

19. YÜZYILDA İRAN TRANSİT TİCARET YOLU İÇİN OSMANLI-RUS REKABETİ

Hüseyin KALELİ*

ÖZET

Sanayileşen Avrupa'nın kapitalist devletleri, 19. yüzyıl başlarından itibaren mamul mallarını Doğu'ya ve Doğu'nun da hammaddelerinin Batı'ya ulaştırılmasında, birbirleriyle olan rekabette öne geçebilmek için taşıma masraflarını en aza indirebilecek yeni yol ve rotalar bulma arayışına girmişlerdi. İşte bu anlayış doğrultusunda Doğu Karadeniz limanlarından İran'a, transit ticaret yolları gündeme gelip işlerlik kazandı. Bu yollardan biri Ruslar'a diğeri ise Osmanlılar'a aitti. Biz bu makalemizde söz konusu yolların hangi sebeplerle uluslararası siyasi ve iktisadi rekabetin konusu haline geldiğini inceleyeceğiz.

GİRİŞ

Doğu Karadeniz limanlarından İran'a olan ticaretin canlanmasını hazırlayan en büyük neden, Karadeniz'in bir "Türk gölü" olarak sadece Osmanlı gemilerine açık, diğeri bütün dünya gemilerine kapalılığı ilkesinin 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ile son bulması ve uluslararası ticarete açılmasıdır. Bu yüzden Karadeniz'in kapalılığı ve dünya ticaretine açılması meselelerine kısaca temas etmemiz yerinde olacaktır.

Osmanlılar tarafından İstanbul, Sinop ve Trabzon'un fethini takiben, Karadeniz kıyılarındaki Venedik ve Cenevizlilerin ellerinde bulunan yerler ile¹ Kırım'ın, Eflak ve Boğdan'ın Türk topraklarına katılmasıyla, 15. yüzyılın ortalarından itibaren Marmara ile Karadeniz birer Türk gölü haline gelmişti. Boğazlar ile Karadeniz'in yabancı gemilere kapalılığı ilkesi devletin titizlikle uyguladığı bir kural olmuştu.² Osmanlı devleti başta Fransa olmak üzere, tarihinin çeşitli devrelerinde Avrupalı devletlere toprakları üzerinde serbest ticaret yapabilme imtiyazı (kapitülasyon) vermişti. Fakat Tuna Nehri ve Boğazlar ile Karadeniz verilen bu iznin dışında tutulmuştu. Bu husus hayati önemde olup, Osmanlı İmparatorluğu 17. ve 18. yüzyıllarda askeri ve siyasi

* Yard. Doç. Dr. Süleyman Demirel Üniversitesi, İİBF, İktisat Tarihi Anabilim Dalı Öğretim Üyesi..

¹ Ahmet TABAKOĞLU, **Türk İktisat Tarihi**, Dergah Yayınları, İstanbul, 1986, s.385.

² Rıfat UÇAROL, **Siyasi Tarih**, Filiz Kitapevi, İstanbul, 1985, s.140.

bakımlardan istikrarlı bir çizgi takip etmediği halde³, Karadeniz Havzası'na hakimiyeti sayesinde ekonomik birliğini korumuştur.⁴

Rusya güneye sarkma çabaları sonucunda 1739'da Azak'ı elde etmiş, daha sonra Osmanlı Devleti ile yaptığı uzun savaşların nihayetinde, 1774'te Küçük Kaynarca Antlaşması'nın 11. Maddesine göre Karadeniz, Tuna Nehri ve Akdeniz'de kendi ticaret gemileriyle serbest ticaret yapabilme imtiyazını elde etmişti. 1783'te yine Rusya ile 81 maddelik bir ticaret antlaşması imzalanarak söz konusu imtiyaz genişletildi.⁵ Rusya'nın arkasından 1784'te Avusturya, 1799'da İngiltere, 1802'de Fransa ve 1806'da Prusya benzer haklar elde ettiğinden sonuçta Karadeniz, milletlerarası ticarete açılmış oldu.⁶

Karadeniz'in uluslararası gemilere kapalı olduğu dönemde İran'ın Batı ile olan ticaretinin çoğu, batıda Bağdat üzerinden Akdeniz'e veya kuzeybatıdan Erzurum yönünden Anadolu'yu kat ederek İstanbul ve İzmir'e ; güneyde ise İran Körfezi aracılığıyla yürütülüyordu. Kara ulaşım teknolojisi geri ve taşımacılık büyük ölçüde hayvan sırtında, kervanlar aracılığıyla yapıldığından bu yolların hepsi uzun, güvensiz ve pahalıydı.⁷

19. yüzyılın başından itibaren Karadeniz ticareti canlanınca, Süveyş Kanalı'nın açılacağı 1869 yılına kadarki dönemde, Doğu Karadeniz sahasından İran'a ulaşan yollar uluslararası ticaret ve siyaset bakımından stratejik derecede öneme sahip oldu.⁸ Doğu Karadeniz kıyılarından , İran transit ticareti için birbirine rakip iki yol ve bu yollar için rekabet eden iki devlet vardı. Osmanlıların Trabzon - Erzurum -

³ A. Üner TURGAY, "Trabzon", Doğu Akdeniz de Liman Kentleri 1800-1814, Ed. Ç.Keyder, Y. E. Özveren, D. Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, s.45.

⁴ Karadeniz'in iç pazar haline gelmesi, İstanbul'un fethinin İmparatorluk çapında en önemli iktisadi sonucu olmuştur. Bu sayede "Karadeniz İstanbul'un hayat kaynağı olmuş ve.. Osmanlı gövdesinin devleşmesine de önemli katkı sağlamıştır." Bkz. Mehmet GENÇ, "Fethin İktisadi Sonuçları", Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2002, s.321-322. İngiltere büyükelçisi ve 1762-1765 yılları arasında Lavent Company'nin İstanbul temsilcisi olan Henry Grenville, "Karadeniz ticareti öylesine kazançlı ki üç gemisinden sadece bir tanesi sağ salım dönen tüccar bile kayba uğramaz..." Sözüyle Karadeniz ticaretinin bakirliğini ve önemini vurguluyordu. Bkz. TURGAY, 1994, s.45.

⁵ İdris BOSTAN, "Karadeniz'in Dış Ticarete Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı", Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri. (6-8 Kasım 1998), Haz. Kemal Çiçek vd., Trabzon Belediyesi Yayınları, Trabzon, 1999. s.305.

⁶ Reşat KASABA, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi (19. Yüzyıl)*, Çev. Kudret Emiroğlu, İstanbul, 1993. s.33.

⁷ Charles ISSAWI, "The Tabriz-Trabzon Trade 1830-1900: Rise and Decline of a Route", International Journal of Middle East Studies, Cambridge, Vol. 1,1, January, 1970. s.18.

