



Cumhuriyet Döneminde İran Transit Ticaretini Geliştirme Çabaları (1923-1950)

Şemsettin Çelik*

Öz

Milattan önce ve sonra Asya'nın Avrupa ticaret merkezleri ile bağlantısını sağlayan transit yolu bütün Anadolu'yu kat ederek İstanbul'dan geçiyordu. Bilahare bu taşımacılığın önemli bir kısmı deniz yollarına intikal etti. Osmanlı Devleti döneminde Küçük Kaynarca Antlaşması'na kadar yabancı gemilere kapalı olan Karadeniz, bu antlaşma ile Rusların Karadeniz'e girmesiyle uluslararası ticarete açıldı. İngiltere ve İran'ın Trabzon üzerinden ticaret yapmaya başlaması, 19. yüzyıl başından itibaren Karadeniz ticaretinin canlanmasını ve Doğu Karadeniz'den İran'a uzanan yolların da stratejik bakımdan önem kazanmasını sağladı. Böylece Doğu Karadeniz limanlarından İran'a kadar transit ticaret yolları işlerlik kazanmaya başladı. Bu yollar Avrupa'nın mamul mallarını Doğu'ya ve Doğu'nun hammaddelerini Avrupa'ya ulaştıran Trabzon-Erzurum-Tebriz yolu ile Sohum-Poti veya Batum-Tiflis-Tebriz yolu idi. Bu çalışmada ele alınacak yol aynı dönemde faal olan Trabzon-Erzurum-Tebriz yoludur. Bir zamanlar bu yolda kervanlarla yapılan İran transit ticareti 20. yüzyıl başlarından itibaren kamyonlar vasıtasıyla yapılmaya başlandı. Kervanlarla kamyonların rekabetine sahne olan bu tarihi İran transit ticaret yolu I. Dünya Savaşı'ndan önce gayet işler bir haldeydi. Savaşla birlikte bu durum değişti. Türkiye üzerinden geçen İran transit ticaret yolu canlılığını yitirmeye ve buradan yapılan ticaret Beyrut ve Basra limanlarına doğru kaymaya başladı. Böylece Trabzon-Erzurum-Tebriz yolu da ticari canlılığını yitirdi. Canlılığını yitiren bu yolu, tekrar eski ticari canlılığına kavuşturmak için 1930'larda Türkiye Cumhuriyeti tarafından birtakım çalışmalar yapıldı ve projeler geliştirildi. İşte bu çalışmada Cumhuriyetin ilk yıllarında Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunun tekrar eski işlerliğine kavuşturulması için yapılan faaliyetler ve özellikle Türkiye üzerinden geçen İran transit ticaret yolunun Cumhuriyetin ilanından itibaren 1950'lere kadarki durumu ele alınarak yolun Cumhuriyet döneminde geçirdiği evreler ve rakip yollarla rekabeti mukayeseli bir şekilde ortaya konulacaktır. Arşiv, ulusal ve yerel basından elde edilen bilgi ve belgelere dayanan çalışmada tetkik eserlerden de faydalanılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Ticaret, İran Transiti, Trabzon-Erzurum-Tebriz Yolu, Erzurum, Trabzon.

* Dr. Öğr. Üyesi, Erzurum Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, semsettin.celik@erzurum.edu.tr, Erzurum, Türkiye, ORCID: 0000-0002-8775-9647



Efforts to Improve the Transit Trade in Iran in the Republic Period (1923-1950)

Şemsettin Çelik*

Abstract

Before and after Christ, the transit route connecting Asia with European trade centers was passing through Istanbul by crossing the whole of Anatolia. Subsequently, an important part of this transportation was transferred to sea routes. The Black Sea, which was closed to foreign ships until the Küçük Kaynarca Treaty during the Ottoman Empire, was opened to international trade with the Russians entering the Black Sea with this treaty. The fact that Britain and Iran started to trade through Trabzon enabled the Black Sea trade to revive from the beginning of the 19th century and the routes from the Eastern Black Sea to Iran gained strategic importance. Thus, the transit trade routes from the Eastern Black Sea ports to Iran began to work. These roads were Trabzon-Erzurum-Tabriz road, Sukhum-Poti or Batum-Tbilisi-Tabriz road, which transported the manufactured goods of Europe to the East and the raw materials of the East to Europe. The road to be discussed in this study is the Trabzon-Erzurum-Tabriz road, which was active in the same period. Iran transit trade, which was once done with caravans on this road, has started to be done by trucks since the beginning of the 20th century. This historical Iran transit trade route, which saw the rivalry of caravans and trucks, was in good working condition before the First World War. With the war, this situation changed. The Iranian transit trade route passing through Turkey began to lose its vitality and the trade from here began to shift towards the ports of Beirut and Basra. Thus, the Trabzon-Erzurum-Tabriz road lost its commercial vitality. A number of studies and projects were developed by the Republic of Turkey in the 1930s in order to restore this road, which lost its vitality, to its former commercial vitality. In this study, the activities carried out to restore the Trabzon-Erzurum-Tabriz road to its former functionality in the first years of the Republic, and especially the situation of the Iranian transit trade route passing through Turkey, from the proclamation of the Republic to the 1950s, the phases of the road in the Republican period and its competition with rival roads, will be presented in a comparative way. In the study, which is based on the information and documents obtained from the archive, national and local press, research works were also used.

Keywords: Trade, Iran Transit, Trabzon-Erzurum-Tabriz Road, Erzurum, Trabzon.

* Asst. Prof., Erzurum Technical University, Faculty of Letters, Department of History, semsettin.celik@erzurum.edu.tr, Erzurum, Türkiye, ORCID: 0000-0002-8775-9647

1. Giriş

İpek Yolu'nun bir kolu olan Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunun tarihi çok eskilere dayanır. Bununla birlikte bu yolun işlerlik kazanması 1774 yılında Osmanlı Devleti ile Rusya arasında imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması sonucu Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasından sonra gerçekleşmiştir (Kaleli, 2003, s. 2). Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması, 19. yüzyılda Trabzon-Erzurum-Tebriz transit yolunu gündeme getirmiştir. Bu yolun gündeme gelmesinde endüstri devrimini gerçekleştirmiş olan Avrupalı devletlerin ve özellikle İngiltere'nin payı büyüktür (Daei, 2012, s. 45-46). İngilizlerin, ürettikleri mamul maddeleri Doğu'ya ve Doğu'nun hammaddesini Batı'ya taşımak için kullanabilecekleri kısa ve az maliyetli bir yol arayışı, bu güzergahın canlanmasına yol açmıştır. İngilizler, 1830 ve 1840'larda İran'a yaptıkları ticarete Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunu tercih etmişlerdir. Bu yolun tercih edilmesinde, İran ticaretinde en kısa yol olmasının yanı sıra İstanbul-Trabzon arasında 1836 yılından itibaren buharlı vapur seferlerinin başlamasının da payı vardır (Tozlu, 1997, s. 142). 1830'lardan 1860'ların sonuna kadar Trabzon-Erzurum-Tebriz transit yolu ticari açıdan en elverişli dönemini yaşamıştır (Kaleli, 2003, s. 5; Turan, 2020, s. 283). Fakat 1869'da Süveyş Kanalı'nın ve 1870'lerin başında Poti-Tiflis demiryolunun açılması, bu yolun öneminin azalmasına neden olmuştur. Tabii burada asıl etkili olan husus, Rusların Doğu Karadeniz kıyılarından İran'a muntazam kara ve demir yolları inşa etmeleri ve Trabzon-Erzurum yolundaki nakliye ücretlerinin pahalı olmasıdır (Tozlu, 1997, s. 154; Kaleli, 2003, s. 10).

1880'lere gelindiğinde Rus yolunda bir değişiklik meydana geldi ve Avrupa mallarının bu yoldan İran'a intikali durdu. Bu sırada İranlı tüccarlar mallarını Rus yolundan yaparken Avrupa malları Trabzon-Erzurum üzerinden İran'a naklediliyordu (Issawi, 1970, s. 24). İşte bu süreçte tekrar Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunu eski canlılığına kavuşturmak için çareler aranmış ve 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra Trabzon ile Erzurum arasında demiryolu projesi gündeme gelmiştir (Tozlu, 1997, s. 124-125). Fakat Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu ekonomik durum ve güvenlik endişeleri bu projenin hayata geçirilmesini engellemiştir. Demiryolunun yapımı yerine Trabzon-Erzurum yolunun tamiri ve Erzurum-Bayezid yolunun da şose olarak yapılması kararlaştırılmıştır (Kaleli, 2003, s. 15). Bununla birlikte 19. yüzyılın sonları ve 20. asrın başlarında bu bölgedeki tali

ve hususi yollar hariç, Trabzon-Erzurum anayolu şose olarak inşa edilmiş durumdaydı (Tozlu, 1997, s. 104). Öte yandan 20. yüzyılın başlarında Rusların, Poti Limanı'ndan İran sınırındaki Çulfa'ya demiryolu döşemeleri, Çulfa'dan da Tebriz'e 170 km uzunluğunda istenildiğinde demiryolu da inşa edilebilecek şekilde bir şose yapmaları, Trabzon-Erzurum-Tebriz yolundaki ticaretin hacmini oldukça azaltmıştı (Hayri, 2008, s. 79-81).

II. Meşrutiyet'in ilanından sonra, Trabzon ile Erzurum arasında demiryolu inşası meselesi yeniden esaslı bir şekilde tartışılmaya başlandı. Yapılan incelemeler sonucunda Trabzon-Erzurum hattına alternatif hatlar ortaya çıktı. Öte yandan yıldan yıla azalan Tebriz-Erzurum-Trabzon transit ticareti, bu hattın masraflarını karşılama hususunda yetersiz görüldü. Her ne kadar Trabzon ile Erzurum arasında demiryolu yapımı Osmanlı hükümeti tarafından düşünülmekte ise de mali durumun müsait olmaması ve Türk şirketlerinin işi üstlenmemesi yüzünden bu hattın inşası zorunlu olarak ertelendi (Küçükuşurlu, 2008, s. 292-295).

Neticede 19. yüzyıl sonları itibarıyla Tebriz-Erzurum-Trabzon arasındaki ticari taşımacılık, ekseriyetle at ve develerin çokça bulunduğu kervanlarla yapılıyordu. Cumhuriyet'in ilanına kadar bölgeye birkaç istisna dışında motorlu araba girmedi ve uzun yıllar eski taşıma vasıtaları kullanılmaya devam etti. Cumhuriyete kadar her ne kadar bu yollara hususi araba girmemiş olsa bile, bundan evvel 1914 yılı Aralık ayı başında bu yolda otomobille ilk seyahat eden kişi Enver Paşa olmuştur (Küçükuşurlu & Başkaya, 2019, s. 138-139).

Bu çalışmada I. Dünya Savaşı sonrası İran transit ticaretinin durumu başlığı altında, transit yolunun I. Dünya Savaşı'ndan sonra 1930'lara kadarki vaziyeti hakkında bilgi verilecek, 1930'larda İran transit ticaret yolunun durumu başlığı altında transit yolunun yapımına başlanması ve bu yolda yapılan tamir ve inşa faaliyetlerinden bahsedilecektir. İran transit ticaretinde yolların rekabeti başlığı altında Trabzon-Tebriz yoluna rakip olan diğer yollar ve durumları ele alınacaktır. İran Şahı Rıza Pehlevi'nin Türkiye ziyareti ve transit yoluna etkileri başlığı altında Şahın, Türkiye ziyaretinin transit yoluna etkilerinden söz edilecektir. İran transit ticaretini tekrar Trabzon'a çevirme çabaları başlığı altında hükümetin çabaları ve bu yol üzerinde otobüs ve kamyon seferlerinin başlatılması ve 1940 yılına kadar transit yolunun durumu anlatılacaktır. II. Dünya Savaşı ve sonrasında transit yolu başlığı altında ise Sivas-Erzurum hattı yapıldıktan sonra transit yolunu nasıl etkilediği, II. Dünya Savaşı'nın transit yoluna olumsuz etkileri ve transit yolunun 1950'lere kadarki durumu ele alınacaktır.

