

## 20.Yüzyılın Başlarında İran-Osmanlı Ticaretinde Bağdat-Basra Yolu

The Baghdad-Basra Rout at the Crossroads of the Iran-Ottoman  
Trade in the Begining of 20 th Century

Masoumeh DAEİ\*

### Öz

*İran, jeo-stratejik konumu nedeniyle eskiden beri önemli bir yere sahiptir. Bu ülke, özellikle Asya mallarının Avrupa'ya aktarılmasında büyük rol oynayan bir Doğu-Batı ticaret rotası olmuştur. Bu malların taşınmasında Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunun yanı sıra, Bağdat-Basra yolu da bazen rutin ve bazen de revaçta olan bir yoldur.*

*İran'ın ticari özelliği, ekonomik boyutunun önemini fazlasıyla arttırıyordu. 19.yüzyılda ve 20.yüzyılın başında Hindistan ile komşu olması İngiltere ve Rusya'nın bölgedeki çekişmeleri bu ülkeyi doğrudan etkilemiştir. Nitekim, 19.yüzyılın sonlarında gitgide İran'ın ticari ve iktisadi yönü büyük devletlerin ilgisini çekmişti. Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra İngiliz ticaretinin bu yola kayması, bölgede Rusya ile Osmanlı Devleti'nin İran ticaretinde İngiltere ile rekabet edememesinden dolayı, İran'ın güney bölgesinde ticaret giderek önem kazanmıştı. Bu nedenle Osmanlı Devleti, İran ile ticaretini geliştirmek için yeni bazı önlemler almak gereğini duymuştu. Bu makalede, Osmanlı Devleti'nin aldığı ya da almayı öngördüğü önlemler ile ilgili bazı yeni bilgi ve belgeler değerlendirilecektir.*

**Anahtar Kelimeler:** İran, Osmanlı, ticaret, Bağdat-Basra yolu, Lynch Kumpanyası

### Abstract

*Iran has been an unique importance due to her geo-strategical position. She laid on the important East-West transit trade routing in transferring commercial*

---

\* Dr., Payame Nur Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü Tebriz/ İRAN

goods from Asia to Europe. In commercial transport road , the Trabzon-Erzurum-Tebriz route, as well as that of Baghdad-Basra, was the major regular route, sometimes most popular route.

*Iran's commercial network greatly contributed to her economic importance. The country was immensely influenced by her neighbouring situation with India in the XIXth century and the beginning of XXth century and also by the Anglo-Russian rivalry in the region. Nevertheless, the commercial and economic potential of Iran drew the attention of the great powers at that time. Almost immediately after the opening of the Suez Canal in 1869, the change of commercial focus of Britain in the region and also the disadvantageous positions of the Ottoman State and Russia against their competition with the British power in the Iranian trade route, the southern part of Iran started to engage in trade relations more intensely. Therefore, the Ottoman State had to take extraordinary precautions to improve the commercial conditions with Iran. This article aims to evaluate such precautions taken by the Ottoman State at that time in the light of new data and archival documents.*

**Key Words:** İran, Ottoman, trade The Road of Baghdad-Basra, Lynch

### **Giriş**

Beyne'n-nehreyn (Mezopotamya) bölgesi, medeniyetlerin doğup geliştiği bölge olarak bilinmektedir. İran'da hüküm sürmüş yönetimlerin başarılı oldukları dönemlerde bölge İran sınırları içinde kalmıştı. Özellikle Sasaniler döneminde bölgenin merkezi olan Medayin şehri başkentti. Ne var ki İslam'ın yayılması ile birlikte M.S. 9.yy. Bağdat Abbasi halifelerin denetimine geçmişti<sup>1</sup>. Daha sonra Şah İsmail (1508) İran'da siyasi bütünlüğü sağlamaya çalışmış bölgeyi daha önemlisi Basra limanını ele geçirmişti. 1534 de Osmanlı Padişahı Sultan Süleyman'ın Bağdat'ı işgal etmesi ile İran'ın bölgedeki egemenliği son bulmuştu. Bundan sonra kısa aralıklarla Basra, İran'ın eline geçmişti. Afşar döneminin savaşlarının sonunda yapılan Kordan Antlaşması ile (1746)Basra tamamen Osmanlı'nın olmuştur. Bu antlaşma Osmanlı tarihinde Kasr-ı Şirin Anlaşması olarak bilinir<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Bedi Mirza Hasan, *Tarih-i Basra*, Bica Bina Bita yayınevi, Tahran, s.30-32

