



**RIZA ŞAH DÖNEMİNDE TÜRKİYE VE İRAN ARASINDA ULAŞTIRMA
ALTYAPISI'NIN GELİŞTİRİLMESİ BAĞLAMINDA TRABZON-TEBRİZ
TRANSİT TİCARİ YOLUNA İŞLERLİK KAZANDIRMA ÇABALARI (1925-1941)**

EFFORDS TO GIVE AFFECT TO TRABZON-TEBRİZ TRANSIT TRADE ROUTE TO DEVELOP
TRANSPORT INFRASTRUCTURE BETWEEN TURKEY AND IRAN IN THE PERIOD OF THE
KING RIZA HAN

Yrd.Doç.Dr.Abdürrauf AYDIN

Mardin Artuklu Üniversitesi İİBF

araufaydin61@gmail.com

Öz

Bu çalışmada Rıza Han'ın (Rıza Şah) yaklaşık 15 yıllık iktidarı dönemindeki (1925-1941) Türkiye ile ikili ve bölgesel işbirliği arayışlarında önemli bir yer tutan Trabzon-Tebriz Transit Yolu'na işlerlik kazandırma çabaları ele alınmıştır. Çalışmada, Farsça kaynaklardan oluşan bazı belgeler esas alınmıştır. Bu dönemde transit yola ilişkin bürokratik ve fiziksel sorunlar aşılmaya çalışılmış, yolun düzenli bir şekilde işlemesi için gerekli düzenlemeler yapılmış ve karayolu taşımacılığı kapasitesinde önemli gelişme sağlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Trabzon-Tebriz Transit Yolu, Türkiye-İran İlişkileri.

Abstract

In this article the focus is on the efforts to operationalize Trabzon-Tabriz transit road during Reza Khan's (Rezā Shāh Pahlavi) 15-year reign. The transit road was an important part of bilateral regional cooperation between Turkey and Iran. Persian sources constitute primary materials for this study. In this period, necessary arrangements are undertaken in order to overcome certain obstacles so that the transit road could run smoothly. As a result, highway transit capacity had increased substantially.

Key Words: Trabzon-Tabriz Transit Road, Turkey- Iran Relation.

GİRİŞ

İran'da, Rıza Han'ın, şah olmasının (1925) ardından, 1979'a kadar sürecek merkezi bir yönetim başlamıştır. Türkiye'de de saltanatın kaldırılması ve Lozan Antlaşması'nın ardından ülkenin yönetim şekli cumhuriyet olarak belirlenmiş ve yeni bir dönem başlamıştır. Türkiye'de Cumhuriyetin kurulması İran'da Kaçar Hanedanlığına son veren Rıza Han'ın iktidara gelmesiyle her ülke ekonomik ve siyasi bakımdan birbirine yakınlaşmaya başlamışlardır. Bu yakınlaşmada Atatürk ve Rıza Şah'ın etkisi büyüktür.

Bu dönemde, Türkiye ile İran arasında ilk resmi andlaşma olan 22 Nisan 1926 tarihli “**Dostluk ve Güvenlik Andlaşması**”¹ dir. Daha sonra bu anlaşmaya bağlı olarak 15 Haziran 1928 tarihinde ik maddeden oluşan protokol Tahran'da imzalanmıştır. Protokolün 1.maddesi güvenlik işbirliğinin geliştirilmesi 2. maddesi ise ekonomik işbirliğinin geliştirilmesine yöneliktir.² Esasen cumhuriyetin ilanından önce de Rıza Han Başbakan olduğu olduğu tarihtelerde de Türkiye ile ilişkileri geliştirmek istemiştir.³

Geliştirilmek istenen siyasi ve ekonomik ilişkiler; başta dostluk, tarafsızlık güvenlik olmak üzere, konsoloslukların açılması, ticari ilişkilerin geliştirilmesi, ulaştırma alanında Trabzon – Tebriz Transit Ticari Yolu ve demir yolu altyapısının güçlendirilmesi, posta telgraf hizmetlerinin geliştirilmesi ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya ithalat ve ihracat imkanlarının artırılması olmuştur. Trabzon-Tebriz ticari transit yolunun ulaştırma altyapısını güçlendirmesi bu bakımından önemlidir. Bu dönemde yıllarca süren çabalar ve bu çabaların neticesi olarak yola nispeten işlerlik kazandırılmış olması karayolu altyapısını güçlendirilmiştir.

