

The Construction of the Tiflis-Aleksandropol-Kars Railway (1895-1899), written by two historians, Sonya Mirzoyan from Armenia and Candan Badem from Turkey, covers the construction of this railway at the end of the 19th century. Turks, Armenians, and others nationalities all worked on the construction and were nationals of the Ottoman Empire (1534-1877) and subsequently the Russian empire (1877-1918). They worked on the same project under the same deplorable circumstances. The workers faced chronic mistreatment as contractors cut wages. The workers subsequently demonstrated and rebelled against the corruption and thus were united through this effort, irrespective of ethnic or historic backgrounds. This experience is a powerful testimony of a shared Turkish and Armenian past.

"Railway construction in the Ottoman Empire started in the middle of 19th century similar to the Russian Empire. However, there was a main difference: Russian capital and engineering could realize these huge projects basically by its own capacity, whereas the Turks by only one exception could use their own capital and engineering force between Damascus and Medina (Hejaz Railway). The sub-province (sanjak) of Kars was annexed by Russia with the Treaty of Berlin (1878) as a result of the Russian-Turkish war. The railway construction which bound Kars over Aleksandropol to Tiflis and to the centers of Imperial Russia has been constructed by Russians between 1895-1899. Kars was a Babel tower; it included mainly Turks and Armenians with other ethnicities; the exploitation of the Armenian and Turkish workers by the railway company caused an interesting strike. Sonya Mirzoyan and Candan Badem, using tremendous amount of Russian, Turkish as well as foreign archives and the secondary literature, have described an interesting and impressive story of the railway construction which can help the readers to understand and evaluate similar construction activities both in the Russian and Ottoman empires during the second half of the 19th century."

-Professor İlber Ortaylı

Sonya Mirzoyan is Deputy Director of the National archives of Armenia. She served from 1993 to 2003 as the Director of the History Archives. Dr. Mirzoyan studied history and is specialized in Archival Science.

Candan Badem is an Assistant Professor at the History Department in Tunceli University in Turkey. He is specialized in Ottoman History and his area of interest is Russo-Ottoman and Russo-Turkish relations, Caucasian studies and the Kars, Ardahan, Batum provinces under Russian rule.

THE CONSTRUCTION OF THE TIFLIS-
ALEKSANDROPOL-KARS RAILWAY
ԹԻՖԼԻՍ-ԱԼԵՔՍԱՆՊՈԼ-ԿԱՐՍ
ԵՐԿԱԹԳԾԻ ԿԱՌՈՒՅՈՒՄԸ
TİFLİS – GÜMRÜ – KARS DEMİR
YOLUNUN İNŞASI
(1895-1899)

SONYA MIRZOYAM & CANDAN BADEM



THE CONSTRUCTION OF THE
TIFLIS-ALEKSANDROPOL-KARS RAILWAY
(1895-1899)

ԹԻՖԼԻՍ-ԱԼԵՔՍԱՆԴՐԱՊՈԼ-ԿԱՐՍ ԵՐԿԱԹԳԾԻ
ԿԱՌՈՒՑՈՒՄԸ (1895-1899)

TİFLİS – GÜMRÜ – KARS DEMİR YOLUNUN
İNŞASI (1895-1899)

Sonya Mirzoyan & Candan Badem

Published under the aegis of

The Institute for Historical Justice and Reconciliation

DISCLAIMER: The views expressed in this book are those of the authors alone. They do not necessarily reflect views of the Institute for Historical Justice and Reconciliation.

Photograph: B. Kozak/ Imperial Court's Photography- Mishchenko

This project has been sponsored by funding from the Swiss Federal Department of Foreign Affairs and Adessium Foundation

The views in this book are those of the authors alone. They do not necessarily reflect the views of the Institute for Historical Justice and Reconciliation.

© 2013 Institute for Historical Justice and Reconciliation. All rights reserved

No part of this publication may be reproduced, translated, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission from the publisher. Bir Zamanlar has made all reasonable efforts to trace all rights holders to any copyrighted material used in this work. In cases where these efforts have not been successful the publisher welcomes communications from copyright holders, so that the appropriate acknowledgements can be made in future editions, and settles other permission matters. Authorization to photocopy items for

personal use is granted by Bir Zamlar provided that the appropriate fees are paid directly to The Copyright Clearance Center, Rosewood Drive, Suite 910, Danvers, MO 01923, USA.

Fees are subject to change.

Preface

The Institute for Historical Justice and Reconciliation (IHJR) is proud to present the publication *The Construction of the Tiflis-Aleksandropol-Kars Railway (1895-1899)*. This unique account, written by two renowned historians—Sonya Mirzoyan from Armenia and Candan Badem from Turkey—offers an illuminating insight in the experiences of Turks, Armenians and other nationalities that worked on constructing the railway at the end of the 19th century.

This publication is part of a broader IHJR project, *Ani, Kars, Gyumri: Journey Towards Understanding*, which was framed during exploratory roundtable discussions in October 2009 and September 2010 with academics, archeologists, filmmakers, and historians from Turkey and Armenia. The aim of these meetings was to seek ways in which members of the Turkish and Armenian communities could collaboratively work on aspects of their shared heritage.

The Construction of the Railway takes the reader on a journey to 1895, when Turks and Armenians lived together under Russian rule. The Turkish-Armenian border region, where the railway was constructed, experienced a high influx of migrants and was therefore considered to be a crossroad of different nationalities, cultures and religions. The workers were united in their struggle against corrupt contractors, resulting in public protests and demonstrations that marked some of the key moments in the history of the labor movement in Armenia and in the South Caucasus. Since 1993 the border between Armenia and Turkey has been closed because of political reasons. It is the hope of the Institute that this collaborative publication will transcend national borders and political differences to provide a basis for dialogue between the communities. We encourage the governments of Turkey and Armenia to consider re-opening the Tiflis-Aleksandropol-Kars Railway as a symbol of hope and cooperation for the future.

On behalf of the IHJR, I wish to thank the authors Sonya Mirzoyan and Candan Badem for their dedication and commitment to the project. Furthermore, I would like to extend our gratitude to our funders, the Swiss Federal Department of Foreign Affairs and the Adessium Foundation, for their invaluable support of this project, and the municipal government of The Hague and Ministry of Foreign Affairs of The Netherlands for their ongoing support.

Timothy W. Ryback

IHJR Co-Founder and Member of the Executive Committee

The Hague, October 27, 2013

Giriş

Gümrü – Kars demir yolunun inşasının tarihini yazma fikri İstanbul'da IHJR tarafından düzenlenen ve Ermenistan ve Türkiye'den entelektüellerin katılımıyla gerçekleşen, Ermeni - Türk kültür mirası konulu bir toplantıda doğdu. Ortak hedefimiz tartışmalı tarihsel mirası aşmak için tarihsel anlatıyı kullanmak idi ve halen de öyle. Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Ermenilerle Türkler arasındaki ilişkilerin yalnızca çatışma değil, aynı zamanda işbirliği, iyi komşuluk ve ortak yaşam deneyimini de içerdiği kanısındayız. Yazarlar olarak IHJR'nin şu amaçlarını paylaşıyoruz: kültürel bağlar ve tarihsel anlayışın geliştirilmesi, Ermeni - Türk kültür ve tarih diyalogunun güçlendirilmesi ve böylece Ermenilerle Türkleri barıştırma çabalarına engel olmaya devam eden bazı tarihsel mitlerin yapı sökümünü yapmayı amaçlayan Ermeni ve Türk tarihçiler, kültürel uzmanlar, kanaat önderleri ve başka kişiler arasındaki güveni artırmak.

Anlatının (*narrative*) problemleri sularının Ermeni - Türk ilişkileri, özellikle de Kars ve Gümrü yöresi söz konusu olduğunda daha da fırtınalı ve dalgalı bir hal aldığı farkındayız. Kars ve Gümrü, mutfak kültürü, müzik ve edebi gelenekler başta olmak üzere ortak kültürel mirasın birçok yönünü paylaşıyor, Birinci Dünya Savaşı ve sonrası dönemde bölgedeki Ermeni - Türk ilişkilerine dair tarihsel anlatılar genelde öfke ile dolu; her iki taraftan yerli halk öteki tarafın işlediği korkunç cinayetler hakkındaki rivayetleri anlatıyorlar. Bu nedenle biz hem Türklere hem de Ermenilere dair olan ve bölgenin ve Ermeni - Türk ilişkilerinin tarihine katkıda bulunabilecek bir konuda araştırma yapmaya karar verdik.

Böyle ortak ve çatışma içermeyen bir tema olarak 19'uncu yüzyıl sonunda Tiflis – Aleksandropol (Gümrü) – Kars demir yolunun inşası karşımıza çıkıyor. Bu demir yolunun inşasında Türkler, Ermeniler, Rumlar ve başkaları çalıştılar. Bu Türkler ve Ermeniler Osmanlı ya da Rusya imparatorluğunun tebaası idiler. Ermeniler örneğinde artık ne Osmanlı ne de Rus tabiiyetine sahip olmayan Ermeniler de vardı. Hepsi de aynı projede çalıştılar ve aynı zorluklara göğüs gerdiler.

Ermeniler Osmanlı imparatorluğunun her yanında yaşıyorlardı, ancak bazı açılardan Kars, Osmanlı devletinin bütün vilayetleri içinde ayrı bir yere sahipti. Birincisi, Kars'ta örneğin Ani şehri ve birçok kilise gibi bazı çok eski Ermeni yapıları mevcuttur. İkincisi, 1877 ile 1918 yılları arasında Rusya'ya dahil olmuş olduğu için 1915 yılındaki olaylar Kars'ta yaşanmadı. Üçüncüsü, burası Ermenilerle Türklerin başka bir Hıristiyan devletin otoritesi altında yaşamış oldukları birkaç yerden biridir. Bugün Gümrü ve Kars coğrafi olarak birbirine çok yakın, Türkiye – Ermenistan sınırının iki yanında karşılıklı birbirine bakan iki şehirdir. Onları Rusya hükümetinin 19'uncu yüzyıl sonunda yaptırmış olduğu ve halihazırda siyasi sebeplerden ötürü kapalı olan bir demir yolu birbirine bağlıyor. Her iki şehir de son yirmi otuz yıl içinde çeşitli sebeplerden dolayı demografik bir gerilemeye maruz kaldılar ve her ikisi de Türkiye – Ermenistan sınırındaki gümrük kapısının açılmasından kazançlı çıkacak görünüyor.

19'ncü yüzyılın büyük bölümünde Kars ve Gümrü yine çatışma halindeki iki imparatorluğun – Rusya ve Osmanlı devleti - sınırındaki iki şehir görünümünde idiler. O yıllarda Rusya genişlemeye devam ederken, Osmanlı imparatorluğu çoktan dağılma sürecine girmişti. 1877-78 yıllarında Rusya Osmanlı sancakları olan Kars, Çıldır ve Batum'u ele geçirdi ve Batum ve Kars merkezli iki askeri vilayet (oblast) kurdu. Yeni kurulmuş olan Kars vilayetinin (oblastının) nüfusu çeşitli milliyetler, dinler, mezhepler ve kültürlerden insanları içeriyordu: Sünni, Alevi ve Şii Türkler, Türkmenler ve Karapapaklar; Gregoryen, Katolik ve Protestan Ermeniler; Ortodoks Rumlar, Ortodoks ve sektant Ruslar, Müslüman ve Yezidi Kürtler ve diğerleri. Ruslar, Rumlar ve bazı Ermeniler vilayete göçmen olarak gelmişken, Ermeniler, Türkler ve Kürtler yerli nüfusu oluşturuyorlardı.

Makalemizin birinci bölümünde olayların tarihsel fonu veriliyor: Kars vilayetinin Rusya tarafından fethi ve ilhakı, ahalinin göçleri ve demografik göstergeler. İkinci bölümde Tiflis – Aleksandropol (Gümrü) – Kars demir yolunun Rusya için stratejik önemine değiniliyor. Üçüncü bölüm konumuzun temel kısmını oluşturuyor: demir yolunun inşası ve işçilerin çalışma koşulları. Dördüncü bölüm demir yolu hattının kullanımına ve Rusya devrimci hareketindeki rolüne ayrılmış bulunuyor.

Her ikimiz de profesyonel tarihçiler olmakla birlikte, çalıştığımız kurumları veya ülkelerimizi temsil etmiyoruz, bağımsız araştırmacılar olarak hareket ediyoruz. Bildiğimiz kadarıyla bizim girişimimiz – Ermeniler ve Türkleri ilgilendiren bir konuda bir Ermeni ve bir

Türk tarihçinin birlikte bir makale yazması – bir ilktir. Bu proje için yapılan araştırma IHJR tarafından finanse edildi ve tarafımızdan Rusya (Moskova ve Petersburg) ve Gürcistan arşivlerinde yapıldı. Ermenistan ve Türkiye arşivlerine gelince her birimiz kendi ülkemiz ve kendi dilimizdeki araştırmalarımıza dayandık ve ilgili belgeleri ortak dilimiz olan Rusçaya çevirdik. Rusçayı seçmemizin sebebi yalnızca iletişim dilimiz olması değildi, aynı zamanda eski Sovyet ülkeleri arşivlerinde üzerinde çalıştığımız belgelerin çoğu da Rusça idi. Birlikte araştırma yapmak bize arşiv malzemesini birlikte inceleme ve incelediğimiz belgelerin önem derecesine birlikte karar verme olanağını verdi. Birlikte araştırmamız ve belgeler üzerindeki çalışmalarımız sırasında aynı zamanda Türkiye ve Ermenistan'ın ulusal anlatılarına da eleştirel bir gözle bakma fırsatımız oldu.