<sup>2</sup> Şabanî Rıza, *Revâbit-i İran ba Merzha-yi garbi der Dovreyi Safevi ve Efşari*, *Faslname-yi Mutâle'âti Tarihi 1*, 1368, s.61-79; Ferid Bey, Muhammed, *Ahsenu't-Tevârîh*, Çev. Mirza Abdülbaki Mostovhi-yi İsfahani, Beraderan-i Bagerzade, Tahran, 1322, s.158. Tavernier, Jean Baptiste, *Sefername*, Çev. Ebu Turabi Nuri, Sanayi Yayınevi, Tahran, 1363, s.221; Foran, John, *Tarihi Tahavvülatı İctimai İran*, Çev. Ahmet Tedeyyün, Muessesei Hedematî Ferhengiyi Seba, Tahran, 1377, s.134; Zendiye döneminde İran-Osmanlı ilişkilerine bkz. Ateş, Abdurrahman, "XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı-İran İlişkileri (1774-1779)", C. X, *Afyonkarahisar Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Sosyal Bilimler Dergisi*, sayı:3, 2008, s.65.

1823 Birinci Erzurum Anlaşması ile Osmanlı-İran anlaşmazlıklarını azaltamamış, ancak Basra bölgesinde geçmişte olduğu gibi aşiretlerin isyanları ve karışıklıklar sürüp gitmiştir. Bununla birlikte İran'ın güney limanlarında ticaretin canlandığı görülmekteydi. İkinci Erzurum Anlaşması (1847) ile Bağdat ve Basra yeniden Osmanlı denetimine geçmiş, bundan sonra, da bölgeye İran saldırısı hiç olmamıştı. Ancak bölgenin güneyinde yer alan Basra limanı İran ve Osmanlı Devleti arasında sürekli bir anlaşmazlık konusu olmuştu<sup>3</sup>. Zira İran siyasi bakımdan Basra'yı her zaman kendi toprağı olarak görmüştü, çünkü ekonomik açıdan İran için oldukça önem taşımaktaydı.

Erzurum-Tebriz ticari yolunun yanı sıra Bağdat'tan Basra'ya İran'a uzanan ticaret yolu da çok önemli idi. Avrupa devletlerinin ilgi alanını oluşturmaktaydı. Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra İngiliz ticaretin bu yola kayması, bölgede Rusya, Osmanlı ve İran'ın İngiltere ile rekabet edememesinden dolayı İran'ın güney bölgesinde ticaret giderek önem kazanmıştı. İngiltere Karun Nehrinde denizcilik imtiyazını ve tekeli İran'dan Muhammed Şah döneminden 1888 tarihine kadar almak ister, ama elde edemez. Çünkü Rusya buna karşı çıkmaktaydı. İngiltere ise nehrin bütün ülkeler için ulaşımına açık tutulmasını ve hiçbir devlete ait olmamasını istemekteydi. İngilizler deniz ve nehirlerde nakliyatta çok başarı olduklarından bunun onların işine yarayacağı açıktı. Şah da bütün İran'ı İngiltere'nin güvence altına alması durumunda Karun Nehrinde ulaşım imtiyazını verebileceğini bildirir.

