ağa Hüseyin	Hoy	10 Ekim 1834	Harir-i Acem	-	173	2	-	1.080	-
Hâkim Ağa	Tebriz	11 Ekim 1834	Çubuk-ı Şiraz	63	-	-	-	900	-
Ağa Hüseyin	Hoy	11 Ekim 1834	Afyon-ı İran	-	7	-	-	28	-
Mirza	Dilman	12 Ekim 1834	Çıkılı Şal Kirman	-	-	-	11	31	85
Mirza	Dilman	12 Ekim 1834	Kaba Kirman Şal	-	-	-	112	54	
Resto (?)	Tebriz	13 Ekim 1834	Hâlil Hânî Şal	-	-	-	1	10	1.530
Resto	Tebriz	13 Ekim 1834	Câr Şal	-	-	-	7	420	
Resto	Tebriz	13 Ekim 1834	Fermâyiş Şal	-	-	-	19	1.100	
Zorab	İngiliz	17 Ekim 1834	Çivid	-	226	-	-	1.008	-
Hasan	Dilman	20 Ekim 1834	Mazı	-	65	-	-	52	-
Ali	Dilman	29 Ekim 1834	Harir-i Acem	-	69	2	-	832	-
Cevad	Dilman	28 Ekim 1834	Vasat Bohça Şal Kirman	-	-	-	600	960	1.577
Cevad	Dilman	28 Ekim 1834	Edna Bohça Şal	-	-	-	483	483	
Cevad	Dilman	28 Ekim 1834	Vasat Bohça Şal	-	-	-	33	66	
Cevad	Dilman	28 Ekim 1834	Çıkılı Şal Kirman	-	-	-	27	78	
Cevad	Dilman	19 Ekim 1834	Mazı	-	527	-	-	421,5	-
Allahverdi	Hoy	31 Ekim 1834	Mazı	-	32	-	-	25,5	-
Allahverdi	Hoy	31 Ekim 1834	Mazı	-	289	-	-	231	-
Resto	Tebriz	1 Kasım 1834	Harir-i Acem	-	17	2	-	208	232
Resto	Tebriz	1 Kasım 1834	Hoy Şalı	-	-	-	200	24	
Tüccar	Memleketi	Miladi T.	Emtia	Denk	Batman	Kıyye	Adet	Vergi (Kuruş)	Yekûn (Kuruş)
Ağa Mehmed	Dilman	1 Kasım 1834	Asfur Boya	-	165	-	-	198	1.188
Ağa Mehmed	Dilman	1 Kasım 1834	Mazı	-	135	-	-	96,5	
Ağa Mehmed	Dilman	1 Kasım 1834	Harir-i Acem	-	17	2	-	208	
Ağa Mehmed	Dilman	1 Kasım 1834	Çivid	-	46	-	-	648	

Ağa Mehmed	Dilman	1 Kasım 1834	Hoy Şal	-	-	-	100	12	
Sadık	Dilman	2 Kasım 1834	Cehri-yi İran	-	187	-	-	90	-
Sadık	Dilman	2 Kasım 1834	Çivid	-	146	-	-	2.628	-
Sadık	Dilman	2 Kasım 1834	Asfur Boya	-	30	-	-	36	-
Hacı Bakır oğlu	Hoy	2 Kasım 1834	Çivid	-	64	-	-	1.152	-
Menla Cevad	Dilman	2 Kasım 1834	Asfur Boya	-	387	-	-	430	-
Ali	Dilman	2 Kasım 1834	Asfur Boya	-	295	-	-	354	-
Ağa Ali	Dilman	4 Kasım 1834	Bohça Şal Kirman	-	-	-	97	135	251,5
Ağa Ali	Dilman	4 Kasım 1834	Çıkılı Şal Kirman	-	-	-	6	17	
Ağa Ali	Dilman	4 Kasım 1834	Donluk Şal Kirman	-	-	-	8	24	
Ağa Ali	Dilman	4 Kasım 1834	Zincirli Bohça Şal	-	-	-	1	3	
Ağa Ali	Dilman	4 Kasım 1834	Vasat Donluk Şal	-	-	-	10	5	
Ağa Ali	Dilman	4 Kasım 1834	Kaba Kirman Şal	-	-	-	5	10	
Ağa Ali	Dilman	4 Kasım 1834	Edna ve Kaba Çiçekli Şal	-	-	-	41	57,5	
Zorab	İngiliz	3 Kasım 1834	Asfur Boya	-	342	-	-	70	-
Ağa Mehmed	Hoy	4 Kasım 1834	Mazı	-	274	-	-	197	-
Ağa Mehmed	Dilman	4 Kasım 1834	Edna Bohça Şal Kirman	-	-	-	155	155	394
Ağa Mehmed	Dilman	4 Kasım 1834	Çıkılı Şal Kirman	-	-	-	36	101	
Ağa Mehmed	Dilman	4 Kasım 1834	Vasat Donluk Şal Kirman	-	-	-	17	34	
Ağa Mehmed	Dilman	4 Kasım 1834	Bohça Şal Kirman	-	-	-	13	21	
Ağa Mehmed	Dilman	4 Kasım 1834	Donluk Şal Kirman	-	-	-	15	45	
Ağa Mehmed	Dilman	4 Kasım 1834	Edna/Kaba Çiçekli Şal	-	-	-	21	29	
Ağa Mehmed	Dilman	4 Kasım 1834	Deveci Şal	-	-	-	45	9	
Tüccar	Memleketi	Miladi T.	Emtia	Denk	Batman	Kıyye	Adet	Vergi (Kuruş)	Yekûn (Kuruş)
Allahverdi	Hoy	5 Kasım 1834	Mazı	-	100	-	-	72	-
Ağa Hasan	Revan	6 Kasım 1834	Fermâyış Şal	-	-	-	21	1.260	-
Ağa Hasan	Revan	6 Kasım 1834	Hâlil Şal	-	-	-	9	90	-

