

Erken Cumhuriyet Dönemi (1920-1938) Büyükelçilik Raporlarında Trabzon-Tebriz Transit Yolu Projesi

İbrahim ERDAL*

Öz

Türkiye – İran İlişkileri milli mücadele döneminden itibaren temkinli yürütülmüş, her iki ülke ilişkileri gerginleştirmeden sorunların çözümünü üzerine bir politikaya azami önem vermiştir. İran'da yönetim değişikliğinin yaşanmasından sonra iki ülke arasındaki ilişkilerin boyutu da değişmiştir. Yeni bir rejim ve devlet kurma çabasındaki her iki ülke liderleri tam bağımsızlık ilkeleri çerçevesinde iktisadi bağımsızlığa önem vermiş, aralarında ticareti geliştirmek için anlaşmalar yürürlüğe koymuştur. Bu çerçevede en önemli girişim Trabzon-Tebriz transit yolunun geliştirilmesi çabaları olmuştur. Eski dönemlerden bu yana önemli bir ticaret yolu olan bu transit yolun diğer alternatif yollar karşısında eski canlılığına kavuşması için yasal düzenlemelere gidilmiş yatırım programına dâhil edilmiştir. Büyükelçilik raporlarında bu yolun aynı zamanda uluslararası mücadelede denge unsuru olduğu görülmüş ve alınacak önlemler belirtilmiştir. Bu makalede her iki ülkenin büyükelçilik raporları temelinde Trabzon-Tebriz transit yolu projesinin iktisadi yönü incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Trabzon, Tebriz, Transit yol, İran, Ortadoğu

Early Republican Period (1920-1938) Trabzon-Tabriz Transit Road Project in Embassy Reports

Abstract

Turkey-Iran Relations were maintained proactively from the period of the Turkish War of Independence, and both countries placed utmost importance on a policy regarding resolving the problems without tensing relations. After the management change in Iran, the dimension of the relations between two countries changed as well. Leaders of both

* İbrahim ERDAL, Doç. Dr., Bozok Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, ibrahim.erdal@bozok.edu.tr

countries, who were making efforts to establish a new regime and a state, placed importance on economic independence within the framework of full independence and brought agreements into force in order to improve the trade between them. Within this context, the most important attempt was the efforts to develop the transit route of Trabzon-Tabriz. Legal arrangements were implemented and an investment program was established in order to ensure this transit route, which was an important trade route from the previous period, came back to life against the other alternative routes. This route was seen to be a factor of balance in the international struggle in the reports of Embassy as well, and the measures to be taken were stated. In this article, the economic aspect of the Trabzon-Tabriz transit route project was analyzed on the basis of embassy reports of both countries.

Keywords: *Trabzon, Tabriz, Transit road project, Iran, Middle East*

Giriş

Tarihsel süreç içinde Osmanlı devletini güç merkezi yapan en önemli unsurlardan birisi ticaret yollarına hâkim bir coğrafyada olması ve bunu kontrol edebilmesi olmuştur. Avrupa'nın temel ihtiyaçlarının geçiş güzergâhının çağlar içinde değişikliğe uğraması güç merkezlerinin de değişmesine sebep olmuştur. Bu değişim uluslararası bir mücadelenin sonucunda ortaya çıkmıştır. Süveyş kanalı gibi önemli ticaret yollarından birisi de İran coğrafyasını Karadeniz üzerinden Doğu ve Orta Avrupa'ya ulaştıran Trabzon-Tebriz transit yolu olmuştur. Bu transit ticaret yolu zaman içerisinde ulaşım araçların gelişmesi veya farklı güzergâhların bulunmasıyla önemini kaybetmiştir. Ancak bu güzergâhı canlı tutabilmek Türkiye, Rusya ve İran olmak üzere bölge ülkelerinin temel amacı olurken İngiltere gibi bölgedeki hâkimiyetini kaybetmek istemeyen küresel ülkelerin de ilgisini çekmiştir. (Daei, 2012:46; Kaleli, 2003:21-39)

Bölgesel mücadeleler kapsamında 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra Trabzon ile Erzurum arasında demiryolu yapılmasıyla ilgili projeler gündeme getirilmiştir. Yusuf Paşa'nın başkanlığında kurulan Erzurum Islahat Komisyonu bölgenin gelişmesini sağlamaya yönelik projeleri arasında Trabzon-Erzurum hatta Bayezit'e kadar uzanan bir demiryolu inşası da yer almıştır. Gerekli teknik ve mali bilgileri içeren bir layiha hazırlanmış olmasına rağmen devletin içinde bulunduğu ekonomik durum gerekçesiyle bir sonuç alınmamıştır. (Tozlu, 1997:123; Özkan, 2014:191-205)

Trabzon limanının Doğu Avrupa'ya olan kısa mesafesi, İran ticaret mallarının Tebriz üzerinden şose ve demiryolu ile aktarılması üzerine projelerin geliştirilmesine sebep olmuştur. Hatta bu kara/demiryolunun Hindistan'a kadar uzanması projelerin önemini arttırmıştır. 1890 yılına ait Trabzon İngiliz konsolosluğunun raporunda; Tebriz –Trabzon arasındaki mesafenin karayolu ile aşılması sebebiyle uzun sürdüğü, stratejik ve askeri sebeplerle ertelenen veya engellenen demiryolu projesinin bir an önce hayat geçirilmesinin önemli olduğu vurgulanmıştır. (Küçükkuşurlu, 2008:286) Aynı raporda, Trabzon-Erzurum arasında yapılacak bir demiryolunun ne kadar kâr getirisine sahip olduğu belirtilmiş ayrıca alternatif limanlar da belirtilerek yapılacak demiryolunun bu limanları da geliştireceği vurgulanmıştır. Bu konsolosluk raporundan anlaşılacağı gibi bölge ülkeleri de ticaret yolları için projeler ve politikalar geliştirmiştir. Rusya ve Osmanlı arasında 1900'de yapılan anlaşma ile Karadeniz ve Kafkasya'da demiryolu yapım işinin ya Osmanlı'nın kendi bütçesiyle ya da Rusya tarafından yapılması kararlaştırılmıştır. Burada Rusya bölgeye yabancı devletlerin imtiyaz hakkını elde etmelerine engel olduğu görülmektedir ki artık demiryolu projesi büyük güçlerin de mücadelesine dönüşmüştür.

1857 yılında İngiliz *Price Larkins-Joice Şirketi* Samsun-Sivas ve Amasya-Tokat demiryolu hatlarının imtiyazını aldıktan sonra İran-Avrupa ticaretini bu demiryoluna bağlama düşüncesi ağırlık kazanmıştır. Ancak Samsun-Sivas-Erzurum hattı hayata geçirilememiştir. Osmanlı Devletinin Demiryolları İdaresi'nin başmühendisliğine getirilen Alman Wilhelm von Pressel'in bir yıl sonra hazırladığı geniş çaplı projede de Tirebolu-Erzurum, Sivas-Erzurum ve Erzurum-Bayezit demiryollarının yapılması

planlanmıştır. (Tozlu, 1997:123; Küçükuşurlu, 2008:290-295) Her iki projede de İran ve çevresinin Karadeniz'e çıkış yolu aranmıştır.

