

## KAFKAS ETEKLERİ TÜRK TİCARET YOLLARI\*

*Reşid Safvet Atabinen*

*Haz. Selahattin Tozlu\*\**

Tedkikat-ı tarihiyye ve iktisadiyye, bize, alelumum iki türlü ticaret yolu mevcut olduğunu gösteriyor: Biri; nasıl dağlardan akan seller, ovalarda teşekkül eden dereler sevk-i meyl ile kendiliklerinden toplanıp bir ırmak halinde denize kadar en müsait mecralarını buluyorlarsa, insanların da gerek tâcir, gerek akıncı olarak asırlarca tecrübelerden, sağa sola saptıktan, binlerce yolları geçtikten, dağları aştıktan sonra birçok nokta-i nazardan kendilerine en muvafık, ehven, kısa, emin ve faydalı, en synthetique (sintetik) gördükleri yollardır ki; filhakika, eski zamanlara ne kadar rücû etsek, bütün tarihî, ananevi kârbanların, bütün bir memleketten mücavir memalike geçen akınların, muntazaman bir emr-i tabiyye teb'an bu yollardan geçtiklerini görürüz. Diğerleri, medeniyetin -zaten mevcut yolları biraz düzelterek, taş döşeyerek değil- birtakım mevâni-i tabiyyeye galebe ederek, ırmakların yolunu çevirerek, dağları yararak, hudutların sık sık tebeddülüyle yevmen-fi-yevmün teceddüt ve tenevvü eden ihtiyacat ve mukteziyat-ı siyasiyye, ticariyye ve askeriyyelerini mevc ederek, birçok masarîf-ı fikriyye ve maddiyye ihtiyarıyla inşa ettiği yollardır ki, bunların şarkta nümuneleri pek nadirdir.

Osmanlılarla mütemekkin Garbî Asya'nın dahilden limanlara müntehi kısa ve kötü ihracat yollarından başka, beynelmilel addolunabilecek,

---

\* Bu makale, önde gelen tarihçi Türkçülerden Reşid Safvet (Atabinen) tarafından kaleme alınmış ve Yeni Mecmua'nın 9 Mayıs 1918 tarihli 43. sayısının 325-327. sayfalarında yayımlanmıştır. Esasında, Kars-Ardahan ve Batum hakkında çıkarılmak istenen bir kitap için hazırlanan bu çalışma, bu eserin Kafkasya hakkında hazırlanmasına dönüşünce, Yeni Mecmua'da neşredilmiştir. Osmanlı Türkçesinden aynen aktarılan makalenin bazı noktalarına ilaveler yapmak lüzumu vardı ve bunlar dipnotlarla eklendi.

\*\* Yrd. Doç. Dr. Selahattin Tozlu, Atatürk Üniversitesi, KKEF., Tarih Eğitimi ABD., 25240-Erzurum.

kıtaları birbirine ılsak eden iki büyük tarihî, ananevi cihan yolu (route mondiale) vardır ki; biri Halep-Bağdat tarikiyle cenubî İran ve Hindistan emtiasını taşır; diğeri Tebriz-Erzurum tarikiyle ezmine-i kadimeden beri Çin, Afganistan, Türkistan, şimalî İran ve Kafkasya eşyasını Trabzon'a nakleder. Türkleri başlıca meşgul edecek, bu cesim hattır.

Karadeniz'de tarihin ilk bahsettiği liman, zannederim Trabzon limanıdır. Bu kıdemin, bu tefevvukun, bu şöretin sebebi; limanın kendi ehemmiyeti değil, mahreç olduğu memleketlerin ehemmiyet ve zenginliği, yani Tebriz-Erzurum yoludur.

Edvar-ı atıkada Hindistan, İran ve Arabistan'ın Bahr-i Sefid kapısı nasıl Fenisya idiye; Çin, Afganistan, Türkistan ve Azerbaycan ve Kafkasya'dan Anadolu'ya kadar mümted memalik-i vasianın mahreci de Trapezos idi. Trabzon, ancak bu sayede Komnenlerin bir kırallık paytahtı, azim bir servet menbaı oldu ve Karadeniz'de esasen oralı olmayan bir avuç yabancı Rum'un hakimiyet-i bahriyye ve siyasiyesini temin etti. Rumlar, müstahsilleri olmadıkları Asya-yı Vusta ve Asya-yı Şarkî mallarını, orada Bizans ve Roma ve Ceneviz mallarıyla tebdil etmekle, şarktan gelen giran-baha eşyaya mukabil Yunan mahsulatını satmakla, sahib-i sâ mân ve nüfuz oldular. Bir vakit Asya-yı Cenubî karışıklıkları, bu yolu Karadeniz'in şimal sahiline çevirdi ve Kefe mahrecinden Venedikliler istifade ettiler.

