



ISSN: 2158-7051

INTERNATIONAL
JOURNAL OF
RUSSIAN STUDIES

ISSUE NO. 4 (2015/1)

“*Tiflis-Gümrü-Kars Demiryolu İnşası (1895-1899)*”, By Sezai Yazıcı* , Sonya Mirzoyan & Candan Badem, “*Tiflis-Gümrü-Kars Demiryolu İnşası (1895-1899) / The Construction of the Tiflis-Aleksandropol-Kars Railway (1895-1899)*”, The Institute for Historical Justice and Reconciliation (IHJR), 2013, ISBN: 978-94-91145-03-2 E-book (PDF), 88 sayfa.
(<http://historyandreconciliation.org/resources/publications/the-construction-of-the-tiflis-aleksandropol-kars-rail-way/>)

’93 Harbi olarak da bilinen 1877-1878 Osmanlı Rus Savaşı, Osmanlı Devleti’nin yenilgiyle sonuçlanmış, 3 Mart 1878 tarihinde imzalanan Ayestefanos Antlaşması’nın 19. maddesine göre imparatorluk Rusya’ya 1 milyar 410 milyon ruble tazminat ödemeye mahkûm olmuştu. Çarlık Rusyası, Kars, Ardahan ve Batum (Üç Sancak)’un “*terkedilmesine*” karşılık tazminatın 1 milyar 100 milyon rublelik bölümünden vazgeçerek bölgeyi topraklarına katmıştı.^[1] Rusya’nın bölgeyi işgalinin ardından kurduğu yönetim tam 40 yıl sürmüştü.

Prof. Dr. İlber Ortaylı, bu döneme ilişkin ilk çalışmayı yapan bir akademisyen olarak, 1978 yılında yayımladığı *Çarlık Rusyası Yönetiminde Kars*^[2] başlıklı makalesinde: *Çağdaş Rusya tarihçiliğinde olduğu kadar, Türkiye tarihçiliğinde de Kars vilayetinin bu kırk yıllık döneminin gereğince ele alınmadığını*^[3] yazıyordu.

Candan Badem, yıllar sonra Ortaylı’nın işaret ettiği bu boşluğun halen sürmüş olduğunu görmüş olsa gerek ki, Rusya, Gürcistan ve Ermenistan’da bulunan çarlık arşivleri ile Başbakanlık Osmanlı Arşivi’nde uzun erimli çalışmalar yapmış ve 2010 yılında *Çarlık Rusyası Yönetiminde Kars Vilayeti*^[4] başlıklı kitabını yayımlamıştır. Badem’in belgelere dayanarak yaptığı bu çalışma hiç kuşkusuz şimdiye değin konu üzerine yapılmış en özgün ve en kapsamlı çalışma. Önemli bir boşluğu doldurduğu kesin.

Badem, bölgenin yabancısı değil. Ardahan’ın Hanak ilçesi Yamaçyolu köyünde doğmuş. Boğaziçi Üniversitesi’nin İşletme Bölümü’nü bitirdikten sonra Birmingham Üniversitesi’nde yüksek lisansını yapmış, doktorasını Sabancı Üniversitesi’nde *The Ottomans and Crieman War (1853-1856)* (Osmanlılar ve Kırım Savaşı) adlı teziyle tamamlamış, çalıştığı bölge ve dönemler bakımından uluslararası tanınırlığı olan, alanında uzman bir tarihçi.

Tunceli Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Başkanı Doç. Dr. Candan Badem'in, arşiv uzmanı Ermeni meslektaşı Dr. Sonya Mirzoyan'la birlikte aynı döneme ilişkin ama daha özgül (spesifik) bir alanda yayımlanan yeni çalışması *Tiflis-Gümrü-Kars Demiryolu İnşası (1895-1899)* başlığını taşıyor. Badem ve Mirzoyan, bu kitapta sınırlı bilgiye sahip olduğumuz ama Kars'ın yakın tarihi açısından oldukça ilginç bir konuyu irdeliyor. Kitap, genelde Güney Kafkasya özelde Kars'ın Çarlık Rusya'sı yönetimindeki yakın tarihine ilgi duyan herkesin dikkatini çekecek nitelikte.