*Mardin Artuklu Üniversitesi İktisadi ve İd.Bil.Fakültesi Öğretim Üyesi.

¹ Andlaşma, iki ülke arasındaki ilişkilerde dönüm noktası oluşturmıştır. Bu antlaşma birçok faktörün bir araya gelmesi sonucu gerçekleştirilmiştir. Bu faktörlerden bazıları, ikili ilişkilerde meşru bir zemin yaratma ihtiyacı, Kürt ve Azeri milliyetçiliğinden kaynaklanan sorunlar, her iki ülkenin SSCBve İngiltere ile olan ilişkileridir. (G.Cetinsaya, **Avrasya Dosyası**, s. 149-150)

² **AYIN TARİHİ**, Cilt: 18, Sayı:57-58-59, Subat, 1928-1929, s. 4118-4120.

³Türkiye'de Cumhuriyetin ilanı tarihinde, Başbakanlık görevini yürüten Rıza Han, Cumhuriyetin kuruluşunu tebrik eden yazı ile beraber bir Kuran'ı Kerim ve bir adet kılıcı Atatürk'e hediye olarak göndermiştir. Bu adım dostluk ilişkilerinin kurulması için atılmış bir adım olarak değerlendirilebilir. (ABDELREZA, Siyaset Har.İran, s.43,45) Ülkesindeki bir gurup aydınla birlikte mevcut İran siteminin sorunlara çözüm getiremeyeceğine inanan Rıza han Cumhuriyet rejimi kurma fikrinde idi. Bu konudaki en büyük ilham kaynağının Atatürk olduğu söylenebilir.(GHANİ,Syrus, Berameden Rezahan,s. 427) Kılık kıyafet uygulamaları, Ferhengistan-ı İran (İran Dil Akademisi: Farsça'nın sadeleştirilmesi, modern terimlerin karşılıklarının bulunması için Tahran'da kurulan iki dil akademisine de Ferhengistân-ı İrân ve Ferhengistân-ı Zebân-ı İrân olarak adlandırılmıştır.), Askeri okulların tesisi, Pars haber ajansının kurulması bu etkinin bir sonucu olarak değerlendirmek mümkündür. (TULUİ, Muhammed, SAD SAL,1371,S.94-412)

1. Türkiye İnan arasında Anlaşmalar imzalanmadan önceki Transit Yolun Durumu

Bu tarihi yolun güzergahı ilk çağlardan beri kullanılmıştır.⁴ Sanayileşen Avrupa devletleri, 19. yüzyıl başlarından itibaren ürettikleri malları Doğu'ya ve Doğu'nun da hammaddelerinin Batı'ya taşınmaları için yeni yol ve güzergah arayışına girmişlerdi. Başta İngilizler olmak üzere bir çok Avrupa devleti daha ucuza mal olan Tebriz-Erzurum-Trabzon Yolu'nu kullanmaya başlamaları Karadeniz ticaretinde önemli bir aşama olmuştur. Bu yol 1830-1900 yılları arasında önce gelişim göstermiş daha sonra da zaman içinde önemini kaybetmeye başlamıştır. Yolun önem kaybetmesinin sebepleri: **I.** Osmanlı Devleti'nin Erzurum'dan geçen yol onarımını ve Trabzon limanı için gereken yatırımları yapamaması ve yol boyunca keyfi vergiler tahsil eden paşaları kontrol altına alamaması **II.** Rusya'nın (Tiflis-Tebriz) ve İngiltere'nin alternatif yolları yatırımlar yoluyla daha cazip haline getirmesi **III** Sigorta şirketlerinin bu güzergahta geçen malların sigorta yapmamaları sayılabilir. Ayrıca, İngiltere'nin Mısır'ı işgal etmesi ve Uzak Doğu ile gerçekleşen ticarî ulaşımında 1869 yılında açılan Süveyş kanalının yoğun bir şekilde kullanmış olması da Karadeniz ticaretinin önem kaybetmesine yol açan nedenler arasındadır. 1850-1860 yılları arasında Trabzon-Tebriz yolu İnan'ın ticaret hacminin % 40'ını taşıırken, 1900 yılında bu rakam %10'a düşmüştür.⁵