Anadolu'nun Osmanlılar tarafından fethinden sonra, İkinci Katerina zamanına kadar İran ile mütemadi ihtilafatımızdan, yani harplerden dolayı, kervanların intizamsızlığından müteessir olmakla beraber, Trabzon ehemmiyetini muhafaza etti. Vaktâ ki, Çarlık, Asya-yı Vusta'ya ve İran'a göz dikti, oraların zenginliklerini ve ticaretini kendine hasr ve rabtletmeyi kurdu; o tarihten beri Erzurum hattının ehemmiyeti azalmaya başladı. Yavaş yavaş Tebriz-Trabzon yolu Kafkasya'ya çekildi.

Vaktiyle Meşhed'den, Hayyâm'ın vatanından geçen Asya-yı Vusta hattı da İran'dan alındı, Mavera-yı Hazar eyalatında Krasnovorsk'a mün-tehi oldu. Çin ve Türkistan ve Afganistan malları Çıkışlar, Uzunada ve Krasnovorsk limanlarından Hazarlar denizini mürur ile doğru Astrahan ve Baku'ya getirildi. Avrupa'ya gidecek İran eşyası için Tebriz-Culfa hattı açıldı, taht-ı emniyete alındı, yol boyunca asker ikame olundu, her türlü teshilat ya-pıldı. Sık sık güzel, temiz, rahat menziller tesis edildi.

Kafkasya hidiviyet-i sabıkasının son yüz senelik bütün mesaisi bizden İran transitini çıkarmaya, şimalî İran ticaretini inhisarına almaya, ziraata az müsait ve sınaaten gayr-i mahsuldar olup, şark ticaretiyle geçinen Anadolu-i Şarkî vilayetlerimizin esbab-ı intifaini kurutarak, İran ticare-

tinden hasıl olan menfaati yed-i zabtına geçirdiği eyalat ahalisine temin etmeye matuf idi.

Kafkasya'nın hudutlarına, ticaret merkezlerine Ruslaştırılmış Alman, Ermeni muhacirler yerleştirdi. Culfa,<sup>1</sup> Azerbaycan ticaretini cezp etmekle mükellef bir Ermeni şehri oldu. Araks üzerine mükemmel bir köprü kuruldu. Merend tarihiyle Tebriz'e kadar gayet geniş ve metin bir şosa inşa edildi. Şahsevenleri<sup>2</sup> şarka doğru sürdüler, Karadağ Hanı'nı satın

<sup>1</sup> Azerbaycan'da iki Culfa (Culha) vardır. Bu tarihlerde (1918) Rusya'nın elinde bulunan Culfa'ya Eski Culfa denilmekte olup, burası 1828'den önce bazen İran bazen de Osmanlıların elindeydi. İki Culfa'da da ticaretle uğraşan Ermeniler vardı. Osmanlıların eline geçmesinden dolayı İran Şahı I. Abbas tarafından Gilan'a nakledilerek ticaret yapmaları için her türlü maddî destek verilen bu tüccar Ermeniler, Tebriz yakınında ve Eski Culfa'nın karşısında kurulan bu yeni şehre, eski yerleri olan Culfa'dan ayırmak için, Yeni Culfa demişlerdi (J. B. Tavernier, *Türkiye Üzerinden İran'a Seyahat*, ter. E. Gültekin, İstanbul 1980, s. 38). Hatta, XVII. asırda Yeni Culfa'nın mahalleleri, Azerbaycan'ın eski Ermeni mahallelerinin adlarını taşımaktaydı (Hrand D. Andreasyan, *Osmanlı-İran-Rus İlişkilerine Ait İki Kaynak*, İstanbul 1974, s. 7). Bu not, Culfa'daki bu yerlerin Ermenilere ait olduğunu göstermez. Yalnızca ticaret erbabı Ermenilerin eski yerlerinin adlarını buraya taşıdıklarını göstermek bakımından önem taşır. Şah I. Abbas devrindeki hadiselerle bk. Bekir Küttükoğlu, *Osmanlı-İran Siyasi Münâsebetleri (1598-1602)*, İstanbul 1993, s. 271-272.