2. I. Dünya Savaşı Sonrası İran Transit Ticaretinin Durumu

Milattan önce ve sonra Asya'nın ve özellikle Hindistan ve İran'ın Roma İmparatorluğu ve Avrupa ticaret merkezleri ile münasebetinde takip ettiği transit yolu bütün Anadolu'yu kat ederek İstanbul'dan geçiyordu. Daha sonra bu münakalatın mühim bir kısmı deniz yollarına intikal etti ise de Kuzey İran transiti eski ve tarihi yolunu bırakmamış ve I. Dünya Savaşı çıkana kadar Erzurum-Trabzon yolundan şaşmamıştı (Uzer, 1934). Hatta I. Dünya Savaşı senelerine kadar Türkiye'den geçen İran transiti senede 45-50 bin tona erişmiş bulunuyordu. O zamanlarda münakalat kamilen develerle yapıldığından Gürbulak'tan Trabzon'a kadarki konaklara 4-5 milyon lira bir gelir temin ediyordu. Savaştan önceki transit faaliyetinin yalnız Trabzon limanına sağladığı fayda 1.100.000 altındı (Cuinet, 1892, s. 24).

Osmanlı Devleti için ticari bakımdan önemli olan Trabzon-Erzurum-Tebriz yolu, I. Dünya Savaşı'ndan sonra Kafkasya'da hüküm süren idare dolayısıyla tekrar eski günlerini bulmak ister gibi gelişmeye başlamış ancak yol inşası ile ilgili hiçbir çalışma yapılmaması ve Kafkasya'da istikrarın yavaş yavaş sağlanması yüzünden tekrar elden kaçırılmıştı (Nafia İşleri Mecmuası, 1934, s. 14). Ekonomik olarak büyük bir öneme sahip Trabzon-Tebriz yolu, dönemin siyasi şartlarına ve kervan yollarının güvenliğine bağlı olarak birçok sorunu da birlikte yaşamıştı. Doğal olarak bu kadar uzun mesafede ulaşım ve güvenlik konusunda yaz ve kış mevsiminde problemlerin yaşanması kaçınılmaz bir durumdu (Daei, 2019, s. 212-213). 1920'lerin başında Rusya'nın iç durumundan yararlanarak İran ticaretinden daha fazla pay elde edilebilirdi. Fakat Trabzon-Erzurum-Kızıldize şosesinin motorlu araçların geçebileceği bir vaziyette olmaması ve nakliyatın eskiden olduğu gibi yine kervanlar ve develerle yapılması buna engel olmuştu. Transit eşyasının İran'dan İstanbul'a ulaşması yaklaşık 45-50 günü bulmaktaydı. Malların korunması için depoların olmaması ve mevsim şartları nedeniyle tüccarın mallarının uzun süre açıkta kalıp zayı olmasına yol açıyordu. Bundan dolayı tüccar, Trabzon-Tebriz yolu yerine güney ve Rus yolunu tercih ediyordu (Şehbenderi Ticaret Raporları, 1340, s. 51-56).

Bütün bu yaşanan olumsuzluklara rağmen aslına bakılırsa tüccarın meyli Trabzon-Tebriz yolundan yanaydı. Bunun için bu yoldan ulaşımı kolaylaştıracak her türlü tedbirin alınması gerekiyordu. Savaştan sonraki yıllarda Trabzon-Tebriz transit ticaret yolunun iyileştirilmesi için bazı çabalar gösterilmişti. Mesela 1921 yılında Türk hükümeti, Trabzon'a münhasır olmak üzere İstanbul'a transit yapan tüccara Trabzon Valisinin merkeze danışmadan İstanbul'a gitmesine müsaade etme iznini verdiği

gibi Trabzon'dan İran'a transit eşya taşımacılığında alınacak olan gümrük vergisinde de bir miktar indirime gitmişti (BCA, 30.18.1.1.2.33.17; BCA, 30.10.0.0.211.437.1). Bundan başka özellikle Türkiye, Trabzon-Tebriz transit ticaretini kolaylaştırmak amacıyla 1924 yılında Trabzon ve Erzurum'da askeriyenin elindeki depoları Gümrük İdaresine devretmiştir (BCA, 30.18.1.1.11.47.11).

Bu yolda Türkiye ile İran arasında 1926 yılında Dostluk ve Güvenlik Antlaşması imzalanmış ve bu anlaşma çerçevesinde ekonomik iş birliğini geliştirmek için İran'la 1928 yılında Tahran'da iki maddeden oluşan protokol imzalanmıştı (Soysal, 2000, s. 282-283; Özgiray, 1995, s. 690). Türkiye'nin takip ettiği bu yeni politikaya rağmen Cumhuriyetin ilk yıllarında yukarıda bahsedilen problemler yine devam etmekteydi. Bunlara ilaveten develer sırtında yapılan nakliyat 1,5-2 ay sürmekte ve ayrıca buna doğu vilayetlerinde yaşanan sığır vebası salgını yüzünden zorunlu karantina süreleri de eklenince nakliyat müddeti daha da uzamaktaydı (İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası 1926 Senesi Kongresi, 1926, s. 20; BOA, HR.İM.166.46; HR.İM.191.54). Yine de transit yolu üzerinde Trabzon-Erzurum arasındaki yolun muhtelif kısımlarında az da olsa birkaç yerde onarım çalışmaları yapılmaktaydı (BCA, 30.18.1.1.15.52.19).

Bu dönemde İran transisinin Türkiye'ye bıraktığı ticari menfaat Ali İktisat Meclisi'nin "Türkiye tediye muvazeneleri" raporlarında şu şekilde tespit edilmiştir (BCA, 30.10.0.0.71.465.1)

Tablo 1

İran transisinin Türkiye'ye bıraktığı ticari menfaat (1928-1933)

Yıl	Türk Lirası
1928	762.000
1929	570.000
1930	244.000
1931	139.000
1932	137.000
1933	210.000

Not. BCA, 30.10.0.0.71.465.1.

Aynı hususta Trabzon Ticaret ve Sanayi Odasının tespit ettiği miktar ise 1934 senesinde 56.000 ve 1935 senesinde ise 91.000 Türk lirasıdır (BCA, 30.10.0.0.71.465.1).

I. Dünya Savaşı'nın zorlayıcı sebeplerinden olarak İran transiti Basra Körfezi'ne geçtiği gibi savaştan sonra Kuzey İran'ın bir kısım nakliye, ticari taşımacılığı Bakü-Batum yolunu takip etmiş ve bu iki güzergâh Erzurum-Trabzon yolunu köreltmıştır. Aşağıdaki rakamlar bunun delilidir (Uzer, 1934; BCA, 30.10.0.0.168.171.2)

Tablo 2

İran'a giden-gelen nakliyat (1928-1932)

Yıl	Trabzon'dan İran'a nakliyat ton	İran'dan Trabzon'a nakliyat ton
1928	2.580	955
1929	1.967	640
1930	1.196	189
1931	787	85
1932	876	96

Not. BCA, 30.10.0.0.168.171.2.

Her ne kadar Trabzon-Tebriz güzergahı Rus yoluna göre daha kısa ise de 1927 yılından itibaren Rusya üzerinden malları göndermek maliyet açısından daha uygundu (Turan, 2020, s. 294). Trabzon gümrük kayıtlarına göre 1920 senesinden 1936 senesine kadar transit olarak İran'a giden ve İran'dan gelen eşya miktarları da bunu göstermekteydi (BCA, 30.10.0.0.71.465.1)

Tablo 3

Türkiye'den İran'a giden ve gelen eşya miktarı (1920-1936)

Sene	İran'a giden (kilo)	İran'dan gelen (kilo)
1920	525.000	350.000
1921	4.050.000	520.000
1922	4.060.000	1.700.000
1923	4.340.000	1.920.000
1924	4.400.000	2.050.000
1925	5.600.000	2.060.000
1926	4.100.000	670.000
1927	4.380.000	530.000
1928	1.650.000	490.000
1929	1.580.000	430.000
1930	1.240.000	210.000
1931	880.000	170.000
1932	830.000	150.000
1933	700.000	900.000
1934	410.000	10.000
1935	620.000	160.000

Not. BCA, 30.10.0.0.71.465.1.

Verilen rakamlara göre transit yolunun en canlı seneleri 1923-1924-1925 seneleriydi. 1923 yılında transit faaliyeti 6.260.000 kilo, 1924 6.450.000 kilo iken 1925'te 7.660.000 kiloya yükselmişti. 1926'da birdenbire azalmaya başlayan transit faaliyeti özellikle İran'dan gelen eşyada büyük bir düşüş yaşanmıştı. 1934 yılına gelindiğinde ise İran'a giden ve gelen transit eşya miktarı en dip noktayı bulmuştu. Bu rakamlar, Fransızların Beyrut ve İskenderun limanlarında İran transit eşyası için tesis ettikleri serbest mıntıklar gibi Trabzon Limanı'nda da bu transite mahsus bir serbest mıntıkası tesisi gerektiğini göstermekteydi (BCA, 30.10.0.0.71.465.1).

Tebriz-Trabzon arasındaki nakliyatın ve ticaretin azalmasında İran halılarının transit ticaret merkezinin 1925 senesinden sonra İstanbul'dan Londra'ya geçmesinin etkisi olmuştur (Mehmet Asım, 1932, s. 1, 5). Çünkü İran halılarının transit merkezi İstanbul olduğu zamanlarda İran halı tüccarları Tebriz-Trabzon yolu ile mallarını İstanbul Limanı'na getirirlerdi. Halılarını burada satarlar, bedeliyle İstanbul piyasasından mal alırlar, bunları aynı yoldan memleketlerine götürürlerdi (BCA, 230.0.0.0.77.49.5).

Evvelce Trabzon yoluyla İstanbul'a gelen İran halıları şimdi Tebriz-Ravandız-Musul-İskenderun yoluyla Londra'ya gitmekteydi. Aynı şekilde İran transit eşyasının bir kısmı da kuzeyden Çulfa hattı ile Batum'a gelmekte ve buradan da Avrupa'ya sevk edilmekteydi. (Mehmet Asım, 1932, s. 1, 5; BCA, 30.1.0.0.39.233.11). Bu da hem Türkiye'nin hem de İran'ın ticari muamelelerine olumsuz yansımaktaydı. Bu vaziyetin devamı doğru değildi. Çünkü İran'ın dış ticareti için en kolay transit yolu Türkiye'den geçmekteydi. Bu tabii transit yolunun terkedilmesi hem İranlılar hem de Türkler için zarar demektir. Türkiye, İran transitinin Kızıldize yolunu terk ederek Musul tarafına yöneldiğini yaptırdığı incelemelerden anladığından buna mani olmak için 1926 yılında harekete geçti. Bu transitten ülkenin mahrum bırakılmaması için Trabzon-Kızıldize yolunun işler bir hale konulması, konak mahallerinin Kızıldize'deki rüsumat binasının mevcut ihtiyacı karşılayabilecek bir hale getirilmesi ve bu yol üzerinde tüccarı en çok düşündüren asayiş meselesinin sağlanmasını zaruri görmüş ve dahiliye ve nafia vekaletlerini ilgilendiren bu hususların bir an evvel halledilmesi emredilmişti (BCA, 30.10.0.0.154.89.21). Hatta Türkiye'nin Urmiye Şehbenderliği, 1927 yılı başlarında yazdığı bir raporda, İngilizlerin İran üzerinden Irak'a Musul'a kadar yapmak istedikleri şose yolun Erzurum-Trabzon yolunu atıl hale getireceğine işaret ederek Trabzon-Erzurum-Ovacık yolunun kamyon ve otomobillerin işlemesine müsait bir vaziyete getirilmesi gerektiğini dile getirmişti (BCA, 30.10.0.0.219.477.7; Erdal, 2017, s. 50).

3. 1930'larda İran Transit Ticaret Yolunun Durumu

Cumhuriyet'in ilanından sonra özellikle 1930'ların başına kadar transit yolu inşaatında çok da önemli bir gelişme yaşanmamıştır. Türkiye, Mart 1929 itibariyle Trabzon-Tebriz transit yolunun inkişafı için tetkiklerde bulunmak üzere bir heyet göndererek transit işini ele almıştı. Aralık 1930 tarihinde ise bu yolun inşası kararlaştırılmış ve inşasına nezaret etmek üzere ilkbaharda Nafia Vekaletince bir heyet gönderilmişti. İnşası iki sene sürmesi planlanan Trabzon-Tebriz yolunun, memleketin en iyi şoselerinden biri olması tasavvur edilmekteydi (Gümrükler, 1929, 2; Trabzon-İran Yolu, 1930, s. 2). 1930 yılında Erzurum-Kızıldize yolunun bakımsızlığı ve tamir ihtiyacı duyması yüzünden kamyonlarla nakliye yapılmasını engelliyor ve bu da transit faaliyetini sekteye uğratmasının (BCA, 30.1.0.0.39.233.11) yanı sıra taşımacılığın durmasına ve bu yol üzerindeki transit ticaretinin

Batum yoluna kaymasına neden oluyordu. Üstelik Batum transit yolundan gönderilen eşya İstanbul'a uğramıyordu. Oysa ki İran ihracat eşyasının bir kısmı İstanbul pazarından Avrupa'ya sevk edilirdi. Her sene bu yoldan memlekete başta halı olmak üzere badem, fıstık biraz da afyon gelirdi (Halı Ticareti, 1930, s. 3).