⁸ Trabzon'dan Tebriz'e giden yolun iyileştirilme çabaları için Trabzon valiliğince oluşturulan komisyonda (31.5.1858) Osmanlı memurları ve sivil toplum temsilcileri yanısıra İngiliz, Fransız, Avusturya, Sardunya, Napoli, ve Yunanlı Tüccarlar ile Trabzon'daki yabancı devlet mümessilleri de yer alıp, çalışmalarını teşvik etmişti. Bkz. BOA, İMV, 17488.

Tebriz yolu ile Ruslar'ın Gürcistan kıyılarındaki Sohum, Poti veya Batum limanlarından⁹ hareketle, bağlandıkları Tiflis - Tebriz yolu idi.

1. REKABETİN BAŞLANGIÇ SAFHASI VE İNGİLİZLERİN ROLÜ

Rus güzergahı yüzyıl başlarında, 1832'ye kadar olan dönemde, Türk güzergahına göre daha fazla istikbal vaat ediyordu. Karadeniz yoluyla yapılan ticaret büyük ölçüde Rus limanı olan Sohum'a yönelmişti. Bu durum tesadüfi olmayıp Rus ekonomi politikalarının neticesiydi. Çar'ın 8 Ekim 1821'deki fermanıyla, Kafkaslar'ın güneyindeki Rus eyaletlerine İmparatorluğun diğer yerlerinde olmayan istisnai uygulamalar getirildi. Buradaki tüccarlar bütün yerel vergi ve mükellefiyetlerden muaf olup, yabancı mallar %5 daha düşük gümrük vergisine tabiydi. Ruslar'ın amacı bu bölgeyi ticari basamak yaparak, tüm Asya pazarına ulaşabilmektir. Tüccarlar bu doğrultuda devletin idari ve askeri desteğinden faydalanacak ve ilgili amaç için çalışacaklardı. Fermana göre Rus ve yabancı tebaadan tüccar, milliyetine göre farklı yükümlülükleri olacaktı.¹⁰ Rus güzergahına yönelen ticaret malları şu şekilde taşınıyordu. Mesela Avrupa'dan Leipzig şehrinde gelen mallar karayoluyla Odesa'ya taşınıyor, buradan gemilere yüklenip, Karadeniz üzerinden Sohum limanına ve sonra Tiflis ve Erivan'a getirilen mallar ardından Azerbaycan, İran ve Osmanlı'nın doğu eyaletlerine dağıtılıyordu.¹¹

Çarlık yönetimi Kafkaslar'daki Transit ticaret yolunu cazip hale getirerek, İran'daki İngiliz mallarıyla rekabet edebilir hale gelmek istiyordu. Rus malları İran'ın kuzeyinde satılırken, İngiliz malları güneyinde satılıyordu. 1820'lerin ortasında İngiliz malları daha önce Basra Körfezi yoluyla İran'a gelirken, bu sefer kuzeyden Sohum yoluyla Kafkaslar Doğu Anadolu ve Kuzey İran'a ulaşmış, yaygınlık kazanmış dolayısıyla bu durum Rus pazarının aleyhine olmuştu. Rusya'nın Kafkasya bölgesiyle olan siyasi bağlantısının aksine, ekonomik bağlantısı zayıflamıştı. İngiliz mallarının İran'da satışının artması yeni ve kısa deniz yolları arayışına ve oluşmasına yol açtı. En kısa yol Karadeniz rotasıydı. 1823'te İngiltere Erzurum - Tebriz yolunu denedi. 1825'de 300 paket (balya veya denk) yükü Tebriz'e ulaştırmıştı. Böylece Sohum ve Trabzon

⁹ 1828-1829 savaşından sonra Edirne Antlaşmasıyla Kafkaslar ve Gürcistan kıyıları, Osmanlı ülkesinden kopararak Rus hakimiyetine geçmişti. Dolayısıyla söz konusu limanlar daha önce Osmanlı egemenliğindeydi. Bkz. Stanford SHAW, **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye**, Çev. Mehmet Harmancı, e Yayınları, İstanbul, 1982 s.60.

¹⁰ Charles ISSAWI, *The Economic History of the Turkey 1800-1914*, Publication of the Center for Middle East Studies, Chicago Univ. Press, Chicago - London, 1980, s.123; TURGAY, 1994, s.52.

¹¹ A. Üner TURGAY, "Trade and Merchants in the Nineteenth Century Trabzon: Elements of Ethnic Conflict", *Christians and Jews in the Ottoman Empire: The Functioning of a Plural Society*, vol. 1, Central Lands, ed. B. Braude, B. Lewis, New York, Holmes and Meier Publishers, Inc., 1982, s. 290.

İran ticaretinin, Doğu Karadeniz kıyısında bulunan iki ayrı aktarma merkezi oldular.¹²

Ekonomik yönelimler politik sebeplere dayanmaktaydı. Çarlık yönetimi Avrupa mallarının ağırlığını Rusya üzerinden taşınmasına çalışırken, İngilizler ise İran'dan Rus mallarını çıkartmaya ve Avrupa transit yolunu Rusya'dan kaydırmaya uğraşıyorlardı. İngiltere'nin tercihi, kendi kontrolündeki pazar ülkeler (Mesela Osmanlı) aracılığıyla mallarının taşınması ve satılmasıydı.¹³

Karadeniz üzerinden İran'a olan ticarete, İngilizler'in özellikle Osmanlı güzergahını tercih ve teşvik ettiğini Osmanlı arşivlerindeki müteaddit belgelerden anlıyoruz.¹⁴ Çünkü İngilizler için Ruslar'ın güneye inmeleri ve İngiliz çıkar sahalarını tehdit etmelerinin önlenmesi, Osmanlı topraklarının tampon bölge olarak muhafazası ile mümkündü. Doğu - Batı arasındaki ticari yolların Osmanlılar'ın egemenliğinde bulunması, kontrol kolaylığı bakımından güçlü Rusya yerine daha fazla tercih edilebilirdi.

İngilizler'i sevindiren ve Trabzon - İran yolunun Osmanlılar'ca devlet politikası olarak benimsenmesinin başlangıcı olan gelişmeler, Ruslar'ın Kafkasya'daki ekonomi politikalarında köklü değişikliklere gitmesiyle başladı. 1832 Ocak'ında Rus hükümeti yerli üreticilerini ve tüccarlarını korumak için İngiliz ve Fransız mallarının bu bölgeye girişini zorlaştırdı. Buraya has teşvik ve muafiyetleri kaldırarak İmparatorluğun diğer yerlerindeki gümrük ve vergilerin aynısını Sohum limanı ve hinterlandında da uygulamaya başladı. Karadeniz kıyısından 350 kilometre içerde yer alan Tiflis, bu bölgenin gümrük idaresinin merkezi haline getirildi. Orta Asya ve İran'a gönderilecek malların muayenesi ve vergi tespiti için Tiflis'ten geçme zorunluluğu getirildi. Yeni düzenlemeye göre, tüccarlar Sohum - Tiflis - Hazar Denizi hattından veya Tiflis - Tebriz hattından İran'a ulaşacaklardı. Kaldırılan muafiyetler ve zorunlu güzergah uygulaması Trabzon - Erzurum - Tebriz yolunun daha fazla kullanımını teşvik etmiş¹⁵ ve bu yola gereken önemin verilmesi hususunda İngilizler'in Osmanlı yöneticileri nezdinde girişimlerine yol açmıştı.

