



RUS KONSOLOS RAPORLARINA GÖRE BAĞDAT VE HAVALİSİNDE, BÜYÜK GÜÇLERİN EKONOMİK VE TİCARİ MÜCADELELERİ (1907-1909)¹

*Economical And Commercial Struggles Of Major Forces In The Bagdad Province End Its
Environs, According To Russian Consul Reports (1907-1909)*

Barış METİN*

ÖZET

Bağdat ve havalisi, Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayan, Akdeniz ile Basra Körfezi'ne ulaşımı sağlayan tarihi ticaret yolu üzerinde yer almıştır. Bölgenin jeopolitik önemi ve zenginliği nedeniyle tarih boyunca büyük güçlerin hep ilgisini çekmiştir. İngiltere XIX. Yüzyılda egemenliği altındaki Hindistan'ın güvenliğini sağlamak ve Bağdat ve havalisindeki gücünü arttırmak için bu bölgeye dair faaliyetlerini arttırmıştır. Süveyş Kanalı'nın açılması ve denetiminin İngiltere'ye geçmesi ile Bağdat ve havalisi ile dünyanın çeşitli bölgeleri arasında yapılan ticaretin ağırlık merkezi Akdeniz'den Basra Körfezine kaymıştır. Bu dönemden sonra Bağdat ve havalisindeki ticarete, İngiltere öne çıkmaya başlarken, Rusya ve Almanya başta olmak üzere Avrupalı büyük devletler, bu bölgede etkisini arttırmaya çalışmıştır. Osmanlı Devleti, kendi sınırları dâhilinde yer alan söz konusu bölge ile ticari ilişkilerini geliştirmek bakımından Avrupalı büyük güçlere oranla geri kalmıştır.

Anahtar Kelimeler; Bağdat, Basra, İngiltere, Almanya, Osmanlı Devleti, Ticaret

ABSTRACT

Bagdad province is located on the historical commercial route which was a link between Asia and Europe, providing transportation between the Mediterranean and the Persian Gulf. The major powers always concerned with the region throughout the history because of its geopolitical importance and richness. The United Kingdom increased its operations in the XIX. century to both enhance the power in the Bagdad province and its environs, and to ensure the security of India which is dominated by UK. By the commencement of the Suez Canal which was controlled by the UK, the commerce between Bagdad and the other parts of the world was concentrated at the Persian Gulf. By this time, UK came forward for the commercial activities in Bagdad and its environs and the major European states, especially Russia and Germany, tried to increase their influence in the region. The Ottoman Empire lagged in the mentioned region which was in its own borders, relative to major European forces.

Keywords; Bagdad, Basra, United Kingdom, Germany, Ottoman Empire, Commerce

GİRİŞ;

Bağdat ve havalisi² jeopolitik konumu itibariyle Kuzey Afrika ile İran'ı ve Anadolu'yu birbirine bağlayan ve tarih boyunca büyük kervan yollarının üzerinde bulunan bir kavşak noktası niteliğindedir. Ayrıca bu bölgeden Dicle ve Fırat nehirleri vasıtasıyla Basra Körfezi'ne ulaşmak ta mümkündür. Dünya tarihine bakıldığında, Hindistan ve Uzakdoğu ile Avrupa arasındaki ticaretin önemli bir kısmının bu bölge üzerinden gerçekleştirildiği görülmektedir. Ümit Burnu'nun keşfi sonrası

¹ Bu makale 12-14 Ekim 2011 tarihleri arasında Dokuz Eylül Üniversitesi tarafından düzenlenen "Berlin Konferansından Günümüze Büyük Güçler ve Türkiye, I. Uluslararası Tarih Sempozyumu'nda sunulan ancak yayınlanmamış bildirinin yeniden değerlendirilmiş şeklidir.

* Yrd.Doç.Dr. Uşak Üniversitesi, Uşak Eğitim Fakültesi Sosyal Bilimler Öğretmenliği Bölümü, baris.metin@yahoo.com.tr

² "Bağdat ve havalisi" kelimesi genel olarak Fırat ve Dicle nehirleri arasındaki bölgeyi tanımlamaktadır. Bu coğrafya tarihi kaynaklarda "Mezopotamya" olarak ta ifade edilmektedir.

Akdeniz'in dünya ticaretindeki eski önemi giderek azalırken buna bağlı olarak Bağdat ve havalisindeki ticaret te geçmişe oranla gerilemiş, bölge ticaretinde Akdeniz'in yerini ise her geçen gün Basra Körfezi almaya başlamıştır.

Asya ile Avrupa arasındaki ticarete Akdeniz'in oynadığı rol nedeniyle tarihte pek çok güçlü devlet bu bölgenin denetimini tıpkı Osmanlı Devleti gibi elinde tutmaya çalışmıştır. Osmanlı Devleti, XVI. Yüzyılda Akdeniz'de kesin olarak elde ettiği üstünlüğünü XIX. Yüzyıla gelindiğinde yukarıda ifade edilen gerekçelere de bağlı olarak denizaşırı sömürgeleri ve dünya deniz ticaretindeki gücü ile bilinen İngiltere'ye kaptırmıştır³. Bu süreçte Akdeniz, İngiltere için sadece civar ülkeler ile ticareti geliştirebileceği bir deniz değil, aynı zamanda en önemli sömürgesi durumundaki Hindistan'ın güvenliği için de hayati öneme sahip bir bölgedir. Bu nedenle İngiltere, Hindistan deniz yolunun güvenliği açısından stratejik bir mevkide bulunan Akdeniz'de ticareti yeniden canlandıracak ve Akdeniz üzerinden Bağdat'a ve Basra Körfezi'ne ulaşımı sağlayacak, o civarda İngiliz egemenliğini pekiştirecek bazı projeler üzerinde durmuştur. Francis R. Chesney'in 1836'da ileri sürdüğü Akdeniz'den Bağdat'a, oradan da Basra Körfezi'ne ulaşacak bir demiryolu yapma projesi bunlardan biridir.(Noviçev 1979)

Süveyş Kanalı'nın açılması ve kısa bir süre sonra kanalın kontrolünün İngiltere'nin eline geçmesi, Bağdat ve havalisine dair İngiliz planlarını değiştirmiş ve Francis R. Chesney'in projesini hayat geçirmeye gerek kalmamıştır. İngiltere'nin bu dönemden sonra bölgeye dair en stratejik hedefi kendisinin dışında başka güçlü bir devletin Bağdat ve havalisi ile Basra bölgesine girmesini engellemektir.