Sadrazam Eminu's-Sultan da (1886–1896) Rusya'nın saldırıları karşısında sadece sigorta mahiyetinde İngiltere'den bir yazılı belge ister. Sir Dermondolof devletinin kabulüyle, Emin'us-Sultan'ın istediğı belgeyi ona verir ve Şah'da bütün devletlerin ticari gemilerine Karun'da serbest denizcilik imtiyazını verir<sup>4</sup>. Nasereddin Şahin'in fermanıyla 30 Ekim 1888'de Karun'da Mehmer'e den Ahvaz'a denizcilik hattı açılmış olur. İran'ın söz konusu taşımacılıkta İngiltere'ye öncelik vermesi Rusya'nın ve Osmanlı devletlerinin tepkisine neden olur<sup>5</sup>. Osmanlı Mizan Gazetesinde Karun Nehri imtiyazının İngiltere'ye vermesini eleştirir. İmtiyazın İngiltere'ye yarar

<sup>3</sup> Lan Grek Hamzeli Estive, *Tarihî, Siyasi, İctimaî, İktisadî Irak*, Çev. Esadullahi Tevekkuli ve Muhammed Rıza Misbahi, Bonyadi Pejühişhayi İslami, Meşhed,1378, s. 306;Hidayet, Mehdi Kuli, *Gozâreş-i İran*, Nokre Yayınevi, Tahran, 1363, s.65.

<sup>4</sup> Kâzımzade, Firuz, *Rus ve İngiliz der İran (1864–1914)*,Haz. Menuçehr Emiri, Amuzeş-i İnkılabi İslami, Tahran,1371,s.180; Em. Kur. Alb Başdoğan Ferhat, *Güncel Konular sayı 9*, Ankara Genel Kurmay Basımevi, Ankara, 1988, s.113–117.

<sup>5</sup> Kâzımzade, a.g.e. s.181;Mahmud, Mahmud, *Tarih-i Revabit-i Siyasiyi İran ve İngiliz der Karni Nuzdeh*, İkbâl Yayınevi, Tahran,1353, c.4,s.1525.

sağlayacağını ancak Rusya'nın da aynı imtiyazı isteyeceğini belirtir. Ayrıca Afganistan ve Hindistan'dan dolayı Rusya ve İngiltere arasında anlaşmazlığı derinleştireceğini belirtir. Karun Nehrinin deniz taşımacılığında açılması Hazar Denizinden Karadeniz'e kadar demiryolu yapılması bazı yabancı mallarından Rusya'nın fazla gümrük almasına yol açacağını ve İngiltere'nin buna itiraz edeceğini Almanya ve Osmanlı da buna itiraz edeceğini, Almanya ve Osmanlı ticaretinin de zarar göreceğini vurgulamaktaydı<sup>6</sup>. Rusya'nın tepkisi ve İran'la yaptığı görüşmeler sunucunda İran topraklarında demir yolu yapma imtiyazını elde etmesiyle sonuçlanır<sup>7</sup>.

### **Osmanlı-İran Ticari İlişkilerinde Bağdat- Basra Yolu**

19.yüzyılda Osmanlı Devleti İran ticaretinde İngiltere ve Rusya'dan sonra üçüncü sırada yer almaktaydı. Bu iki devletin İran ticaretini tekeline almaması için çaba göstermişti. Özellikle İran tüccarına kolaylıklar sağlayarak, ticareti ilgi çekici yapmaya çalışmıştı. İran tüccarı da komşu ve Müslüman olduğu için buna meyl etmiş ne var ki İngiltere ve Rusya'nın sağladığı kolaylıklardan dolayı İran tüccarı da ister istemez bu iki büyük devlete yönelmişti.

20.yüzyıla geldiğinde İran ticaretinde Osmanlıların 4.ve 5.sıraya kadar düştüğü, görülmektedir. Osmanlı Arşivlerinde mevcut belgelerde de siyasi meselelerin yanı sıra ticarete de istenilen gelişmelerin sağlanmadığına dair önemli kayıtlar ve bilgiler bulunmaktadır. Bağdat Valisinin Ticaret ve Nafia Nezaretine gönderdiği 23 Temmuz 1908 tarihli belgede ticareti olumsuz etkileyen meseleleri değinmekteydi<sup>8</sup>. Özellikle İran hükümetinin iç ticaretini geliştirmek için Bağdat ticari bölgesini zayıflatmak, ticareti Bağdat'tan önemli bir merkez haline gelen Mehmerey'e aktarılmasına çalıştığını belirtmektedir. Bunun içinde İngiltere'nin etkin katkısı ile yeni bir şose yolu yapmaya teşebbüs edildiği yolun bitimi ile yaklaşık bir buçuk milyon liralık gelirin transit ticaretten bu şehre aktarılacaktı. Tüccarın bu yolu tercih etmesi yatırımların Mehmerey'e yönelmesi Bağdat vilayetinin gelirin ve ticaretine fevkalade zarar vermiştir bu durumun siyasi açıdan da çok önem arz etmektedir demektedir.