1920'lerin sonu ve 1930'ların başında Beyrut Limanı, İran transitinin başlı başına bir merkezi olmak istidadını göstermeye başladı. Basında yer alan haberlere göre Beyrut Limanı, İran ticaretine esaslı bir çıkış noktası olma yolunda ilerlemekteydi. Bu sırada İranlılar, Ruslarla ticari münasebetlerini kesmiş ve gözlerini Akdeniz tarafına Beyrut, İskenderun limanlarına çevirmişlerdi (TBMM Zabıt Ceridesi, 1933, s. 158). İranlılar, Suriye'yi kendileri için bir transit merkezi yapmaya çalışmaktaydı. Bunun için 1934 yılı başlarında, büyük bir İran ticaret heyeti büyük depolar kiralamak üzere Beyrut'a gitmiş ve Beyrut Ali Komiserliği ile görüşmelere başlamıştı. Görüşmelerin olumlu sonuçlanması halinde İran transit eşyası Tahran-Kazvin-Hemedan-Kermanşah-Bağdat-Şam-Beyrut yolunu takip etmesi ihtimali vardı (İranlılar Suriye Tariki ile İhracat Yapacaklar, 1934, s. 2). Bu durumda İran transitinin Fransız mandası altındaki araziden geçerek Suriye limanlarından biri vasıtasıyla yüklenmesi şu iki yoldan mümkün olabirdi. Azerbaycan havalisi için Tebriz-Revandız-Musul-Halep-Beyrut veya Revandız'dan sonra Erbil'den güneye inerek Kerkük-Bağdat-Şam-Beyrut yolu. Ya da Mazenderan havalisi için de Kazvin-Hamedan-Kirmanşah-Hanikin-Bağdat-Şam-Beyrut yolu. Her iki yol da İran ticaret merkezlerine oldukça uzak ve sapa düşmekle birlikte bu yollar üzerinde çeşitli engeller de bulunmaktaydı (BCA, 30.10.0.0.263.771.10). Halbuki İran transitini için en kısa, en ucuz ve nakliyata en müsait yol Erzurum-Trabzon güzergahı idi. Kuzey İran transitinin Beyrut'a intikali hem gayri tabii ve hem de Türkiye-İran ticaret hayatı hesabına zararlı bir durum teşkil etmekteydi (Uzer, 1934, s. 1).

İran taşımacılığı Tahran-Tebriz-Erzurum-Trabzon yolundan yapıldığı zaman bu yol güzergahındaki mıntikalarda oldukça bir hayat, bir refah göze çarpıyor ve bu geliş gidiş yüzünden hem Türkiye hem de İran büyük menfaatler temin ediyordu. Yalnız Tebriz ile Trabzon arasında 200'den fazla han vardı. Büyük bir kesim bu hanlardan geçimini temin ediyordu. Öte yandan doğu vilayetlerindeki emniyet ve asayiş İran transit tarihinde hiçbir vakit tesadüf edilmeyen bir vaziyette iken yine develere inhisar eden

nakliyat için şimdi otomobiller, kamyonlarla çalışma imkânı varken Kuzey İran transitinin ta Beyrut Limanı'na nakli teşebbüsünde daha başka ve daha etraflı sebepler aramak gerekiyordu ki, bu da iki devlet işi ve iki hükümet meselesiydi. Çünkü aşağıda verilecek rakamların da göstereceği gibi Kuzey İran transitinin Trabzon Limanı vasıtası ile yapılmasında hem zaman hem de para itibarı ile çok kolaylık ve fayda vardı (Uzer, 1934, s. 1)

Tablo 4

İran transitinin geçtiği güzergahların zaman ve maliyet bakımından karşılaştırılması

Yol	Kuzey İran'a kadar nakliye müddeti (Gün)	Beher kilo için ücret (Kuruş)
Beyrut yolu ile	15-20	18,50
Batum yolu ile	35	15
Basra yolu ile	45	15,50
Muhammere yolu ile	40	15

Not. Uzer, T. (1934, Şubat 22). İran transitinde Türkiye'mizin mevki. *Cumhuriyet*.

Halbuki bu nakliyat 674 km'si Türkiye ve 370 km'si İran toprakları içinde bulunan ve toplam 1044 km uzunluğundaki Trabzon-Tebriz yolu ile yapıldığı takdirde nakliye süresi 4 güne ve kilo başına nakliye ücreti 9 kuruşa inmekteydi. Diğer yollarda gösterilen günlere ve ücretlere bakıldığında Trabzon-Erzurum-Tebriz yolu, onlara kıyas kabul etmeyecek derecede bir fark atmaktaydı. Bahsi geçen zaman ve fiyat farkı hiç şüphesiz iki memleket tüccarının hesabına ve iki devlet adına dikkate değer bir yekûn teşkil etmekteydi (Uzer, 1934, s. 1).

Bu meselenin çözümü için en önemli unsur Erzurum demiryolu idi. Ancak demiryolunun Erzurum'a, bölgeye ulaşması zaman alacak bir işti. Bu yüzden 1930 yılında devlet demiryolları tarafından Trabzon-Erzurum-Tebriz arasında muntazam kamyon nakliyatına başlanması planlanmaktaydı. Bunun için Nafia Vekaleti Türkiye ile İran arasında en mühim bir transit vasıtası olan bu yolu en mükemmel bir şose haline getirmek üzere inşaata ve tamirata başlamak üzereydi. Halihazırda Trabzon ile Erzurum arasındaki yol iyi durumda olmamakla beraber senenin 7-8 ayında üzerinden kamyon

işleyebilmekteydi (Mehmet Asım, 1930, s. 4). Bununla beraber Nafia Vekaleti Trabzon ile Kızıldize arasındaki yolun tamirini 1931 yılı içinde bitirmeyi planlamaktaydı (İran'la Transit, 1931, s. 5). Kayıtlara bakılırsa bu yolun inşaat süreci 1931'de ancak başlayabilmişti (Alpan & Öksüz, 2019, s. 151). 1931 senesinde inşasına başlandığı zaman yol gayet dar, birçok yerleri bataklık olmakla beraber köprü ve menfezleri çok noksan ve mevcutların büyük kısmı da bozulmuş, sert virajları ve uçurumları nedeniyle tehlikeli, emniyetle geçilemeyecek harap bir yol halinde bulunuyordu (Bâyındırlık İşleri Dergisi, 1938, s. 264).

Yolun durumu bu vaziyetteyken 1930'ların başında İran'la Türkiye arasındaki ticari münasebetler ise eskisine nazaran azalma göstermişti. Bunun sebebi ise İran'ın Türk eşyasına karşı ağır sınırlamalar koymasındaydı. Mesela Türkiye'den gönderilen çikolata, şekerleme, ayakkabı, tuvalet sabunu, trikotaj eşyasına karşı çok ağır gümrükler konmuş, hatta bunlardan çikolata, şekerleme gibi maddelerin İran'a ithali tamamen men edilmişti (Türk-İran Münasebatı, 1933, s. 1).

Yine aynı şekilde 1930'lu yılların başında İran, Avrupa ile olan ticari münasebetlerini Suriye yoluyla yapmaktaydı. Suriye ile İran'ı birbirine bağlayan geniş ticaret hatları kurulmuştu. Diğer taraftan İran'ın İngiltere ile ticari münasebetleri de Basra Körfezi güzergahı ile yapılmakta ve özellikle İran halıları bu yoldan Londra'ya gitmekteydi. Artık halı ticaretinde Londra, İstanbul'a rakip olmuştu. Eğer Trabzon-Tebriz transit yolunun gelişimi sağlanmazsa Londra'nın tamamıyla İran halılarının ticaret merkezi olması söz konusuydu (Trabzon-Tebriz Ticareti Azaldı, 1933, s. 5).

Yine bu dönemde İran transitinin büyük bir kısmı Rusya'ya, Batum'a, Kafkasya'ya ve Hazar Denizi'ne geçmişti. İran ticaretinin %70'ine Ruslar hakimdi (Vasfi, 1934, s. 7; BCA, 30.1.0.0.39.233.11). Batum'dan başlayan şimendiferin bir kolu Çulfa ve Tebriz'e dayanıyor, bir kolu Bakü'ye gidiyordu. Avrupa'dan gelen mallar Bakü'de vapurlara yükleniyor, oradan başlıca İran limanı olan Pehlevi'ye teslim ediliyordu. Avrupa'dan yapılan sevkiyatın bir kısmı ise Beyrut'a gidiyor ve oradan kamyonlarla Bağdat'a, oradan da Tahran'a gönderiliyordu (İran Transiti, 1934, s. 3; Ticaret Bakımından İran, 1934, s. 5). Başta Rusya olmak üzere Fransa ve İngiltere, İran transitini kendi taraflarına çekmeye çalışmaktaydılar. Fransa Akdeniz'e, İngiltere güneye Basra Körfezi'ne, Rusya ise Batum'a çekmenin peşindeydi. Buna karşılık İtalya, Çekoslovakya, Polonya ve Almanya

gibi ülkeler ise güney yollarının uzun ve pahalı olması, Rusya dahilinde seyahat ve ticaret nakliyatının çetin ve düzensizliği karşısında Trabzon-Tebriz-Tahran yolunun uluslararası ticaret ve yolcu nakliyatına açılmasını istiyorlardı. Özellikle İtalyanlar Trabzon-Tebriz transiti işine çok önem veriyor ve Fiat, Marelli ve Pirelli şirketlerinin delegeleri İtalyan sefaretinin delaletiyle 1933 başlarında İran hükümetini bu konuda ikna etmeye çalışıyordu. Hatta Mussolini, İran Trabzon Limanı'na çıkmak için Türkiye sınırına yol, şimendifer inşasına karar verirse malzeme, mühendis ve borç para vermeye hazır olduklarını bile dile getirmişti. Aslına bakılırsa kuzey İran'ın yegâne ve doğal mahreci olan Trabzon Limanı'ndan limansızlık ve yolsuzluk nedeniyle istifade edememesi bütün bu mıntıka mahsulatını, Hazar Denizi balıkçılık ve havyarıcılığını tamamıyla Bolşevik Rusya'nın iktisadi boyunduruğu altına sokmuştu. Bundan dolayı başta Şah olmak üzere İran devlet ileri gelenleri bu yolun açılması taraftarıydılar (BCA, 30.10.0.0.237.602.1).

İş, İran transit ticaretinin tekrar Türkiye üzerine çevrilmesinde gelip düğümleniyordu. Bunun için de Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunun yapılması gerekiyordu. Bu yüzden 1932-1933-1934 yılları içerisinde yapılan tesviye ameliyatı ile beraber 3.150.000 lira harcanarak 1.078 adet yeni köprü menfez inşası, 48 adet köprünün esaslı tamiri, 448 adet istinat duvarı vs. ile birlikte 150 km yeni şose inşaatı yapılmıştı (Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938, s. 264-265). Ayrıca bu yoldan ticareti artırmak için İran transit eşyasının geçişinde kolaylık sağlanmalıydı. Bundan dolayı 1933 yılında yeni deniz tarifeleri düzenlenirken Trabzon yolu ile İran'a nakledilecek eşya için yüzde elliye yakın indirim yapılmıştı (Yeni Deniz Tarifelerinden Şikayet, 1933, s. 5).