II. Meşrutiyetin ilanından sonra doğuda demiryolu yapılması konusu gündeme gelmiş Osmanlı devletinin ilgili kurumlarının yaptığı incelemeler sonucunda Trabzon-Erzurum hattına alternatif hatlar ortaya çıkmıştır. Her ne kadar tarihsel bir geçmişe sahip ise de Trabzon-Erzurum arasında bir demiryolu yapılmasının maliyeti fazla bulunmuş bunun yerine Ordu ve Giresun limanlarının çıkış noktası olduğu demiryolu hatlarının projelendirilmesi daha uygun bulunmuştur. (Küçükuşurlu, 2008:287) Küçükuşurlu makalesinde Trabzon-Erzurum arasında bir demiryolu yapılması konusunun Trabzon'da yayınlanan Meşveret gazetesinden alıntılanarak Tasvir-i Efkâr gazetesinde gündeme getirildiğini, akabinde, Erzurum Mebusu Karakin Pastırmacıyan öncülüğünde harekete geçen bölge mebuslarının 4 Mart 1909 tarihli Trabzon, Sivas, Erzurum, Bitlis, Van, Elazığ ve Diyarbakır Vilayetlerini Karadeniz'e bağlayacak bir demiryolu hattının yapılmasını içeren bir yasa teklifi verdiğini belirtmiştir. Ancak mecliste kabul görek, Nafia Encümeni'ne havale edilen talep projenin maliyetinden dolayı çeşitli bahanelerle ertelenmiştir.

Bölgede küresel mücadelenin başladığının en önemli göstergesi *Chester* projesi olmuştur. Rusya ve İngiltere'den sonra Amerikan sermayesi de buradaki yarışa katılmıştır. Almanya'nın Berlin –Bağdat demiryolu gibi bir etki bırakan bu proje ile Karadeniz'den Kerkük'e bir demiryolunun yapılması gündeme gelmiştir. Osmanlı idarecileri bu hatta Trabzon-Erzurum hattının da bağlanmasını planlamışlardır. (Bilmez, 2000:136; Yavuz, 1999: 530)Amerika'nın bölgedeki projelere dâhil olmasından sonra bir diğer Avrupa ülkesi Fransa'da yarışa katılmıştır. 1911 yılında Trabzon-Erzurum demiryolu hattının yapılmasını 31.000 altın maliyetle taahhüt eden Fransa'nın bu yatırımına Rusya engel olmuştur. (Küçükuşurlu, 2008:312-314)

1920'li Yıllarda Trabzon-Tebriz Transit Yolu Hakkındaki Raporlar

Milli Mücadele sürecinde ve daha sonrasında var olan sınırların korunması öncelik olmuş, Rusya'nın Bolşevik devrimini yaşaması ve Irak ve İran gibi uzun sınırlara sahip olan komşuların İngiltere güdümünde olması sorunların muhteviyatını ve çözüm sürecini de değiştirmiştir. (Armaoğlu, 1995:208; Mansfield, 1975:108; Saray, 1999)Bu çerçevede Milli Mücadele döneminden itibaren Türk-İran ilişkileri yeni bir döneme girmiştir. Her iki ülkede yaşanan köklü değişim hareketleri, yeni idare şekilleri ve hedefler ile sorunların benzerliği idarecileri ortak hareket etmeye zorlamıştır. Bu ortak hareket sürecinde İran'ın Türkiye'den etkilendiği görülmüştür. (Çetinsaya, 1999:3; Çetinsaya, 2002:769-770)Milli Mücadele döneminde yaşanan işgale karşı direniş Hindistan Müslümanlarının gösterdiği yakınlık ve destek Ankara Hükümeti'nin Müslüman dünyası ile ilişkilerini sıcak tutmasına sebep olmuş bu çerçevede Afganistan coğrafyasına kadar olan bölgede diplomatik faaliyetler için çaba harcanmıştır. Türkiye, İngiliz etkisinin hissedildiği bölgede İran ile ikili ilişkileri belirli bir seviyede tutmaya çalışmıştır. (Özgiray, 1995:687; Cin, 2007:56; Türkdoğan, 2007: 297)Milli Mücadele yıllarında Türkiye ile İran arasındaki ilişkiler bölgedeki İngiliz etkinliğinden dolayı karşılıklılık esasına göre sürdürülmüştür. Mesela süreç içerisinde İran Hü-

kümeti'nin Ankara'ya bir sefaret heyeti göndermek istemesi üzerine, buna karşılık İran Hükümeti nezdinde bir sefir veya mümessil gönderilmesi ve konsolosluklar açılması kararlaştırılmıştır. (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi BCA:30.18.1.1/3.26.20) İkili ilişkilerin temkinli sürdürüldüğü bu dönemde hem denge politikalarının bir gereği hem de rejim değişikliğinin getirdiği etkileşim ve endişeden dolayı Türkiye ve İran arasında ikili görüşmeler yapılmış ama bu görüşmeler anlaşma aşamasına gelmemiştir. (Kürkçüoğlu, 2001:204) Bu ikili görüşmelerden biri Kürt aşiretlerinin iki ülke sınırında sebep oldukları ayaklanmalar olmuştur. Bu sorunun çözümü için bir dizi görüşme yapılmıştır. Görüşmeler sürecinde sorun olan aşiret reisi Simko'nun İngiltere ile olan gizli ilişkilerinin tespit edilmiş, Türkiye ve İran kısa sürede Simko sorununu kendi bölgelerinde aldıkları önlemlerle çözmüştür. (BCA: 30.10.0.0/260.753.6; Sarıhan, 1996:475, 591, 831; Çetinsaya, 2000: 772)

1921 yılında Rıza Han, hükümet darbesi yaparak İran'daki siyasi belirsizliğe son vermiş, önce ordu komutanı ve milli savunma bakanı, daha sonra başbakan olarak İran'ın iç ve dış politikasında söz sahibi olmuştur. Tam bağımsız, dini veya mezhebi önyargılardan arınmış bir ulus devlet ve rejim hedefleyen iki liderin de ortak düşmanı İngiltere, kısa vadeli dostu Sovyet Rusya olmuştur. Bu süreçte İran Eğitim Bakanı Mümtazüddeve başkanlığında bir İran heyetinin 1922 yılının Haziran ayında Ankara'ya gelmesiyle ilk resmi temas gerçekleşmiştir. (Sonyel, 1991: 2; Erdal, 2012:80) İran heyetinin ziyarete karşılık olarak bir Türk heyeti de İran'a resmi ziyarette bulunmuş, karşılıklı ziyaretler sonucunda İran ve Türkiye arasında karşılıklı büyükelçiler atanmıştır.

Türkiye'nin ilk büyükelçisi Muhittin Akyüz, 1922 Sonbaharında göreve atanmış, bu sebeple gerek İran kamuoyunda gerekse İran Hükümeti'nde Mustafa Kemal Paşa ve Türk hükümeti lehinde gösteriler yapılmış beyanatlar verilmiştir. (BCA; 30.10.0.0/260.152.5.) 7 Şubat 1923'de Tahran'a ulaşan ve törenle karşılanmış olan Muhittin Akyüz, 22 Şubat 1923'te Ahmet Şah'la görüşmesinde iki ülke arasındaki ilişkiler hakkında Türkiye ve Mustafa Kemal'in düşüncelerinden hareketle ilişkilerin gelişmesinin önemine değinmiştir. (Şimşir, 2001:417)

Muhittin Akyüz'ün daimi büyükelçi olarak Tahran'da göreve başlamadan İran Hükümeti Aralık 1922'de İstanbul sefirini Ankara'ya atamış, atama sürecinde "Osmanlı Hükümeti" ibaresinin düzeltilmesiyle sorun çözülmüştür. (Şimşir, 2001:415-419) Görüşmeler sonucunda Mümtazüddeve Ankara'ya sefir olarak atanmıştır. İran ile ilişkilerde itimatname krizi gibi sorunlar yaşanmış ise de her iki ülke ilişkileri daha fazla gerginleştirmemek için azami hassasiyet göstermiştir. Ülkeler arasında resmi düzeyde ikili anlaşmalar yapılmaya devam edilmiş, bu çerçevede İran Hükümeti'nin isteği üzerine İran'ın Trabzon'da konsolosluk bulundurması kararlaştırılmış, (BCA; 30.18.1.1/6.36.8.) Trabzon ile Tebriz arasındaki transit ticaretini kolaylaştırmak için Trabzon ile Erzurum'daki askeriye ait depolar Gümrük idaresine teslim edilmiştir. (BCA; 30.18.1.1/11.47.11.)

