



**HAZAR DENİZİ'NDE RUSLAR İLE TÜRKMENLER ARASINDAKİ TİCARİ İLİŞKİLER
(18-19. YÜZYILLAR)**

Doç. Dr. Mustafa GÖKÇE*

ÖZ

Hazar Denizi tarihin ilk devirlerinden itibaren büyük ticaret yollarının kavşak noktasında bulunmaktadır. Bu nedenle denizin çevresinde yaşayan topluluklar bir şekilde uluslararası ticaret ağına dâhil olmaktadır. İslam kaynaklarına göre Hazar'ın doğusunda 10. yüzyılda Türkmenler bulunmaktadır. Türkmenlerin denizin doğu tarafında bulunan Siyahkuh bölgesinde fırtına nedeniyle parçalanan gemilerdeki malları yağmaladıkları şeklinde kaynaklarda bilgiler mevcuttur. Türkmenlerin Hazar ile ilişkisine dair ilk kayıtlar bu şekildedir. 18. yüzyıldan itibaren bölgeyi ziyaret eden seyyahların eserlerinde ve Rusya tarafından gönderilen heyetlerin raporlarında Türkmenlerin Hazar'ın güney doğusundaki limanlar aracılığıyla Rusya, İran ve Türkistan şehirleri ile ticaret yaptıkları ayrıntılı bir şekilde kaydedilmektedir. Bu yüzyılda Türkmenler, İran sahası ile Buhara, Semerkant gibi Türkistan şehirleri arasındaki ticarete aktif olarak rol almaktadırlar. İran'dan alınan malların önemli bir kısmı ise deniz yoluyla Türkmen topraklarına getirilerek buradan kervanlarla Türkistan şehirlerine gönderilmektedir. Türkmenler, İran ile Türkistan şehirleri arasındaki ticarete olduğu kadar aktif olmasalar da Hazar'ın kuzeyindeki Astarhan ve batısındaki Bakü, Derbend gibi limanlara da ticari ürünler taşıyorlardı. Türkmenlerin özellikle Astarhan ile yaptıkları ticaret dolayısıyla 16. yüzyıldan itibaren Ruslar ile ticari ve siyasi ilişkilerde buldukları görülmektedir. Rusların Hazar havzasındaki işgal hareketlerinin artması Türkmenlerin denizdeki ticari faaliyetlerini de etkilemiştir. Bu çalışmada Rusya'nın özellikle I. Petro döneminden itibaren bölgeye yönelmesiyle başlayan Rus-Türkmen ticari ilişkileri ile Ruslar ve Türkmen denizciler arasındaki mücadeleler ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Hazar, Türkmen, Rusya, Ticaret, Kaçakçılık

**RUSSIANS AND TURKMENS COMMERCIAL RELATIONS ON THE CASPIAN SEA
(18TH- 19TH CENTURIES)**

ABSTRACT

The Caspian Sea is located at the junction point of big trade routes since the first ages of history. For this reason, the communities living around the sea somehow get involved in the international commercial network. According to Islamic resources, there were the Turkmen in the east of Caspian in the 10th Century. And there is also some information in the resources that the Turkmen plunder the goods in ships smashed in the storm in Siyahkuh (Mangyshlak) region in the east part of the sea. First records concerning the relations of the Turkmen with Caspian is as above. Especially since the 18th Century in the works of travelers who visit the region and in the reports of the Committees sent by Russia, it is recorded in detail that the Turkmen doing business with Russia, Iran and Turkistan through harbors in the south-east of Caspian. In this century, Turkmen actively participate in trade between Iran and Turkestan cities such as Bukhara and Samarkand. An important part of the goods were taken from Iran brought to the Turkmen lands by sea and sent to the cities of Turkistan with caravans from here. Although the Turkmen were not as active as in the commercial relations between Iran and Turkestan cities, they were also carrying products to Astrakhan in the north of the Caspian, and to harbors such as Baku and Derbend in the west. Turkmen and Russians commercial and political relations started in the 16th century due to Turkmen commercial relations with Astrakhan. The increase in occupation movements of the Russians in the Caspian basin also affected the commercial activities of Turkmen. In this study, Russian-Turkmen commercial relations and the struggles between Russian and Turkmen seamen were examined.

Keywords: Caspian, Turkmen, Russia, Trade, Smuggling

* Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, gokce17@gmail.com

Giriş

Hazar Denizi her ne kadar siyasi tarih araştırmalarında göz ardı edilse de Türkistan, Kafkasya ve İran arasındaki stratejik konumu nedeniyle uluslararası ilişkiler açısından tarih boyunca önemli bir yere sahip olmuştur. İpek Yolu, Kürk Yolu, Gümüş Yolu gibi çeşitli adlarla Doğu ile Batı'yı ve hatta Ortadoğu ile İskandinavya'yı birleştiren tarihin en önemli yollarının kavşak noktası Hazar Denizi'dir. Hazar Denizi havzasındaki ticari faaliyetler İlk Çağ'dan itibaren kaynaklarda yer almaktadır. Arkeolojik çalışmalar ise bölgedeki ticaretin daha eski dönemlere dayandığına ilişkin kanıtlar sunmaktadır. Konu tarih ve coğrafya eserleri noktasında ele alındığında bölgedeki ticarete ilişkin başvurulabilecek kaynaklardan birisi Herodot'un eseridir. Herodot'un kaydettiklerine göre İskitler yerel tercümanlar kullanarak uzak mesafedeki toplumlarla değiş tokuş yapıyorlardı (Herodotos 1973:234-236). Herodot'un bahsettiği bu ticaret milattan önceki asırlardan itibaren bilinen Karadeniz'deki Kerç limanından, Don boylarından İtil ve Kazakistan'a doğru işleyen ticaret yolu sayesinde gerçekleşiyordu. Aynı zamanda bu yol kadar kazançlı olmasa da Altaylardan batıya doğru uzanan bir yol daha vardı (Gökçe-Kalkan 2017: 202-203). Hazar Denizi çevresinden geçen en önemli yol ise İpek Yolu idi. Bu yollar tarihin ilk devirlerden itibaren hâkimiyet mücadelelerine sebep olduğu gibi kültürleri arası etkileşimde de en büyük paya sahipti. Kök Türkler, Hazarlar gibi Türk devletleri de Hazar havzasındaki bu yollar üzerinde etkili oldular.

Hazar Denizi ve çevresindeki ticarete ilişkin kayıtlar İslam fetihlerinin bu sahaya ulaşması ile artar. Bilhassa 9. yüzyıldan itibaren Müslümanlar bölge hakkında ayrıntılı bilgiler vermeye başladılar. Bahsi geçen kaynaklardaki bilgiler kendilerinden önceki Grek, Roma, Alban gibi farklı milletlerin eserlerindeki ticarete ilişkin verileri doğruladıkları gibi daha ayrıntılı bir şekilde bölgenin kaynakları ve Hazar havzasındaki uluslararası ticarete ilişkin veriler sağlamaktadır. Örneğin Hazar Denizi'nin çevresindeki bölgeler hakkında ayrıntılı bilgiler veren İbn Havkal Cürcan'dan bahsederken Oğuzların yurdunun da burada olduğunu ve Abâskun'dan Hazar'ın batı yakasındaki limanlara keten gibi ürünler gönderildiğini kaydeder (İbn Havkal 2014: 294-298). Yine İslam kaynaklarında Hazar'ın doğu sahillerinde bulunan Siyahkûh'un yakınlarında dar bir geçidin bulunduğu, rüzgâr gemileri buraya doğru sürekliler ve gemiler batarsa gemilerin mallarına bölgede yaşayan Oğuz Türkleri tarafından el konulduğuna dair bilgiler yer almaktadır. Hazar'ın doğusundan kuzeye İtil havzasına doğru giden yol da kaynaklarda yer alan bilgiler arasındadır (Hudûdü'l-Âlem 2008: 13; Gerdizi 1347:277; İstahri 2015:177). Bu bilgilerden 19.yüzyılda bölgede nehirlerde ve Hazar Denizi'nde gemicilik faaliyetleri ile uğraşan Türkmenlerin atalarının da 10. yüzyılda aynı iş ile meşgul olduklarını söylemek mümkündür.

1. Hazar Denizi Çevresindeki Türkmenlerin Ekonomik Faaliyetlerine Genel Bir Bakış

Yaşadıkları coğrafyanın koşulları nedeniyle Türkmenlerin konargöçer bir hayat sürdürdükleri bilinen bir gerçektir. Ancak Türkmenlerin sadece hayvancılıkla uğraştıkları, tarım, ticaretle meşgul olmadıkları şeklinde oluşan algı tam anlamıyla gerçekleri yansıtmamaktadır. Türklerin iktisadi faaliyetleri denildiğinde denizcilik ya da nehir taşımacılığı hiç ele alınmayan, belki de akla dahi gelmeyen hususlar arasındadır.

Oysaki yukarıda İslam kaynaklarından aktarılan bilgilerde görüldüğü üzere bazı Türk boyları gemicilik faaliyetlerine o kadar da uzak değillerdi. Hatta Uygur Türklerini ziyaret eden Çin elçisi Wang Yen-te de yolculukları sırasında nehirlerden koyun derisinden yapılan tulumlar ya da develer tarafından çekilen salları kullanarak geçtiklerini kaydeder (İzgi 1989:44). Görüldüğü üzere Türkistan'ın farklı coğrafyalarına ve farklı dönemlere ait kaynaklarda gemiciliğe ilişkin örnekler bulmak mümkündür.

Hazar Denizi havzası da Türklerin denizcilik faaliyetlerinde bulunduğu en önemli coğrafyalardan biridir. Bilhassa Hazarlar döneminde, denizin çevresinin uluslararası ticarete aktif olduğu bilinmektedir. Hazarların yıkılışından sonra bölgede uluslararası ticarete bazı sorunlar yaşansa da ticaret bir şekilde devam etmiştir. Hazar Denizi'nin güney ve doğu sahillerinde meskûn olan Türkmenler de bölgedeki ticarete faal olan gruplardan biridir. Bu durum Türkistan, İran ya da Kafkasya'yı ziyaret eden seyyah ve elçilerin kaleme aldıkları eserlere de yansımıştır. Örneğin 16. yüzyılda Hazar havzasını ziyaret eden Jenkinson, Ural Nehri yakınlarında Türkmen korsanlarını gördüğünden bahseder. Planhol (1998:111) İrani kavimlerin denizciliğe ilgi duymamalarına rağmen Türkmenlerin bu alanda daha aktif olmalarında coğrafi faktörlerin yanı sıra kültürel faktörlerin etkili olduğu üzerinde durur. Konargöçer hayat tarzını bırakan Türkmen gruplarının bölgenin koşulları nedeniyle ticaret ve denizcilikten başka farklı bir alternatifleri yoktur. Planhol kültürel açıdan Türkmenlerin bu faaliyetlere yönelmelerini ise başlık parasının yüksek olması gibi etkenler ile açıklamaktadır. Bu açıklamaların geçerlilik payı olmakla birlikte Hazar havzasında faaliyet gösteren toplumların bir şekilde ticaret ile ilgilenmelerinden hareketle bölgenin konumunun ve coğrafi özelliklerinin daha etkili olduğu söylenebilir.