BÖLÜM I: 1877-78 OSMANLI-RUS SAVAŞI VE KARS OBLASTININ OLUŞUMU

“Doğu Sorunu” denen sorun, yani Osmanlı imparatorluğunun dağılması sorunu, 19'uncu yüzyılda Rusya ile Avrupalı büyük güçler arasında sürekli bir rekabet konusu oldu. 19'uncu yüzyıl boyunca Rusya ile Osmanlı imparatorluğu arasında 1806-12, 1828-29, 1853-56 ve 1877-78 yıllarında dört kez savaş çıktı. Bütün bu savaşlarda Rusya kendisini Babıali'nin Hıristiyan tebaasının haklarının savunucusu olarak gösterdi.

1877-78 Rus - Türk Savaşı sırasında Rus ordusu Nisan 1877'de Bayezid'i, Mayıs 1877'de Ardahan'ı ve Kasım 1877'de Kars'ı işgal etti. Mayıs 1877'de Ardahan kalesinin düşmesi ile birlikte yörede sivil halkın idaresi için Rusça deyişle bir “askerî-halk yönetimi” (*voenno-narodnoe upravlenie*) kuruldu. Rus Kafkas ordusu komutanlığının 1 Haziran 1877 tarihli geçici emrine göre bölgede beş yeni sancak (*okrug*) oluşturuldu. Osmanlı devletinin Çıldır ve Kars sancaklarından Rusya'nın savaş sırasında ele geçirdiği ve 1878 tarihli Berlin Antlaşması ile ilhak ettiği topraklardan 1 Kasım 1877 tarihinde Kars askeri vilayeti (*oblastı*) oluşturuldu. 23 Haziran 1877 tarihli geçici nizamname (*polojenie*) ile kazalardaki kadı meclislerine (mahkemelere) eskisi gibi yargı yetkisi verildi. Müslümanlar arasındaki kürek (*katorga*) cezası gerektiren suçlar dışındaki medeni hukuk ve ceza davalarına kadılar bakacaktı. Nizamname Rus devlet memurlarının yerel adetlere ve inançlara saygılı davranmalarını emrediyordu.¹

Rusya İmparatorluğu'nda özel yasalarla ve genellikle askerî valilerce yönetilen illere *oblast*, genel yasalarla yönetilen öteki normal illere ise *guberniya* deniyordu. Güney Kafkasya'da askeri-halk yönetimi Kars ve Batum oblastları ile Zakatalı okrugunda, guberniya yönetimi ise

1 Semyon Esadze, *İstoriçeskaya Zapiska ob Upravlenii Kavkazom*, tom II, Tiflis: Tipografiya “Guttenberg”, 1907, s. 257-258.

Tiflis, Kutaisi, Bakü, Yelizavetpol (Gence) ve Erivan guberniyalarında mevcuttu.

Kars oblastı bugünkü Ardahan ve Kars illerinin tamamı ile bugünkü Erzurum'un Oltu, Olur ve Şenkaya ilçelerini kapsıyordu. Oblastın kuzeydoğusunda Tiflis guberniyasının Ahıska ve Ahılkelek kazaları (*uyezd*), doğusunda Erivan guberniyasının Aleksandropol (Gümrü), Eçmiadzin ve Sürmeli (İğdır) kazaları; kuzeybatısında Batum oblastının Artvin ve Acara sancakları (*okrug*) ile batısında Osmanlı devletinin Erzurum vilayeti ile komşu idi. Kars oblastı askerî ve mülkî yönden Kafkasya *kray*'ına (“ülkesine”) bağlıydı ve Kars askeri valisi de Kafkasya “ülkesini” yöneten Rusya imparatorunun naibine (*Namestnik*) bağlıydı (1882 ile 1905 yılları arasında Kafkasya naipliği lağv edilerek yerine Kafkasya mülki amiri (veya Kafkasya genel valisi) unvanı ihdas edilmişti). Tiflis – Gümrü – Kars demir yolunun inşası esnasında önce General Sergey A. Şeremetev (1890-1896 arası), sonra da General Knez Grigoriy S. Golitsın (1897-1905 arası) Kafkasya genel valisi olarak görev yaptılar. Ateşli bir monarşist ve gerici olan Golitsın (1838-1907) Ermeni karşıtı politikaları ile tanınmıştır. Onun görev süresinde bazı Ermeni kurumları kapatıldı, Ermenice yayınlar üzerindeki sansür sıkılaştırıldı, birçok Ermeni aydını baskılara uğradı ve Ermeni kilisesinin mülkünü kamulaştıran bir yasa yürürlüğe girdi. Golitsın, Eçmiadzin'deki Ermeni katolikosunun “bütün Ermenilerin katolikosu” unvanını iptal ettirmeyi de birçok kez önermişti. 14 Ekim 1903'te Hınçak partisi üyelerinin düzenlediği bir suikastta Golitsın ağır yara aldı. 1904 yılı sonunda çar II. Nikolay Golitsın'ı Petersburg'a çağırarak görevinden aldı.

“Askerî-Örfî İdare”

“Askerî-Örfî İdare” Rusya imparatorluğunun 19. yüzyılda özellikle Kuzey Kafkasya'da yürüttüğü savaşlar sırasında buralardaki Müslüman “dağlı” halkları yönetmek için geliştirmiş olduğu bir yönetim sistemidir. Sistemin özü karmaşık Rus yasalarının yerine yerli halkın anlayabileceği basit kurallar koymak ve özellikle yargı erkinin uygulanmasında yerel adetler ve şeriat ile bir ölçüde uzlaşmaktan ibaret idi. Bu ikili bir hukuk ve mahkeme sistemi demektir. Yerel halk belli davalarda şeriat ve örfî hukuka göre karar veren yerel mahkemelere gidebiliyordu. Sistem yerel halkın geleneksel yönetim yapısı ile Rus devlet kurumlarının

uzlaştırılmasına, yerel halkın iç işlerinde kendi adetlerini uygulamasına izin vermeye dayalı idi. Kafkasya naibi (1905-1915) General Yaver Kont İllarion İvanoviç Vorontsov-Daşkov (1837-1916) İmparator 2. Nikolay'a 1907 yılında verdiği bir raporunda bu sistemi şöyle niteliyordu: “Rus askerlerinin yerel dağlılarla mücadelesi döneminde kurulmuş, Kafkasya ordusu başkomutanın yönetimi altında mülki idarenin belli subayların elinde toplandığı ve halka kendi iç işlerinde kendi adetlerine göre yaşama hakkını veren bu sistem...”.² Sistem askeri yönetim ile yerel adetlerin bir karışımı idi. Sistemin özü karmaşık Rus yasaları yerine yerli halkın anlayabileceği basit kurallar koymak ve özellikle yargı erkinin uygulanmasında yerel adetler ve şeriat ile bir ölçüde uzlaşmaktan ibaret idi. Bu durum, ikili bir hukuk sistemi anlamına geliyordu. Belli davalarda yerli halk yerel mahkemelere başvurabiliyordu ve bu mahkemeler de şeriata ve yerel adetlere göre karar veriyordu. Sistem yerel halkın geleneksel idari yapısının Rus devlet kurumları ile olan çelişkilerini çözmeye ve iç işlerinde kendi adetlerini yerine getirmeye yarıyordu. Çarlık memurları bu sistemi kurarken Fransa'nın Cezayir deneyimini ve İngiltere'nin Hindistan deneyimini incelemişlerdi. Aslında İngilizler ve Fransızlar da Rusya'nın Kafkasya'daki pratiğinden yerel adetleri inceleme ve uygulama yöntemlerini almışlardı. Dolayısıyla 19. yüzyılın bu üç temel kolonyalist imparatorluğu arasında kolonyal yönetim konusunda bir tür “deneyim alışverişi” olduğundan söz edilebilir.³

Kars vilayeti başlangıçta altı sancağa (*okrug*) bölünmüştü: Şuragel, Kağızman, Taht (Sarıkamış), Zaruşat (bugünkü Arpaçay), Ardahan ve Oltu. Ayrıca Ardahan sancağı içinde Posof, Zaruşat sancağında Çıldır ve Taht sancağında Horasan bucakları (*pristavstvo*) oluşturulmuştu. Sancaklar da kazalara (*uçastok*) bölünmüştü. Sancakların başında albay rütbesinde bir mutasarrıf, kazaların başında ise teğmen ya da yüzbaşı rütbesinde bir kaymakam bulunuyordu. 1881 yılında idarî bölümlere değiştirilerek vilayet bu kez dört sancağa bölündü: Kars, Ardahan, Kağızman ve Oltu.⁴ Bu dört sancak merkezinden sadece Kars'a şehir demek

2 İ. İ. Vorontsov-Daşkov, *Vsepoddanneşaya zapiska po upravleniyu Kavkazskim kraem*, Sankt Peterburg, 1907, s. 4. Vorontsov-Daşkov devamında şöyle diyordu: “(bu sistem) halihazırda ne devletin genel görevlerine ne de halkın ihtiyaçlarına cevap veriyor”.

3 Vladimir O. Bobrovnikov, *Musulmane Severnogo Kavkaza. Obıçay, Pravo, Nasilie*. Moskova: Vostochnaya literatura, RAN, 2002, s. 172. Bobrovnikov, Güneybatı Kafkasya'nın (Kars oblasti dahil) bazı yerlerinde askeri-halk yönetiminin askeri-adetsel (*voenno-adatnoe*) yönetim olarak adlandırıldığını yazıyor (s. 169).

4 Artashes M. Poğosyan, *Karsskaya oblast v sostave Rossii*, Erivan: Ayastan, 1983, s. 64.

mümkündü, ötekiler kasaba idiler.

Şubat 1879 tarihli bir talimatname Batum ve Kars oblastları askerî valilerinin yetki ve yükümlülüklerini belirliyordu. Buna göre askeri valiler vilayetlerindeki asayişten sorumlu idiler ve nüfusu yavaş yavaş uygar yurttaşlığa (*grajdanstvennost*) hazırlamaları, ancak halkın alışmış olduğu düzeni ve yaşam tarzını keskin bir biçimde bozmaktan kaçınmaları gerekiyordu. Valiler vilayetlerindeki en etkili kişileri Güney Kafkasya'ya ve hatta Rusya'nın içlerine bağlayan maddi ve manevi çıkarları olmasını sağlamalı ve bunun için ticareti geliştirmeli, okullara öğrenciler yollamalıydılar.

Askerî valilerin vilayette zararlı ve suç işleyen kişileri vilayet dışına sürgüne göndermek için Kafkasya ordusu komutanından izin almaları gerekiyordu. Ancak acil durumlarda açıklayıcı bir rapor ile birlikte bu kişileri hemen Tiflis'e göndermeye yetkileri vardı. Ayrıca 300 rubleye değin para ve üç aya kadar hapis cezası vermeye yetkileri vardı. İmtiyazlı zümrelerden kişileri tutuklamak için Tiflis'ten önceden izin almaları gerekiyordu, ancak acil durumlarda başkomutanlığa haber vermek koşuluyla hemen tutuklamaya da yetkiliydiler. Doğal afetlerde ve kıtlık durumunda halkın yardımına koşmak ve gerekirse Kafkasya başkomutanlığından yardım istemek, okullar açmak, fanatizme kaçmamak koşuluyla Müslüman dini okullarına karışmamak, özel girişimi desteklemek ancak tekelliliğe izin vermemek, ulaşımı geliştirmek, yerel halkın haklarını kısıtlamamak kaydıyla Rus yerleşimciler için yeni araziler bulmak, ormanları korumak, atlı zaptiye için gönüllüleri teşvik etmek, zaptiye subaylarının seçimine özen göstermek ve vilayetin yerel gelirlerini artırmak için gerekli önlemleri bildirmek öteki görevleri arasındaydı.⁵

Vilayet nüfusunun bileşimi

Osmanlı kaynakları Kars vilayetinin Rusya'ya ilhakından önceki nüfusu hakkında yeterli bilgi vermemektedir. Her şeyden önce, Osmanlı nüfus sayımları yalnızca erkekleri sayıyor, kadınları saymıyordu. 1293 (1876-77) yılına ait Erzurum vilayeti salnamesine göre Kars sancağının tamamı ile Çıldır sancağının Kars oblastına katılan kısımlarının Müslüman ve Hıristiyan toplam erkek nüfusu 62.748 kişiydi. Bunların 5.245'i

Proekt instruksii o pravah i obyazannostyah voennih gubernatorov Karsskoy i Batumskoy oblastey po narodnomu upravleniyu, po gorodskoy çasti i po ustroystvu kraya. Ermenistan Ulusal Arşivi (HAA), f. 274, op. 1, d. 3. Ayrıca bkz. Gürcistan Merkez Tarih Arşivi (STsSA), f. 229, op. 1, d. 48, l. 2-4.

Hıristiyan geriye kalanlar ise Müslüman idi.6 Kars oblasti istatistik komitesi sekreteri Stepan Yermolayev'e göre, vilayetin erkek nüfusu 1878 yılında (Rusya'ya ilhakından önce) göçebe Kürt aşiretleri hariç ve çoğu Ermeni olan 4.000 kadar Hıristiyan dahil olmak üzere 41.500 kişiden oluşuyordu.7 1878 yılı sonunda Kars şehrinin yerli (daimi) nüfusu 2.835 Türk, 1.031 Ermeni ve 378 Rum'dan ibaretti.8 Kars oblastının ilk askeri valisi olan General Frankini'nin 1879 yılı raporuna göre oblastın 1878 yılı sonundaki nüfusu 101.306 kişiydi.