<sup>2</sup> İran'da yaşayan Türk toplulukları içinde önemli bir yekûn tutan Şahsevenler, vaktiyle Anadolu'dan göçmüşlerdi. 1925-26 yıllarında hazırlanan bir rapora göre, takriben o yıllar ve birkaç sene öncesinde, İran'daki Şahsevenlerin durumu şöyleydi: Azerbaycan illeri içinde en çok nüfusa sahip olan Şahsevenler, genellikle Halhal, Erdebil ve Karadağ mıntıklarında yaşamaktadır. Konar-göçer yaşamakta ve yazın yaylalara kışın da ovalara inmektedirler. Şahsevenler, buldukları mıntıklara göre adlandırılır ve Halhal, Erdebil, Karadağ Şahsevenleri olarak anılırlar. Bu üç bölgede bulunanlara Deviran Şahsevenleri denir. Bunlardan başka Merağa ve Miyandüab taraflarında da Şahsevenler vardır ki, bunlara Şahseven-i İnanlı veya İnallı denilir. Sâve vilayetinden gelmişlerdir. Şahsevenler cesur, savaşçı, atıcı ve binicidirler. Zencan, Miyane, Erdebil ve hatta Tebriz ahalisi, evvelce bunların şekavetinden bihuzur olmuşlardı. 1920'de Şimal Grup Kumandanı Abdullah Han Tahmasbı'nın hile ve mahareti sayesinde, bu Deviran Şahsevenlerinin belli başlı reisleri arasına muhalefet sokulmuş ve birbirleri aleyhine kışkırtılarak, silahları ellerinden alınmıştır. Silahtan mahrum kalan bu il (aşiret) halkı, tedricen ziraata ve iskâna başlamıştır. Karadağ Şahsevenlerinin bir kısmı daha önce yerleşik hayata geçerek tamamen ziraatçi olmuşlardır. Ancak, yazın civar yaylalara çıkarlar. Bu yerleşik il veya taifelere kendi aralarında, *tahta kapu olmuş* derler. Yani, iskân etmiş, çadırı eve çevirmiş ve kapı takmış demektedirler. İskân eden taifeler de hala eski adlarını korumaktadır. Karadağ mıntığında iskân eden başlıca Şahseven taifeleri şunlardır: Karahanlı, Karaçorlu, Kulubeyli, Mehmedhanlı, Hüseyinbeyli, Çelebiyanlı, Hacialili vs. Reisleri yoktur. *İlbeyi* dedikleri bir zabitin gözetimi altındadırlar. Yarı göçebeliği koruyan Deviran Şahsevenleri, daha çok Karadağ'ın

aldılar, Nahcivan civarındaki Kürt derebeylerini elde ettiler, bazılarını şiddetle cezalandırdılar, şekavete suret-i kat'iyede nihayet verildi. Peyderpey Azerbaycan tâcirleri Tiflis yolunu tuttular. Fakat, denize incek eşya için Tiflis yolu uzak düşüyordu. Rusya, bunlar için daha kısa bir mahreç aradı. Erivan üzerinden Poti'ye inmeyi düşündü. Bu şehir, aynı zamanda Baku şimendüfer hattı müntehalığına ve İran ticareti kervansaraylığına müsait değildi<sup>3</sup>. Rusya, o vakit Batum'a sarkmaya çalıştı. Batum düşünceye<sup>4</sup> kadar şimalî İran ticareti, eskisi derecesinde olmamakla

doğu kısımlarındadırlar. Bunlar; Kocabeyli, Hacıhocalı, Nevruzlu, Geyikli, Alarlı, Yurtcu, İsabeyli, Rızabeyli, Diklanlı, Tursunhocalı, Aşiranlı, Hamisli ve Şatırlı adlarını taşımaktadır. Bunlardan başka birçok küçük taifeler de vardır. Bunlar içinde bilhassa Halhal Şahsevenleri arasında, vaktiyle buralara göçürülmüş Kürtler varsa da, Türkleşmişlerdir. Mesela, Şatıranlı kabilesi gibi... Bütün Azerbaycan Şahsevenleri 20-25.000 hane kadar, yani 100-150.000 nefer civarındadır. İran Şahsevenleri umumi olarak üç büyük kısma ayrılır: Deviran Şahsevenleri, İnanlı Şahsevenleri ve Bağdat Şahsevenleri. Deviran Şahsevenleri, Azerbaycan'ın şarkında Zencan vilayetinde; İnanlı ve Bağdat Şahsevenleri de Irak-ı Acem'de Zerend, Save ve Kum havalisinde yaşamaktadırlar (Türkiye Cumhuriyeti Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti İstihbarat Dairesi, *İran Azer-baycanı Tedkik Raporu*, Ankara 1927, s.41-42). İran'daki Türk topluluklarının bir listesi ve bazı bilgiler için ilaveten bk.. Enver Konukçu, *Kara ve Akkoyunluların Yurdunda*, İstanbul 1993, s. 22-23; Yaşar Kalafat, *İran Türklüğü-Jeokültürel Boyut*, İstanbul 2005. İran'da önemli bir yere sahip olan Şahsevenler, kültürlerini de muhafaza etmektedirler. Hatta, başlarındaki reise, Osmanlıların da devam ettirdiği bir anane olarak, "İlbeyi" derler. İlbeyli Türklerinden adını alan Sivas'a bağlı İlbeyli kazası bunun örneklerinden olup; eski Türk geleneğinin devamıdır (Kemalettin Kuzucu, *XIX. Yüzyıl Ortalarında İlbeyli Kazasının Sosyal ve İktisadî Durumu*, Atatürk Üniv., SBE., Yüksek Lisans Tezi, Erzurum 1996).