Türkmenler, Hazar Denizi kıyılarında bugünkü Türkmenistan sınırlarında ve İran sınırları içinde Hazar'ın güney doğu bölgelerinde yaşıyorlardı. Türkmenlerin yoğun olarak yaşadığı İran ile Türkmenistan arasındaki Cürcan (Gürgen) eyaleti Taberistan'dan Harezmi'ye kadar uzanmaktadır. Bu eyaletin ortasından geçen nehir aracılığıyla gemi taşımacılığı yapıldığı İslam kaynaklarında geçmektedir. 10. Yüzyılda Ebu Dülef burayı Taberistan'ın doğusunda büyük bir nehrin kenarında, dağlar ve deniz arasında güzel bir şehir olarak tarif etmektedir (Ebu Dülef 1342:83). Hazar denizi kıyısında bulunan Abaskûn limanı aracılığıyla da Derbend, Cebel, Deylem gibi diğer bölgelere gemilerle ticaret yapılmaktadır. Kaynaklarda bu gemilerden oldukça yüksek miktarda vergi geliri elde edildiğine dair bilgiler mevcuttur (Gökçe-Kalkan 2017: 202-203). Farklı döneme ilişkin kaynaklarda Cürcan'da ticaretten bahsedilmesinin nedenleri arasında Hazar Denizi'ne kıyısı olması, nehir taşımacılığına elverişli imkânlarının olmasının yanı sıra bölgenin hinterlandının da etkisi büyüktür.

Cürcan'da yetiştirilen ipek kozaları çok kaliteli olduğundan Taberistan gibi yakın bölgelere koza buradan gönderilmektedir. Kaynaklarda bu husus Taberistan'da ipek kozasının yetişmediğinden bahsedilerek, tohumlar Cürcan'dan gelir şeklinde ifade edilmektedir. Cürcan'ı ziyaret eden Ebu Dülef, burada zeytin, hurma, portakal, şeker kamışı gibi birçok ürünün yanı sıra ipek de üretilir dedikten sonra Cürcan'da üretilen ipeğin renginin değişmediğini ve çok kaliteli olduğunu vurgular (Ebu Dülef 1342:83).

Tarihi kaynaklarda görüldüğü üzere her ne kadar bugünkü Türkmenistan sınırları içinde kalan coğrafyanın büyük bir kısmı çöl olsa da Hazar Denizi kıyıları

ekonomik açıdan farklı alternatifler sunmaktadır. Rusların Türkistan'ı işgal sürecinde bölgeyi ziyaret eden seyyahlar, hem Türkmenlerin sosyo-ekonomik yaşamları hem de Rusların bölgede yaptıkları zulümleri eserlerine kaydetmiştir. Bu açıdan önemli eserlerden biri Eugene Schuyler'in *Türkistan Seyahatnamesi*'dir. Schuyler eserinde Hazar'ın doğu kıyılarında Yamut, Göklen ve Teke Türkmenlerinin yaşadığını kaydettikten sonra onların ekonomik yaşamları ile ilgili de bilgiler vermektedir. Buna göre Yamut Türkmenlerinden bir grup Atrek Nehri kıyılarında yaşayıp balıkçılıkla uğraşiyor, ayrıca verimli arazileri de ekip biçiyorlardı. Mart ayından itibaren ise Atrek'in kuzeyine göç eden bu Türkmen grubunun ekonomik faaliyetleri arasında hayvancılığın da önemli bir yeri vardı. Göklenlerin de bir kısmı tarım ve ipek böceği yetiştiriciliği ile uğraşıyordu. Seyyah, bir başka Türkmen boyu olan Tekelerin ekonomik hayatında tarımın, özellikle de pamuk üretiminin önemine dikkat çeker (Schuyler 1877: 381-383). Schuyler ile aynı dönemde Türkmen sahasını ziyaret eden Mac Gahan da Türkmenlerin ekonomik faaliyetlerinin yaşadıkları sahaya göre çeşitlilik gösterdiğini ifade eder. Seyyah, Hazar Denizi sahiline yakın olan Türkmenlerin balıkçılıkla geçindiğini, sahilden uzak sahalarda yaşayanların besledikleri koyun sürüleri ile geçimlerini sağladıklarını yazar (Mac Gahan 1995: 207). Bregel (1981:6) de çalışmasında genel algının aksine Türkmenlerin tarım ve yerleşik kültürden uzak olmadığını ifade eder. Türkmenler her ne kadar konargöçer toplum olarak görülse de onların ekonomilerinin önemli bir kısmını tarım ve balıkçılık oluşturuyordu. 19. yüzyılda tarımla uğraşan Türkmenlerin sayısı göz ardı edilemeyecek kadar fazlaydı. Hazar Denizi kıyılarındaki şehirlere ait kaynaklarda tarım ürünlerinin ticaretine ilişkin kayıtlar bu durumun bir göstergesidir.

Türkmen boylarının bir diğer ekonomik kaynakları ise özellikle İran içlerine yapılan yağma akınları ve bu akınlardan elde ettikleri esir ve malların ticaretidir. Muhammed Zahir Bigi, yağmacılık yapanların çölde yaşayan Türkmenler olduğunu, bunların çeşitli nedenlerle öz yurtlarını terk edip herhangi bir siyasi hâkimiyetin olmadığı çöle yerleştiklerini eserinde kaydederek bütün Türkmenlerin yağmacılıkla uğraşmadığına, daha çok başıboş grupların bu tarz işlerle meşgul olduğuna dikkat çeker (Bigi 2005:73). İran ve Afganistan sahasında Meşhed ve Herat'a kadar yağma akınları yapan Türkmenler, elde ettikleri esirleri Buhara ve Hive gibi şehirlerin pazarlarına götürerek satıyorlardı. Seyyahlar Türkmenlerin özellikle İran sınırları içinde elde ettikleri esirlerin ticareti ile uğraştıklarını ifade ederler (Mac Gahan 1995:207-211; Schuyler 1877:383; Vambery 1993:81; Bigi 2005: 77; Muravyov 1977:17). Bu hususa en fazla dikkat çeken seyyahlardan biri Vambery'dir. Vambery, "Atrek Türkmenlerinin her birinin çadırının önünde zincirlenmiş iki üç İran asıllı esirin görülmemesi nadirattandır" şeklinde bir ifadeyle esir ticaretinin yaygın olduğuna dikkat çeker (Vambery 1993: 81).

Türkmenler hem köle ticaretinde hem de diğer ürünlerin ticaretinde Hazar Denizi'nin limanlarını ve Atrek, Gürgen gibi nehirleri aktif bir şekilde kullanıyorlardı. Hive, Buhara, Semerkant gibi Türkistan şehirlerinden başka İran, Astarhan gibi bölgelerle de ticari ilişkileri bulunan Türkmenler, Hazar Denizi kıyısındaki Gümüştepe, Mangışlak, Hasan Kuli, Astarabad, Astarhan ve hatta denizin batı sahillerindeki Bakü ve Derbend limanlarına gemilerle seferler düzenliyorlardı. Bu açıdan Türkmenler, İran, Kafkasya ve Rusya ile Türkistan arasındaki ticari faaliyetlerde aracı durumundaydılar.

İran'dan aldıkları pamuk, keten, ipek, şeker, gibi ürünleri Hazar'ın doğusundaki Gümüştepe'ye getirerek buradan kervanlarla Merv, Buhara, Semerkant gibi Türkistan şehirlerine gönderiyorlardı. Türkistan şehirlerinden de genellikle ihtiyaçları olan kumaş ürünleri alıyorlardı. İran'a ise bilhassa Çeleken civarından elde ettikleri nef, tuz, mısır gibi ürünlerin yanı sıra her türlü hayvansal ürünler, balık ve el dokumaları satıyorlardı. Buna karşılık İran ve Astarhan sahasından tahıl ürünleri aldıkları kaynaklarda sıklıkla geçmektedir (Muravyov 1977:19-20; Vambery 1993:39-44; Saray 1989: 32-33; O'donovan 1883: 324; di Borgomale 1928: 97-98).

Hazar Denizi'nin güney sahasında Türkmenlerin yoğun bir şekilde ticari faaliyetler gerçekleştirdikleri Kaçar sefiri Rıza Gulı Han'ın Sefaretnamesi'nde çeşitli vesilelerle geçen kayıtlardan anlaşılmaktadır. Türkmenler, Astarabad gibi limanlardan gemilerine yükledikleri malları denizin diğer kıyılarına götürerek ticaret yapmaktadırlar. Mazenderân ahalisinin aydınlatma amaçlı kullandıkları nef de bu sahada gerçekleştirilen ticaret ile temin ediliyordu (Rıza Gulı Han 1385: 24). Hazar Denizi limanlarında Türkmenler tarafından yapılan ticaretin boyutunu göstermek açısından Muravyov'un kayıtları önemlidir. Muravyov eserinde Balkan koyu civarında yaşayan Türkmenlerin hepsinin ticaretle meşgul olduklarını, burada üretilen nefin Hasan Kuli'deki tüccarlar tarafından alınarak İran'ın iç pazarlarına satıldığını kaydetmektedir. Ayrıca Muravyov, diğer seyyahlar gibi Türkmen halılarının da değerli olduğuna dikkat çeker. (Muravyov 1977: 20). 19. yüzyılda bölgeyi ziyaret eden birçok seyyahın Türkmen halılarından bahsederken bunların Avrupa ve Amerika'ya kadar ihraç edildiği şeklinde ifadeler kullanmasından Türkmenlerin en önemli ticaret ürünleri arasında dokuma ürünlerin olduğu sonucuna ulaşılabilir. Bu durum Türkmenlerin konargöçer kültürlerinin doğal bir sonucudur. Burada dikkat edilmesi gereken husus ise gemicilik, nef, tuz ve balık gibi Türkmenlerin ekonomik hayatında pek olmadığı düşünülen malların ticaretidir.

Türkmenler, Hazar'daki denizcilik faaliyetlerini limanların ya da denize dökülen ırmakların özelliklerine uygun gemi ve kayıklarla yapıyorlardı. Türkmenler ayrıca Ceyhun, Atrek ve Gürge ırmakları üzerinde de küçük sandallar kullanabiliyorlardı. Çeleken, Gümüştepe, Kızılsu ve Hasan Kuli gibi limanlarda Yamutların kullandıkları mavna ve kayıkların olduğu kaynaklarda belirtilmektedir (Cihan 2010:309; Muravyov 1977:12). Kullanılan araçların üretimi de Türkmenler tarafından yapılmaktadır. Seyyah Muravyov'a göre Hasan Kuli'de 150 çadır civarında Türkmen yaşamakta ve burada uzun zamandır tekne üretimi yapılmaktadır. Tekne imalatında kullanılan kerestelerin önemli bir kısmı da Gümüştepe'den getirilmektedir (Muravyov, 1977:19). Hasan Kuli'de sular sığ olduğu için burada büyük gemilerin demirlemesi zordu. Bu nedenle burada inşa edilen gemiler Hazar'ın güney doğu sahillerinde faaliyet göstermeye uygun küçük gemiler olmalıdır. Türkmenlerin kullandıkları gemiler genelde İran kıyılarındaki Astarabad, Karatepe, Meşhedser, Ferahabad gibi yakın mesafelere yapılan ticarete elverişli gemilerdi. Denizin batı ve kuzeyindeki Bakü, Derbend, Astarhan gibi limanlara seferler yapılırsa da Astarabad'dan Astarhan'a kıyıya yakın seyrederek yaklaşık üç ayda ulaşıyorlardı (Mirfendereski 2001:39; Vambery 1993:39; Rıza Gulı Han 1385: 33-38; Cihan 2010:309).