¹² ISSAWI, 1980, s.123.

¹³ ISSAWI, 1980, s.123.

¹⁴ BOA, İMMH, 2460; BOA, Y. A. Res, 10/18; BOA, İMM, 3421.

¹⁵ TURGAY, 1994, s.2 ; TURGAY 1982, s.290.

2. TRABZON- İRAN TRANSİT TİCARET YOLUNUN GÜNDEME GELMESİ VE İŞLERLİK KAZANMASI

Trabzon - Tebriz güzergahının. mazisi çok eski olup,¹⁶ ilk çağlardan beri bilinen ve ipek yolunun bir kolu olan bu güzergah, 19. yüzyılda “küresel” hale gelmiş bulunan dünya ekonomisinin tazyikiyle yeniden gündeme gelmiş ve hatırlanmıştı.

Trabzon yolunun canlanmasını sağlayan sebeplerin başında, İngilizler’in İran ticareti için daha kısa yol arayışları yanında, İstanbul - Trabzon arasında 1836’dan itibaren buharlı vapur seferlerinin¹⁷ işletmeye açılmış olmasıydı. Alternatif yol olan Gürcistan yoluna Rusya tarafından, Avrupa mallarına karşı 1832-1846 arasında uygulanan sıkı takip ve yüksek vergi politikası, ilgiyi Trabzon yoluna çevirdi.¹⁸

İngilizler daha önce İran’a olan ticaretlerini Basra Körfezi kıyısındaki Buşir limanı üzerinden sağlıyorlardı. 1812 yılında Sir Gore Queseley, İran ipeğinin Buşir limanı yerine Trabzon’dan gemiye yüklenmesi halinde kara nakliyesinin %2,5’den %1’e düşeceğini ve Trabzon - İngiltere arasındaki navlunun Buşir - İngiltere arasındaki maliyetten daha az olacağını bildirerek, Trabzon - Tebriz güzergahına dikkat çekmişti. 1820’de İngiliz maslahatgüzar bir muhtıra yazarak İran ticareti için İngiltere ile Trabzon arasında doğrudan ilişki kurulmasını istedi. İran’da satılmak üzere İngiliz malları, 1826’da Tebrizli bir Ermeni tüccar ve 1831 de veliaht Abbas Mirza adına Sadi Han tarafından Trabzon’a getirilmişti. En önemlisi 1830’da Trabzon’un ilk İngiliz konsolosu Brant’ın kiraladığı gemilerin, İngiliz mallarıyla dolu olarak gelmesiydi. Bu olay Trabzon yoluyla karlı ticaret yapılabileceğini ortaya koydu. 1834’de üç İran tüccarı limana yerleşmiş, gelen Avrupa gemilerinin sayısı artmaya başlamıştı. Ayrıca Fransız konsolos, Trabzon ticaretinin gittikçe arttığını yazıyordu.¹⁹

¹⁶ W. HEYD, **Yakındoğu Ticaret Tarihi**, Çev. E. Ziya Karal, TTK Yayınevi, Ankara,1975, s.50-53, 328-329. Roma, Bizans, Selçuklu dönemlerinde Trabzon’a İran’dan Hazar kıyılarından, Suriye’den ticaret kervanları geliyor ve Karadeniz’in kuzeyinden Rusya’dan, Kafkasya’dan, Kıpçak ülkesinden gelen tacirlerle de bu liman şehrinde karşılaşılıp ticaret yapılıyordu.

¹⁷ 1836’da Bir İngiliz şirketine ait “Essex” adındaki gemi İstanbul-Samsun-Trabzon hattında işleyen ilk buharlı gemidir. 15 günde bir sefer yapan bu gemiyi “Crescent” adlı gemi izledi. Arkasından 1837’de Osmanlı gemisi ve kısa bir süre sonrada Avusturya, Fransa ve Rus şirketlerine ait buharlı gemiler aynı hatta girdiler. Bkz. TURGAY, 1994, s.55; ISSAWI, 1970, s.20.

¹⁸ TURGAY,1994, s.52; ISSAWI, 1970,s.18. Ruslar’ın Kafkasya yolunda uyguladıkları gümrük politikası 19. Yüzyıl boyunca bazen çok sıkı bazen çok liberal olmak üzere zaman zaman değişmiş ve bu durum Trabzon-İran yoluna yansiyarak bu yoldaki nakliyat miktarının az yada çok olmasına tesir etmiştir.

¹⁹ ISSAWI, 1970, s.19.

Ticaretin artmaya başlamasında Ruslar'ın 1832'den sonra Kafkasya'da yabancı mal girişine getirdikleri zorluklar sebebiyle, Avrupa mallarının Trabzon'a yönelmesi ve bu yolun İran'a ulaşımında avantajlı özelliğinin artık bilinmesiydi. 1830'da 250000 pound değerinde 5000 balya mal İran'a gitmek üzere Trabzon'a geldi. 1834'te 600000 pound'luk 12000 balya, 1834'de 966350 pound'luk 19327 balya mal Trabzon yolundan İran'a gönderildi.²⁰

1832'de Ruslar Sohum limanını Avrupa ticaretine kapatınca, İngilizler Trabzon yolu için II. Mahmut'un dikkatini çektiler. Dolayısıyla bu bölge Osmanlılar açısından daha fazla önemli hale geldi. O dönemde Doğu Karadeniz'in şehirlerinde, kazalarında, vadilerinde çeşitli derecede güç sahibi derebeylerinin hakimiyeti söz konusuydu. Ticaret kervanlarının daha güvenli faaliyetlerini sağlamak için II. Mahmut kendisine bağlı bazı ayanları (eşraf,derebeyi) para ve yardımcı birliklerle destekleyip diğerlerine karşı kullandı ve uzun uğraşlardan sonra burada devlet otoritesi sağlandı.²¹

İstanbul İngiliz sefaretı tarafından Babıali'ye sunulan bir rapordaki bilgilere göre (16.4.1846), İran'a Trabzon yoluyla giden emtianın değeri 130 milyon kuruş olup, devlete 500 kuruşluk gümrük geliri kazandırıyor ve ticaret gittikçe artmaktadır... Eğer şimdiki kervan yolu araba geçecek şekilde inşa edilirse, halihazırdaki nakliyattan daha fazlası taşınabileceğinden, devletin geliri de o oranda artacaktır... Denilerek yolun önemi hatırlatılır; Rusya'nın İran ticareti için Gürcistan yolunu hazırladığına dikkat çekilir.²² Bu sırada Gürcistan genel valisi Vorontsov, İran yolundaki geçişi yeniden kolaylaştırmış (1846)²³ ve gelip geçen eşyadan vergiyi %1'e indirip "serbest geçiş" usulü tatbik etmeye başlamıştı.²⁴

Yine aynı mecliste, İran transit yolu hakkında araştırma yapmak üzere Erzurum'da bulunan Enveri Efendi'nin raporu da görüşülür. Bu rapora göre de Rusya, İran ticaretini Trabzon yolundan caydırmak için Gürcistan'ın Sohum limanını ticaret iskelesi olarak düzenleyip, oradan

²⁰ TURGAY, 1994, s.52.