<sup>3</sup> Poti, eski bir Osmanlı şehri olarak, Karadeniz'deki mühim menzillerindendi. Osmanlılar tarafından Faş adıyla anılan bu şehir, Batılıların Riyon dedikleri Faş nehrinin ağzında kurulmuştu. Lakin, nehrin denize getirip yığıdığı kumlar sebebiyle, uzun asırlar sonra şehir denizden kopmuş ve bugünkü halini almıştı. 1828 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra Rusların eline geçen şehir, onların bütün masraflarına rağmen iyi bir liman olamamıştı. Çünkü, burası hem Karadeniz'in dalgalarına açık hem de Faş suyunun kumlarıyla dolmaktaydı. Üstelik, Rusların tasavvur ettiği demiryollarına da uzak kalıyordu. Bunun için en münasip liman, Batum idi. İşte bu sebeplerle Ruslar, Batum'u elde etmek istiyordu. Söz konusu vakalar için bk. Selahattin Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900)*, Atatürk Üniversitesi, SBE., Basılmamış Doktora Tezi, Erzurum 1997, s. 51.

<sup>4</sup> Bundan kasıt, 1877-78 savaşıdan sonra Batum'un Ruslara bırakılmasıdır. Ancak, yazarın ifade ettiği gibi; bu tarihe kadar İran transit emtiası Trabzon-Erzurum yolundan geçirilmemişti. Bu tarih, takriben 1872 yıllarına kadardır. Esasında bu yıllarda da önemli bir yekün teşkil etmeyen İran eşya ve emtiası, Rusların yine aynı tarihlerde açtıkları demiryolları sayesinde onların yoluna dönmüştü. Ancak, Trabzon-Erzurum anayolunun aynı seneler içinde şosa olarak inşası, nispi bir rekabeti

beraber, yine Erzurum-Trabzon tarikini iltizamda devam ediyordu. Çünkü, İran eşyasının Tiflis'e kadar çıkararak oradan Karadeniz'e nakli uzun sürüyor, masraflı oluyor ve kervancıları itiyatları haricinde muhitlerden geçiriyordu. Ruslar, buna da çare düşündüler ve buldular. Tebriz-Culfa ve Aras nehrini takiben Revan ve oradan Aleksandropol'a kadar Rus yolu, Tebriz-Hoy-Bayezid-Erzurum hattına oldukça müvazi idi. Mesele ondan sonra çetinleşiyordu. 1877-8 seferleri Kars-Ardahan-Batum sancaklarını<sup>5</sup> Rusya'ya ilhak etmekle beraber, tarihî Osmanlı transit yoluna rekabeten; Rusya yolu da, Aleksandropol'a kadar çizilen yola da Karadeniz'de yeni bir münteha temin etti. Bizim pek fena ve sıtmal bir köy<sup>6</sup> olarak terkettiğimiz Batum yakıldı, yıkıldı, temizlendi, bataklıkları kurutuldu, birçok milyonlar döküldü, Tiflis demiryoluna bağlandı, eski kasaba taslağının yerine muntazam yeni bir şehir vücuda geldi. İşleri, ticareti, münasebatı arttıkça binlerce amele koştu. Nüfusu 6.000'den bir vakit 50.000'e kadar fırladı. Hazine petrol gemilerinin tekessüründen sonra, teneke ve sandık yapıcı işçiye ihtiyaç kalmadığından, bu nevi ve mümasil amele başka yerlere hicretle, nüfusu 37.000'e indi. Mamafih, Baku-Tiflis

gündeme getirmiş; fakat, Rus üstünlüğüne engel olamamıştı (S. Tozlu, *aynı tez*, s. 190-198).