Ağa Hasan	Revan	6 Kasım 1834	Mazı	-	2.056	-	-	1.480	-
Ağa Hüseyin	Hoy	6 Kasım 1834	Harir-i Acem	-	43	2	-	520	-
Mirza	Dilman	7 Kasım 1834	Kebir Düz Kirman Şal	-	-	-	32	134,5	-
Hacı Bakır oğlu	Hoy	7 Kasım 1834	Harir-i Acem	-	138	3	-	1.664	-
Ağa Hasan	Revan	15 Kasım 1834	Harir-i Acem	-	398	-	-	4.776	-
Ağa Hüseyin	Hoy	18 Kasım 1834	Harir-i Acem	-	65	-	-	780	-
Mehmed Hasan	Hoy	20 Kasım 1834	Mazı	-	126	-	-	101	-
Ağa Mehmed	Hoy	20 Kasım 1834	Çivid	-	14	-	-	252	
Ağa Mehmed	Hoy	20 Kasım 1834	Mazı	-	500	-	-	400	2143,5
Ağa Mehmed	Hoy	20 Kasım 1834	Çivid	-	96,5	-	-	1.737	
Ağa Mehmed	Hoy	20 Kasım 1834	Cehre-i İran	-	14	-	-	6,5	
Ağa Mehmed	Hoy	21 Kasım 1834	Keten-ı Rize	-	-	-	144	103,5	-
Hacı İbrahim	Dilman	23 Kasım 1834	Afyon-ı İran	-	-	-	24	19	-
Hacı Veli	Hoy	23 Kasım 1834	Hoy Şalı	-	-	-	220	44	-
Zorab	İngiliz	26 Kasım 1834	Edna Çubuk-ı Şiraz	-	-	-	595	267,5	1081
Zorab	İngiliz	26 Kasım 1834	Cehre-i İran	-	100	-	-	35	
Zorab	İngiliz	26 Kasım 1834	Harir-i Acem	-	341	-	-	613	
Zorab	İngiliz	26 Kasım 1834	Mazı	-	310	-	-	155	
Allahverdi	Hoy	10 Aralık 1834	Vasat Kalice	-	-	-	8	64	-
Allahverdi	Hoy	10 Aralık 1834	Vasat Kalice	-	-	-	4	32	-
Ağa Hasan	Hoy	16 Aralık 1834	Fermâyiş Şal	-	-	-	22	1.320	1.470
Ağa Hasan	Hoy	16 Aralık 1834	Hâlîl Hânî	-	-	-	3	30	
Ağa Hasan	Hoy	16 Aralık 1834	Müstâ'mel Fermâyiş Şal	-	-	-	3	120	
Tüccar	Memleketi	Miladi T.	Emtia	Denk	Batman	Kıyye	Adet	Vergi (Kuruş)	Yekûn (Kuruş)
Hacı Bakıroğlu	Hoy	16 Aralık 1834	Fermâyiş Şal	-	-	-	30	1.800	3.330
Ağa Hasan		16 Aralık 1834	Câr-Şal	-	-	-	18	1.080	
Hacı Bakıroğlu	Hoy	16 Aralık 1834	Müstâ'mel Fermâyiş Şal	-					

