

Geçmişten Günümüze KARADENİZ'DE ULAŞIM

Editörler

Prof. Dr. Mehmet OKUR
Dr. Öğr. Üyesi Ülkü KÖKSAL
Dr. Öğr. Üyesi Volkan AKSOY



KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ YAYINLARI

GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE KARADENİZ'DE ULAŞIM

Editörler

Prof. Dr. Mehmet OKUR
Dr. Öğr. Üyesi Ülkü KÖKSAL
Dr. Öğr. Üyesi Volkan AKSOY

Yayın Kurulu

Prof. Dr. Muhammet BORAN
Prof. Dr. Necmettin AYGÜN
Prof. Dr. Serkan DOĞANAY

Danışma Kurulu

Prof. Dr. Metin BERBER
Prof. Dr. Ersan BAŞAR
Prof. Dr. Murat ARSLAN

Kapak Tasarımı / Sayfa Düzeni

Dr. Öğr. Üyesi Yüksel KÜÇÜKER

Baskı: KTÜ Matbaası, TRABZON
Tel: 0462 377 21 43

1. Baskı: Kasım 2020
Baskı Adedi: 200

ISBN: 978-605-2271-29-2

Adres: KTÜ Yayınları Satış Bürosu
Tlf: 0462 377 22 32

Üniversiteler Yayın yönetmeliğinin 6. maddesine göre bu eserin bilim ve dil bakımından sorumluluğu yazarlara aittir.

© Bu eserin herhangi bir kısmının izinsiz ve kaynak gösterilmeden alıntılanması, internet sitelerinde yayınlanması, pdf ya da kitap şeklinde parayla satılması yasaktır. Aksi eylemde bulunanlar telif hakları yarasından doğan tüm yükümlülükleri peşinen kabullenmiş sayılırlar.

TRABZON-İRAN TRANSİT TİCARET YOLU (İNGİLİZ KONSOLOSLUĞUNUN KASIM 1942 TARİHLİ BİR RAPORU)

Orhan TURAN*

Giriş

Karadeniz tarih boyunca geniş Asya coğrafyası ve Akdeniz havzası ile Avrupa arasında bir iletişim alanı olmuştur. Geniş hinterlandı ve aynı zamanda bir iç deniz olmasının yanı sıra boğazlar vasıtası ile dünyaya açılan yönü Karadeniz'i cazibe merkezi haline getirmiştir. Dolayısıyla bu durum sınırı olan devletlerin yanı sıra ticaretle uğraşan kolonici devletlerin de buraya bir şekilde girmelerine ve önemli mücadelelerin içinde yer almalarına sebep oldu.¹ Karadeniz'in doğusunda yer alan Trabzon'un jeopolitik konumu açısından Orta Avrupa'yı Türkiye'nin doğusuna, Kafkaslara, Güney Azerbaycan'a, Hazar Bölgesi'ne ve oradan da Orta ve Güney Asya'ya bağlayan bir özelliği vardır.² Trabzon, İç-Doğu Anadolu ve Kafkasya'ya olan karayolu bağlantıları, çevresindeki verimli tarım alanları ve siyasi etkinliğiyle her dönemde Karadeniz havzasının önemli limanı oldu. Trabzon'un ticari ve jeopolitik önemini anlayan Roma İmparatoru Hadrianus 130-131 yıllarında şehrin doğusunda liman inşa etmişti.³

Trabzon "serbest şehir" statüsü verilerek asırlarca bölgede önemli bir şehir/liman/geçiş noktası vazifesi gördü. Şehrin ticaret hacmi belirli dönemlerde artışlar ve düşüşler gösterse de Orta Avrupa'yı Uzak Doğu'ya bağlayan güzergâhlardan birinin kavşak noktasında olması her daim ihtiyaç duyulan bir üs olarak görülmesini sağladı. Trabzon'un bu özelliği dolayısıyla öne çıktığı ve hayatî rol

* Dr. Öğr. Üyesi, Batman Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, orhanturan@gmail.com.

¹ Abdulhalik Bakır-Muhammet Berberoğlu, "Beylikler Dönemi Öncesinde Karadeniz'de Uluslararası Ticaret", *Oğuz-Türkmen Araştırmaları Dergisi*, c. I, S. 1, Aralık 2017, s. 154.

² Hayati Aktaş-Özgür Tüfekçi, "Kafkaslar Kuşağında Trabzon'un Jeopolitiği", *EkoAvrasya, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Yıl: 6, S. 22, 2013/2, s. 26.

³ Yasemin Nemlioğlu Koca, "19. Yüzyılda Trabzon Limanı: Seferler, Tüccarlar, Mallar", *Karadeniz Araştırmaları*, S. 49, Bahar 2016, s. 158.

oynadığı birçok dönem mevcuttu. Keza yüzyıllarca dünya ticaretinin güzergâhı olan İpek Yolu'nun tamamlayıcısı olarak rol alan Tebriz-Erzurum-Trabzon hattının da önemli bir unsuru oldu.⁴ Bu doğrultuda 19. yüzyıl başında Karadeniz yoluyla yapılan uluslararası ticaretin önemli merkezlerinden biri olarak ön plana çıktı. Şehrin önem kazanmasının en önemli sebeplerinden biri Rusya ile Osmanlı Devleti arasında yapılan 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması idi. Osmanlı Devleti, Karadeniz'deki hâkimiyetini bu antlaşmayla zayıflattı. Bunun sonucu olarak Ruslar, Karadeniz'de dolaşım hakkı elde etti.⁵

Rusların Karadeniz'de kazandığı ticari imtiyazların benzerleri 19. yüzyılın başında Avusturya, İngiltere ve Fransa'ya da tanındı. Özellikle 14 Eylül 1829'da imzalanan Edirne Antlaşması'yla⁶ Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'deki limanları yabancı gemilere açması Trabzon'u 19. yüzyıl boyunca dünya çapında bir merkez haline getirecekti. 1812-1813'ten itibaren özellikle navlun ücretlerinin ucuzluğu şehrin önemini artırdığı gibi İngilizlerin dikkatini de buraya çekti. Yine İran-İngiliz ticaret mallarının İstanbul yerine Trabzon'dan satın alınması fikri İngilizler tarafından benimsendi.⁷ Dolayısıyla siyasi gelişmelerle birlikte sonraki süreçte İngilizler, Trabzon-İran ticaret yolunun yeniden canlandırılmasının gerekliliği üzerinde görüşler ileri sürdü. Dönemin en güçlü devletlerinden biri olan İngiltere, İran ile yaptığı ticarete daha az maliyetli bir güzergâh arayışında idi. Trabzon Limanı'nın önem kazanmasının ardından 1830 yılında İngiltere şehirde konsolosluk açtı.⁸ Konsololuğun açılmasıyla İngiliz-Osmanlı-İran ticaretinin bir sonucu

⁴ Aktaş-Tüfekçi, "Kafkaslar Kuşağında Trabzon'un Jeopolitiği", s. 26-27.

⁵ Rifat Uçarol, "Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan 1839'a Kadar Osmanlı İmparatorluğu", *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, C. XI, İstanbul 1993, s. 179 vd.

⁶ 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı sonunda imzalanan Edirne Antlaşması ile savaşın galibi olarak Rusya'nın yeni iktisadi ve siyasi kazanımları oldu. Karadeniz'in Ruslar ve ardından diğer Avrupalı devletlerin denizciliğine ve ticaretine tamamen açılması ve bunlara Boğazlardan serbest geçiş hakkı verilmesi bu bölgede adı geçen ülkelerin ekonomik faaliyetlerinin artmasını sağladı. Edirne Antlaşması ile ayrıntılı bilgi için bk. Şerafeddin Turan, "1829 Edirne Antlaşması", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Dergisi*, c. 9, S. 1-2, 1951, s. 134.

⁷ Selahattin Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900)*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum 1997, s. 33.

⁸ *The National Archives (TNA) Foreign Office (FO)*, *Trabzon Konsoloslugu'nun hazırladığı ve İngiltere Büyükelçiliğine sunduğu Kasım 1942 tarihli "Trebizond Consular District" raporu*, No: 330, (TNA, FO 195/2474/330). Bundan sonra TNA, FO şekliyle zikredilecektir.

olarak Trabzon limanının trafiği de arttı. Böylece Trabzon'la birlikte Karadeniz'deki diğer iskele ve limanlar geliştiği gibi iç ticaret de canlandı.⁹ Zira Ruslar İngilizlerden daha önce davranmış ve 1805 yılında Trabzon'da bir Rus konsolosluğu faaliyete geçirmişlerdi. Şehirde kurulan Rus ve İngiliz konsoloslukları kendi ülkelerinin çıkarları doğrultusunda burada önemli roller üstleneceklerdi.¹⁰ Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması Osmanlı-İran ticaret yolları üzerinde etkili oldu. 19. yüzyılda deniz yolu taşımacılık maliyetinin karayoluna göre oldukça düşük olması İstanbul-Trabzon-Tebriz ticaretinin yoğunluğunu artırmış ve doğu ticareti Trabzon'a doğru yön değiştirmişti.¹¹

İngiltere'nin 1830 yılında Trabzon'da bir konsolosluk açması şehrin önemli bir ticaret merkezi haline geleceğinin göstergelerindendi. Konsolosluğun açılışından altı yıl sonra 1836 yılında Trabzon Limanı'na buharlı gemi seferleri yapılmaya başlandı. Buna ek olarak bu yıl içerisinde bir İngiliz gemi şirketi, İstanbul-Samsun-Trabzon hattında faaliyete geçti. Bu gelişmenin ardından Avusturyalı, Fransız ve Rus şirketleri de Trabzon hatlarını kurdular. Rusya ve İngiltere'nin ardından diğer devletlerin de Karadeniz ticaretine yönelmeleri bu ülkeleri de Trabzon'da konsolosluk açmaya yöneltti.¹²

Osmanlı Devleti, topraklarında yabancı devletlerin tüccarlarına konsolosluk açmaları ve yurttaşlarının işlerini yürütmeleri hakkını tanımaktaydı. Ardından ülkenin önemli merkezlerinde konsolosluklar kuruldu. Konsoloslar, bölgelerindeki bütün gelişmeleri özellikle ekonomik durumu kendi dışişlerine düzenli olarak aktarmakla görevli idi. En dikkat çeken konsolos raporları ise kıyı şehirlerinden gönderilmiş olanlardı. Çünkü dış ticaret çoğunlukla deniz yoluyla yapılmaktaydı. Bu şehirlerden biri de Trabzon idi.¹³

Mevcut liman şehirlerindeki raporlarda yer alan bilgiler limanlardaki gemi hareketleriyle ilgilidir. Yılın son veya ilk günü ra-

⁹ Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu*, s. 33.

¹⁰ İsmail H. Demircioğlu, "Alfred Billiotti'nin Raporuna Göre 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Trabzon'daki Konsoloslukların Yıllık Gelirleri", *Atatürk Dergisi*, c. 4, S. 1, 2004, s. 95-96.

¹¹ Koca, "19. Yüzyılda Trabzon Limanı...", s. 161.

¹² Demircioğlu, "Alfred Billiotti'nin Raporuna Göre...", s. 96.