Yolun İngiliz Lynch Kumpanyası vasıtasıyla yaptırıldığını, uzatılması ve genişletilmesi için İran topraklarında da açılacağını belirtmektedir. Ayrıca İngiltere ve Avrupalıların bölgeye getirilecek ticari malları sigorta edeceğini,

<sup>6</sup> *Mizan Gazetesi* 76 (17 Rebiulahir 1306)s.759-761,sayı 86 (27 Cumadüy'ülahir 1306), s.855

<sup>7</sup> Teymuri, İbrahim, *Asr-i Bihaberi ya Tarih-i İmtiyazat Der İran*,İkbal Yayınevi,Tahrán,1332, s.322.

<sup>8</sup> BOA, DH.MKT, 1285/19 Dahiliye Mektubi Kaleminden Ticaret Nezaretinden yazılan B.30.1910-1911 tarihli belge.

vapurlardan indirildikten sonra şirkete ait develerle malların İsfahan'a taşındığını, İngiltere'nin sağladığı bu imkân ve kolaylıklardan dolayı yolun tüccarı cezbedtiğine dikkat çekmektedir. İngiltere'nin Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunun Fars Körfezine kadar uzatılmasına çalışması ve yönlendirmesi ile hem Osmanlı hem de Rus ticaretine darbe vurmaya amaçladığını belirtmektedir.

İngiltere'nin ekonomik politikasına bakıldığında Lynch Kumpanyasının da söz konusu yolu yapmakla daha çok İran'ın güney ve merkezinde faaliyet göstereceğini İran'ın kuzey ve batısında demiryolu yapılmasından bir kazanç elde edemeyeceğine dikkat çekilmekteydi, Mehmere ticaret merkezi Bağdat'ın yerini alacak kadar yeterli değildir. Bununla birlikte Osmanlı devletinin bölgede ticaretini geliştirmek için bazı kolaylıklar ve olanaklar yaratması gerekir. Bunun için öncelikle güvenliğini sağlamak Bağdat ve Basra arasında geliş ve gidişi sağlayan nehir idaresinin ihtiyaçlarının karşılamak, vapur sayısını artırmak ve yolcuların, ticari malların nakliyat ücretini uygun bir tarifeyle bağlamak gerekir. Ayrıca Bağdat ve Hanegeyn arasındaki karayolunun onarılması ile taşımacılığı süratli hale getirmek, bir kaç vapur almak ve mevcutları onarmak gerekir. Bağdat-Basra arasında taşımacılıkta kullanılan vapurların sayısı yetersiz olduğu için Bağdat'tan Hanegeyn'e giden yoldaki eksiklikleri gidermek, gereken yerlerde köprü yaparak yolu otomobil ulaşımına elverişli hale getirmek lazımdır.

Lynch kumpanyasıyla benzerlik gösteren Hamidiye Denizcilik İdaresinin katkısıyla ticari mallar ve yolcular için vapurların sayısını artırarak taşıma ücretini azaltmak gerekmektedir denilmekteydi. Zira İngiliz Lynch kumpanyasıyla rekabet edilmesi için fiyatların dengeli olması lazımdır. Bu kumpanyaya, hiç bir şekilde Hamidiye Denizcilik kumpanyasıyla işbirliği yapmamış, ortak çalışmaktan kaçınmıştı. Kumpanyanın mal nakliyatında özellikle hububat taşımacılığında rekabet edebilmesi için Hamidiye kumpanyası da fiyat düzenlemesi yapılır ise, Mehmere şehrinin bir ticaret merkezi ve iktisadi güç olmasını engelleyecektir.