Süveyş Kanalı açılıncaya kadar Bağdat ve havalisine Avrupa'dan veya dünyanın çeşitli bölgelerinden getirilen mallar önce Akdeniz'e oradan da karayoluyla Şam ve Halep üzerinden bölge pazarlarına gönderilirken, kanalın açılmasından sonra ticaretin büyük bir kısmı Basra Körfezi'ne kaymıştır. Basra Körfezi'ne deniz yoluyla gelen mallar, önce Şat-ül Arap'a oradan da Fırat ve Dicle nehirleri üzerinden Bağdat'a ulaştırılmıştır.

XX. Yüzyıl başlarında yaklaşık olarak 200.000 nüfusu sahip olan Bağdat, bölge için hem önemli bir pazar hem de çevredeki diğer yerleşimler için bir ticari merkez konumundadır. Örneğin Bağdat'tan İran'a Hanekin üzerinden her yıl yaklaşık 80.000 katır yükü ürün giderken, Musul'a 15.000, Erbil, Kerkük'e yaklaşık 15.000 ve bir o kadar da Kerbela, Necef ve Hille'ye gönderilmiştir. Bölgedeki ticari hareketliliğin bu denli artmasında, denizyolu taşımacılığının ilerlemesine paralel olarak Bağdat ile Hindistan, Avrupa ve Amerika arasındaki ticaretin gelişmesi etkili olmuştur.

Bağdat ve havalisiyle yapılan ticaretin Akdeniz yerine Basra Körfezi üzerinden yapılmaya başlaması bölgede Osmanlı Devleti'ni ekonomik olarak bir hayli zayıflatmıştır. 1868-72 yılları arasında vali olarak Bağdat'ta bulunan Mithat Paşa, bu durumu görmüş, Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla Akdeniz ile Bağdat arasındaki ticaretin iyice zayıfladığına ve bu nedende devletin maddi zarara uğradığına dikkat çekmiş ve Akdeniz havzasında ticareti canlandırmak için Padişah'a Süveyş Kanalı'na alternatif olabilecek bir demiryolu yapılmasını teklif etmiştir.(Ortaylı 2006) Bunun üzerine 1872 yılında o dönemde Avrupa'da ünlü bir demiryolu mühendisi olan Pressel İstanbul'a davet edilmiş ve onun çizdiği ve İstanbul'dan başlayıp Bağdat'a kadar uzanan ve "Bağdat demiryolu" olarak bilinen proje kabul edilmiştir. Osmanlı Devleti'nin o dönemde mali kriz içinde olması nedeniyle söz konusu demiryolunun uluslararası bir şirkete yaptırılması kararlaştırılmış ve ihale peyderpey bir Alman şirketine verilmiştir.

³ İngiltere'nin Bağdat, Basra, Bahreyn ve Necid bölgelerinde Osmanlı Devleti karşısında güçlenmeye ve nüfuzunu arttırmaya başlaması ile ilgili bkz., Yılmaz Karadeniz, Hidayet Kara, "Bağdat, Basra, Bahreyn ve Necid bölgelerinde Osmanlı-İngiliz Nüfuz Mücadelelerine Dair Layiha", *History Studies, Ortadoğu Özel Sayısı*, 2010, s. 166-181.

Söz konusu olay Bağdat ve havalisinde ve Basra bölgesinde ticari, siyasi, askeri menfaatleri bulunan İngiltere ile Güney Azerbaycan ve İran üzerinden Basra bölgesine doğru ticari, siyasi ve askeri varlığını arttırmayı hedefleyen Rusya'yı rahatsız etmiştir. İlerleyen günlerde Bağdat ve havalisi ve Basra Körfezi'ni de içine alan geniş bölge için Avrupalı büyük güçler arasında Birinci Dünya Savaşı'nın nedenleri arasında gösterilen bir çekişme dönemi başlamış, bu rekabet Birinci Dünya Savaşı'nda acımasız bir savaşa dönüşmüştür.

Bağdat'taki Rus Konsolosu 1907-1909 yılları arasında bölge pazarlarındaki ticari duruma dair ayrıntılı bir rapor hazırlayarak 1910 yılında başkent St. Petersburg'a göndermiştir. Bu rapor, İngiltere, Rusya, Almanya gibi büyük güçlerin Birinci Dünya Savaşı'ndan hemen önce Bağdat ve havalisindeki ticari durumuna ve rekabetine dair çok faydalı veriler içermektedir. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin kendi toprakları içinde bulunan bu bölge ile ticari bağlarının ne denli zayıfladığını, ticaretin yok denilecek kadar azaldığını da ortaya koyması bakımından önemlidir.

1. Bağdat ve Havalisinde 1907-1909 Yılları Arasındaki Ticaret Hacmi

Rus konsolosunun söz konusu raporunda bildirdiğine göre, XX. yüzyılın ilk yıllarında Bağdat ve havalisindeki ticaret, geçmiş yıllara göre biraz zayıflasa da 1907 yılından itibaren tekrar gelişme eğilimine girmiştir. Bu durum bölge ticaretine dair aşağıdaki tabloda da görülmektedir. (R.G.İ.A. 1911)

Yıllar	1907	1908	1909
Bölgeye Yapılan İthalat	2.312.380 sterlin	1.912.360 sterlin	2.152.732 sterlin
Bölgeden Yapılan İhracat	710.288 sterlin	555.802 sterlin	765.388 sterlin

1909 yılında Bağdat ve havalisindeki ticaret bir önceki yıla göre önemli ölçüde artmıştır. Bağdat'taki Rus Konsolosunun ifade ettiğine göre; Avrupa ile Amerika arasındaki ticari ilişkilerin gelişmesine bağlı olarak buralarda üretilen sanayi ve ticari ürünlerindeki artış ile Bağdat ve havalisinde üretilen yün/keçi kılı, afyon, halı ve hurma gibi ürünlere olan talep, söz konusu dönemde ticaret hacminin atmasında oldukça önemlidir.