Ağa Hasan					-	-	4	160	
Hacı Bakır oğlu Ağa Hasan	Hoy	16 Aralık 1834	Müstâ'mel Bohça Şal	-	-	-	2	40	
Hacı Bakır oğlu Ağa Hasan	Hoy	16 Aralık 1834	Hâlil Hânî Şal	-	-	-	1	10	
Beratlı Tüccar Rafael	Kayseri	17 Aralık 1834	Mazı	-	180	-	-	216	-
Şeyh Kâzım	Tebriz	17 Aralık 1834	Fermâyiş Şal	-	-	-	18	1.080	-
Şeyh Kâzım	Tebriz	17 Aralık 1834	Câr Şal	-	-	-	6	360	-
Ağa Hasan	Revan	17 Aralık 1834	Câr Şal	-	-	-	24	1.440	-
Hacı Ali Baba	Tebriz	17 Aralık 1834	Fermâyiş Şal	-	-	-	45	2.700	
Hacı Ali Baba	Tebriz	17 Aralık 1834	Hâlil Hânî Şal	-	-	-	10	100	2.800
Hacı Bakıroğlu Hüseyin	Hoy	17 Aralık 1834	Fermâyiş Şal	-	-	-	9	540	-
Hacı Bakıroğlu Hüseyin	Hoy	17 Aralık 1834	Câr Şal	-	-	-	3	180	
Hacı Bakıroğlu Hüseyin	Hoy	17 Aralık 1834	Müstâ'mel Câr Şal	-	-	-	2	80	380
Hacı Bakıroğlu Hüseyin	Hoy	17 Aralık 1834	Müstâ'mel Fermâyiş Şal	-	-	-	3	120	
Zorab	İngiliz	22 Aralık 1834	Mazı	-	560	-	-	280	-
Beratlı Tüccar Agob	Tokat	21 Aralık 1834	Mazı	-	110	-	-	132	-
Tüccar	Memleketi	Miladi T.	Emtia	Denk	Batman	Kıyye	Adet	Vergi (Kuruş)	Yekûn (Kuruş)
İsmail	Dilman	22 Aralık 1834	Harir-i Acem	-	86	4	-	1.040	-
Zorab	İngiliz	25 Aralık 1834	Harir-i Acem	-	137	-	-	247	-
Zorab	İngiliz	25 Aralık 1834	Kalice Seccade	-	-	-	11	16,5	-
Mirza	Dilman	29 Aralık 1834	Harir-i Acem	-	8	4	-	104	-
Hacı Bakır oğlu Ağa Hüseyin	Hoy	29 Aralık 1834	Harir-i Acem	-	450	4	-	5.408	