Kaynaklardaki verilerden anlaşıldığı üzere Rus işgalinden önceki dönemde Türkmenler, Hazar Denizi ile bu denize dökülen Atrek, Gürge gibi nehirlerden oldukça

istifade etmekteydiler. Bu bölgede hem balıkçılık yapıyorlar hem de İran'dan Türkistan'a hatta kuzeydeki Astarhan'a kadar geniş bir sahada çeşitli malların ticaretini yapıyorlardı. Rusların Hazar havzasında hâkimiyeti ele geçirincede kadarki süreçte bölgedeki en aktif tüccarların Türkmenler olduğu söylenebilir.

2. Rusların Hazar'da Kontrolü Ele Geçirmesi

Ruslar ve İskandinavların Hazar havzasının ekonomik zenginliklerini fark etmesi Çarlık Rusyası'ndan çok önce, 8. yüzyılda, olmuştur. Baltık Denizi kıyılarında Mälär gölü üzerinde kurulan bir Viking kasabası olan Birka ve Gotland'da yapılan araştırmalara göre kuzey-güney yönündeki ticari faaliyetlerin etkisiyle bu bölgede 8. yüzyılın ortalarında yerleşim yerleri kurulmaya başlamıştı. Birka, Vikinglere Finlandiya Körfezi aracılığıyla İtil ticaret yoluna ulaşmalarını sağladığı için önemli bir limandı. Denizin karşı tarafında Kuzey Rusya'da Volkhov nehri civarındaki Rusların ilk yerleşim yerleri olan Staraya Ladoga da 8. yüzyılda kurulmuştu (McCormick, 2001:610; Wernick 1979:97; Karatay 2010: 71). Bu yerleşim alanı İtil ticaret yolu açısından önemli olan İlimen ve Ladoga arasındadır. Ladoga gölüne dökülen yaklaşık 70 ırmaktan en önemlisi İtil ve Özü nehirlerinin kaynağına ulaşmayı sağlayan Volkhov nehri idi. İtil ya da Özü nehri aracılığıyla Hazar ya da Karadeniz'e ulaşılmaktadır. İtil aracılığıyla gerçekleşen yolculuk yaklaşık 2400 mil, Özü'deki ise yaklaşık 1400 mildir (Gökçe, Kalkan 2017:219).

Vikingler ve Ruslar İtil ile Özü nehirlerini ticaret amacıyla kullandıkları gibi yağma amaçlı saldırılarda da bu nehirleri kullanıyorlardı. Nitekim 9. ve 10. yüzyıllarda Sarkel, İtil gibi Hazar şehirlerine olan baskınların yanı sıra İstanbul'a kadar uzanan yağma hareketlerinde bu nehirleri kullandılar. Mesudi'nin Ruslara atfettiği aslında Vikinglerin 912 yılında Hazar hakanı ile anlaşarak gerçekleştirdiği baskın ise istisnai bir durum olsa gerektir. Elde ettikleri ganimetin yarısını verme vaadiyle Hazarlardan izin alan Vikingler, Hazar denizine girerek Gil, Deylem ve Taberistan sahillerindeki Abaskûn ile Azerbaycan civarında yağma hareketlerinde bulunduktan sonra dönüşte yağmalardan Hazarlara düşen payı verdiler (Mesudi 2004:76).

Hazar havzası ile eski Ruslar arasındaki ticari ve kültürel ilişkilerde 9-10. yüzyıllarda Doğu Avrupa'da İtil ve Bulgar, Türkistan'da Ürgenç ve Buhara, büyük role sahipti. Ayrıca bu ilişkiler Kafkaslardaki Derbend ve Kuzey İran'daki Abaskûn ve Cürcan arasında da bir bağlantı oluşturdu (Yakubovskiy 1948:255). Bu açıdan Hazar havzasındaki bazı limanların öneminin yüzlerce yıl boyunca korunduğunu söylemek mümkündür. Yukarıda bahsedildiği üzere Çarlık Rusyası'nın işgal süreci başladığında ve sonrasında Türkmenler aynı limanları kullanarak ticari faaliyetlere devam etmektedir. Bu durum Çarlık Rusyası'nın Türkistan'a olan ilgisinin temel nedenlerinin başındadır.

15. yüzyıldan itibaren Rusların, Türkistan ile olan ilişkileri gelişmeye başladı. Ruslar ile Türkistan arasındaki ticarete Türkmen bozkırları ve Hazar Denizi önemli rol oynuyordu. İtil-Hazar hattından Türkmen bozkırlarına inen tüccarların buradan Türkistan şehirlerine hatta Hindistan'a kadar inmeleri mümkündür. Bu nedenle Doğu'nun zenginliklerine ulaşmak isteyen Ruslar, Türkistan sahasına ilgi göstermeye başladılar. 1464 yılında Timurlu Ebu Said Mirza'ya gönderilen elçilik heyeti Rusların ilk siyasi ilişki kurma girişimi olarak görülebilir (Karıyev-Roslyakov 1956:7-10). Bu

girişimlerden yaklaşık yüz yıl sonra, 1552-1557 tarihleri arasında, Ruslar, Kazan ve Astarhan Hanlıklarının topraklarını işgal ettiler (Kurat 1999:152-156). Bu işgallerle Kazan'dan Hazar'a kadar bütün İtil havalisini kontrol altına alan Ruslar için böylece Asya'nın kapıları da açılmış oldu. İtil havalisini ele geçirmeleri onlara büyük ticari ve stratejik avantajlar kazandırmıştı. Bu tarihten sonra, Rusların doğuya doğru yayılmaları devam etti.

Rusların Hazar Denizi'nin kuzey sahillerini işgal etmeleri Türkistan ile Doğu Avrupa arasındaki ticarete daha aktif olarak rol almalarına sebep oldu. Astarhan'dan deniz yoluyla Hazar'ın doğu sahillerine çıkan Rus tüccarlar burada Türkmenler ile ticaret yapıyorlardı (Karıyev, Roslyakov 1956:10). Farklı dönemlerde bölgeyi ziyaret eden seyyahlara göre de Astarhan bir yandan Hazar aracılığıyla Türkmen toprakları ve İran ile bağlantıya diğer yandan İtil ve Don vasıtasıyla Rusya ve Karadeniz sahilleri ile bağlantı kurma imkânına sahip olması sebebiyle Ortaçağ'da Asya ve Avrupa arasındaki uluslararası ticarete önemli bir role sahiptir. (De Hell 1847:188; Karıyev, Roslyakov 1956:7). Doğu Avrupa'daki stratejik liman şehirlerinden biri olma özelliğine sahip olan Astarhan'da farklı milletlerden tüccarları görmek mümkündür. Tıpkı Hazar dönemi başkenti İtil'de olduğu gibi burada da Türk, Rus, İngiliz, Ermeni, Fars gibi farklı milletlerden tüccarlar faaliyet gösteriyordu (De Hell 1847: 178-179; Olearius 1967: 329). Rusların Astrahan'ı ele geçirdikten sonra buradaki hâkimiyetlerini pekiştirmeleri, Hazar havzasındaki ticarete yeni bir dönemin başlangıcı oldu. Astarhan'ın yanı sıra özellikle Hive ve Buhara'ya giden kervanların çıkış noktası olan Mangışlak civarında da bazı Rus ticaret firmaları kuruldu. İngilizlerin de aynı süreçte Hazar havzasına gelmeleri ile birlikte asırlarca sürecektir olan rekabetin de temelleri atılmış oldu. İngilizler, Rusların Kazan'ı işgalinden sonra Beyaz Deniz yoluyla Rusya'ya ulaşan deniz yolunu keşfettiler. Bu yolun önemini fark eden İngilizler Rusya'yla ticaret için Rusya Şirketi'ni kurdular. Astarhan'ın işgalinden sonra ise İtil yoluyla ilgilenen İngilizler kısa sürede Hazar Denizi'ne ulaştılar. İngilizler bu yolu kullanarak Türkistan, İran ve Çin ile ticaret yapma amacındaydılar. İngiliz Anthony Jenkinson, 1558'te Astarhan ve Hazar Denizi yoluyla Buhara'ya, 1562 yılında ise Astarhan-Derbend yoluyla İran'a yolculuk yaptı. Bölgede aktif olmaya başlayan İngilizler, 1564'te Rus çarından ticari ayrıcalıklar elde etmeyi başardılar (Planhol 1998:111; Vernadsky 2015:136). Böylece İngilizler İngiltere'den tekstil, barut ve diğer ticari mamulleri Hazar Denizi'ndeki limanlara getirirken bu sahadan ipek, baharat gibi ürünleri alarak ticaret yapmaya başladılar (Jenkinson 1968: 378; De Hell 1847:188; Planhol 1988:111). İngilizlerin Hazar yoluyla Türkmen, İran ve hatta Hint ürünlerine ulaşma teşebbüsü pek başarılı olmasa da Hazar Denizi'nin tarihi açısından önemli bir dönüm noktasıdır.

17. yüzyılda ise Rusların Hazar'da donanma bulundurma girişimlerinin başlamasıyla Astarhan'ın uluslararası ticaret şehri olmasının yanı sıra Rusya'nın Türkistan ve Uzakdoğu politikaları için bir deniz üssü haline dönüşmesi için ilk adım atılmış oldu (Planhol 1998:111). Aynı dönemde Rusların Hazar Denizi'nde haritacılık faaliyetleri başladıysa da bu girişimler pek başarılı olmadı. Hazar çevresindeki bazı gruplar, Rusya'yı İran ile ticaret yapmak üzere davet etmesi üzerine buradan kolaylıkla Hindistan'a ulaşabileceğini düşünen Çar Alexey Mihailoviç, Gilan ve Mazenderan'dan mal taşıyan tüccarları korumak üzere Hollandalılara birkaç gemi yaptırdı. Rusya'nın Hazar'daki ilk savaş gemisi ise 1667 yılında Astarhan'da yapılan Oryol (Orel) adlı

gemidir (Sozaev- Tredrea 2010:113; Castera 1800:467; Beskrovniy 1957:105). Stefan Razin liderliğindeki Kossak İsyanı (1670) sırasında bu geminin yakılmasıyla Rusya'nın Hazar'da savaş gemisi bulundurma girişimi de sona ermiş oldu. Stefan Razin, 1669 yılında gemileriyle Hazar'a açılarak Reşt, Astarabad gibi şehirlere saldırdıktan sonra Bakü yakınlarındaki Seng-i Mugan adasında Safevileri yendi. Bu durum, her ne kadar Razin Çarlık Rusyası'ndan bağımsız hareket etse de, Rusya'nın Hazar'daki ilk zaferi olarak da adlandırılır (Sozaev- Tredrea 2010:113; Leclercq 2015:55; The London Gazette 22 August 1670; Planhol 1998:112). Stefan Razin'in Hazar havzasındaki faaliyetleri Rusların ticari hayatını olumsuz bir şekilde etkilemesi üzerine Çarlık Rusyası, İtil kıyılarındaki bazı şehirlerde sert tedbirler alarak Razin İsyanı'nı bastırdı (Leclercq 2015:55; The London Gazette, 22 August 1670).