2. Bağdat ve Havalisine Yapılan İthalat

1909 yılında Avrupa, Amerika ve Hindistan'dan Bağdat'a ve çevre bölgelere 2.152.732 sterlin tutarında ticari mal ulaştığının ifade edildiği söz konusu raporda, bölge pazarlarına gelen ürünlerin türü, fiyatı, geçmiş yıllara göre durumu, hangi ülkeden ithal edildiği gibi bilgilere ayrıntılı şekilde yer verilmiştir. Aşağıda bunlardan bazılarına değinilmiştir;

a. Kağıt; (R.G.İ.A. 1911) Kağıt başlığı altında bölge pazarlarında satılan ürünler karton ve kırtasiye ürünleri olarak sıralanabilir. Bağdat ve havalisinde satılan kâğıt ürünlerinin önemli bir kısmı Avusturya Macaristan, Almanya ve Fransa'dan gelmektedir. Bu ülkelerden gelen kâğıt ve kâğıt ürünlerinin 1909 yılındaki tutarı yaklaşık 18.139 sterlidir.

b. Demir; (R.G.İ.A. 1911) Bölgede kullanılan demirin önemli bir kısmı İngiltere ve Belçika'dan gelmektedir. Demirin bölge pazarlarına ulaştırılması ise daha çok İran'ın Hanikin şehri üzerinden gerçekleştirilmiştir. İran'daki iç karışıklıklar nedeniyle⁴ 1909 yılında demir ithalatında önemsiz bir düşüş yaşanmıştır. Bu gerilemenin bir diğer nedeni de bir önceki yıldan arta kalan demirin hala Bağdat pazarlarında eritilememesidir.

Bölgeye farklı ülkelerden demir ithal edilse de en kaliteli demir, tonu 16 sterlin olan İngiliz çubuk demiridir. Belçika'dan ithal edilen demirin tonu ise 6 sterlin, İsveç orta kalite demirinin tonu da 15,5 sterlidir.

⁴ İran'da o dönemdeki karışıklıkların ana nedeni ülkedeki meşrutiyet hareketleridir. Bu konuda daha ayrıntılı bilgi için bkz., Nasser Rahber Fars, İran Meşrutiyet Devrimi, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi, Uluslararası İlişkiler bölümü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1986, s.10.

c.Tarım Aletleri; (R.G.İ.A. 1911) Rus konsolosunun ifade ettiğine göre XX. Yüzyıl başlarında Osmanlı Devleti, Bağdat ve havalisinde tarımı geliştirmek için bir takım girişimlerde bulunmuştur. Örneğin tarım işleri için bölgeye bir yönetici atamıştır. Bunun yanında bölgede tarımı desteklemek için de bir banka kurulmuş ve bir de okul açılmıştır. Ayrıca Mezopotamya'yı sulamak için çeşitli sulama projeleri hazırlanmıştır.

Rusya'nın Bağdat konsolosu tarımı geliştirmek için Osmanlı Devleti'nin son zamanlardaki çabalarından bahsettikten sonra, kısa süre içinde bölgeye tarım aletleri ithalatının daha da artacağını bildirmiş ve Rusya'nın bu pazarda önemli rol oynayabileceğini ve rakiplerinden bir adım öne geçebileceğini ifade etmiştir. Bağdat pazarlarında o dönemde satışta olan Fransız pulluklarının yetersiz olduğunu vurgulayan konsolos, Rus tarım aletlerinin bu pazarda söz sahibi olabilmesi için ilgili Rus firmalarının birkaç pulluk örneğini bölgeye göndermesini ve bu pullukları ahaliye ve yerel yöneticilere tanıtmaları gerektiğini belirtmiştir.

Çivit; (R.G.İ.A. 1911) Mavi renk elde etmek için veya bir çeşit temizlik malzemesi olarak ta kullanılan çivit bitkisi, Bağdat'a Hindistan'dan gelmektedir. Bölge pazarlarına 1909 yılında 53.318 sterlin tutarında çivit ithal edilmiştir.

Gazyağı; (R.G.İ.A. 1911) Bölgeye 1909 yılında 71.381 kutu⁵ gazyağı girmiştir. Bu gazyağının tutarı da 26.175 sterlindir. Bölgeye gazyağı satışında Rus firmaları rakiplerinin bir hayli önündedir. Amerikan gazyağı ise, 1909 yılında sadece 503 kutu satılmıştır. Rus gazyağı kalitesi ile diğer ülke gazyağlarından ayrılmaktadır. Bu nedenle fiyatı da diğerlerinden yüksektir. Bağdat havalisinde satılan birkaç çeşit Rus gazyağı mevcuttur. Batum'dan gelen "dıva leva" ve "Abu-sabyein" isimli gazyağları bunların arasında pazarlarda en fazla tercih edilendir. Ayrıca "Krest" ve "Abu-salib" isimli diğer Rus gazyağları da vardır. Avusturya'nın "zvezda" ve "Abu-nedjme" isimli gazyağları ile diğer ülkelerin "Abezyana" ve "Abu-şadi" isimli gazyağları bulunmaktadır.

1909 yılında Bağdat pazarında orta kalitedeki gazyağlarının fiyatı şöyledir;

Rus gazyağı "Abu-sabyein"nin kutusu 47-48 kuruş, "Abu-salib"nin kutusu 45-46 kuruştur. Avusturya gazyağı "Abu-nedjme"nin kutusu 40-41 kuruş, Amerikan gazyağı "Abu-şadi"nin kutusu 36-37 kuruştur.

Bağdat'taki Rus Konsolosu söz konusu dönemde gazyağı satışıyla ilgili yukarıda ifade edilen bilgilerin dışında, Bağdat'ın kuzey bölgelerinde pek çok petrol kaynağı mevcut olduğunu ve bunların hiçbirinin henüz kullanılmadığını da belirtmiştir. Ayrıca kendisinin tespit ettiği bazı petrol kaynaklarının yaklaşık olarak nerelerde bulunduğunu da şu şekilde tarif etmiştir;

1. Kerkük ve Süleymaniye arasındaki Kerkük'den bir günlük mesafede olan kaynak.
2. Baba-Turtuk, Kerkük'ten kuzeye iki saat mesafede olan kaynak.
3. Tuzhurmat, Kerkük'ten doğuya 7 saat mesafede olan kaynak.
4. Geyane, Musul'dan doğuya altı saat mesafede olan kaynak.

İşlenmiş Deri; (R.G.İ.A. 1911) Bölgeye gelen işlenmiş deri, kitap cildi veya eşya yapımında kullanılmıştır. 1909 yılında bölge pazarlarına 14.843 sterlin tutarında 711 balıya deri ithal edilmiştir. Deri ticaretinde ilk sırayı Fransız şirketleri almaktadır.

Kahve; (R.G.İ.A. 1911) Bölgeye gelen kahvenin tamamına yakını Hindistan'dan gelmiştir. 1909 yılında yaklaşık olarak 40.914 sterlin değerinde kahve ithal edilmiştir.

Ağaç; Daha çok tomruk şeklinde ithal edilmektedir.