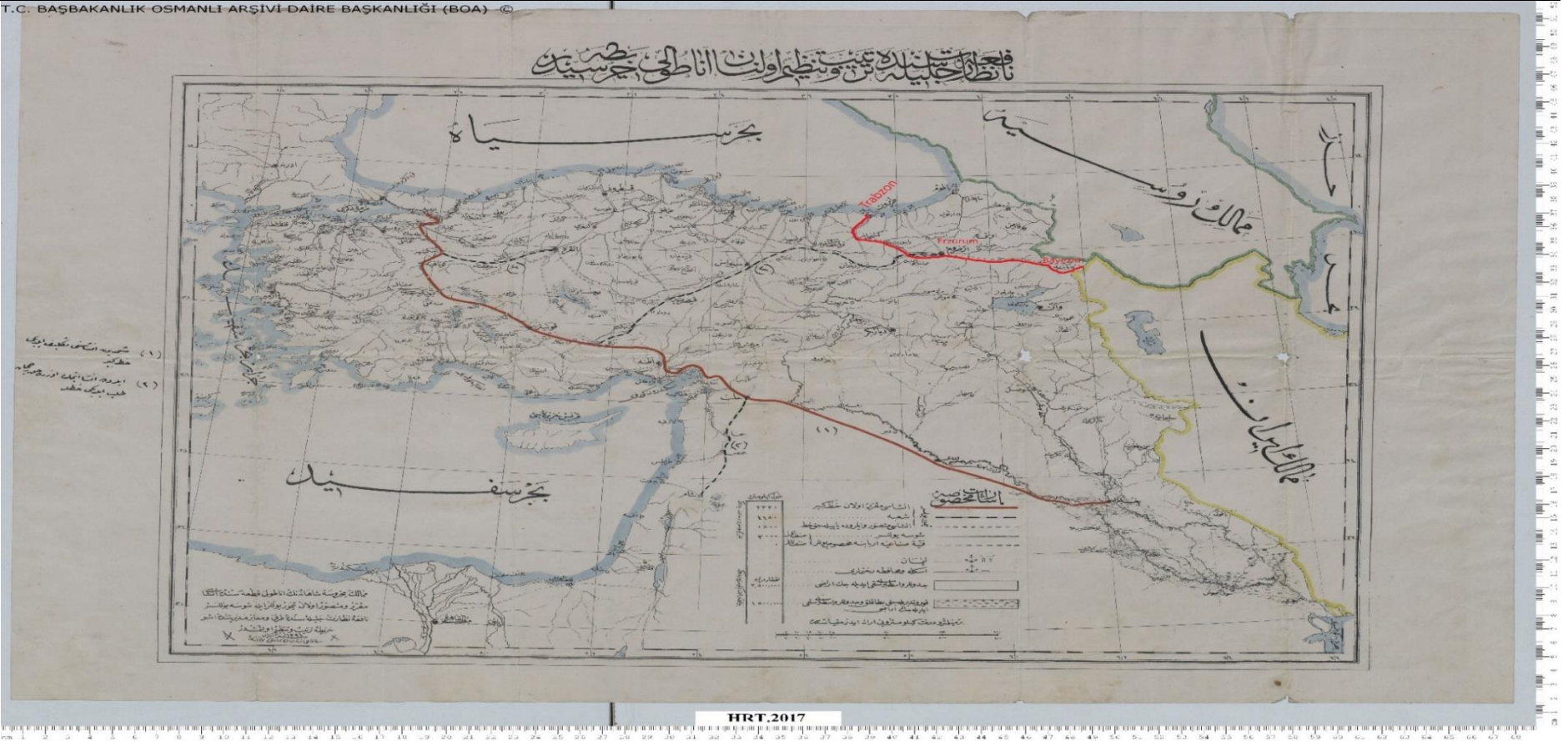
Hacı Bakır oğlu Ağa Hüseyin	Hoy	29 Aralık 1834	Vasat Bohça Şal	-	-	-	170	272	5.680
Fetih Ali	Dilman	30 Aralık 1834	Mazı	-	300	-	-	240	-
Cafer	Dilman	30 Aralık 1834	Kaba Kirman Şal	-	-	-	298	143	639,5
Cafer	Dilman	30 Aralık 1834	Vasat Düz Kirman Şal	-	-	-	78	156	
Cafer	Dilman	30 Aralık 1834	Safir Düz Kirman Şal	-	-	-	31	37	
Cafer	Dilman	30 Aralık 1834	Çıkılı Şal Kirman	-	-	-	12	33,5	
Cafer	Dilman	30 Aralık 1834	Edna/Kaba Çimekli Şal	-	-	-	69	96,5	
Cafer	Dilman	30 Aralık 1834	Vasat Donluk Şal	-	-	-	1	2	
Cafer	Dilman	30 Aralık 1834	Deveci Şal	-	-	-	139	28	
Cafer	Dilman	30 Aralık 1834	Mazı	-	178	-	-	142,5	
Allahverdi	Hoy	18 Aralık 1834	Edna Yamçı	-	-	-	40	40	-
Zorab	İngiliz	31 Aralık 1834	Harir-i Acem	-	204	-	-	367, 8 Para	-
Hacı Seyfi	Tebriz	31 Aralık 1834	Asfur Boya	-	600	-	-	600	756
Hacı Seyfi	Tebriz	31 Aralık 1834	Harir-i Acem	-	13	-	-	156	
Hacı Mirza	Tebriz	3 Ocak 1835	Harir-i Acem	-	208	-	-	2.496	-
Ağa Hasan	Revan	3 Ocak 1835	Harir-i Acem	-	277	2	-	3.332	-
Hacı Mir Ağa	Tebriz	4 Ocak 1835	Harir-i Acem	-	111	2	-	1.340	-
Hacı Bakır oğlu	Hoy	6 Ocak 1835	Harir-i Acem	-	241	-	-	2.892	2.934
Hacı Bakır oğlu	Hoy	6 Ocak 1835	Hoy Şalı	-	-	-	350	32	
Ağa Hasan	Hoy	6 Ocak 1835	Harir-i Acem	-	104	-	-	1.248	-
Tüccar	Memleketi	Miladi T.	Emtia	Denk	Batman	Kıyye	Adet	Vergi (Kuruş)	Yekûn (Kuruş)
Cevad	Dilman	6 Ocak 1835	Âlâ Bohça Şal Kirman	-	-	-	53	127	474,5
Cevad	Dilman	6 Ocak 1835	Donluk Şal Kirman	-	-	-	11	33	
Cevad	Dilman	6 Ocak 1835	Vasat Bohça Şal	-	-	-	142	227	
Cevad	Dilman	6 Ocak 1835	Lahor Taklidi Şal Kirman	-	-	-	2	34	
Cevad	Dilman	6 Ocak 1835	Harir-i Acem	-	3,5	-	-	42	
Cevad	Dilman	6 Ocak 1835	Çıkılı Şal Kirman	-	4	-	-	10,5	