Rusya ile Babiali arasında 8 Şubat 1879'da imzalanmış olan İstanbul Kat'i Muahedesi'nin 7. maddesi şöyle diyordu: "Rusya'ya terk olunan mahaller ahalisi bu ülkeler haricinde ikamet eylemek istedikleri halde emlaklerini satıp çekilmekte muhtardırlar. Bunun için, kendilerine muahede-i hâzıranın tasdiki tarihinden itibaren üç sene mühlet verilmiştir. Mühlet-i mezkûrenin inkızasında emlaklerini satıp memleketten çıkmamış bulunanlar Rusya tabiiyetinde kalacaklardır." 9 Ağustos 1878'den Mart 1882'ye değin 110 binden fazla Müslüman Kars oblastundan Anadolu'ya göç etti. Bu Müslümanlar Rusya tebaası olmak istememişler ve yukarıdaki antlaşma maddesindeki Türkiye'ye göç etme haklarından yararlanmışlardı. Bununla birlikte, Anadolu'ya göç etmiş olan Müslümanların yaklaşık yarısı gittikleri yerlere uyum sorunu yüzünden Kars oblastına geri döndüler.10

1882 yılında Kars oblastının daimi nüfusu (askeri birlikler ve geçici nüfus hariç) 145.412 kişiye ulaştı. Bu nüfusun % 47,1'ini Türkler (o zamanki Rus terminolojisine göre "Turko-Tatarlar", yani Türkler % 26,9, Karapapaklar % 14,9 ve Türkmenler % 5,3);11 % 21,7'sini Ermeniler, % 14,8'ini Kürtler, % 10,4'ünü Rumlar, ve % 5,5'ini de Ruslar oluşturuyordu. Tablo 1 ve Tablo 2'de Kars oblastının 1882-1914 yılları arasındaki nüfusunun milliyet ve mezhep dağılımı verilmiştir. Bu dönem boyunca oblast merkezi olan Kars şehrinde Ermeniler (askerler ve geçici nüfus hariç) daimi nüfus içinde çoğunluğu oluşturuyorlardı (% 63 ila % 85).

Kars oblastındaki Ermeniler esas olarak Kars ve Kağızman sancaklarında yaşıyorlardı. 1897 yılında Kars sancağı nüfusunun % 34'ü ve Kağızman sancağında da % 36'sı Ermeni idi (geçici nüfus hariç). Müslümanlar (Türkler, Kürtler, Karapapaklar, Türkmenler vd) ise en çok Ardahan (% 80) ve Oltu (% 78) sancaklarında yaşıyorlardı. Oblasttaki Ermeni nüfusunun yaklaşık % 46'sı şehir ve kasabalarda yaşarken,

6 *Salname-i vilayet-i Erzurum sene 1293*, s. 144.

7 *Pamyatnaya Knijka i Adres-Kalendar Karsskoy Oblasti za 1904 god*, Kars, 1904, opisatelnyy otdel, s. 4.

8 *Godovoy otçet voennogo gubernatora Karsskoy oblasti o sostoyanii vverennoy emu oblasti za 1879 god*, Kars, 1880, s. 2.

9 Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İ. MMS. 60/2885-1. Antlaşmanın Rusça metni için bkz. E. A. Adamov, *Sbornik dogovorov Rossii s drugimi gosudarstvami, 1856-1917 gg*, Moskova: Politiceskaya literatura, 1952, s. 159-175.

10 STsSA, f. 229, op. 1, d. 12, l. 16, primeçanie 11.

11 Kars oblastındaki Türkmenler Anadolu'dan Osmanlı döneminde göç ederek çoğu Ardahan köylerine yerleşmiş Aleviler idiler. Kars askeri valisi General Tomiç'e göre, bu Türkmenlerin "boy olarak gerçek Osmanlı Türklerinden hiçbir farkları yok"tu. Bkz. *Vsepoddanneşiy otçet o sostoyanii Karsskoy oblasti za 1888 god*, Kars, 1890, s. 18.

Türklerin sadece % 6'sı şehir ve kasabalarda yaşıyordu, geri kalan Müslümanların ise % 1'inden daha azı şehir ve kasabalarda yaşıyordu.¹²

1897 yılında bütün Rusya imparatorluğunda yapılan genel nüfusu sayımı verilerine göre Kars oblastında halkın başlıca uğraşı tarım idi. Oblast nüfusunun % 76'sı tarımla geçiniyordu ki bu gösterge Rusya ortalaması ile örtüşüyordu. Tüm vilayetin (askerler ve geçici nüfus dahil) okuryazarlık oranı % 10,8 idi, bu oran şehir ve kasabalarda % 38,8, erkekler arasında % 17,4, kadınlar arasında % 2,5, Ruslar arasında % 41, Rumlar arasında % 16, Ermeniler arasında % 9,5, genel olarak Türkler arasında % 2,4 ve Kürtler arasında ise yüzde birden az idi.¹³

Ermeni mülteciler

1878 yılında Erzurum'u boşaltan Rus ordusu ile birlikte sınırı geçip Kars vilayetine yerleşmeye çalışan birkaç bin hanelik Ermeni nüfusundan sadece 500 hane kabul edilmişti. Bu Ermeniler savaşta Rus ordusuna yardım etmiş oldukları için savaşın sona Kürtlerin saldırısından korkuyorlardı. Eleşkirt ve Pasinler yöresinden kaçarak Kars vilayetine gelmiş olan bu Ermeniler kışı geçirmek üzere geçici olarak Ermeni köylerine dağıtılmışlar, sonra da nüfusa kaydedilmişlerdir. 1879 baharında bunlara Bayezid ve Erivan'dan gelen 200 kadar hane eklenmiştir. Bu Ermenilerin geri dönmesi için Kafkas komutanlığının Kars valiliğine tahsis ettiği 15.000 ruble sayesinde bunların çoğu Eleşkirt vadisindeki köylerine geri dönmüşlerdir. Böylece Kars vilayetine gelen mülteci ("kaçkın") Ermeni hanelerinden sadece 289 hane burada kalmıştır.¹⁴

Eleşkirt ve Pasinler'den gelen Ermeni mültecileri Kars oblastında sefalete düştüler, çünkü yanlarında eşyalarını ve hayvanlarını

12 *Pervaya vseobşçaya perepis naseleniya Rossiyskoy İmperii 1897 g. LXIV. Karsskaya oblast. Tetrad 2, Sankt Peterburg, 1904, s. 34-35.*

13 Agy, s. VI ve 36-39.

14 *Godovoy otçet voennogo gubernatora Karsskoy oblasti o sostoyanii vvrennoy emu oblasti za 1879 god, s. 60.* Ayrıca bkz. Candan Badem, *Çarlık Rusyası Yönetiminde Kars Vilayeti*, İstanbul: Birzamanlar Yayıncılık, 2010, s. 54.

getirememişlerdi. Üstüne 1879 yazında özellikle Tahtdüzü (Sarıkamış), Şuragel, Kağızman ve Horasan (Digor) kazaları kuraklıktan kavruldu. Kuraklığa ek olarak bir de Türkiye'den buğday ithali yasağı ve Türkiye'ye göç eden Müslüman nüfusun buğdayını da götürmesinden dolayı buğday fiyatları en az üç kat arttı. Sonuçta kış geldiğinde mülteci Ermeniler açlık çekmeye başladılar. Vali Frankini'nin raporuna göre, yukarıda adı geçen kazalarda yaklaşık 7.860 kişi açlık çekiyordu. *Kavkaz* gazetesi muhabiri Dmitriy Popandopulo Ocak 1880'de Gümrü'den bildiriyordu: "Kötü hasattan dolayı ve geniş tarlaları ekmeden bırakıp gitmiş olan Türk çiftçilerin göçünden dolayı ihtiyaç her geçen gün artıyor. Halihazırda Gümrü'de bir pud (16 kg) un 30 ruble 20 kopek ediyor ki onu bile buğday pazarında her zaman bulmak mümkün değil."¹⁵ Bu fiyatı anlamlandırabilmek için o sıralarda birçok memurun ortalama maaşının 30 ruble olduğunu ve vasıfsız işçi yevmiyesinin de 70 kopek (0,70 ruble) olduğunu bilmemiz yarar var.

Ermeni sorunu uluslararası antlaşmalara ilk kez 1878 yılında Babiali ile Rusya arasındaki Ayastefanos Barış Antlaşması ve ardından da Berlin Kongresi ile girmişti. Berlin Antlaşması'nın 61. maddesi şöyle diyordu: "Osmanlı Hükümeti, halkı Ermeni olan vilayetlerde mahalli ihtiyaçların gerektirdiği ıslahatı yapmayı ve Ermenilerin Çerkez ve Kürtlere karşı güvenliklerini sağlamayı taahhüt eder. Babiali bu amaçla alınacak tedbirleri periyodik olarak devletlere bildirecek, onlar da bu tedbirlerin uygulanmasını gözeteceklerdir".¹⁶

Tiflis – Gümrü – Kars demir yolu yapımında çalışan Osmanlı Ermenilerini buraya iten sebeplerin başında Sultan Abdülhamid rejiminin Ermenilere karşı uyguladığı dinsel ve ulusal baskılar geliyordu. Ermeni patriği Mateos Osmanlı adalet nazırı Rıza Paşa'ya 8 Şubat 1895 tarihli mektubunda imparatorluk hazinesine çok sayıda vergi ödeyen Ermeni çiftçisinin durumunu anlatırken Ermenilerin bir de "kafir" (yani kafirlerden alınan vergi) adıyla bilinen bir vergi ödediklerinden şikayet ediyordu.¹⁷ Gerçekten de Ermeni çiftçileri soyguncu çetelerin saldırılarına maruz kalıyorlar ve genelde göçebe Kürt aşiretlerine çeşitli adlar altında haraç ödüyorlardı.

1890'lı yılların başlarında Ermeni devrimci örgütleri Rusya'dan Osmanlı topraklarına silah sokmaya ve özerk veya bağımsız Ermenistan mücadelesinde terörist yöntemler kullanmaya başladılar.¹⁸ Yapılması istenen reformlara ve Ermeni devrimci hareketine karşı koymak için Abdülhamid 1891'den itibaren Kürt aşiretlerinden Hamidiye adı verilen gayrinizami süvari alayları kurmaya başladı. Hamidiye alayları dokunulmazlığa sahipti, onlara karşı gelmek Sultan'a ve devlete karşı isyan anlamına geliyordu ve dolayısıyla bunlar Ermeni nüfusunu soyabiliyor ve terörize edebiliyordu. Rusya ile Ermeniler arasına tampon olması için Rusya sınırı boyunca Hamidiye alaylarına otlaklar tahsis edilmişti. 1894 yılında Sasun'da Ermeni katliamı oldu, ardından 1895 yılında Trabzon'da, Erzurum'da, Maraş'ta, Sivas'ta, Van'da, Harput'ta, Diyarbakir'de ve başka yerlerde katliamlar oldu. 1894-1896 katliamları Ermenilerin kitlesel göçüne sebep oldu, binlerce Ermeni vatanlarını terk

15 *Kavkaz*, sayı 8, Tiflis, 8 Ocak 1880.

16 Bkz. Adamov, agy, s. 168-169.

17 *Genotsid armyan v Osmanskoy imperii*, s. 64.

18 BOA ve Rusya arşivlerinde Kars oblastı sınırından Türkiye'ye illegal olarak geçen silahlı Ermeni gruplarına dair çok sayıda belge vardır. Bkz. Kars valilerinin yıllık raporları, *Osmanlı Belgelerinde Ermeni - Rus İlişkileri*, Ankara: Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, 2006. Ayrıca bkz. HAA, f. 1262, op. 3, d. 38.

edip çeşitli ülkelere dağıldılar. En yakın yer Güney Kafkasya idi ve Ermeniler tam da buraya aileleriyle veya tek başına kaçarak geldiler.

Ermeni mülteci - kaçkınlarının çoğu Kars oblastı ile Erivan guberniyasında kaldılar. Çarlık hükümeti Ermenilerin Rusya'ya geçmesine özel bir engel çıkarmadıysa da onları hoş da karşılamadı ve onlardan kurtulmaya çalıştı. Kars oblastında, özellikle de nüfusun daha yoğun olduğu Kars sancağında ve Gümrü kazasında yerli nüfusun ve buraya yerleşmiş olan Rus göçmenlerin toprağı yeterli değildi. Ancak toprak yeterli olsaydı bile çarlık hükümetinin bölgeyi Ermenilerle iskan etmeye niyeti yoktu, onların yerine ilk önce Rusları sonra da Rum göçmenleri tercih ediyordu.¹⁹

Rusya iç işleri bakanlığı emniyet genel müdürlüğünden maliye bakanlığına 2 Temmuz 1902 tarihli bir yazıda “1893'ten itibaren topraklarımıza göç etmiş bulunan” Osmanlı Ermenilerinin durumunun birçok defa görüşüldüğü ve “26 Mart 1898 tarihli çarlık iradesi gereğince Ermeni kaçkınlarının Türkiye'ye iade edilmek üzere Erivan guberniyası ve Kars oblastında Türkiye sınırına yakın yerlerde bekletildikleri” belirtiliyor.²⁰

Rus resmi verilerine göre, 1896 yılında Kars oblastındaki Ermeni mültecilerinin sayısı 12.334 kişiydi.²¹ 1899 yılına gelindiğinde sayıları 14.267'ye yükselmişti.²² Çaresiz bir durumda olan bu kategorideki işçilerin demir yolu inşasının en ağır işlerinde istihdam edildiğini tahmin etmek mümkündür.

1895 yılına doğru Kars oblastında geçici olarak bulunan 15.736 kişiden 8.722'si Ermeni, 2.166'sı Türk (Türkmenler ve Karapapaklar dahil), 1.506'sı Kürt, 1.213'ü Rum ve 1.160'ı Rus idi. 1896 yılında ise geçici nüfus iki katına çıkarak 33.094'e ulaştı, çünkü katliamlardan dolayı Anadolu'dan kaçan birçok Ermeni Rusya'ya gelmişti. Bu 33.094 kişiden 17.789'u Ermeni'ydi ve bunların da 12.334'ü Türkiye Ermenistanı'ndan kaçarak gelen Ermenilerdi. Kars valisinin raporundan öğrendiğimize göre, bu Ermenilerin çoğunun – birkaç istisna dışında – herhangi bir geçim aracı yoktu. Bunlar geldikleri yerlerde genellikle çiftçilikle uğraşıyorlardı, bazıları da demirci, taşçı, marangoz vb zanaatkar idi. Kars oblastında bunlara toprak verilmedi ve toprak verilseydi bile tohumları, tarım aletleri ve hayvanları yoktu. Böylece, bu Ermeniler zar zor

19 HAA, f. 1262, op. 1, d. 7(II), l. 65-75. Ayrıca bkz. Badem, agy, s. 53.

20 Rusya Devlet Tarih Arşivi (RGİA), St Petersburg, f. 573, op. 12, d. 14596, ll. 2-7, 13-14.

21 *Obzor Karsskoy oblasti za 1896 god*, Kars, 1897, s. 5, aktaran Badem, agy, s. 55.