2. Trabzon-Tebriz Transit Ticari Yolundaki Sorunlar 1925-1941 Döneminde Çözüm İçin Gösterilen Çabalar

Bu dönemde, (1925-1941) Trabzon-Tebriz Transit Ticari yolunun iyileşmesi yönünde çabalar olmuştur. Bu çabalar özellikle 1930'lu yıllardan itibaren daha çok göze çarpar. 22 Nisan 1926 tarihli "**Dostluk ve Güvenlik Andlaşması**" 22 Mayıs 1926'da TBMM'de onaylanarak yürürlüğe girmiş, bu anlaşmanın 7. ve 8. maddelerinde, iki ülke arasında işbirliği için çeşitli andlaşmaların yapılması öngörülmüştü. Bu anlaşmaya dayanarak 15 Haziran 1928 tarihinde iki maddeden oluşan protokol Tahran'da imzalanmıştı. Protokolün 1.maddesi güvenlik işbirliğinin geliştirilmesi 2. maddesi ise ekonomik işbirliğinin geliştirilmesine yönelikti.

Rıza Şah 10 Haziran-6 Temmuz 1934 tarihleri arasında Trabzon-Tebriz yolundan geçerek Türkiye'ye gerçekleştirdiği geziden⁶ sonra siyasi ve ekonomik ilişkilerde büyük bir

⁴ W, Heyd; **Yakındoğu Ticaret Tarihi**, Çev. Enver Z. Karal, TTK Yayınevi, Ankara, 1975 s.50. vd.

⁵ ISSAWI, Charles; "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route," International Hjournal of Middle East Studies, 1970. 1, s. 18-27. ŞEN, Ömer, **İmparatorluğu Kurtarmak**, Kapı Yayınları, İstanbul 2008, s.140-170.

⁶ Rıza Şah, şahlık dönemi boyunca dış ülke olarak sadece Türkiye'yi ziyaret etmiş ve bir başka ülkeye Şah sıfatıyla ziyarette bulunmamıştır. Diğer gezisini ise 1924 yılında Başbakan olduğu dönemde Irak'a gerçekleştirmiş olup, bu gezi Necef, Kerbala ve Kazimeyn gibi şia mezhebine göre mukaddes sayılan yerleri

gelişme yaşanmış ve iki ülke arasında ilişkiler güçlenmiştir. Rıza Şah Atatürk görüşmesinin ardından sınır sorunu tamamen ortadan kalkmış ve dostluk ve ekonomik ilişkilerin hayata geçirilmesi konusunda bir çok anlaşma imzalanmış⁷ olup bunlardan biri de “**Trabzon-Tebriz-Tahran Transit Yolu Antlaşması**” dır. Anlaşmaların yürürlüğe giriş tarihleri 7 Haziran 1937 dir.⁸ Transit yol anlaşması yürürlüğe girmeden önce de bu yolun faal bir duruma geçirilmesi yönünde her iki tarafta da istek ve bu yönde gösterilen çabalar vardır. İran Dışişleri Bakanlığı’nın, kabineye yazdığı 5.4.1311 ş./ 26.06.1932 tarihli ivedi ibareli yazıda anlaşmalar gereği düzenlenmesi gereken İran - Türkiye sınır yolunun düzeltilmesi işinin çabuklaştırılması istenir.⁹