⁵ Bir kutu gazyağının kaç litre veya kaç kilo olduğuna dair Rus konsolosunun raporlarında bir bilgi mevcut değildir.

Aşağıdaki tablo(R.G.İ.A. 1911) Bağdat ve havalisi pazarlarına 1907-1909 yılları arasında ne kadar ağaç ithal edildiğini göstermektedir;

Ağaç (Tomruk)	1907	1908	1909
Adedi	82.952	78.269	80.737
Tutarı	8.316 Sterlin	7.726 Sterlin	9.689 Sterlin

Yapı malzemesi olması bakımından bölgede büyük bir pazarı olan ağaç Rusya, İngiltere ve Avusturya'dan ve kısmen de Hindistan'dan ithal edilmektedir.

Bağdat'a yurtdışından aracısız ağaç ticareti mevcut değildir. Bölgede ağaç ticareti Basra bölgesindeki komisyoncular vasıtasıyla yapılmaktadır. Basra'da ağaç komisyonculuğu yapan iki Rus şirketi vardır. Bunlardan biri "Koma Djeburi" ve diğeri de "Dervişyan" dır.(R.G.İ.A. 1911) "Koma Djeburi" daha çok İngiliz ağacını alıp satarken, "Dervişyan" daha çok Rus ağacının ticaretini yapmıştır. Aracı Rus şirketleri sattıkları ağaçtan %3 lük bir komisyon almışlardır.

Tahta; (R.G.İ.A. 1911) Genellikle Bağdat ve havalisinin en önemli ihracat ürünü olan hurmanın satılması için gerekli olan kasa yapımında kullanılan tahta; Basra'daki komisyoncular aracılığıyla bölge pazarlarına ulaşmaktadır. Basra'ya Bağdat'tan yıllık ortalama bir buçuk veya iki milyon kasa hurma gitmektedir. Bu hurmaların ticaretinde kullanılan kasaların ağacı Londra üzerinden gelen Norveç tahtasıdır. İngiltere bölgeye gelen ağaç, tahta, tomruk ve kırıste söz sahibidir. Rusya, ağaç sektöründe bölge pazarlarında İngiltere'den sonra gelmektedir. Ancak Bağdat Konsolosunun ifadesine göre; aynı gazyağında olduğu gibi Rus malları pazarda önemli bir rol oynayabilir. Bunun için yapılması gereken İran üzerinden bölgede geniş bir dağıtım ağı kurmak ve ürünü alıcıya kadar götürmektir.

Bal; (R.G.İ.A. 1911) Bal ticaretinde İngiltere ilk sırada bulunmaktadır. 1909 yılının başlarında balın tonu 100 sterlin iken yılsonunda bu fiyat 94 sterline düşmüştür.

Çuval; (R.G.İ.A. 1911) Bölge pazarlarına çuval daha çok Hindistan'dan gelmektedir. 1909 yılında 10.774 sterlin tutarında çuval ithal edilmiştir.

Biber; (R.G.İ.A. 1911) Bağdat ve havalisine biber, Singapur ve Malabar'dan gelmiştir. Her yıl 10.000 sterlin tutarında biber ithal edilmiştir.

Kibrit; (R.G.İ.A. 1911) Bölgeye kibrit, İsveç, Belçika, Almanya ve Avusturya-Macaristan'dan gelmektedir. 1909 yılında yaklaşık 15.088 sterlin değerinde kibrit ithal edilmiştir.

Mum; (R.G.İ.A. 1911) Brüksel ve Marsilya'daki "Furnel" ve "Amsterdam" adındaki fabrikalarda üretilen mumlar Bağdat pazarlarında satılmaktadır.

Şeker; (R.G.İ.A. 1911) Fransız "s.lizi" adlı şeker uzun süre Bağdat pazarlarına hâkim olmuştur. Ancak 1909 yılında Belçika şekerini Fransız şekerinin önüne geçmiştir. 1909 yılında bölgeye 187.709 sterlin tutarında şeker ithal edilmiştir. Belçika şekerinin 100 kilosu pazarda 46 Frank'a satılmaktadır. Toz şeker pazarında Avusturya şekerinin de önemli bir payı vardır.

Cam ve Porselen Eşya; (R.G.İ.A. 1911) Bu ürünlerde pazar genel olarak Avusturya-Macaristan'ın elinde bulunmaktadır. Bu kalemde en çok talep edilen ürünler; cam bardak, şarap bardağı, ayna, yemek tabaklarıdır. Rus konsolosunun ifadesine göre; bölgeye gelen malların kalitesi kötü olmasına rağmen fiyatının uygun olması nedeniyle çokça talep edilmektedir. Bölge halkı kaliteden ziyade fiyata önem vermektedir.

Kumaş, Pamuklu Kumaş, İplik; (R.G.İ.A. 1911) Bu ürünlerde ilk sırayı İngiltere alırken Belçika ve Hindistan'da onu takip etmektedir.

İpek; (R.G.İ.A. 1911) Bölge pazarlarına gelen ipeğin önemli bir kısmı İran ve İstanbul'dan gelmektedir. İpeğin belli bir ücreti olmamakla birlikte İran ipeğinin çuvalı 46 Türk Lirasına, İstanbul'dan gelen "Amasya" ve "Şifta" adlarıyla bilinen ipek, 5-7 mecdiyeye satılmıştır.

Çay; (R.G.İ.A. 1911) Bölgeye çay Hindistan'dan gelmiştir. 1909 yılında toplam 66.744 sterlin tutarında çay ithal edilmiştir. Çay, Bağdat pazarlarına Basra üzerinden komisyoncular eliyle gelmektedir. Bu komisyoncuların önemli bir kısmı İngiliz'dir.