<sup>5</sup> Bahsi geçen tarihlerde veya ondan önce merkezleri Kars ve Batum olan sancaklar bulunmakla birlikte, "Ardahan" adlı bir sancak mevcut olmamıştır. Veya, merkezi "Ardahan" olan bir sancak da yoktur. Ardahan, teşkil edildiği tarihlerden itibaren Çıldır sancağına bağlı bir kazadır ve bu sancağın merkezi hep "Oltu" kazası olmuştur.

<sup>6</sup> Reşid Safvet Bey'in bu ifadesi doğru değildir. Zira, Osmanlıların Ruslara bıraktığı Batum şehri; limanı, yeniden yapılmış resmi ve hususi binaları, kurutulmuş bataklıkları, dut ekilmiş bahçeleriyle güzel bir şehirdi. Vaktiyle Lazistan sancağının merkezi olan Batum, sözü edilen tarihlerde gerçekten yaşanılmayacak bir bataklıkta. Ancak, Trabzon valisi Esat Muhlis Paşa ve Macar Feyzi Paşa'nın çalışmaları sayesinde yeni bir şehir haline getirildi. Hatta, Amasya'dan dut fidanları götürülerek şehrin muhtelif yerlerine dikilmiş ve şehir ağaçlandırılmıştı (S. Tozlu, *aynı tez*, s. 46-52). Ruslara teslim edildiği haliyle Batum şehrinin durumu şudur: 1877-78 yıllarına ait Trabzon yıllıklarında, Batum'un on iki mahallesi bulunmaktadır. Bunun dördü, şehrin yeniden inşası sırasında oluşturulan merkezî mahalle; kalan sekizi de muhacir Kafkasyalıların teşkil ettiği mahallelerdir. Merkezî mahalleler; padişahın adını taşıyan Aziziye, Ahmetpaşa, Müftü ve İzzeddin mahalleleridir. Göçmen mahalleleri ise; Nuriye, İcadiye, Feyziye, İnamiye, Küşadiye Şükriye, Atiye ve Lutfiye adlarını taşımaktadır (*Trabzon Vilâyeti Salnâmesi*, Trabzon 1293, s. 190-193; *Salnâme*, Trabzon 1294, s. 186-194). Rus kayıtlarında da durum hemen aynıdır (A. Frankelya, *Oçerki Çürük-su i Batuma*, Tiflis 1879, s. 110). Görüldüğü gibi, Batum, Ruslara teslim edildiği yıllarda sıtmal bir köy değildir. Bilakis, Osmanlıların sayesinde epeyce onarılmış olarak, hemen her hizmeti görebilecek nitelikteydi. Ancak, Rusların serbest ticaret limanı yapacakları vaadiyle ele geçirdiği Batum, elbette onların elinde daha iyi bir şehir haline getirilmiştir.

şimendüfer hattı müntehası olmak münasebetiyle Batum'un ehemmiyeti Trabzon'unkiyle mütenakızan arttı. Bununla beraber, memleketleri dahilindeki müsbet sa'leriyle Ruslar, Tiflis-Erzurum hattını kâmil mahva muvaffak olamadılar. O vakit menfi sa'ylere de müracaat ettiler ve bunda muvaffakiyetleri nisbeten daha ziyade görüldü. Bir taraftan Tebriz'den memalik-i Osmaniyye'ye gönderilecek malları kendi tâcirlerine aldirmek için bunlara pirim verdiler ve bizim tarafa geçirmeye ısrar eden kervanları Hoy'a kadar kendi yollarından geçirtmediler. Türkiye vasıtasıyla mal göndertmemek için, Tebriz'den bizim hududa kadar olan yol üzerindeki aşiretleri elde ederek, Nahcivan, Maku, Kotur Hanları'na para yedirerek, eşkiyayı teslih ederek bunlara ve güya bunlara karşı izam edilen Rus Kazaklarına, Türkiye'ye gönderilen malları, Türkiye'ye gidecek kervanları muntazaman yağma ettirdiler ve yağmagirleri tehdit için bizim göndermek istediğimiz askerin sevkine de mâni oldular. Bu suretle Erzurum-Trabzon transitiyle eşya irsaline teşebbüs eden tâcirleri ürküttüler, bu yoldan vazgeçirdiler.