İki ülke arasındaki ilişkilerin bu seyri içerisinde Rusya konsolosluğunun 14 Şubat 1927 tarihli, İngilizlerin Haydarabat'dan başlayarak İran üzerinden Irak hududuna

kadar yapmak istedikleri şose yolun siyasi, askeri ve ticari yönden Türkiye'ye vereceği zararlar için önlem alınmasına dair bir rapor göndermiştir. (BCA:030.10.219.477.7) Bu rapora göre; İngilizler İran Azerbaycan'ına Musul tarafından da girmeye çalışmakta, Bağdad-Kirmanşah-Hemedan-Bicar ve kısmen bilindiği kadarıyla Revanduz-Savurculak(?) yolları üzerinde nakledilen İngiliz ticaret mallarının yolların uzunluğu ve nakliye masraflarının fazlalığı dolayısıyla kuzeyden gelen Rus malları ve Avrupa transit eşyasıyla rekabet edemediği belirtilmiştir. Bu sorunu çözmek için ayrıca geçen sene Revandüzen İran hududuna bitecek şekilde demiryolu yapılmak üzere faaliyetle başlanılmış, var olan şosenin de iyileştirilmesi için İran maliyesini ellerinde bulunduran ve hepsi İngiliz amaçları için çalışan Amerikalı müsteşar ve memurların etkisiyle İran hükümetince 100 Bin tuman tahsis olunmuştur. Raporda Urumiye gölünün güneyindeki "Haydarabad" iskelesinden başlayarak Aşnudan geçirilen ve Irak hududuna kadar giden şose yoluyla Musul ve Kerkük güzergâhının İngiliz mallarının yolu olacağı böylece diğer yabancı malların rekabetinin sağlanacağı bildirilmiştir.

Konsolosluk, raporunu uyarı ve çözüm önerisi ile bitirmiştir. Buna göre; İngilizlerin Musul-Kerkük üzerinden geliştirdiği bu güzergâhın siyaset ve askerlik açısından Türkiye'ye ekonomik bir kayba sebep olacağı ve eskiden bu yana transit eşya naklinde faaliyette bulunan Erzurum-Trabzon yolunun tamamen atıl bir halde kalmasına sebep olacağına dikkat çekilmiştir. Ayrıca bu durumda transit ticaretin güneye taşınacağı ve Urumiye-Selmas havalisinde Azeriler ve Rusya vesayet idaresinde yaşayan taşnak Ermenileri üzerinde olmak üzere İran Azerbaycan'ındaki İngiliz nüfuzunu güçlendireceği belirtilmiştir. Türkiye'nin bahsedilen yerlerle ilgili olmak üzere İran transiti için Avrupa'ya çoğunlukla tercih edilen ve İranlı tüccarların da en kestirme yol olduğu konusunda hemfikir olduğu Trabzon-Erzurum-Ovacık yolunun kamyon ve otomobillerin kullanılmasına uygun hale getirmesi gerektiği vurgulanmıştır.

İran üzerindeki ticaret rekabetinde aynı yıl Moskova elçiliğimizden gönderilen bir başka raporda (BCA:030.10/219.480.19), Türkiye'nin yaptığı ticaret anlaşmalarını etkisiz kılmak için faaliyetler yürütüldüğü, bu faaliyetlerinin önüne geçmek için Tahran şehrine yakın bir bölge olan Kazvin'de fahri konsoloslüğün açılması planlanmıştır. (BCA: 030.18.1/25.46.2) Ayrıca iki ülke arasında 1926 yılından bu yana süren görüşmelerin daha sağlıklı yürümesi için Tahran büyükelçimize ve müsteşarına yetki verilmesi için yasal düzenleme yapılmıştır. (BCA:030.18.1/29.46.8)

1930 Sonrası Türk İran İlişkileri çerçevesinde Trabzon-Tebriz Transit Yolu Hakkındaki Raporlar

Türk modernleşme hareketini kendisine örnek alan ve ülkesinde de bir modernleşme hareketi başlatmak isteyen Rıza Şah ile gelişen ikili ilişkiler ekonomik, sosyal ve siyasi anlamda da ilerleme kaydetmiştir. (Erdal, 2015:21-23) Bu süreç içinde elçilik mensuplarının sık sık hükümet yetkilileriyle görüşmelerde bulunduğu görülmüştür. Bu kapsamda 18 Ağustos 1932 tarihinde Hariciye Vekâletinden Başvekâlete sunulan Tahran Büyükelçimizin İran Şahı ile yaptığı Röportaja ait rapora göre İran Şahının Trabzon-Erzurum transit yolunun ne durumda olduğunu sorduğunu iki ülke arasından ticarete çok önem evren şahın iki ülkenin ticaret yolu ile dostluklarını daha

da pekiştirmesini umut ettiğini belirtmiştir. (BCA: 030.10/261.757.26) Türkiye'nin elçilik mensupları İran hükümetinin diğer devletlerle yaptığı bütün görüşmeleri ve yabancı şirketlerin faaliyetlerini rapor ettikleri görülmüştür.

Büyükelçilik raporlardan birisi de 1933 Mart ayından Tahran Büyükelçimizin gönderdiği ve bir ay sonra Başbakanlığa sunulan rapordur. (BCA: 030.10/237.602.1) Bu raporda geçen Büyükelçinin yorumuna göre; İtalyanlar son yıllarda bölgede yatırım yapmak için girişimlerde bulunmaktadır. Sinaî inşaatı dâhil olmak üzere *Fiat, Marelli, Pirelli* şirketleri ile Panko di Roma şirketinin vekâletine sahip olan "S.A. Impresse Italiano all'estero" nun bir delegesi hükümetle görüşmektedir. Büyükelçi aynı raporda İtalyan yetkililerle yaptığı mülakatlardan İtalyanların Trabzon-Tebriz yoluna önem verdiklerini anladığını, İtalyanların en kısa ve ucuz olan bu yolu kullanmak istediklerini vurgulamıştır. Ayrıca İran'ın eğer Türkiye kendi hududu içindeki şoseyi bitirirse ve kabul ederse İtalyanlarla anlaşmaya meyilli olduğunu çünkü Türkiye'deki yolun limansız ve yolsuz olması İran'ın ve Hazar denizinin balıkçılık ve hayvancılığını Rusya'ya kaptırmasına sebep olduğunu, Rus boyunduruğundan kurtulma için İran sefaretinin Trabzon yolunun bir an önce açılmasını istediğini belirtmiştir. Roma'da İran sefirliği de yapmış olan Celal Han'ın bir görüşmesinde; Mussoli'nin kendisine Trabzon limanına çıkmak için yol ve demiryolu yapmak istenirse malzeme, mühendis vermeye hatta nakten de yardım etmeye hazır olduğunu söylediğini belirten Büyükelçi, bu hat ile Rusya, Fransa, İngiltere'nin de ilgilendiğine vurgu yapmıştır. Büyükelçiye göre; Fransa ve İngiltere hattı Akdeniz'e çekmeye çalışmakta, Rusya ise Batum'un önemini kaybedeceğinden endişelidir. İtalya, Çekoslovakya, Polonya ve Almanya ise diğer yolların uzun süreli ve pahalı olmasından dolayı Trabzon-Tebriz yolunun bir an önce yolcu ve ticaret nakliyatına açılmasını beklemektedirler. Raporda bu ülkelerin Türkiye'den Trabzon ve İstanbul arasında vapur seyahati için konaklama yerleri, oteller hakkında bilgi istedikleri de belirtilmiştir.