Aşağıdaki tabloda 1907-1909 yılları arasında Bağdat ve havalisine ithal edilen malların miktarı ve sterlin cinsinden değeri genel hatlarıyla gösterilmiştir. (R.G.İ.A. 1911)

Ürün adı	Ürünün Satış Birimi	Yıllar			Ürünlerin Fiyatı Sterlin		
		1907	1908	1909	1907	1908	1909
Alkol	şişe	---	1.041	110	---	8.284	841
Amonyak	"	63	346	193	504	2.670	1.503
Kâğıt	Paket	25	2182	3.088	22	10.270	15.440
Takı eşyası	Kasa	13	62	---	410	358	---
İp, urgan, halat	Çuval	82.952	78.269	80.737	8.316	7.726	9.689
Şarap	Şişe	---	129	168	---	2.350	2.587
Kuru Karanfil	balya	85	203	154	570	1.320	725
Demir		21.066	43.327	12.773	21.066	26.207	6.449
Çivi	kasa	2.590	5.954	1.648	13.885	5.028	1.573
Demir boru		---	1.102	12.361	---	250	9.802
Demir kasa	adet	---	37	16	---	225	480
Oyun kâğıdı	paket	---	44	25	---	320	188
Çivit	çuval	925	751	769	34.225	30.000	37.878
Kâfur (Yağı)	kilo	89	37	60	258	453	660
Şap	çuval	141	328	252	423	984	756
Kakule		18	103	85	216	1.013	1.062
Karton	kutu	---	46	358	---	75	525
Kırtasiye Malzemesi	kasa	6.930	140	188	30.470	1.210	2.699
Kitap	kasa	26	122	150	104	436	950
Halı		77	106	88	2.130	2.120	2.640
Gazyağı		29.920	45.848	79.318	11.968	16.320	26.175
Şekerleme ürünleri	kasa	---	121	328	---	562	1.498
Konserve	kasa	227	83	289	344	166	279
Hindistan Cevizi	kasa	135	265	1126	405	861	3.378
Boya	kasa	1.979	1.743	1.822	9.320	8.476	8.750
Boya	kasa	1.484	1.953	1.928	1.484	3.063	6.907
Kahve	kasa	7.972	8.504	10.960	25.908	27.625	40.914
Deri	balya	476	614	711	8.169	20.555	14.843
Keten	balya	237	251	154	3.318	12.550	7.700
İlaç	kasa	8.633	3.278	3.160	34.507	27.664	32.482
Zeytinyağı	fiçi	33	32	75	33	20	428
Mobilya	kasa	93	131	231	93	1.408	2.422
Aktariye ürünleri	çuval	5.375	7.453	----	32.250	71.246	---
Müzik aletleri	kasa	50	---	19	335	---	50
Bal	kutu	302	3.146	3.009	2.020	31.460	29.488
Sabun	kasa	2.216	1.567	3.682	8.864	4.356	3.325
Çuval	balya	2.467	3.720	993	24.670	40.918	10.774
İspirtolu içecek	fiçi	3.753	2.734	2.886	7.606	2.746	2.886
Mutfak eşyası	kasa	371	443	20	2.226	2.367	80
Banyo eşyası	kasa	98	153	477	490	2.918	2.853
Hazır elbise	kasa	160	801	395	681	1.693	1.074
Baharat	çuval	1.744	3.566	1.938	2.666	5.100	3.052
Pirinç	çuval	128	30	154	128	30	168
Cıva	kasa	22	22	25	110	225	232
Gümüş	kasa	---	39	31	---	5.000	5.704
Mum	kasa	3.765	7.289	10.086	2.352	7.279	14.351
Cam mutfak Malzemesi	kasa	1.699	1.789	1.195	6.815	10.766	7.848
Kibrit	kasa	2.790	2.492	3.919	9.765	8.350	15.088
Kurşun	kasa	350	782	897	700	1.173	959
Şeker	çuval	106.682	116.943	117.478	163.436	161.029	187.709

Rus Konsolos Raporlarına Göre Bağdat ve Havalisinde...

Tütün	çuval	19.423	15.509	16.121	12.836	83.728	66.744
Taş kömür		1.308	1.398	1.817	3.924	4.868	5.451
Pamuklu kumaş	çuval	35.182	28.729	32.010	1.406.760	1.014.002	1.235.832
İpek	çuval	3.000	3.417	1.392	18.254	29.889	23.831
Tüy materyal	çuval	418	276	1.093	4.180	18.761	60.711
Çay	balya	19.423	15.509	16.121	12.836	83.728	66.744
Diğer Ürünler	---	2.697	355	5.285	4.713	3.667	36.357

Tablodan anlaşıldığı üzere Bağdat ve havalisine gıda maddelerinden, inşaat malzemelerine, kırtasiye ve tekstil ürünlerine, aydınlatılmada kullanılan mum ve gazyağına kadar farklı kalemlerde eşya ithal edilmektedir. Ancak bu ürün çeşitliliği içinde hacim ve değeri bakımından, gazyağı, demir, mum, şeker, pamuklu kumaş, çay, tütün ticareti diğerlerinden bariz bir şekilde ayrılmaktadır. Rusya Bağdat Konsolosunun ortaya koyduğu verilerden elde ettiğimiz bilgilere göre; bölgeye getirilen malların önemli bir kısmı Avrupa ülkelerinden ithal edilirken, gazyağı dışındaki neredeyse bütün ürünlerde İngiltere ilk sırada veya üst sıralarda yer almaktadır. Bütün bu gelişmeler İngiltere'nin Bağdat ve havalisindeki pazarlarda ticaretin tek hâkimi olduğunu ortaya koymaktadır.

Aşağıdaki tabloda (R.G.İ.A. 1911) 1908-1909 yılları arasında Bağdat ve havalisine ithalat yapan ülkelerin elde ettikleri gelir sterlin cinsinden sıralanarak belirtilmiştir.

Ülke	1908	1909
	Sterlin	Sterlin
İngiltere	931.424	1.201.316
Hindistan ve Çin	465.163	461.668
Fransa	186.416	120.199
Avusturya	97.668	123.312
Belçika	81.756	109.764
Almanya	49.484	36.705
İran (Körfezi)	39.164	24.740
Türkiye⁶	36.396	36.368
Rusya	14.085	26.384
İtalya	3.445	7.643
İsveç	---	3.315
Hollanda	1.753	---
A.B.D	1.685	838

Bağdat ve havalisindeki pazarlara hâkim ürünlerin pek çoğu İngiliz firmaları tarafından tedarik edildiği bu tabloda açıkça görülmektedir. 1908 yılında İngiltere bölge ithalatında uzak ara ilk sırada yer almaktadır. 1909 yılında İngiltere zirvedeki yerini korumuş ve hatta pazardaki payını arttırmıştır. Bölge pazarlarında satılan malların önemli bir kısmının da Hindistan, Çin ve İran Körfezi'nden geldiği görülmektedir. Söz konusu ülkelerden veya bölgelerden getirilen malların yine İngiliz tüccarlar tarafından alınıp satılması büyük bir olasılıktır. Zira o dönemde gerek Hindistan'da gerek Çin'de ve gerekse Basra Körfezi'nde İngiltere'nin hâkimiyeti tartışmasızdır.