22 Agy, s. 56.

geçinmeye çalışıyorlar, yevmiyeli ve kiralık işçi ve çoban olarak çalışıyorlardı. Öyle ki onlar yüzünden işçi yevmiyeleri düşmüştü. Kışın iş olmadığı zamanlarda bu Ermenilerin en yoksulları ancak soydaşlarının ve kısmen de Kafkasya Ermeni Hayırseverlik Cemiyeti'nin yardımları ile hayatta kalabiliyorlardı.

Kafkasya genel valisi General Yaver Knez Golitsın 1897 Aralık ayında iç işleri bakanına “gizli” ibareli yazısında şöyle diyordu:

... Selefim Şeremetev, eski yardımcım Kont Tatişçev ve ben, Asyatik Türkiye'den gelen Ermeni göçmenlerin Kafkasya'daki varlıklarının Kafkasya idaresine yarattığı büyük müşkülâtı ve Güney Kafkasya'nın Ermeni nüfusuna verdiği zararı birçok kez iç işleri bakanlığına bildirdik. Şurası da belirtilmiştir ki çoğu zaman geçim araçlarından yoksun olan ve çiftçilikten başka bir iş bilmeyen bu göçmenler Ermeni köylerinde dolaşıyorlar, yerli ahalinin zaten kıt olan kaynaklarını tüketiyorlar ve bulaşıcı hastalıklar yayıyorlar. Nitekim Kars oblasti ve Erivan guberniyasında göçmenler arasında tifüs hastalığı belirdi. Başkalarının yardımlarıyla yaşayan insanlar durumuna zamanla alışan Ermeni mültecileri [kaçkınları] her türlü işten kaçınmaya başladılar, hatta para kazanabilecekleri yerlerde bile, örneğin şehirlerde ve yapılmakta olan Tiflis – Kars demir yolu hattında.²³

Bununla birlikte Golitsın'ın Ermeni mültecilerin çalışmak istemedikleri yolundaki sözlerine güvenmek mümkün değildir, çünkü Kars valiliği onların çaresiz durumda olduklarını ve açlık çektiklerini rapor etmiştir. Ermeni Hayırseverlik Cemiyeti'nin bağışları bütün mültecilere yeterli değildi. Böyle bir durumda olan insanların iş aramaması mümkün değildi.

Ermeni mültecileri 1894 ile 1902 yılları arasında Rusya ve Osmanlı imparatorlukları arasında diplomatik bir çatışmanın konusu oldular. Rusya onları geri göndermek isterken Babıali onları geri kabul etmiyordu, onların “fesatçı ve isyankar” olduklarını ileri sürüyordu. Babıali'ye göre bu Ermeniler geri gelecek olurlarsa istenmeyen olaylarla karşılaşabilirlerdi. Rus hükümeti ise bu Ermenilerin Anadolu'da çiftçilik yapan Osmanlı tebaasından olduklarını ve katliamdan kurtulmak için kaçarak Rusya'ya geldiklerini savunuyordu. İstanbul'daki Rus büyükelçisi Sultan Abdülhamid'in mabeyn katibi ile bir görüşmesinde, “Kafkasya'ya muhaceret eden Ermeniler sakin adamlar olup ihtilalciler Londra'dan gelmekte olduğundan Kürdlere tehdidini ika'a [sözünü geçirmeye] muktedir ve ehliyetli valiler tayin olunduğu takdirde ahval-i gayr-i marziye hudusüne

[istenmeyen olaylar çıkmasına] mahal kalmayacağını” ifade etmişti.²⁴

Sultan II. Abdülhamid Ermeni kaçkınların Osmanlı İmparatorluğu'na geri kabulünü ısrarla reddetti ve Rus hükümeti sonunda bu Ermenileri Rusya tabiiyetine almaya mecbur kaldı. Rus dış işleri bakanı Kafkasya genel valisine 26 Mart 1900 tarihli yazısı ile İmparator II. Nikolay'ın “Ermeni iğtişası” zamanından beri Kafkasya'ya gelmiş olan Ermeni kaçkınlarının Türkiye'ye geri gönderilmesi için Türk hükümetine yapılan taleplerin kesin olarak durdurulmasını buyurduğunu bildirdi.²⁵

24 Ali Cevad Bey'den Sultan Abdülhamid'e, 27 Mart 1898, *Osmanlı Belgelerinde Ermeni - Rus İlişkileri*, cilt I, Ankara: Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, 2006, s. 181.

25 RGİA, f. 573, op. 12, d. 14596, ll. 2-7.

BÖLÜM II : TİFLİS – GÜMRÜ – KARS DEMİR YOLUNUN

STRATEJİK ÖNEMİ

Demir yolları 19'uncu yüzyılda çok büyük bir stratejik önem kazandı. Daha 1853-56 Kırım Savaşı Rusya'ya bu alanda ne kadar geride kaldığını göstermişti. Bu savaştan Rusya'ya karşı müttefikler olan İngiltere, Fransa ve Osmanlı devletinin galip çıkmasının temel sebebi bu devletlerin ordularının ihtiyat, levazım ve cephanesini deniz ulaşımı sayesinde Rusya'dan daha iyi yapabilmeleriydi; Rusya ise kötü durumdaki kara yollarını 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. 1857 yılında hazinenin büyük yardımı ile Rusya demir yolları baş şirketi kurulmuştu, kurucuları arasında büyük çaplı Fransız ve Alman bankerleri vardı. 1860 ile 1900 yılları arasında 50 bin kilometreden fazla demir yolu inşa edildi. Demir yollarının inşası ülkede sanayinin gelişimini de hızlandırdı. Demir yollarıyla taşınan malların istatistikleri taşımalarda sanayi ürünlerinin payının sürekli arttığını ve tahılların payının da düştüğünü göstermektedir. 1870'li yılların ortalarında tahıl yükleri demir yollarında taşınan bütün yüklerin % 40'ından fazlasını oluştururken, 1890'ların başlarına doğru bu oran % 21'e inmişti.²⁶

Güney Kafkasya'da demir yolu inşa etmenin gerekliliği ve olanaklarından ilk kez 1857 yılında mühendis yüzbaşı B. İ. Statkovskiy'in Kafkasya ordusu kurmay başkanı D. A. Milyutin'e verdiği bir raporda söz edilmektedir. Statkovskiy, Tiflis'i demir yolu ile Sangar köyüne

bağlamayı, oradan da Kura nehri üzerinden gemilerle Hazar denizine ulaşmayı önermişti. Aynı yıl iki demir yolu projesi daha sunuldu; Zgurskiy ve Çerevin'e ait olan birinci proje Poti'den Tiflis'e kadar uzanıyordu, Kokorev'e ait olan ikincisi ise Poti'den Bakü'ye uzanıyordu. Yine 1857 yılında Kafkasya naibi Knez Baryatinskiy, İmparator II. Aleksandr'a sunduğu raporunda Güney Kafkasya'nın imparatorluğun merkezinden çok uzak düştüğüne ve bölgeyi demir yolu ile merkeze bağlamanın ekonomik ve askeri yararlarına işaret ediyordu. Baryatinskiy'e göre, Hazar denizinden Karadeniz'e uzanan 830 verstlik (880 km'lik) bir demir yolu inşa etmenin maliyeti 60 milyon ruble idi, bunun için hükümetin inşaatı yüklenecek şirkete sermayesi üzerinde % 5 getiri garantisi vermesi gerekiyordu. Bakü'den Poti'ye ve oradan da Batum'a ulaşan Güney Kafkasya demir yolu 1883 yılında bitirildi. Bu demir yolunun Batum kısmının inşası fikri 1878 yılında Osmanlı – Rus savaşının bitiminden hemen sonra ortaya atıldı. Batum stratejik bir noktada idi ve Batum limanının Poti limanına göre üstün yanları vardı.²⁷ Bakü'den çıkan petrol ürünleri esas olarak Batum limanından ihraç ediliyordu.

Yetmişli yıllarında başında, “İran'da ve doğudaki siyasal etkimizin güçlendirilmesi ve İran ile ticari ilişkilerimizin geliştirilmesi” amacıyla denilerek demir yolunun İran sınırına kadar uzatılması gündeme geldi. Rusya dış işleri bakanı Knez Gorçakov 1873-75 yıllarında bir dizi raporunda İran'daki etkisini artırmış olan İngiltere'nin saldırgan hareketinden dolayı Rusya'nın enerjik bir biçimde hareket etmesi gereğine dikkat çekerek demir yolunun Vladikavkaz'dan Kafkas sıradağları üzerinden aşarak Tiflis'e ve oradan da Culfa ve Tebriz'e ulaşmasında ısrar ediyordu. Bu sırada Vladikavkaz'dan Petrovsk, Bakü ve Tiflis'e uzanan başka bir hat da gündemdedi. 1877-78 savaşı ve başka ekonomik nedenler demir yolunun İran sınırına ulaştırılması meselesinin çözümünü erteledi. Kırım Savaşı'nın derslerine karşın Rusya demir yollarının düşük yük taşıma kapasitesi Rus ordusuna 1877-78 Savaşı'nda birçok zorluk çıkardı. Bakanlar Kurulu, Rus demir yollarının zayıflığını şöyle itiraf ediyordu: “Seferberlik ilan etmek zorunda kaldığımız 1876-1878 yıllarında bu durum özellikle kendini belli etti. Yurt içindeki demir yollarının bu zor ve önemli görevi yerine getirmeye neredeyse tamamen hazırlıksız oluşu hükümetin mevcut demir yolu düzeninin normalliğinden şüphe etmesinin başlıca sebeplerinden

biri oldu”.²⁸

1880'li yılların başına doğru bütün demir yolu hatları özel şirketler elinde toplanmıştı. Hazinesin doğrudan yönetiminde sadece 57 verstlik bir demir yolu kalmıştı. Bu arada özel demir yolu şirketlerinin verimsiz çalışması, mali zararları ve hazineye dev borçları toplumun çeşitli kesimlerini demir yolları işletmesinde reform talep etmeye yönlendirdi. Ulaştırma Bakanlığı'ndan mühendis M. D. Gavrilenko raporunda özel demir yollarındaki savurganlık, kanunsuzluk ve keyfiliğe işaret etti. Gavrilenko, demir yollarını inşa etme ve kullanma sistemi bu şekilde devam ederse hazinenin yalnızca zarar edeceğini, kâr edemeyeceğini gösterdi. Gavrilenko'nun fikrini hükümet ve basından da birçok kişi paylaşıyordu. Böylece özel demir yolu şirketlerinin tasfiyesi ve tek bir merkezden yönetim sisteminin kurulması gereği birçok kişi için bariz bir hal aldı. Güney Kafkasya demir yolları Nisan 1889'da hazinenin yönetimine geçti.

1877-78 Osmanlı – Rus Savaşı'ndan sonra savaş bakanı Pyotr Vannovskiy İmparator III. Aleksandr'a raporunda şöyle yazıyordu: “bugün demir yolları savaşın en güçlü ve en etkili ögesini oluşturuyor. Onun için, mali zorluklara dahi bakmaksızın, demir yolu ağıımızı düşmanların gücü ile eşitlemeyi ısrarla istemekteyiz.”²⁹ Savaş bakanlığı başka istikametler yanı sıra Güney Kafkasya demir yollarını İran ile birleştirmek gereğine işaret ediyordu.

19'uncu yüzyılın 80'li ve 90'lı yılları boyunca çarlık hükümeti demir yolu işini düzene koymak için bazı önlemler aldı. Yeni devlet hatları inşa etmeye başladı. Maliye bakanı Aleksandr Abaza da bakanlar kurulunda Ocak 1881'de bazı özel demir yollarının satın alınması önerisini sundu. 80'li yıllar boyunca 7.200 km yeni yol döşendi, bunun neredeyse 5.000 km'si hazinenin payına düşüyordu. Bu on yıllık dönemde toplam uzunluğu 10 bin km'nin üzerinde birçok özel demir yolu hattı da devlet tarafından satın alındı. Bu yolların çoğu zarar ediyordu ve her yıl hazineden para alıyorlardı. Özel şirketlere hükümet garantisinden doğan toplam borç 80'li yılların başında 1 milyar 100 milyon rubleyi bulmuştu. Hazinesin özel şirketlerin iptal edilen borçlarından dolayı uğradığı zarar da 700 milyon rubleyi geçiyordu. Hükümet karlı hatları satın alırken bile zarar ediyordu çünkü bu özel şirketlerin hisselerini yüksek borsa fiyatı üzerinden almak zorunda idi.

28 Pogrebinskiy, agy, s. 166.

29 Agy, s. 171.

1881'den 1886'ya değin Hazar denizi hattı inşa edildi. 1889 yılında eski genelkurmay başkanı General Yaver Obruçev Kafkas sıradağlarını aşıp Gümrü, Erivan, Culfa ve Kars'a ulaşan bir demir yolunun gerekliliğini yeniden dile getirdi. Tiflis'i en yakın yoldan Kuzey Kafkasya ve tüm Rusya demir yolu ağına bağlayan böyle dağ aşırı projeler daha önce de gündeme gelmiş ise de böyle bir hattın inşası çok pahalıya mal oluyordu ve bu nedenle yapılmamıştı.