Bir başka belgede de İran'ın Denizcilik Şirketinin faaliyetlerinin de zaman zaman sorunlar çıkardığı görülmektedir. Nitekim 20 Eylül 1914 tarihli yazıyla İran Denizcilik Şirketi Osmanlı Devleti'nden istekte bulunmuş, kendisine kolaylık sağlanmasını, zarara uğratılırsa, bu zararın Osmanlı devletince karşılanmasını istemişti<sup>9</sup>.

Öte yandan İranlı gemiciler vergilerden muaf olmak için gemilerine Osmanlı bayrakları asmaktaydılar. Bunu önlemek için Osmanlı yetkilileri büyük çaba göstermişlerdi. Denetimlerin sıklaştırılması ile birlikte İran

<sup>9</sup> BOA, HR.SYS, 2403/8.

gemilerine Osmanlı bayrak ve flamalarının asılması kesinlikle yasaklanmıştı<sup>10</sup>.

Bağdat yolu kullanılarak yapılan transit ticarete yıllık en az yaklaşık 1,5 milyon lira civarında çeşitli mal ticareti yapılıyordu. Hem ithalat ve hem ihracat giderek artış gösteriyordu. Bağdat-Basra arasındaki yolda İngiltere kumpanyalarına ait üç Lynch ve birkaç Osmanlı gemisi seyr u sefer halindeydi. Bu nakliyatın yeterli olması taşıma ücretinin fazlalığı, normal gümrük vergilerinin dışında Navlun vergisi alınması ayrıca İran devletince denizcilik imtiyazının İngiltere kumpanyasına verilmesi yanı sıra İran'ın İngiliz yatırımcılarını himaye ve teşvik etmesi Basra'ya karşı Mehmere liman ticaretinin gelişmesini sağlıyordu.

Bu yolda ticaretin süratle yapılmaması ve İran ticaretinin İngiltere'nin eline geçmesi Osmanlı ticaretine hem şimdi hem de gelecekte geri dönülmeyecek zararlara uğratacaktı. Bu zararları önlemek için Osmanlı Devleti Bağdat-İran sınırı boyunca otomobilin geçeceği yollar yapması, Dicle ve Fırat Nehirlerinde ulaşım araçlarının kullanılmasının kolaylaştırması gerekiyordu. Ayrıca Denizcilik ve taşımacılık şirketlerinin kurulması için Osmanlı tebaasına imtiyaz verilerek vapurlar satın almak gerekmektedir. Öte yandan İngiliz denizciliğin gelişmesini önleyecek ciddi tedbirler alınırsa Osmanlı devletinin siyasi, ticari, mülki, bakımdan büyük yararlar sağlayacağı hükümete sunulan raporlardan dile getirilmekteydi.

Şattu'l-Arap'ta deniz ulaşımı ile uğraşan bazı yatırımcılar 1910-1911 yılının çeşitli aylarında hükümete başvurarak vapur sayısını artırmak, mevcut iki römorköre bir tane daha eklemek ayrıca altı duba alınmasını istemişlerdir.

Devlet, İngiltere'nin siyasi ve ekonomik gücünü zayıflatmak için hemen hemen Dicle, Fırat taşımacılığını hepsine sahip olan Lynch kumpanyasının ve aynı zamanda Basra'ya karşı Mehmere'nin ekonomik gücünü etkisiz bırakmak amacıyla vapur sahiplerinin bazı koşulları ve şartları kabul etme koşuluyla isteklerini olumlu cevap vermişti. İstenilen başlıca şartlar şunlardı: Osmanlı bayrağı her zaman asılı kalacak, vapur sahipleri Osmanlı uyruğu olacaklardı. Mevcut yasalarla çıkarılacak olanlara bağlı olacaklardı, aldıkları imtiyazları ecnebilerce veya başka şahıslara devre etmeyeceklerdi. Bu imtiyazların yabancıların eline geçmemesi için özen göstereceklerdi, çünkü Osmanlı uyruğu olup gerekli imtiyazları alanların bazıları imtiyazı başka bir şahsa genellikle de İngiliz şirketlerine devir ediyorlardı. Dicle ve Fırat