Candan Badem ve Sonya Mirzoyan, IHJR (Institute for Historical Justice and Reconciliation / Tarihsel Adalet ve Uzlaşma Enstitüsü)'in destekleriyle bu çalışmayı gerçekleştirmişler. Bu proje, *ilk kez Türkleri ve Ermenileri ilgilendiren ortak bir konuyu*, bir Türk ve bir Ermeni tarihçinin birlikte ele almış olması bakımından da büyük önem taşıyor. Kitabın girişinden, araştırmacıların Rus (Moskova-Petersburg) ve Gürcü arşivlerinde birlikte çalıştığını; her bir tarihçinin kendi ülke arşivlerinde (Osmanlı ve Ermeni) yaptığı araştırmaların ise aralarında anlaştıkları dil olan Rusçaya çevrilerek metinde kullanıldığını öğreniyoruz.

Badem ve Mirzoyan, çalışmayı makale olarak (s.2) nitelendirilse de ortaya çıkan malzeme bir makalenin boyutlarını aştığını gösteriyor. Araştırma dört bölümden oluşuyor. İlk bölümde, konunun tarihsel arka planına değiniliyor. 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşı ardından Rusların bölgeyi ilhakıyla 1 Kasım 1877 tarihinde kurulan *Kars Askeri Vilayeti* (Kars Oblastı)'nin yönetsel yapısı, oluşturulan sancak (okrug) ve kazalarla (uçastok) ortaya çıkan yeni kurumların niteliği üzerinde duruluyor. Yıllar içinde bölgenin değişen demografisinin bileşenleri, etnik ve dini yapısı irdeleniyor. Mültecilere ilişkin arşiv kayıtlarına dayalı bilgiler veriliyor (s. 4-15).

İkinci bölümde, Tiflis-Gümrü-Kars Demiryolu'nun bölge ulaşımındaki yeri ve stratejik önemi tartışılıyor. Rusya'nın bu alanda geciktiği, 1853-1856 Kırım Savaşını bu yüzden kaybettiği vurgulanırken şu saptama yapılıyor: *"Bu savaştan Rusya'ya karşı İngiltere, Fransa ve Osmanlı Devleti^(LS1) ittifakının galip çıkmasının temel sebebi bu devletlerin ordularının ihtiyat, levazım ve cephane ikmalini deniz ulaşımı sayesinde Rusya'dan daha iyi yapabilmeleriydi. Rusya ise kötü durumdaki karayollarını kullanmak zorundaydı ve demir yolları yoktu. Kırım Savaşı'ndan sonra Rusya'da büyük gecikmeyle de olsa demir yolu ağını kurmaya başlayan çarlık hükümeti hızlandırılmış bir tempo ile çalışmak zorunda kalmıştı"* (s. 16). Çarlık Rusyası bu bilinçle 11 Mart 1894 tarihinde Tiflis'i Gümrü (Aleksandrapol) üzerinden Erivan ve Kars'a bağlamak üzere son etütlerin 1894 yılında tamamlanmasını ve hattın inşaatına 1895 yılında başlanmasını öngören bir karar alıyor (s. 18). Demiryolu inşaatı raylar, bağlantılar ve hareketli aksamalar dahil olmak üzere verst başına 84.015 rublelik bir bedelle 23 milyon 434 bin 423 rubleye mal oluyor (s. 20). Kars oblastı ile Erivan Guberniyası arasındaki toplam 299 kilometrelik demiryolu hattının, bugünkü Türkiye-Ermenistan sınırını oluşturan Arpaçay'la Kars tren garı arasındaki uzaklığı 74 km olarak gerçekleştiriyor.

Badem ve Mirzoyan'ın araştırmasının 3. Bölümünde, Gümrü-Kars Demiryolu inşaatında çalışan işçilerin durumu çok yakından inceleniyor. Çalışanların, görev, unvan, kadrolu ya da kadrosuz oluşlarıyla, aldıkları maaş ya da ücretlere ilişkin arşivlere dayanarak çok kapsamlı bilgiler veriliyor, değerlendirmeler yapılıyor (s. 22-25). Bu bilgilerden 19. Yüzyılın sonlarına doğru Çarlık Rusyası'ndaki çalışma yaşamıyla kıta Avrupası ya da Amerika'daki çalışma yaşamları arasında büyük farklılıkların olduğu görülüyor. Daha önce demiryollarındaki yabancı işçi çalıştırma yasağının yapılan yeni bir düzenlemeyle kaldırıldığı ve Tiflis-Gümrü-Kars Demiryolu inşaatında, her kademedeki İran, Osmanlı, İtalyan ve Belçika uyruklu işçilerinde çalıştırılmasına olanak tanındığı anlaşılıyor. Çalışanların milliyetlerine göre dağılımına bakıldığında bir kategoride Ermeniler, Ruslar, öne