²¹ Mustafa AYDIN, "Alman Seyyahı, Karl Koch'un 1843 Yılına Ait Trabzon İzlenimleri", Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri, (6 - 8 Kasım 1998), Haz. Kemal Çiçek vd., Trabzon Belediyesi Yayınları, Trabzon, 1999, s.413. Ayanlar hakkında daha geniş bilgi için bkz. Yücel ÖZKAYA, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Ayanlık**, TTK Yayınları, Ankara, 1994.

²² **BOA, İMMH**, 2460. Trabzon'un 1856-1860 arasındaki beş yıllık dönemde toplam 16532500 pound'luk toplam ithalatının içinde İngiltere'nin payı %90,7'ye varıyordu. Bunun yaklaşık üçte birini pamuklu mamul maddeler oluşturuyor ve %70 kadarı transit ticaret yoluyla İran'a gönderiliyordu. Bu yüzden İngiltere'nin Trabzon-İran yoluna değer vermesi anlaşılır bir şeydir. Bkz. TURGAY, 1994, s.56,58; Bkz.Tablo 5.

²³ ISSAWI, 1970, s.23.

²⁴ **BOA, İMMH**, 2460.

Tiflis üzerinden İran sınırına kadar asker ve amele çalıştırarak araba yolu inşa ettirmişti. Avrupa mallarının sınırları içine girmesini önceleri yasaklayan Rusya, şimdi Avrupa - İran arasında gidip gelen malların Gürcistan üzerinden geçmesine gayret etmektedir...²⁵ Denilerek, her iki yol kıyaslanır. Rusya'dan İran'a giden mallardan %1 gümrük alınırken, Trabzon yolunda bu %3'tür. Fakat Rusya'nın yolu uzun olduğundan, araba ve hayvan kiralalarının artması ve malların zayı olmasından dolayı İran ticaretinin Trabzon yolundan yapılmasının daha uygun olacağı ve bu hususun Osmanlı Devleti ile İngiltere arasındaki ticaret anlaşmasında yer aldığına işaret edilir.²⁶

Kırım Savaşı'ı esnasında transit ticaretin durumunu tespit açısından baktığımızda, Trabzon'a olan ithalatta bir miktar artış, ihracatta ise düşüş görüyoruz. Savaş öncesi 1853'te ihracat 728849, ithalat 1742693 pound iken 1854'de bu değerler sırasıyla, 289000 ve 2023000; savaşın son yılında 1856 da 698697 ve 2816304; savaş sonrasında 1857'de değerler artarak 1483334 ve 3293422 pounda yükselmişti.²⁷ Savaş sebebiyle İran'a olan transit ticaret, özellikle Gürcistan-İran yolunda olmak üzere, büyük ölçüde sekteye uğramıştı. İthalatın artması, Kırım yarımadasındaki müttefik ordularının malzeme ihtiyacının büyük bir kısmı, Trabzon limanı aracılığıyla karşılandığından dolayı olmuştu. Ayrıca müttefikler Rus limanlarına ambargo uyguladığından Kafkasya ve Gürcistan'ın Avrupa mallarını ithal etmeleri biraz zorlaşmıştı. Bu durumda Ruslar'ın transit yolu adeta tersten işliyor, Trabzon'dan İran'a giden mallar buradan Kafkasya ve Gürcistan'a taşınıyordu.²⁸

Kırım Savaşı'ndan sonra Osmanlı idarecileri, ülke ekonomisine büyük katkısı olan Trabzon - Erzurum - Bayezid yolunun, araba geçecek şekilde inşası işini yeniden ele aldılar. Trabzon valisi Ragıp Paşa ve Erzurum valisi Arif Paşa Babıaliye gönderdikleri raporlarda(1858), söz konusu yolun transit ticaret açısından önemini vurgulamışlardı. Trabzon valisinin İran'ın Trabzon karperdazı Hafız Ağa'dan istihbar ettiği bilgilere göre; Rusya İranlı tüccarları Rus topraklarına çekebilmek amacıyla, Sohum - Tiflis - Poti ile İran sınırı arasında yollar inşa edecektir... Denilerek çalışmaların bir an evvel başlatılması istenir.²⁹

²⁵ Trabzon-İran güzergahı uluslararası ticaret için 19. yüzyılda sürekli bir öneme haizdi.1838'de ithalat ve ihracat toplamı 1858287 pound olan Trabzon ticareti değeri, 1858'de 49793 pounda yükselmişti. Bkz. TURGAY, 1982, s.292.

²⁶ BOA, İMMH, s.2460

²⁷ Mübahat KÜTÜKOĞLU, "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1986), Ondokuzmayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi, Samsun, 1988, s.112

²⁸ TURGAY, 1994, s.57.

²⁹ BOA, İD, 26466. Erzurum Valisinin 17.3.1858 ve Trabzon valisinin 10.4.1858 tarihli tahriratları.

Trabzon-İran yolunun, kervan yolundan araba yoluna getirilme çabaları, 1846'da projesinin çıkartılmasıyla başlamıştı.³⁰ Fakat uzun süre inşa faaliyetlerine başlanamadı. Kırım savaşı araya girdi. 1850'li ve 1860'lı yıllarda peyderpey çalışmalar yapılıp, Fransız mühendislerden yararlanılan yol inşaatı 1869 yılından sonra devletin işi sıkı tutması neticesinde, Trabzon -Erzurum arası 1872'de bitirildi.³¹ Yolun inşa sürecinde yol sorumlusu olan Mustafa Paşa da, Rusya'nın Poti'den İran'a demiryolu döşettirmeye başladığını, dolayısıyla Trabzon yolunu biran önce bitirmek gerektiğini söylemişti.³²

Trabzon yolundan 1869 yılında geçen Fransız seyyah Theophile Deyrolle'nin izlenimlerine göre; yol, bilhassa yağışlı mevsimlerde çamurlanıp ulaşımı zorlaştırmaktadır. Bunun nedeni kısa zaman içinde, yüz binlerce yüklü ve nallı kervan hayvanının yolu tahrip etmesi ve yağmurlu iklimin etkisiyle yolun bataklık haline gelmesidir. Ayrıca bölgenin dağlık olması ve çığ hadiseleri sebebiyle ulaşım sekteye uğramaktadır.³³