<sup>10</sup>BOA, *DH.MKT.1188/17*. Basra vilayeti ile Bahriye Nezareti arasında yapılan yazışmaları kapsayan dosyada 10 adet belge yer almaktadır.

sularında nakliyat yapan İngilizlerin özellikle bu yola imtiyaz aldıkları anlaşılmaktaydı. Yukarıda sayılan kurallara uymayanların denizcilik imtiyaz ve tekelliği iptal edildiğinde devlet doğacak zarar ve ziyanın sorumluluğunun üstlenmeyecekti. İmtiyazı alanlar Rüşumat Nezareti tarafından onaylanan tarifeleri uygulamaya mecburdu. Ticari mal ve yolcu taşıma ücreti İngiliz Lynch kumpanyasıyla rekabet etmek için dengeli tutulmuştu. İmtiyaz sahibinin bu ücreti artırma hakkı yoktur, imtiyazı alanlar ayrıca Bağdat belediyesine yıllık temettü vergisi ödeyecek, ayrıca Bahriye teminatını verecekti. Anonim şirket kurmağa devlet özel önem vermektedir. Denizcilik imtiyazının tekeli bir şahsın eline düşmemesi şirketin mali itibarının olması için anonim şirketlerin kurulmasında devlet ısrar etmekteydi. Bu şirketlerin mali ve itibari güçlerinin olmasının istenmesinin sebebi İngiliz şirketlerinin denizcilik gücünün karşısında durabilmek veya onların gücünü en aza indirmektir. Şirket kurulması da devlet imtiyazı şahsa vermeye mecbur olursa, şahsın büyük yatırım yapabilmesi için denizcilik nakliyatında deneyimi ve bölgede itibarı olması gerekiyordu. Alınacak vapurların üç de bir sermayesinin kendisine ait olması şartları aranmaktaydı. Şahsın bu şartlara haiz olduğunun Ticaret Odasınınca da onaylanması gerekirdi<sup>11</sup>.

#### **Nakliye ücretinin belirlenmesi**

Yukarıda sözünü ettiğimiz tedbirlere paralel olarak Bağdat Vilayet meclisince Bağdat-Basra; Dicle-Fırat Nehirlerinde yük ve yolcu nakliyat ücretini yeniden ayrıntılarıyla saptandığı görülmektedir. 5 Kasım 1915 tarihinde Bağdat'ın ünlü tüccarı Abdülkadir Paşa Hafirizade ve Cafer Çelebi Davutzade ile Bağdat Vilayet Meclisi arasında bir anlaşma yapılmıştı. Bu anlaşma ve ekleri Nafia Nezaret komisyonunca da uygun görülmüştü. Yapılan saptamaya göre taşımacılıkta ücretler şöyle olacaktır:

#### **Navlun vergisi (gümrük) olarak Basra'dan Bağdat'a gidecek şahıstan alınacak ücret:**

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

Basra'dan Kutü'l Ammare'ye 35 kuruş

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

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

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

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

<sup>11</sup> BOA, *DH-İD*, 52. 30.R.1330. Bu dosyada 57 belge bulunmakta olup belgelere ayrıca numara verilmemiştir. Verilen tarih ve rakamlar klasöre aittir.

Basra'dan Bağdat'a 230 kuruş (bir kişilik 1. sınıf kamara)  
Basra'da Bağdat'a 165 kuruş (bir kişilik 2. sınıf kamara)

**Mallardan alınan navlun ücreti:**

Basra'dan Ammare'a her kıyye-i Asitane 4 para  
Basra'dan Kutü'l Ammare'ye her kıyye-i Asitane 6 para  
Basra'dan Bağdat'a her kıyye-i Asitane 8 para