Trabzon Ticaret Odası Başkanlığı adına görüşmelerde bulunmak üzere İran’a giden Osman Cudi Bey, Tebriz ticaret odası yetkilileri ve tüccarlar ile toplantılar 26-31/05/1312 (17-22 Ağustos 1933) düzenler. Tebriz Ticaret Odası ile Trabzon Ticaret Odası arasında imzalanacak olan toplantıya Türkiye’nin elçilik yetkilisi de katılmıştır.¹⁰ Toplantının ana gündem maddesi gün geçtikçe azalan transit yol kullanımının eski parlak dönemine dönmesini sağlamak bu amaçla yapılması gerekli olan önlem olarak taşıma maliyetlerinin en aza indirmek için çalışmalar yapmak ve ulaşımın daha kısa sürede katedilmesi için gerekli önlemlerin almaktır.¹¹ Gerek Türkiye gerekse de İran devleti anlaşmada alınan kararları önemsemiş olup, nakliye masraflarının en aza indirmek ve yolun daha seri bir şekilde

ziyaret amacıyla gerçekleştirmiştir. Şahın Türkiye ziyareti Dünya basınında da önemli bir yer almıştır. (B.A. AHMED, s.417.) Milletler Cemiyeti Konsey Geçici Üyeliği’ne başvuran İran (1934) Türkiye’nin de üyeliğe müracaatı olduğunu öğrenince Rıza Şah’ın talimatıyla İran’ın geçici konsey üyeliği başvurusu geri çekilir. Takizade’ye göre bu davranışı ile şah, iki dost ülke arasındaki dostluğu pekiştirmeyi arzulamaktadır.(TAKİZADE, Revabıt.1335/1956, s.51-54.)

⁷ Bu anlaşmalar şunlardır: Sınır Bölgesinin Güvenliği Hakkında ve Gümrük Faaliyetlerinin Tanzimi Hakkında Antlaşma, Ticari ve Gemicilik ile İlgili antlaşma, Telgraf ve Telefon Hatlarının Tesisine Dair Özel Antlaşma, ikamet Andlaşması, 23/12/1315(14 Mart 1937), Veterinerlik antlaşması, 31/01/1316 (20 Nisan 1937), (Tehvilat-ı Revabıte Devlet : s.105). (NEFİSİ, Said,, Tarih-i Muasır, 1345 s.150)

⁸ Ayn Tarihi, Sayı: 43,1-32 Haziran 1937, s. 20-22.

⁹ اسناد از روابط ایران و ترکیه (1304-1320) سازمان اسناد و کتابخانه ملی جمهوری اسلام می ایران تهران 2004/1382 ، (İran-Türkiye İlişkilerinde Bazı Kayıtlar (1925-1941), İran Milli Kütüphanesi Yayını, 2004, Tahran. اسناد از ...Belge no:102010 (İran Milli Kütüphanesi Belge Numarasıdır.) s.47.48

2083

¹⁰ اسناد از.., a.g.e. Belge no: 290 s.105- 109
5/71/10

¹¹ Tebriz Ticaret Odası ile Trabzon Ticaret Odası arasında 26-31/05/1312 (17-22 Ağustos 1933) tarihlerinde yapılan oturumlar sonucu imzalanan anlaşmanın bazı maddeleri şöyledir: **M.2:**Taşıma ücreti hariç, hiçbir isim altında (Tellaliye, simsarlık, garaj ücreti vs.) alınmayacaktır. **M.4:**Her iki ticaret odası aylık olarak taşıma masraflarına ilişkin belgeleri masrafları kontrol amacıyla birbirlerine gönderecekler. **M.5:**Her iki taraftan(Tebriz veya Trabzon) yük (ticari mal) alan bir araç hedefine ulaşınca kadar yoluna devam edecek. **M.7:**İskele masraflarını alınmaması için Trabzon ticaret Odası gerekli adımları atacaktır. **M.13:** Malın muayenesi sadece sadece gümrüklerde olmalı çünkü öbür türlü ticari malın alıcısına ulaşmasında gecikmeler olmaktadır. **M.14:** Kışları yolun tamamen açık olması için gerekli çalışmalar yapılmalıdır. **M.16:** Telgraf haberleşme maliyetinin düşürülmesi için her iki ülke arasında girişimlerde bulunulacaktır. **M.19:** Bu yolda çalışan kamyon sahipleri veya şöforler odalardan gerekli onay belgeleri almaları ve bu yolda mümkünse otomobil hattı kurulmalıdır. **M.23:** Hoy ve Bazargan arasındaki bozuk şose yolun onarımı için İran makamları nezdinde girişimler yapılmalıdır.