Biz de Rusların muvaffakiyetine çalışıyorcasına cehaletimiz sevkiyle düşmanlarımızın, rakiplerimizin gayesine onlardan fazla hizmet ettik. Bilmem hangi zihniyet muktezası olarak, güya Rusların muhtemel tecavüzlerine mâni olmak üzere Kafkas hududu civarında yol yapmak şöyle dursun, eski yolları bile tamir etmedik. Bayezid-Erzurum yolu, develerin müruruna bile gayrimüsait bir hale geldi. Kop dağından esasen kışları geçilemezdi. Bu gibi şeylerle Rus taarruzunu durduramadığımızı; fakat, İran transitini mahvetmiş olduğumuzu neden sonra anladık.

Yolsuzluğa munzam olarak, emniyetsizlik de mevcut idi. Yine Rus teşvikatıyla hareket eden birtakım Kürt sergerdeleri, avaneleriyle gerek kendi toprağımızda, gerek İran toprağına geçerek muntazaman ve bilahavf icra-yı şekavet ediyorlardı. Öyle ki, bu Kürtlerin şerrinden -Şîlik-Sünnîlik davaları olduğu zaman gibi- asılları Türk olan Acemler, hemcinsleri Osmanlı Türklerinin memleketine geçmekten korkuyorlardı. Şark Türklüğünü bizden büsbütün ayırmak itibarıyla, bu zihniyetin bizim için netayici pek vahim idi. Bu hallere çare-saz olmak üzere, vilayat-ı mütecavireye mevkiin nezaketiyle mütenasip memurin-i mülkiyye ve askeriyye intihabı lazım idi. Rusların Erzurum'da, Van'da, Trabzon'da en faal, gözü açık, malumatlı memurlarını bulundurdıkları zamanda; biz, tehlikenin müstaceliyetini idrak edemeyerek, Meşrutiyet'e kadar döküntü memurlar bulundurduk. Kazaen veya menfiyen oralara düşen iyi memurların da mülahazalarına, ihtarlarına ehemmiyet vermedik. Saha-i siyasette olduğu gibi, iktisat zemininde de bizim şark siyasetimiz taayyün etmemişti. Her valimiz, her sefirimiz kendi akidesiyle hareket eder; yani, atâlette kalırdı. Halbuki, bugün beğenmediğimiz Rusların, mahza Kaf-

kasya'ya mahsus bir siyasetleri vardı ki, belki umum Rusya'nın siyasetinden daha metin, ilmî, tecrübevî esasata mebni idi. Kafkasya'yı idare eden memurlar ka'binde, diğer eyalatta memurlara tesadüf edilmezdi. Rusya, Kafkasya'ya ne kadar çok ehemmiyet verdiyse, biz de Türklerle mütemekkin Şarkî Anadolu vilayatımıza o kadar az baktık. Osmanlı Türklerinden en kahramanlarının, asırlardan beri şark serhadlarımızı kanları bahasına bekleyen dilaverlerin ana toprakları olan bu vilayetler, zannetmem ki hiçbir vakit İzmir, Selanik ve Suriye vilayetlerine yapılan fedakârlıklar derecesinde bir teveccühten müstefid edilmiş olsun. Bu haksızlığın, himayesizliğin, şefkatsizliğin ne kadar bahalıya oturduğunu, Harb-i Umumînin ilk safhaları bize ispat etti. İktisaden hiç teçhiz edemediğimiz vilayetler, ordulara değil, kendilerine kifayet edememezlikleri, kabil-i mürur en basit yolları bulunmamazlığı yüzünden, en kahhar bir istilaya derhal düçar oldular. Ve diğer vilayatımıza siperlik vazifesini, ahalisinin hayret-efza fedakârlıklarına rağmen, ifa edemediler.

Türkçülük, Turancılık diye kıyametleri koparıyoruz. Bugün Türklüğün belkemiği, Kaşgar'dan Semerkand tarihiyle Hazarlar denizine, oradan Astara'ya geçerek Erdebil, Serab, Tebriz, Hoy, Bayezid, Erzurum ve Trabzon'a gelen hattır. Türklüğün anayolu, cihan yolu budur.