İran transit ticareti için rekabet, karantina meselesinde de kendini gösterir. Karantinalar bulaşıcı hastalıkları kontrol için hem Osmanlı liman ve yollarında hem de Rusya tarafında teşkilatlanmıştı. Hastalık görülen yerlerden gelen gemiler ile karadan gelen yolcular tahaffuzhanelerde on gün süreyle karantinaya tabi tutuluyorlardı.³⁴ 19. yüzyılın ortalarında Trabzon - İran ticaretinin hızlı artışı karşısında İranlı tüccarları kendi ülkesine çekebilmek amacıyla Rusya, karantina müddetini dört güne indirir. Ruslar'ın bu manevrasını "hile" olarak adlandıran Osmanlılar da karantina müddetini 24 saate indirir.³⁵ Fakat uygulamada bazı aksaklıklar, istismarlar görüldüğünden ticareti sekteye uğratıyordu. Mesela Bayezid'de sınır üzerindeki Kızıldize karantinası müdürü olan Reşit Ağa 24 saatlik süreyi rüşvet almak için on günden fazlaya çıkartıyor, usulsüz vergi istiyordu. Müdür görevden alınıp yeni düzenlemeler getirildi³⁶ ise de şikayetler sona ermedi. 1859'da buradan geçen İran elçilik heyetinden kanunsuz vergi alınması üzerine, Babıali'ye şikayette bulundular. Onlara

³⁰ BOA, CN, 2188.

³¹ BOA, İD, 45213. Trabzon-İran yolunun inşası hakkında daha fazla bilgi için Bkz. Hüseyin KALELİ, XIX. Yüzyılda Trabzon'da Ulaştırma Ekonomisi, MÜ,Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul, 1988.

³² BOA, İD, 41651.

³³ Theophile DEYROLLE, 1869'da Trabzon'dan Erzurum'a Seyahat, Çev. Reşat Ekrem KOÇU, Çığır Kitapevi, İstanbul, Tarihsiz, s.22,36,48,51.

³⁴ Nedim İPEK "Trabzon'da Kolera (1892-1895)", Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih - Dil-Edebiyat Sempozyumu Bildirileri (3-5 Mayıs 2001), C.1 , Haz. M. K. Arslan, H. Öksüz, Trabzon İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Trabzon, 2002, s.399-411. Osmanlı Karantina Meclisi 1838'de oluşturulmuştu. Trabzon ve Erzurum'da ilk kez 1841 yılında uygulandı.

³⁵ BOA, İMMH, 2460.

³⁶ BOA, İMV, 12817.

göre, ortalıkta salgın hastalık yokken sırf para almak için yapılan bu düzenleme anlamsızdır. Rusya tarafında artık sadece hastalık zuhurunda karantina uygulanıyor, hastalık savıldıktan sonra kaldırılıyordu. Üstelik Osmanlılar'ın karantinası sıhhi olmayıp 3 - 5 çadırdan ibaretti. İnsanların hayvanların barınması ve eşyaların korunması için gerekli tesislerden yoksundu... Ayrıca birkaç seneden beri İranlı kervanların malları yollarda yağmalanmakta, tüccarlardan bazıları katledilmekte, Osmanlı memurları gerekli emniyeti sağlayamamaktadır. Rusya ile Osmanlılar arasındaki rekabetin farkında olan İranlı heyet, gereken kolaylığın yapılmasını, “aksi halde İranlı tüccarların Osmanlı ülkesi yerine başka yerlerde çare arayacakları fikrinde oldukları bilinmelidir.”... Derler. Uyarıları dikkate alan Osmanlı idarecileri karantinayı sadece bulaşıcı hastalık halinde uygulamayı ve gerekli tesislerin yapılmasını kararlaştırırlar.³⁷

Rekabette rol oynayan diğer bir husus, yollardaki can ve mal emniyeti açısından güvenlikle ilgili sorunlardı. Her iki yolun da yer aldığı Kafkaslar, Doğu Karadeniz ve Doğu Anadolu bölgeleri; coğrafi açıdan dağlık, sosyal yapı olarak aşiretlerin ve milliyetlerin iç içe geçtiği, üstelik birbirine rakip üç devletin İran, Rusya ve Türkiye'nin sınırdaş oldukları, emniyet bakımından sorunlu olabilecek bir sahaydı. Özellikle iç karışıklıklar ve savaş dönemlerinde ekonomik huzur ve güvenlik bozulurdu.

Rusların Kafkasya halklarıyla olan mücadeleleri 1870'lere kadar sürmüş, dolayısıyla Gürcistan - İran yolu aleyhine olarak, bundan Trabzon yolu faydalanmıştı.³⁸ Trabzon - İran yolu çevresinde de birçok sorun yaşanmıştı. Osmanlı - İran sınırının her iki tarafında bulunan bazı aşiretler zaman zaman ticaret kervanlarına saldırıyor, mal ve canlara zarar veriyor, ayrıca bölge halkına zulmediyorlardı.³⁹ Karadeniz ahalisinden 30-40 kişilik çete oluşturup tüccar ve halk üzerinde korku salan eşkıyalar da eksik olmuyor, devlet bunların üzerine sürekli asayiş kuvvetleri sevk ediyor, ele geçirdiklerini cezalandırıyordu.⁴⁰

³⁷ BOA, İH, 9430.

³⁸ ISSAWI, 1970, s.23.

³⁹ BOA, Hatt-ı Hümayun 37453; BOA,HR.MKT, 90-59; BOA,A.MKT.UM,12674. Mesela 1834'te 680 deve yükü Avrupa ticaret eşyasından oluşan bir kervanın 452'si eşkıyalar tarafından soyulmuştu. Bkz. TURGAY. 1994, s.49.

⁴⁰ BOA, A.MKT.UM, 31-86; BOA, A.MKT. MVL, 55-45. Karadeniz'in bazı derebeyi aileleri de eşkıyalık, iç karışıklık ve devlete asker vermeme ile suçlanıyorlardı. Bkz. BOA, A. MKT. UM, 2442, (4.8.1850); BOA, A. MKT. UM, 107-61, (17.9.1852); BOA. A. MKT. UM, 210-98, (4.10.1855).

Devlet yolun emniyeti, kervan ve yolcuların korunması için bekçi, zaptiye ve kır serdarlarından yararlanıyordu.⁴¹ Zaman zaman İranlılar, Tebriz -Trabzon yolunun güvenli olmadığı hakkında şikayette bulunuyor ve tüccarlarının korunmasını talep ediyorlardı.⁴²

Osmanlı idarecileri 1830 yıllarından beri söz konusu güzergahla sürekli ilgilenmişler, ticarete elverişli özelliğini diri tutmaya çalışmışlardı. 1850 ve 1860'lı yıllarda en yüksek performans sergileyen yoldaki ticaret, 1870'ten sonra düşüş göstermeye başladı (Bkz.Tablo1). Bunda, 1869'da açılan Süveyş Kanalı'nın rolü büyük oldu. Asıl etken Ruslar'ın yol rekabetinde üstün duruma gelmelerini sağlayan, Doğu Karadeniz kıyılarından Hazar'a, İran taraflarına muntazam kara ve demir yolları tesis etmeleri, kıyılarda limanlar, yol üzerlerinde düzenli altyapı ve ticari organizasyonları gerçekleştirip işletmeleriydi.