Stockholm Büyükelçiliğinin Temmuz 1933 tarihinde Tahran Büyükelçiliğimize gönderdiği rapor ise bölgedeki uluslararası rekabetin artması ve İsveç'in rekabete dâhil olmak için yaptığı anlaşmalar ile ilgili önemli bir rapordur. (BCA: 030.01/261.758.11) Rapora göre;

İran, Fars körfezini Hazar denizine bağlayacak olan yaklaşık 1400 km'lik bir demiryolu hattı planlamaktadır. Bu hat, Hazar denizindeki Aşur ada körfezi üzerinden Hürmüz'e kadar gidecek bir hattır. Arazinin zorluğu yüzünden engeller olabilecektir. 1928 yılında başlayan inşaat bu gibi engeller ve tecrübesizlik yüzünden bir türlü ilerleyememiştir. 1933 yılında memleketimizde Fevzi paşa-Diyarbakır Irmak-Ereğli hattını inşa eden İsveç gurubu olarak da bilinen konsorsiyum bu hattın yapımını almıştır. Türkiye'de demiryolu inşaatı yapan ve işini taahhüt ettiği vakitte bitirdiği için güvenilir olan bu sebeple Tefik Rüştü Bey tarafından İran Hariciye Veziri Furuği Han'a tavsiye edilen (Nydqvist-Hölm ve Kapmann, Saxild ve Şüre-kâsı) adlı İsveç Danimarka konsorsiyumunun İran'da yatırım yapacağı bildirilmiştir. Büyükelçilik tarafından hazırlanan bir raporda (BCA: 030.01/261.758.11) bu ortak şirketler grubunun Hazar denizinden Tahran'a ve buradan da Basra Körfezine kadar bir demiryolu hattı inşası için mukavele imzaladığını bildirilmiştir. Büyükelçinin bu raporuna göre sözü

geçen hat 950 kilometre uzunluğunda ve 320 milyon krona mal olacak hattın 6 yılda tamamlanacağı birçok tünel, köprü ve asma köprüünün planlanmıştır. Bu hattın çeşitli kısımlarının bölünerek yerli ve yabancı şirketlere yaptırılacağı anlaşmada lokomotiflerin dâhil olmadığı İsveçli mühendislerin de bu gruba alınacağı belirtilmiştir.

İran bu hattın maliyetini çay ve şeker ticareti üzerinden gelecek vergilerle ödemeyi planlamaktadır. Bugüne kadar 5 milyon İngiliz lirası harcanan hattın şirketin hesaplamalarına göre 120-130 milyon tümene bitirileceği hesaplanmaktadır. İran hükümeti hattın çalışmaya başlamasıyla buradan gelecek olan vergi gelirinin masrafı ödeyebileceği hatta tamirat masrafları dışında bütçeye gelir olarak kayıt dahi yapılabileceğini ummaktadır. Ayrıca İran hükümeti bu hattı yabancı bağımlılığında kurutulmuş olarak da görmektedir.

Büyükelçiye göre bu hat beklentilerin de gerisinde olacaktır. Çünkü açık denizlerden dışa açılan İran malları Avrupa'ya ulaşmak için Süveyş kanalını kullanmak zorunda olduğundan fazla vergi verecektir. İran'ın tek çıkış yolu Akdeniz veya Karadeniz'e çıkmaktır. En kısa yol Karadeniz Trabzon limanı hattıdır. 960 kilometre olan bu Trabzon-Erzurum hattının Osmanlıdan bu yana İranlı tüccarların kullandığı bir hat olduğu bir gerçektir. Ancak bizim yollarımız bozuk ve tamir ihtiyacı olup gümrük muameleleri de uzun sürmektedir. Bu fırsatı Türkiye'nin iyi değerlendirmesi gerekmektedir. Karadeniz komşularımız olan Rusya, Romanya, Bulgaristan'ın limanları mükemmel olup bizim limanımızın olmaması üzücüdür. Trabzon limanının bir an önce inşa edilmesi Trabzon-Erzurum-Tebriz ticaret hattının yol, demiryolu olarak açılması ve canlandırılması şarttır. Bu sayede İtalya, Rusya, Almanya ve Polonya gibi ülkelerin ticaret yolu Türkiye'den geçecektir.

Trabzon Tebriz Transit Yolu hakkında Bölge basınında ve İç kamuoyunda Yapılan Yayınlar

Trabzon –Tebriz transit yolu kapsamında yapılacak demiryolu ve kara yolu ile ilgili haberlerin duyulması üzerine özellikle Trabzon'da önemli bir hareketliliğe sebep olmuştur. Konu TBMM'de, iktisat meclisinde ve gündeme getirildiği gibi şehrin ileri gelenleri de bu konuda kendi raporlarını hazırlamışlardır. Bu raporlardan birisi de Trabzon Halkevi Başkanı ve Ticaret Odası Başkâtibi Osman Çupi'nin 1934 yılında hazırladığı raporu içeren yazısıdır. (BCA: 030.0.01/168.171.1) Çupi'ye göre; İran transitinin en doğal yolu tarihi bir geçmişi de olan Tebriz-Erzurum-Trabzon yoludur. Erzurum'a kadar gelen demiryollarının İran hududuna kadar uzatılması ve oradan bir kol ile Trabzon'a bağlanması gelecekte İran ve çevresinin Trabzon limanına bağlandığı önemli bir yol olacaktır. Geçmişte ve hala önemli bir ticaret merkezi olan Tebriz şehrinin, Süveyş kanalının inşasına kadar, iskelesi Trabzon olmuş, İran ve şark malları Tebriz'de toplandıktan sonra Hoy, Beyazıt, Erzurum ve Trabzon güzergâhından deve kervanlarıyla sahile indirilmiştir. Avrupa'dan gelen mallar da aynı yolla İran'a götürülmüş ama Hemedan-Mahvez ve Muhammere yolunun inşasıyla Trabzon yolu eski faaliyetini kaybetmiştir. Bu süreçte Trabzon limanının transit faaliyeti 50/60 bin tonu şehre giren develerin adedi de günde 300 deveyi aşmıştır. Çupi yazısında 93 harbenden sonra Rusya'nın Batum limanını geliştirerek Batum-Tiflis-Bakü demiryoluyla İran

transit ticaretinin %50 den fazlasını kendine çektiğini vurgulamıştır. Ayrıca I. Dünya savaşının ilanına kadar Trabzon limanının senede 10-15 bin tonluk ticari faaliyetini sürdürdüğünü ancak savaş sürecinde İskenderun ve Beyrut gibi alternatiflerin gelişmesi, Tebriz'e Tahran, Kirmanşah ve Hamedan gibi yeni ticaret merkezlerinin rakip çıkması üzerine transit yolun Bağdat ve Musul üzerinden işlediğini belirtmiştir. Çupi Trabzon transit yolunda demiryollarının geliştirilememesi üzerine yolun önemini kaybettiğini ve tüccarların karın tokluğuna ticaret yaptıklarını belirtmiş bunu üzerine Türkiye'nin yolu canlandırmak için 3.5 milyon lira harcadığını ifade etmiştir.