Rusya'da demir yolu inşasının en hummalı gelişimi 19'uncu yüzyılın 90'lı yıllarında gözlemlendi. Bu dönemde Rusya'da büyük bir ekonomik büyüme ve hızlı bir sınai ve ticari kalkınma meydana geldi. On yıl içinde Sibirya magistrali dahil olmak üzere 21 bin km yeni demir yolu yapıldı. Öte yandan, bu dönemde özel şirketlerden 15 km'den fazla demir yolu satın alındı. 20'nci yüzyılın başına doğru Rusya'daki toplam 51 bin km Demir yolunun sadece 16 bin km'si özel şirketlere aitti, gerisi hazinenin malıydı. Demir yolları inşasında özel şirketlerden devlete geçişi başka nedenler yanında maliye bakanlığınca gerçekteştirilen para reformu için ihracatı güçlendirme ve ithalatı azaltma politikası ile de açıklamak mümkündür.

11 Mart 1894 tarihinde savaş bakanı başkanlığındaki özel bir toplantıda Kafkasya'da demir yolları inşası konusunda şu kararı aldı: "Tiflis'i Kars ve Erivan'a bağlamak için 1894 yılında nihai etütler yapılacak ve 1895 yılında bu hattın inşasına başlanacaktır". Karar İmparator III. Aleksandr tarafından onaylandı. Demir yolu hattı önce Kars'a ulaşacak, sonra da Gümrü'den Erivan ve Culfa'ya uzanacaktı.³⁰

Demir yolunu Kars'a ulaştırmanın gerekçesi ekonomik olmaktan ziyade askeri - stratejik karakterliydi. Kars oblastında hiçbir sanayi olmadığı gibi imparatorluğun kalan kısmı ile büyük bir ticari ciro perspektifi de yoktu. Tuzdan başka önemli bir maden cevheri de yoktu. Rusya'ya ilhakından önce Osmanlı devletinin Çıldır ve Kars sancaklarında normal bir tekerlek yolu dahi yoktu. Bu bölge Osmanlı devleti için ücra bir sınır boyu idi ve sadece Rusya'yla olan savaşlardan ötürü askeri bir önemi vardı. Böylece askeri açıdan demir yolu çok gerekliydi, çünkü Osmanlı İmparatorluğu ile savaş beklenen bir şeydi ve savaşta yolların rolü önemliydi. Onun için Kars oblastının fethinden sonra Rusya ulaştırma bakanlığı ilk iş olarak Gümrü'den Kars'a kadar 89 km'lik bir şose yolu inşa etmişti. Yol 1880 yılında bitirildi. Demir yolunun inşası sırasında da Kars şehrini sancak merkezlerine bağlayan şose yollar yapılmış bulunuyordu.

30 Rusya Federasyonu Devlet Arşivi (GARF), f. 1838, op. 1, d. 2370, ll. 1-2. Maliye Bakanlığı. Demir Yolları Dairesi. 24 Nisan 1899.

Gümrü – Kars şose yolu boyundaki köylerde 1877-78 savaşıdan beri Rus ordusuna nakliye hizmeti vermiş olan Rus heterodoks grupları Duhoborlar ve Malakanlar yerleşmişler. Bu Rus köylüleri yeni elde edilmiş olan bu bölgede Rus yönetiminin dayanağı oldular, ancak hükümet genel askerlik yükümlülüğünü onlara da uygulamaya başlayınca 1898-99 yıllarında kitlesel bir biçimde Kanada ve ABD'ye göç etmeye başladılar.³¹ Böylece Rusya'nın Kars oblastındaki kolonizasyon (iskan) politikası darbe aldı, buraya yeterli sayıda ne Ortodoks Rusları ne de heterodoks grupları yerleştirebildi. Kars oblastındaki Rus yönetimi sırasında oblasttaki Rus nüfusun oranı (askerler hariç) % 5,5'i geçmedi. Rus köylüleri bile yörenin sert iklimine alışamadılar ve bunların birçoğu bir süre sonra başka yerlere göç ettiler.

Yörede yol olmayışından dolayı bazı çarlık memurları bu iki Osmanlı sancağının Rusya'ya ilhakını Rusya için yararsız saymışlardı. Örneğin, 1878'de Osmanlı devletinin yenilgisi belli olduktan sonraki barış görüşmeleri sırasında savaş bakanı Dmitriy Milyutin çara sunduğu raporunda işgal edilmiş olan Osmanlı toprağının esas olarak dağlık bir yer olduğunu ve verimli vadilerinin pek az olduğunu yazıyordu. Böyle bir coğrafyada uygun yollar yapmak çok büyük masraflar açmak demektir. Çarlık bakanı ayrıca yerli halkın “en düşük kültür düzeyinde” bulunduğunu düşünüyordu. Bu nedenle, ona göre bu bölgenin Rus egemenliğine girmesi Ruslar için “yalnızca çok büyük bir yük olabilir”di. Milyutin bölgeyi ilhak etmemenin siyasal sebeplerini de açıklıyordu: “Hristiyanları kurtarmak için girişilen savaşın ardından barış anlaşması imzalanırken Avrupa'ya bizim niyetlerimizi yeniden yorumlama bahanesi verilmemelidir. Asya'da bize verilen toprak parçası ne kadar geniş olursa kendi çıkarımız peşinde koşmakla bizi o kadar çok suçlayacaklardır. Hasımlarımız elde ettiklerimizin önemini kasten abartacaklar ve bu sadece onların başka meselelerde bize zorluk çıkarmasına bahane olacaktır”.³² Gerçekten de Milyutin'in sözlerinin kahince olduğunu kabul etmemiz gerekiyor.

Tiflis – Kars demir yolunun inşası, 12 Mayıs 1895 tarihinde bakanlar kurulu ile devlet şurasının ekonomi bölümünün ortak toplantısında alınan ve çar tarafından onaylanan kararı uyarınca yürütülmeye başladı. 5 Haziran 1895 ve 23 Mayıs 1896 tarihli muhammen bedel

31 Bkz. *Godovoy otčet voennogo gubernatora Karsskoy oblasti o sostoyanii vverennoy emu oblasti za 1879 god.* Ayrıca bkz. Nicholas Breyfogle, *Heretics and Colonizers: Forging Russia's Empire in the South Caucasus*, Ithaca and London: Cornell University Press, 2005, s. 140-141.

32 Şamşe V. Megrelidze, *Voprosı Zakavkazya v istorii russko-turetskoy voynı 1877-1878 gg.*, Tiflis: Metsniereba, 1969, s. 87.

raporlarında Şu giderler öngörülüyordu: 1) Raylar, bağlantılar ve hareketli aksam hariç 19.004.474 ruble, verst (1,06 km) başına 68.133 ruble; 2) Raylar, bağlantılar ve hareketli aksam 5.125.784 ruble, verst başına 18.377 ruble. Demir yolunun gerçekleşen (fiili) maliyeti ise Şöyle oldu: 1) Raylar, bağlantılar ve hareketli aksam hariç 18.752.041 ruble, verst başına 67.228 ruble; 2) Raylar, bağlantılar ve hareketli aksam 4.682.382 ruble, verst başına 16.787 ruble. Toplam maliyet 23.434.423 ruble, verst başına 84.015 ruble.

Kars oblasti ile Erivan guberniyası arasında sınırı oluŐturan Arpaçay (Ahuryan) nehri demir yolunun 226. kilometresinde, son durak Kars ise 299. kilometresinde yer alıyordu. Böylece hattın 74 kilometresi Kars oblasti sınırları dahilinde kalıyordu. Hattın yük taşıma kapasitesi 15 çift askeri trene eŐitti. Hattın geçtiği yerlerde kamulaŐtırılan arazi miktarı 806 hektar özel mülk ve 1.640 hektar hazine arazisi idi. Lokomotif ve vagon sayısı aŐaęıdaki gibiydi:

8 tekerlekli lokomotifler	38
I/II. sınıf yolcu vagonları	6
II. sınıf yolcu vagonları	6
III. sınıf yolcu vagonları	25
Hizmet içi vagonlar	2
Posta vagonları	10
Tutuklu vagonları	5
Emtia vagonları	485

Ancak tüm bu vagonların Kars'a kadar iŐlediklerini düŐünmek yanlış olurdu. Pratikte sürekli meydana gelen çarpıŐmalardan dolayı işleyen vagonların sayısı öngörülenden daha azdı.

Tiflis – Kars demir yolu Rumi takvime göre 30 Kasım 1899'u 1 Aralık 1899'a bağlayan gece saat 24:00'te Güney Kafkasya Demir Yolları İdaresi'ne devredildi. O sırada Tiflis'ten

Gümrü'ye kadar ulaşım düzenli idi, Gümrü'den Kars'a kadar ise geçici rejimdeydi.³³

Tahmin edilebileceği üzere Tiflis ve Kars'taki Osmanlı şebhenderlikleri (konsoloslukları) demir yolunun inşasını dikkatle izliyorlardı. Kars'taki Osmanlı başşebhenderi hariciye nezaretine Mayıs 1898'de yazdığı raporunda inşa edilen demir yolunun siyasi önemi bariz olduğu için çalışmaları dikkatle izlediğini ve bundan sonra da bilgi vermeye devam edeceğini bildiriyordu. Türk başkonsolosu, Rus memurların “menfaat-i şahsiye gareziyle” hareket ettiklerini ve müteahhitlerin de kireçli kayaları yollara döktüğünü ve bu taşların da yağmur mevsiminde yumuşayıp çöktüğünü bildiriyordu.³⁴ Benzer şekilde Rus diplomatları da 1890'larda Alman finansçılarının Türkiye'de aldıkları demir yolu imtiyazlarını takip ediyorlardı. Kuşkusuz Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman nüfuzunun artması hoşlarına gitmiyordu.

33 RGİA, f. 350, op. 97, d. 39. MPS. Upravlenie j.d. Otčet po postroyke Tiflis-Karsskoy j.d. 1895-1898. Tiflis, 1905.

34 BOA. Y MTV 177/200 lef 2.

BÖLÜM III: GÜMRÜ – KARS DEMİR YOLU

İNŞAATINDA ÇALIŞAN İŞÇİLERİN DURUMU

Demir yolu yapımında çalışan işçilerin durumunun doğrudan analizine geçmeden önce yönetim, işçilerin işe alınma ve çalıştırılma sistemini tanıtmak gerekiyor.

Tiflis – Kars demir yolu inşaatı idaresinin ofisi Tiflis'te bulunuyordu. Tiflis'ten Kars'a kadar (yaklaşık 300 km) uzanan bütün yol beş kısma bölünmüştü. Birinci kısım Navtlug istasyonundan başlıyor ve Sadahlo istasyonunda bitiyordu. İkinci kısmın ofisi Ahtala'da, üçüncü kısmındaki Büyük Karakilise'de, dördüncü Gümrü'de ve beşinci de Kars'ta bulunuyordu.

Her bir kısmın İdare tarafından atanan bir şefi, mühendisleri, talimcileri, kalfaları, bekçileri, yol ustaları, (yapılmış hattın) tamir ustaları ve diğer personeli vardı.³⁵ Bütün personel maaşını İdare'den alıyordu ve devlet personeli sayılıyordu. Örneğin Nisan 1899'da 4. kısımda kadrolu işçilerin sayısı 64 idi, bunların 10'u kalfa, 22'si tamirci ve 22'si de bekçi idiler.³⁶

Gümrü – Kars demir yolunda çalışan devlet memurlarının maaşları ayda 18 ruble ile 225

35 V. Avetisyan, *Stranitsa iz jizni raboçego dvijeniya v Armenii (1896-1900 gg)*, Erivan, 1961, s. 10.

36 HAA, f. 136, op. 4, d. 19, ll. 358-359.

ruble arasında dalgalanıyordu. Örneğin kontrol mühendisi Boris Yakovleviç Mirabov'un maaşı “görevini çok dikkatli ve gayretli bir biçimde yerine getirdiği için” demir yolları genel müdürlüğünün emri ile 11 Mayıs 1896'da ayda 150 rubleye yükseltilirken,³⁷ teknisyen İvan Bogdanoviç Tumanov'un maaşı da yılda 2.700 rubleye (ayda 225 rubleye) çıkmıştı.

Demir yolu inşaatında çalışan işçilerin durumu ise tamamen farklıydı. İnşaat “ekonomik metoda” göre yürütülüyordu, yani arazi işleri, taş işleri ve öteki inşaat işleri yanı sıra malzeme sevkiyatı ve işçi bulma işleri de İdare tarafından müteahhitlere ve taşeronlara verilmişti.

Müteahhitler iş emrini demir yolu kısım şeflerinden alıyorlardı ve doğrudan onların denetimi altında idiler. Her somut durumda İdare müteahhit veya taşeron ile sözleşme imzalıyor ve yapılacak işler ve tarafların sorumlulukları ayrıntılı bir şekilde yazılıyordu. Müteahhidin çalıştıracağı işçilere ilişkin yükümlülükleri sözleşmede ayrı bir maddede belirtiliyordu. Örneğin Tiflis – Kars demir yolu inşaatı genel müdürü Yevgeni Dmitriyeviç Vurtsel ile Osmanlı tebaasından müteahhit Dmitri Pisto arasındaki 25 Eylül 1899 tarihli sözleşmede müteahhidin doğrudan görevi olan 153. ve 169. verstler arasındaki yolu temizlemek görevi ayrıntılı olarak tarif edilmekle kalmıyor, ayrıca işçilere karşı sorumlulukları da yer alıyordu, örneğin kazaların önlenmesi, güvenlik önlemleri, kanun ve mağdurlar karşısında tam sorumluluk gibi. Üstelik İdare'nin hiçbir yük veya zarara sokulmayacağı da sözleşmede yer alıyordu.