İngiltere'nin diğer Avrupalı büyük devletlere göre bölge ticaretindeki avantajı, ürünlerini pazarlara daha kolay ulaştırılabilmesidir. İngiltere, denizlerdeki hâkimiyetinin bir sonucu olarak Hindistan'a Avrupa'dan deniz yoluyla daha kısa sürede ulaşımı sağlayan Süveyş Kanalı'nın kontrolünü ve Basra Körfezi de dâhil Hindistan yolunun egemenliğini ele geçirmiştir. Böylelikle Basra

⁶ Bağdat ve havalisi 1907-1909 yılları arasında Osmanlı Devleti'nin hala sınırları içinde yer almasına rağmen, Rus Konsolosunun bölge ile ticaret yapan ülkeler arasında Türkiye'yi de göstermesi dikkat çekicidir. Bu durum idari anlamda yanlış olsa da en azından ticari anlamda Bağdat ve havalisi ile Osmanlı Devleti'nin kopuş sürecine girdiğini göstermesi bakımından önemlidir.

Körfezi, Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Bağdat ve havalisi ile Avrupa ve hatta dünyanın diğer bölgeleri ile yapılan ticarete ana merkez haline gelmiştir.

Avrupa'daki diğer büyük devletler bölge ile olan ticarete İngiltere'nin oldukça gerisinde kalmışlardır. Fransa, Almanya, Belçika ve Avusturya'ya oranla bölgeye ürün satmakta daha başarılıdır.

Rusya'nın gazyağı ve kereste dışında bölge pazarlarında çok tercih edilen bir ürünü bulunmamaktadır. Rusya, Bağdat ve havalisine satılan ürünlerini daha çok İran üzerinden karayoluyla ulaştırabilmektedir. Hazar Denizi üzerinden Enzeli Limanı'na ulaştırılan Rus mallarını, Rus kontrolü altında bulunan Güney Azerbaycan üzerinden daha güneye Kirmanşah'a ve oradan da Bağdat'a ulaştırmıştır. Bu durum Rusya için bir takım zorluklara neden olmaktadır. Örneğin Bağdat konsolosunun da ifade ettiği gibi, İran'daki meşrutiyet hareketleri nedeniyle ülkedeki asayişsizlik, yolların emniyeti ve ticaretin güvenliği açısından bir takım sorunlara neden olmuştur. Bu nedenle Rusya, bölgede ekonomik gerek siyasi ve gerekse askeri açıdan daha da güçlenebilmek için Güney Azerbaycan üzerinden Bağdat ve Basra'ya kadar uzanacak bir demiryolu inşa etmeye ve İngiltere'nin üstünlüğüne böylece son vermeye çalışmıştır.⁷

Bağdat ve havalisi, Basra ve Güney İran bölgelerinin merkezi olması bakımından Osmanlı Devleti için orta doğuda hayati öneme sahiptir. Ancak 1909 yılına ait ithalat verilerine bakıldığında; Osmanlı Devleti'nin bölge ile olan ticari ilişkisinin oldukça zayıf olduğu görülmektedir. Bölge pazarlarına Osmanlı Devleti'nin diğer bölgelerinden gelen ürünler arasında sadece ipek ilk sıralarda yer almaktadır.

3. Bağdat ve Havalisinden Yapılan İhracat;

1909 yılında Bağdat'tan yaklaşık 765.388 sterlin tutarında ürün Avrupalı büyük devletler başta olmak üzere dünyanın çeşitli ülkelerine ihraç edilmiştir⁸. Bu rakam 1908 yılındaki ihracattan 209.587 sterlin daha fazladır. Söz konusu farkın ortaya çıkmasında ipek, afyon, halı, hurma satışlarındaki artış önemlidir.

Bölge pazarlarından ihraç edilen bazı mallar ve hangi ülkelere ne kadar satıldığına dair bilgilere bakıldığında;

a. Gi, (R.G.İ.A. 1911) Bağdat çevresinde üretilip satılan bir çeşit yağdır. 1909 yılındaki kuraklık nedeniyle üretimi önemli ölçüde azalırken fiyatı da buna bağlı olarak artmıştır.

b. Zamk; (R.G.İ.A. 1911) Bölgeden ihraç edilen önemli materyallerden biri de zamktır. Zamk ticareti yapan birkaç değişik firma mevcuttur. Her yıl yaklaşık 500 çuval zamk satılmaktadır. "Tratakant" adında ikinci tür zamk da vardır. Hammadesi Kerkük, Süleymaniye, Diyarbakır bölgelerinde üretilen zamk, Bağdat pazarlarında ağustos ayında görülmeye başlar. Kaliteli zamk ise bölgeye İran'ın Kirmanşah, Hamedan ve İsfahan şehirlerinden gelmektedir.

c. Ekmeklik hububat; (R.G.İ.A. 1911) 1909 yılındaki kuraklık nedeniyle bölge idaresi unluk buğday ihracatını yasaklamıştır. Bu nedenle buğdayın fiyatı söz konusu dönemde çok artmıştır. 1909 yılında 100 kilo arpa 35 kuruşken 100 kilo buğdayın fiyatı da 80 kuruştur.

⁷ Rusya'nın İran'da demiryolu inşasına dair faaliyetleri ile ilgili bkz., Barış Metin , *Birinci Dünya Savaşı'nda İran Coğrafyasında Etnik, Dini, Siyasi Nüfuz Mücadeleleri*, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, Ankara 2007, s. 22-29. Aynı konuda bkz., Petr Mihayloviç Romanov, *Jelesnodorajny Vapros V Persii İ Meri K Razvitiyu Rusko-Percidskoi Torgovli*, Sankt Peterburg, 1891., Viladimir Konstantinoviç Feldt, *Jelesnie Darogi V Persii İ Buduşeye Razvitiye Sredne Aziatskoi Jelesnodorajhoi Ceti*, Sankt Peterburg, 1899., Anonim, *Posledneye Politiceskoye Divijeniye V Persii Po Rasskazam Persov-Tegerantsev*, Sankt Peterburg 1906-1907. Birinci Dünya Savaşı sırasında Rusya'nın İran'da demiryolu yapımına dair Rusya Devlet Tarih Arşivi'nde önemli bilgiler vardır. Bu konuda bakınız, „Rassiski Gasudarstvenni İstoriçeskii Arhiv, (R.G.İ.A.), Fond ;560, Op;28, god; 1914-1917.