Rusya'nın Hazar'daki siyasi faaliyetlerinin seyri Çar I. Petro ile değişir. Türkistan ve Hindistan'a önem veren I. Petro, Rusya'nın, Türkistan'daki nüfuzunu, ticaret vasıtasıyla genişletebileceği kanaatindeydi. Bu amacına ulaşabilmesi için Hazar Denizi'nin siyasî, iktisadî ve askerî önemini kavramıştı. Çünkü buradan Kafkaslar, İran, Türkistan ve Hindistan'a ulaşabilirdi. I. Petro'nun Hazar havzasından gelen tüccarlardan bölgenin ticari önemi hakkında bilgi edindiği bilinmektedir. Petro amacına ulaşabilmek için öncelikle Türkistan'ın içinde bulunduğu durumu daha ayrıntılı öğrenmek amacıyla bölgeye heyetler gönderdi. Petro'nun Hazar çevresi ve Türkistan'daki ticari faaliyetler hakkında rapor hazırlamak üzere görevlendirdiği Alexander Bekoviç- Çerkasskiy'in liderliğindeki keşif birliği başarılı olmasa da önemli bir adımdır. Bekoviç-Çerkasskiy'in Hazar'ın doğu sahillerindeki keşif faaliyetleri ve Hive seferi (1715-1717) Rusya'nın Türkistan'daki ilk ciddi adımıdır. Bekoviç incelemeleri sonucunda Hazar haritası da hazırlatarak bölge hakkında çara bilgi verdi. Ancak Hive tarafından büyük bir mağlubiyete uğratıldığı ve askerleri ile birlikte öldürüldüğü için seferleri sonuçsuz kaldı (Sozaev- Tredrea 2010:113; Beskrovniy 1957:224; Yarkın 1964: 87; Qarayev 2006:13). Bekoviç başarısız olsa da bu dönemde belirlenen alanlarda ileriki süreçte askeri kaleler kurularak bunlar Türkistan işgalinin üsleri haline getirilecektir. Bu açıdan en önemli kalelerden birisi Krasnovodsk'tur (Burnaby 1895:228; Yeşilot 2014:11). Hazar'ın güney doğusunda bulunan bu kale kuzeydeki Astarhan'la bağlantı sağladığı gibi Hive'ye giden güzergâhta da önemli bir durak oldu

İlk hedefi Türkistan hanlıklarından Buhara ve Hive'yi işgal ederek Hindistan'a ulaşmak olan Petro, 1717'de Hive'ye gönderdiği ordusu başarısız olunca, Kafkasya ve İran sahasına yöneldi. Petro, İran'ı Hindistan'a giden yolda bir basamak olarak görüyordu (Gökçe 2011:156). Çar I. Petro, Mihayloviç'in Hazar'daki donanma teşebbüslerini geliştirerek bu sefer denizin güney ve batı sahillerine yöneldi (Castera 1800:467). Bu çerçevede Safevilere elçi olarak gönderdiği Volinskiy, Safevilerle ticaret anlaşması yapmayı başarır (Yeşilot 2014: 130). Rusya'nın bu girişimlerinin temelinde Rus topraklarını Avrupa ve Asya arasındaki ticaretin merkezi haline getirme düşüncesi vardı. Bölgede siyasi istikrarın olduğu dönemlerde Avrupa malları kara ya da suyuyla Astarhan'a ulaşıyor, buradan da Hazar Denizi aracılığıyla İran'a sevk ediliyordu. Petro, İngilizler gibi İran ile olan ticareti geliştirmek istediğinden 1718'de yabancıların İran ve başka ülkelerden ipek ticareti yapmasına izin veren bir kararname yayınladı. Buna rağmen Hazar'daki gemicilik faaliyetleri Petro'dan önce çok zayıf olduğundan Rus denizcileri denizin batı kıyısındaki bir liman olan Niyazabad'dan öteye

gidemiyorlardı. Buna rağmen Ruslar kara yolunu da kullanarak Şamahı, Niyazabad gibi şehirler ile ticaret yapıyordu (Hanway 1753:12).

I. Petro, Hazar Denizi'nin doğusunda olduğu gibi batı sahillerini araştırmak için 1719'da Karl von Verdenin ve F.İ. Soymonov başkanlığında bir heyeti görevlendirdi. Bu heyete verilen talimata göre Astarhan'dan Astarabad'a kadar Hazar'ın askeri ve ticari durumunun araştırılması yapılacaktı. Heyet Petersburg'dan Astarhan'a gelerek Mayıs 1719'da Hazar'a açıldı. Kür nehrinin kaynağına kadar olan bölgeyi inceleyen heyet, Eylül'de Astarhan'a geri döndü. Bu keşif gezisi neticesinde İtil'den Kür nehrine kadar olan sahanın haritası hazırlandı. 1720 yılında ise Soymonov'un başkanlığındaki heyet, Astarabad'a kadar olan deniz sahillerinde keşif gezileri yaptı. Daha sonra heyet, Hazar'ın doğu sahillerinde de inceleme yaparak Astarhan'a döndü. Heyet, Petersburg'a döndükten sonra Bekoviç'in önceki keşifleri de dikkate alınarak Hazar'ın ayrıntılı bir haritası hazırlandı (Qaravyev 2006:17-18). Böylece Hazar Denizi hakkında ayrıntılı bilgilere sahip olan I. Petro, Kafkasya seferlerinde bu bilgilerden yararlanacaktır.

I. Petro bir yandan diplomatik temaslarla ticari faaliyetleri geliştirirken diğer taraftan işgal hareketlerinin alt yapısını oluşturur. Bu dönemde Safevilerin isyan hareketleriyle uğraşmasını da bir fırsata çeviren Petro, isyanlar sırasında Şamahı'daki Rus tüccarların öldürülmesini Hazar'ın batı kıyılarını işgal girişiminde bahane olarak kullandı (Castera 1800:467). Petro'nun bir diğer bahanesi de Kafkasya'daki Osmanlı tehdididir. Rusya'dan Safevilere gönderilen mektuplarda Osmanlı, Hazar'ın batı kıyılarını işgal etmek isterse buna engel olmak için bölgenin işgal edilmek zorunda kalınacağı yazıyordu. Bir başka mektupta ise Gilan sahasına asker gönderilme nedeni olarak isyan eden kabilelere karşı Reşt sakinlerini korumak ve Şah II. Tahmasb'a yardım etmek olduğu yazılmaktadır (Qubadiyani- Qubadiyani 1387: 38, 43; Shahed 2016: 129).

Görüldüğü üzere emellerini gerçekleştirmek için çeşitli bahaneler ileri süren I. Petro, Kafkasya seferi hazırlıklarının ilk aşaması olarak Astrahan'da bir donanma limanı inşa ettirdi. 1722 seferi sırasında 22 bin asker; 8 savaş gemisi, 79 kargo gemisi, yaklaşık 200 küçük botla Kont Apraskin komutasında Safevi sınırlarına nakledildi. Karadeniz ve Akdeniz'deki donanmalarla karşılaştırıldığında Petro'nun hazırlattığı deniz kuvvetleri çok küçük sayılsa da Safevilerin bu dönemde Ruslara karşı koyabilecek bir deniz gücü yoktu. Ruslar, 1722 yılında Safevilerin içinde bulunduğu sıkıntılardan yararlanarak Bakü, Derbend gibi Hazar kıyısındaki önemli şehirleri işgal ettiler. 1735 yılında ise işgal ettikleri bölgeleri terk etmek zorunda kaldılar (Qaravyev 2006:45; Gökçe 2011:156). Petro'nun ölümüyle Rusların Kafkasya'daki girişimleri de sonuçsuz kalsa da 1723 Petersburg ve 1732 Reşt Anlaşmaları Rusya'nın Hazar'daki hâkimiyetinin hukuki temelleri oldu (Hanway 1753: 10; Mamedov 200:115; Gökçe 2011:156; Allen, Muratoff 1953:11).

Petro'nun ölümünden sonra Rusya'nın Hazar'daki donanması çürümeye terk edildi. 1740 yılına gelindiğinde donanmadan geriye sadece üç gemi kalmıştı. Buna karşılık İngilizler, İran sahasında etkili olmaya başlamışlardı. Savaşlar Rusya ile İran arasındaki ticareti zayıflatırken İngilizler 1744'te ticareti yeniden canlandırdı. Kraliçe Elizabeth'ten Hazar'da seyrüsefer faaliyetleri izni alan İngiliz tüccarlar İran'dan pamuk,

ipek, keten gibi birçok malzemenin ticaretini yaptılar. Hatta İngiliz tüccarlar aynı zamanda Buhara'ya kadar kervanlar gönderdiler (Castera 1800:463).

Rusları I. Petro döneminde ele geçirdikleri topraklardan geri çıkaran Nadir Şah, denizcilik alanında da girişimlerde bulunarak İngilizlerin tecrübelerinden istifade etti. Bu dönemde kraliçeden aldığı yetkiyle Hazar'daki İngiliz gemilerini komuta eden Kaptan Elton ve Woodrow ile temasa geçen Nadir Şah onların desteğini aldı. Böylece Hazar'ın İran kıyılarında ilk donanma girişimi İngiliz John Elton'ın yardımlarıyla Avşar Nadir Şah döneminde oldu (1742). Kaptan Elton, Nadir Şah'ın amiralliğine kadar yükseldi. Hazar'da Rus gemilerine İran bayrağı taşıma zorunluluğu getirdi (Castera 1800:463-464). Bu girişim Ruslara karşı Hazar'da egemenliği koruma açısından pek faydalı olmadı. İngiliz kaptanların Nadir Şah ile işbirliğinden haberdar olan Kraliçe Elizabeth, onların izinlerini kaldırdı. İngiltere gemicilik faaliyetlerine ilişkin yasağı 1766'da kaldırsa da İngilizlerin faaliyetleri eski seviyesine gelemedi. Nadir Şah döneminde oluşturulan küçük donanma da Rusya'nın 1752 Derbend seferi sırasında yok edildi (Mamedov 200:113; Sozaev- Tredrea 2010:110; Shahed 2016:65).

Rusya'nın Hazar hâkimiyeti açısından dönüm noktası ise II. Katerina dönemidir. Akdeniz ve Karadeniz'dekiler kadar büyük olmasa da 1783 yılında Rusya'nın Hazar Filosu resmen kuruldu. 3 fırkateyn, 5 korvet ve bir gambottan oluşan Hazar filosu; 1800'lerin başlarındaki Kafkas seferlerinde oldukça faydalı oldu. Petro'nun Hazar'daki planlarını devam ettiren II. Katerina, İran'da Kaçar Hanedanı'nın kuruluş aşamasında, Kont Voynoviç'i Hazar filosunun komutanı olarak görevlendirerek Mazenderan bölgesini üs olarak düzenlemesini istedi. Voynoviç de bölgenin en önemli limanı olan Astarabad'ı kontrol altına alarak burada bir kale inşa etti. Bu sırada Ferahabad'da yaşayan Ağa Muhammed Han ise Rusya'nın faaliyetlerini yakından izliyordu. İleriki süreçte Muhammed Han kalenin yıkılması için Voynoviç'i tehdit etti. Voynoviç kalenin yıkılma emrini vermek zorunda kaldı (Castera 1800:465; Di Borgomale 1928: 68; Rıza Gülü Han 1385: 24; Türker 2017:168-170). Kaçarlar, Rusya'nın Hazar'ın güneyindeki faaliyetlerini bu süreçte engellemeyi başarsa da önemli bir deniz gücüne sahip olmadıkları için Gülistan (1813) ve Türkmençay (1828) anlaşmaları ile Hazar'daki hâkimiyeti Ruslara terk etmek zorunda kaldılar (Sozaev- Tredrea 2010:110; Castera 1800: 464; Gökçe 2011:157).