Son senelerde başta Trabzon Ticaret Odası olmak üzere, bu yol üzerinde bulunan bölgedeki ticari müesseseler, İran transit yolunun gelişmesi için çok çaba göstermişlerdi. Mesela Trabzon Ticaret Odası adına İran'a giden Osman Cudi Bey, Tebriz Ticaret Odası yetkilileri ve tüccarlarla 17-22 Ağustos 1933 tarihlerinde görüşmeler yapmıştı (Aydın, 2012, s. 187). Cumhuriyet hükümeti de bu yol üzerinde idari tedbirler almakta geri durmadığı gibi, bu yolu otomobil ve otobüs nakliyatına müsait bir hale getirmiş ve İran transit eşyası için azami derecede indirim yapılmıştı. Fakat bütün bu tedbirlere rağmen Tebriz-Trabzon transit yolunun şimdilik I. Dünya Savaşı'ndan önceki durumuna dönmesi mümkün değildi. Bu imkânsızlık

dünyanın geçirmekte olduğu ekonomik bunalımdan ileri gelmekteydi. İran eşyasının, özellikle uluslararası piyasalarda halı ticaretinin daralması, genel itibarıyla memleketler arasındaki ticari münasebetlerin birçok zaruretlerle azalması, doğal olarak tesirlerini transit ticareti üzerinde göstermişti (İran Transiti, 1934, s. 3).

Dolayısıyla İran'dan Trabzon'a gelip dışarıya giden transit eşyası 1931'de 232.604 kilo 244.950 lira, 1932'de 183.654 kilo 148.616 lira, 1933'de 542.746 kilo 869.611 lira, 1934'te 115.815 kilo 141.989 lira değerindeydi. Bu eşya pamuk, badem içi, üzüm, tatlı çekirdek ve halıdan ibaretti. Öte yandan dışardan Trabzon'a gelip İran'a giden transit eşyası 1931'de 751.440 kilo 1.147.637 lira, 1932'de 699.293 kilo 1.192.723 lira, 1933'de 542.777 kilo 831.781 lira, 1934'te 393.407 kilo 539.849 lira değerinde idi. Bu eşyanın ise %50'si yünlü dokuma, %25'i pamuklu dokuma ve kadife, %10'u ipekli dokuma, %15'i de demir, pirinç ve türlü hırdavattan oluşuyordu. İran'a giden eşya tonajındaki düşüşün sebebi daha ziyade İran'ın en kabarık yekûnlu ithalat eşyası olan şeker ve çay maddelerinin son zamanlarda kendi üretiminden ve Rusya'dan tedarik etmesinden ve İran'ı da sarsan ekonomik buhran dolayısıyla tuhafiyeye ve manifaturaya ait ithalat maddelerini de önce olduğu gibi topluca ve geniş miktarda ithal edememesinden ileri gelmekteydi (BCA, 30.10.0.0.65.433.4).

4. İran Transit Ticaretinde Yolların Rekabeti

Öteden beri İran transit ticaret yolu her zaman bir rekabete sahne olmuştur. 1930'larda ise karayolları arasında bir rekabet baş gösterdi. Son senelerde dört kara yolu birbiri ile iyiden iyiye bir rekabet içerisine girdi. Bu yollar şunlardı (Ertem, 1935, s. 3)

1. Trabzon-Tebriz Yolu
2. Reşt-Bakü-Batum Yolu
3. Meşhed-Bombay Yolu
4. Kermanşah-Beyrut Yolu

Bu dört yol İran ile Avrupa pazarı arasında birbiri ile yarış halindeydi. Reşt-Bakü-Batum yolu İran tacirlerine sempatik gelmediğinden yukarı İran'ın alışverişi için bu yol pek yararlı değildi (Ertem, 1935). Çünkü Rus-

lar, İranlı tüccarlara zorluklar çıkarıyordu ve bu yüzden tüccarlar bu yolu tercih etmiyordu. Diğer yandan İran trenleri ile Sovyet trenleri arasında aktarma yapmakta zorluklar yaşanıyordu (İran Sefirinin Bu Husustaki Beyanatı, 1932, s. 9; İran'ın Harici Ticareti İçin En Müsait Yol Hangisidir?, 1934, s. 7). Meşhed-Bombay yolu, İran'ın doğu muntikalarının mahsullerini Hint yolu ile Avrupa'ya göndermeye gene aynı liman yardımı ile Avrupa'dan mal almaya yarıyordu. Bu yol ucuz olmakla beraber buna karşı Avrupa piyasalarından çok uzaktı. Deniz yollarını, tren, daha sonra deve ve at kervanları takip etmekteydi. Fakat ticaret bakımından çok önemli olan sürati ihmal ettiği için çok rağbet görmüyordu. Bu yollar içerisinde kolaylığı temin eden yollardan biri Kermanşah-Beyrut otomobil yoluydu. Bu yolun en çok işe yarar tarafı sürati temin etmesiydi. Hele İran halıların Kermanşah-Beyrut yolu ile çok kısa bir zamanda Akdeniz kıyılarına indirilmesi ve Beyrut vasıtası ile Avrupa'ya kolayca gönderilmesi bu yolu önemli kılmaktaydı (Ertem, 1935, s. 3).

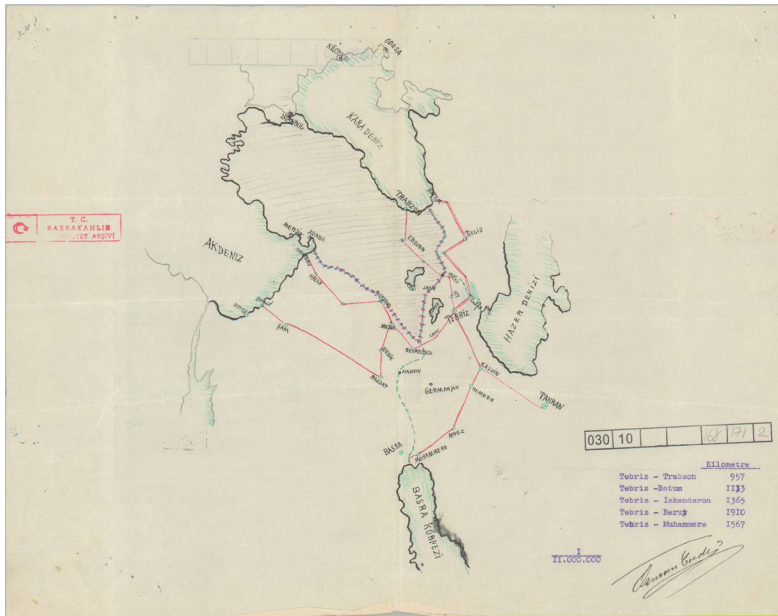
İran'ın Suriye limanlarından biri ile transit ticaret yapmasına gelince, bu yol Irak, Şarki Ürdün, Filistin gibi henüz yeni kurulmuş olan üç devletin arazisinden geçmekteydi. Bu devletlerle İngilizlerin de sıkı bir alakası vardı. İran ticari ilişkilerinin bir arızaya uğramaması için İran'ın Filistin, Şarki Ürdün ve İngilizlerle olan her türlü münasebetlerini bozmamaya dikkat etmesi lazımdı. Ancak birkaç devlet arazisinden geçmek için daima siyasi dengeleri ve münasebetleri idare etmek kolay bir iş değildi (İran'ın Harici Ticareti, 1934, s. 7).

Bu dört yolun ortasında Asya'nın klasik yollarından olan Trabzon-Tebriz yolu vardı. Bu yol 1934'deki haliyle bile doğal olarak diğer yollara üstün durumdaydı. Yalnız Kafkas demiryolları karşısında aciz bir durumdaydı (Nafia İşleri Mecmuası, 1934, s. 14). Fakat yine de İranlı tacirlerin sevdiği ve tercih ettiği bir yoldu. Gazeteci Esat Mahmut Bey'in 1930'da Erzurum'da gördüğü 60 sene bu yolda gitmiş gelmiş 5 binden fazla deve-si olan ihtiyar bir İranlı kervancının da ifade ettiği gibi "15 yıldan fazla bir zamandan beri transit Rusya tarihiyle yapılmaktaydı. Fakat şimdi yine Erzurum-Trabzon yolu tercih edilmeye başlandı. Müşkülât olmasa hiçbir İranlı malını Rusya tarihiyle sevk etmez. İhtiyar İranlı gülümsedi. Efendi, dedi, bilmezsiniz, bizim memlekette sizi çok severler" (Esat Mahmut, 1930, s. 6). Bu yol İran tacirlerine sempatik gelmekte ve İranlı tüccarlar tarafından tercih edilmekteydi. İranlılar bu yolun önemini kavradıkları için

İran dahilinde Türk sınırına kadar muntazam otomobil yolları yapmışlardı (İran Sefirinin Bu Husustaki Beyanâtı, 1932, s. 9). Fakat bu yolda da çeşitli engeller söz konusuydu. Zaman zaman bu yolda kamyon seferleri ihdas edilmek ve yaz kış bu seferlerin devam ettirilmesi istenmişti. Trabzon-Tebriz yolunun işler bir hale konması arzu edilen bir şeydi ve bu iş ne kadar çabuk yapılırsa ülke ekonomisi için o kadar iyi olurdu. Bununla birlikte Türkiye'nin doğuya doğru giden demiryolları ile İran transit eşyasını, çölden geçen ve emniyeti garanti edilmeyen otomobil yolundan çok daha kısa bir zamanda emniyetle Akdeniz limanlarına nakledebilmek mümkündü (Ertem, 1935, s. 3).

Harita 1

İran transit ticaretinin geçtiği güzergahlar



Not. BCA, 30.10.0.0.168.171.2.12.

Öte yandan İran Büyükelçisi Halil Fehmi'nin Mayıs 1936'da gazetecilere vermiş olduğu beyanata göre, İran hükümeti transit nakliyatı için Türkiye yolunu tercih etmişti. Tebriz'den Trabzon'a kadar uzanan transit yolunun

İran topraklarındaki kısmının inşaatına başlanmıştı. Yolun Türk topraklarındaki Trabzon ile Erzurum arasındaki kısmı ise bitmişti (Trabzon-Tebriz Transit Yolunun İnşasına Hararetle Devam Ediliyor, 1936, s. 2). Geri kalan kısmının ikmaline büyük bir gayretle devam edilmekte ve 1937 yaz sonuna kadar bitirilmesi planlanmaktaydı (Nadi, 1937, s. 1).

Başka hiçbir yol Trabzon-Erzurum-İran transit yolu kadar İran'ı Avrupa'ya yaklaştırmış olamazdı. Umman Denizi üzerinden Kızıldeniz'i dolaşarak yapılan İran deniz nakliyatı aylar süren bir zaman almaktaydı. Arabistan çöllerinden Akdeniz'e iniş yine mesafe itibarı ile uzun ve masraf yönünden çok pahalıydı. Hiçbir zaman muntazam çalışmayan Hazar Denizi nakliyatı da bütün Rusya içinden dolaşmak külfeti ile karşı karşıyaydı. İran'dan Trabzon'a hareket edecek otobüs ve kamyonların bu mesafeyi 3 günde alacakları, Trabzon'dan İstanbul veya Köstence'ye de 2, nihayet 3 günde varacakları hesaplandığında İran ile Avrupa arasındaki ulaşım hızlanmış olacaktı. İran eşyası bu kadar kısa bir sürede Avrupa'ya nakledildiği gibi Trabzon üzerinden İran'a yapılacak olan ithalat da aynı süratle gerçekleştirilmiş olacaktı (Nadi, 1937, s. 1, 7).

Orta Avrupa'yı Orta Asya'ya bağlayan transit yolu, yalnız Avrupa ithalat ve ihracatına vasıta olmakla kalmayacak aynı zamanda iki komşu ülke arasında yeniden ticaret ilişkilerini artıracaktı. Yine bu yol İran ithalat ve ihracat ticaretinin gelişmesine hizmet etmenin yanı sıra Doğu vilayetlerinin kalkınmasına da katkı sağlayacaktı (Nadi, 1937, s. 7).

İran transit ticaretinin esas yol olan Trabzon-Tebriz yolundan ayrılarak sonradan türeyen yeni yollara dönmemesinin başlıca sebepleri şunlardı (Onbulak, 1947, s. 2).

1-Cumhuriyet'ten önce Trabzon-Tebriz yolunun asayışı layıkıyla temin olunamadığından transit eşyası eşkıya tarafından sık sık vurulmuştu. Eşyanın emniyetle sevkine engel olan bu hal transitin Türkiye'den yüz çevirmesinin başlıca amilidir.

2-En kısa yol Trabzon-Tebriz yolu olmasına rağmen en pahalı yol bu yol olmuştur. Bu yüzden İran tüccarı daha ucuz olan diğer rakip yolları tercih etmiştir.