Çupi'nin yazısında İran'ın geliştirdiği alternatif yolları tespit etmiştir. Buna göre; Birinci yol: Tebriz-Muhammere yolu olup Basra körfezine kadar ticari mallar 10 tonluk kamyonlarla yabancı limanlara ortalama bir ay içinde ulaşmaktadır. İkinci yol: Tebriz'den başlayıp Revandüz de iki ye ayrılmakta, biri Musul-Nusaybin-Deyrizor-Halepten İskenderun'a diğeri de Musul'dan Kerkük-Şam-Bağdat'tan Beyrut'a ulaşan yoldur. Bu alternatif yollarda motorlu taşıtların kullanılabilmesi demiryolu hatlarının bulunması nakil süresini kısaltmaktadır. Ancak İran'da yayınlanan Şafak-ı sulh gazetesinde yayınlanan bir raporda bu yolun soyguncular tarafından sık sık kesildiği ticaret kervanlarının asker ve güvenlik görevlilerinin eşliğinde gittiği belirtilmiştir. Üçüncü yol ise; Culfa-Tiflis-Batum demiryolu olup bu yol Ruslar tarafından tamir edilmiş ve limandan Rus gemileri malları taşımaktadır. Dördüncü yol; Tebriz-Hoy-Beyazıt- Erzurum-Trabzon yoludur. Bu yolun 957 kilometresinin 625 kilometresi Türkiye sınırları içindedir. Bu yol deve ile 30 gün havanın müsait olduğu zamanlarda kamyonetlerle 4 günde aşılacak kadar kısa olmasına rağmen, araçların akaryakıt, lastik masrafı ile gümrük giderlerinin ve ticari eşyalardan alınan iskele vergisinin uygun bir orana çekilememesi ve asıl önemlisi yolların bakımsız olmasından dolayı az tercih edilmektedir.

Türkiye İktisat Meclisinin Trabzon limanı ve transit yolu hakkındaki raporuna göre (BCA: 030.0.01/168.171.1) de liman ve yol bölgesel rekabet açısından önemli olduğu vurgulanmıştır. 3.5 milyonluk ödenek ile tamir ettirilen yolun İran'ın Almanya ile ticaretindeki önemi ve I. Dünya Savaşından önce de İran'ın Lehistan ile ticaretinde bu liman ve yolun kullanıldığı belirtilmiştir. Rapora göre Batılılaşma sürecinde olan İran'ın en kısa temas yolu Tebriz-Trabzon-Köstence güzergâhıdır. Bu yolun imarı ve tamiri hem Trabzon limanını hem de İstanbul limanını şenlendirecektir. Bu amaçla bölgede bir serbest bölge oluşturulmalı, emniyet, sürat ve ucuzluk sağlanmalıdır.

İktisat meclisinin raporuna göre; Gürcübulak'tan itibaren Maku-Hoy-Tebriz yolu motorlu taşıtların işletilmesi için müsaittir. Sivas-Erzurum demiryolu hattı 5-6 senede tamamlanabileceği için Erzurum veya Elazığ'dan Van'a hatta Saraya kadar demiryolu ya da yeni bir şose yolun açılması uzun bir bütçe ve süreyi alması muhtemeldir. Bu sebeple hâlihazırda olan yolun bir an önce tamir edilmesi ve eksiklerinin en fazla bir sene içinde tamamlanması, sele karşı köprülerin tamiri zarurettir. Bu amaçla çözüm olarak ivedilikle;

1.Trabzon-Erzurum-Beyazıt yolunun tamamlanması

2.Tahmil ve tahliyenin emniyet ve suhuletle uygulanmasını sağlanması için Trabzon limanına dalga kıran yapılması

3.Gümrüklerde uygulanan transit muamelelerin kolaylaştırılması ve İstanbul ya da Trabzon'da serbest bölge kurulması ve yolda ticaret masraflarının azaltılması öngörülmüştür.

Trabzon-Tebriz transit yolu TBMM'de de ele alınmış, Konya mebusu Hasan Tahsin Üzer 1934 yılında hazırladığı raporları bir mektupla (BCA: 030.10/161.171.2) İsmet İnönü'ye göndermiştir. Üzer raporunda; Fransız ve İngilizlerin İran transit yolunu Beyrut'a ve Basra'ya çevirmek için çalışmakta olduğunu Rusya'nın da bu rekabeti kaybettiğini belirtmiştir. Türkiye'nin bu yolun canlanması için yolların yapılmasına kadar deve, kamyon ve arabalarla ticaretin devamını sağlaması gerektiği ve 400 bin ton olan İran ticaretinin 50 bin tonunun Trabzon limanına çevrilmesinin ülke için önemli bir gelir kaynağını oluşturacağını ve buradan kazancımızın yaklaşık bir milyon lira olduğu vurgulanmıştır. Üzer, bunun için Türk ve İran bankalarının katılımıyla şirketlerin kurulmasının gerekliliğine değinmiş İran coğrafyasını gezen bir yetkilinin raporuna göre İran'ın Avrupa'ya ulaşmadaki en kısa yolunun Trabzon limanı olmasına rağmen Beyrut ve Basra yolunun işletilmeye çalışıldığı bu işletmenin önemli kısmını Lloyd Triestino firmasının yaptığını belirtmiştir. Üzer bu rapora göre Beyrut Tahran yolunun güvenliğinin sağlanması ve kamyon gibi araçların kullanılmasıyla ticaret ve taşıma hacminin artacağını öngörmüş, Trabzon'dan hududun 674 kilometre, Gürcübulak hududu ve Bazırgan Acem hududundan Tebriz'in 370 kilometre olduğu ve 1044 kilometre ile bu mesafenin Beyrut ve Basra'ya göre en kısa mesafe olduğunu vurgulamıştır.

1934 yılında iç kamuoyunda Trabzon Tebriz transit yolu tartışılmaktayken Kasım 1934 tarihinde Bakü Konsolosluğu gönderdiği bir evrakta Tiflis'te çıkan *Zarya Vostoka* gazetesinin 29.09.1934 tarihli yazısına dikkat çekmiştir.(BCA:030.10/261.759.16) Gazete bölgede rekabet içinde olan ve bölge ülkelerinin yayın organlarını inceleyerek Trabzon-Tebriz transit yolu ile ilgili olarak dünya kamuoyunun görüşlerini yazıya dökmüştür. Gazeteye göre; Avrupa basınında Şah'ın Türkiye'de bulunduğu sırada yapılan görüşmeler sonucunda Türkiye'den başlayan bir demiryolu hattının Tebriz'e hatta Tahran'a kadar uzatılmasının düşünüldüğü hatta Trabzon ve Mersin limanlarında İran için serbest bölgelerin inşa edileceği yer almaktadır. Ayrıca *Near East* Gazetesinde Ankara-Kayseri-Sivas-Erzurum yolunun Tebriz ile birleştirilmesinde Rusya'nın bölgede yaptığı düzenlemelerden faydalanılacağı yazmaktadır. Bu yolun emperyalist devletlerinde dikkatini çekeceğini belirten gazete haberinde İran'da yayınlanan İttılaat adlı bir gazetenin 13 Temmuz 1934 tarihli bir yazısında; Türkiye'de yayınlanan Cumhuriyet gazetesinin haberini konu alarak İran transit yolunun Rusya ve Türkiye'den geçmesinin daha elverişli olduğu çünkü emperyalistlerin önemsiz bir meselden dolayı bu yolu kesebilecekleri belirtilmiştir. *Near East* gazetesi de dış müdahalenin önünün alınması için Tebriz-Tahran-Meşhet-Herat (Afganistan) demiryolu inşaatının bir an önce başlaması gerektiği, Türkiye'nin bu ülkelerle işbirliğine gitmesi gerektiği vurgulanmış buna gerekçe olarak da "Britanya Müstemleke Teşkilatı'nın bu bölgeleri ilerde işgal için plan yapıyor olması gösterilmiştir.

Paris'te çıkan *Republique* Gazetesinin 7 Temmuz tarihli nüshasından bir yazı İran'da yayınlanan *Kuşeş* Gazetesinin 30 Temmuz nüshasından yayınlanmıştır. (BCA:030.10/261.759.16) Bu yazıda da İngilizlerin müdahalesine dikkat çekilmiş “Türklerle lüzumundan fazla kardeş olan Şah’a İngilizlerin müdahalesinin zorunlu olabileceği, Amanullah’a yaptıkları gibi Pehlevi’yi de tahtından mahrum edebilecekleri” vurgulanmıştır. Ancak gazetede yazıda; Rusya ve Türkiye’nin bu durumda verecekleri zarardan çekinildiğinden ellerinde sadece İran’ı iktisadi iflase sürüklemek kaldığı ifade edilerek İran’ın demiryolunu bitirmeye çalıştığı ama İngilizlerin dikkatleri Afganistan demiryoluna çekmeye çalıştığı vurgulanmıştır.