**Bağdat'tan Basra'ya dönüşte bir kişilik navlun ücreti:**

Bağdat'tan Kutü'l - Ammare ve Kutü'l - Ammare'den Kukert için 25 kuruş  
Bağdat'tan Ammare'ye ve Ammare'den Kukert'e 32 kuruş  
Bağdat'tan Basra'ya ve Basra'dan Kukert'e 40 kuruş  
Kütü'l Ammare'den Ammare'ye Ammare'den Kukert için 20 kuruş  
Kütü'l Ammare'den Basra'ya Basra'dan Kukert'e 32 kuruş  
Ammare'den Basra'ya Basra'dan Kukert için 20 kuruş  
Bağdat'tan Basra'ya bir kişilik 1. sınıf kamara 150 kuruş  
Bağdat'tan Basra'ya bir kişilik 2. sınıf kamara 100 kuruş.  
Bağdat'tan Basra'ya bir kişilik 1. sınıf kamara 150 kuruş  
Bağdat'tan Basra'ya bir kişilik 2. sınıf kamara 100 kuruş

**Bağdat'tan Basra'ya nakledilen malların onaylanan navlun ücreti:**

Bağdat'tan Basra'ya her kıyye-i Asitane 2 paradan 10 paraya kadar  
Bağdat'tan Kutü'l Ammare'ya her kıyye-i Asitane 2 paradan 10 paraya kadar  
Bağdat'tan Ammare'ye her kıyye-i Asitane 3 paradan 10 paraya kadar

Bu ücretler uygun görülerek onaylanmış ve uygulanmaya konulmuştu. Yüklerin, yolcuların ve malların nakliye ücreti 102 kuruş 60 santim bir Osmanlı lirası esas alınarak düzenlenmişti<sup>12</sup> Tüccar bu tarifeye göre çalışmaya mecbur tutulmuştu<sup>13</sup>. İncelediğimiz belgelerde denizcilik nakliyatında anonim şirketlerin kurulmasına önem verilmekteydi, birkaç kişinin ortaklığıyla kurulan bu tarz bir şirketin toplum yararına olduğu açıktı. Ancak sınırlı sermaye ile kurulursa kısa zamanda kapanmaya mahkûm olacaklardı. Özellikle Şattu'l-Arap bölgesinde denizcilik de ekonomik güç sahibi olan İngiltere'nin Lynch kumpanyası gibi güçlü şirketlerde de rekabet etmek zorundaydılar. Bunun için Osmanlı Devleti ya kendisi işi üstlenecek ya bu işte öncülük yapacak büyük bir sermaye ile şirket kurmaya çalışanlara yardım edecekti yahut vapur malzemelerini alınmasında ve ya diğer işlerde

<sup>12</sup> BOA, DH-İD 1330.Ra.30.Daire-i Umur-ı Dahiliye Mektubi Kalemî

<sup>13</sup> BOA, DH-İD, 57/52. Bağdat Vilayetinden Dâhiliye Nezaretine çekilen telgraf name.



şirket kurmak isteyen kimseleri gümrük vergilerden muaf tutacak ve kısacası bu şirketleri himaye edecekti.

Bu belgelerde diğer göze çarpan konu, İngiltere'nin Lynch kumpanyasından vapur malzemelerini almaktı. Tüccarın bu kumpanyadan zorunlu malzeme alması Osmanlı devletini çeşitli sorunlarla karşı karşıya bırakmıştı. Devlet bir taraftan İngiltere'nin Dicle ve Fırat'ta nüfuzunu azaltmak için çabalamış, diğer taraftan vapur sahiplerini himaye etmek için çeşitli gümrük vergilerinden muaf tutmak istemiştir. Ama uygulama esnasında vapurların malzemelerini alıp, taşıyan İngiltere olduğu için bu sorunu nasıl halledeceğini, onları gümrük vergisinden muaf tutsun mu tutmasın mı? Kumpanyanın taşıma iznini nasıl sınırlaması gerektiğini bilinmemekteydi<sup>14</sup>.

Bu meselelere dikkat ettiğimiz zaman ya devlet geniş himayesiyle veya yeterli sermaye temin etmekle bölgede gücü elinde tutacaktı veya bu işleri yapabilen çok zengin tüccar ortaya çıkıp İngiltere'yle rekabet etme gücüne sahip olacaktı. Maalesef İran-Bağdat arasında olan ticarete baktığımızda İngiltere'nin etkin ve üstün rolünü daha iyi görüyoruz.