Bu yolun bir ucundan öbür ucuna kadar Türkçe konuşulur. Yol üzerinde hiç başka bir unsura tesadüf edilmez. İki ciheti de epey derince olarak Türklerle mütemekkindir. Bu yolu Türkler buldu, Türkler açtı. Türk ordularından, fatihlerinden evvel bu yollardan Türk kervanları geçti. Hatta, fatihlere onlar pişdarlık etti. Bütün Asya kıtasının, Asya çöllерinin korkmak, yorulmak bilmez gemicileri, keşşafı, fikir ve medeniyet nâkileri, Hind ve Çin'i İran ve Yunan'a, İran ve Yunan'ı Hind ve Çin'e tanıtan Türk kervancılarıdır. Bugün hala İran'ın Fars ve Hindistan'ın şarkı, yani Müslüman olmayan cihetlerinde bile kervancılık eden Türklerdir. İran'da, ta Kaşgar'dan Tebriz'e kadar binlerce tümenlik mal taşıyan kervancılara tesadüf ettim. Bunlar, bütün mürur ettikleri yolu, *Türk Yolu* olarak bilirler. Geçtikleri yerlerin hangi hükümetin elinde olduğunu bile farketmezler. Hükümetler, onlar için gelip geçici şeylerdir, bildikleri bir şey varsa; o da, Çin'den Tebriz'e kadar kendi lisanlarını söyleyen adamların, tanıdıklarının içinden geçmeleridir.

Türklerde ticaret istidadı yok derler. Halbuki, bütün Asya'nın dahilî ticaretini, kıtanın her tarafındaki mahreçlere kadar, münhasıran onlar temin eder. Cesur olmakla beraber namuslu olduklarından, eşya müstahsilleri ve sahipleri, mallarını tercihen onlara emniyet ederler. Çünkü, yolları en iyi onlar bildiği gibi, yolda tesadüf edecekleri bekçiler, para so-

ranlar ve aşiretler kendi cinslerinden olduğundan, kervanlara sataşmaya-  
cağına ancak bu sayede emin olurlar.

Asya münakalatı, hatta sırf Fars memalikeinde bile, Türklerin elin-  
dedir. Memleket kimin eline geçerse geçsin, Asya-yı Şarkî ve Vustâ yol-  
ları, kâmilen Türk ve Türkmenlerin yed-i inhisar ve hakimiyetindedir.

Asya'da ne yaparsak, ne yapacak olur isek, bu hakikati hesaba koya-  
lım. Bu hakikati Ruslar bizden evvel anladıklarından, Türklerden en zi-  
yade musallat oldukları, cihan yolu tesmiye ettiğimiz güzergâhtaki Türk-  
lerdir. Ruslar, Ahaltepe Tekeleriyle başa çıkmak için Uzunada'dan Taş-  
kend'e kadar şimendüfer inşasına mecbur oldular. Ve bu sayede asker  
sevkederek, koca bir cumhur-ı aşayirden fert bırakmadılar. Sonra İran'da  
Astara, Serab, Erdebil, Tebriz civarındaki meşhur Şahsevenlerle uğraş-  
tılar. Tahran hükûmet-i Farsiyyesi'nden kendilerine salâhiyet verdirip,  
Azerbaycan'a toplu tüfekli beş-onbin Kazak sokarak, biçare Türk Şah-  
sevenlerin mevalarını hâk ile yeksan ettiler. Kalanlarını da, Yefrem'in  
idaresinde mitralyozlarla mücehhez İran'ın Ermeni jandarmalarına kır-  
dırdılar.

Astara'daki, İran'ın yegâne Süniyyül-mezheb kalabilmiş olan Talaşlı-  
ları kısmen yurtlarından taredtirdiler. Yolun en mühim geçitlerinden  
birini işgal eden ve aslı Türk olan Maku Han'ın kendi nüfuzları altında,  
kuvvetini artırmak için, memalik-i Osmanıyye'den kaçıp İran'da Rus  
himayesine girmiş âsi Kürt aşiretlerinin en hunharlarından birkaçını  
merkumun emrine vererek, yolun o kısmını büsbütün taht-ı hakimiyet-  
lerine aldılar. Berlin Kongresi'nde, yine o yola hakim bir noktada ken-  
dileri nöbetçilik etmek üzere, Kotur'u İran'a teslim bizi mecbur ettiler<sup>7</sup>.  
Ve badehu Kotur Hanı meşhur şaki Simiko'yu<sup>8</sup> bize karşı alet olarak  
istedikleri gibi kullandılar.

Zaten bir asırdır Kaşgar'dan Trabzon'a kadar şimal ciheti kâmilen Rus  
tazyikine maruz olan Türk Millî Yolu, bu suretle müteaddit nokta-lardan  
parçalandı, boğuldu.