katedilmesini sağlamak amacıyla imzalanan anlaşmanın uygulanması amacıyla, o günkü imkanlar ölçüsünde bazı adımlar atmışlardır.

Türkiye tarafı transit yolun onarımı için ödenek tahsis etmiş, İran'da kendi sınırları içerisinde konuya ilişkin yazışmalar yapmıştır.¹² 1935 yılı içerisinde benzer görüşmeler çabalar devam etmiştir. İran Dışişleri Bakanlığı'nın 22/11/1313 (11Şubat 1935) tarih ve 2726 sayılı¹³ yazısında; Türkiye'nin İran büyükelçisi ile ekonomik konularda teşriki mesai yapıldığından bahisle Tebriz-Mako-Erzurum-Trabzon Transit Yolu'nun işletilmesi ve gümrük sorunlarının çözümü için imtiyaz verilecek bir şirketin kurulmasını ve sermayesinin ya İran ve Türkiye tarafından karşılanmasını ya da iki ülke bankaları veyahutta her iki ülke tüccarları tarafından taahhüt edilmesini önerir. Bu öneri ile beraber posta-telgraf hizmetleri, ticari ve siyasi konularda bazı görüşlere yer verilmiştir. Bakanlar kurulunun dış işleri bakanlığına cevaben yazdığı yazıda konuların teker teker ve birbirinden bağımsız olarak ele alınmasını ve transit yol ile ilgili Türkiye Cumhuriyeti Devleti hazır ise Ankara ya da Tahran'da konunun uzmanları ile görüşülmesi gerektiği belirtilir.¹⁴

Transit yolun eski parlak günlerine dönmesi için ve bu yola işlerlik kazandırılmasının önemi üzerinde Azarbaycan valisinin yazdığı rapor Başbakanlık tarafından Maliye ve Dışişleri Bakanlığı'na gönderilmiştir.¹⁵ Yazıda Türkiye'nin İran Büyükelçisiyle ve müsteşarlığı ile bu konuda 13/9/1314 ş.(05 Aralık 1935) tarihinde görüşme yapıldığı ve raporda¹⁶ önerilen nakliye şirketininin kurulması fikrinin bakanlar kurulunca usul olarak kabul edildiği bu nedenle gerekli işlemlerin yapılması istenir. Azarbaycan valisi sözkonusu raporunda; transit yoldan yıllık 25.000 ton ticaret malının geçtiğini, müşkilatlar kalktığı

¹² اسناد از ... a.g.e. Belge no : 290 s.105- 109 , 290 s.104, 290 s.111, 290 s.110,
5/71/10 5/71/2 5/71/4 5/71/18