¹³ Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı İktisad Tarihi Bakımından Konsolos Raporlarının Ehemmiyet ve Kıymeti", *Güneydoğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, S. 10-11, 1982, s. 151.

porlar düzenlendiğinde yıl içinde limana girip çıkan gemilerin taşıdığı bayrağa göre milliyeti, gemi tipine göre sayıları, ne kadarının yüklü veya safra ihtiva ettiği, gemilerdeki mürettebat sayısı ve geminin tonajı gibi özellikler kaydedilirdi.¹⁴ 1830'lu yıllar itibariyle transit ticaretin canlanmasıyla Trabzon'a yerleşen elçi ve yabancı tüccarlar şehrin doğu kısmında limana yakın Çömlekçi, Kemer kaya ve Boztepe mahallelerinde oturmaya başlamıştır.¹⁵

Trabzon yolunun canlanmasını sağlayan sebeplerin başında İstanbul-Trabzon arasında 1836'dan itibaren buharlı vapur seferlerinin işletmeye açılmış olması da önemlidir. Alternatif yol olan Gürcistan yoluna Rusya tarafından Avrupa mallarına karşı 1832-1846 arasında uygulanan sıkı takip ve yüksek vergi politikası gözleri Trabzon yoluna çevirmişti.¹⁶ 1838 yılında imzalanan Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması¹⁷ sonrasında İngilizlerin Karadeniz'e yönelik ilgileri artınca Trabzon limanının kullanımında Fransa-Avusturya-İngiltere rekabeti ortaya çıktı.¹⁸

Trabzon ticareti iki kısımdan oluşuyordu: Anadolu ticareti ve İran (transit) ticareti. Karadeniz 19. yüzyıl başında yabancı gemi trafiğine açılınca, Avrupa'nın İran ile eski bağlantısı canlanmaya

¹⁴ Kütükoğlu, "Osmanlı İktisad Tarihi Bakımından...", s. 151-152.

¹⁵ Koca, "19. Yüzyılda Trabzon Limanı...", s. 160.

¹⁶ Rusların Kafkasya yolunda uyguladıkları gümrük politikası 19. yüzyıl boyunca bazen çok sıkı bazen çok liberal olmak üzere zaman zaman değişmiştir. Bu durum Trabzon-İran yoluna yansiyarak bu yoldaki nakliyat miktarının az ya da çok olmasını doğrudan etkilemiştir, daha geniş bilgi için bk. Hüseyin Kaleli, "19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 9, 2003, s. 5.

¹⁷ İngilizler gelişen sanayilerine ham madde, mamüllerine ise yeni pazarlar bulmak için Osmanlı Devleti'nde daha uygun şartlarla ticaret imkânı aramaya başlamışlardı. Doğu Akdeniz'de ancak üyelerinin ticaretine izin veren Levant Company 1825'te lağvolunca isteyen her İngiliz tüccarı Akdeniz ticaretine katılma hakkını elde etti. Böylece İngiliz Hükümeti, Osmanlı topraklarındaki her türlü yasak ve tahditlerin kalkması ve bazı vergilerin azaltılması yine İngiliz tüccarının sadece toptan ticaret değil Osmanlı tebaası gibi perakende ticaret yapabilmesini hedeflemişti. 1834-1836 arasındaki diplomatik faaliyetler sonunda başlayan görüşmeler "muâhede müzâkeresi"ne dönüştürüldü. Mehmet Ali Paşa isyanı dolayısıyla zor duruma düşen Osmanlı ileri gelenleri bir yandan malî sıkıntılar diğer yandan diplomatik yardımını temin edebilmek amacıyla İngiltere'ye taviz verme gereğini duydu. Bu yüzden 16 Ağustos 1838'de *yed-i vâhid, ihraç yasakları ve tezkire* isteme usulünün kaldırılması; bütün iç vergilerin yerine ihracatta % 9, ithalatta % 2'lik vergi alınmasının kabul edildiği Balta Limanı Ticaret Antlaşması imzalandı. Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı'nın Sosyo-Kültürel ve İktisâdi Yapısı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2018, s. 367.

¹⁸ Koca, "19. Yüzyılda Trabzon Limanı...", s. 163-164.

ve Trabzon limanı önem kazanmaya başladı. Avrupa ürünleri Trabzon aracılığıyla hem Karadeniz hinterlandına hem Anadolu'nun doğu ve güneydoğu bölgelerine hem de Tebriz ve Tahran yoluyla İran'ın içlerine ulaşıyor, bölgenin Osmanlı ve İran ihraç ürünleri de artık İstanbul ve İzmir'e kervanlarla taşınmak yerine Trabzon limanından gemilerle gönderiliyordu. Bu ürünler fındık, tütün, şimşir ağacı ile İran ipeği ve tömbekisi idi.¹⁹

Kırım Savaşı'ndan sonra Osmanlı idarecileri ülke ekonomisine büyük katkısı olan Trabzon-Erzurum-Bayezid yolunun²⁰ araba geçecek şekilde inşası işini yeniden ele aldı. Trabzon Valisi Ragıp Paşa ve Erzurum Valisi Arif Paşa, Bâb-ı Âlî'ye gönderdikleri raporlarda (1858) söz konusu yolun transit ticaret açısından önemini vurgulamaktaydı.²¹ Trabzon-İran güzergâhının kervan yolundan araba yoluna getirilme çabaları 1846'da projesinin çıkartılmasıyla başlamıştı. Fakat burada uzun süre inşa faaliyetlerine başlanamadı. Kırım savaşı araya girdi. 1850'li ve 1860'lı yıllarda peyderpey çalışmalar yapıldı. Fransız mühendislerden yararlanan yol inşaatı 1869 yılından sonra devletin işi sıkı tutması neticesinde Trabzon-Erzurum arası 1872'de bitirildi. Yolun inşa sürecinde yol sorumlusu olan Mustafa Paşa da Rusya'nın Poti* ve İran arasında demiryolu döşettirmeye başladığını dolayısıyla Trabzon yolunu bir an önce bitirmek gerektiğini ifade etmişti.²²

Karadeniz'de artan ticaret ve sonrasında yaşanan Kırım Savaşı hiç şüphesiz İran, Asya ve Uzak Doğu ticaretini tekeline almak isteyen İngiltere ile gittikçe güçlenen ve bu geniş ticari sahayı İngiltere'nin egemenliğine bırakmak istemeyen Rusya arasındaki rekabetin bir sonucuydu. Ancak 1868 yılından itibaren Rusların Kafkaslar'da giriştiği demiryolu yapımı ve ardından 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması bu rekabette dengeleri değiştirdi. İngiltere ve Fransa başta olmak üzere diğer Avrupa ülkeleri Süveyş Kanalı üzerinden doğu ile ticaretlerini yapmaya yönelirken, İran ticareti de hem Tiflis-Bakü-Poti demiryolları üzerinden Rusya'yı hem de Sü-

¹⁹ Murat Baskıcı, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, c. 67, S. 3, 2012, s. 44-45.

²⁰ Yolun yapımı ve geliştirilmesine yönelik yapılan ayrıntılı çalışmalar için bk. Tozlu, "Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu".

²¹ Kaleli, "19. Yüzyılda İran Transit...", s. 7.

* Karadeniz'in doğu sahilinde bulunan ve Türkler tarafından Faş olarak bilinen bir liman şehridir.

²² Kaleli, "19. Yüzyılda İran Transit...", s. 8.

veyş'i kullanmaya başladı. Bunların sonucu olarak Trabzon üzerinden yapılan transit ticaret hacmi yavaş yavaş güç kaybetmeye başladı.²³

Şehrin ticaret hacmi 1860'lardan sonra bazı gelişme ve koşullar Trabzon Limanı'nın daha fazla önem kazanmasını engellemiş ve ticaretinin gerilemesine yol açmıştı. Bunlardan biri Trabzon'un iç bölgeler ile bağlantısını sağlayacak bir demiryolu hattının yokluğu idi. 1870'lere kadar Avrupa ile İran arasındaki ticaret yolu Trabzon ve Erzurum üzerinden İran'a ulaşıyor ancak yolun öneme rağmen herhangi bir iyileştirme-geliştirme çabası görülüyordu. Dolayısıyla sadece kervan ulaşımına uygun olan yolun Rusya'nın bu sıralarda Avrupa-İran ticaretini Kafkasya üzerine çekmek için aldığı tedbirlerle rekabet etmesi mümkün olmadı. Rusya'nın 1872'de işletmeye açtığı Batum-Tiflis demiryolu sayesinde iç bölgeler ile Karadeniz bağlantısını kurması ve Trabzon'un kendi hinterlandı ile bu tür bir bağlantıya sahip olmayışı, Trabzon'un başta Tebriz üzerinden gelen İran transit ticaretindeki payı olmak üzere ticaret hacmini olumsuz yönde etkiledi. On yıl kadar sonra da Tiflis-Bakü demiryolu hattı açıldı.²⁴

Daha 1870'lerin sonunda Trabzon'daki İngiliz konsolos vekili "eğer Trabzon transit ticaretini canlandırmak için tedbirler alınmazsa Erzurum-İran yolu yavaş yavaş önemsizleşebilir ve tümüyle de terkedilebilir" tespitini yapmaktaydı. Demiryolunun yanı sıra Rusya kendi Karadeniz-Kafkasya sahillerinde düzgün şoseler, telgraf hatları, antrepo inşası, vapur şirketleri kurmak, düşük vergi oranları uygulamak, karantina sürelerini kısa tutmak gibi tedbirlerle Trabzon-Tebriz hattının alternatifi olarak Suhumkale-Tiflis yolunun daha fazla tercih edilmesini sağlayarak "Trabzon ticareti"ni ele geçirmeye başladı. Trabzon'un ticaret hacmi azaldıkça bazı Avrupa devletleri Trabzon'daki konsolosluklarını vekillığe indirerek Poti ve Tiflis'de konsolosluklar açmaya başlamıştır.²⁵

Demiryolu dışındaki uygun kara yollarının ve diğer ulaşım imkânlarının yokluğu da büyük bir eksiklik idi. Trabzon-Erzurum

²³ Volkan Aksoy, "İngiliz Ticaret Raporlarında (1908-1913) Trabzon", *Karadeniz Araştırmaları*, XV/58, Yaz 2018, s. 52; Nedim İpek, "Orta ve Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticarî Faaliyetlerin Kent Nüfusuna Etkisi (1838-1900)", *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, c. 1, S. 1, 2006, s. 112.

²⁴ Baskıcı, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı...", s. 52.

²⁵ Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1997, s. 357.

karayolu 1872'de tamamlanmıştı ancak yolların kışın kardan kapanması ve kervanların kışın hayvanlar için otlak bulunmadığından arpa için yüksek fiyat ödemek zorunda kalmaları gibi hususlar iç bölgeler ile olan ticareti güçleştiriyordu. Ayrıca Türk-Rus Savaşı koşulları ilave güçlükler getirmişti: yük hayvanlarına ordunun el koyması hayvan kıtlığına, savaşta ekilmeyen araziler ise yem kıtlığına yol açmıştı.²⁶

Trabzon açısından olumsuzluk yaratan bir diğer unsur 1869'da açılan Süveyş Kanalı idi. Kanal, Avrupa-Akdeniz limanları ve Hindistan ile hızlı bir bağlantı kurdu. Dolayısıyla Avrupa ile Basra Körfezi arasındaki mesafe deniz ulaşımını kısalttı. Avrupa'nın özellikle İngiltere'nin İran ile olan ticareti, Basra-Bağdat-Kirmanşah-Tahrân yoluna evrildi. Öte yandan Gürcistan'daki Rus rotası giderek daha etkili olmaya başladı.²⁷ Böylece temelde İran transit ticaretine yönelik bir liman olan Trabzon, Avrupa-İran ticaretinin güzergâh değişikliğinden dolayı etkilenmişti.