<sup>7</sup> Reşid Safvet'in tespiti son derece yerindedir. Kotur'un Berlin Kongresi'nde İran'a  
teslimi hususunu, özellikle Rus delegelerin baskın ve baskısı temin etmişti. Hatta,  
aynı şey Oltu için de sözkonusu olmuştur. İki meselede de bir ön hazırlığı olmayan  
Osmanlı delegeleri ve güya onları destekleyen İngilizler, Rusların buralar hakkın-  
daki ani çıkışına karşı koyamamıştı. Böylece, Oltu Ruslara, Kotur da İranlılara  
bırakılmıştı. Kotur'un İran toprağı olması Berlin Muahedesi'nin 60. maddesiyle  
tescil edilmişti.

<sup>8</sup> Simiko veya Simko, İran Kürtlerinden olup; Şikak aşiretinin en önemli reisiydi.  
İran'a karşı ayaklanmış ve hatta azımsanmayacak başarılar elde etmişti. Simko'nun  
faaliyetleri ve bilhassa bölgedeki Türklere yaptığı baskılar, *Azerbaycan Tedkik Ra-  
poru*'nun muhtelif sayfalarında dile getirilmektedir.



Bu tehlike, Batum-Kars-Ardahan mintikasının istirdadıyla, yolun müntehasında olsun izale edilmiş olacaktır<sup>9</sup>. Maku ile Kotur'un da bize tabiatıyla iadesi, Şahsevenlere İran hükûmeti tarafından müsaadat-ı kadimenin tekrar bahşi, Kafkasya ve Karabağ Türklerinin istiklali, Türk Yolu'nun yukarı yamaçlarından düşmanı uzaklaştıracaktır.

Kafkas hududumuzun yukarı sürülmesiyle Tebriz-Erzurum-Trabzon yolu fazla bir ehemmiyet kespediyor. Yol, her vakit ani bir tecavüze maruz kalmıyor. Keza, Azerbaycan, Rus tazyikinden kurtuluyor, hemen kendisine mücavir, merkezi Baku'da bir Türk Hükûmeti teessüs ediyor. Hatta, bu olmayıp da müçtemian bir Kafkas Cumhuriyeti de olsa, elbet eski Rus tehlikesi kalmayacak ve onun yerine ekseriyeti Türk bir komşu kaim olacak.

Mübalağakârlık ithamından korkmayarak tekrar ederim, Trabzon-Erzurum-Tebriz-Erdebil-Astara yolu, iktisaden Türklüğün en büyük kan damarıdır.

Osmanlı Türklüğünün Asya-yı Vustâ'ya en yakın ve emin penceresi oradandır. İngilizlerin, Almanların nasıl böyle ananevi yol meseleleri var ise, bizim de Asya siyasetimizin temeli, bahsettiğimiz bu yol olmalıdır.

<sup>9</sup> Reşid Safvet'in düşündüğü şey, gerçekleşmesi mümkün bir ideal idiye de; Bolşevik Rusların oyununa gelen Azerbaycanlılar, bunun karşılığını uzun yıllar Ruslardan gördükleri zulümlerle almış oldular. Bağımsız bir Azerbaycan'ın hayal olmadığını, daha o zaman, birkaç sene öncesinden görebilen Reşid Safvet, onların Rus oyununa gelebileceklerini belki de düşünmemişti. Bunun yanısıra Batum, Kars ve Ardahan hattının da Türklerin eline geçmesi, elbette söz konusu Türk Yolu'nu her türlü tehditten kurtarmış olacaktı. Nitekim, Kars ve Ardahan alınabilmiş; lakin, Batum Gürcülere bırakılmıştı. Kotur ise, Berlin Muahedesi'nden beri İran toprağıdır. Esasında Kotur'un bu yolla direkt alakası yoktur. Ancak, emniyet dairesi bakımından ilgisi vardır. Reşid Safvet'in gerçekten idealist bir yaklaşımı da, Birleşik Kafkasya Cumhuriyeti'dir. Fakat, kendi aralarında bile otuz-kırk parçaya bölünen ve bunu nasıl başardıkları bütün dünyanın hayretini mucip olan Kafkasyalılar, çok da gönüllü olmayarak, bu fikri daha yeni yeni dile getirmektedirler. Nitekim, 1995 yılında Kars'ta düzenlenen Birinci Millî Kafkasya Sempozyumu'nda, Kafkasyalılar, kuzeyli ve güneyli olmak üzere nasıl ikiye bölündüklerine bizatihi şahit olduk. Bu da yetmiyormuş gibi; bilhassa Kuzeylilerin antik çağ insanları gibi kabile ve asalet düşkünlüklerini görme mutsuzluğunu da yaşadık. Hülâsa, daha 1918 yılında bu kadar ileri görüşlü insanlar yetiştiren Türkiye, bugün hala o nevi aydınlara muhtaç bulunmaktadır.