3-Türkiye'deki pasaport ve gümrük usullerinin muğlak ve sıkıcı olması da transit eşyasının Trabzon-Tebriz yolundan yüz çevirmesinde oldukça önemli bir rol oynamıştır.

4-Daha önceleri develerle yapılan nakliyat yerini motorlu taşıtlara terk ettikten sonra Trabzon-Tebriz yolunun motorlu taşıtların işlemesine müsait bulunmaması ve kışın bir müddet kapalı kalması dolayısıyla bu yolla yapılan transit nakliyatı diğer yollara kaçmıştır.

5. İran Şahı Rıza Pehlevi'nin Türkiye Ziyareti ve Transit Yoluna Etkileri

İran Şahı Rıza Pehlevi'nin Haziran 1934'deki Türkiye seyahati iki memleket arasında son zamanlarda kurulan dostluğun bir tezahürüydü. Türk-İran hududu iki sene önce 1932 yılında Türkiye'nin çizdiği hat üzerinde kesinleşmişti. Bu ziyaretin arkasındaki asıl sebep, hiç şüphesiz, iki memleket arasındaki ekonomik ilişkileri geliştirmek arzusundan kaynaklanıyordu.

İran Şahı, bu seyahat esnasında tarihi transit yolu olan Bayezıt-Erzurum-Trabzon yolunu kullandı. Trabzon'dan Samsun'a gemiyle geçerek buradan Ankara'ya trenle seyahat etti (Akgül, 2005, s. 19). Şah'ın Tahran'dan Trabzon'a seyahati iki maksada hizmet etmiş olabilir: Birincisi, bu yolun İran mallarını Avrupa'ya sevk için kullanılabileceğini Şah'a göstermek, ikincisi de Samsun'dan Ankara'ya trenle seyahat ettirerek iki hükümet merkezi demiryolu ile birbirine bağlandığı takdirde elde edilecek büyük faydaları arz etmektir (Bir İngiliz Gazetesinin Makalesi, 1934, s. 6).

Türkiye demiryollarını doğu vilayetlerine kadar uzatmakla meşguldü. Türkiye'nin inşasına karar verdiği demiryolu hatlarını, henüz gelişim aşamasında olan İran demiryolları ile birleştirmek çok faydalı olacaktı. Türkiye, Tahran'ı Akdeniz'e bağlayacak demiryolunu Şah'ın da arzu ettiğinin farkındaydı. Ancak İran kuzey güney istikametindeki demiryolu projesini uygulamak istiyordu. Türkiye, bu hattın Karadeniz'de hatta Mersin yoluyla Akdeniz'de İran'a bir çıkış noktası verebilirdi. Bunun için Şah'ın ikna edilmesi gerekiyordu. Türkiye İran'a böyle bir çıkış vermekle hem ekonomik hem de siyasi sahada yardım etmiş oluyordu (Bir İngiliz Gazetesinin Makalesi, 1934, s. 6). Bütün bunlara rağmen gerek Türkiye ve gerekse İran demiryolu inşaatında bütün isteklerini tatbik edebilecek vaziyette değillerdi. Diğer taraftan Şah'ın seyahati için Beyazıt-Erzurum-Trabzon yolunun süratle tamir edilmesi Tebriz ile Tahran arasındaki şosenin otomobil ve kamyon nakliyatı için müsait bir şekilde konulabileceğini göstermişti (Bir İngiliz Gazetesinin Makalesi, 1934, s. 6).

İran Şahı'nın Türkiye'yi ziyareti Trabzon-Erzurum yolundan gelip gidişleri Trabzon-İran transiti işini yeni baştan canlandırdı. Seyahatten önce Mersin veya Samsun yolunu müdafaa edenler vardı. Fakat seyahatin ardından durum değişti. İran transit ticaret yolunun en kestirmesinin Trabzon-Tebriz yolu olduğu beyan edilmeye başlandı. İran Şahı'nın İran transiti ve Trabzon yolu için: "Yol, transit nereden giderse gitsin ucu Trabzon'a varsın da" demeleri Trabzon transiti için sevindirici bir durumdu. Ancak İranlı tacirler, İran transitinin Trabzon'dan geçmesi için birincisi yol, ikincisi de vergi ve gümrük muamelesinin düzelmesini ileri sürüyorlardı (Trabzon Mektupları, 1934, s. 7).

Yol için Türkiye 3,5 milyon lira harcayarak birinci önemli işi başarmıştı (TBMM Zabıt Ceridesi, 1937, s. 146.). Vergi ve gümrük muamelesinin da istenilen düzene girmesi ile İran transiti artık ne Rusya'dan ne Irak'tan, doğrudan doğruya Trabzon'dan geçeceği şüphesizdi. Üçüncü mühim iş de Trabzon'a bir liman yapılması idi. Transit yakın zamanda Trabzon'a dönüşüne şüphesiz ki liman ihtiyacı kendisini hissettirecekti (Trabzon Mektupları, 1934, s. 7).

Şah'ın Türkiye seyahati iki ülke arasında hem siyasi hem de ekonomik ilişkilerin gelişmesine olumlu yönde katkı sağladı. Sınır sorunları giderildiği gibi ülkeler arasında dostluk ve ekonomik iş birliğini artıracak adımlar atılmaya ve 1935 yılında İran ve Türkiye arasında transit ticaret yolu için ortak çalışmalara başlandı (Aydın, 2012, s. 188).

6. İran Transit Ticaretini Tekrar Trabzon'a Çevirme Çabaları

İran için Türkiye'de bir transit limanı temin etmek meselesi bir süreden beri, 1935 yılı başlarında, ciddiyetle dile getirilmeye başlandı. Bir ara İran bu plandan vazgeçerek Suriye taraflarında kendisine bir transit limanı aramaya girişmişti. Fakat İran'ın ithalat ve ihracat ticareti için en kısa yol Trabzon-Tebriz şosesiydi. Son senelerde Türk hükümeti Trabzon-Tebriz şosesinin tamiri ve gümrük zorluklarının ortadan kaldırılması için lazım gelen tedbirleri almaktan geri durmamıştı. Bunun için 1935-1936 yıllarında Gümüşhane vilayeti kısmında 215.000 lira bedelle 48 km yeni şose inşaatı ve Horasan-Karaköse arasında 250.000 lira bedelle 60 km yeni şose inşaatı ikmal edilmişti (Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938, s. 265). Fakat bazı esaslı noktaların eski vaziyette kalması tacirlerin mallarını Trabzon Limanı

vasıtasıyla göndermelerine mani oluyordu. İran konsolosuna göre, bu şosenin daimi surette açık bulunması için şu üç noktanın nazarı dikkate alınması gerekiyordu (İran Ticareti Trabzon'a Nasıl Çevirilebilir?, 1935, s. 1).

Birinci olarak Trabzon-Tebriz şosesi senenin 12 ayında açık bulundurulmalıydı. Zira kışın karlardan bu yol 4-5 ay kapanmakta ve nakliye sadece develerle yapılmaktaydı. İran'ın ihracatına mukabil Avrupa'dan getirttiği ithalat eşyası, şosenin kapalı bulunduğu aylara rastlamaktaydı. Halbuki bu aylar, İran'da alışverişin ve ticaretin çok canlandığı yılbaşı ve nevruz bayramına rastladığından İran tacirleri mecburen mallarını başka yollardan getirmekteydi. Bu yüzden bu yolu bütün yıl açık bulundurma işi valilerin uhdesine verilmeli, her vali, yolun kendi vilayetinden geçen kısmı ile ilgilenmeli ve daimi amele ile kardan kapanan yolu temizletmeliydi. Bu usulün tatbik edilmesi halinde kar tabakaları birbirinin üzerinde birikmeyecek, yol tamamıyla kapanmayacak, kapansa bile açılması aylarca değil bir haftadan fazla sürmeyecekti.

İkinci nokta transit eşyasının nakli meselesiydi ki, bunun için muntazam ve süratli nakliyat yapacak bir şirket kurulması lazım geliyordu. Beyrut ve Batum yollarının rekabetini kırmak için teşkil edilecek bu transit nakliyat şirketine tacirler de girmeliydi. Tacirler, bu nakliyatın kârından da istifade edecekleri için Trabzon-Tebriz şosesini tercih edeceklerdi. Bunun için İş Bankası'nın İran Milli Bankası ile anlaşarak teminatlı İran-Türk transit eşya nakliyat şirketini ortaklaşa kurması ve nakliyat için kapalı ve sağlam yapılı kamyonlar tedarik etmeliydi. Tüccarları Tebriz-Trabzon yolundan çeviren esas sebeplerden biri de nakliyat ücretlerinin istikrarsızlığı ile malların sigorta meselesiydi. Çünkü eşya yalnız Trabzon Limanı'na kadar sigorta edilmekte ve karada hiçbir müessese sigorta muamelesi yapmaktaydı. Buna karşılık Beyrut'ta kurulan bir şirket, eşyayı İran'da müşterilerin eline varıncaya kadar sigorta etmekteydi. İran-Türk transit eşya nakliyat şirketi kurulursa, sigorta meselesi de halledilmiş olacaktı.

Üçüncü nokta iskele ücreti, gümrük masrafları ve gümrük formaliteleri idi. Trabzon'a rakip diğer limanlarda transit hakkı binde bir alındığı halde burada binde üç alınmaktaydı. Fakat bunların en önemlisi ve en ağır iskele ücretiydi. Bundan yalnız İranlı tüccarlar değil, yerli tüccarlar da şikâyet ediyorlardı. Trabzon'da transit eşyasından nakliye ve mavna ücretinden başka malın her kilosundan bir kuruştan beş kuruşa kadar iskele resmi yani genel olarak bir ton eşyadan 15 liradan elli liraya kadar vergi alınmaktaydı.

Halbuki Beyrut Limanı'nda her ton eşyadan yalnız 15 frank yani 125 kuruş kadar bir para alınmaktaydı. Bunun için transit eşyasını Trabzon'a çekmek için ya iskele vergisinden muaf tutmak ya da mevcut tarifenenin dörtte biri nispetinde bir vergi almak gerekiyordu.

İşte bu üç esas nokta dikkate alınarak işe girilirse, Trabzon-Tebriz şosesi, diğer transit yollarına rekabet edebilir duruma gelebilirdi. Aslına bakılırsa yukarıda bahsedilen nakliye şirketi kurulması fikrine her iki ülke yetkililerinin de sıcak baktığı söylenebilir. İran tarafına göre 1930'ların ortalarında transit yoldan yıllık 25.000 ton ticaret malı geçmekteydi. Eğer bu yol üzerindeki engeller kalkarsa bu miktarın birkaç kat artması söz konusuydu (Aydın, 2012, s. 188-189). Trabzon, Gümüşhane, Erzurum ve Ağrı vilayetlerinden geçen Trabzon-İran transit yolunun uzunluğu 642 km idi. 1930'ların ortalarında bu yol iki mıntıkaya ayrıldı. Trabzon'dan Erzurum sınırına kadar 242 km'lik kısım birinci mıntıka ve Erzurum'dan İran sınırına kadar olan 400 km'lik kısım ise ikinci mıntıka olarak kabul edilerek bu iki mıntıkaya birer baş müdür tayin edildi (Doğu Cumhuriyet'in 15. Yılında, 1938, s. 26).