Samsun, Giresun, Ordu gibi diğer Karadeniz limanlarının zamanla buharlı gemi şirketlerinin sefer listesine girmesi ve iç bölgeler için birer ihracat limanı haline gelmesi de Trabzon ticareti için olumsuz bir etken olarak ortaya çıktı. Bölgede yerleşim birimleri arasında uygun ulaşım imkânlarının bulunmayışı ihraç mallarının belirli bir merkezde toplanarak değil münferit limanlardan ihracını getiriyordu. 1840'larda yükselmeye başlayan Samsun yılın sonlarında ihracat değerlerinde genellikle Trabzon'u geçer duruma geldi.²⁸

Bölgesel mücadeleler kapsamında 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra Trabzon ile Erzurum arasında demiryolu yapılmasıyla ilgili projeler gündeme geldi. Yusuf Paşa'nın başkanlığında kurulan *Erzurum Islahat Komisyonu* bölgenin gelişmesini sağlamaya yönelik projeleri arasında Trabzon-Erzurum hatta Bayezid'e kadar uzanan bir demiryolu inşası da yer aldı. Gerekli teknik ve malî bilgileri içeren bir tasarı hazırlanmış olmasına rağmen devletin içinde bulunduğu ekonomik durum gerekçesiyle bir sonuç alınamayacaktı.²⁹

²⁶ Baskıcı, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı...", s. 52-53.

²⁷ Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route", *International Journal of Middle East Studies*, vol. 1, No. 1, January 1970, p. 22.

²⁸ Baskıcı, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı...", s. 53.

²⁹ Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu*, s. 123.

II. Meşrutiyet'in ilanından sonra doğuda demiryolu yapılması konusu yeniden gündeme geldi. Böylece Osmanlı Devleti'nin ilgili kurumlarının yaptığı incelemeler sonucunda Trabzon-Erzurum hattına alternatif hatlar ortaya çıktı. Tarihsel bir geçmişe sahip olsa da Trabzon-Erzurum arasında bir demiryolu yapılmasının maliyeti fazla bulundu. Ancak bunun yerine Ordu ve Giresun limanlarının çıkış noktası olduğu demiryolu hatlarının projelendirilmesi daha uygun görülmüştü.³⁰

Kısaca Türkiye'de erken Cumhuriyet Dönemi'nde de Trabzon ve Tebriz arasında transit yolun tekrar canlandırılması hatta demiryolu hattıyla geliştirilmesi düşüncesi Türkiye ve İran tarafından ısrarla vurgulandı. Bölgede yaşanan gelişmeler iktisâdî rekabet ve ilgili ülkelerin ekonomilerinin yetersizliği gibi sebeplerle tamamlanamadı. 1930 yılından sonra özellikle İran ile olan yaklaşma projenin tekrar ele alınmasına sebep oldu. Trabzon Limanı'nın inşası gibi bölge ekonomisi için önemli olan projenin önündeki en büyük engelin alternatif yollar ile ticaret yolunu kontrol altına almak isteyen diğer ülkeler oldu. Avrupa'ya giden en kısa ve ekonomik yol olan Trabzon-Tebriz transit yolu Batum gibi Trabzon Limanı'na alternatif limanların varlığı, Ortadoğu üzerinden demiryolu ile daha ucuz yolların projelendirilmesi ve en önemlisi her iki ülkenin yaşadığı ekonomik sıkıntılar ve bütçe yetersizliği sebebiyle bitirilemedi. Yabancı şirketlerin engellemeleri ve kısıtlı bütçeyle projenin bitirilmesinin imkânsızlığı yüzünden şose yolların tamiri, vergi indirimleri gibi iyileştirmelerle bu transit yolun işlevliğinin devamına çalışılmıştır.³¹

Trabzon-İran Transit Ticareti ve Yolu Üzerine Değerlendirmeler

Trabzon İngiliz Konsolosluğu 19. yüzyıl içerisinde şehirde kurulan konsoloslukların en önemlilerinden birisiydi. İngiliz konsolosları ülkelerinin bölgedeki ticarî ve siyasî menfaatlerini koruma açısından önemli görevlerde bulunmaktaydı. Ayrıca Karadeniz'de İngiltere'nin ticarî etkinliklerinin sorunsuz yürütülebilmesinin ya-

³⁰ Murat Küçükkuşurlu, "Meşrutiyet Devrinde Trabzon-Erzurum Demiryolu Teşebbüsleri", *Osmanlı Araştırmaları*, c. 32, S. 32, 2008, s. 287.

³¹ İbrahim Erdal, "Erken Cumhuriyet Dönemi (1920-1938) Büyükelçilik Raporlarında Trabzon-Tebriz Transit Yolu Projesi", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı*, S. 21, Güz 2016, s. 58.

nında bölgede bulunan İngiliz vatandaşlarının haklarını da korumaktaydı. Trabzon İngiliz konsoloslarının diğer bir görevi de bölgenin, ekonomik, kültürel, demografik yapısı hakkında düzenli olarak İngiliz hükümetini bilgilendirmektir. Bölge hakkında hazırlanan raporlar Trabzon ve civarına yönelik İngiliz politikalarının şekillenmesinde de rol oynamaktaydı. Buna ek olarak dönemin Trabzon İngiliz konsoloslarının kaleme aldıkları raporlar günümüzde bölge tarihiyle ilgilenenlere yardımcı olabilecek değerli bilgiler de sunmaktadır.

Bu çalışmada Trabzon İngiliz Konsolosluğu tarafından hazırlanmış olan Kasım 1942 tarihli Trabzon-İran Transit Ticareti³²ne dönük raporun ihtiva ettiği tarihî ticaret yolu ele alınmıştır. Ankara'daki Büyükelçiliğe sunulan ve daha sonra İngiliz Dışişleri Bakanlığı'na gönderilmiş olan raporun ışığı altında *Trabzon-Erzurum-Tebriz Transit Ticaret Yolu*'nun tarihi seyri incelenmiştir.

Trabzon'un tarihi ile ilgili önemli bilgiler vererek başlayan rapora göre şehir hatırlanamayacak kadar eski bir tarihe sahiptir. Bu bağlamda coğrafi konumu da tasvir edilmekteydi. Şehir, Karadeniz'den yüksek dağlık bölgeye kadar Erzurum yolunda denizden devam eden temel kervan yollarının başlangıç limanı olmuştur. Kasvetli bir platodan başlayarak Beyazıt'ta* Ağrı Dağı'nın eteğinde Kuzey İran'da bulunan Tebriz'e doğru devam etmektedir. *Onbinlik* paralı asker birlikleriyle Mezopotamya'da inzivaya çekilmiş olan Ksenophon³³ MÖ 402'de bu yolu kullanmıştı. İran'dan giden modern motor yolunun Trabzon Limanı'na ulaştığı noktanın birkaç

³² TNA, FO 195/2474/330.

* Doğubayazıt

³³ MÖ 400'lü yıllarda yaşamış Yunanlı yazar, tarihçi, savaş muhabiri ve komutan olarak bilinmektedir. "Anabasis" veya "Onbinlerin Dönüşü" adlı eseri İlkçağ gezi kaynakları arasında en önemli gezi ve tarih yazılarından kabul edilmektedir. Anabasis kelimesi Yunanca, "yukarıya doğru yükselme, tırmanma" anlamlarına gelmektedir. Eser adını Batı Anadolu'da Sardes'ten başlamış, Toroslara kadar devam ederek ters istikamette de Mezopotamya'dan başlayarak tekrar Anadolu'ya tırmanan yolculuktan aldığı düşünülmektedir. Kitabın yazılma nedeni ise kardeşi II. Artakserkses'i yıkarak Pers tahtını ele geçirmeye çalışan Kyros, Sardes ve Ege bölgesindeki kentlerden paralı Helen askerleri toplayarak Pers topraklarına saldırmak için harekete geçmesi üzerine gerçekleşmiştir. Pers Krallığının genç taht adayının peşine takılan paralı Helen askerleri arasında Ksenophon da vardı. Sardes'ten hareket eden Onbinler, İskenderun ve Belen geçidini aşarak Mezopotamya'ya gelmiştir. Yapılan savaşta askerlerin başında olan genç Kyros öldü. Bu yüzden ülkelerine dönmek isteyen paralı Helen askerleri dönüş yolu konusunda yanılarak Sardes'e dönmek isterlerken Van Gölü üzerinden Erzurum, Kars ve Trabzon'a geldiler. Buradan Karadeniz sahillerinden geçerek İstanbul, Trakya sonra geriye dönüp Çanakkale Boğazı'nı geçerek Sardes'e ulaşmışlardır. Eseri bir günlük gibidir. Anabasis, yazıldığı

yüz *yarda*** ötesine kampını konuşlandırmıştı. Bu alan “Kamos” olarak da bilinmektedir.³⁴ Sonrasında ise Trabzon, Roma’nın Pontus Eyaleti’nin temel iskelesi konumundadır. MS ilk yüzyıl içinde İmparator Hadrian’ın inşa ettiği söylenen iskelenin yarı batmış dalga kıranları göze çarpmaktadır. Şehrin altın çağı 1204’ten 1461’e kadar olan dönemde IV. Haçlı seferi sonrası İstanbul’un ele geçirilmesi ve bağımsız Trabzon İmparatorluğu’nun kurulması sonrası Comneni’nin hükmü altında yaşandı.³⁵ Cenevizli ve Venedikli tüccarlar İran’a giden bu kervan yolunu kullandı. Şehir batı ve doğu arasında malların takası için bir ticaret merkezi işlevi görmekteydi. Bu grupların yaptığı ticaret 1461’de şehir Türkler tarafından fethedilmesinden sonra çürümeye terk edilen ve ticari önemini yitirmekte olan bir imparatorluk şehrine tekrar zenginliği, refahı ve itibarı getirmiştir.³⁶

Osmanlı Devleti ve Rusya arasında 1828-1829 savaşı sonrasında imzalanan antlaşma ile Karadeniz’in uluslararası ticarete açılması raporda da yer bulmuştu. Buna göre konsolosluk antlaşmanın siyasî ve ticarî sonuçlarından hareketle değerlendirmelerine devam ederek Trabzon’a gelen ilk İngiliz diplomatın amacı hakkında da bilgi vermekteydi. 1830 yılında imzalanan Edirne Antlaşması³⁷ ile Türkiye, yabancı devletlerin nakliyat işlemleri için Karadeniz limanlarını kullanıma açmak zorunda kalmıştı. İlk defa Konsolos Yardımcısı James Brant İngiliz Dışişleri Bakanlığı tarafından bir görevle Trabzon’a gönderildi. Rapora göre bu bir tesadüf değildi. Brant’ın asıl görevi *Trabzon’un İran Ticareti için bir depo haline getirilmesi* idi.³⁸

Şehirdeki diğer batılı ülkelerin diplomatik misyonları ve kentteki nüfusa dair rakamlar da paylaşılmaktaydı. Diğer taraftan Brant, Trabzon’a gelen ilk yabancı temsilci değildi. Türkiye ve Doğu Akdeniz ülkelerine her zaman ilgisi olan Fransızlar³⁹ 1798 yılında

dönem itibarıyla Anadolu’nun tarihi coğrafyası, gelenekleri, yerel halkları ve bunların hayat şartları hakkında bilgiler vermektedir. Daha geniş bilgi için bk. Ksenophon, *Anabasis “Onbinlerin Dönüşü”*, Yunan Klasikleri, çev. Tanju Gökçöl, Hürriyet Yayınları, İstanbul 1974.