¹³ اسناد از, a.g.e. Belge no. 102010 s.117-119.
20740

¹⁴ اسناد از, a.g.e. Belge no. 102010 s.120.
2074

¹⁵ اسناد از, a.g.e. Belge no. 102010 s.123.
2123

¹⁶ Azarbaycan valisi, raporunda; Trabzon –Tebriz transit yolunun İran'ı Avrupa'ya bağlayan bir yol olması nedeniyle mühim bir yol olduğu bu yola alternatif olarak kullanılan Rusya yolunun müşkilatlar olduğu ve İran devletinin I.Dünya savaşından sonra bu yolu kullanmamaları Trabzon yolunu tercih etmeleri konusunda tüccarları teşvik ettiğini ancak bu yolda da sorunlar olduğunu belirtir. Trabzon limanında ve yolda alınan avarız özellikle benzinden alınan vergi maliyetlerin yüksek olmasından sebep olmaktadır. Ayrıca kışın aylarca kar nedeniyle kapalı kalmaktadır. Kendisinin Türkiye elçisi ile görüşmeler yaptığını İstanbul ve Trabzon ticaret odalarının Tebriz ticaret odası ile yazışmalar yaptığını ve bu yolun önemini yitirebileceğini ve rekabet amacıyla Sovyetler Birliğinin alternatif yolu devreye girebileceğini çare olarsak da İran ve Türk tüccarlardan oluşan ortak bir nakliyat firmasının kurulması halinde yararlı olabileceğini önerir. اسناد از, a.g.e. Belge no. 102010 s.123.
2123

taktirde hacmin bir kaç kat artacağını ve İran mallarını almak isteyen bir çok yabancı tüccarın yolun olumsuz durumundan dolayı çekincelerini bulunduğunu söyler.

25 Mehr 1315 ş.(16 Ekim 1936) tarihinde İran ile imzalanacak olan anlaşmalar öncesinde İran'a giden Türkiye'nin üst düzey bir komisyon transit yol için 50.000 TL ödenek tahsis edildiğini beyan ederler.¹⁷ Asıl amaç Trabzon ve Tebriz transit Yolu'nun yolcu ve yük taşımacılığı kapasitesinin artırılması işlemlerde (gümrük vs.) kolaylıklar sağlanması olan **“Trabzon-Tebriz-Tahran Transit Yolu Andlaşması”** imzalı yürürlüğe girdikten sonra gereken adımların atılmaya başlanır.

Başbakanlık imzalanan anlaşma gereği Yol Bakanlığı, Maliye Bakanlığı ve Dışişleri Bakanlığı'nın üzerlerine düşen görevi yapmaları¹⁸ istenir. Bu işler:

I.Yol yapımı ve güzergahların kısaltılması için alternatif yollar (Tebriz- Bazargan arası mesafenin kısaltılması)

II. Asayişin temini için uygun görülecek yerlere karakolların kurulması

III. Yük ve yolcu taşımacılığı için gerekli nakil araçlarının temin edilmesidir.¹⁹

1936 yılından itibaren gösterilen çabalar sonuç vermeye başlamış yük ve yolcu taşımacılığı hacmi artmıştır.

27/9/1316 ş. (18 Aralık 1937) tarih ve 7513 sayılı Maliye Bakanlığı'nın Yol Bakanlığı'na yazdığı bir yazıya göre transit yolda yoğunlaşma yaşandığı bu nedenle köprülerin onarımı ile Bazargan yolunun açık tutulması belirtilmektedir. Maliye Bakanlığı, İran Büyükelçiliği'nin verdiği rapordan bahisle yolun Türkiye tarafında yol onarma ve düzeltme işlemlerinin yapıldığı ve yıl boyunca açık tutulması için çalışmalar yapıldığı bildirilmiştir.²⁰ Bu tarihlerde yapılan yazışmalarda yük taşımacılığına ilave olarak yolcu taşımacılığı konusu da dahil edilmiştir.

İran Ticaret Bakanlığı'nın Urdubeheşt/1317 ş.(Nisan 1938) aylık ekonomik raporu'nda²¹ o günkü değerler ile bazı fiyatlar ve yol durumu şöyle özetlenmiştir: Trabzon – Tebriz yolculuk süresi, üç güne inmiş olup, ücret kişi başına 19.90 TL.dir. Haftada üç gün karşılıklı seferler yapılmaktadır. Erzurum ve Karaköse'de 14 yataklı iki otelden bahisle tek

¹⁷ اسناد از, a.g.e. Belge no. 280 s.61-62
6/507/1

¹⁸ اسناد از, a.g.e. Belge no. 240003306 s. 136.

¹⁹ اسناد از, a.g.e. Belge no. 240003306 s. 137-138.