1936 yılı sonlarında İran transit yolunun yeniden canlandırılması için faaliyetler artırılmıştı. Hatta yeni yapılacak şehirlerarası telefon hatları için hazırlanan 4 senelik programa Trabzon-Erzurum-İran arası da dahil edilmiş ve İran'a kadar uzanacak olan bu telefon hattının 1938 yılında kurulabileceği planlanmıştı (BCA, 30.10.0.0.71.464.27). 1936 Ekim ayı ortalarında Trabzon-Tebriz transit yolunun işletilmesi için İran'la müzakereler yapmak üzere Cemal Hüsnü başkanlığında bir heyet İran'a gönderilmişti (Cemal Hüsnü Heyeti Dün Hareket Etti, Kurun, 17 Birinciteşrin 1936, s. 1). Türk ve İran heyetleri 20 Nisan 1937'de Trabzon-Tebriz-Tahran yolu üzerinden karşılıklı transit ve nakliyatı kolaylaştıran anlaşmayı imzalamışlardı (TBMM Tutanak Dergisi, 1951, s. 72). Bu anlaşma 7 Haziran 1937 tarihinde yürürlüğe girdi (T.C. Resmi Gazete, 21 Haziran 1937). Diğer yandan transit yolundaki çalışmalar büyük bir hızla tamamlanmak üzereydi. Bu yol üzerinde modern nakliyat usullerine göre her türlü tedbirler alınmaya başlanmış ve Bayındırlık Bakanlığı 24 kamyon ve 12 otobüs sipariş etmişti (Atay, 1936, s. 1). Almanya'dan getirilen bu kamyon ve otobüsler, 1937 Mart'ında Trabzon'a çıkarılmıştı. Bir yandan da devlet demiryolları bu yolda çalışacak kadroların tamamlanmasıyla meşguldü. Nisan ayı sonlarına doğru transit yolu üzerinde seyrüseferin başlanması

düşünülmekteydi. Şimdilik getirtilen bu motorlu nakil vasıtaları bir başlanğıçtı. Görülen ihtiyaç nispetinde sayıları artırılması düşünülmekteydi. Bu arada İran transit yolunun yarım kalan parçaları da Bayındırlık Bakanlığınca peyderpey ihale edilmekteydi. (Şark Vilayetlerimizin Kalkınma Planı, 1937, s. 2). 5 Mayıs 1937 tarihinde devlet demiryolları idaresince Trabzon-İran yolu üzerinde otobüs, kamyon ve otomobil işletilmesi hakkındaki kanun TBMM’de kabul edildi (TBMM Zabıt Ceridesi, 1937, s. 17). Mayıs ayı sonunda ise Trabzon-Erzurum-İran yolunda işletilecek otobüs ve kamyon servisinde çalıştırılacak memur ve müstahdemlere kadro tahsisi için kararname çıkarıldı. 10 Aralık’ta da bu yol üzerinde devlet demiryolları ve limanları işletme umum müdürlüğüne otobüs, kamyon ve otomobil işletilmesi ile ilgili nizamname yürürlüğe kondu. (BCA, 30.18.1.2.75.46.19; BCA, 30.18.1.2.81.101.1).

Bu kanun çerçevesinde Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü’ne bağlı Trabzon-İran hudut transit yolu otobüs ve kamyon servisi kadrosunda hareket ve cer müfettişliklerine 177’şer lira ücretle tayinler yapıldı. 19 Haziran 1937’de de Trabzon-Kızıldize transit yolu Erzurum’da yapılan törenle açıldı ve yol üzerinde Devlet Demiryolları tarafından otobüs ve kamyon seferlerine başlandı (BCA, 30.18.1.2.76.53.19; Alpan & Öksüz, 2019, s. 147). Transit yolunun açılması ile develerin kullanımı hemen hemen ortadan kalktığı gibi yol üzerindeki 29 han ve kervansaray da kalıntı haline geldi. Transit yolunda son deve kervanı 1936’nın kışında görülmüştü (Turan, 2020, s. 293). Transit yolunda otobüs ve kamyon servisi faaliyete başladığı 19 Haziran 1937 tarihinden 11 Aralık 1937 tarihine kadar 264 otobüs seferi ve 875 kamyon seferi yapılmış, 3.881 yolcu, 85 ton bagaj ve 1127 ton eşya taşınmıştı. Eşya gelirinden 230.57, yolcu gelirinden 17.181 olmak üzere toplam 40.238 lira gelir elde edilmişti (Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938, s. 117).

1937 yılı sonlarında Trabzon-Tebriz transit yolu üzerindeki tamir ve inşaa çalışmalarına yağmur mevsiminin yaklaşmasından dolayı büyük bir hız verildi. Trabzon’la İran sınırı arasında işleyen devlet otobüs ve kamyonları tıpkı demiryolu nizam ve intizamı ile belirli gün ve saatlerde hareket eden katarlar halinde hizmet vermekteydi. Kışın kar ve tipi yüzünden uzun zaman geçit vermeyen Zigana ve Kop Dağlarının birçok noktalarının virajlarında kar, tipi, çığ ve patinaj tehlikelerine karşı gerekli tedbirler alınmıştı. Mesela 67. kilometrede Zigana Dağı’nın en tehlikeli bir noktasın-

da bir sığınak binası yapılmıştı. Devlet otobüs ve kamyonlarının transit yolu üzerinde yapmakta olduğu nakliyatın büyük bir kısmını dahili yolcu ve ticaret eşyası oluşturmaktaydı. Özellikle Trabzon-Erzurum arasındaki yolcu nakliyatı çok faal bir durumdaydı (Bayındırlık İşleri Dergisi, 1938, s. 62, 66, 115, 117). Özel nakil vasıtalarından çok daha uygun, düzenli ve güvenli olmasından dolayı devlet otobüs ve kamyonları halk ve tüccar tarafından tercih edilmekte ve rağbet görmekteydi. Öyle ki, komple bir kamyon tedariki için tüccar birkaç gün öncesinden talepte bulunmakta ve sıraya girmektedir (Trabzon-Tebriz Transit Yolunda İnşa Faaliyeti, Kurun, 1937, s. 4; Orta Avrupa'yı Orta Asya'ya Bağlayan Transit Yolumuz, 1937, s. 3). 1938 baharında Trabzon-Tebriz arası yolculuk süresi 3 güne inmiş durumda olup haftada üç gün karşılıklı seferler yapılmaktaydı. Kişi başına yolculuk ücreti ise 19.90 liraydı (Aydın, 2012, s. 189-190).

Öte yandan yeni yapılan transit yolu üzerinde devlet otobüslerinin seferlere başlaması, özel kamyon şirketleriyle devlet işletmesi arasında kıyasıya bir rekabetin başlamasına neden olmuştu. Uzun yıllar rakipsiz olarak hareket eden özel kamyonlar, devlet servisinin başlaması üzerine yeni birtakım uygulamalara giderek devlet otobüs ve kamyonlarının tarifesinin altında ücretlerle nakliyat yaparak yolcularını kaybetmemeye çalışmışlardı. Ayrıca kamyonlar haddinden fazla yük alarak daha fazla kâr etmeyi düşünmüşlerdi (Erzurum, 22 Temmuz 1937, s. 2). Transit yolu üzerindeki diğer altyapı çalışmalarına gelince, hanların yerine, Gümüşhane, Bayburt ve Karaköse'de modern konforlu otel ve garajlar yapılmıştı. Özellikle Gümüşhane ve Bayburt'taki oteller, o dönemin şartlarına göre oldukça lüksü. Bu otellerde merkezi ısıtma sistemi, özel süitler, batı tarzı banyo ve tuvaletler yapılmıştı. Bunların yapımı önemli ölçüde tamamlanmış olmasına rağmen II. Dünya Savaşı'nın araya girmesiyle uzun süre hizmete sokulamamıştı (BCA, 490.01.0.0.648.152.1).

Türkiye ile İran arasındaki transit ticaretini geliştirmek için kara yolunda yapılan çalışmaların yanı sıra 1937 yılında demiryolunun da devreye sokulması gündeme gelmişti. Bunun için Türkiye, doğuya doğru yapmakta olduğu demiryolunun sınırda İran demiryollarıyla birleştirebilmek için İran tarafından tarih ve mahallin belirlenmesi talebinde bulunmuştur. Bunun üzerine İran tarafı kendi demiryollarının Türk demiryollarına bağlanmasına büyük önem verdiklerini ancak bu projenin 1948 yılından önce gerçekleştirilmesinin mümkün olmadığı cevabını vermişti. Çünkü bu sırada İran,

mümkün mertebe süratle Azerbaycan vilayetinin Transiranien demiryoluna birleştirmek ve bu hattı Kotur'a kadar uzatmakla meşguldü. Bununla beraber bu projenin uygulamaya konulması ve gerçekleştirilebilmesi için Basra Körfezi'ni Hazar Denizi'ne bağlayan hattın ve bunun Kotur'a kadar uzatılmasına ait tetkikat işlerinin tamamlanmış olması gerekiyordu (BCA, 30.10.0.0.151.71.15). Anlaşıldığı kadarıyla Türkiye, İran'la demiryollarını birleştirmeye hazırdı ancak İran bu sırada önceliğini daha çok İran'ın kuzey ve güneyini birleştirecek olan demiryolu projesine vermiş durumdaydı.

Bununla birlikte 1939 ortalarına kadar İran hükümeti Tebriz'den Türkiye sınırına kadar şose yol işini halletmiş durumdaydı. Türkiye'de ise büyük masraflara ve çok esaslı çalışmalara bağlı bulunan transit şosesinin Trabzon'dan Erzurum-Karaköse'ye kadar olan yolun önemli bir kısmı bitirilmişti. Yalnız Karaköse'den sınıra kadar olan küçük bir kısmı kalmıştı. Bu kısmın da tamamlanması için geceli gündüzlü çalışılmaktaydı. Şosenin bitmemiş olmasına rağmen Türkiye sınırı içerisinde transit otobüs ve eşya kamyonları kışın ve yazın düzenli olarak işlemekteydi. Ancak bu sevkiyat haftada iki defa yapıldığından bazen İran'dan Türkiye sınırına gelen yolcular özel araçlarla yollarına devam etmek mecburiyetinde kalıyorlardı. Bu sıra İran'dan Avrupa'ya giden yolcular hem ucuz hem de kısa olduğu için bu yolu tercih ediyorlardı. Bunda İran'ın sınır köyü olan Bezirgan'da yolcuları barındırmak için misafir odaları hazırlanmış, köyün dışında geniş yollar açmış olmasının yanı sıra gerek Bayezıt istasyonunda ve Karaköse'de gerekse Erzurum'da yolcuların istirahatini temin için gösterilen gayretin de payı vardı. Özellikle transit yolunun ortası sayılan Erzurum'da geniş yollar, modern oteller, sinema ve bahçeler yapılmakta, eski eserler, camiler tamir edilerek yolcu ve seyyahların istifadesine sunulmak üzere hazırlanmaktaydı (Aran, 1939, s. 5).

Türkiye ve İran arasında Trabzon-Tebriz transit yolu üzerinde yapılan çalışma ve anlaşmalar 1930'ların sonlarına doğru semeresini vermeye başlamıştı. Bu yol üzerinde transit olarak gelen-giden eşya miktarında 1937 yılına kadar devam eden azalma bu tarihten itibaren düzelmeye ve artmaya yüz tutmuştu. Transit nakliyatını geliştirmek için Türkiye ile İran arasında imzalanan 21.6.1937 tarihli kanunla tasdik edilen anlaşmadan sonra transit eşya miktarında önemli bir artış meydana gelmişti. 1936'da toplamda 547.000 kiloya kadar düşen transit eşya miktarı 1937 yılında 677.000'e, 1938'de 1.833.194'e ve 1939'da ise 3.072.596'e yükselmişti

(Onbulak, 1947, s. 2). Ancak bu seferde 1939 yılında Sivas-Erzurum demiryolu hattının açılması ve Erzurum'dan İran transit nakliyatını tren vasıtasıyla Samsun'a getirme imkânı hasıl olduktan sonra, Erzurum-Trabzon arasındaki yol ve dolayısıyla Trabzon bu durumdan olumsuz yönde etkilendi (Okur & Küçükuşurlu, 2009, s. 33). Çünkü İran'dan transit malları hep Erzurum'dan Samsun'a gelmeye başlamıştı. İran hükümeti bile 1941 yılında Avrupa'dan satın aldığı askeri mühimmatı Samsun Limanı'nı kullanarak Samsun ve Bezirgan yolu ile transit olarak İran'a nakletme yolunu seçmişti. II. Dünya Savaşı başladıktan sonra bunun da arkası kesildi (Us, 1945, s. 1; BCA, 30.10.0.0.262.763.23).

7. II. Dünya Savaşı ve Sonrasında Transit Yolu

Sivas-Erzurum hattı yapıldıktan sonra trenle Samsun'a gelen İran transit eşyası eski zamanlarda develer sırtında Trabzon'a gelen transit eşyasının miktarına kıyas kabul etmeyecek derecede azalmıştı (Us, 1945, s. 1, 4).