** 0,9144 metrelik uzunluk birimi.

³⁴ TNA, FO 195/2474/330.

³⁵ TNA, FO 195/2474/330.

³⁶ TNA, FO 195/2474/330.

³⁷ Antlaşma 14 Eylül 1829’da imzalanmıştır.

³⁸ TNA, FO 195/2474/330.

³⁹ Fransa’nın Trabzon’daki İran transit ticaretini takibi ve şehirdeki konsolosluklarının kurulması ile ilgili geniş bilgi için bk. Özgür Yılmaz, “Victor Fontanier’nin Trabzon Konsolosluğu (1830-1832)”, *OTAM*, S. 35, Bahar 2014, s. 153-195.

bu bölgeye bir temsilci atamıştı. 1830'a gelindiğinde rapora göre 25.000 nüfusu olan bu kentte bir Sardunyalı ve muhtemelen bir ya da iki diğer milliyetten konsoloslar vardı. Nüfusun 17.000'ini Müslümanlar teşkil ederken geriye kalan nüfusu Trabzon İmparatorluğu günlerinden kalma yaklaşık 5.000 Rum, 11. yüzyılda Ermeni Krallığı'nın bölünmesinden sonra yerleşmiş olan yaklaşık 2.000 Ermeni ve birkaç Avrupalı mevcuttu.⁴⁰

Raporda Trabzon'un iktisâdî ve ticarî yapısı hakkında bilgiler verilirken İngiltere'nin bölgeye olan emperyal bakışı ve Rusya ile rekabeti de yer aldı. Buna göre şehrin ticareti tamamen Rumların ve Ermenilerin kontrolü altındaydı. Ancak Türk limanlarının yabancı gemilere yasaklı olması nedeniyle sanayileşmekte olan İngiltere'nin imalatçıları ve İngiltere'yi takip eden Avrupa ülkeleri yeni pazarları ararken İran'a giden kısa kervan yolunu daha az kullanmaktaydı. İran'a doğru ve İran'dan yapılan ticaretin büyük çoğunluğu daha uzun bir rotaya sahip olan Gürcistan'daki Redout Kalesi* üzerinden Tiflis'e ve buradan da Kafkasya güzergâhından Tebriz'e gitmekteydi. Ancak bu yol daha sonra Rusya ve İngiltere arasındaki ticari rekabetin sahne aldığı dönemde siyasi ve ticari çekişme bakımından İngiliz Hükümeti için arzu edilmeyen bir yol haline geldi. İngiliz Hükümeti açısından bu yol tamamen Türk topraklarından geçmesi hasebiyle bir avantaj oluşturmaktaydı. İran'a giden en kısa yol olduğu için de Türk Karadeniz limanları bir fırsat olarak ortaya çıkmaktaydı. Dolayısıyla Brant Londra'dan Trabzon'a atanmıştı.⁴¹

İngiliz Konsolosları aynı zamanda buldukları şehirde ticaret yapma hakkına sahipti. Dolayısıyla ticaretleri için faydalı olduğunu düşündükleri kişilerle ilişkilerini sürdürüyorlardı. İngilizler bu tüccar konsolosların her türlü faaliyetlerini desteklemekteydi. İngiliz sisteminde hem tüccar hem konsolos olarak başarılı olduklarında kendi işletmelerini kurduklarında başka firmalar şehre gelir ve bundan sonra kamu görevlilerinin ticaret yapması yasaklanırdı. Bu bağlamda Doğu Hindistan Şirketi'nin İran Körfezi ve Arabistan'da kurduğu birçok ticarethane zaman içerisinde konsololuğa dönüştürülmüştü. Benzer bir yöntemi İngilizler Halep, Şam ve Çanakkale'de de uygulamış ve yeni pazarlar kazandırmışlardı.⁴² Bu noktadan hareketle Brant de konsolos yardımcısı olarak kendi sorumluluğunda ticaret yapma iznine sahipti. Rapora göre

⁴⁰ TNA, FO 195/2474/330.

* Poti'nin kuzeyi

⁴¹ TNA, FO 195/2474/330.

⁴² Yılmaz, "Victor Fontanier'nin Trabzon Konsolosluğu", s. 181.

kendisi dikkat çeken bir enerji ve girişimcilik ruhu ile donatılmıştı. Dolayısıyla 19. yüzyılın ortalarında transit ticareti noktasında Trabzon'da sağlanan pozisyonu kullanarak o bölgede nüfuz sahibi olunmasında büyük katkıları olduğunu söylemek abartı olmayacaktı. Brant göreve gelişinden hemen sonra Dışişleri Bakanlığına ve İstanbul'da bulunan elçiliğe kapsamlı raporlar göndermişti. Bu raporlarda Trabzon yolunun avantajlarını methederek şehrin limanları hakkındaki şüpheleri gidermeye çalıştı. Ayrıca İran Şahı ile bir antlaşma imzalamanın gerekliliği konusunda teşviklerde bulundu. Kendisinin Tebriz ve Tahran'ı ziyaret etmesi için 500 pound tutarında bir hibe de talep etmiş idi. Dolayısıyla Tebriz'de bulunan tüccarlarla iletişime geçti. Bu hareketle amacı burada bulunan tüccarları Kafkasya güzergâhı yerine Trabzon'u kullanmaları yönünde ikna etmektir. Kendisinin Trabzon'a gelişinden tam dokuz ay sonra İstanbul'a şu bildirimde bulundu:⁴³

“Bu lokasyon ile ticareti başlatmak adına yakın zamanda Tebriz'in yerel tüccarlarından bir mektup aldım ve bana kalırsa onların görüşünden faydalanmak her açıdan oldukça faydalı olacaktır... İranlı tüccarlar şu anda Tiflis üzerinde yürüttükleri ticareti Trabzon üzerinden devam ettirmek istediklerini belirttiler, bunun içinde ihtiyaç duydukları tüm malları bulabilmeleri gerekmektedir. (Yani kervanların dönüş yükleri). Rus ticaretiyle ilgili oldukça canları sıkılmış durumdadır. Ruslar onlarla ticarete devam etmeleri için baskı yapmaktadır ve bu durum onlar için oldukça rahatsız edici durumdadır.”

Trabzon-İran yolu hakkında hükümetinin dikkatini çeken Brant ayrıntılı bilgiler vermeyi sürdürdü. İranlı tüccarlar ve benzer şekilde İngiliz imalatçılar, Kuzey İran'a giden ve Tiflis güzergâhından yaklaşık 200 mil* kısa olan Trabzon güzergâhını hızlı bir şekilde benimsemişti. Bunun anlamı ise yük beygirleri ve katırlarla 15 mil ortalama hızla gidilebilmekteydi. Bu hızla Trabzon'dan Tebriz'e olan yolculukları 30 ile 35 gün arasında sona erecekti. Öte yandan Kafkasya güzergâhı üzerinde ise 10 günlük veya daha fazla bir sürenin tasarrufu söz konusuydu. Ayrıca Rus yetkililer Gürcistan'dan geçen transit yolda belli başlı zorluklar ortaya çıkarmaktaydı.⁴⁴ İran kökenli Tebrizli bir Ermeni olan Sıddık Han adındaki girişimci, Erzurum ve İran'ın kuzeyinde satılmak üzere İngiltere

⁴³ TNA, FO 195/2474/330.

* Mesafe ölçüm birimi olup bir mil yaklaşık 1,61 km'dir.

⁴⁴ TNA, FO 195/2474/330.

bağlantıları aracılığıyla 1826'dan beri bölgeye İngiliz ürünleri getirmeye başlamıştı. Sadi Han adındaki başka bir Ermeni müteşebbis de 1831'de İngiliz mallarından oluşan gemilerle Trabzon'a gelmişti.⁴⁵

Dolayısıyla 1832 yılının sonunda Konsolos Brant genelde Manchester şehrinden gelen tekstil ürünleri olan İngiliz mallarının Trabzon'dan gönderilme sürecinin kuvvetli bir şekilde arttığını Hükümetine bildirmekteydi. Bunun kanıtı olarak da şehrin ticari öneminin hızlı bir şekilde geliştiğini ifade etmekteydi. Aynı zamanda bir Fransız konsolos yardımcısının konsolosluğa terfi ettirildiğini de belirtti. Keza İsveç ve Danimarka'nın bu şehirde konsolosluklar açtığını ve 1832 yılında da Şah'ın bir İranlı ticari temsilci atadığını rapor etti. Tüm bu gelişmelerin hepsi 1832 yılında gerçekleşti.⁴⁶ Yaşanan bu gelişmelerin ışığında Brant, Tebriz'e giden yolun yarısı üzerinde bulunan Erzurum'a bir İngiliz Konsolosluğu açılması gerektiğini belirtti. Raporunda "İranlılarla olan ticari ilişkilerimizi artırmak için Erzurum'da bir Konsolosluk yapısı oluşturmak kaçınılmazdır" ifadelerini kullanacaktı. Böylece 1836 yılında Brant'ın kendisi Erzurum'a Konsolos Muavini olarak görevlendirildi.⁴⁷ Onun yerine de iş ortağı olan Stevens Trabzon'a konsolos olarak atandı. Aynı yıl içinde Kral V. Williams tarafından şahsî bir hediye olarak 2.000 adet tüfeğin gönderildiği Şah ile İngiliz Hükümeti arasında transit ticareti ile ilgili olarak bir antlaşma imzalandı. Rapora göre bu tüfekler kervan güzergâhlarının güvenliğini temin etmek için kullanılacaktı.⁴⁸

Mevcut gelişmelerden sonra Trabzon'dan geçen transit ticaret *şaşırtıcı* bir şekilde gelişti. Rapora göre bu ivme Kırım Savaşı haricinde 1830'dan 1860'ın ortalarına kadar kesinti olmadan devam etmişti. Aslında buharlı gemilerin⁴⁹ icadı bu gelişime büyük katkıda bulunmuştu. Trabzon'u ziyaret eden ilk buharlı gemi 1836 yılının Mayıs'ında şehri ziyaret eden bir İngiliz gemisi olan "S.S. Essex" idi. Aynı yılın sonlarına doğru başka bir İngiliz buharlı gemisi olan "Crescent" Trabzon ve İstanbul arasında düzenli seferlere

⁴⁵ Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade...", p. 19.

⁴⁶ TNA, FO 195/2474/330.

⁴⁷ TNA, FO 195/2474/330.; James Brant, "Journey Through a Part of Armenia and Asia Minor, in the Year 1835", *Journal of the Royal Geographical Society of London*, VI, 1836, s. 200-201.

⁴⁸ TNA, FO 195/2474/330.