Hacı Bakır oğlu	Hoy	12 Ocak 1835	Harir-i Acem	-	260	-	-	3.120	-
Hacı Bakır oğlu	Hoy	12 Ocak 1835	Harir-i Acem	-	329	2	-	3.952	5940
Hacı Bakır oğlu	Hoy	12 Ocak 1835	Vasat Donluk Şal	-	-	-	510	816	
Hacı Bakır oğlu	Hoy	12 Ocak 1835	Deveci Şal	-	-	-	1.000	200	
Hacı Bakır oğlu	Hoy	12 Ocak 1835	Çıkılı Şal Kirman	-	-	-	150	420	
Hacı Bakır oğlu	Hoy	12 Ocak 1835	Kaba Kirman Şal	-	-	-	450	216	
Hacı Bakır oğlu	Hoy	12 Ocak 1835	Edna ve Kaba Çiçekli Şal	-	-	-	200	280	
Hacı Bakır oğlu	Hoy	12 Ocak 1835	Vasat Donluk Şal Kirman	-	-	-	20	56	
Hacı Abdullah	Şirvan	13 Ocak 1835	Harir-i Acem	-	164	4	-	1.976	-
Ağa Hasan	Hoy	13 Ocak 1835	Harir-i Acem	-	234	-	-	2.808	-
Hacı Abdullah	Şirvan	13 Ocak 1835	Deveci Şal	-	-	-	305	60	-
Hacı Abdullah	Şirvan	13 Ocak 1835	Edna Bohça Şal	-	-	-	101	121	267
Hacı Abdullah	Şirvan	13 Ocak 1835	Vasat Donluk Şal	-	-	-	5	10	
Hacı Abdullah	Şirvan	13 Ocak 1835	Çıkılı Şal Kirman	-	-	-	18	50,5	
Hacı Abdullah	Şirvan	13 Ocak 1835	Donluk Şal Kirman	-	-	-	8	24	
Hacı Abdullah	Şirvan	13 Ocak 1835	Kaba Kirman Şal	-	-	-	3	1,5	
Ağa Hüseyin	Hoy	22 Ocak 1835	Mazı	-	380	-	-	273,5	-
Ağa Hasan	Hoy	22 Ocak 1835	Harir-i Acem	-	182	-	-	2.184	2.270,5
Ağa Hasan	Hoy	22 Ocak 1835	Kaba Kirman Şal	-	-	-	68	32,5	
Ağa Hasan	Hoy	22 Ocak 1835	Edna Bohça Şal	-	-	-	36	43	
Ağa Hasan	Hoy	22 Ocak 1835	Deveci Şal	-	-	-	53	10,5	
Tüccar	Memleketi	Miladi T.	Emtia	Denk	Batman	Kıyye	Adet	Vergi (Kuruş)	Yekûn (Kuruş)
Ağa Hasan	Hoy	22 Ocak 1835	Harir-i Acem	-	710	4	-	7.528	-
Ağa Hasan	Revan	22 Ocak 1835	Harir-i Acem	-	121	2	-	1.456	-
Zorab	İngiliz	24 Ocak 1835	Cehri-yi İran	-	96	-	-	33 Kuruş 24 Para	-
Zorab	İngiliz	24 Ocak 1835	Mazı	-	720	-	-	360	-

Ağa Hasan	Hoy	27 Ocak 1835	Harir-i Acem	-	111	2	-	1.336	-
Ağa Hasan	Revan	2 Şubat 1835	Harir-i Acem	-	845	-	-	10.140	-
Hacı Bakır oğlu	Hoy	2 Şubat 1835	Harir-i Acem	-	43	2	-	520	-
Hacı Bakır oğlu	Hoy	2 Şubat 1835	Cehri-yi İran	-	171	-	-	68	-
Ağa Hasan	Hoy	7 Şubat 1835	Asfur Boya	-	110	-	-	132	-
Mirza	Dilman	8 Şubat 1835	Kalem Yazı	2	-	-	-	12	24
Mirza	Dilman	8 Şubat 1835	Edna Yamçı	-	-	-	10	12	
Hacı Bakır oğlu	Hoy	17 Şubat 1835	Kalem Yazı	19	-	-	-	114	-
Zorab	İngiliz	2 Mart 1835	Mazı	-	704	-	-	352	357, 24 Para
Zorab	İngiliz	2 Mart 1835	Cehri-yi İran	-	16	-	-	5, 24 Para	
Hacı Bakıroğlu	Hoy	4 Mart 1835	Harir-i Acem	-	390	-	-	4.680	4.784
Hacı Bakıroğlu	Hoy	4 Mart 1835	Harir-i Acem	-	17	2	-	104	
Ağa Hüseyin	Hoy	5 Mart 1835	Harir-i Acem	-	216	4	-	2.600	-
Hacı Bakıroğlu	Hoy	6 Mart 1835	Harir-i Acem	-	130	-	-	1.560	-
Hacı Bakır oğlu	Hoy	8 Mart 1835	Harir-i Acem	-	312	-	-	3.744	-
Ağa Hüseyin									
Hacı Bakır oğlu	Hoy	8 Mart 1835	Harir-i Acem	-	52	-	-	624	-
Ağa Hüseyin									
Ağa Hasan	Hoy	8 Mart 1835	Harir-i Acem	-	190	-	-	2.288	-
Tüccar	Memleketi	Miladi T.	Emtia	Denk	Batman	Kıyye	Adet	Vergi (Kuruş)	Yekûn (Kuruş)
Ağa Seyid	Tebriz	9 Mart 1835	Harir-i Acem	-	364	-	-	4.368	-
Ağa Hüseyin	Hoy	10 Mart 1835	Harir-i Acem	-	221	-	-	2.652	2.672
Ağa Hüseyin	Hoy	10 Mart 1835	Asfur Boya	-	17	-	-	20	
Hacı Bakır oğlu	Hoy	9 Mart 1835	Harir-i Acem	-	251	4	-	3.020	-
Ağa Hüseyin									
Hacı Bakır oğlu	Hoy	9 Mart 1835	Harir-i Acem	-	69	2	-	832	-
Ağa Hüseyin									
Ağa Hasan	Revan	11 Mart 1835	Harir-i Acem	-	836	4	-	884	-
Hacı Bakır oğlu	Hoy	12 Mart 1835	Deveci Şal	-					