İran’daki demiryolları projesi kapsamında *Near East* Gazetesinin 21 Temmuz nüshasında Bendershah-Bendersapur hattının yaşadığı mali krizden bahsedilmiştir. Gazetede İngiliz sermayesi taraftarı ve Tahran’da Anglo-Persian şirketinin direktör muavini olan Mustafa Fatih konuyla ilgili *Merh* adlı bir mecmuanın Temmuz –Ağustos nüshasında verdiği beyanatına yer verilmiştir. (BCA:030.10/261.759.16) Habere göre Mustafa Fatih İran’daki demiryolu projelerinden bahsederek; ülkede üç projenin olduğunu ve bunların 1- Tahran-Tebriz-Türkiye, 2- Malyer-Kermanşah-Kasr-ı Şirin, 3- Tahran-Zahedan hattı olduğunu belirtmiştir. O’na göre, İkinci proje İran’ın kuzey ve kuzey batısına, üçüncü proje ise İran’dan Hindistan’a girişi planlayan bir projedir. Mustafa Fatih’e göre senede 300 milyon riyal harcama ile 10 yılda bu hatları tamamlamak mümkün görülmüştür. Harcamanın 1/3’i şeker ve çay gümrük vergisinden kalanın da iç gelirlerden tamamlanabileceği eğer harcama karşılanamazsa tahvillerin dışarıda satışının da yapılabileceği vurgulanmıştır. Mustafa Fatih’in bu çözüm arayışlarından İran’ın demiryolu inşasındaki sıkıntısı anlaşıldığı belirten gazete, İngilizlerin Tahran ticaret ataşesi Ligmeri’nin de hükümetin eninde sonunda dış yardıma muhtaç kalacağını yazmıştır. Gazete haberin sonunda “*anlaşıldığı üzere iki ülkenin birbirlerine yakınlaşması emperyalistleri memnun etmemiştir; bu yüzden iki şark milletine dikkat ve basiret gerekmektedir.*” Yorumunu düşmüştür.

İran ve bölge basınında transit yol üzerine ilginin artmasıyla Trabzon-Tebriz transit yolu için çalışmalar başlatılmıştır. Bu yolun kara-demir yolu olarak düzenlenmesi için kısa hatlar üzerinden yolları iyileştirme ve yeni hatlar açma planlanmıştır. İki ülke arasında önemli bir ticaret yolu olan bu hattın aynı zamanda iletişim hattı olarak da kullanılması doğrultusunda çalışmalar yapılmıştır. Bu amaçla 1936 Mayıs’ında 3. Umum Müfettişliği’nden hükümete gönderilen talep yazısında (BCA: 030.0.010/71.464.27); kara ve demiryolu olarak geliştirilmesi planlanan Trabzon-Tebriz transit demiryolu hattının aynı zamanda iletişim yolu olarak da kullanılması istenmiştir. Bu amaçla hat üzerinde telefon ağının da kurulması istenmiştir. Bu talebe Nafia vekaleti tarafından konunun 1938 yılı içerisinde ele alınacağı ve projelendirileceği cevabı verilmiştir. Hatta Kasım 1936 tarihinde Tahran’da bulunan Murahhas Heyet Başkanı Cemal Hüsnü, Şah ile yaptığı görüşmede iki ülke arasındaki demiryollarının birleştirilmesi projesinin İran tarafından şiddetle istendiğini ve takip edildiğini ayrıca hava bağlantısının da yapılmasının talep edildiğini belirtmiştir. (BCA: 030.10/261.761.10) İki ülke arasında başlayan görüşmeler sırasında Trabzon-Tebriz transit yolunun kara yolu kısmı ihale edilmiş ancak ihaleyi alan müteahhitlerin ekonomik sıkıntıya girmesi

işi bitirememesi yol projesinin istenilen tarihte açılmasını geciktirmiştir. Mesela 15 Kasım 1936 tarihinde bitirmek üzere ihale edilmiş olan Trabzon-İran Transit yolunun Erzurum vilayeti içindeki Horasan-Saçtepe mevkiileri arasındaki 35 kilometrelik kısmının inşasını alan müteahhitin işi bitirememesi üzerine mukavelesi fesh edilmiştir. Bunun üzerine tekrar ihale açılmış ancak hiç kimseni başvurmaması üzerine eksiltme ve pazarlıkla ihalesinin yenilenmesi hususunda 6 Mayıs 1937 tarihinde kararname çıkarılmıştır. (BCA:030.18.01/74.37.5)

Türkiye ve İran'ın bu hat üzerine olan ilgisinin Şahın Türkiye'yi ziyaretiyle yükselme ivmesi kazanmış, Trabzon-Tebriz arasında düşünülen transit yolun kara-demir ve deniz yoluyla da geliştirilmesi gündem gelmiştir. Heyetlerin ikili görüşmelerinde gündeme gelen bu konularda her iki devletin en büyük sıkıntısı ayrılan bütçeyle ilgili olmuştur. 1937 Mart ayında İran Hariciye Nazırı ile Türk Hariciye Nezareti heyet başkanlarının Türk-İran demir yollarının iltisak zaman ve mahalli hakkında mektuplaşmaları başbakanlığa bildirilmiştir. Buna göre Türk heyeti Başkanı Cemal Hüsnü İran Hariciye Veziri Sami'ye 1 Mart tarihinde yazdığı mektupta (BCA: 30.10/151.71.15) Şahinşah hazretlerinin Türkiye'yi ziyaretleri sırasında gündeme gelen demiryollarının birleştirilmesi konusunun Türkiye'nin de gündeminde olduğu İran Şahının demiryollarını birleştirme talebinin somutlaşabilmesi için bir tarihin belirlenmesi gerektiği belirtilmiştir. Cemal Hüsnü Bey, Türkiye'nin demiryolları programının bütçeye göre şekillendiği belirli mahallerde ve bölgelerdeki muhtelif hatların tamamlanmasının amaçlandığını belirtmiştir. 6 Mart tarihinde İran Hariciyesinden gönderilen cevabi mektupta, İran İmparatorluk hükümetinin mümkün olan en kısa sürede Azerbaycan vilayetini Transiran demiryoluna birleştirmek istediğini ve bu hattı Kotur'a kadar uzatmak istediğini belirtmiştir. Aynı mektupta bir tarih verilebilmesi için Basra-Hazar denizi hattının ve bu hattın Kotur'a kadar uzatılmasının maliyet tespit işlerinin tamamlanmadığını fakat yaklaşık 10 yıl içinde yani 1948 yılında bu projenin bitirilebileceğini bildirmiştir.