⁴⁹ Buharlı gemilerin Karadeniz'deki ticarete katkısı için bk. Özgür Yılmaz, "Buharlı Gemi Çağında Karadeniz'de Avrupa Denizciliği", *Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi*, c. 1, S. 25, 2015, s. 46-65.

başladı.⁵⁰ Bir sonraki yıl içinde Avusturya menşeli gemi şirketi olan *Danubian Steam Navigation Co.* benzer bir sefer hizmeti başlattı. Öte yandan Crescent isimli gemi 1838 yılında Avusturyalılara satıldı ve 1845'te *P. & O. Co.* isimli şirket Trabzon ve İngiltere'nin Southampton şehirleri arasında sefer hizmetleri vermeye başladı. Ancak kargo gemilerinin dönüş yolunu bulmakta yaşadığı zorluklar ve 1857-1858 yıllarında büyük bir maddi bütçeyle ortaya çıkmış olan Fransız ve Rus hatlarıyla rekabet etmenin olanaksız hale gelmesi gibi nedenlerle bu iki şehir arasındaki seferler son bulmak zorunda kaldı.⁵¹

Bahsi geçen buharlı gemiler tarafından İran'a gelen ithal ürünler tamamen imal edilmiş mallardan oluşmaktaydı. Bununla birlikte Manchester'dan gelen tekstil ürünlerinin üçte ikisi pamuktan mamûl edilmiş ürünlerdi. Geriye kalan mallar ise Avrupa'nın üretici ülkelerinden gelen mallardı. Yine *kolonilere ait olan ürünlerden* çay ve şeker önemli bir mâl kalemini teşkil etmekteydi. Hindistan'dan gelen çay Londra'ya gitmekte şeker ise İngiltere, Fransa ve Avusturya'dan getirilmekteydi. İran'dan gelen ihraç ürünler devamlı olarak ithal ürünlere kıyasla hacimce küçüktü. Temelde bu mallar "tömbeki"* ve esas olarak Fransa için Türkiye menşeli ipekler, şallar, halılar, meşe palamutları, kurutulmuş meyveler, ağda, yün ve pamuktan oluşmaktaydı.⁵²

Kırım Savaşı'ndan sonra Rusya, Gürcistan'dan geçen transit ticareti canlandırmak istedi. Kafkasya'da bulunan isyancı aşiretler bastırılmadıkça Rusya'nın bu adımı oldukça elverişsiz olacaktı. Buna ek olarak 1858'den itibaren Rus rekabeti Trabzon'un can damarı olan ticaret merkezini tehlikeye atarak şehir için tehditkâr bir hale geldi. 1857 yılının Mart'ında Konsolos Stevens İstanbul'da bulunan elçisine:⁵³ "Tüm öğrendiklerim uyarınca İran'a olan Transit Ticaretten Trabzon'u mahrum bırakmak arzusu olan Rusya'nın uzun bir süre boyunca bu yönde çaba göstereceği ortadadır. Erzurum'a giden bir nakliye yolunun Türk Hükümeti tarafından inşa edilmesiyle bu husustan kaçınılabılır." ifadeleriyle Rusya'nın yol

⁵⁰ TNA, FO 195/2474/330.

⁵¹ TNA, FO 195/2474/330.

* Nargile tüketiminde kullanılan özel bir tütün ürünü.

⁵² TNA, FO 195/2474/330.

⁵³ TNA, FO 195/2474/330.

politikasına dair düşüncelerini paylaştı. Bu görüşler aslında bölgede İngiliz-Rus ticaretinde⁵⁴ bir rekabet olduğunu da göstermekteydi. Bu bağlamda Ruslar Poti'yi bir şehir ve liman olarak geliştirmektedir. Hatta rapora göre İran sınırına giden hattı olan bir demiryolunun Hazar Denizi üzerinde Poti'den Bakü'ye gidecek şekilde inşa edileceği yönünde iddialar da gündeme geldi⁵⁵ Ruslar, Karadeniz'de gerçekleşen nakliye ticaretini denetimleri altına almak için ellerinden geleni yapmaktaydı. 1859 yılının Ağustos ayında Rus buharlı gemi şirketi olan *Steam Navigation Co.* isimli firmanın gemileri bir önceki yıl düzenli olarak Trabzon'a çağrılmıştı. Bu doğrultuda bir genelge de yayınlandı. Bu genelgede Trabzon kervanlarına ait dalgalanma gösteren fiyatlara göre oldukça az olan sabit bir ücret tarifesinde Poti'den İran'a malların sevk edileceği belirtilmekteydi. Bu bağlamda 1862 yılında Poti-Tiflis demiryolunda çalışmalar başladı. 1864 yılında da Rus Hükümeti transit malların tabi olduğu gümrük tarifesini kaldırdı.⁵⁶

Rapora göre bu durumda Türkiye eğer Transkafkasya demiryoluna ait zorluğu aşacaksa Stevens'in da işaret ettiği gibi en azından Erzurum'a giden bir nakliye yolunun oluşturulması gerektiği üzerinde durmalıydı. Bu yüzden 1850'ye kadar Dalmaçyalı bir grup mühendis aynı yıl içinde bahsi geçen nakliye yolunu inşa etmek adına görevlendirildi. Nafia Nazırı olan İsmail Paşa'nın ve tüm yabancı ülkelere ait konsolosların huzurunda büyük bir tören gerçekleştirilerek yolun ilk taşları döşenmeye başlandı. Ancak ne yapılan incelemeler ne de çalışma öncesi gerçekleştirilen hesaplamalar, mühendislikle ilgili ortaya çıkan zorlukların bu kadar şiddetli olacağı yönünde sonuçlara sahip değildi. Yaklaşık iki milden daha fazla asfaltın Değirmendere yukarısında Boztepe boyunca gerçekleştirilen asfaltlama çalışmasından sonra maliyet o kadar büyüdü ki çalışmanın durdurulmasına karar verilmişti.⁵⁷

Nakliye yolunun inşa edilmesi kolay bir iş değildi. Yüksek dağlık aralıkları kıyınının bu bölgesi üzerinden doğrudan denizden çıkmaktaydı. Bu dağlık yolları aşmak için Trabzon'dan gelen kervanlar üç farklı alternatif rota kullanmaktaydı. Yaz sezonunda ise

⁵⁴ Karadeniz ticaretinde Osmanlı-Rus-İngiliz rekabeti hakkında daha geniş bilgi için bk. Hüseyin Kaleli, "19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 9, 2003, s. 1-19.

⁵⁵ TNA, FO 195/2474/330.

⁵⁶ TNA, FO 195/2474/330.

⁵⁷ TNA, FO 195/2474/330.

iki yol vardı. Bir tanesi 8.000 ft* üzerinde bulunmakta ve bir diğeri ise 10.000 ft üzerindeydi. Ancak 6.660 ft yükseklikte bulunan Zigana geçidinden dağı geçmek mümkünken diğer belirtilen iki yolu kullanmak özellikle kış döneminde elverişsizdi. Zigana'dan geçen bu yol Torul'a ve terk edilmiş gümüş madenleri olan Gümüşhane'ye gitmekteydi. Burada bulunan platodan geçen yol Bayburt'tan itibaren yaz sezonu yolunun devamını teşkil etmekteydi.⁵⁸

Kıyıda Trabzon'dan Bayburt'a kadar uzanan bölgenin 21 mil doğusunda Sürmene üzerinden yollar dağları aşmaktaydı. Bu yollardan sonra nispeten geçmesi kolay olan ve iyi korunmuş Karadere Vadisi geçilmekteydi. Kış sezonunda geçmesi bazen imkânsız hale gelen 8.000 ft yükseklikte bulunan bir geçitten yol devam ediyordu. Bu yol kullanıldığında Sürmene'den Bayburt'a gitmek 56 mil sürerken Gümüşhane'den geçen kış dönemi yolu vasıtasıyla Trabzon'dan Gümüşhane'ye gitmek için 121 millik bir mesafeyi geçmek gerekiyordu. Dolayısıyla Erzurum'a gidecek bir nakliye yolunun inşasına karar verildiğinde mühendislik perspektifinden Sürmene rotasının seçilerek bu yolun sunduğu tüm avantajlardan faydalanılması tespiti yapılmaktaydı. Rapora göre Sürmene'de bulunan limanın Trabzon'dakine göre son derece iyi halde bulunduğu da belirtilmekteydi. Görünüşe göre yolun Trabzon'dan başlaması gerektiği yönünde bir "saplantı" hali bulunduğundan bu daha kolay ve kısa olan rotayı seçmek için hiçbir girişimde bulunulmuş değildi. Aslında bu husus hiç ele alınmamıştı. Dolayısıyla 1864 yılında nihayet Dalmaçyalı mühendislerin çalışmalarına devam etmelerine karar verildi. Böylece Gümüşhane'den geçen kış yolunun bir nakliye yolu olarak geliştirilmesine karar verildi.⁵⁹

Poti'den Tiflis'e giden yeni hattın ilk kısmını tamamladıktan iki yıl sonra daha önce Şam'dan Beyrut'a giden Suriye yolunu inşa eden Mösyö Thuvenin önderliğindeki Fransız mühendislerden oluşan bir grup Trabzon'a vardı. Teklif edilen yeni yolun inceleme çalışmalarına ivedilikle başlandı. İnceleme çalışmasının etkili bir şekilde icra edildiği görülmekteydi. Yapılan hattın nadir istisnalar haricinde iyi bir şekilde seçildiği gözükmekteydi. Ayrıca ana hattı modern bir motorlu araç yolu takip ediyordu. Trabzon'un uç kısımları arkasındaki yokuş, Boztepe'den yukarıya doğru Dalmaçyalılardan önce kat edilen tepe boyunca uzanan yolu kullanmak yerine

* Fit (feet) İngilizce *foot* sözcüğünün çoğulu olup bir uzunluk ölçü birimidir. 1 ft 30.48 cm'dir.

⁵⁸ TNA, FO 195/2474/330.

⁵⁹ TNA, FO 195/2474/330.

Fransızlar şehrin doğu kıyısı boyunca yolu oluşturmayı tercih etti. Sonrasında Değirmen'in sol kısmında bulunan bir yolu patlattılar ve Trabzon'dan yaklaşık 8 mil uzaklıktaki eski yola bağlanan bu yeni ve daha elverişli olan yol inşa edildi. Yolun dolambaçlı olan hattı kaçınılmaz bir şekilde mühendislik perspektifinin dışındaki sebeplerden ötürü ortaya çıktı.⁶⁰ Yol 1872 yılında tamamlandı. Aynı yıl içinde Poti-Tiflis demiryolu açıldı. Hâlihazırda Trabzon'dan geçen transit ticaret istatistiklerinde düşüş yaşandığı bildirilmişti. Brant ve ondan sonra gelenlerden elde edilen yıllık ticaret raporlarının rakamları aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

Yıl	(Trabzon'dan) Transit İthalat (ton)	(Trabzon'dan) Transit İhracat (ton)
1830	610	Bilinmemekte
1833	960	240
1840	2300	1010
1850	5170	1960
1858	8020	2800
1859	7410	2850
1860	7500	3460
1866	3100	2150
1867	2790	2060
1868	3420	2630
1869	4400	2100
1870	4050	3530
1871	3630	3170
1872	3670	2750

Kaynak: TNA, FO 195/2474/330.

Raporda Poti-Tiflis demiryolunun faaliyete geçmesinden sonra Trabzon'un ticarî yapısının zayıfladığı dile getirilerek bu durumun şehirde bulunan diplomatik temsilcilikleri de etkilediği belirtilmişti. 1872 yılına gelindiğinde İran transit ticaretinin yarısından fazlası Poti'nin eline geçtiği hesaplanmıştı. Bununla birlikte Süveyş Kanalı'nın 1869 yılında açılmasından sonra bu ticaretin bir kısmının Karadeniz'den Basra Körfezi'ne doğru yönelmesi olasıydı.

⁶⁰ TNA, FO 195/2474/330.