²⁰ اسناد از, a.g.e İran Maliye Bakanlığı ...?/2/1317 ş.(...?/Mayıs/1938) tarih ve 19/421 sayılı yazı. s.152-154.

²¹ اسناد از, a.g.e s.162-167.

kişilik odaların 1.50 TL. diğer odaların ise kişi başı 0.50 TL. dir. Trabzon ambar aylık kira bedeli (ton olarak) 10 kuruştur. Yabancı basından kaynak alarak yol durumunun geçmişi ve geldiği noktaya ilişkin bazı bilgiler veren raporun içeriğinde ayrıca; köprülerin onarıldığı çökme ihtimali olan yerlerde sağlamlaştırma yapıldığı Türkiye'nin onarımlar için 180.000.-TL. harcama yaptığı ayrıca yol bakımı için 25.000.-TL. ödenek tahsis edildiği ve Türkiye'nin İran ile ticari ilişkilerini geliştirmek için hiç bir fedakarlıktan çekinmeyeceği belirtilmiştir.

İran'ın Türkiye büyükelçisi de İran Dışişleri Bakanlığı'na yazdığı raporunda;²² da yıllar öncesine göre yol yapım bakım ve onarım konusunda büyük zahmetlere katlanarak yol durumunda düzelmeler olduğunu her tarafta çalışmaların sürdüğü belirtilmektedir. Bütün bu gelişmelerle birlikte Ağustos 1938 yılı itibariyle yolun Türkiye tarafında kalan (100) km.lik kısmı halen yol yapım aşamasındadır ve kışın kapanma tehlikesi vardır.²³ 1940 yılı itibariyle durum aynıdır.²⁴ Bununla birlikte sorunlar aşılmaya çalışmakta ve yolun düzenli bir şekilde işlenmesi için gerekli çabalar sarfedilmekte ve karayolu taşımacılığı kapasitesinde gelişme sağlanmaya devam edilmektedir.

SONUÇ

İran'da, Rıza Han'ın, Şah (1925) olmasının ardından, 1979'a kadar sürecek merkezi bir yönetim başlamıştır. Türkiye'de de saltanatın kaldırılmasının ve Lozan Antlaşması'nın ardından ülkenin yönetim şekli cumhuriyet olarak belirlenmiş ve yeni bir dönem başlamıştır. Her iki ülkedeki eş zamanlı siyasi yapı değişiklikleri iki ülke ilişkileri bakımından yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur.

Bu dönemde (1925-1941) siyasi ve ekonomik ilişkilerde büyük bir gelişme yaşanmış ve bu ilişkiler güçlenmiştir. Rıza Şah'ın, Atatürk'ün daveti üzerine Türkiye'ye gerçekleştirdiği seyahatının ardından siyasi ve ekonomik alanda bir çok anlaşma imzalanmıştır. Her iki ülke liderlerinin, ülkeleri arasında mevcut olan sorunların çözümü ve siyasi ve ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi konusundaki etkileri büyük olmuştur.

Rıza Han'ın yaklaşık 15 yıllık (1925-1941) iktidarı dönemindeki Türkiye ile ikili ve bölgesel işbirliği arayışlarında önemli bir yer tutan Trabzon-Tebriz Transit Yolu'na işlerlik kazandırma çabaları ve bu yola 19.yüzyıldan itibaren rakip olan Batum – Tebriz yoluna tercih edilmesi İran'ın devlet politikası olmuştur. Bu dönemde transit yola ilişkin bürokratik ve yol

²² اسناد از، a.g.e İran Maliye Bakanlığı 6/3/1317 ş.(27/Mayıs/1938) tarih ve 40618 sayılı yazı. s.169-170.

²³ اسناد از، a.g.e İran Yol Bakanlığı 13/5/1317 ş.(4 Ağustos 1938) tarih ve 121 sayılı yazı. s.180.