⁸ R.G.İ.A., s.19.

d. Ham deri; (R.G.İ.A. 1911) 1909 yılında 66.100 sterlin değerinde deri ihraç edilmiştir. Bölgeden satılan derinin alıcısı daha çok A.B.D ve Fransa'dır. İşlenmemiş deriye olan talep işlenmiş deriye oranla çok fazladır.

e. Halı; (R.G.İ.A. 1911) Bağdat pazarlarından satılan halıların tamamı bu bölgede üretilmemiştir. İran'ın yakın şehirlerinde üretilen halılar Bağdat pazarlarından dünyanın çeşitli ülkelerine ihraç edilmektedir. İran'da meşrutiyet hareketleri nedeniyle şehirlerdeki asayişsizliğe ve ulaşımdaki güçlüklerle rağmen 1909 yılında halı ihracatı bir önceki yıla göre %10 oranında artmış ve 57.248 sterlin tutarına ulaşmıştır.

f. Kuzu kürkü (Merluşki); (R.G.İ.A. 1911) En önemli alıcısı Rusya'dır. Bağdat ve havalisinde üretilen kuzu kürkleri Kirmanşah, Enzeli, Bakü, Astrahan yoluyla Rusya'daki fuarlara, pazarlara ulaşmaktadır.

g. Afyon; (R.G.İ.A. 1911) 1909 yılındaki kuraklığa bağlı olarak önceki yıllara göre daha az toplanmasına ve fiyatının da yüksek olmasına rağmen ticareti bir önceki yıla göre artmıştır. 1909 yılında pazarlardan toplanan afyonun 281 kilosu İngiltere'ye, bir o kadarı Mısır'a geri kalanı ise Çin'e gönderilmiştir.

h. İpek; (R.G.İ.A. 1911) Bölgede birkaç farklı tür ipek üretilmektedir. "Arabî" denilen ve bu bölgede yaşayan Arap kölelerden ismini aldığı bilinen bir türü vardır. Bu tür "şefal", "mudamab", "karadi" ve "avuassi" adlı alt türlere ayrılır. "Karadi" ve "avuassi" Musul, Kerkük ve İran'dan bölgeye gelmektedir. 1909 yılında Bağdat ipeğine bir önceki yıla göre talep çok artmıştır. Bu yılda Avrupa'ya ve Amerika'ya 324.698 sterlin tutarında ipek gönderilmiştir.

ı. Hurma; (R.G.İ.A. 1911) Basra hurma ihracatında ilk sırayı alırken, Bağdat ikinci sırada yer almaktadır. 1909 yılında hurma ihracatı bir önceki yıla göre biraz azalmıştır. Bunun nedeni ise bu yılda yaşanan kuraklıktır.

Aşağıdaki tabloda 1907-1909 yılları arasında Bağdat ve havalisinden ihraç edilen malların miktarı ve sterlin cinsinden değeri genel olarak belirtilmiştir. (R.G.İ.A. 1911)

Ürün adı		Yıllar			Ürünlerin Fiyatı Sterlin		
		1907	1908	1909	1907	1908	1909
Kayısı çekirdeği	çuval	85	57	97	425	140	285
Anason	çuval	54	130	---	50	351	---
Acı kabak	kasa	681	290	52	2.383	1.160	187
Üzüm	kasa	110	15	110	125	10	134
Gi (Yağ)	kasa	640	1	771	1.140	2	1.540
Zamk	kasa	445	298	640	1.365	1.110	10.845
Halı	adet	798	779	1.789	31.860	22.695	57.268
Deri	balya	6.829	4.366	7.175	102.515	56.760	86.100
Susam	çuval	8.404	4.279	1.199	8.404	5.128	1.487
Badem içi	çuval	969	766	1.209	5.814	6.128	10.836
Afyon		1.195	796	1.141	83.650	67.660	104.972
Mercimek	çuval	7.992	6.832	6.667	43.152	28.199	29.258
Ankara Kılı	balya	1.110	1.109	901	17.600	13.721	9.911
Arabî Kıl	balya	21.449	18.372	29.518	214.490	160.756	324.698
Buğday	çuval	126.389	189.888	---	117.291	97.466	

Yukarıdaki tablo incelendiğinde Bağdat ve havalisinden dünyanın çeşitli ülkelerine ihraç edilen ürünlerin daha çok hammadde veya tarım ürünleri olduğu görülmektedir. Bölgenin en önemli ihraç ürünü tabloda yer almasa da hurmadır. Tarım ürünleri arasında ekmeklik buğday ikinci sırayı almakta, bunu ise afyon takip etmektedir. Mamul maddeler veya hammadde kategorisinde keçi kılı ilk sırayı almaktadır. Bunu halı ve işlenmemiş deri izlemektedir.

Aşağıdaki tabloda ise 1909 yılında Bağdat ve havalisinden ihracat yapan ülkeler ve satın alınan ürünlerin sterlin cinsinden değeri belirtilmiştir. (R.G.İ.A. 1911)

Ülke	1909 Yılı
	Sterlin
İngiltere	255.744
İtalya	135.946
Fransa	117.540
Çin	104.029
Türkiye	45.469
Hindistan	35.400
Almanya	28.644
Mısır	23.800
Avusturya	23.800
Hollanda	3.469
Belçika	941

Yukarıdaki tablo, Bağdat ve havalisinden satılan malların hangi ülkelere talep edildiğini göstermesi bakımından önemlidir. Buna göre; İngiltere bölgeye yapılan ithalatta olduğu gibi bölgeden yapılan ihracatta da ilk sırada yer almaktadır. Fransa ise ithalatta ikinci sıradaki yerini ihracatta İtalya'ya kaptırmıştır. İtalya bölgeye yapılan ihracatta önemli bir ağırlığı olmamasına rağmen bölgeden yapılan ithalatta üst sıralarda yer almaktadır. Bölgeye gazyağı ve kereste satan ve bu kalemlerde pazarda önemli bir yeri olan Rusya, bölgeden mal ithal etmek bakımından listeye dahi girememiştir. Almanya ise ithalat ve ihracat rakamları bakımından daha dengeli bir durumda olmasına rağmen bu bölgede ticarete İngiltere ile rekabet edebilecek düzeyin çok gerisindedir.

4. Rusya Bağdat Konsolosunun Bölge Ticaretinde Rusya'nın Gücünün Artmasına Dair Tespit ve Önerileri;

Bağdat Konsolosu, 1907-1909 yılları arasında bölgedeki ekonomik ve ticari hareketliliğe dair söz konusu raporlarında belirttiği çok önemli istatistikî verilerin yanında Bağdat ve havalisinin yakın gelecekteki ticari durumuna dair ülkesinin tüccarlarına bazı önerilerde de bulunmuştur. Buna göre bu bölgede ticaret yakın gelecekte daha da gelişecektir. Öyle ki Rus yetkililer kendi tüccarlarına bu durumu çok iyi bir şekilde anlatmalı ve Rus tüccarların Bağdat ve havalisindeki pazarlar ile daha da yakından ilgilenmelerini temin etmelidir.