TABLO 1: 1856-1895 Yıllarında Trabzon Limanı Dış Ticaret Değerleri
İHRACAT (paund)

Beş yıllık dönem.	İngiltere'ye	Diğer ülkelere	Toplam	Ortalama
1856-60-	564100	5432500	5996600	11 99320
1861-65	500000	4500000	5000000	1000000
1866-70	376000	3620400	3996400	799680
1871-75	466800	3206900	3 673700	734740
1876-80	207500	2328800	2536300	507260
1881-85	265000	3032400	3297400	659480
1886-90	322600	2723000	3045600	649120
1891-95	253500	2809600	3063100	612620

⁴¹ Bekçiler yolun tamir ve bakımından da sorumluydular. Zaptiyeler devletin resmi kolluk kuvvetleri, Kır serdarları ise devletin mahalli halktan, aşiretlerden güvenlik için görevlendirdiği sivil güçlerdi.

⁴² **BOA, İH, 9430.**

İTHALAT (paund)

Beş yıllık dönem.	İngiltere'den	Diğer ülkelere	Toplam	Ortalama
1856-60	14997100	1535400	16532500	3306500
1861-65	7000000	4000000	11000000	2200000
1866-70	3880800	2209000	6089800	1217960
1871-75	4362300	27539000	7116200	1423240
1876-80	3986900	23991000	6386000	1277200
1881-85	4474500	3647300	8121800	1624360
1886-90	4148700	3188000	7336700	1467340
1891-95	3336000	3783600	7119600	1423920

Kaynak: TURGAY, 1994, s.60.

3. İRAN TRANSİT TİCARET YOĞUNLUĞUNUN RUS YOLUNA KAYMASI

19. yüzyılın ikinci yarısında Rusya, İran transit yolunu kendi limanlarına ve buralardan Tiflis-Tebriz istikametine çevirmek için çok uğraşmıştır. Rusya'nın Gürcistan ve Kafkaslar'daki politik ve ekonomik çıkarları çoğaldıkça Avrupa - İran ticaretinin yönünü değiştirmek için çabaları artmıştır. Limanlarına Avrupa mallarının girmesini 1832'de kısıtlamışken, 1846'dan sonra söz konusu yolu yeniden açmış, 1865'de geçiş koşullarını iyice liberalleştirmişti.⁴³

Rusya yolu Türk yolundan biraz uzun fakat araba nakliyesine uygundu. Bu yüzden mallar daha iyi korunuyor ayrıca sigorta mümkün olup, Trabzon yolunda bu yoktu. 1863'te Tebriz'deki Fransız konsolosu Rusya'nın Avrupa ticaretini Tiflis yolundan çekmeyi başardığını yazıyordu. İran'la Avrupa arasında taşınan denk (balya) sayısı 1863'de 5118 iken, 1864'de 13688, 1865'de 20802, 1866'da 30774 oldu.⁴⁴

⁴³ ISSAWI, 1970, s.23.

⁴⁴ ISSAWI, 1970, s.22.

1865 yılında inşasına başlanılan Poti - Tiflis tren yolu 1872 sonlarında işletmeye açılmış, Tiflis'ten Tebriz'e ve Bakü'ye karayolları inşa edilmişti. "Tiflis Demiryolu Şirketi" Poti - Tebriz arasında mal taşımacılığı yapıyor ve Rus devletince finanse ediliyordu. Hazar Denizi'nde ve Karadeniz'de Rus Devleti'ne ait buharlı gemi şirketleri işletiliyor⁴⁵ ve İranlılar'a taşıma ücretlerinde büyük indirimler yapıyordu. Ekonomik olmayan bu durum, Rusların bütün dış ilişkilerini siyasi ve toprak büyütme amacına dayandırmalarının bir sonucuydu. ⁴⁶

Nitekim 1828 - 1829 savaşıyla Kafkasya'ya hakim olan Ruslar 1877 - 1878 savaşı sonucu, Berlin Antlaşmasının gereği olarak, Batum, Kars ve Ardahan'ı elde etti. Bayezid ve Eleşkirt Ovası İngiltere'nin ısrarı ile Türkiye'ye iade edildi. Böylelikle Tebriz'e giden Trabzon - Erzurum - Bayezid hattının İngilizler'ce korunduğu ve Doğu Anadolu'dan Ortadoğu'ya sarkarak "Hindistan yolunu" ve İngiltere pazarlarını tehdit eden Ruslar'ın bu antlaşmayla engellendiği anlaşılıyor. ⁴⁷

Batum'u serbest ticaret limanı yapmayı vaat etmiş olan Ruslar, Batum - Kars yoluyla İran'a ve Doğu Anadolu'ya olan ulaşımında büyük avantaj elde ettiler. Buradan Bakü'ye (Karadeniz'den Hazar'a) ve İran sınırına kadar demiryolları döşediler. ⁴⁸

Trabzon vilayeti başmühendisi Mösyö Riva, İran ticaretinin Rus yoluna kayması karşısında teferruatlı bir rapor hazırlayarak (10.3.1880), teklifleriyle birlikte ilgililere sunar. Raporun içinde İngilizler'den aldığını belirttiği ve her iki yolun mukayese edildiği bilgileri içeren bir tabloyu değerlendirir (Bkz. Tablo 2). ⁴⁹

⁴⁵ TURGAY, 1982, s.314; Demiryolu şirketi ortalama 1 cwt (50.80 kgr.) ağırlığındaki bir balyayı Poti'den Tebriz'e 5 franka taşırken, kervanla Trabzon'dan Tebriz'e 30 franka taşıyordu. Bkz. ISSAWI, 1970, s.23.

⁴⁶ ISSAWI, 1970, 20.

⁴⁷ A. Nimet KURAT, **Türkiye ve Rusya**, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1990, s.88-89.

⁴⁸ Selahattin TOZLU, "19. Yüzyılda Sosyo-Ekonomik Bakımdan Trabzon Limanı", Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil -Edebiyat Sempozyumu Bildirileri (3-5 Mayıs 2001), C.1, Haz. M. Kerim Arslan, Hikmet Öksüz, Trabzon İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Trabzon, 2002, s.385.

⁴⁹ BOA, Y. A. Res, 10/18.

TABLO 2 : Osmanlı ve Rusya Yolunda Taşınan İran Malları Miktarı*

Yıllar	Osmanlı Yoluyla İhracat	Osmanlı Yoluyla İthalat	Toplam	Rusya Yoluyla İhracat	Rusya Yoluyla İthalat
1858	31972	91708	123690	-	-
1859	32431	84645	117085	-	-
1860	39532	85731	125623	-	-
1866	24571	35430	60001	-	-
1867	23544	31888	56432	-	-
1868	30104	39118	69222	-	-
1869	24030	50241	74271	-	-
1870	40311	46300	86611	-	-
1871	33945	41450	75395	-	-
1872	31423	41900	73323	-	40000
1873	34000	43897	77897	-	23171
1874	31868	59335	91203	-	-
1875	24556	51314	75870	-	33303
1876	21348	47938	69286	-	-
1877	22371	26979	49350	-	132628**
1878	16581	35370	51951	-	-
1879	14600	49000	57600	-	-

Kaynak: BOA, Y. A. Res, 10/18.