çıkarken bir başka ayrımda Osmanlı, İran, İtalyan Alman ve diğerleri öne çıkabiliyor (s.26). Demiryolu inşaatında çalışan Türklerin Trabzon, Erzurum gibi Kars oblastına daha yakın olan yerlerden geldiği görülüyor (s.27). Badem ve Mirzoyan, kaynaklara dayanarak demiryolu inşaatında 7 ila 10 bin işçinin çalıştırıldığını belirtiyorlar. İşçilerin katlanmak zorunda kaldığı çok olumsuz çalışma koşulları ve yaşadıkları acılara ilişkin yaptıkları çarpıcı saptamada, kapitalizmin bilinen “*ahlâkını*” şöyle ortaya koyuyorlar:

“Ne çarlık yönetimi ne de müteahhitler ve taşeronlar feleğin sillesini yemiş bu insanlara acıdılar! Demir yolu yapımında çalışan Türk'ün de Ermeni'nin de durumu aynı ölçüde dayanılmaz ve eziciydi. Her kategoriden işçileri birleştiren nokta yoksulluk, iş arama ihtiyacı ve genelde memleketinde kalan ailesini ve kendisini geçindirme umudu idi” (s.28).

Tiflis-Gümrü-Kars Demiryolu İnşası (1895-1899) adlı çalışmanın 4. ve son bölümünde Demiryolunun işletimi üzerinde duruluyor. 21 Haziran 1889 tarihinde Kars'ta demiryolunun açılışının yapıldığını, 15 Temmuz 1889 günü Tiflis'ten gelen ilk trenin Kars'ta mütevazı bir törenle karşılandığını, ama Gümrü ile Kars arasında yapılacak düzenli seferler için 1 Aralık 1889'a kadar beklenmesi gerektiğini öğreniyoruz (s. 63). Hat tamamlanmadığı için ilk aşamada haftada 3 kez yapılması planlanan seferler ikiye indiriliyor.

Onlarca belgenin titizlikle taranarak pek çok konunun ayrıntısına girilen çalışmada; demiryolunun raylar arasındaki uzaklığına değinilmemiş olması; menfez, köprü gibi mimari yapıların yer ya da sayılarına ilişkin yeterli bilginin bulunmayışı dikkat çekicidir. Yine çalışmada hattın Türkiye-Ermenistan sınırı ile Kars arasındaki bölümünde yer alan; Doğukapı, Akyaka, Başgedik, Mezra ve Kars adıyla konuşlu beş istasyon binasının yapımlarıyla ilgili teknik ya da mali bilgi bulunmamaktadır. Dolayısıyla okur, yukarıda değinilen 23 milyon 434 bin 423 rubleye bu istasyon binalarının yapım maliyetlerinin dahil edilip edilmediğini merak etmektedir.

Bilindiği gibi Rusların bölgede inşa etmeyi öngördüğü demiryolu ağının I. Aşaması olan Tiflis-Gümrü-Kars demiryolu bağlantısı tamamlandıktan sonra, Kars'ın Sarıkamış'la bağlantısını gerçekleştirmek için projenin II. Aşamasına geçildi. Bu aşamada, yine o yıllarda Rus egemenliği altında olan Sarıkamış'ın, Kars'la bağlantısının yanı sıra yapılan hat I. Dünya Savaşına bir hazırlık niteliği de taşıyordu. Demiryolunun inşasına 1912 yılında başlanmış 1914 yılında tamamlanarak hat işletmeye açılmıştı.^[6] Bu hat içinde 3 milyon 633 bin 645 ruble harcanmıştı.^[7]

Hattın 170 km'lik Sarıkamış-Erzurum bağlantısı ise I. Dünya Savaşı sırasında (1916-1918) 750 mm'lik dekovil (dar) hat olarak gerçekleşti.

Böylece günümüz Türkiye-Ermenistan sınır kapısı 20. Yüzyılın başlarında demiryoluyla Tiflis üzerinden Kafkaslara, Kars üzerinden Sarıkamış'a, oradan da dekovil hattıyla Erzurum'a bağlanarak modern bir demiryolu ağına sahip oldu.

1917 Ekim Devrimi'nin ardından Rusların Kars'tan çekilmesiyle bölgede yeni bir sürecin fitili ateşlendi. Kars'ta yerel kongre örgütlenmelerini şura hükümetlerine taşıyan bir süreç başladı. Cenûb-î Garbî Kafkas Hükûmeti^[8] adıyla kısa erimli bir cumhuriyet deneyimi yaşandı. Bölge, Nisan 1919 - Ekim 1920 arasında Ermenilerin denetimine geçti. 30 Ekim 1920'de Kars (ve Ardahan)'ın yeniden anavatana kavuşmasıyla sonuçlanan savaşın ardından 16 Mart 1921 tarihinde Moskova, 13 Ekim 1921 tarihinde de Kars Antlaşması imzalandı.