Bağdat ve havalisiyle olan ticareti geliştirmek için Rusya'nın yapması gereken bazı hususlar vardır. Örneğin Rus gazyağı bölge pazarlarında kendine önemli bir yer bulmuştur. Gazyağının dışında Rus kerestesi, şekeri, kibriti ve buna benzer diğer pek çok ürünün bölge pazarlarında aranan ürün olma şansı yüksektir. Ancak bunun için bölgedeki rakipleriyle rekabet edebilmesi ve işlerini en iyi şekilde yapmaları gerekmektedir.

Rus tacirler, tüccarlar, diğer pek çok yabancı şirketin yaptığı gibi bölgeye bir ticari temsilci göndererek söz konusu havalideki müşterilerin güvenlerini kazanmalı, bu pazarların ayrıntılarını bilmelidir. Ayrıca civar halkın zevkleri, hangi ürünleri tercih ettikleri, görevlendirecek özel ticari ajanlar sayesinde öğrenilmelidir.

Doğunun pek çok pazarında olduğu gibi Bağdat ve civarında da bir ürünün ucuz olması önemlidir. Bu nedenle bölgede satılacak bir ürünün ikinci, üçüncü kalitesi de mutlaka üretilmelidir.

Bağdat ve havalisindeki ticareti elinde bulunduran Avrupalı devletler bölgede vadeli ürün satmaktadırlar. İngiliz ve Alman firmaları yerli tüccarlara dört-beş aylık vadelerle ve faizsiz mal verebilmektedirler. Rus firmaları da bölgedeki tüccarlara şayet daha uzun süreli ve faizsiz ürün verebilirlerse bu çok önemli bir avantaj sağlayacaktır.

SONUÇ

Bağdat ve havalisi, hem dünya ticaretinin ana güzergâhları üzerinde yer alması nedeniyle hem de sahip olduğu doğal kaynakları, insan potansiyeli, kültür ve medeniyet zenginliği nedeniyle tarih boyunca güçlü devletlerin ilgisini çekmiş ve bu devletlerarasında bir mücadele alanı olmuştur. Bu durum XX. Yüzyılın başlarında da değişmemiştir. Osmanlı Devleti'nin bölgede askeri güç bakımından zayıflamasına paralel olarak İngiltere, Akdeniz'in egemenliği, Süveyş Kanalı ve Hindistan yolunun güvenliği için bu civardaki gücünü arttırmaya çalışmış, Rusya ise, İran üzerinden bölgeye ulaşmaya gayret etmiştir. Almanya'nın Bağdat Demiryolu üzerinden bu bölgeye girmeye çalışması ile büyük güçler arasındaki çekişme daha da artmıştır.

Birinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde bölgedeki ticari rekabete dair Rusya'nın Bağdat Konsolosunun söz konusu raporu bir fikir edinme imkânı sunmuştur. Buna göre 1907-1909 yılları arasında Bağdat ve havalisindeki ithalat ve ihracatın toplam hacmi 8.408.930 sterlidir. Bunun 6.377.472 sterlini bölgeye yapılan ihracat, 2.031.468 sterlini de bölgeden yapılan ithalattır. Bölgeye farklı türde ürün gelmekle birlikte ana ithalat malları, gazyağı, demir, kereste, tekstil ürünleridir. Bölgeden satılan ürünlerde de tarım ürünleri ve hammadde olarak satılan ürünler dikkati çekmektedir. Bölgeden satılan tarım ürünleri arasında hurma ve unluk buğday önemlidir.

Bölgeyle ticaret yapan ülkelere bakıldığında, İngiltere hem ithalatta hem ihracatta çok açık ara öndedir. Rusya'nın Bağdat Konsolosunun ortaya koyduğu veriler göstermektedir ki İngiltere bölge ticaretinin tartışılmaz lideridir. Rusya bu pazarda sadece gazyağı ve kereste satışında öne çıkmaktadır. Almanya ise bölge pazarlarında satılan ürünlerin hiçbirinde açık bir üstünlük kuramamıştır.

Osmanlı Devleti'nin söz konusu dönemde kendi toprakları içinde bulunan Bağdat ve havalisi ile ticari bağları oldukça zayıftır. Bölge pazarlarına devletin diğer bölgelerinden gelen ürünler arasında sadece ipek görülmektedir.

KAYNAKLAR

Arşiv materyalleri

Rassiski Gasudarstvenni İstoriçeskii Arhiv, (R.G.İ.A.), Fond ; 23, Op: 11, god; 1911. delo: 69. s.3-20.

Rassiski Gasudarstvenni İstoriçeskii Arhiv, (R.G.İ.A.), Fond ; 23, Op: 11, god; 1911. delo: 69. s.26.

Rassiski Gasudarstvenni İstoriçeskii Arhiv, (R.G.İ.A.), Fond ;560, Op;28, god; 1914-1917.

Telif ve tetkik eserler

Anonim, *Posledneye Poliçeskoye Divijeniye V Persii Po Rasskazam Persov-Tegerantsev*, Sankt Peterburg 1906-1907.

Fars, Nasser Rahber *İran Meşrutiyet Devrimi*, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi, Uluslararası ilişkiler bölümü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1986, s.10.

Feldt, Viladimir Konstantinoviç *Jelezne Darogi V Persii İ Buduşeye Razvitiye Sredne Aziatskoi Jelezhodorajhoi Ceti*, Sankt Peterburg, 1899.

Karadeniz, Yılmaz, Kara, Hidayet “Bağdat, Basra, Bahreyn ve Necid bölgelerinde Osmanlı-İngiliz Nüfuz Mücadelelerine Dair Layiha”, *History Studies, Ortadoğu Özel Sayısı*, 2010.

Metin, Barış, *Birinci Dünya Savaşı'nda İran Coğrafyasında Etnik, Dini, Siyasi Nüfuz Mücadeleleri*, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, Ankara 2007.

Noviçev, A.D., *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleştirilmesi*, Ankara 1979.

Ortaylı, İlber, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Alkım Yayınevi, İstanbul 2006.

Romanov, Petr Mihayloviç *Jeleznodorajny Vapros V Persii İ Meri K Razvitiyu Rusko-Percidskoi Torgovli*, Sankt Peterburg, 1891.