Kaçar Hanedanlığı ile yaptığı mücadeleler sonucunda Hazar Denizi'ne ve denizin batısındaki limanlara sahip olan Ruslar 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren denizin doğu sahillerindeki Türkmen topraklarını işgal için faaliyetlerini arttırdılar. Hive hanı Enûşe Han 1670 yılında Rusya ile Türkistan arasındaki ticaret yolunu korumak amacıyla Ruslardan Mangışlak'ta bir kale yapmalarını istemişti. Daha önce de belirttiğimiz gibi Rusya'nın bölgede kalıcı olmak için I. Petro döneminde başlayan çalışmaları sonucunda 1716 yılında Bekoviç'in Hazar'ın doğu sahillerinde kurmuş olduğu üstler bu süreçte terk edilmiştir, ancak Ruslar 1834 yılında kalıcı olarak Myortviy Kultuk (Gökçe Deniz) körfezi kıyılarında Aleksandrovsk Kale Garnizonu'nu kurdular.

Ruslar 19. yüzyılda bölgede kaleler inşa etmeye başladılar. Türkistan istikametinde yayılma çabası içindeki Rus Çarlığı, Mangışlak'ı kara ve deniz yolu üzerinde stratejik bir mevki olarak kullandı. Bu durum Hîve Hanlığı ile Rusya arasında önemli bir anlaşmazlık konusu oldu. 1839-1840 yıllarında Rusların Hîve Hanlığı üzerine

yaptığı askerî harekât başarısızlıkla sonuçlandı. Mangışlak, bu olaydan sonra Hîve Hanlığı ve Rusya arasında rekabete sahne olmaya devam etti (Bregel 2012). 1856-59 yıllarında Rusya, Hazar Denizi'nin Mangışlak yarımadasında, 1859 yılında, adını Novo Aleksandrovsk'a çevirdikleri Novo Petrovskiy isimli bir müstahkem liman inşa ederek burada bir hareket üssü meydana getirdiler Bu hazırlıklardan sonra Ruslar dört koldan harekete geçerek Hive'ye saldırdılar. 1873 yılında, General Kaufmann komutasındaki Rus birliklerinin gerçekleştirdiği Hive seferi ile Türkistan sahasındaki işgallere devam eden Ruslar, 1884 yılında Türkmen topraklarını da tamamıyla ele geçirerek Hazar'ın doğu sahillerini kontrol altına aldılar (Hayit 2004: 100-106; Temir 1964: 25; Yarkın 1964:89; Saray 1989: 156; Vernadsky 2015:282). Rusya'nın bu işgal sürecinde yaptığı zulümler Mac Gahan gibi seyyahların eserlerinde ayrıntılı olarak verilmiştir (Mac Gahan 1995:2012-215). Bu dönemde Rusya'nın Hazar Denizi hâkimiyeti güçlenmeye devam ederken denizin güneyinde pek faaliyet gösteremeyen Kaçar Hanedanı'nın hâkimiyeti zayıfladı. 1881 Ahal Antlaşması ve sonrasında 1894 yılında iki ülkenin Hazar'ın doğusundaki sınırlarının belirlenmesi ile denizin doğusundaki Rus hâkimiyeti pekişti. Hazar Denizi'nin üç tarafı Rusların kontrolüne geçti (Gökçe 2011: 157). Hatta Güneydeki İran sahasında da genel anlamda kontrol Rusların elindeydi. Rusların güneydeki faaliyetleri bir sonraki başlık altında değerlendirilecektir.

3. Rus İşgali Döneminde Hazar'da Ticari Faaliyetler

16. yüzyıldan itibaren Rusların Hazar Denizi havzasını işgal süreci başlamıştı. Bu süreçte askeri seferlerin yanı sıra ticari ilişkiler de devam ediyordu. Bilhassa Rusların Astarhan'ı işgalinden sonra Ruslar ile Türkmenler arasındaki ticari ilişkiler de artmıştı. Bu dönemde İtil havzasından Hârezm'e uzanan ticaret yolları Mangışlak'tan geçiyor olması sebebiyle Türkmenler bu ticareten çeşitli şekillerde faydalanıyorlardı. Türkmenler ticaretin yanı sıra Astarhan gibi limanlardan gelen malların Mangışlak'tan Türkistan içlerine ulaştıran kervanlara deve ve at gibi yük hayvanlarıyla nakliye desteği sağlıyorlardı. Ayrıca 16. yüzyılda Türkmenlerin yoğun olarak yaşadığı Mangışlak sahası Hazar'ın batı yakasına, Şirvan'a giden deniz yolunun da başlangıcıydı (Bregel 2012). Dolayısıyla Türkmen topraklarındaki uluslararası ticaret, sadece kuzey-güney hattında değil, doğu-batı hattında deniz aracılığıyla da gerçekleşiyordu. Mangışlak merkezli ticari faaliyetleri 16. yüzyıldaki Mangıt ve 17. yüzyıldaki Kalmuk saldırıları olumsuz bir şekilde etkiledi. Hatta bu saldırılar sonucunda Türkmenlerin büyük bir kısmı bu sahayı terk etti (Bregel 2012; Bregel 1981:7).

Türkmenler ile Ruslar arasındaki ticari faaliyetlerin seyrini etkileyen hususlardan biri de Ruslar ile Türkistan hanlıkları arasındaki diplomatik ilişkilerdir. Örneğin Rusya ile Hive arasındaki diplomatik ilişkileri geliştirme maksadıyla 1620 ve 1669 tarihlerinde gönderilen elçilik heyetlerinin seferleriyle birlikte bölgede ticari hareketlerde de canlanma görülür. Her iki taraftan gelen tüccarların Hazar limanlarındaki ticari hayata canlılık getirdikleri söylenebilir. Buhara, Belh, Hive gibi Türkistan şehirlerinden gelen tüccarlar özellikle denizin kuzeyindeki ticaret merkezi olan Astarhan'da faaliyet gösteriyorlardı. Türkistanlı tüccarları Kazan, Nijni Novgorod ve hatta Moskova'da da görmek mümkündü. Buna karşılık Ruslar da 40-50 kişilik gruplar halinde Türkistan şehirlerine giderek ticaret yapıyor, gittikleri yerlerde birkaç yıl kalarak ortaklıklar da kuruyorlardı (Karıyev, Roslyakov1956:11).

17. yüzyılda gerçekleşen ticarete Moskova'dan Türkistan'a deri, kürk, ahşap ürünler, kumaş, Avrupa malları, çavdar unu, ayna, mors balığı dişi, iğne ve av hayvanları gibi ürünler gönderiliyordu. Türkistan'dan Moskova'ya ipek, kumaş, değerli taşlar, brokar, kurutulmuş meyveler gibi ürünler gönderilmekteydi (Karriyev, Roslyakov1956:11). Rusya'nın Türkistan ile ticari ilişkilerinin değeri 17. yüzyılda yıllık yaklaşık 100 bin Ruble civarındadır. Rusya'nın Astarhan'ı işgalinden itibaren Ruslar ile Türkmenler arasındaki ticari faaliyetler artsa da yukarıda da belirtildiği üzere hem Türkmen sahasına Mangıt ve Kalmuk saldırıları hem de İtil ve Don havzasındaki Kossak isyanları nedeniyle 17. yüzyılda ticari ilişkilerin seyri inişli çıkışlı olmuştur. Rusya'nın Hazar'ın kuzey sahillerinde tam anlamıyla hâkimiyetinin I. Petro ile gerçekleştiği söylenebilir. Rusların Hazar havzasına gerçek anlamda girişleri I. Petro'nun faaliyetleriyle gerçekleşir. Bu dönemde Türkistan ve Hindistan'ın zenginliklerini keşfetmek için gönderilen heyetlerin ardından denizin batı ve güney kıyılarında gerçekleşen Rus işgali; Rusların ekonomik olarak da bölgeye olan ilgisini arttırdı. Bu dönemde Rus ve Ermeni tüccarlar denizin batı ve güney sahillerindeki Derbend, Bakü ve Gilan gibi bölgelerle olan ticaretlerini arttırdılar. Bu dönemde İngilizlerin de Hazar çevresinde etkinliklerinin azalmasıyla birlikte denizde en etkili tüccarlar Ruslar oldu (Planhol 1998:112).

Rusların Hazar Denizi havzasında aktif olarak yer almalarıyla birlikte Ruslar ile Türkmenler arasındaki ilişkiler resmi yazışmalara da yansımaya başladı. Bu yazışmaların önemli bir kısmı Hazar'ın doğu kıyısındaki ticaret yollarının güvenliği ile ilgili raporlar ya da çeşitli malların gönderilmesine ilişkin izin belgeleridir. Rusya'nın Astarhan valiliği hem ticari faaliyetlerin kontrolü hem de Rusların işgal faaliyetleri açısından önemli bir merkezdi. Burada Türkmenler ve Buhara, Hive gibi Türkistan şehirleri ile olan ticari ilişkilerin düzenlenmesine dair raporlar hazırlanıyor ya da Hazar Denizi'nde gerçekleştirilecek keşif gezilerinin koordinasyonu sağlanıyordu.

II. Katerina döneminde Astarhan Valisi N. Beketov'a 17 Aralık 1763 tarihinde gönderilen bir kararnamede Türkmenler ile olan ilişkilerin düzenlenmesinin yanı sıra Buhara ve Hive ile olan ticaretin geliştirilmesi için bir keşif gezisinin düzenlenmesi isteniyordu. Kararnamede dikkat çekilen hususlardan biri Hazar'ın doğusundaki ticaretin kontrolü ve güvenliğin sağlanması için bir kalenin inşasıdır. Bu çerçevede Knez Bekoviç-Çerkasskiy döneminde yapılan hatalara düşülmemesi, Türkmenler ile iyi ilişkiler kurulmasının, gerekirse Astarhan'dan ihtiyaçları olan tahıl ürünlerinin teminine izin verilmesi raporda vurgulandığı gibi denizin güneyindeki Astarabad sahasına kadar keşifler yapılarak bölgenin haritasının çıkarılmasının da lüzumuna dikkat çekilmektedir (Agayev 1963: 53). II. Katerina'nın talep ettiği kalenin inşası gerçekleşirse Ruslar bir taraftan Orenburg üzerinden diğer taraftan da bu kale üzerinden ticaret kervanlarının güvenliğini sağlamış olacaktı. Yaklaşık yüz yıl önce Hive Enûşe'nin de talebi bu yöndeydi. Türkistan ile Rusya arasındaki ticaret o kadar önemliydi ki bölgedeki yöneticiler Kazak, Türkmen ya da diğer boyların kervanlara saldırılarını önlemek için bu tarz tedbirlerin gerekliliğine işaret etmekteydiler.

II. Katerina'nın talepleri çerçevesinde Hazar Denizi'nde incelemeler yapan I.V. Tokmaçev 25 Eylül 1764 tarihli raporunda deniz doğu kıyılarında Mangışlak hatta İran sınırlarına kadar incelemeler yapılması gerektiğini bu incelemelerin bir kısmının tamamlandığını ama salgın hastalık nedeniyle bazılarının yapılamadığını ifade eder.