Transit ticaret yapan Trabzonlu tüccarlar işlerini Poti'ye taşımaya başladı.⁶¹ Almanya ise Trabzon'da bulunan konsolosluğunu bir "Vis-Konsüllük" seviyesine indirdi ve bu durum 1872 yılında gerçekleşti. Dört sene sonra ise bu yapı tamamen kapatıldı. Diğer herkes gibi Almanların da bu ticaretin tamamen Rusya'dan geçeceğini düşünmesiyle birlikte İngiltere ve Fransa'nın önüne geçme amacını açık bir şekilde belirterek Tiflis'te bir konsolosluk açtı. İngiliz Konsolosu, Trabzon'da hala birkaç varlıklı Avrupalının bulunduğunu ve Rumların kademeli bir şekilde Rusya'ya göç ettiğini raporunda "esefle" bildirmekteydi.⁶²

Transit yolun⁶³ tekrar canlanması için raporda bazı öneriler ve yanlış uygulamalar hakkında tespitler yer almıştı. Buna göre eğer Trabzon başarılı bir şekilde Poti ile rekabet edecekse şehirden geçen her transit ticaret işleminde ortaya çıkan "can sıkıcı" Gümrük ve Karantina formalitelerinin kaldırılması suretiyle ticareti buraya çekmek için çaba gösterilmesi gerektiği oldukça açıktı. Türkiye'de 1858'de %6, 1864'te %2 Bâb-ı Âli'ye yabancı konsolosluklara Trabzonlu tüccarlar tarafından çok sayıda gönderilen dilekçelerin bir sonucu olarak 1869'da %1'e ve bundan dört yıl sonra da gümrük vergisi tamamen kaldırılmıştı. Hâlbuki Rusya'da çok daha önce gümrük vergisi kaldırılmıştı.⁶⁴

Ayrıca vergi dışında da mantıksız formaliteler vardı. Özellikle Trabzon ve Erzurum'da bulunan tüm malların "çifte kontrolü" de buna dâhildi. Bu durum dikkatli bir şekilde paketlenmiş balyaların kırılarak açılmasına sebep olmaktaydı. 1873 yılında gelen herhangi bir sevkiyatın yalnızca %10'unun incelenmesine yönelik bir kararnamenin çıkartılması yoluyla bu sorun çözülmek istenmişti. Aynı zamanda Erzurum'da ikinci bir kontrolün önüne geçmek amacıyla kurşun bir mühürleme sistemi de uygulanıyordu. Ancak kervan güzergâhını işgal eden Kürt aşiretlerinden bazı kişiler mühürleri eriterek kurşun üretmekteydi. Dolayısıyla kervanlar on günlük bir yolculuk sonrasında Erzurum'a ulaştığında mühürlerin çoğu çalınmış oluyordu. Bu da tüm mühürsüz balyaları açmakta ısrar eden gümrük görevlilerinin kafalarının karışmasına neden olmaktaydı.⁶⁵ Trabzon, Transkafkasya demiryolu ile rekabet edecekse Erzurum'a

⁶¹ TNA, FO 195/2474/330.

⁶² TNA, FO 195/2474/330.

⁶³ Rapora göre yol İran sınırına doğru gittiği için bu şekilde adlandırılmıştır.

⁶⁴ TNA, FO 195/2474/330.

⁶⁵ TNA, FO 195/2474/330.

giden yeni nakliye yolunun getirdiği tüm avantajları kullanmak şehir için hayati öneme sahip olacaktı. 1872 yılında yolun tamamlanmasından sonra geçen süreçte rapora göre Bâb-ı Âli bu tarihi yola ilgisiz kaldı.⁶⁶ Ayrıca o günlerde Türkiye’de eski bir yolu onarmak yerine yeni bir yol inşa etmek çok daha kolaydı. Bu yol, kış fırtınalarına ve çığlara, bahar sellerine ve toprak kaymalarına maruz kalan ve sürekli denetim ve onarım altında tutulmadan geçmenin imkânsız olduğu zorlu ve yüksek dağlık bir ülkeden geçmekteydi. Bunlara rağmen hiçbir onarım çalışması bu güzergâh için temin edilemedi.⁶⁷

1873 yılının Ocak ayında bu yolun tamamlanmasından sonra İngiliz Konsolos “Yolun neredeyse tamamen geçilemez hale gelmesinden sonra bu türde bir onarım çalışmasının başladığını” bildirdi. Ancak fiiliyatta dört tekerli furgonların* dört at tarafından çekilerek çeyrek ton taşıyabilmesi için bu yolun tam anlamıyla kullanılamaz hale geldiği 1894’e kadar herhangi bir ciddi onarım çalışması yapılmadı. Bu furgonların taşıdığı mallar Kafkasya’da bulunan ‘birkaç iyimser tüccar’ tarafından gönderilen mallardı.⁶⁸ İsviçreli girişimci tüccar Hochstrasser, Trabzon-Erzurum arasında tekerlekli bir taşıma şirketi işletmesi için Türk yetkililerinden 25 yıllık bir imtiyaz talebinde bulundu. Yine tekerlekli araçların trafiği için yolları uygun halde tutması ve idame etmesi karşılığında Türk yetkililerine yıllık 2.000 poundluk bir teklifte bulundu. Ancak Bâb-ı Âli bunu kabul etmedi.⁶⁹ Dolayısıyla Hochstrasser’in Trabzon için oldukça “manidar” olabilecek bu fikri gündemden çıkarıldı. Bu yol öyle kronik bir haldeydi ki Türk-Rus Savaşı (1877-78) boyunca Erzurum’da kuşatılmış halde bulunan askeri birliklere gönderilen silah ve mühimmat Trabzon’dan Sürmene’ye tekrar sevk edilmişti. Sonrasında cephe Erzurum’a Karadere yolu üzerinden ulaştırılmış idi. Bu yol Erzurum’da bulunan oldukça önemli askeri bir merkez olan Trabzon’dan oraya yol inşa etmek için çok çalışan askeri mühendislere mezar olduğu raporda dile getirilmişti.⁷⁰

Bununla birlikte raporlardaki verilerin gösterdiği üzere 1860’lı yıllarda yaşanan keskin bir düşüşe rağmen Trabzon transit

⁶⁶ TNA, FO 195/2474/330.

⁶⁷ TNA, FO 195/2474/330.

* Atlarla çekilen hızlı bir araba olup oldukça hafiftir. 19. yüzyılın sonlarından itibaren Trabzon-Erzurum yolunda en fazla yük taşıyabilen arabalardı. Tozlu, “*Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu*, s. 144.

⁶⁸ TNA, FO 195/2474/330.

⁶⁹ TNA, FO 195/2474/330.

⁷⁰ TNA, FO 195/2474/330.

ticaretin önemli bir kısmını yürütmeye devam etti. 1878'de bile Rus kuvvetlerinin Erzurum'u kuşatmasına rağmen 4.500 tonluk transit mal Trabzon rotası üzerinden taşınmıştı. Buradan hareketle ticaretin geleceğine dair saptamalar ve ticaretin gerilemesinin nedenleri hakkında da görüşlerini açıklamaktaydı. Trabzon yolunun kullanılmaya devam edilmesinin sebebi dezavantajlarına rağmen muhafazakâr doğunun alışkanlıkları ile Trabzon tüccarlarının ve yük taşıyan hayvanların sahiplerinin ticaretten dışlanma korkusuydu. Bu bağlamda Tebriz tüccarları da bu yolu tercih etmekteydi.⁷¹ Çünkü bu yol Müslüman bir coğrafyadan geçmekteydi. Ancak Rus Hükümetinin mevcut güzergâhın kendi bölgesinde kalan kısımlarında oluşturduğu zorluklar bu ticaretin büyük bir kısmının Trabzon'dan uzaklaşmasını sağladı. Rus gümrük kurallarının ani bir şekilde esnetilmesi kaçak malları kontrol altına alabilme amacıyla yapılmıştı. Ancak kendi imalatçılarını korumak isteyen Rus endüstrisi de bu durumdan pay sahibiydi. 1883'te Tiflis'ten Bakü'ye inşa edilen demiryoluna ait uzantının yapılması ve Batum'un Ruslar tarafından ele geçirilmesinden sonra Rus Hükümeti, Kafkasya'dan İran'a herhangi bir türdeki malın girişini beş sene boyunca yasakladı.⁷² Ayrıca rapora göre Batum, Poti'ye kıyasla oldukça iyi bir liman olarak değerlendirilmekteydi. Rus Hükümeti beş yıl boyunca herhangi bir şekilde hiçbir ürünün Kafkasya'dan İran'a ithalat yapılmayacağı kararını aldı. Rus imalatçılarının İran pazarını elde etmeye yönelik umutları sayesinde bu karar İngiliz Konsolos tarafından "Trabzon ve Erzurum vilâyetlerine ait bölgelerin gelecekteki zenginliği açısından bu kararname gerçekleşen en şanslı durum olabilir. Tanrı merhametli olmuştur." şeklinde tarif edilecekti.⁷³

Rapor transit ticarete dair bilgiler vermeye devam etmekteydi. Bu doğrultuda ticaretin kırılma noktaları olarak savaşlar ve siyasi anlaşmazlıklar gerekçe gösterilmişti. Her ne kadar 1860'da yakalanan zirve seviyesine ulaşamasa da ticaret Trabzon'a dönmeye başlamıştı. 1883'ten 1906'ya kadar Kafkasya demiryolu, İran sınırında bulunan Culfa* şehrine kadar genişlemiş idi. Batum da bu dönemde bir liman-kent olarak gelişmeye başladı. Burada Trabzon'dan İran'a giden yıllık ortalama ithalat miktarı 5600 iken

⁷¹ TNA, FO 195/2474/330.

⁷² TNA, FO 195/2474/330.

⁷³ TNA, FO 195/2474/330.

* Günümüzde Nahçıvan sınırları içerisinde yer almaktadır.

İran'dan gelen ihracatın miktarı aynı dönem için yıllık 1620 ton olarak kaydedilmişti.⁷⁴

1907 sonrası ve I. Dünya Savaşı arasında Trabzon'dan yapılan transit ticaret istatistiklerinde keskin bir düşüş yaşandı. Raporla göre bu düşüşün nedeni hem Türkiye hem de İran'daki siyasi çalkantıların artışı ve 1911-1913 yılları arasında Türkiye'nin de dâhil olduğu üç savaşı sonucunda Karadeniz'deki ticaretin azalması gösterilmekteydi. I. Dünya Savaşı sırasında hem Trabzon hem de Erzurum Ruslar tarafından kuşatıldı ve bu yüzden transit ticaret donma noktasına geldi. Ancak Kırım Savaşı ve Türk-Rus Savaşları sonrasında olduğu gibi I. Dünya Savaşı'ndan sonra da ticaret hızlı bir şekilde Trabzon'a geri döndü. 1921 ve 1927 yılları arasında 4000 tonun üzerindeki Avrupa menşeli mal Trabzon'dan geçmek suretiyle İran'a ihraç edildi.⁷⁵

Rapor yolun I. Dünya Savaşı sürecindeki durumunu da değerlendirmekteydi. Savaş esnasında Türkiye "siyasi bir çıkmaz" içerindeydi. Şehirdeki ticarete önemli bir rolü olan Rumlar ve Ermeniler Trabzon'u terk etmişti. Bununla birlikte Rusya'da yaşanan devrimci hareketler keza Kafkasya'daki "çeteler" göz önünde bulundurulduğunda Gürcistan güzergâhının fiilen kullanılmasını imkânsız hale getirmişti.⁷⁶ Bu gelişmelerin yolun tekrar işlerlik kazanması anlamında bir fırsat olarak görülmesi gerektiği ifade edilmekteydi.