Bu örnekteki sözleşmenin 5. maddesi şöyleydi:

“Ben, Pisto, çalışma sırasında işçilerim ve hizmetlilerimin bir kazaya uğramaması için bütün önlemleri almakla yükümlüyüm. Ben veya memurlarımın mevcut ya da ileride getirilebilecek güvenlik önlemlerini uygulamamasından doğacak kazalarda kanun önünde ve mağdurlar karşısında tüm sorumluluğu üzerime alıyorum ve İdare'yi hiçbir yük veya zarara sokmamayı taahhüt ediyorum.”³⁸

Böylece inşaatta çalışan işçinin durumu tamamen müteahhit veya taşerona bağlıydı. İdare ise işçi alımıyla olsun, onların sosyo-ekonomik durumuyla olsun ilgilenmiyordu. Bu durum İdare'yi fazla kaygılardan kurtarıyordu ancak tam olarak sorumluluktan kurtarmıyordu. Bazen bazı ihmallerin ortaya çıkması veya amirlerin ziyareti dolayısıyla genel müdür ya da İdare

37 HAA, f. 136, op. 4, d. 3, l. 97.

38 HAA, f. 136, op. 3, d. 31, ll. 1-2.

unutulmuş bir yönetmeliği “diriltiyor” ya da yenisini yapıyordu. Böylece inşaat süresi boyunca birkaç kez müteahhitlere genelgeler gönderildi, hesap defterleri tutulması,³⁹ sağlık kurallarına uyulması,⁴⁰ gıda ve diğer ihtiyaç maddelerinin fiyatına narh koyulması,⁴¹ kimlik belgelerinin düzenlenmesi⁴² talep edildi.

Tiflis – Kars demir yolunun inşaatına başlanacağı ilan edildiği zaman ilk günden itibaren taşeronluk almak için değişik diller konuşan bir kalabalık buraya yığıldı. Gelenler arasında Ermeniler, Gürcüler, Türkler, Azeriler, Ruslar, Fransızlar, İtalyanlar, Almanlar ve başkaları, yalnızca Rus tebaasından olanlar değil yabancılar da vardı.

Burada ifade etmek gerekir ki aslında Güney Kafkasya demir yollarında ecnebilerin istihdamı yasaktı. 19 Eylül 1892'de demir yolları genel müdürü ulaştırma bakanlığına başvurarak yabancıların da hem işveren hem de çalışan olarak çalışmalarına izin verilmesini istedi. Sonuçta, “Güney Kafkasya demir yollarının içinde bulunduğu istisnai koşullardan ötürü 1892 ve 1893 yıllarında ecnebi tebaasının (İran, Türkiye, İtalya ve Belçika) inşaatlarda müteahhit, taşeron, usta ve işçi olarak çalışmalarına izin verildi.”⁴³

Çok sayıdaki arşiv belgesi içinden şu müteahhitlerin isimleri öne çıkıyor: Osmanlı uyruklu Rumlardan D. Pisto,⁴⁴ Konstantin Delieminoğlu, Konstantin Pavlidi, Yanko Kuzmanov; İran uyruklu Ermenilerden Badalov, Akop İzmailov,⁴⁵ İtalyan uyruklu Giovanni Karlo Andreolatti;⁴⁶ Kievli tüccar Avgustin Vasilyeviç Navikaytis, Osmanlı uyruklu Türklerden Şakir Emrullahoğlu, Mustafa Çiloğlu,⁴⁷ Fransız uyruklu de Mossi,⁴⁸ Rusya tebaasından Fontan, Baniç, Aslanidi, İ. M. Meliksetov, Maslov, Rafailov ve başkaları.

Köylülüğün çözülmesi, katmanlara ayrılması ve yoksullaşması onu geçinmek için

-
- 39 HAA, f. 136, op. 3, d. 11, l. 118.
40 HAA, f. 136, op. 4, d. 6, l. 114.
41 HAA, f. 136, op. 3, d. 11, l. 85.
42 HAA, f. 136, op. 3, d. 5, l. 68.
43 RGİA, f. 273, op. 1, d. 564, l. 7.
44 HAA, f. 136, op. 3, d. 29, ll. 1-2.
45 RGİA, f. 274, op. 2, d. 790, l. 4, 29, 32.
46 HAA, f. 136, op. 4, d. 16, ll. 36-37.
47 STsSA, f. 285, op. 1, d. 480, l. 67.
48 STsSA, f. 285, op. 1, d. 480, l. 101.

uzaklarda iş aramaya yöneliyordu. Az topraklı köylüler için dışarıya çalışmaya gitmek ailelerinin başlıca geçim kaynağı veya önemli bir ek gelir idi. Sebep yalnızca az toprağa sahip olmak değildi, başka sebepler de vardı; örneğin, hasadın kötü gitmesi. Dolayısıyla mevsimine göre demir yolu inşaatında çalışan işçilerin sayısı birkaç yüz ile birkaç bin arasında değişebiliyordu.

İşçilerin kategorileri, milliyetleri, sayıları

Gümrü – Kars arasında demir yolu Erivan guberniyasının Aleksandropol (Gümrü) kazasının Ermeni nüfuslu köylerinden geçerek Kars oblastının Kars sancağına giriyor ve Kars şehrine ulaşıyordu.

Demir yolu inşaat işleri genel müdürü Y. Vurtsel'in Erivan guberniyası ve Kars oblastı devlet mülkleri idaresine raporunda demir yolunun sınırları içinden geçtiği köyler şöyle sıralanıyor: Yakuplu, Karakilise, Kışlak, Darbaz, Arçut, Saral, Kursalı, Hamamlı, Küllüce, Topanlı, Nalband, Bekand, Gek-Eguş, Ağbulag, Cancur, Ağkilise, Sarıyal, Arhveli, Konahkıran, Şekerli, Ortakilise, Toparlı, Dagarlı; Kars sancağında ise – Büyük ve Küçük Türk Karakilise, Tihnis (Kalkankale), Kirilovka, Kızılçahçah (Akyaka), Terpenie, Spasovka, Paldırvan, Kürekdere, Büyük ve Küçük Parget (Perkit, şimdiki adı B. ve Küçükçatma), Keçebörk, Zaim, Mezra ve Kars şehri.⁴⁹

İşçilerin çoğunu demir yoluna en yakın köylerden gelenler oluşturuyordu. Bunlar da esas olarak Ermeniler, Ruslar ve Müslümanlar (Azeriler, İranlılar, Türkler, Lezginler ve diğerleri) idiler. Bu husus bir dizi belgede geçmektedir, örneğin Aleksandropol kazası Karaboya köyü sakinlerinden vasıfsız işçi Arut Ohanesov,⁵⁰ aynı kazanın Kaltahçi köyünden vasıfsız işçi Makar Halatov,⁵¹ Hacı Nazarkuli köyünden Egiazar Manukov Barsegov,⁵² Konahkıran köyünden Akop

49 HAA, f. 269, op. 2, d. 5691, l. 6.

50 HAA, f. 136, op. 4, d. 16, l. 41.

51 HAA, f. 136, op. 4, d. 16, l. 38.

52 HAA, f. 136, op. 4, d. 16, l. 220.

Kazarov,⁵³ Toparlı köyünden Petros Gevorkov ve Setrak Ohanesov.⁵⁴

10 Nisan 1897'de Tiflis – Kars demir yolu inşaatı genel müdürü Vurtsel Aleksandropol kazası 1. bölge polis şefine gönderdiği yazıda şu köylerde kaç kişinin yaşadığını ve milliyetlerini soruyordu: Darbaz, Bezobdal, Saral, Hacıkara, Kursalı, Efendi, Hamamlı, Çokdamal, vd.⁵⁵ Başka bir yazıda da bazı anket sorularının yanıtlanması istenmektedir: adı geçen köyler ahalisi demir yolu inşaatında çalışıyorlar mı, bu köylerde demir yolunda çalışmak için dışarıdan gelmiş işçiler yaşıyor mu ve sayıları nedir?⁵⁶

O zamanki memurların ihmalkarlığı yüzünden dışarıdan gelmiş işçilerin tam sayısını ve milliyetlerini saptamak ne yazık ki mümkün değil, fakat bazı çıkarımlarda bulunmak mümkün. Köy nüfusu hakkında bilgileri 16 köy göndermiş bulunuyor, bunlardan 12'si milliyet ve dışarıdan gelenlerin sayısını da bildirmişler. 16 köyün erkek nüfusu demir yolu inşaatında çalışıyordu. 12 köyde yaşayan göçmen işçilerin sayısı 480'e varıyordu. Ermeni köyleri Küllüce ve Tapanlı'da 100'er kişi, Karakilise'de 75 kişi, Kışlak köyünde 57 kişi kalıyordu.

Jandarma ve polisin aldığı bazı ifadelerde bazı göçmen işçiler hakkında bilgiler yer almaktadır. Örneğin, eski Bayezit vilayetinin Eleşkirt kazasından olup şimdi Aleksandropol kazası Konahkiran köyünde kalan Osmanlı Ermenileri Asatur Adoyev Kalustov, Sarkis Krikorov Manukov, Petros Mhitarov.⁵⁷

İnşaatta çalışan ikinci işçi kategorisini Rusya'nın iç guberniyalarından gelenler oluşturuyordu. Bu kategorideki işçilerin çoğu Rusya ve Güney Kafkasya'da demir yolu yapımında deneyimi olan işçilerdi. Milliyet bakımında bunlar esas olarak Ruslardı. Ancak sert iklim koşulları ve günlük yaşamın zorlukları bu kategoriye istikrarsız yapıyordu; bunlar belli bir süre sonunda zorluklara dayanamayıp memleketlerine geri dönüyorlardı. Ermeni göçmenler hakkında Rusya maliye bakanı Sergey Witte'ye gönderilmiş elyazısı bir notta Kars oblastında Rusların yerleştirilmesinin önündeki engellerden birinin “Rus köylüsünün uyum sağlaması zor

53 HAA, f. 136, op. 4, d. 16, l. 224.

54 HAA, f. 136, op. 4, d. 16, l. 256.

55 HAA, f. 136, op. 3, d. 11, l. 69.

56 HAA, f. 136, op. 3, d. 11, l. 71, 74.

57 HAA, f. 136, op. 4, d. 16, l. 120.

olan kendine özgü iklim ve geçim koşulları” olduğu belirtiliyordu.⁵⁸

Demir yolunun Rus köyleri Kirilovka, Spasovka (Şahnalar) ve Terpenie (Karahan) içinden geçen kısımlarında bu işçilerin – yani Rus heterodoks köylüleri olan Duhoborlar ve Malakanların emeği kullanıldı.

Bir başka kategoride ise yabancılar vardı – Osmanlı, İran, İtalyan, Alman uyruklular ve diğerleri. *Novoe Obozrenie* gazetesinin K imzasını kullanan muhabiri bu işçileri “soy ve dillerin bir karışımı” olarak adlandırıyordu.⁵⁹ Osmanlı tebaasından olan işçiler de Türkler, Ermeniler ve Rumlardan oluşuyordu. Bütün bu çeşitliliğe rağmen her bir kategorideki işçinin buraya geliş sebebi aynı idi: zaruret.

Tiflis'te Ermenice yayımlanan *Mşak* (“Emekçi”) gazetesinin 1896 tarihli bir sayısında sayıları bini geçen Rumlardan söz ediliyor: “Trabzon ve çevresinden akın ettiler ve vasıfsız işçi olarak değil, usta olarak çalışıyorlar. Bu adamlar deneyimli taş ustaları”.⁶⁰ Rumlardan farklı olarak Osmanlı Ermenileri ve Türkleri ise genellikle ağır işlerde çalışıyorlardı. Ermeni mültecilerinin (“kaçkınların”) da genellikle ağır işlerde çalıştığı anlaşılıyor. Bu konuda iş kazaları tanıklık ediyor: örneğin kayalık bir yerde çalışan Osmanlı tebaasından Ermeni mülteci Hakop Haçaturov toprak kayması sonucu öteki Osmanlı Ermenileriyle birlikte toprak altında kalmıştır ve böyle birçok örnek vardır.⁶¹

Demir yolu yapımında çalışan Türkler, Trabzon⁶² ve Erzurum⁶³ vilayetlerinden ve başka yörelerden, genelde Kars oblastına komşu olan yerlerden geliyorlardı. Demir yolu yapımını duyunca iyi bir ücret kazanma ve ailelerini geçindirme umutlarıyla gelmişlerdi. Bu kategorideki işçiler hakkındaki bilgilerimizi tanık ifadelerinden ve kaza tutanaklarından alıyoruz. Örneğin Osmanlı tebaasından Trabzonlu sondajcı Kadir Mustafaoğlu,⁶⁴ yine Osmanlı tebaasından

58 RGİA, f. 560, op. 22, d. 144, l. 510.

59 *Novoe Obozrenie*, N 4287, 22 Haziran 1896. Bu imzayı Tiflis – Kars demir yolu inşaatında çalışan mühendis O. A. Kogan (O. A. Yermolinskiy) kullanıyordu.

60 *Mşak*, Tiflis, 6 Ağustos 1896.