İran'da demiryolları rekabetinde olan devletlerin faaliyetleri ve demiryolu inşa edilecek olan hatlar ile ilgili büyükelçilik raporlarında devletlerin demiryollarının inşasının ihalesini almak için rekabet etmelerinin yanı sıra alternatif hatların da atıl kalması için faaliyet gösterdiği vurgulanmıştır. 1937 yılında Tahran büyükelçiliğimizin gönderdiği raporda bu konular hakkında uyarılar yapılmıştır. Rapora göre; (BCA:030.10/261.761.18) Şahinşah Pehlevinin tahta çıkışından bu yana hayal edilen ve İran'ın ekonomik bağımsızlığı için önemli görülen "*Trans Iranian*" hattının inşası çeşitli zorluklardan sonra son halini almış, Türkiye'de "*İsveç*", İran'da "*Kampasax*" ismiyle tanınan ve menşei olarak Türkiye'de İsveç burada ise Danimarka sermayesi olarak bilinen grup inşaatın kontrol ve yürütülmesi işini almıştır. Hazar sahilindeki Bendersah Kasabasından kuzeyden güneye yönelip Fars körfezinde Muhammerh batısındaki Bendersapur'a ulaşacak olan Trans Iranian hattının uzunluğu 1450 km'dir. Hazar kıyısındaki önemli bir liman olan Pehlevi'nin dar bir şose yol ile içerilere bağlanmış olması üzerine Bendersah'tan yeni bir hattın yapımına karar verilmiştir. İşletme masrafını arttırmamak için demiryolu hattı mümkün oldukça vadilerden götürülmüş 59 tünel ve birçok köprü ve kemer inşa edilmiştir. Bunlardan

“Geduk” tüneli 3 kilometre uzunluğunda “Paru” mevkiindeki iki dağ arasında da 40 metre yüksekliğinde köprü yapılmıştır. Hattın varış noktasında fiziki eksiklikler ve İngiliz kontrolündeki bölgelerden imtina edilmesi sebebiyle Hürmüz adıyla bilinen yeni adıyla Bender Şapur seçilmiştir. Hürmüz tarihi bir süreçte tüccarların kullandığı bir koy olsa da bir liman için yetersiz, toprağı verimsiz olup liman da çalışacak işçi için nüfus yoğunluğu yoktur. Hürmüz’den Tahrana kadar 990 kilometre mesafede Abdiz vadisi 2200 metreye kadar yükselmekte geçit vermez bir yarıdır.

Aynı rapora göre, Türkiye’de de iyi bilinen “Philip Holazmann”ın da dâhil olduğu “Sofitec” isimli Alman grup tarafından 1935’ten beri yaptırılmakta olan Tahran Garı inşaatı bitmek üzeredir. Şimdiye kadar 50 milyon riyale mal olan garın İran’ın bütün şimendifer hatlarının merkezi olması planlanmıştır. Hattın yaklaşık 116 milyon Türk lirasına mal olacağı hesaplanmıştır. Bu hattın başka Kum şehrinde başlayıp Tebriz’de bitmesi planlanan hattın “Rızaiye” ve “Hotur” üzerinden Türkiye şimendiferleriyle birleştirilmesi İran tarafından istenmektedir. Ancak Avrupalı devletler bu hattın işletilmemesi için girişimde bulunmuştur.

İran hükümeti üzerinde yabancı devletlerin faaliyetlerinin sıklıkla rapor edilmesi üzerine Türkiye’nin bir an önce Trabzon-Tebriz hattını işler hale sokması gereği ortaya çıkmış, bu amaçla Ağustos 1937’de 3. Umum Müfettişliğinden Başbakanlığının son dönemlerinde olan İsmet İnönü’ye yazı gönderilmiştir. (BCA: 030.0.010/71.465.1) Yazıda Trabzon limanının inşasına (Okur, 2009:25-41; Okur, 2015:276-287; Yılmaz, 2015:213-244; Baskıcı, 2012:33-56; Baytal, 2013:21-35)vurgu yapılarak İran transit yolunun yeniden geliştirilmesi ve taşıt kullanımına hazırlanması amacıyla bütçeden 280.000 lira gönderildiği belirtilmiştir. Aynı yıl içinde hattın ticaret yanı sıra yolcu trafiğine de açılması için yasal düzenlemelerin yapılması, Trabzon-Erzurum-İran hattında işletilecek olan otobüs ve kamyonlarda çalıştırılacak memur ve müstahdemler için kadro tahsisi için de kararname çıkarılmıştır. (BCA: 030.18.01/75.46.19) Ayrıca Trabzon-İran yolu üzerinde devlet demiryolları ve limanları işletme umum müdürlüğüne otobüs, kamyon ve otomobil işletilmesi hakkındaki nizamnamenin yürürlüğe konması 10.12.1937 tarihli İcra vekilleri heyetinin toplantısında kabul edilmiştir. (BCA:030.18.01/02.81.01.1)

1938 yılı itibariyle yapılan yasal düzenlemeler ve ayrılan bütçelere rağmen hat üzerinde tüccarlardan alınan teminatların kara - demiryolu ve devlet - özel olarak ayrı ayrı belirlenmesi itirazlara sebep olmuştur. Mesela 28 Haziran 1938 tarihinde İran Transit komisyoncusu Resulzade Celil; nakil vasıtalarıyla sevk ettiği transit halılardan her biri için 500-600 lira teminat alınmış olduğunu ve bu teminatın toplamda yüklü bir miktarı oluşturduğu için halı ticaretini sekteye uğrattığını belirtilmiştir. (BCA:030.10/211.438.9) Bu sebeple Celil, devlet kamyonlarıyla yapılan transit eşyalardan teminat alınmadığı için kendi mallarından da teminat alınmaması veya daha az miktarda alınmasını Gümrük ve İnhisarlar Vekâletinden talep etmiştir. Sorunun Nafia Vekâleti ve Dâhiliye Vekâleti tarafından da ele alınması üzerine ilgili kurum olan Gümrük ve İnhisarlar Vekâleti tarafından başvekâlete cevabi yazı yazılmıştır. Buna göre devlet demiryolları tarafından İran transit yolunda işletilen kamyon ve otobüslerle nakledilen transit eşyası hakkında uygulanan gümrük muamelelerinin bu yolda

çalışan çeşitli şahıslara ait serbest kamyonlara da uygulanması talebinin mümkün olmadığı, demiryolları ile taşınan malların teminatının kurum tarafından kabul edilmesinden dolayı burada teminat alınmadığı belirtilmiştir. Gerçekte en kısa hat olmasına rağmen yolların bitirilememesinin yanında bu tür uygulamalar da tüccarların diğer alternatif yolları tercihinde önemli bir etken olmuştur.

Sonuç olarak ifade etmek gerekir ki Trabzon Tebriz arasında transit yolun tekrar canlandırılması hatta demiryolu hattıyla geliştirilmesi düşüncesi her iki komşu devlet tarafından ısrarla vurgulanmış ise de bölgede yaşanan gelişmeler, iktisadi rekabet ve ilgili ülkelerin ekonomilerinin yetersizliği gibi sebeplerle bir türlü tamamlanamamıştır. 1930 yılından sonra özellikle İran ile olan yakınlaşma projenin tekrar ele alınmasına sebep olmuştur. Trabzon limanının inşası gibi bölge ekonomisi için önemli olan projenin önündeki en büyük engelin alternatif yollar ile ticaret yolunu kontrol altına almak isteyen diğer ülkeler olmuştur. Avrupa'ya giden en kısa ve ekonomik yol olan Trabzon-Tebriz transit hattı; Batum gibi Trabzon limanına alternatif limanların varlığı, Ortadoğu üzerinden demiryolu ile daha ucuz yolların projelendirilmesi ve en önemlisi her iki ülkeni yaşadığı ekonomik sıkıntılar ve bütçe yetersizliği sebebiyle bir türlü bitirilememiştir. Yabancı şirketlerin engellemeleri ve kısıtlı bütçeyle projenin bitirilmesinin imkânsızlığı yüzünden şose yolların tamiri, vergi indirimleri gibi iyileştirmelerle bu transit yolun işlerliğinin devamına çalışılmıştır.