Rapora göre Kuzey İran'a gerçekleşen transit ticaret bağlamında Türkiye ve Rusya arasında I. Dünya Savaşı sonrasında yaşanan çekişme Kırım Savaşı sonrası yaşadıkları çekişme ile benzer özellikler taşımaktaydı. Her iki savaş sonrasında da Türkiye ticarete hâkim bir pozisyona sahip oldu. 1927'de Rusya, İran ile ticarî bir antlaşma imzaladı. Yine iki savaş sonrasında da Türk Hükümeti transit ticaret hâkimiyetini yitirdi. Türkiye bu durumu önlemek için çeşitli tedbirler alma yoluna gitti. Her iki süreçte de karar verilen eylem aynıydı. Dolayısıyla bir nakliye yolu inşa edilmeliydi. Ayrıca bu kez nakliyeyi gerçekleştiren araçlar içten yanmalı motorlu taşıtlardı.⁷⁷

29 Ekim 1923'te Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla birlikte ticaret yolu için yeni bir dönem başladı. Raporla göre 1931'de

⁷⁴ TNA, FO 195/2474/330.

⁷⁵ TNA, FO 195/2474/330.

⁷⁶ TNA, FO 195/2474/330.

⁷⁷ TNA, FO 195/2474/330.

inşaat süreci başlayan yeni yol Mustafa Kemal Atatürk önderliğinde oluşturulan yeni devletin sembolü olarak ele alınabilecek bir coşku ile birlikte teşvik edilmişti. Transit yol üzerinde bulunan kolay meyilleri, geniş dönüşleri ve Avrupa'daki diğer dağ yollarına kıyasla daha iyi durumda olan kırma taştan yüzeyi ile ön plana çıkmaktaydı. Daha önceki yola ait deneyimden öğrenilen derslerden faydalanmak suretiyle her on iki milde bir yolun fiziksel koşulları kontrol altında tutulmaya dikkat edilmiştir. Ayrıca toprak kayması sonrası ortaya çıkan kalıntıların yanı sıra bahar ve kış dönemlerinde görülen kar yığınlarını temizlemek için işçiler görevlendirilmişti. Nitekim bu işçiler için kalıcı barınak olarak "bakım kulüpleri" inşa edilmişti. Trabzon ve Erzurum arasındaki yol en şiddetli kış fırtınalarından sonra bile nadiren ve birkaç saatliğine de olsa kapatılmaktaydı. Bununla birlikte Erzurum ve sınır arasında kalan yüksek seviyede yağışa maruz kalan plato üzerindeki yolu kış dönemi boyunca açık tutacak taşıtları sağlamak mümkün olamadı. Dolayısıyla Aralık ayının ortasından Nisan ayı sonuna kadar transit trafiği, bir atlı kızak ya da yük beygiri ile gönderilen istisnai sevkiyatlar haricinde askıya alınma noktasına geliyordu. Bu yolun kapalı tutulmasının sebebi ise bazen günlerce şiddetini gösterebilecek ani kış fırtınalarına yakalanabilecek köylüleri ve diğer seyahat edenleri korumak amacını sağlamaktı.⁷⁸

Konsolosluk raporunda olumsuz hava şartları için bazı önlemler alınmasından da bahsedilmekteydi. Örneğin fırtınalar sırasında mülteci barınaklarında uyarı mahiyetinde çanlar vardı. Bu çanlar seyahat edenlerin görüş mesafesini kapatan kar fırtınaları sırasında yönlendirmekteydi. Barınaklar dağları geçen yedi ana geçit üzerinde inşa edilmişti. Bu geçitlerin en yükseklerinin bulunduğu konumlar: Tahir (9.020 ft), Kop (7360 ft.) ve Zigana (6.665 ft) idi. Zigana Dağı'nın kuzey yönünün tehlikeli bir noktasında dağın yakasından düşen çığları karşılayacak bir baraka inşa edilmişti. Bu tür bir koruma önleminin inşa edilmesi fikri aynı zamanda bakım ekiplerinin oluşturulması ve toprak kaymalarını önlemek için dağ yamaçları üzerine ağaç dikmeyi öneren Klause adındaki Alman bir mühendis tarafından ilk defa 1884 yılında Bâb-ı Âlî'ye tavsiye edilmişti.⁷⁹

⁷⁸ TNA, FO 195/2474/330.

⁷⁹ TNA, FO 195/2474/330.

Rapora göre bu eski kervan güzergâhından ilk defa ne zaman motorlu bir araç geçtiğine yönelik kayıt yoktu. I. Dünya Savaşı'ndan hemen önce yolu motorlu trafik için uygun bir hale getirme görevi Bâb-ı Âlî tarafından Fransız *Societe des Enterprises* şirketine verilmiş idi. 1916 ve 1917 yılında tüm yolu işgal eden Ruslar bu işi tamamlamışlardı. Dolayısıyla rapora göre Zigana geçidinden ilk geçen arabanın 1917 yılında geçtiğini söylemek doğru olacaktı. Sonrasında Rus ordusunun geriye çekilmesinden sonra ise yol bakımsız kaldı. Ancak 1920'ler boyunca belli oranda bir motorlu araç trafiği olduğu da kaydedilmekteydi. Trabzon'dan İran sınırına giden yükleri ve yolcuları taşıması için Türk Hükümeti *State Transit Co.* isimli firmayı görevlendirmişti. 1937 yılının Haziran ayında ise Transit Yolu açıldı. Raporda "ironik" olarak değerlendirilen bir gerçek ise bu motor yolunu inşa etmek için kullanılan buhar silindirlerinin çoğunun Ruslar tarafından 1917 yılında burada bırakılmış olduğu idi.⁸⁰

Trabzon-İran arasındaki ticarî ulaşımda kullanılan binek hayvanlarına ve ulaşım sürelerine dair bilgiler de konsolosluk raporunda yer aldı. Buna göre dört tonluk *Chevrolet* ve *Dodge* kamyonları Trabzon ve Tebriz arasındaki 548 millik mesafeyi üç günde kat etmekteydi. Bu araçların kullanımı da aynı yolculuğu asgari otuz gün içinde tamamlayan develerin kullanımını hemen ortadan kaldırmıştı. Bunların yanı sıra yirmi dokuz han ve kervansaray da kalıntı haline geldi. Rapora göre Trabzon'da görülen son deve 1936 yılının kış ayında gözükmişti.⁸¹

Şosenin* 1872 yılında tamamlanmasına kadar hem kış hem de yazın malları taşımak için katırlar ve eşekler kullanıldı. Çoğu orduya tahsis edilen diğer yük hayvanlarının eksikliği nedeniyle Türk-Rus Savaşında develer ilk defa kullanılmıştı. Savaştan sonra ise savaşta telef olan veya yem eksikliği dolayısıyla "öldürülen" atların ve katırların eksikliği yüzünden bu develerin kullanılmasına devam edildi. Dolayısıyla 1884 yılına gelindiğinde 400 at ve katıra karşı yaklaşık 5.000 deve transit ticaretinde kullanılmıştı.⁸²

Ancak develer ortadan kalktıktan sonra son birkaç yüzyılda İran'a giden yoldaki hayat çok az bir değişikliğe uğradı. Beygir yüklerinin üzerindeki sicimler ve boyunlarına takılan mavi boncuklar

⁸⁰ TNA, FO 195/2474/330.

⁸¹ TNA, FO 195/2474/330.

* Genellikle taş kırıkları üzerine kum döşenip silindir geçirilerek yapılan yol.

⁸² TNA, FO 195/2474/330.

“nazar” boncuklarıydı. Atlar ise bahar ve güz aylarında çok sayıda kullanılıyordu. Dağlardaki otlak alanlardan gelen veya oraya giden koyun ve keçi sürüleri de bu yolu kullanmaktaydı. Tekerlekli öküz arabalarının gıcirtısı her zaman aynıydı. Çünkü Bayburt’un ötesindeki ağaçsız bir platoda kullanılmaktaydı.⁸³ Yine burada tezek uzun süren kış mevsimi süresince kullanılan tek yakıt olmaya devam ediyordu. Raporda yol üzerindeki evler ve insanlara dair gözlemlere de yer verilmişti.⁸⁴

“Bodur, düz çatılı çamurdan inşa edilmiş olan köylü kulübeleri dikkati çekmektedir. Yolun kenarındaki bölgelerde hala yüzlerini erkeklerin bakışlarından koruyacak şekilde kapatan kadınlar olduğu gözükmemekte, bu kadınlar elle yapılan işlerin büyük bir çoğunluğunu yapmaktadırlar. Yolun kenarında bulunan kahvehanede elinde küçük bir çay bardağıyla eğilmekte olan yaşlı bir köylü bulunmaktadır ve ona saatin kaç olduğunu sorarsanız, gün batımına kaç saat olduğunu size söyleyecektir, çünkü kendisi 24 saatlik sistemi bilmemektedir ve kendisi kibirli bir şekilde “a-la franga” saati kullanmaktadır.”

Bununla birlikte 19. yüzyılın yıldızının parladığı günlerden beri Trabzon’dan geçen İran ticareti oldukça azalsa da bu ticaretin doğası o günlerde olduğu gibi kaldı. Batı’dan gelen ithal malların çoğu her ne kadar tekstil ürünlerinden imal edilen mamûllerden oluşsa da İngiltere kademeli bir şekilde bu ticaretteki çay ve şekerden *aslan payını* kaybetti. İran’dan gelen ihraç ürünleri 19. yüzyıldaki gibi aynı şekilde devam etti. Bunlar tömbeki*, halı, yün, pamuk, zamk ve kurutulmuş meyvelerden ibaretti.⁸⁵

Batum’dan Tebriz’e demiryolu ile gönderilen ürünler bakımından Trabzon güzergâhı daha kısaydı. Ayrıca Trabzon’dan giden kamyonetlerin ihtiyaç duyduğu üç ya da dört günlük süreden biraz daha uzun sürmekteydi. Dolayısıyla güzergâhın seçimi çoğunlukla ilgili nakliye mallarına dayanmaktaydı. 1927 yılından beri Rusya üzerinden malları göndermek maliyet açısından daha uygundu. Zira başka yerlerde yolun demiryolu ile başarılı bir şekilde rekabet edemediği görülmekteydi. Bu durumda başka bir çözüm yolu bulunmalıydı. Rapora göre iyi bir şekilde kurulmuş bir nakliye şirke-

⁸³ TNA, FO 195/2474/330.

⁸⁴ TNA, FO 195/2474/330.

* Özellikle İran’da yetişen ve nargile ile içilen bir tütün türü, nargile tütünü.