Ağa Hüseyin					-	-	400	80	240
Hacı Bakır oğlu		12 Mart 1835							
Ağa Hüseyin	Hoy		Kaba Kirman Şal	-	-	-	330	160	

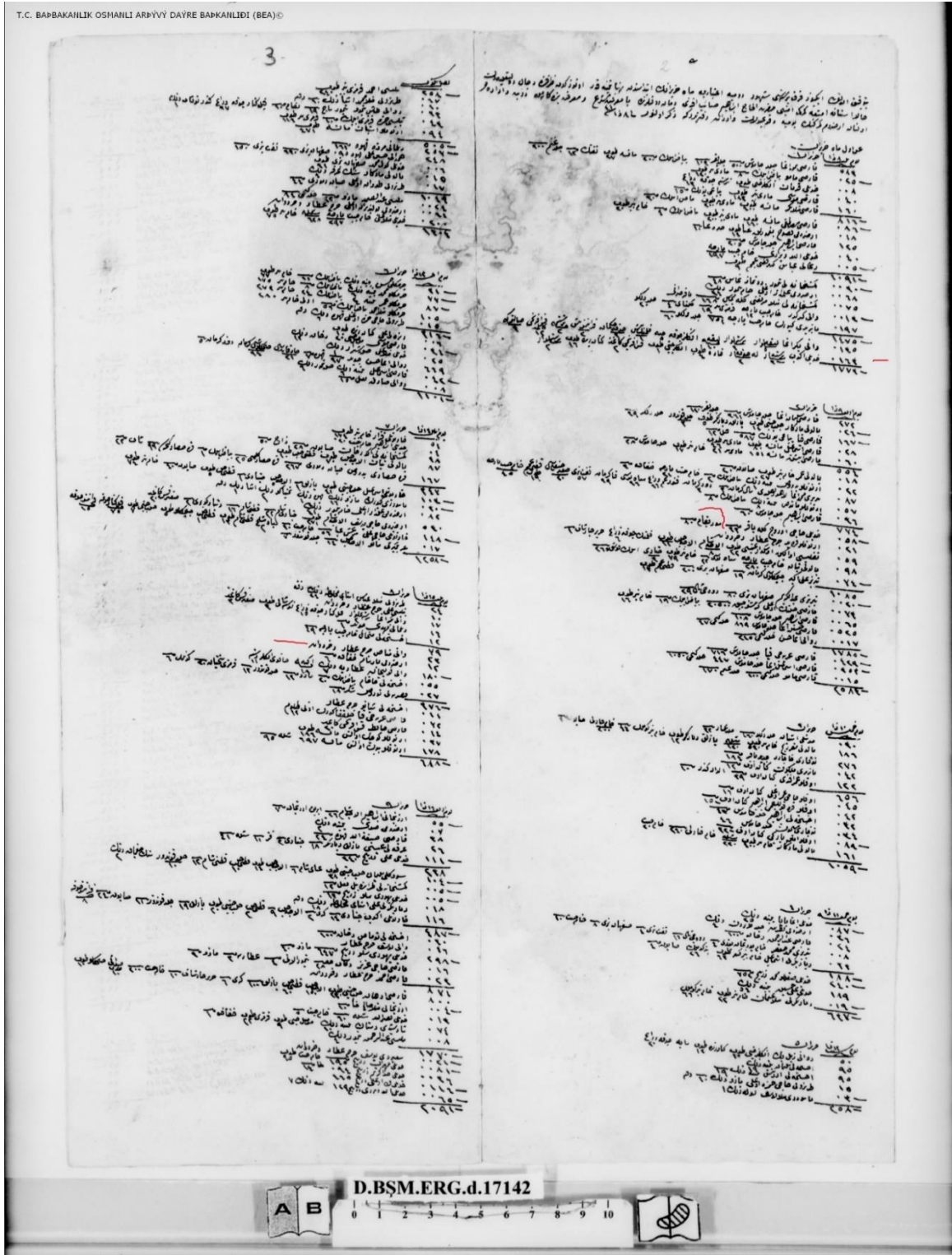