Raporlardan anlaşılacağı üzere İran'ın yaşadığı ekonomik sıkıntıların yanında yabancı şirketlerin ülke içindeki varlıklarının gücü bu transit yolun tercih edilmesinin önündeki en önemli engellerden olmuştur. İran hükümetleri bu rekabet ortamında Musul-Halep *güzergâhının* yanında Trabzon-Tebriz hattının da işlerliği üzerinde ısrarla durmuştur. Türkiye Trabzon-Erzurum-Bayezıt hattı üzerinden kara ve demiryollarını İran ile birleştirme projesini kısımlara parçalayarak tamamlamaya çalışmıştır. Bu hattı yük taşımacılığının yanında yolcu taşımacılığında da işler bir hat olması için düzenlemeler yapmıştır. Hatta bu hattın iletişim hattı olması için girişimlerde bulunulmuştur. Bugün dahi önemli bir ekonomik bir getirisi olan bu transit yol 1929 buhranı sonrasında getirdiği kısıtlı şartlarda çok az bir bütçeyle tamamlanmaya çalışılmıştır. Trabzon-Tebriz transit yolu Atatürk döneminde önemli bir proje olarak değerlendirilmiş büyükelçilik raporlarında bu hususun önemi sık sık vurgulanmıştır. Raporlarda belirtilen bir diğer konu ise yabancı şirketlerin özellikle İran'daki nüfuzlarının projenin tamamlanmamasındaki rolü olmuştur. Günümüzde dahi bu bölgede demiryollarının birleştirilmesi projelerinin gündeme gelmesine rağmen bir türlü bitirilememesi, Karadeniz havzasının ticari getirisinin Türkiye ve bölge ülkelerince değerlendirilememesinin arkasında o dönemde yaşanan mücadelelerin bugün de sürmekte olmasının etkisi bulunmaktadır.

Kaynaklar

1.Arşiv Vesikaları

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi(BCA): 30.18.1.1/3.26.20.

BCA: 30.18.1.1/3.26.20.

BCA: 30.18.1.1/6.36.8.

BCA: 30.18.1.1/11.47.11.

BCA:030.10.219.477.7

BCA:030.10/219.480.19

BCA: 030.18.1/25.46.2

BCA:030.18.1/29.46.8

BCA: 30.10.0.0/260.152.5.

BCA: 030.10/261.757.26

BCA: 030.10/237.602.1

BCA: 030.01/261.758.11

BCA: 030.0.01/168.171.1

BCA: 030.10/161.171.2

BCA:030.10/261.759.16

BCA: 030.0.010/71.464.27

BCA: 030.10/261.761. 10

BCA:030.18.01/74.37.5

BCA: 30.10/151.71.15

BCA:030.10/261.761.18

BCA: 030.0.010/71.465.1

BCA: 030.18.01/75.46.19

BCA:030.18.01/02.81.01.1

BCA:030.10/211.438.9

BCA: 30.10.0.0/260.753.6

2. Kitaplar ve Makaleler

ARMAOĞLU, Fahir, (1995) *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi*, Ankara.

AYDIN, Abdürraif, (2012) Rıza Şah Döneminde Türkiye ve İran Arasında Ulaştırma Altyapısının Geliştirilmesi Bağlamında Trabzon-Tebriz Transit Ticari Yoluna İşlerlik Kazandırma Çabaları (1925-1941), *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, Kış 2012, C:11, S:39, s:184-192.

BASKICI, Murat, (2012) “XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı; Yükseliş ve Gerileyiş”, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, Cilt:67, No:3, s.33-56;

BAYTAL, Yaşar, (2013) “Trabzon Limanı İnşası”, *History Studies*, Volume:5 Issue:3, p.21-35, May.

BİLMEZ, Bülent Can, (2000) *Demiryolundan Petrole Chester projesi 1908-1923*, İstanbul.

CİN, Barış, (2007) *Türkiye-İran Siyasi ilişkiler (1923-1938)*, İstanbul.

- ÇETİNSAYA, Gökhan, (2002) “Cumhuriyet Dönemi Türkiye-İran İlişkileri”,*Türkler*, C.17, Ankara, s.769–770.
- ÇETİNSAYA, Gökhan, (1999) “Atatürk Dönemi Türkiye-İran ilişkileri 1926–1938”, *Avrasya Dosyası İran Özel Sayısı*, V/3. Ankara, s.3.
- ÇETİNSAYA, Gökhan, (2000) “Milli Mücadele’den Cumhuriyete Türk-İran İlişkileri, 1919–1925, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C:XVI, S:48,Kasım, s. 772, Ankara 2000, s.772.
- DAEİ, Masoumeh, (2012) “XIX. Yüzyılda İran-Osmanlı Ticaretinde Trabzon-Erzurum-Tebriz Ticari Yolunun Önemi”, *Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi*, Mart, Sayı:19, s.46.
- ERDAL, İbrahim, (2012) Atatürk Dönemi Türk-İran İlişkileri ve Sadabad Paktı, *Karadeniz Araştırmaları*, Cilt:9, Sayı:34, Yaz, s. 80
- ERDAL, İbrahim, (2015) “Türkiye ve İran Meşrutiyet Süreçlerinde Cumhuriyet Üzerine Tartışmalar”, *Düşünce Dünyasında TÜRKİZ Siyaset ve kültür Dergisi*, Yıl:6, Sayı:35, Eylül-Ekim, s.21-23.
- KALELİ, Hüseyin, (2003) “19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti”, *Dumlupınar Üni. Sosyal Bilimler Dergisi*, S:9, Aralık, s.21-39.
- KÜÇÜKÜĞURLU, Murat, (2008) “Meşrutiyet Devrinde Trabzon-Erzurum Demiryolu Teşebbüsleri”, *Osmanlı Araştırmaları*, XXXII, İstanbul, s.286
- KÜRKCÜOĞLU, (2001) Ömer, -Melek, Fırat, *Türk Dış Politikası*, İstanbul.
- MANSFIELD, Peter, (1975) *Osmanlı Sonrası Türkiye ve Arap Dünyası*, İstanbul .
- OKUR, Mehmet&Murat Küçükuğurlu, (2009) “Jeopolitik ve Jeostratejik Açidan Trabzon Limanı”, *Karadeniz/Black Sea*, pp.25-41.
- OKUR, Mehmet, (2015) “I. Dünya Savaşı Başlarında Trabzon Limanı’nın Ticarî Hacmine Dair ABD Konsolosu’nun Bir Raporu”, *ODÜ Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, pp.276-287, 2015.
- ÖZGİRAY, (1995) Ahmet, “İngiliz Belgeleri Işığında Türk-İran Siyasi İlişkileri (1919–1938)”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, XI/33, Ankara, s. 687;
- ÖZKAN, Fulya, (2014) “Winding Road To Modernization: Trabzon-Erzurum-Bayezid Road In The Late Ottoman World”, *Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East*, vol.34, pp.191-205.
- SARAY, Mehmet, (1999) *Türk-İran İlişkileri*, ATAM yayını, Ankara.
- SARIHAN, Zeki, (1996) *Kurtuluş Savaşı Günlüğü, IV; Sakarya Savaşından Lozan’ın Açılışına (23 Ağustos 1921–20 Kasım 1922)*, Ankara.
- SONYEL, Salahi, (1991), *Türk Kurtuluş Savaşı ve Dış Politika*, C. II Ankara 1991.
- ŞİMŞİR, Bilal N., (2001) *Atatürk ve Yabancı Devlet Başkanları*, C. II, Türk Tarih Kurumu yayını, Ankara.
- TOZLU, Selahattin, (1997)*Trabzon-Erzurum-Bayezit Yolu (1850-1900)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum, s.123.
- TÜRKDOĞAN, Berna, (2000), *Atatürk Dönemi Türkiye Devleti’nin Dış Politikası*, Ankara 2000
- YAVUZ, Bige Sükan, (1999- 2003)“Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi”, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap tarihi Enstitüsü *Atatürk Yolu Dergisi*, S:24, Kasım , s.530.
- YILMAZ, Özgür, (2015) “Dussaud Biraderlerin Trabzon Limanı İnşaa Projesi (1870)”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*,(18), s.213-244;