61 HAA, f. 136, op. 4, d. 16, l. 119.

62 HAA, f. 136, op. 3, d. 4, l. 210.

63 STsSA, f. 285, op. 1, d. 1330, ll. 4-5.

64 HAA, f. 136, op. 4, d. 16, l. 137-139.

Erzurum vilayeti Kiskim (Yusufeli) kazası Şadut (bugünkü adı Çıralı) köyünden Mustafa İsmailoğlu ve Tortum köyünden İsmail Kurbanoğlu.⁶⁵

Erivan valisinin bildirdiğine göre, 1896 yılında Tiflis – Kars demir yolu yapımında yaklaşık bin kişi çalışıyordu. Yerli işçiler toprak kazarken, Küçük Asyalı Rumlar ve Trabzonlu Türkler taş ustası olarak çalışıyorlar, İtalyanlar ise tünel yapımında çalışıyorlardı.⁶⁶

Tanınmış Ermeni yazarı ve aydını Hovhannes Tumanyan 1897 yılında “Demir yolu inşaatında” adında bir öykü yazdı.⁶⁷ Öykünün ilk varyantı *Novoe Obozrenie* gazetesinde “Nakanune” [Arife günü] başlığı altında yayımlandı (N4591, 13 Mayıs 1897). Daha sonra yazar öyküyü yeniden işleyerek 1908 yılında “Jeleznaya doroga” [Demir yolu] adıyla yayımladı. Öyküdeki olaylar Lori vadisinde yanından demir yolu geçen bir köyde geçer. Yol yapımı köylülerin sohbet konusu olmuştur, yararlarını ve zararlarını tartışmaktadırlar. O sırada onlara bir işçi yaklaşır ve kendisine biraz un satmalarını ister. Memleket neresi sorusuna işçi “Osmanlı toprağı” diye cevap verir. Hangi şehirden? “Sivas”. Şaşırın köylüler sorarlar: Buraya gelmek ne kadar sürdü? Cevap: “Üç ay”. Üç aylık yolu aşarak gelen işçinin tek bir düşüncesi vardır: Geçimini sürdürmek.

Osmanlı tebaasından işçilerin başına gelen bir iş kazasına dair jandarma tutanağında eski Bayezit vilayeti Eleşkirt kazası Unjal köyünden Mıgırdıç Akulyants'ın 42 yaşında olduğu, evli olduğu, karısı ve küçük çocuklarının (iki oğlan üç kız) “Türkiye’de” olduğu ve Türklerin Ermenilere baskılarından dolayı Rusya’ya kaçtığı ve bu nedenle hiçbir belgesinin olmadığı yazılıdır.⁶⁸

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.

Kaynaklarda demir yolu yapımında çalışan işçilerin sayısı 7 ile 10 bin arasında gösteriliyor.

65 STsSA, f. 285, op. 1, d. 1330, ll. 4-5.

66 *Obzor Erivanskoy gubernii za 1896 g.*, Erivan, 1897, s. 19.

67 O. Tumanyan, *Sobranie soçineniy*, tom 3, Erivan, 1969, s. 55-58.

68 HAA, f. 136, op. 4, d. 16, l. 120.

Aleksandropol orman müdürlüğünün 27 Şubat 1896 tarihli raporunda bildirdiğine göre, “Bambak vadisinde ... hat boyunca halihazırda değişik milliyetlerden 300 kadar adam çalışıyor, bunlar Rusya'nın ve komşu ülkelerin farklı yerlerinden gelmişler. Bütün bu işçiler müteahhitlerin emri altında bulunuyorlar, sürekli birinden ötekine geçiyorlar, barakalarda ve toprak damlarda yaşıyorlar, bu nedenle kimliklerini tespit etmek çok zor ve çoğu zaman tamamen imkansız. Bu işçilerin sayısı baharın gelmesiyle 5 bine çıkacak”.⁶⁹ *Mşak* gazetesine göre ise Tiflis – Kars demir yolu inşaatında 10 işçi çalışıyordu.⁷⁰

1898 yılı Kasım ayında III. kısım şefi Stepan İvanoviç Yakşiç, kıdemli doktor Rozanov'a yazısında III. kısımdaki işçilerin sayısının 700 ile 800 arasında olduğunu belirtiyor ve “bu sayıya işlerini bitirmekte olan müteahhitlerin işçilerini de eklersek sayıları 1.000 - 1.200'ü bulur” diyor.⁷¹

1898 yılı Eylül ayında IV. Kısım şefi, inşaatın sonuna dek çalışacak olan işçilerin ve hizmetlilerin sayısını aylık olarak bildirmenin zorluklarından şikayet ediyordu. Ardından kışın işçilerin sayısı ayda 300 – 400 kişi iken baharda en az 1.000 kişi olduklarını ekliyordu.⁷² Böylece, çalışan işçilerin genelde hangi milliyetlerden olduklarını saptamak mümkün ise de sayılarını ancak tahmin edebiliriz.

Değişik milliyetlerden işçilerin özellikle de bizi ilgilendiren Ermeniler ve Türklerin tam sayılarını belirlemek daha da zordur. Demir yolunun Aleksandropol (Gümrü) kazasının Ermeni köylerinden geçtiğini dikkate alırsak, işçilerin çoğunun Ermeni olduğunu tahmin etmek kolaydır, yalnızca evlerine yakın olduğu için değil aynı zamanda Ermeni göçmen - mültecileri de çaresiz durumda iş aradıkları için. Türklerin sayısını tam olarak vermek zor çünkü çoğu zaman kayıt olmuyorlardı ve Türk taşeronlar da belgeleri olmadığı için onları gizliyorlardı. Bir belgede müteahhit De-Mossi'nin yanında çalışan Osmanlı tebaasından işçilerin sayısının 600 olduğu yazılıdır.⁷³

Kesin olan bir şey varsa o da değişik milliyetlerden ve dillerden binlerce işçinin aynı

69 HAA, f. 269, op. 2, d. 5691, l. 54.

70 *Mşak*, Tiflis, 6 Ağustos 1896.

71 HAA, f. 136, op. 3, d. 24, l. 129.

72 HAA, f. 136, op. 4, d. 17, l. 749.

73 STsSA, f. 285, op. 1, d. 480, l. 101.

ölçüde ağır koşullarda çalıştıkları, acımasızca sömürüldükleri, ücretlerinin tam verilmediği ve soyulduklarıdır. Müteahhidin veya taşeronun ve ona bağlı çalışan işçinin milliyetinden bağımsız olarak bütün işçiler eşit ölçüde sömürülüyorlardı. *Novoe Obozrenie* gazetesi muhabirinin yazdığı gibi, “tüm müteahhitlerin tüm farklılıklarına, milliyet ve karakterlerinin çeşitliliğine rağmen hepsinin ortak noktası çabucak ve kolayca zengin olma hırsı” idi.⁷⁴

İşçi ücretlerinin ödeme sistemi. Müteahhit – İşçi ilişkileri

Ekonomik olarak sıkıntı içindeki köylülerin ve zanaatkarların açlıktan kurtulma amacıyla iş bulmak için akın etmelerinden yararlanan müteahhitler ve demir yolu inşaatı idaresi kural tanımaz bir biçimde işçileri çok düşük ücretlere çalışmaya mecbur ediyorlardı. İşçilerin kendisi çalışmak için başvurdukları için ücretleri de düşük oluyordu.

Novoe Obozrenie gazetesinin muhabiri O. A. Kogan (O. A. Yermolinskiy) işe alma sistemini şöyle betimliyordu:

Gazetelerde demir yolunda çalışan işçilerin buradan gittikleri yazıldı. Buraya kendileri gelmişti ve bu durum onların ücretine yansdı. İşveren onlara bir şey vadetmedi, onlar her şeyi kabul etmek zorundaydılar. İşçilerin kaderinde şu etkenler de önemli bir rol oynadı: gıda maddelerinin pahalılığı ve her an düşebilecek olan kayalarla mücadele ve ölümü bekleme gerilimi.

Taşeronluk sistemi hakkında bir iki söz edeceğim.

İşler müteahhitlere veriliyor: Müteahhit de genelde yüzde 20 ile 40 arasında değişen kendi payını aldıktan sonra işi taşeronu veriyor, taşeron da kendi payına belli bir yüzdeyi ayırdıktan sonra işi başka bir taşeronu veriyor ki o da aynısını yapıyor. Böylece işçiler 6. veya 7. kişilerle muhatap oluyorlar ve müteahhidin onlara ayırdığı her bir rubleden sadece 10 – 15 kopek düşüyor paylarına. Bu taşeronluk sistemi hesaplarda da kendini hissettiriyor. Örneğin tüm bir grup belli bir işi bitirdi ve ücretini almak için hesap bekliyor diyelim. İşçiler doğrudan muhatap oldukları işverene başvuruyorlar ancak o kendisi para almadığını öne sürerek işçilerin ücretini ödemeyi reddediyor ve onları bir diğer taşeronu gönderiyor. O taşeron da kendisinin de parasını alamadığı ve neredeyse aç kaldığını ileri sürerek işçileri bir başka taşeronu yönlendiriyor. İş sonunda müteahhide kadar dayanıyor. Ancak burada da mesele çözülemiyor çünkü müteahhit de ya kontrol mühendislerinin henüz yapılan işi

ölçmediğini öne sürüyor ya da muhatabının taşeron olduğunu ve ona ödemeyi zaten yapmış olduğunu iddia ediyor. Son umut olarak geriye demir yolu inşaatı idaresi kalıyor ki işçiler yüz kişilik kafilerle Tiflis'e şikayet dilekçesi vermeye gidiyorlar. Ancak İdare'de onlara pek az yardım ediyorlar. Yine de İdare'nin hakkını yemeyelim, bir süre önce komisyon kurmuş. Ne var ki birçok işçi bu komisyonun sonuçlarını bekleyecek durumda değil ve ücret almadan gidiyorlar.

Normal zeminde bir sajen küp (9,7 metreküp) hafriyat için taşeronlar 2,5 ruble alıyorlar, işçilere 1,3 ile 1,5 ruble arasında ödüyorlar. Kayalık zeminde bir sajen küp hafriyat için 8 veya 10 veya 13 ruble ödeniyor (ortalama 10,5 ruble), işçilere ise 6 ya da 6,5 ruble ödeniyor. Bir sajen küp kırma taş için (nakliye dahil) 100 ruble ödeniyor, işçilere ise 55 ile 65 ruble arasında ödüyorlar. Bir sajen küp sondaj kayası için 15 ruble alıyorlar, işçiye 7 ya da 7,5 ruble veriyorlar; normal zeminde bir sajen küp hendek kazmanın bedeli 2 ruble, işçilere ödenen 1,3 ruble (hendeklerde çoğu zaman 60-70 kopek yevmiyeli gündelikçi işçiler çalışıyorlar, o zaman işin taşerona maliyeti daha da ucuza geliyor); bir sajen küp kum 20 ruble, işçilere ödenen 10 ya da 12 ruble. Benzer şekilde bütün öteki işlerde de müteahhidin ve onun "taşeronlarının" geliri buna yakın, yani demir yolu inşaatı idaresinin işçilik ve malzeme için ödediği paranın dörtte biri ile yarısı arasında.

Tabii işçiler bundan daha az kazanıyorlar. Gündelikçiler norm olarak 60-70 kopek alıyorlar; "ekip olarak" çalışanlar daha fazla kazanıyorlar; kayalık zemindeki kazılarda kendi aletleri ve barutları ile çalışarak günde 3 – 3,5 ruble kazanıyorlar. Ancak bu kazanç her zaman işçinin cebine gitmiyor. Çalışmalar sık sık kesiliyor (İdare planları zamanında hazırlamıyor ya da başka sebepten dolayı) ve bu kesilmelerin maliyeti sadece işçiye yansıyor, müteahhit her halükarda "gelirini" alıyor, işçiler ise kazanmadıkları gibi daha önce kazanmış olduklarını yiyip bitiriyorlar. Müteahhitler işler bittikten sonra bile işçilere ödemeyi geciktiriyorlar.⁷⁵

Taşeronluk sistemi taşeronlara işçilerin ağır emeği üzerinden sermayelerini iki üç kat artırma imkanı veriyordu. İşçilerin bir kısmı gündelikçi bir kısmı da parça başı çalışıyordu. Hem gündelikçiler hem de parça başı çalışanlar aslında taşeronların ödemeyi taahhüt ettikleri kuruluşları bile doğru düzgün alamıyorlardı. Genelde işçiler tam ücretlerini alamıyorlardı, müteahhitler ve taşeronlar oradan bir kısmını da kendilerine alıyorlardı.

Ağır işleri ya da biraz uzmanlık isteyen işleri müteahhitler işçi ekiplerine parça başı olarak veriyorlardı. Bu durumda da aslan payını yine müteahhitler ve taşeronları alıyorlardı.⁷⁶

İşçilere aylarca ücret verilmemesi olağan işlerdendi. Müteahhitler ve İdare işçilerin adil

75 "Na rabotah po postroyke Karsskoy dorogi", *Novoe Obozrenie*, N4287, 22 Haziran 1896.

76 Agy.

taleplerine karşı kayıtsızdı. Ekip işçileri bile 6-7 ay boyunca paralarını alamıyorlardı ve çok sayıda şikayetten sonra hiçbir sonuç alamadan memleketlerine dönmek zorunda kalıyorlardı.

Novoe Obozrenie gazetesinin muhabiri “Şulaver. 21 Mart” başlıklı haberinde şöyle yazıyor:

Bir grup yerli adam yürüyor. Birini durdurdum, ötekiler de durdu.

- Nereye gidiyorsun?
- Tiflis'e.
- Ne oldu, işi bitirdiniz mi?
- Hayır, iş çok.
- Bayram gezmesine mi gidiyorsunuz?
- Bizim köy şurada – diye Karakilise'ye işaret etti işçi. Tiflis'e ise müteahhitten bayram öncesi para almak için gidiyoruz.⁷⁷ Birkaç aydır para vermiyor, bayram öncesi getirmesini bekledik, getirmedi.