### Sonuç

İran'ın 20.yüzyılın başlarındaki coğrafi konumu, Rusya ve Hindistan'a komşu olması, İngiltere'nin ise sömürgeci devlet olarak Hindistan'a yerleşmiş bulunması İran dış ticaretini doğrudan etkileyen çok önemli etkenlerdendi. Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla Avrupa-Asya ticaretinde yeni bir döneme geçilmişti. Bu dönemde Osmanlı Devleti ise yoğun iç ve dış sorunlarla uğraşmaktaydı. Aynı durum İran Devleti için de geçerli idi. Böylesi bir ortamda eskiden beri süre gelen transit ticarete Osmanlı topraklarından geçen yollar hem İran hem de bu devlet için önem arz etmekteydi. Deniz ulaşımında yer alan büyük değişimler özellikle Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla bu yolların eskiye göre önemini azaldı. Bununla birlikte yola işlerlik kazandırmak için yeni arayışlara da oldu. Bağdat- Basra yolu, bu arayışlardan en önemlisi olarak gündeme gelmişti. Yoldan daha iyi yararlanmak için gösterilen çabalar olumlu sonuç vermişse de I. Dünya Savaşı'nın çıkması ve sonrasındaki gelişmeler iki ülke ticaretini de yeni bir evreye soktu.

Bağdat Vilayet Meclisi, Bağdat-Basra; Dicle-Fırat Nehirlerinde yük ve yolcu nakliyat ücretinin yeniden ayrıntılarıyla saptadığı görülmektedir. 5 Kasım 1915 tarihinde Bağdat'ın ünlü tüccarı ile yeni şartlarla anlaşma imzalandı. Bu antlaşma ve ekleri Nafia Nezareti komisyonunca da

---

<sup>14</sup> BOA, *DH-İD*, 57/52.

onaylanmıştı. Savaş ortamında da ticaretin geliştirilmesi için benzeri daha başka önlemlerin alındığı da bilinmektedir. Zor şartlar altında Osmanlı- İran ticareti yapılmaya gayret edildi. Ancak, Bağdat-Basra ticaretinde İngiltere daha etkin olmayı sürdürdü. Özellikle İngiliz şirketlerinden Lynch Kumpanyası, bölgede giderek güçlendi. Ticareti büyük ölçüde ele geçirdi.

**Kaynakça**

**Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**

BOA, DH.MKT. 1285/19; HR.SYS, 2403/8; DH.MKT.1188/17; DH-İD, 52; DH-İD. 57/52; DH-İD. 57/52.

Mizan Gazetesi. Sayı, 759-761 17. R.ahir- 27 C.ahir 13006)

ATEŞ, Abdurrahman,"XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı-İran İlişkileri 81774-1779)",Afyonkarahisar Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, C.XX, Sayı 3. 2008

BEDİ, Mirza Hasan, Tarih-i Basra, Bica Bina Bita yayını Tahran (Tarihsiz)

Ferit Bey,Muhammed,( Çev.Mirza Abdülbaki vd.) Ahsenu't-Tevarih, Tahran, 1322.

FORAN, John,(Çev.Ahmed Tedeytün), Tarih-i Tahavvulat-ı İctimai İran, Tahran 1377.

KAZIMZADE, Firuz, Rus u İngiliz Der İran (1864-1914), Tahran 1371.

LAN GREKHAMZELİ, Estive, (Çev.Esedullahi Tevekkuli vd.) Tarih-i Siyasi İctimai, iktisadî Irak, ç.Esadullah-i Tevekkuli ve Muhammed Rıza Misbahi, Bonyadi Pejûhişhayi İslami, Meşhed,1378.

MAHMUD, Mahmud, Tarih-i Revabit-i Siyasiyi İran ve İngiliz der Karni Nuzdeh,, Tahran,1353.

TEYMURİ, İbrahim, Asr-ı Bihaberiya Tarih-i İmtiyazat Der İran, Tahran 1332.