*Verilen rakamlar balya (denk) sayısını ifade etmektedir.

**1877 ve 1878 yılları toplamıdır.

Mösyö Riva tablodaki 1858, 1859 ve 1866 yıllarına ait rakamların eksik olabileceğini, burada görüştüğü tüccarların bu fikirde olduklarını, mesela

Trabzon - İran yolunda otuz senedir ticaret yapan Hochstrasser şirketinin, sözü edilen yıllardaki denklemlerin miktarını 180000 - 200000 civarında tahmin ettiklerini buna göre, 1858 - 1860 yıllarında bütün İran transitinin Trabzon'dan İran'a taşınmış olabileceği... Değerlendirmesinde bulunur. Aynı rapora göre 1867 senesinde değerlerin düşük olmasının nedeni, bu yılda Kafkasya yolunun kullanılmış olmasıdır. 1867 - 1874⁵⁰ yıllarındaki Trabzon yolunda görülen artışın sebebi ise Trabzon - Erzurum şosesinin hizmete açılmış olmasıdır. 1874'ten itibaren Kafkasya güzergahının atak yaptığını bunun sebebinin Poti - Tiflis demiryolunun yapılmasıdır... Diyen Mösyö Riva, ikinci bir tabloyla mukayesesini netleştirmeye çalışır (Bkz. Tablo 3). Bu tabloya göre de, İran mallarının 1877 - 1878 Rus - Osmanlı savaşı yıllarında daha çok Rus yolundan taşındığı anlaşılıyor.⁵¹ Rusya'nın başarısı, transit malından geçiş vergisi almama, yol emniyetini sağlama ve en önemlisi ulaşımı, çağın en hızlı vasıtası olup, ekonomik ve güvenli taşımayı sağlayan tren yollarıyla gerçekleştirmiş olmasındandı. Ayrıca yerleşim merkezleri arasında düzenli posta ve telgraf hizmetlerini gerçekleştirmişti.

TABLO 3: Osmanlı ve Rusya Yolunda Taşınan İran Malları Miktarı*

Yıllar	Osmanlı Yoluyla	Rusya Yoluyla	Toplam
1872	73323	64000	137323
1873	77897	37037	114971
1876	69286	53275	122571
1877	49350	106102	155542
1878	51951	106102	158053

Kaynak: BOA Y. A. Res, 10/18.

* Verilen rakamlar balya (denk) sayısını ifade etmektedir.

4.TRANSİT TİCARETİN YENİDEN TRABZON YOLUNA DÖNMESİ

1883'te Kafkasya yolunda yeniden bir değişiklik oldu. Rus sanayicilerin baskısıyla vergiler yeniden kondu. Formalitenin ve bürokrasinin

⁵⁰ Osmanlılar 1869'da % 3 olan Transit vergisini % 1'e düşürerek rekabette öne geçmeye çalıştılar. Bkz. TURGAY, 1994, s.61; ISSAWI, 1970, s.22.

⁵¹ **BOA, Y. A. Res, 10/18.**

sıkılaştırılması pratik olarak Avrupa mallarının Rus yolundan İran'a intikalini durdurdu.⁵² Fakat İran'ın aynı yoldan ihracatı serbestti. İran'a geçiş yapan Avrupa mallarının değeri 1881'de 7800000 rubleyken (1865'e kadar 100000 rublenin altındaydı). 1885'te 50000 rubleye düştü. Bu ara Trabzon'dan Avrupa'ya ihraç edilen mallar için değil fakat Avrupa'dan ithalatta geçici yükselme oldu. Yani İranlılar ihracatlarını elverişli şartlarla Rus yolundan yaparken, Avrupa malları Trabzon - Erzurum üzerinden İran'a varıyordu.⁵³

Bunun üzerine Avrupalılar dikkatlerini yeniden Trabzon - İran yoluna çevirerek, diplomatları aracılığıyla Osmanlı devlet yetkililerine başvurup, bu yolun yeniden ele alınmasını, geliştirilmesini istediler. Osmanlı idarecileri de söz konusu yolda kısaltma ve daha önce araba yoluna çevrilen, Trabzon - Erzurum şosesinin devamı olan Erzurum - Bayezid kısmını da şose olarak yapılması kararını aldılar.⁵⁴ Ayrıca iskele, ambar, gümrük, han, telgraf odası, çeşme vb. altyapı unsurları gözden geçirilerek yenileri eklendi.

Fakat söz konusu fırsattan fazlasıyla yararlanan Trabzon değil, Basra Körfezi yolu oldu (1869 da Süveyş kanalının açılması sebebiyle). Trabzon - Tebriz yolu 1850 ve 1860'larda doruğuna çıktığında, İran'ın toplam ticaretinin yaklaşık beşte ikisini çekiyordu. 1900'de bu oran onda birin altına düştü. Trabzon'un ticaret düzeyi I. Dünya savaşına kadar fazla değişmeden kaldı. Merkezi İran demiryollarının yapılması ile İran ticareti daha fazla Basra Körfezi'ne yöneldi.⁵⁵

20. yüzyılın başlarına gelindiğinde Ruslar, Poti limanından İran sınırındaki Çulfa'ya demiryolu döşemişler ve buradan da Tebriz'e 179 kilometre uzunluğunda her an demiryolu inşa olunabilecek özellikte, şose yapmışlardı. Ayrıca Batum'dan Kars'a demiryolu döşemişler, bu nedenle Trabzon - Erzurum yolunda nakliyat iyice yavaşlamıştı. Hatta Osmanlı'nın Van, Bitlis, Erzurum gibi vilayetlerine gitmek isteyen yolcular Rus limanı Poti veya Batum'dan trene binip İran sınırından karayoluyla ters istikametten memleketlerine varıyorlardı.⁵⁶

⁵² BOA, İMM, 3479. Rusya'nın transit mal geçişini men etmiş olmasından Trabzon'da yeniden bir canlanma görülerek transit eşya ambarı yapılması ve buralardan alınacak ücret gündeme gelir.

⁵³ ISSAWI, 1970, s.24. Demiryollarıyla bezenmiş Rusya güzergahı Avrupa kapitalistleri için bir şanstı. Batum limanı Berlin antlaşmasıyla Ruslara bırakıldığında buranın serbest liman olması şartı getirilmişti. 1883'teki uygulama bu şartın tersineydi. Bkz. TOZLU, s.385.

⁵⁴ BOA, İMM, 3424.

⁵⁵ ISSAWI, 1970, S.24, 27.