Trabzon-İran transit ticareti II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla bundan olumsuz yönde etkilendi. Buna rağmen yine de Trabzon-İran transit yolunun açık bulundurulabilmesi için Devlet Demiryolları İşletmesinin İran transit hattında işleyen kamyon ve otobüslerinin tamiri için Almanya'dan gerekli görülen çeşitli yedek parçaların satın alınmasına karar verdiği gibi, bir yandan da yol üzerinde bakım çalışmaları yapılmaya devam ediyordu. Mesela 1944 yılında Trabzon-İran transit ticaret yolunun Dellal Boğazı mevkiinde yolun bozulmasına neden olan derenin tahkim edilmesine karar verilmişti (BCA, 30.18.1.2.101.22.20; BCA, 30.18.1.2.104.12.3). 1941 yılında Almanya'nın Rusya'ya saldırması, ardından İran'ın İngiltere ve Rusya tarafından kuşatılması İran transit ticaretini durma noktasına getirdi (Turan, 2020, s. 296). Sonraki yıllarda İran Azerbaycan'ının Ruslar tarafından işgali yüzünden bu gelişme biraz daha sekteye uğradı. Mesela 1940'dan önce senede 5-9 bin balyayı bulan halı transit ticareti 1948 yılında 238 adet balyaya inmişti (TBMM Tutanak Dergisi, 1951, s. 71).

1940'ların ortalarında Trabzon-İran transit yolunun durumu şöyleydi: Ticaret yolu üzerinde her 10-15 km'de bir "Transit Yolu Bakım Evleri" bulunmasına ve her 2-3 km'ye bir yol bakım ameleleri istihdam edilmiş olmasına rağmen mevcut durumun korunması için gereken titizlik gösterilememişti (Beret, 1948, s. 16). Trabzon-İran transit ticaret yolu, başlangıçta çok iyi

yapılmasına karşılık, inşaatın uzun sürmesi ve gerekli tamir önlemlerinin alınmaması nedeniyle, daha bitmeden bozulmaya yüz tutmuştu. Örneğin 1947’de bu yol üzerinde bir inceleme yapan Erzurum Milletvekili Vehbi Kocagüney, özellikle Hasankale-Velibaba arasındaki yolun daha yapılmadan bozulduğunu ve bu kısma bol kum dökülerek aksaklıkların gizlenmeye çalışıldığını belirtmişti (TBMM Tutanak Dergisi, 1947, s. 639). Nitekim 1940’ların ortalarından itibaren transit karayolunun yapımı ile uğraşılırken diğer taraftan dünyada hava ulaşımının demir ve karayollarıyla rekabeti gündeme gelmişti. Yine aynı dönemde İran’daki petrol şirketleri, özellikle Hazar havzasındaki petrolün dünyaya nasıl pazarlayacaklarının hesaplarını yapmaktaydı (Goloğlu, 1947, Ferrier, 1991, s. 666).

Diğer taraftan 1940’ların sonuna doğru transit ticaret ve nakliyatı bakımından aynı durumda bulunan ve aynı özellikleri gösteren yerlere göre Türkiye’yi dört farklı transit güzergahına ayırmak mümkündür. Bunlar Gürbulak-Trabzon, İstanbul ve Boğazlar, Nusaybin-Haydarpaşa, İskenderun idi. Bunlardan Gürbulak-Trabzon yolu İran’ın kuzey mntıklarına ait ithalat ve ihracatın yapıldığı Türkiye’nin en önemli transit yoluydu. Bu transit yolunun iskelesi ise Trabzon Limanı idi. Bu limanın modern bir şekilde inşasına başlanılmıştı. Bunun yanı sıra İstanbul’da İran halıları, kürk yapmaya mahsus deriler vs. transit eşyası için büyük kolaylıklar ihtiva eden ve gümrük müdahalelerini tamamıyla bertaraf eyleyen bir serbest mntika tesis edilmişti (Onbulak, 1947, s. 2).

Karadeniz kıyılarının doğudaki büyük barınağı olan Trabzon, asırlarca doğudan gelen ticaret yollarına bir kapı vazifesi görmüştü. İran transit için çok önemli olan bu limanın inşası 3 Kasım 1945 tarihinde yapılan bir sözleşme ile Rar ismini taşıyan bir Türk şirketine verilmiş ve 8 Temmuz 1946 günü temeli atılmıştı. Ancak harp dolayısıyla ihtiyaç duyulan makinelerin İngiltere ve Amerika’dan getirilmesi kolay olmadığından geniş ölçüde inşaata 1949 yılı temmuz ayında başlanabilmiş ve 1954 yılında da tamamlanmıştır (Artam, 1951, s. 4; Başkaya, 2014, s. 28; Arslan, 2017, s. 1343).

Bu arada Türk hükümeti II. Dünya Savaşı sonrası İran transit ticaretini canlandırmanın yollarını aramaktaydı. Bunun için 1937 Türk-İran Transit anlaşmasında değişiklik yapılmasını sağlamak üzere İran makamlarıyla görüşmelerde bulunmak üzere 1949 Şubat ayı ortalarında Dışişleri Bakanlığına yetki verilmişti. İran heyetiyle Ankara’da yürütülen müzakereler neticesinde tanzim edilen anlaşma metinlerini Türkiye adına imzalaması için

Tahran Büyükelçisi Yakup Kadri Karaosmanoğlu yetkilendirildi (BCA, 30.18.1.2.118.102.1; BCA, 30.18.1.2.121.86.17). Bu yeni transit anlaşması ve ekleri birçok yıllar süren çalışmalar neticesinde ve ilgili tüccar ve nakliyecilerle de görüşülerek hazırlanan projeler üzerinde müzakere edilerek tanzim edilmiş ve 25 Aralık 1949 tarihinde Tahran'da imzalanmıştır (TBMM Tutanak Dergisi, B:13, 5.12.1951, O:1, s.72). Bununla birlikte bu anlaşmanın tasdiki için iki yıl kadar beklemek zorunda kalınmıştır. CHP iktidarının son döneminde imzalanan transit anlaşması, DP iktidarı tarafından yürürlüğe konulmuştur.

Yeni transit anlaşmasının eski anlaşmadan en bariz farkı, eski anlaşma yalnız Tebriz-Trabzon yolunu nazarı itibara aldığı halde yeni anlaşmanın tespit ettiği rejimin İstanbul ve İskenderun limanlarına da şamil olmasıydı. Bu değişikliğin başlıca sebepleri; Tebriz-Trabzon yolu en kısa transit yolu olup İran'ın özellikle Orta Avrupa ve Balkanlar ile olan ticareti için önemliydi. Ancak mevcut durumda Avrupa'nın bu bölgelerindeki iktisadi durum karşısında İran'ın dış ticareti daha ziyade Batı Avrupa ve denizaşırı memleketlere yönelmişti. Bu itibarla Trabzon Limanı'na muvazi olarak bir Doğu Akdeniz limanının da transit nakliyatına açık bulundurulması faydalı görülmüştü. İkinci olarak demiryolu ile bir taraftan Tebriz-Trabzon yolu üzerindeki Erzurum'a ve diğer taraftan Tahran-Bağdat transit yolu üzerindeki Musul'a bağlı bulunan ve 1950 senesinden itibaren şose ile Tebriz-Trabzon yoluna bağlanacak olan İskenderun Limanı, hinterlandındaki karayollarının yaz kış açık olması ve dış ülkelere doğru sefer yapan gemilerin mevcudiyeti bakımından transit nakliyatının bir kısmına faydalar temin edecek ve diğer Doğu Akdeniz limanlarının rekabet edemeyeceği üstünlükler sağlayacak durumdaydı. Bu limanda kurulacak bir serbest bölgenin kuru yemiş, yün, deri, bağırsak gibi Yakın Doğu mahsullerinin büyük miktarlarda stok edilmesini ve Avrupa ve Amerika'ya buradan satılmasını sağlayabilirdi (TBMM Tutanak Dergisi, B:13, 5.12.1951, O:1, s.72). Nitekim II. Dünya Savaşı'ndan sonra canlı hayvan nakliyesi 1952 yılında İskenderun-Erzurum-Gürbulak yolu üzerinden gerçekleştirildi (Bekdemir vd., 2001, s. 42).

Türkiye ile İran arasında 1949 yılında imzalanan yeni transit anlaşması birtakım yeniliklerin yanı sıra birtakım kolaylıklar da getiriyordu. Anlaşmaya göre Türkiye'de kurulmuş olan nakliyat müesseselerinin vasıtaları hiçbir müşkülata uğramaksızın Türkiye'den itibaren İran'ın içine kadar

seyahatlerini, nakliyatlarını uzatabileceklerdi. Aynı şekilde İran nakliyat müesseselerinin vasıtaları da Türkiye sınırlarının içlerine kadar girerek nakliyat yapacaklardı. Sınır aşan Türk ve İran kamyonlarından ve diğer vasıtalarından vesika olarak yalnız bir manifesto istenmekteydi. Bir başka kolaylık da o zamana kadar yapılan transit işlerinde kamyonlar sınırda gümrük muayenesine tabi tutulmaktaydı. Transit nakliyatını öldürebilecek mahiyette olan bir muamele de buydu. Bir kamyon içindeki mallar teker teker sınırda dökülüp ayrı ayrı muayene edilirdi. Dolayısıyla transit muamelesi bundan çok mutazzardı. Yeni anlaşmaya göre sınırdan geçen kamyon yalnız ilgili gümrüklerin mührünü göstermekle yükümlüydü. Yani gümrük idaresi yetkili müesseseler kamyonlarını başında muayene ederek bütün kamyonun heyeti umumiyesine geçerli olabilecek surette mührünü koyduktan sonra, bu vasıtalar Türkiye ile İran ve İran ile Türkiye arasında sınırlardan serbestçe geçme hakkına sahip olacaktı (Türkiye-İran Transit Anlaşması, 1951, s. 1).

1950'lerde transit yolunun durumuna gelince, bilindiği üzere CHP iktidarının aksine Demokrat Parti, karayollarının yapımına ağırlık vermiştir. Bununla birlikte DP iktidarının ilk yıllarında transit yolu hususunda bir faaliyette bulunulmadığı gibi, Doğu Anadolu genelinde de yeni yolların açılması konusunda bir gelişme kaydedilememiştir. Fakat transit yolu o dönem itibariyle iyi bir durumda sayılabilir. Aynı şekilde İran tarafında kalan kısmı, yani Tebriz-Türkiye sınırı kısmı da çok iyi bir durumda bulunmaktaydı (TBMM Tutanak Dergisi, 1952, s. 238). Yine 1950'lerde transit yolunun Tebriz-Erzurum arası kısmı da oldukça iyi bir haldeydi.

8. Sonuç

Tarihi İpek Yolu'nun bir kolu olan Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunun inşaa faaliyetlerinde ekonomik etkenlerin yanı sıra incelenen dönemde meydana gelen siyasi ve askeri gelişmeler de rol oynamıştır. Özellikle I. Dünya Savaşı ve sonrasında Osmanlı ve İran topraklarında ve ayrıca Kafkasya'da yaşanan askeri ve siyasi gelişmeler, bu yolun inşaa faaliyetlerini derinden etkilemiştir. Aslında bu yol üzerindeki transit nakliyatı ve inşaa faaliyetleri bölgedeki siyasi gelişmelerle doğrudan alakalıdır.

Transit yolunun özellikle Trabzon-Erzurum kısmının işler bir halde tutulmasını gerekli kılan faktörlerden biri Doğu Karadeniz ve Doğu Anadolu'nun iç ticareti ve bölge halkının geçimi meselesidir. Doğu Anadolu'nun temel

geçim kaynağı olan hayvan ürünlerinin büyük pazarlara nakli için de bu yolun önemi büyüktür. Ayrıca bölge halkının ihtiyacı olan mamul maddeler de bu yol vasıtasıyla bölgeye ulaştırılmaktadır.

Transit yolu, Osmanlı Devleti zamanında inişli çıkışlı bir seyir takip etse de I. Dünya Savaşı'na kadar Erzurum-Trabzon yolundan şaşmamıştır. Fakat savaştan sonra transit ticareti Basra Körfezi'ne ve Rusya tarafına dönmüştür. Bunun üzerine Cumhuriyet hükümeti ticaret yolunu iyileştirmek için birtakım çabalar içine girmişse de 1930'a kadar herhangi bir başarı elde edilememiştir.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında transit yolunun yapımı konusunda birtakım iyi niyetli teşebbüslere rağmen bu konuda istenilen hedefe ulaşılamamıştır. Bu durum 1931'e kadar devam etmiş ve bu tarihten itibaren Türkiye Cumhuriyeti, eski kervan yolunu birinci sınıf karayoluna dönüştürmek için çalışmalara başlamıştır. Bu çalışmalar, 1934'teki İran Şahı'nın Türkiye seyahatinden sonra, özellikle Trabzon ve Erzurum'u da içine alan bölgede III. Genel Müfettişliğin kurulmasıyla 1936-1939 yılları arasında hız kazanmıştır. Bir süre sonra patlak veren II. Dünya Savaşı sırasında da eleman ve kaynak eksikliğine rağmen çalışmalara devam edilmiş ve yol inşasında hedeflenen amaca bir şekilde ulaşılmıştır.