Raporda Türkmen sahasındaki Balkan Körfezi ile denizdeki küçük adaların incelendiği, Astarabad kısmının ise belirtilen nedenlerle incelemesinin başarılı olmadığı anlaşılmaktadır (Agayev 1963: 54-56). Rus belgelerinde geçen Türkmenleri ikna etmek için Astarhan'dan tahıl ürünlerinin ticaretine izin verilmesine ilişkin kayıtların önemi aynı dönemde Hazar'da ticaret yapan L. İvanov'un dilekçesinden daha iyi anlaşılmaktadır. İvanov yazdığı dilekçede Astarhan'dan un yüklü gemisinin Hazar Denizi'nin sol kıyısındaki Mangışlak limanına geçişine izin verilmesini talep etmektedir (Agayev 1963: 57). Tüccarın bu talebine izin verildiği belgelerden anlaşılmaktadır. Bu dilekçe Astarhan ile Mangışlak arasındaki ticaretin nasıl denetlendiğine bir örnek olduğu gibi Türkmenlerin Astarhan ve civarından çavdar unu gibi ihtiyaçlarını da karşıladıklarını göstermesi açısından önemlidir. Ayrıca Türkmenlerin Rusya'ya gönderdikleri mektuplar da hem keşif faaliyetleri hem de ticari ilişkiler hakkında fikir vermektedir Türkmenler tarafından gönderilen. 23 Ekim 1764 tarihli mektupta Rusya'nın kendilerini muhatap olarak almasından memnun oldukları, kervanların Hive ve Buhara'ya olan yolculuklarında refakat edecekleri ifade edilmektedir. Ayrıca imparatoriçe tarafından gönderilen binbaşıya yardım edileceği Kızılsu'nun ona teslim edildiği bu yazışmalardan anlaşılmaktadır (Agayev 1963: 58). Rusların Türkmenler arasından bazı kişileri kendi tarafına çekerek hem işgal faaliyetlerinde hem de ticari faaliyetlerinde onlardan yararlandıkları bilinmektedir. İmparatoriçenin gerekirse rüşvet verilerek Türkmenlerden yararlanılması hususundaki emirlerinin işe yaradığı bu tarz yazışmalardan anlaşılmaktadır.

Rusya'nın Hazar Denizi'ndeki ticari faaliyetleri düzenlemek için komite oluşturması, 19. yüzyılda Hazar'daki faaliyetlerin daha sistemli hale getirilmesi için yapılan girişimlerin bir başlangıcıydı. Bu komitenin toplantı tutanakları bölge ticaretindeki Rus hâkimiyetinin tesisini göstermektedir. 2 Ağustos 1802 tarihli toplantı tutanağında *bazı Türkmenlerin Rus vatandaşlığı başvuruları, Mangışlak'ta bir kale inşası ve Rus garnizonunun bulunması, Astarhan gümrük vergileri, Astarhan'dan çelik ihracı* gibi konular yer almaktadır. Aynı dönemde Türkmenler tarafından gönderilen dilekçeler de bunlara benzer konular içermektedir. I. Aleksander zamanında Mangışlak Türkmenleri tarafından gönderilen bir dilekçe (3 Ekim 1802) artık Rus-Türkmen ticari ilişkilerinin Rusya'nın kontrolünde sistemli bir şekilde devam ettiğini göstermektedir. Türkmenler yazdıkları dilekçede I. Petro döneminde Rus tüccarların Türkmenlerle ticaret yapmak üzere üç bölge belirlendiğini, bu dönemde ise sadece bir yerde ticaret yapıldığı ifade edilerek önceki dönemde olduğu gibi diğer limanların da açılması talep edilmektedir. Ayrıca Buhara ve Ürgenç'ten gelecek tüccarlarla buluşma alanı olarak bir caminin inşa edilmesinin talep edilmesi de Rusların bölgedeki etkisini göstermektedir (Agayev 1963:141). Türkmenlerin bu dilekçesine cevaben hazırlanan belgede gerekli görüldüğü takdirde taleplerin yerine getirileceğinin bildirilmesinin yanı sıra başka tüccar ve balıkçıların vergi muafiyeti, çelik ticareti ya da balıkçılık izin taleplerinin de yer alması (Agayev 1963:148) Hazar'ın doğu sahillerindeki denizcilik faaliyetlerinin 19. yüzyılın başlarında Rusların kontrolüne geçtiğini göstermektedir.

19. yüzyılın başlarında Rusya tarafından gerçekleştirilen işgaller Hazar'da hâkimiyetin Rusların eline geçmesini sağladı. Her ne kadar denizin doğusundaki Türkmen topraklarının işgali 1884'te tamamlansa da diğer bölgelerdeki işgaller ve Hazar filosu gibi yatırımlar sayesinde Ruslar denizdeki kontrolü ele geçirdi. Ruslar,

Hazar'da yaptıkları yatırımların karşılığını 19. yüzyılda almaya başladı. Özellikle denizin batı kıyılarının işgal edilmesiyle birlikte güneydeki Mazenderan gibi eyaletlerle yapılan ticaret Ruslar için daha kolay bir hale geldi. Her ne kadar 19. yüzyılın ilk yarısında Kaçar Hanedanı ile yaşanan savaşlar ve iç karışıklıklar nedeniyle ticarete sıkıntı yaşansa da Rusların bu sahadaki ticari faaliyetleri oldukça yoğundu. 1835 yılında Ruslar, Hazar Denizi'ndeki Astarhan limanı aracılığıyla 2.791.530 Ruble ihracat; 3.800.000 Ruble ithalat yapmıştır (De Hell 1847:190-192). Rusların ithalat rakamlarının daha yüksek olması, Gilan, Mazenderan gibi eyaletlerden yoğun bir şekilde yapılan hammadde ithalatı ile ilgili olmalıdır. Bu da Kafkasya'daki Rus işgalinin Rusya'ya sağladığı avantajların bir göstergesidir. Rusların Hazar'ın güney sahillerindeki zenginliklere ulaşması bu işgallerle kolaylaşmıştı. Çünkü bu dönemde Hazar Denizi'nde faaliyette bulunan gemilerin büyük çoğunluğu ya güneydeki İran, Türkmenistan sahasındaki limanlar arasında ya da kuzeydeki Astarhan çevresindeki limanlarda faaliyet gösteriyordu. Güneydeki Astarabad'dan kalkarak Astarhan'a kadar giden gemilerin sayısı fazla değildi. Rusya ile Güney Hazar arasındaki ticarete Derbend, Mangışlak gibi limanlar önemli bir istasyon görevi görüyordu. Türkmenlerin faal olduğu Hazar Denizi'nin doğu kıyısındaki Mangışlak, Karakan ve Balkan körfezi kervan yollarıyla Hive ile bağlantılı idi (De Hell 1847:325). Aynı zamanda Hazar'ın güney sahası İran ve Afganista ile de ticaret yapmaya elverişliydi. Batı'daki Derbend ise İran ile Rusya ve Karadeniz arasındaki ticarete önemli bir duraktı. İşte bu nedenle Rusya'nın Hazar havzasındaki işgalleri Rusya'nın bölge ticaretindeki konumunu daha da güçlendirmişti.

Rusya'nın Hazar Denizi'ndeki ticari faaliyetleri ve özellikle de Türkmen korsanları kontrol etmek amacıyla attığı adımlardan biri denizin güneyindeki İran sahasındaki limanlar ile günümüzdeki Türkmenistan sahasındaki Gümüştepe gibi limanlar arasındaki seyrüsefer ve korsanlık faaliyetlerini kontrol etmek amacıyla 1841 yılında Aşurada'yı işgal ederek burada bir üs kurmasıdır. Hazar Denizi'nin güney doğusunda yaşanan çatışmalar nedeniyle denizdeki ticaretin aksamasından şikâyetçi olan Rusya, Kaçarlara bir heyet göndererek Astarabad'taki seyrüsefer faaliyetlerini Türkmenlerden ve korsanlardan korunması hususunda müzakerelerde bulundular. Yaşanan kargaşalar sayesinde denizin güney sahillerine yerleşen Ruslar, buradaki seyrüsefer faaliyetlerini kontrol etme şansı buldular (Rıza Gulı Han 1385: 24). Astarabad körfezinde bulunan Aşurada'da Carcuyskiy sözleşmesine göre Rus çıkarını savunmak amacıyla deniz askeri üssü yapılmıştı. Buradaki yöneticinin görevi Hazar Denizi'nin güneyindeki sularda faaliyette bulunan Türkmenler ve Rus balıkçıları arasında çıkan tüm anlaşmazlıkları çözmektir. Adada 1840'ların ortalarından 1850'lerin ortalarına kadar inşa edilen kulübe ve depolar bulunmaktaydı. Rus memurlar inşa edilen kulübelerde ikamet ediyordu. Adanın güneyinde Türkmenlerin kaçakçılık faaliyetlerini kontrol etmek için binalar bulunuyordu. Türkmenlerin bir kısmı da Aşurada'da çadırlarda yaşıyorlardı. Bunlar izinli olarak petrol, kilim, tuz, deri gibi malzemelerin ticaretini yapıyordu. Aşurada'da Hazarötesi Ticaret Şirketi'nin depolama alanları da bulunuyordu. Bu şirket 1857 yılında Bakü'de petrol faaliyetleri için V.A. Kokorev tarafından kurulmuştu. Limanda Bakü'de bulunan Hazar deniz kuvvetlerine ait gemiler de duruyordu (Mirfendereski 2001: 38; Logofet, 1903:22). Aşurada hakkında

19. yüzyılda bölgeyi ziyaret eden seyyahlar ayrıntılı bilgiler vermiştir. Bu seyyahlardan biri de Vambery'dir. Seyyah, eserinde adanın Rusların güneydeki son sınırı olduğunu ve yaklaşık 25 yıldır burayı kontrol ettiklerini kaydeder. Vambery'nin kayıtları ile Logofet'in anlattıkları adadaki değişimi de görmemizi sağlamaktadır. Vambery'e göre Türkmen korsanlarını ortadan kaldırmak üzere işgal edilen ada işgalden önce sadece denizden petrol toplamak üzere gelen gemilere özgü ıssız bir yerdir. Rus işgaliyle birlikte İran'dan gelen gemiler için ihtiyacı karşılamak üzere bir iskele inşa edilmiştir. Seyyahın adadaki mimarının Avrupa tarzında olduğuna dikkat çekmesi önceden burada önemli bir yerleşimin olmadığını da göstergesidir. Ruslar bu sahaya yerleştikten sonra uzak ve yakın mesafelere yolculuk yapmak üzere vapurlar da tahsis etmişlerdi. Rusya göçmenleri ile Astarhan'dan gelen ticaret gemileri Rus gemilerin sürekli korumaları sayesinde korsanların saldırılarından korunabiliyorlardı. Ticaret gemileri sahillere söz konusu Rus gemilerinden birisi eşlik etmedikçe yaklaşamazlardı (Vambery 1993:41-42; O'donovan 1883: 302).

Hazar'ın güney doğu sahillerindeki Türkmenlerin kaçakçılık faaliyetlerini kontrol etmek amacıyla kurulan Aşurada'daki kontrol noktasındaki uygulamaları Vambery ayrıntılı bir şekilde anlatır. Seyyahın kaydettiklerine göre İran kıyılarına giden gemiler bir izin belgesi almak zorundadırlar. Bu izin belgelerinin yıllık vergisi geminin büyüklüğüne göre değişmektedir. İzin belgesinin her yıl sonunda yenilenmesi ve Aşurada İskelesi'ne her varıldığında ibraz edilmesi gerekir. Belgeleri kontrol eden Rus memurlar, daha sonra gemide kaçak silah, esir ya da başka malların olup olmadığını kontrol ediyorlardı. Bu geniş kapsamlı uygulamadan dolayı bütün Türkmen ticaret gemileri deftere işlenmiş ve her istenildiğinde denetleme imkânı elde edilmişti. Bu kurala uymayan gemiler Rus karakol gemilerine rastladıklarında karşı koyarlarsa batırılıyorlardı (Vambery 1993:43; Cihan 2010: 311-313).