T.C. BAŞBAKANLIK-OSMANLI ARŞİVİ-DAİRE BAŞKANLIĞI (BOA) ©



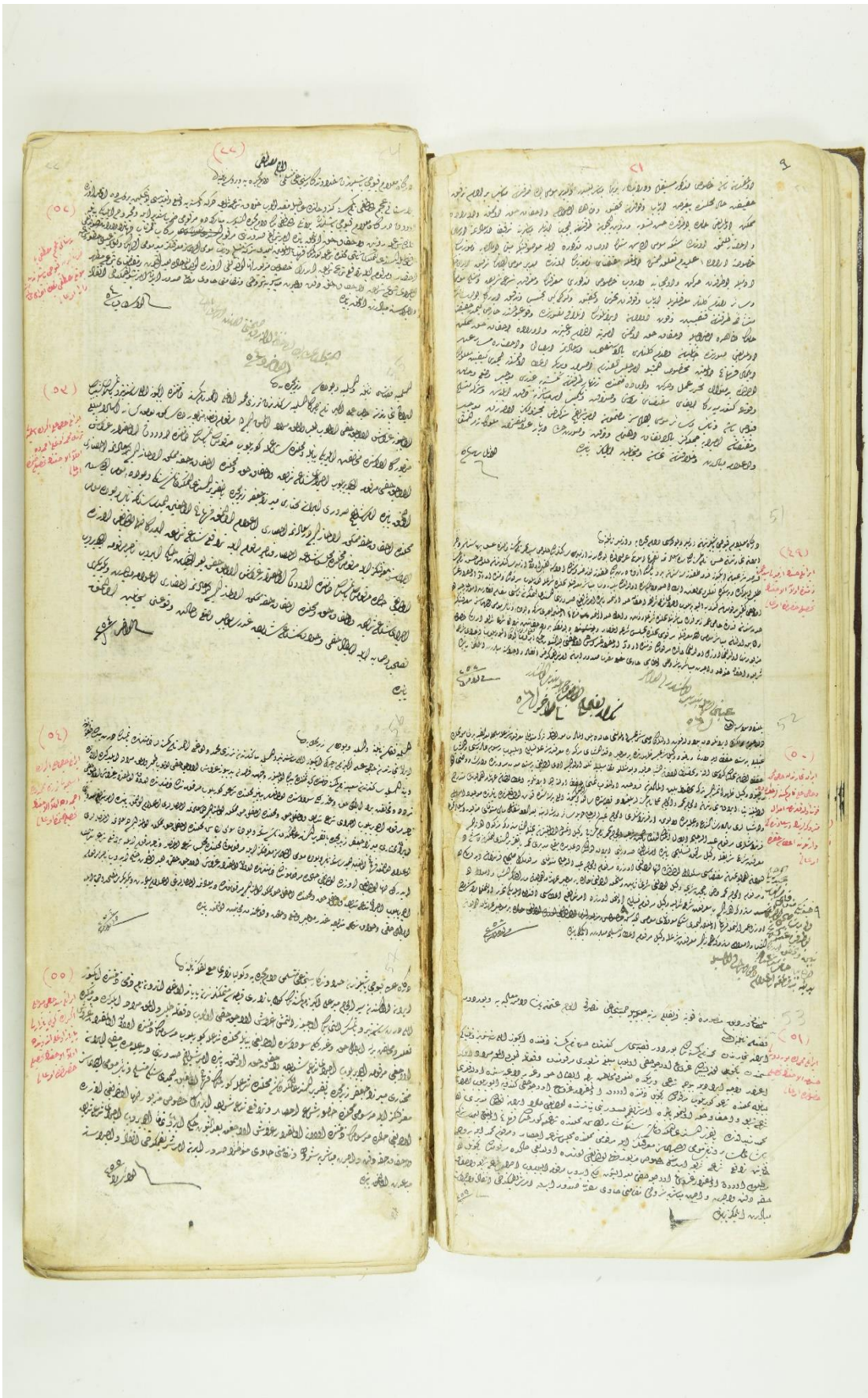
Kaynak: BOA, HRT.h. 02017, s.1.