İmzalanan Moskova Antlaşması'nın 9. Kars Antlaşması'nın 17. maddelerine göre, 9 Temmuz 1338 (1922) tarihinde Tiflis'te Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti ile Ermenistan Azerbaycan ve

Gürcistan Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Hükümet Temsilcileri arasında *Demiryolları Sözleşmesi* bağtlandı.

Demiryolları Sözleşmesi'nin 1. maddesinde Türkiye ile Rusya Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti ve Maverayı Kafkas (Trans Kafkasya) Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Geniş Hatlı Demiryolları arasında Gümrü istasyonu vasıtasıyla yolcu ve eşya taşınması için aktarmasız doğru ulaşım tesis edildiği yer alıyordu. Sözleşmenin 3. Maddesinde yolcu ve bagaj taşınmasının haftada bir kez Sarıkamış-Batum arasında, haftada bir kez de Sarıkamış-Tiflis arasında gidiş dönüş olarak yapılması^[9] öngörülüyordu.

Demiryolları Sözleşmesini onaylayan 612 sayılı yasayla Tiflis-Gümrü-Kars demiryolu hattı o günkü SSCB'nin dünyaya açılan penceresi olmuştur.

Anavatana kavuşmasıyla Kafkasya ile olan bağlantısını yitirerek ürünlerini ve canlı hayvanını bir süre dışarıya gerçek bedelinde satamayan ve bu yüzden de zor günler yaşayan Kars, anılan Demiryolu Sözleşmesi ile yeniden toparlandı. 1930-1940 yılları arasında söz konusu demiryolu sayesinde Doğukapı üzerinden Sovyetlerle yapılan sınır ticareti bağlamında canlı hayvan ihracatıyla bölgenin parlayan yıldızı oldu.

Bölgenin yakın tarihinde çok önemli bir yere sahip olan Kars-Gümrü-Tiflis Demiryolu'nun Türkiye-Ermenistan arasındaki bağlantısını sağlayan Akyaka-Doğukapı hattı, Ermenistan Azerbaycan arasındaki savaşın başlaması ve Kelbecer'in işgaliyle Türkiye Cumhuriyeti tarafından 21 Mayıs 1993'te yük taşınmasına, 23 Temmuz 1993'te yolcu taşınmasına kapatılmıştır. Bu tarihten sonra yapılan tren seferleri sadece Kars-Akyaka arasında gerçekleştirilmektedir.

Bir Türk ve bir Ermeni tarihçinin ortak bir konu için ilk kez bir araya geldiği *Tiflis-Gümrü-Kars Demiryolu İnşası (1895-1899)* başlıklı çalışma, Kars ve Güney Kafkasya'nın yakın tarihi açısından önemli bir kaynak olarak adından söz ettireceği inancındayız.

^[1]Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*, Cilt: I Osmanlı İmparatorluğu Andlaşmaları), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1953, ss. 397, Mahmud Celâleddin Paşa, *Mir'ât-ı Hakikat*, *Tarihî Hakikatların Aynası* (Haz: İsmet Miroğlu), Cilt: I-II-III, Bereket Yayınevi, İstanbul, 1983, ss. 579.

^[2]İlber Ortaylı, “*Çarlık Rusyası Yönetiminde Kars*”, İstanbul Üniversitesi Tarih Dergisi, Sayı: IX, İstanbul, 1978, s. 343-363.

^[3]agm. s. 344.

^[4]Candan Badem, *Çarlık Rusyası Yönetiminde Kars Vilayeti*, Bir Zamanlar Yayıncılık, İstanbul. Haziran 210, 479 s.

[5]Bu savaşta Osmanlı İmparatorluğu galip devletlerarasında yerini almış ancak Kasım 1855 tarihinde Rusların eline geçen Kars'ın işgali 30 Mart 1856 tarihli Paris Antlaşması'na kadar sürmüştü.

[6]Candan Badem, agy, s.235.

[7]Candan Badem, agy. s. 235.

[8]Ahmet Ender Gökdemir, *Cenûb-î Garbî Kafkas Hükûmeti*, Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 1989, 289 s.

[9]TBMM Kavanin Mecmuası, Devre: 2, İçtima:2, Cilt: 3, İkinci Basılış, 1942, Ankara, s. 170.

***Sezai Yazici** - Araştırmacı yazar e-mail: sezaiyazici@yahoo.com

© 2010, IJORS - INTERNATIONAL JOURNAL OF RUSSIAN STUDIES