⁵⁶ Abdülvahab HAYRİ, **İktisadi Trabzon (İktisadi Nokta-i Nazardan Trabzon'un Vaziyeti Hazırası)**, Trabzon , 1329, s.15, 74, 79.

SONUÇ

Uluslararası siyasi ve iktisadi tarih açısından, İran transit ticaretinde en fazla rolü olan üç devletin (İngiltere, Rusya, Osmanlı) konu hakkındaki tutumlarının genel bir tespitini yapmak sonuç itibariyle yerinde olacaktır.

İngiltere, mallarını söz konusu yollar aracılığıyla İran, tüm Ortadoğu ve Kafkasya'ya ulaştırma amacındaydı. 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılışına kadar çok büyük ilgi duyduğu Trabzon - İran yoluna verdiği önem daha çok ticariydi. Kanalin açılışından sonra İngiltere, Ortadoğu ve Asya pazarlarına ulaşımında büyük avantajlar elde edince Doğu Karadeniz sahasının ticari önemi ikinci plana düşmüş, bunun yerini "Hindistan yolunun" güvenliği için askeri ve jeostratejik kaygılar almıştı. Dolayısıyla İngiltere'nin yolun geçtiği bölgeye ilgisi anlam değiştirerek devam etmiştir.

Rusya, İran ve Ortadoğu'ya mallarını sevk etmek istemiş fakat İngiltere'nin daha elverişli mallarıyla rekabet edememişti. Transit ticaret yoluna zaman zaman ekonomik açıdan önem verse de askeri, siyasi ve güneye doğru toprak kazanma hedefinde olduğunu göstermiştir.

Osmanlı devleti bakımından ise Trabzon - İran yolunun Karadeniz ve doğudaki eyaletlerinin iktisadi kalkınmasında büyük yeri vardır. Ayrıca bu yolun devletin doğudaki topraklarının savunması için lojistik ikmal yolu olarak askeri ve siyasi ehemmiyeti yüksekti. Fakat makalemizde de anlatıldığı üzere devlet, çok istemesine rağmen, mali güçlükler sebebiyle bu yola gerektiği kadar yatırım yapamamıştır.

KAYNAKÇA

ABDÜLVAHAB HAYRİ, **İktisadi Trabzon (İktisadi Nokta-i Nazardan Trabzon'un Vaziyeti Hazırası)**, Trabzon, 1329.

AYDIN Mustafa, **“Alman Seyyahı, Karl Koch’un 1843 Yılına Ait Trabzon İzlenimleri”**, Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri, (6 - 8 Kasım 1998), Haz. Kemal Çiçek vd., Trabzon Belediyesi Yayınları, Trabzon, 1999.

BOSTAN İdris, **“Karadeniz’in Dış Ticarete Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı”**, Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri. (6-8 Kasım 1998), Haz. Kemal Çiçek vd., Trabzon Belediyesi Yayınları, Trabzon, 1999.

DEYROLLE Theophile, **1869’da Trabzon’dan Erzurum’a Seyahat**, Çev. Reşat Ekrem Koçu, Çığır Kitapevi, İstanbul, Tarihsiz.

GENÇ Mehmet, **“Fethin İktisadi Sonuçları”**, Osmanlı İmparatorluğu’nda Devlet ve Ekonomi, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2002.

HEYD W., **Yakındoğu Ticaret Tarihi**, Çev. E. Ziya Karal, TTK Yayınevi, Ankara, 1975.

ISSAWI Charles, **The Economic History of the Turkey 1800-1914**, Publication of the Center for Middle East Studies, Chicago Univ. Press, Chicago - London, 1980.

ISSAWI Charles, **“The Tabrıız-Trabzon Trade 1830-1900: Rise and Decline of a Route”**, International Journal of Middle East Studies, Cambridge, Vol. 1,1, January, 1970.

İPEK Nedim, **“Trabzon’da Kolera (1892-1895)”**, Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu Bildirileri (3-5 Mayıs 2001), C.1, Haz. M. K. Arslan, H. Öksüz, Trabzon İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Trabzon, 2002.

KALELİ Hüseyin, **XIX. Yüzyılda Trabzon’da Ulaştırma Ekonomisi**, MÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul, 1988.

KASABA Reşat, **Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi (19. Yüzyıl)**, Çev. Kudret Emiroğlu, İstanbul, 1993.

KURAT A. Nimet, **Türkiye ve Rusya**, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1990.

KÜTÜKOĞLU Mübahat, "**XIX.Yüzyılda Trabzon Ticareti**", Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 ekim 1986), Ondokuzmayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi, Samsun, 1988.

ÖZKAYA Yücel, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Ayanlık**, TTK Yayınları, Ankara, 1994.

SHAW Stanford, **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye**, Çev. Mehmet Harmancı, e Yayınları, İstanbul, 1982.

TABAKOĞLU Ahmet, **Türk İktisat Tarihi**, Dergah Yayınları, İstanbul, 1986.

TOZLU Selahattin, "**19. Yüzyılda Sosyo-Ekonomik Bakımdan Trabzon Limanı**," Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil -Edebiyat Sempozyumu Bildirileri (3-5 Mayıs 2001), C.1, Haz. M. K. Arslan, H. Öksüz, Trabzon İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Trabzon, 2002.

TURGAY A. Üner, "**Trabzon**", Doğu Akdeniz de Liman Kentleri 1800-1814, Ed. Ç.Keyder, Y. E. Özveren, D. Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994.

TURGAY A. Üner, "**Trade and Merchants in the Nineteenth Century Trabzon: Elements of Ethnic Conflict**", Christians and Jews in the Ottoman Empire: The Functioning of a Plural Society, vol. 1, Cntral Lands, ed. B. Braude, B. Lewis, Holmes and Meier Publishers, Inc., New York, 1982.

UÇAROL Rıfat, **Siyasi Tarih**, Filiz Kitapevi, İstanbul, 1985.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA) Kaynakları:

BOA, A.MKT. MVL, 55-45 (Sadaret Mektubi Kalemî Meclis-i Vala).

BOA, A.MKT.UM, 31-86 (Sadaret Mektubi Kalemî Umum Vilayet)

BOA, A.MKT.UM,12674.

BOA, A. MKT. UM, 107-61.

BOA. A. MKT. UM, 210-98.

BOA, A. MKT. UM, 2442.
BOA, CN, 2188. (Cevdet Nafia)
BOA, Hatt-ı Hümayun 37453.
BOA, HR.MKT,90-59 (Hariciye Nezareti Mektubi Kalemi).
BOA, İD, 26466 (İrade Dahiliye).
BOA, İD. 41651.
BOA, İD, 45213.
BOA, İH, 9430 (İrade Hariciye).
BOA, İMM, 3421 (İrade Meclis-i Mahsus).
BOA, İMM, 3424.
BOA, İMM, 3479.
BOA, İMMH, 2460 (İrade Mesail-i Mühimme).
BOA, İMV, 12817 (İrade Meclis-i Vala).
BOA, İMV, 17488.
BOA, Y. A. Res, 10/18.