1937 yılında iki ülke arasında transit ve nakliyatı kolaylaştıran anlaşmanın imzalanması ile 19 Haziran'da transit yolu üzerinde Türkiye otobüs ve kamyon seferlerine başladı. Böylece yol üzerinde transit olarak gelen-giden eşya miktarındaki devam eden azalma 1937'den itibaren düzelmeye ve artmaya başladı. Ancak II. Dünya Savaşı'nın çıkması, İran'ın İngiltere ve Rusya tarafından kuşatılması ve sonraki yıllarda İran Azerbaycan'ının Ruslar tarafından işgali yüzünden transit yolu ticareti sekteye uğradı. Savaş sonrası Türkiye, İran transit ticaretini yeniden canlandırmak için harekete geçti. 1949'da İran'la, Trabzon Limanı'na muvazi olarak İstanbul ve İskenderun limanlarını da kapsayan yeni bir anlaşma imzalandı.

Görüldüğü üzere 1930'ların ortalarında Trabzon-Erzurum-Bayezit yolunun iyi bir şekilde yapılmış olmasına rağmen araya giren birçok unsur nedeniyle, transit ticaretinden umulan fayda sağlanamamıştır. Bu yol üzerindeki transit ticaretini azaltan unsurlar arasında Ankara-Erzurum demiryolu hattının yapılması ve ayrıca İran'dan getirilen transit eşyanın Türkiye'nin güneyindeki demiryolu ağıyla İskenderun Limanı'na taşınması gibi neden-

ler de sayılabilir. Yani Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunun öneminin azalması hem dış unsurlar hem de Türk hükümetlerinin takip ettiği demiryolu politikalarının etkisi vardır.

Beyan

Bu makale etik kurul kararından muaftır. Çalışmada katılımcı bulunmamaktadır. Çalışma için herhangi bir kurum veya projeden mali destek alınmamıştır. Çalışmada kişiler ve kurumlar arası çıkar çatışması bulunmamaktadır. Telif hakkına sebep olacak bir materyal kullanılmamıştır.

Disclosure

The article is exempt from the Ethics Committee Decision. There are no participants. The author received no financial support from any institution and there's no conflict of interest. No material subject to copyright is included.

Kaynakça

- Akgül, L. H. (2005). Rıza Han'ın (Rıza Şah Pehlevi) Türkiye ziyareti. *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*. (7), 1-42.
- Alpan, M. P. & Öksüz, A. A. (2019). 1934-1944 seneleri arasındaki karayolu faaliyetlerinin nafia mecmuası üzerinden incelenmesi. *TİMAD*. 14(27), 139-164.
- Aran, M. S. (1939, Ağustos 12). Trabzon-Tebriz transit yollarında. *Ulus*.
- Arslan, Z. (2017). Cumhuriyet döneminde Trabzon limanı'nın gelişimine bağlı olarak Trabzon'a demiryolu yapma girişimleri. *Türkiye Cumhuriyeti'nin Ekonomik ve Sosyal Tarihi Uluslararası Sempozyumu*. Atatürk Araştırma Merkezi. 1327-1361.
- Artam, N. (1951, Teşrinisani 8). Altı günde 2500 kilometre. *Ulus*.
- Atay, F. R. (1936, Birincikanun 8). Şark. *Ulus*.
- Aydın, A. (2012). Rıza Şah döneminde Türkiye ve İran arasında ulaştırma altyapısının geliştirilmesi bağlamında Trabzon-Tebriz transit ticari yoluna işlerlik kazandırma çabaları (1925-1941). *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*. 11(39), 184-192.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 230.0.0.0.77.49.5.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 30.1.0.0.39.233.11.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 30.10.0.0.151.71.15.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 30.10.0.0.154.89.21.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 30.10.0.0.168.171.2.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 30.10.0.0.211.437.1.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 30.10.0.0.219.477.7.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 30.10.0.0.237.602.1.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 30.10.0.0.262.763.23.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 30.10.0.0.263.771.10.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 30.10.0.0.65.433.4.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 30.10.0.0.71.464.27.

- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 30.10.0.0.71.465.1.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 30.18.1.1.11.47.11.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 30.18.1.1.15.52.19.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 30.18.1.1.2.33.17.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 30.18.1.2.101.22.20.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 30.18.1.2.118.102.1.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 30.18.1.2.121.86.17.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 30.18.1.2.75.46.19.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 30.18.1.2.76.53.19.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 30.18.1.2.81.101.1.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 490.01.0.0.648.152.1.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.İM.166.46.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.İM.191.54.
- Başkaya, M. (2014). Tek parti iktidarı döneminde Trabzon ekonomisi (1923-1950). *KTÜSBD*. (7), 17-33.
- Bekdemir, Ü. vd. (2001). Trabzon limanı'ndan İran'a yapılan transit ticaretin gelişmesi sorunları ve geleceği. *Doğu Coğrafya Dergisi*. 7(5), 35-57.
- Beret, B. (1948). Bisikletle kuzey-doğu Anadolu gezisi 5. İnan *Trabzon Halkevi Kültür Dergisi*. (36), Ocak.
- Bir İngiliz gazetesinin makalesi (1934, Haziran 29). *Vakit*.
- Cemal Hüsnü heyeti dün hareket etti (1936, Birinci teşrin 17). *Kurun*.
- Cuinet, V. (1892). *La Turquie D'asie*.
- Daei, M. (2012). XIX. yüzyılda İran-Osmanlı ticaretinde Trabzon-Erzurum-Tebriz ticari yolunun önemi. *SBArD*. X(19), 43-56.
- Daei, M. (2019). İran-Türkiye ticari münasebetlerinde Tebriz-Erzurum-Trabzon transit ticari yolunda sorunlar (1920-1926). Üçüncü İktisat Tarihi Kongresi Bildirileri 3. İzmir Demokrasi Üniversitesi Yayınları. 211-216.

- Doğu Cumhuriyet'in 15. yılında (1938). 3. Umumi Müfettişlik Neşriyatından. (1).
- Erdal, İ. (2017). Erken Cumhuriyet dönemi (1920-1938) büyükelçilik raporlarında Trabzon-Tebriz transit yolu projesi. *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*. 15(23), 45-60. <https://doi.org/10.17518/canakkalearaştırmaları.348254>.
- Ertem, S. (1935, Şubat 19). Trabzon yolu. *Kurum*.
- Esat Mahmut (1930, Ağustos 3). Şark vilayetlerinde akşam. *Akşam*.
- Ferrier, R. (1991). The Iranian oil industry. *The Cambridge History of Iran*. (7), Cambridge.
- Goloğlu, M. (1947, Ekim 4). Yol davası. *Yeniyol*.
- Gümrükler (1934, Mart 24). *Akşam*.
- Halı ticareti (1930, Ağustos 10). *Akşam*.
- Hayri, A. (2008). İktisadi Trabzon. (Haz. M. Öksüz). Serander Yayınları.
- Issawi, C. (1970). The Tabriz-Trabzon trade 1830-1900: Rise and decline of a route, *International Journal of Middle East Studies*. 1(1), 18-27.
- İran sefirinin bu husustaki beyanatı (1932, Teşrinievvel 26). *Vakit*.
- İran ticareti Trabzon'a nasıl çevrilebilir? (1935, Şubat 10). *Akşam*.
- İran transiti (1934, Haziran 17). *Akşam*.
- İran'ın harici ticareti için en müsait yol hangisidir? (1934, Temmuz 13). *Akşam*.
- İran'ın harici ticareti için en müsait yol hangisidir? (1934, Temmuz 13). *Akşam*.
- İran'la transit (1931, Teşrinisani 9). *Akşam*.
- İranlılar Suriye tariki ile ihracat yapacaklar (1934, Şubat 17). *Akşam*.
- İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası 1926 senesi kongresi (1926). T.C. İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası. Matbaa-i Ebuzziya.
- Kaleli, H. (2003). 19. yüzyılda İran transit yolu için Osmanlı-Rus rekabeti. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. 9, 1-19.

- Küçükuşurlu, M. & Başkaya, M. (2019). *Sorularla Trabzon tarihi*, Çizgi Kitabevi.
- Küçükuşurlu, M. (2008). Meşrutiyet devrinde Trabzon-Erzurum demiryolu teşebbüsleri. *Osmanlı Araştırmaları*. 32(32), 283-322.
- Mehmet Asım (1930, Kanunuevvel 16). Hayırlı bir teşebbüs. *Vakit*.
- Mehmet Asım (1932, Mart 18). Şarkta bir kardeş İran bulunduğunu unutmayalım. *Vakit*.
- Nadi, Yunus (1937, Mayıs 4). Türkiye-İran transit yolu. *Cumhuriyet*.
- Okur, M. & Küçükuşurlu, M. (2009). Jeopolitik ve stratejik açıdan Trabzon Limanı. *Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi*. 3, 25-41.
- Onbulak, S. (1947, Nisan 13-14). Transit ticareti ve nakliyat. *Vakit*.
- Orta Avrupa'yı Orta Asya'ya Bağlayan Transit Yolumuz (1937, Teşrinievvel 3). *Ulus*.
- Özgiray, A. (1995). İngiliz belgeleri ışığında Türk-İran siyasi ilişkileri. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*. XI(33), 687-698.
- Soysal, İ. (2000). *Türkiye'nin siyasal andlaşmaları I. Cilt (1920-1945)*. TTK.
- Şark vilayetlerimizin kalkınma planı (1937, Mart 19). *Ulus*.
- Şehbenderi ticaret raporları (1340). T.C. Hariciye Vekaleti. Şehbenderlik ve Ticaret-i Umuru Müdiriyeti. Matbaa-i Amire.
- T.C. Bayındırlık Bakanlığı Bayındırlık İşleri Dergisi (1938). 5(7), Bayındırlık Bakanlığı Yayınları.
- T.C. Nafia Vekaleti Nafia İşleri Mecmuası (1934). 1(1), Nafia Vekaleti Neşriyatı.
- T.C. Resmi Gazete. 21 Haziran 1937. 3636.
- TBMM Tutanak Dergisi. Dönem IX, Cilt 11, 5.XII.1951.
- TBMM Tutanak Dergisi. IX/13, 13.2.1952.
- TBMM Tutanak Dergisi. VIII/7, 29.12.1947.
- TBMM Zabıt Ceridesi. İ 52, 28.4.1937. C 1.

- TBMM Zabıt Ceridesi. İ 53, 18.5.1933, C 1.
- TBMM Zabıt Ceridesi. İ: 55, 5.5.1937, C: 1.
- Ticaret bakımından İran (1934, Haziran 22). *Hakimiyeti Milliye*.
- Trabzon mektupları (1934, Teşrinievvel 13). *Akşam*.
- Trabzon-İran yolu (1930, Kanunuevvel 4). *Vakit*.
- Trabzon-Tebriz ticareti azaldı (1933, Mart 16). *Akşam*.
- Trabzon-Tebriz transit yolunda inşa faaliyeti (1937, Birinci teşrin 3). *Kurrun*.
- Trabzon-Tebriz transit yolunun inşasına hararetle devam ediliyor (1936, Mayıs 31). *Akşam*.
- Turan, O. (2020). Trabzon-İran transit ticaret yolu (İngiliz konsolosluğunun kasım 1942 tarihli bir raporu). *Geçmişten Günümüze Karadeniz'de Ulaşım*. M. Okur vd. (Ed.), KTÜ Yayınları. 271-301.
- Türk-İran münasebatı (1933, Kanunusani 18). *Akşam*.
- Türkiye-İran transit anlaşması (1951, Aralık 6). *Ulus*.
- Us, Asım (1945, Ağustos 23). Karadeniz mektupları: 4. *Vakit*.
- Uzer, Tahsin (1934, Şubat 22). İran transitinde Türkiye'mizin mevki. *Cumhuriyet*.
- Vasfi, İ. (1934, Kanunusani 30). İran hakkında bir konferans. *Akşam*.
- Yeni deniz tarifelerinden şikâyet (1933, Eylül 8). *Vakit*.