Aşurada'nın karşısındaki Astarabad'da bulunan Bendergaz Limanı 19. yüzyılda önemli bir ticaret merkeziydi. Burası küçük bir yerleşim olmasına rağmen tüccarların yoğun olarak bulunduğu bir limandı. Seyyah Süleyman Şükrü, Rusya'nın Hive'yi ele geçirmesinden sonra tesis edildiğini, özellikle Hazar'da vapur işletmeye başladıkları zaman faaliyete geçirildiğini eserinde yazmaktadır (Süleyman Şükrü 2013: 169). Rusların bölgede kontrolü ele geçirmesiyle birlikte Bendergaz limanının önemi daha da arttı. Buradan çay, şeker, pamuk, ipek gibi ürünler Bakü ve Astarhan'a oradan da Rusya içlerine gönderilmektedir. Rusya'dan ise tekstil, cam, porselen ve tütün gibi ürünler bu limana getirilerek İran içlerine gönderiliyordu. (O'donovan 1883: 302-304; Logofet, 1903:22). İran vilayetlerinin petrol ihtiyacını karşılamak açısından da Bendergaz limanı önemliydi. Hatta seyyah Süleyman Şükrü eserinde Rusların nakliye gemileriyle Bakü'den getirdikleri petrol gazın tenekelere konularak İran'ın her köşesine sevk edilmesinden dolayı burasının Bendergaz veyahut gaz iskelesi manasına Bendergez adını aldığını yazar (Süleyman Şükrü 2013: 170).

19. yüzyılın ikinci yarısında Rusların Hazar'daki keşif faaliyetleri devam ediyordu. 1859 yılında Rusya'nın Hazar'da keşif gezileri başlatması ve keşif ekibine Türkmenlerin saldırması Rusların denizin güneyindeki işgal faaliyetlerinin ve askeri garnizonlar kurma teşebbüslerinin artmasına neden oldu. Ruslar, Hasan Kuli ve Çikişlyar gibi Türkmen bölgelerini işgal ederken Krasnovodsk'ta kale yapımına da 1869 yılında başladılar. Rusya, Türkmen sahasındaki ticari faaliyetleri kontrol etmek

amacıyla Aşurada, Mangışlak, Atrek kıyısında ve Krasnovodsk Körfezi'nde dört tane istasyon kurdu (Burnaby 1895:230). Böylelikle Hazar'ın güney sahalarındaki, özellikle Gümüštepe ile Astarabad arasındaki her türlü denizcilik faaliyetleri kontrol altına alınırken, Krasnovodsk aracılığıyla Hive'ye giden kervan yolunun güvenliğinin sağlanması ve Türkistan sahasındaki işgaller için bir üs oluşturulmuştu. Seyyah Mac Gahan eserinde Türkmenlerin ara sıra Rusya ve İran sınırlarına saldırdıklarını, Rusya'nın Hive seferinin sebeplerinden birinin Türkmenlerin bu saldırılarının olduğunu yazar (Borgomale 1928: 67; Mac Gahan 1995:208). Seyyahın bu bilgileri Krasnovodsk'ta kurulan Rusya için önemini göstermektedir. Hive Hanlığının, Çarlık yönetimine boyun eğdirilmesiyle ortaya çıkan yeni idare bölgesinden bir diğeri de, 9 Mart 1874'te kurulan Hazar Kıyı Bölgesi idi. Kafkasya Başkomutanlığına bağlanan bu askeri bölgenin yönetim şehri Krasnovodsk oldu. 6 Şubat 1890'da bu askeri bölge, Hazar Kıyı Bölgesi Sancağına (Okrug) dönüştürüldü. Bu sancak 26 Aralık 1897 yılında Türkistan Genel Valiliğine bağlandı (Çapraz 2011: 64).

Krasnovodsk bölgesini aynı zamanda Hazar ile Buhara ve Hive Türkistan şehirleri arasındaki ticari faaliyetleri kontrol etmek amacıyla kullanan Rusların bu bağlamda attıkları adımlardan biri Hazar ötesi demir yolu oldu. 1881-1886 yılları arasında döşenen Hazar ötesi demiryolları daha 1894 yılında Semerkant ile Krasnovodsk'u bağladı. 1899 yılında tamamlanan bu bölgedeki demir yolları Orta Asya Demir Yolları adı verildi (Yakubcanov 2015: 219). Seyyah Muhammed Zahir Bigi, yolculuğu esnasında kullandığı bu demir yolunun Semerkand'a kadar olan kısmının 1888 senesinde tamamlandığını ve bu yol aracılığıyla Türkistan'ın zenginliklerinin Rusya içlerine nakledildiğini yazar (Muhammed Zahir Bigi 2005:77). Seyyahın bu kayıtlarından Rusların demir yolu yatırımıyla Kafkasya'daki Bakü-Tiflis-Karadeniz hattıyla bağlantı kurma imkânına sahip olduğu, ayrıca I. Petro döneminden beri hedeflenen Hindistan'a ulaşma projesi açısından önemli bir aşama kaydettikleri anlaşılmaktadır. Demir yolu projesiyle Krasnovodsk hem Hazar'da mühim bir liman hem de Taşkent, Buhara, Semerkant gibi Türkistan şehirlerine giden demir yollarının da başlangıç noktası haline geldi. Orta Asya demir yolunun inşasına başlandığı dönemde kurulan Krasnovodsk kısa zamanda gelişerek önemli kasabalar arasına girmiş, hem askeri hem de bir ticaret merkezi haline gelmişti. (Süleyman Şükrü 2013: 174; O'donovan 1883: 66).

Krasnovodsk, Hazar'ın doğu sahillerindeki Gümüštepe, Çeleken gibi bölgelerdeki ticareti kontrol eden bir konumdaydı. Rusların yatırımlarından önce basit bir kasaba halinde olan Krasnovodsk, aslında yaşam imkânları açısından pek elverişli değildi. Seyyah O'donovan eserinde, burada yeterli miktarda içme suyunun dahi bulunmadığını kaydeder (O'donovan 1883: 66). İmkânların iyi olmamasına rağmen deniz ve kara ticaretini kontrol etmek açısından elverişli bir konuma sahip olan Krasnovodsk'tan 19. yüzyılda vapurlar Astarhan'a seferler yapıyordu. Türkistan içlerine kadar gemilerle ulaşımı geliştirerek ticareti daha kazançlı hale getirmek isteyen Ruslar, Seyhun ve Ceyhun nehirleri ile Aral gölü çevresinde araştırmalar yaptılar. Hatta Türkmenlerden dinledikleri bilgiler çerçevesinde Ceyhun'un Hazar'a dökülen eski yatağı üzerinde incemeler gerçekleştirdiler. Krasnovodsk yakınlarındaki Uzboy'da Hazar'a dökülen nehir yatağını tespit etseler de nehirlerdeki su seviyesinde yaşanan

sıkıntılar nedeniyle bu projelerden vazgeçerek demir yoluna ağırlık verdiler (Schuyler 2007:220; Marvin 1996: 213).

Rusya'nın Krasnovodsk'u üs olarak seçmesinin nedenlerinden biri de Hazar'ın güney doğu sahillerindeki Türkmenlerin denizcilik faaliyetlerini kontrol etmektir. Bu nedenle Rusya'nın Hazar filosu burada demirliydi ayrıca sığ sulardaki faaliyetleri kontrol etmek amacıyla Krasnovodskta küçük gemilerden oluşan bir filo oluşturulmuştu. Seyyah O'donovan Rusların Türkmenlerin korsanlık faaliyetlerini bitmesini de bu filonun uygulamalarına bağlar. Seyyah; Albay Sideroff komutasındaki Ural savaş gemisinin Türkmen yelkenlisindeki İranlı esirleri aldıktan sonra yelkenliyi batırarak 17 Türkmen'in boğulmasına neden olduğunu albaydan dinlediğini kaydeder (O'donovan 1883:66-69). O'donovan bu tarihten sonra da Türkmen korsanlarının faaliyetlerinin sona erdiğini yazsa da Türkmenlerin bölgedeki faaliyetlerinin 20. yüzyılın başında da devam ettiği kaynaklardan anlaşılmaktadır.

Rusların, Türkmenlerin korsanlık faaliyetlerini kontrol etmek amacıyla kullandığı diğer yerler ise yine Hazar'ın doğusunda bulunan Çeleken ve Çikilşyar'dır. Krasnovodsk'tan yaklaşık 60 km uzaklıkta bulunan Çeleken adasında Ruslar bir gümrük muhafaza birimi oluşturmuştu. Buradaki kontrol noktaları aracılığıyla Ruslar, özellikle İran sahasından gelen Türkmen gemilerinin kaçakçılık yapıp yapmadığını kontrol ediyordu. 20. yüzyılın başında eserin yazan seyyah Logofet, böyle bir durumla karşılaşmıştır. Seyyahın anlattıklarına göre top atışıyla bir Türkmen gemisini durduran Rus gemisi, Türkmenlerin sandalını kontrol etmiş ve sadece buğday olduğunu tespit etmiştir (Logofet, 1903:7-13). Seyyahın anlattığı bu olay daha önceki seyyahların izlenimlerine benzemektedir.

Rusların Çeleken'i tercih etme nedenleri arasında bölgenin konumu kadar Türkmenlerin buradaki ekonomik faaliyetlerin etkisi olsa gerektir. Türkmen sahasındaki Çeleken petrol kaynakları açısından zengin bir bölgedir. Burada yaşayan Türkmenlerin geçim kaynakları arasında petrol ticareti yer almaktadır. Türkmenler buradan İran'a petrol ve tuz ihraç ederek karşılığında ihtiyaç duydukları ürünleri alıyorlardı. 19. yüzyılın sonlarında Nobeller de burada petrol faaliyetleri için yatırım yapmaya başladılar. (Gökçe 2012:41; Muravyov 1977:94; Logofet 1903:7-9). İşte bu nedenle petrol ürünleri açısından önemli olan bu bölgede Ruslar bir üs kurarak bölgeyi kontrol altına almaya çalıştılar. Ancak hem bu sahada hem de Hazar'ın güneyindeki İran sahillerindeki limanlarda Ruslar ile Türkmenler arasındaki çatışmalar eksik olmadı.

Kaçar elçisi Rıza Gulı Han da Hazar'ın güney kıyılarına yolculuğuna devam ederken hem Türkmenlerin ekonomik faaliyetlerinden hem de Ruslar ile Türkmenler arasında yaşanan çatışmalardan bahseder. Elçi, Hazar'ın güneyindeki Sari'de bulunduğu bir sırada Rus donanmasının Türkmen gemilerine saldırarak büyük zarar verdiğine, buna karşılık Türkmenlerin gece gemi ve kayıklarla hareket ederek Ruslara saldırarak birçok esir aldığına şahit olur. Ruslar ile Türkmenler arasında yaşanan bu çatışmalar İran'ın Mazenderan gibi vilayetlerinin sakinlerinin ekonomik sıkıntılar yaşamasına neden olur. Neft ve Tuz gibi bazı ihtiyaçlarını Türkmenlerden temin eden halk, kargaşalar nedeniyle bunları temin etmekte sıkıntı yaşamıştır (Rıza Gulı Han 1385: 25).

Rusların Hazar'daki ticari faaliyetleri kontrol etmek amacıyla gerçekleştirdikleri faaliyetler farklı dönemlerde bölgeyi ziyaret eden seyyahların eserlerinde yer almıştır. 19. yüzyılın sonlarında Ruslar aynı zamanda savaş gemilerinin yanı sıra vapur ve ticari gemilerle de Hazar'da kontrolü ele geçirdiler. 1897 yılında Çasovoy savaş gemisi Baltık Denizi'nden Hazar'a gelerek Bakü-Astarabad arasında faaliyet göstermeye başladı (Logofet, 1903:11). Bu geminin temel görevi İran kıyılarındaki kaçakçılık faaliyetlerini önlemektir. Rusya'nın Türkmenlerin faaliyetlerini kontrol etmenin yanı sıra Hazar'da attığı adımlardan biri de uzak mesafelere seyahat edebilen buharlı gemileri faaliyete geçirmesidir. Mercury, Kavkaz gibi Rus buharlı gemileri Hazar'da faaliyet göstermeye başladıktan sonra Türkmen yelkenlilerinin uzak limanlara seferleri azaldı (Mirfendereski 2001:39).