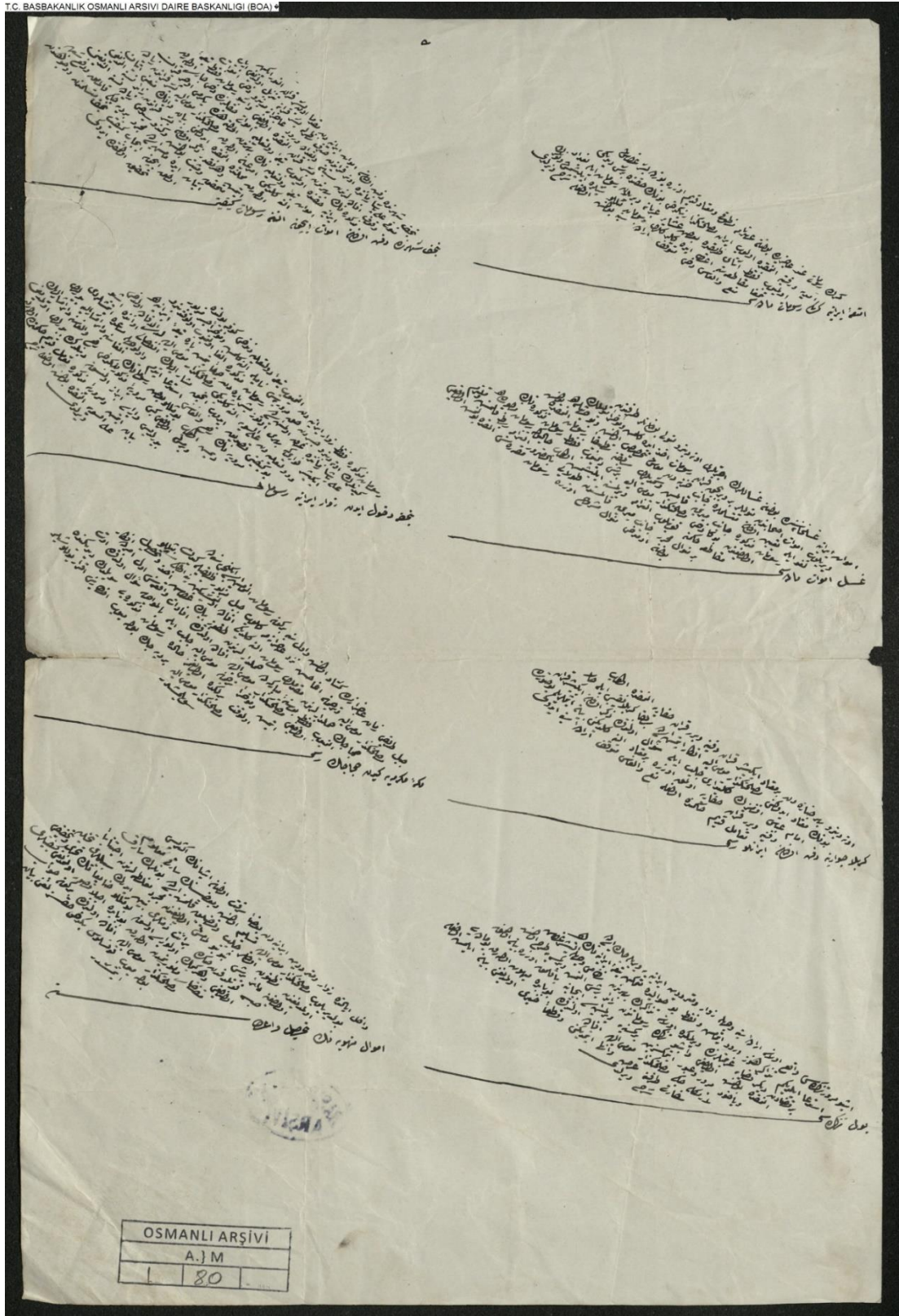
Osmanlı Devleti'nin Anadolu yakasında inşasına karar verilen ve yapılması planlanan demir yolları, şose yolları ve limanları gösteren 1879/80 yılına ait bir haritadır. Bu bağlamda Osmanlı Devleti, İranla olan ticari ilişkilerinde kullanılan Trabzon-Erzurum transit hattını 1870'den sonra Beyazid'e kadar uzatılması için çalışmalar yapmıştır. İlgili haritada inşasına karar verilen Trabzon-Erzurum-Bayezid şose yolu kırmızı renkte gösterilmektedir.

Araştırmada Kullanılan Kaynaklardan Bazı Örnekler



BOA, D.BŞM. ERG., d. D.No: 17142 numaralı 1826 yılına ait Erzurum Gümrük Defterinden seçilmiştir.





A.}M.00001.00080.001

Kaynak: BOA, A.M., D.No: 1, G. No: 80.

ÖZ GEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı	Erkan IŞIKTAŞ
Doğum Yeri	Siirt/Merkez
e-mail	erkanisiktas@siirt.edu.tr

EĞİTİM BİLGİLERİ

Derece	Üniversite	Yıl
Lisans	İnönü Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü	2006-2010
Yüksek Lisans	Gaziantep Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı (Yakınçağ)	2011-2013
Doktora	Gaziantep Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı (Yakınçağ)	2014-2019
Dil	İngilizce	-

CURRICULUM VITAE

PERSONAL INFORMATION

Name, Surname	Erkan IŞIKTAŞ
Place of birth	Siirt
e-mail	erkanisiktas@siirt.edu.tr

EDUCATION INFORMATION

Degree	University	Years
Bachelor	Inonu University, Faculty of arts and sciences, Department Of History	2006-2010
Master	Gaziantep University, Institute Of Social Sciences, Department of History (Modern Times)	2011-2013
Doctorate	Gaziantep University, Institute Of Social Sciences, Department of History (Modern Times)	2014-2019
Language	English	-