⁸⁵ TNA, FO 195/2474/330.

tinin oluşturulması beraberinde bazı ticarî üstünlükleri getirebilecekti.⁸⁶ Bu bağlamda raporda bazı öneriler yer aldı. Buna göre; ticareti tekelleştiren örgütsüz özel işletme sahiplerinin mevcut sisteminin yerini alacak iyi organize edilmiş bir nakliye şirketinin kurulması, sabit rekabetçi bir nakliye tarifesinin benimsenmesi, İran ticaretinde ilgisi olan ülkelerde güzergâhın getirdiği avantajların uygun bir şekilde tanıtılması ve tüm zorlayıcı gümrük formaliteleri kaldırılmalı idi. Ayrıca malların transit ticaretini hızlandırma amacıyla İran sınırı üzerindeki Trabzon ve Gürbulak'a birinci sınıf gümrük görevlileri atanmalıydı. Bunların tümü Trabzon lehine Türk Hükümeti'nin benimseyip uygulayabileceği önlemler olarak sıralanmıştı. Ancak sonuç olarak düzgün bir liman inşa edilemedi. Dolayısıyla sınır ile Erzurum arasındaki yol kış aylarında açık halde tutulamadı.⁸⁷

20. yüzyılın başından itibaren Trabzon'dan İran sınırına gidecek bir demiryolunun inşa edileceğine yönelik iddialar gündeme geldi. Ancak rapora göre bunlar "boş beklentiler"den ibaretti. Özellikle yarı resmi yayınlar I. Dünya Savaşı öncesinde Trabzon'dan İran'a yapılan yıllık transit ticaretin 40.000 ile 60.000 ton arasında değiştiğine dair bilgiler vermekteydi. Öte yandan rapora göre fiili ve güvenilir istatistiklere göre bu oran değişmekteydi. Ancak Rus ticareti ciddi bir noktaya ulaşmadan ve Süveyş Kanalı'nın açılışından önce Trabzon'dan geçen transit ticaretin toplam hacmi hiçbir zaman yıllık 11.000 tonu aşmış değildi. Rapor bu veri ile ilgili de bir açıklama getirdi. Şöyle ki: Batum güzergâhının tüm cazibesi göz önüne alındığında bile bu tür bir istatistiğe ulaşmak hiçbir zaman mümkün olmadı. Yine bu dönemde Hanekin-Bağdat-Beyrut güzergâhının geliştirilmesi ve Basra Körfezi ile Hazar Denizi arasında muhabere mücadelesi sırasında gerçekleşen iyileşme de göz önündeydi. Durum böyle olunca iktisadî bir bakış açısından Karadeniz'de bulunan Samsun Limanı'nın demiryolu ile İran sınırına bağlanması gündeme geldi. Ancak Trabzon'dan İran sınırına yeni bir demiryolu için ödenmesi gereken büyük meblağa bir gerekçe bulunamadı. Malatya'da bulunan mevcut Samsun-Sivas hattına bağlanmadan önce Van ve Muş'tan geçecek bu hat Bulgar ve Romanya limanlarından ilgiyi Türkiye'ye çekmek bağlamında güçlü bir role sahip olabilirdi. Dolayısıyla bunun maliyeti Trabzon ve bu

⁸⁶ TNA, FO 195/2474/330.

⁸⁷ TNA, FO 195/2474/330.

şehre ait eski kervan güzergâhı tarafından karşılanması mümkün olabilirdi.⁸⁸

Trabzon-İran transit ticareti II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla bu durumdan etkilenmeye başladı. Nitekim 1941 yılının Haziran ayında Almanya'nın Rusya'ya saldırması bir kırılma noktası olacaktı. Sonrasında İran'ın İngiltere ve Rusya tarafından kuşatılması üzerine hem Trabzon hem de Kafkasya'dan gerçekleştirilen transit ticaret donma noktasına geldi. Bölgedeki ticarete yeni bir figür olarak Almanya da dâhil oldu. İngiliz ambargosunu aşmak için bu güzergâhları kullanan Almanya için mevcut durum faydalı olmadı. Özellikle ihtiyaç duyduğu İran pamuğunu güvenli bir şekilde Almanya'ya getiremedi.⁸⁹

Sonuç

İngiltere'nin yaklaşık yüz yıldır devam eden geleneksel Türkiye politikası 19. yüzyılın son çeyreğinde değişmeye başladı. Bu politikanın temeli Rusların güneye doğru yayılmasına set çekmek için Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü muhafaza etme temeline dayanmaktaydı. Ancak 1878 Berlin Antlaşması'ndan sonra İngiltere mevcut politikayı terk etti. Bundan sonra Türk toprakları üzerinde milli devletler kurma yoluna giderek ve bunları İngiliz nüfuzu altına alarak da Rus yayılmasının önlenebileceğini düşünmeye başladı. Bu bağlamda Ermenilerden yararlanacaktı. Zira İngilizlerin hukukî dayanağı da hazırды. Şöyle ki Berlin Antlaşması'nın 61. Maddesi ve "Ermeniler için reform" maddesi mevcuttu. Nitekim bu vesileyle 1879'da Anadolu'nun bazı şehirlerine "asker-konsolos" atadı. Bu iller Sivas, Erzurum, Van ve Kayseri idi.⁹⁰ Böylece İngiltere ticarî çıkarları açısından Karadeniz havzası ve Doğu Anadolu denetim altına alınmış oldu. Konsoloslar böylesine elverişli bir pazarın İngiltere'ye nasıl kazandırılacağı noktasında fikir elde edebilmek ve Türkiye'de İngiliz ticaretini kurumsallaştırmak adına çalışmışlar ve çeşitli aralıklarla raporlar hazırlamışlardı.

Tarihsel süreçte Trabzon şehri ve limanı sahip olduğu konumu nedeniyle her zaman büyük güçlerin ilgisini çekerken İngiltere konsoloslarının çalışma alanları içinde de ayrı bir önem oluşturdu. Trabzon İngiliz Konsolosluğunun, *Trabzon-Erzurum-Tebriz*

⁸⁸ TNA, FO 195/2474/330.

⁸⁹ TNA, FO 195/2474/330.

⁹⁰ Daha ayrıntılı bilgi için bk. Bilal Şimşir, *Ermeni Meselesi (1774-2005)*, Bilgi Yayınevi, Ankara 2005, s. 60.

Transit Ticaret Yolu'nun tarihi süreci hakkında hazırladığı Kasım 1942 tarihli raporunda Trabzon vilâyeti dâhilinde gerçekleştirilen ticaret, çeşitli dönemlerde vilâyetin ve limanın ticari kapasitesi, transit ticaret istatistikleri, mevcut güzergâh üzerindeki transit ticaretin yükselişi ve gerilemesi, yolların fiziki yapısı, şehirde bulunan yabancı temsilcilikler ve Rusya ile ticarî rekabete dair bilgiler yer almıştır. Transit ticaret yolunun tarihini ayrıntılı bir şekilde aktaran rapor yalnızca vilâyetin ve limanın ticarî potansiyeli üzerinde durmadığı gibi aynı zamanda bölgede ticaret yapan diğer ülkeler ile rekabet edebilmesi için yolun iyileştirilmesi doğrultusunda güdülen politik arayışlara da değinmiştir.

İngiltere açısından Transit Yol güzergâhı son derece önemliydi. Çünkü ürettiği mallarını pazarlamak için mevcut yollar aracılığıyla Kafkasya, İran ve Ortadoğu'ya ulaştırma amacındaydı. Ancak 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılmasına kadar transit yola dair İngiltere'nin kaygısı daha ziyade ticarî manadaydı. Kanalin açılmasından sonra İngiltere, Ortadoğu ve Asya pazarlarına erişimde kolaylıklar elde etti. Böylece Doğu Karadeniz havzası ticarî açıdan geri konumda kaldı. Bu durumun yerini ise İngiltere'nin "Hint Ticaret Yolu"nun güvenliği noktasında askeri ve jeostratejik gerekçeler almıştır. Dolayısıyla İngiltere açısından ticarî kaygılarla başlayan yolun önemi sonraki dönemde başka nedenlerle devam etti. İngiltere'nin Trabzon Konsolosluğunun mevcut raporunda 19. yüzyıldan itibaren Trabzon vilâyeti ve transit ticarete dair önemli verilerden başka Trabzon-İran arasında ticarî ulaşım ve bunu yürüten firmalar, kullanılan binek hayvanları, yolların ayrıntılı tasviri ve güzergâh üzerindeki yerleşim birimleri, Rusya'nın alternatif ticaret rotası, yeni yol arayışları ve Trabzon-Tebriz ticaret yolunun önemini kaybetmesinin nedenleri hakkında bilgi verilerek İngiliz çıkarları noktasında genel gözlem ve değerlendirmelerde bulunulmuştur.

Kaynaklar

1. Arşiv Belgeleri

The National Archives (TNA), İngiltere.

2. Kitaplar

Çadircı, Musa, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2. bs., Ankara, 1997.

- Kütükoğlu, Mübahat S., *Osmanlı'nın Sosyo-Kültürel ve İktisâdi Yapısı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2018.
- Ksenophon, *Anabasis Onbinlerin Dönüşü*, Yunan Klasikleri, çev. Tanju Gökçöl, Hürriyet Yayınları, İstanbul, 1974.
- Şimşir, Bilâl, *Ermeni Meselesi (1774-2005)*, Bilgi Yayınevi, Ankara, 2005.
- Tozlu, Selahattin, *Trabzon-Erzurum-Bayezit Yolu (1850-1900)*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum, 1997.
- Uçarol, Rıfat, "Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan 1839'a Kadar Osmanlı İmparatorluğu", *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, C. XI, İstanbul, 1993.

3. Makaleler

- Aksoy, Volkan, "İngiliz Ticaret Raporlarında (1908-1913) Trabzon", *Karadeniz Araştırmaları*, XV/58, Yaz 2018, s. 50-74.
- Aktaş, Hayati-Tüfekçi, Özgür, "Kafkaslar Kuşağında Trabzon'un Jeopolitiği", *EkoAvrasya, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Yıl: 6, S. 22, 2013/2, s. 26-27.
- Bakır, Abdulhalik- Berberoğlu, Muhammet, "Beylikler Dönemi Öncesinde Karadeniz'de Uluslararası Ticaret", *Oğuz-Türkmen Araştırmaları Dergisi*, I/1, Aralık 2017, s. 153-177.
- Baskıcı, Murat, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, c. 67, S. 3, 2012, s. 33-56.
- Brant, James, "Journey Through a Part of Armenia and Asia Minor, in the Year 1835", *Journal of the Royal Geographical Society of London*, VI, 1836, s. 187-223.
- Demircioğlu, İsmail H., "Alfred Billiotti'nin Raporuna Göre 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Trabzon'daki Konsoloslukların Yıllık Gelirleri", *Atatürk Dergisi*, c. IV, S. 1, 2004, s. 95-105.
- Erdal, İbrahim, "Erken Cumhuriyet Dönemi (1920-1938) Büyükelçilik Raporlarında Trabzon-Tebriiz Transit Yolu Projesi", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı*, S. 21, Yıl: 14, Güz 2016, s. 45-60.
- Issawi, Charles "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route", *International Journal of Middle East Studies*, vol. 1, No. 1, January 1970, p. 18-27.

- İpek, Nedim, "Orta ve Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticarî Faaliyetlerin Kent Nüfusuna Etkisi (1838-1900)", *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, c. 1, S. 1, 2006, s. 107-121.
- Kaleli, Hüseyin, "19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2003, S. 9, s. 1-19.
- Koca, Yasemin Nemlioğlu, "19. Yüzyılda Trabzon Limanı: Seferler, Tüccarlar, Mallar", *Karadeniz Araştırmaları*, S. 49, Bahar 2016, s. 157-187.
- Küçükuđurlu, Murat, "Meşrutiyet Devrinde Trabzon-Erzurum Demiryolu Teşebbüsleri", *Osmanlı Araştırmaları*, c. 32, S. 32, 2008, s. 283-322.
- Kütükoğlu, Mübahat S., "Osmanlı İktisad Tarihi Bakımından Konsolos Raporlarının Ehemmiyet ve Kıymeti", *Güneydoğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, S. 10-11, 1982, s. 151-166.
- Turan, Şerafeddin "1829 Edirne Antlaşması", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Dergisi*, c. 9, S. 1-2, 1951, s. 111-151.
- Yılmaz, Özgür, "Victor Fontanier'nin Trabzon Konsolosluğu (1830-1832)", *OTAM*, S. 35, Bahar 2014, s. 153-195.
- _____, "Buharlı Gemi Çağı'nda Karadeniz'de Avrupa Denizciliği", *Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi*, c. 1, S. 25, 2015, s. 46-65.