SONUÇ

Hazar Denizi sahip olduğu coğrafi konum nedeniyle 19. yüzyılın sonlarına kadar önemli ticaret yollarının kesişme noktası olmuştur. Doğu-batı ya da kuzey-güney yönünde uzanan İpek Yolu, Kürk Yolu gibi tarihin önemli ticaret yolları Hazar havzasından geçtiğinden denizin çevresinde yaşayan toplulukların ekonomik faaliyetleri arasında ticaretin ayrı bir yeri oldu. Yaşadıkları coğrafyanın etkisiyle geleneksel yaklaşımlarda konargöçer özellikleri ön plana çıkarılan Türkmenlerin dahi Hazar Denizi çevresinde denizcilik ve ticaret ile uğraşması bu duruma iyi bir örnektir. Türkmenler uzun yüzyıllar İran ile Türkistan arasında gemiler ve kervanlarla ticaret yaptılar. Ruslar, Hazar'da kontrolü ele geçirenceye kadar denizin doğusunda ticaret Türkmenlerin kontrolündeydi. Hazar Devleti döneminden beri bölgeye ilgi duyan Ruslar ise Astarhan'ın işgalinden sonra hem siyasi hem de ticari faaliyetlerde bölgede etkili olmaya başladılar. Rus işgalleri aynı zamanda Türkmenler ile Ruslar arasındaki ticari faaliyetleri de başlattı. Avrupa ve Asya arasındaki ticareti kontrol etmek isteyen Ruslar, bu amaçla I. Petro döneminden itibaren Hazar'da yoğun bir şekilde araştırmalar yaptılar. Ruslar, Hazar havzasını kontrol ederek Türkistan'dan Hindistan'a kadar olan ticarete pay sahibi olmak istiyordu. Bu çerçevede başlayan Rusların Türkistan ve Kafkasya'daki işgalleri 19. yüzyılın sonlarına doğru tamamlandı. Rus işgalleri Türkmenlerin Hazar Denizi'ndeki ekonomik faaliyetlerini olumsuz etkilese de Türkmenler denizdeki faaliyetlerini Rusların kontrolünde devam ettirdiler.

KAYNAKÇA

AGAYEV, Halim (1963), *Russko-Turkmenskie Otnoşeniya v XVII-XIX vv*, Aşabat: Türkmenistan Bilimler Akademisi.

ALLEN, W.E.D.- MURATOFF, Paul (1953), *Caucasian Battlefields*, Nashville: The Battery Press.

BESKROVNIY, L. G. (1957), *Oçerki po İstoçnikovedeniyu Voyennoy İstorii Rossii*, Leningrad.

BİĞİ, Muhammed Zahir (2005), *Maveraünnehir'de Seyahat*, (Hazr. Ahmet Kanlıdere), İstanbul: Kitabevi Yay.

BREGEL, Yuri,(2012) "Mangışlak", *Encyclopaedia of Islam*, (Ed.: P. Bearman, Th. Bianquis, C.E. Bosworth, E. van Donzel, W.P. Heinrichs), http://dx.doi.org/10.1163/1573-3912_islam_SIM_4922.

- BREGEL, Yuri (1981), "Nomadic and Sedentary Elements Among the Turkmens", **Central Asiatic Journal**, Vol. 25, No. 1/2: 5-37.
- BURNABY, Fred (1895), **A Ride to Hiva**, London.
- CASTERA, Henry (1800), **History of Catharine II**, (çev. Henry Hunter), London.
- CİHAN, Cihad (2010), *XIX. Yüzyıl Seyyahlarına Göre Hazar Ötesi Türkmenleri*, Gazi Üniversitesi (Yayınlanmamış Doktora Tezi).
- ÇAPRAZ, Hayri (2011 Aralık) "Çarlık Rusyası'nın Türkistan'da Hâkimiyet Kurması", **SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı: 24: 51-78.
- DE HELL, Xavier Hommarie (1847), **Travels in the Steppes of Caspian Sea**, London.
- DI BORGOMALE, H.L. Rabino (1928), **Mazandaran and Astarabad**, London.
- Ebu Dülef (1342), **Sefernâme-i Ebu Dülef der İran**, (çev. Seyyid Ebü'l-faz Tabatabai), Tehran.
- Gerdizî (1347), **Zeynü'l-Ahbâr**, (neşr. Abdulhay Habibi), Tehran.
- GÖKÇE, Mustafa (2011 Ekim), "Soğuk Savaş Öncesinden Günümüze İran'ın Hazar Denizi Siyaseti", **Tarihin Peşinde**, Sayı 6 :153-176.
- GÖKÇE, Mustafa (2012), **Siyah Altın Peşinde Hazar'da Bin Yıl**, Ankara: Berikan Yay.
- GÖKÇE, Mustafa-KALKAN, Tuba (2017), "Yolların ve Medeniyetlerin Buluşma Noktası Hazar Havzası (9-13. Yüzyıllar)", **Atsız Armağanı II**, (ed. Saadettin Yağmur Gömeç), İstanbul: Altınordu Yay.: 201-231.
- HANWAY, Jonas (1753), **An Historical Account of the British Trade Over the Caspian Sea IV**, London.
- HAYİT, Baymirza (2004), **Türkistan Devletlerinin Milli Mücadele Tarihi**, Ankara: TTK Yay.
- Herodotos (1973), **Herodot Tarihi**, (çev. Müntekim Ökmen), İstanbul: Remzi Kitabevi Yay.
- Hudûdü'l-Âlem** (2008), (Yay. V. Minorsky, çev. Murat Ağarı), İstanbul: Kitabevi Yay.
- İbn Havkal (2014), **Sûrat el-Arz**, (çev. Ramazan Şeşen), İstanbul: Yeditepe Yay.
- İbn Hurdazbih (2008), **Yollar ve Ülkeler Kitabı**, (çev. Murat Ağarı) İstanbul: Kitabevi Yay.
- İstahri (2015), **Ülkelerin Yolları**, (çev. Murat Ağarı), İstanbul: Ayışığı Yay.
- İZGİ, Özkan (1989), **Çin Elçisi Wang Yen-te'nin Uygur Seyahatnamesi**, Ankara: TTK Yay.
- JENKINSON, Anthony (1968), **Early Voyages and Travels Russia and Persia II**, New York.
- KARATAY, Osman (2010), "Karadeniz'de İlk Ruslar ve Şarkel'in İnşası", **Bellekten**, LXXIV/269, Ankara: 69-108.

- KARRIYEV A., ROCLYAKOV, A. (1956), *Kratkiy Oçerk İstorii Turkmenistana*, Aşkabad: Türkmenistan Devlet Yayınevi.
- KURAT, Akdes Nimet (1999), *Rusya Tarihi*, Ankara: TTK Yay.
- LECLERCQ, Jule Joseph (2015), *Avrupalı Gözüyle Kafkaslar ve Orta Asya*, (çevr. Haktan Birsal), İstanbul: IQ Yayıncılık.
- LOGOFET, D.N. (1903), *Po Kaspiyskomu Moryu i Persidskoy Granitse*, St. Petersburg.
- MAC GAHAN, Januarius Aloysius (1995), *Hive Seyahatnamesi*, (haz. İsmail Aka, Mehmet Ersan), İzmir: Akademi Kitabevi.
- MAMEDOV, Rustam F. (2000), "International Legal Status of the Caspian Sea in Its Historical Development", *The Turkish Yearbook*, vol. 30: 107-138.
- MARVIN, Charles (1996), *Reconnoitring Central Asia*, New Delhi: Asian Educational Services.
- MCCORMICK, Micheal (2001), *Origins of the European Economy*, Cambridge.
- Mesudi (2004), *Murûc ez - Zeheb*, (çevr. Ahsen Batur), İstanbul: Selenge Yayınları.
- MİRFENDERESKİ, Guive (2001), *A Diplomatic History of the Caspian Sea*, New York.
- MURAVYOV, Nikolay (1977), *Journey to Khiva*, London.
- OLEARIUS, Adam (1967), *The Travels of Olearius in Seventeenth Century Russia*, (çev. Samuel. H. Baron), California.
- PLANHOL, Havier de (1998), "Hazar Denizi", *İslam Ansiklopedisi*, cilt: 17: 109-113.
- QARAYEV, Elçin (2006), *F.İ. Soymonov'un Hazar Denizi'nin ve Orada Hayata Keçirilen Rusiya İşgallarının İmperator Büyük Pyotr'un Tarihinin Bir Hissesi Kimi Tasviri Adlı Seyahatnamesi*, Bakı: Azerbaycan Milli İlimler Akademisi.
- QUBADİYANİ, Rahim M., QUBADİYANİ, Behruz M. (1387), *Esnadi ez Revabet-i İnan ve Rusye*, Tehran: Merkez-i Esnad ve Tarih-i Diploması.
- Rıza Gülü Han Hidâyet (1385), *Sefâretnâme-i Harezm*, Tehran: Miras-ı Mektûb Neşr.
- SARAY, Mehmet (1989), *The Turkmens in the Age of Imperialism*, Ankara: TTK Yay.
- SCHUYLER, Eugene (2007), *Türkistan*, (çev. Firdevs Çetin ve Halil Çetin), İstanbul: Paradigma Yay.
- SCHUYLER, Eugene (1877), *Turkistan II*, London.
- SHAHED, Babak (2016), *Dürre-i Nadiri' ye Göre Nadir Şah ve Dönemi*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- SOZAEV, Eduard- TREDREA, John (2010), *Russian Warships in the Age of Sail 1696-1860*, Barnsley.
- Süleyman Şükrü (2013), *Seyahatü'l-Kübra*, Ankara: TTK Yay.

TEMİR, Ahmet (1964) “Rus İmparatorluğunun Kuruluşu ve Genişlemesi”, *Türk Kültürü*, sayı 21, Ankara: 20- 25.

The London Gazette, 22 August 1670.

TÜRKER, Özgür (2017), *Güney Kafkasya'da Rus-Kaçar (İran) Nüfuz Mücadelesi (1779-1813)*, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi (Yayınlanmamış Doktora Tezi).

VAMBERY, Arminius (1993), *Bir Sahte Dervişin Orta Asya Gezisi*, (hazr. N. Ahmet Özalp), İstanbul.

VERNADSKY, George (2015), *Rusya Tarihi*, (çev. Doğukan Mızrak, Egemen Ç. Mızrak), İstanbul: Selenge Yay.

WERNICK, Robert (1979), *The Vikings*, New Jersey.

YAKUBCANOV, Nadir (2015), “İz İstorii Jeleznoy Dorogi Turkestanskogo Kraya”, *Karadeniz*, 27, 210-226.

YAKUBOVSKİY, A. YU. (1948), “ K Voprosu ob İstoricheskoj Topografii İtilya i Bolgar v IX i X vv.”, *Sovetskaya Arheologiya*, X, Leningrad: 255-270.

YARKIN, İbrahim (1964), “Rus İdaresi Altında Türkistan ve Değişen Görüşler”, *Türk Kültürü*, S. 21, Ankara: 80-87.

YEŞİLOT, Okan (2014), *Şahın Ülkesinde*, İstanbul: Yeditepe Yay.