²⁴ İran Gemicilik Kuru yük Taşımacılığı Şirketinin 8/1/1319 ş.(28 Mart 1940) tarih ve 2354 sayılı yazısında pamuk yükünün Trabzon yolunun henüz açılmadığından bekletildiği yazılmaktadır.

durumundan kaynaklanan fiziksel sorunlar aşılmaya çalışmış ve yolun düzenli bir şekilde işlenmesi için gerekli düzenlemeler yapılmış ve karayolu taşımacılığı kapasitesinde bu dönemde gelişme sağlanmıştır.

KAYNAKÇA

اسناد از روابط ایران و ترکیه (1304-1320) سازمان اسناد و کتابخانه ملی جمهوری اسلام می ایران تهران 2004/1382
İran-Türkiye İlişkilerinde Bazı Kayıtlar (1925-1941), İran Milli Kütüphanesi Yayını, 2004, Tahrán.

Belge no: $\frac{102010}{2083}$

Belge no: $\frac{290}{5/71/10}$

Belge no : $\frac{290}{5/71/10}$

Belge no : $\frac{290}{5/71/2}$

Belge no : $\frac{290}{5/71/4}$

Belge no : $\frac{290}{5/71/18}$

Belge no: $\frac{102010}{20740}$

Belge no: $\frac{102010}{2074}$

Belge no: $\frac{102010}{2123}$

Belge no: $\frac{280}{6/507/1}$

Belge no: 240003306 (4 Adet).

ABDELREZA, Huşeng Mehdeviye; **Siyaset Harici İran Der Devrane Pehlevi 1300-1357** (Pehlevi Dönemi İran'ın Dış Politikası 1300-1357/1921-1978) Neşre Elborz, Tehran, 1373.

ABRAHAMIAN, Ervand; Modern İran Tarihi, (Çev.Dilek Şendil) T.İş Bank. Yay., İst. I.Baskı, 2009.

ARYANPUR, Yahya; Ez Saba Ta Nima, I-II, Kitaphayi Cebi, 1351(1935) Tahrán.

Ayın Tarihi, Cilt: 18, Sayı:57-58-59, Subat, 1928-1929.

Ayın Tarihi, Sayı: 43,1-32 Haziran 1937.

BAHAR, Melik'ül Şura-yı; *Tarih-i Muhtasır Ahzab-e Siyasi-yi İran, (İran Siyasi Guruplarının Kısa Tarihi)* Çap-e Şeşom,Tahran: Müessese-yi İntişarat-e Emiri Kebir, 1380(2001), 2 Cilt.

CETINSAYA, G; “Ataturk Donemi Turkiye İran ilişkileri, 1926-1938” **Avrasya Dosyası İran Özel Sayısı**, Sonbahar 1999.

GHANİ,Syrus; İran Berameden Rezahan, Berofdaden Kajar ve naşi inglis (**Kaçarların Düşüşü Rıza Han'ın Gelişi ve İngilizlerin Rolü**) (Terceme Hasan Kamşad) İntişarate nulifer, 1377.

ISSAWI, Charles; “The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route,” International Hjournal of Middle East Studies, 1970.

NEFİSİ, Said; Tarih-i Muasır İran ez Kudtayı İsfend 1299 *şehriyar 1320 hred Tahran, (İranın Çağdaş Tarihi 1299 Darbesinden 1320 ye) 1345.*

ŞEN, Ömer; **İmparatorluğu Kurtarmak**, Kapı Yayınları, İstanbul 2008.

TAKİZADEH, Hasan; Ravabıt-ı İran ve Turkiyye (İran- Türkiye İlişkileri),Mecelle-ı Yagma, Şumareye Duvvum, Urdubehişt mah 1335, s.50-54.

Tehvilat-ı Revabite Devlet Şahensahi İran ba Kaşvarha (İran Şah'lığı Devleti'nın, Diğer Ülkeler ile İlişkilerindeki Değişim) İdare-i İntişaratıMedarik ve Umuri Harici, Tehran,

W, Heyd; **Yakınoğu Ticaret Tarihi**, Çev. Enver Z. Karal, TTK Yayınevi, Ankara,1975.