Ve zavallılar yedikleri gıda maddelerinin parası hesaplarından kesildikten sonra kalacak olan birkaç kuruşu almak için 60 verstlik [64 km] yola düzuldüler. Başka ekiplerde de hemen hemen aynı şeyi söylediler, bazılarında müteahhit birkaç aydan beri para vermiyormuş (bir gruba dört aydır vermemişler).⁷⁸

Kars'ta çıkan *Kars* gazetesi, Tiflis'te yayımlanan *Tiflisskiy Listok* gazetesine dayanarak verdiği haberde, Kars demir yolu yapım işlerinin bazı yerlerinde müteahhitlerle işçiler arasındaki anlaşmazlıklar yüzünden durduğunu yazıyor. Dört aydan beri ücretlerini tam alamayan işçiler çalışmayı reddediyorlar. Ahtala istasyonunda Kars demir yolu inşaat müdürünün yardımcısı Simberg bulunuyor. Simberg bu anlaşmazlıklar yüzünden müteahhitlerle işçilerin hesabı görülene dek Tiflis'e geri dönemiyor.⁷⁹

İşçilerin birçoğu ailelerini memleketlerinde bırakıp gelmiş oldukları için kazandıkları az parayı geçinmeleri için ailelerine göndermek zorunda idiler. Üçüncü Kısım şefinin genel müdürlüğe 7 Şubat 1896 tarihli raporunda ücret alma ve para gönderme sistemi açıklanıyor. “Bütün Türk ve Türkiyeli Rum işçiler çalışmak için bir yıllığına geliyorlar ve asla posta ile

77 Muhtemelen Müslümanların Nevruz bayramından söz ediliyor.

78 *Novoe Obozrenie*, N 4204, 29 Mart 1896. Muhabir A. O. Kogan.

79 *Kars*, N 17, 23 Nisan 1896, s. 4.

memlekete para göndermiyorlar. Bunun yerine memleketlerinden yılda üç ya da en fazla dört kez gelen seçilmiş kuryelerle gönderiyorlar. Ücretlerini de genellikle bu kuryelerin geliş zamanında istiyorlar.”⁸⁰

Tiflis polis şefi de demir yolları genel müdürüne 24 Mayıs 1897 tarihli raporunda müteahhitlerin ücret ödemeyişinden ve işçilerin hoşnutsuzluğundan söz ediyordu: “Eskisi gibi yine işçilerin ücretini tam ödemiyorlar, onlar da demir yolu hattından büyük kabileler halinde Tiflis'e geliyorlar, aç, çıplak ve öfkeli oluyorlar ve burada da para alamayınca büroyu kuşatıp caddelerde bağırıp çağırıyorlar.”⁸¹

İşçilerin şikayetlerini dikkate alan III. Kısım şefi S. Yakşıç müteahhitlerden işçilere ücret ödemesi sırasında şahsen hazır bulunmalarını, kalfalara para vermeyip listeye göre doğrudan işçilere elden dağıtmalarını istiyordu.⁸² İşçilerin ücretlerini almaları için başkalarına vekalet vermeleri de yasaklanmıştı, mevcut vekaletnameler ise geçersiz sayılacaktı.⁸³

Vekaletname ile başkasının ücretini alma sistemi kaçınılmaz olarak suiistimallere yol açıyordu. Bu durum genel müdür yardımcısı Simberg tarafından kısım şeflerine gönderilen 10 Temmuz 1898 tarihli bir genelgede şöyle bildiriliyordu:

Yerel kontrolün bildirdiğine göre inşa edilen hattın kısımlarından birinde işçilere ücretleri yanlış ödendi – yani işçiler bir örnekte kalfaya, başka bir örnekte yol ustasına vekalet verdiler, ancak bu yasal değildir; yol ustaları, kalfalar ve kıdemli işçiler işçi ekiplerinin en yakın nezaretçileri oldukları için suiistimallere mahal bırakmamak için asla işçilerin ücret hesaplarına doğrudan karışmamaları gerekir. Bunu bildirirken kısım şeflerinin bundan böyle hesap ve ödeme düzeninden böylesi sapmalara izin vermemelerini rica ederim. Bu türden belgeler İdare tarafından kabul edilmeyecektir.⁸⁴

Kars gazetesi, Aralık 1897'de yine *Tiflisskiy Listok*'a dayanarak şöyle yazıyordu: “Baharın gelmesiyle birlikte, işçilerle taşeronlar arasında para hesabından dolayı sürekli meydana gelen anlaşmazlıklar yüzünden demir yolu çalışmaları kesintiye uğramazsa gelecek yılın güzünde

80 STsSA, f. 285, op. 1, d. 480, l. 101.

81 STsSA, f. 285, op. 1, d. 480, l. 113.

82 HAA, f. 136, op. 3, d. 2, l. 9.

83 HAA, f. 136, op. 3, d. 2, l. 126.

84 STsSA, f. 309, op. 1, d. 17, l. 125.

demir yolunun hazır olmasını bekleyebiliriz”.⁸⁵

Bazen taşeronlar işçilerin ücretini eksik hesaplıyorlar ve aldatıyorlardı. Bunu daha çok Rusçayı iyi bilmeyen Ermeniler, Azeriler, Türkler ve diğerlerine yapıyorlardı. Belirtmek gerekir ki hem İdare hem de müteahhitler işe alırken Rusça bilmeyi şart koşuyorlardı. Böyle bir koşuldan inşaat işçileri de demir yolu personeli de şikayetçiydi. Gösteriler ve isyanlarda taleplerden biri de işe alınmak için Rusça bilme şartının kaldırılmasıydı. Örneğin Güney Kafkasya Demir Yolları'nın Tiflis tamir depoları ustalarının grevdeki taleplerinden biri “yeniden işe başvuran işçilerin Rusça sınavından geçmesinin kaldırılması” idi.⁸⁶

İşçilere ödemelerin düzensizliği yüzünden inşaatta yüksek bir işgücü devri vardı. Kars gazetesi şöyle yazıyor: “Defalarca yazdığımız gibi, taşeronlarla işçiler arasında para ödeme konusundaki normal olmayan ilişki işçilerin çoğunun çalışma hevesini kırdı”.⁸⁷

İstihdam kotaları

Kafkasya yerli halkının da demir yolunda işe alınırken tabi oldukları belli kotalar vardı. Kafkasya genel valisi General S. Şeremetev ulaştırma bakanlığına 18 Ekim 1893 tarihli yazısında Kutaisi guberniyası valisinin Güney Kafkasya demir yolları alt kademe personelinin değiştirilmesi önerisini ifade ediyordu. Buna göre yerli personel yerine esas olarak Rusları istihdam etmek gerekiyordu. Ulaştırma bakanı yazının üstündeki notunda şöyle diyor: “Doğru, fakat tedricen uygulamak lazım. Demir yolunun Batı kısmında [yani Tiflis – Batum hattında] herhangi bir görevde % 50'den fazla yerli nüfus istihdam etmek kesinlikle makbul değildir”.⁸⁸

Haziran 1901'de Güney Kafkasya demir yolları genel müdürlüğünce yerli personel için belirlenmiş olan kotalar şöyleydi: başkondüktörler, bagaj hamalları, inspektörler, telgrafçılar için sadece % 20; kondüktörler, büro çalışanları, tartıcılar, emanetçiler, kasiyerler için % 35 ve en

85 *Kars*, N 51, 23 Aralık 1897, s. 3.

86 RGİA, f. 273, op. 12, d. 322, l. 126.

87 *Kars*, N 45, 11 Kasım 1897, s. 2.

88 RGİA, f. 273, op. 1, d. 595, l. 10.

yüksek oran olarak da (% 80 ve % 100) işaretçiler, bekçiler ve vasıfsız işçiler.⁸⁹

Ocak 1902'de Güney Kafkasya Demir Yolları Kars – Navtlug hattında çalışan personelin milliyetleri şöyleydi:⁹⁰

	Rus	Leh	Ermeni	Gürcü	Azeri	Alman	Yahu- di	Diğer	Toplam
Kısım şefleri	1	1	1						3
Yardımcıları	2		1						3
Yol bekçileri	51		90	39					180
Kıdemli işçiler	18		5	23	2				48
Yol servisi toplamı	223	9	331	185	4				752
Çekim servisi toplamı	84	17	23	35		8	1	3	171
Hareket servisi toplamı	103	18	25	88	2	1			237
Telgraf bölümü	21	4	3	10					38
Toplam	431	48	382	318	6	9	1	3	1.198

Mart 1902'de Güney Kafkasya demir yolları genel müdürü (Rusya) demir yolları genel müdürlüğüne sunduğu raporunda, “yerli nüfusun az gelişmiş kesimlerinin demir yolunda çalışmaya uygun olmayan birçok olumsuz niteliğe sahip” olduğunu, ancak demir yolu personelinin bileşimini iyileştirmenin yolunun yerli halka kısıtlamalar getirmekten değil, personel alımında dikkatli olmak ve alt kademe personeli titiz bir şekilde eğitmekten geçtiğini

89 RGİA, f. 273, op. 1, d. 595, l. 13.

90 RGİA, f. 273, op. 1, d. 595, l. 14-24.

yazıyordu.⁹¹

Açıktır ki çarlık yönetimi için sınır bölgelerinde idarenin esas dayanağını Rus nüfusu oluşturuyordu. Ocak 1899'da Tiflis'teki merkez tamir ve bakım atölyelerinde çalışan 1.798 usta ve işçinin ise 825'i Rus, Alman, Leh ve Yahudi, geri kalanlar yerli (838'i Gürcü, 138'i Ermeni ve 2'si Osetin) idi.⁹² Ancak bu durum Rus işçisinin durumunun yerli işçiden çok daha iyi olduğu anlamına gelmiyordu. Rus işçileri de sömürü ve baskıdan payını alıyordu.

İşçilere kötü muamelenin başka yöntemleri

Müteahhit ve taşeronlar işçilerin ücretlerini kırmak ve hesapta hile yapmaktan başka yöntemlerle de işçileri soyuyorlardı. İşçiler ücretlerini aldıkları her seferde taşerona bir miktar para ödüyorlardı. İşe alınırken bu koşulla alınıyorlardı. Herhangi bir işçi taşerona ücretinden pay vermeyi reddederse işinden oluyor ve “kara listeye” giriyordu. Bundan sonra bütün hat boyunca artık o işçiyi kimse işe almıyordu. Taşeronlar arasında bu konuda tam bir anlayış ve işbirliği vardı. Müteahhit ve taşeronların rüşvetçiliği hakkında 11 Mart 1898 tarihli *Novoe Obozrenie* gazetesinde İvanoviç imzasıyla bir haber yayımlandı (İvanoviç, 1897 sonundan 1899 Kasım ayına kadar gazetede yazmış olan tanınmış Narodnik yazar İvan Svedentsev'in mahlasıydı).⁹³ “Kirtava ve Ortakları” başlıklı haberde, işçilerin her ücret alışlarında taşeron Sevastyan Kirtava'ya nasıl “pay” verdiklerine dair bilgiler veriliyordu. Yazar Kirtava'nın demir yolunda bir istisna olmadığını ve bütün taşeronların aynı şekilde hareket ettiklerini belirtiyordu. “İşçilerin ücretlerinin düşük hesaplanması”, diye yazıyor İvanoviç, “tesadüfi değil, kronik bir olaydır... Taşerona rüşvet vermeyen işçi bütün bir hat boyunca hiçbir yerde işe alınmaz”.⁹⁴

Kirtava'nın basında teşhir edilmesinden sonra bunda payı olan demir yolu mühendislerinden ikisi mahkemeye verildi ancak Kirtava hiçbir ceza almadı. Demir yolu idaresi

91 RGİA, f. 273, op. 1, d. 595, l. 2.

92 RGİA, f. 273, op. 1, d. 4227, l. 30.

93 L. V. Martirosyan, “İz istorii gazeti “Novoe Obozrenie” (1884-1906 gg.)”, *Banber Hayastani Arhivneri* N2, 1979, s. 152.

94 *Novoe Obozrenie*, N 4873, 11 Mart 1898.

her zaman olduğu gibi taşerondan yana çıktı, o iki cesur mühendis ise başka yerde çalışmak zorunda kaldı.

Kirtava davasını özetleyen *Novoe Obozrenie* gazetesinin demokratik eğilimli muhabiri şöyle yazıyor: “Suçluları mahkemeye vererek buna karşı mücadele etmek mümkün değil... İşçiler çoğu zaman mahkemede hakkını arama haklarını kullanamıyorlar... Saklanmış müteahhidi nereden bulacaklar... Dava takibi için o kadar vakit harcamak lazım ki, işçi o vakti harcayamaz, çünkü bu zamanı çalışmadan geçirse aç kalır! Nihayet, hukuki konulardaki bilgisizliğinden dolayı işçinin müteahhidin avukatına karşı dava kazanma şansı o kadar az ki!”⁹⁵ Arşiv belgeleri arasında çarlık yönetiminin rüşvetçiliği hakkında bilgi bulmanın neredeyse imkansız olması anlaşılır bir durumdur. Bir kere işçiler çoğu zaman müteahhide karşı dava açmaya cesaret edemiyorlardı. Bazen keyfilik öyle bir hal alıyordu ki çarlık yönetimi buna gözünü kapayamıyordu. Tiflis demir yolu jandarma idaresi Aleksandropol bölümü astsubayı Aleksey Rusin tarafından hazırlanmış bir tutanak böyle bir duruma işaret ediyor.

Tutanak 22 Ocak 1899'da Borçalı kazası Şagalı köyü sakinlerinden Erem Manukyan ve Mihail Bulgadarov'un III. Kısım yol ustası Vitold Novitskiy hakkındaki şikayetleri üzerine düzenlenmiş. Tutanağa göre 11 Ocak günü Novitskiy kendine bağlı beş kişiyi ekip başına göndermiş, bunların her biri çalışmadığı halde 18'er ruble almışlar ve bu paraları Novitskiy'e vermişler.⁹⁶ İşçilerden bazıları da rüşvet vermeyi reddettikleri için işten atılmışlar.

Jandarma astsubayı görevini yapıp dilekçeyi İdare'ye veriyor. Doğal olarak usta mahkemeye verilmiyor sadece işten çıkarılıyor. Bu örnek de gösteriyor ki İdare rüşvetçiliği saklıyordu.

Taşeronların rüşvetçiliği çeşitli biçimler alıyordu. Bu biçimlerden biri yukarıda görüldüğü gibi işçi ücretlerinden taşeron ve müteahhide pay kesilmesiydi. Y. Vurtsel'den 5. Kısım şefi L. Prohaska'ya gizli ibareli Aralık 1897 tarihli bir yazıda Kontrolör A. İ. Yarovitskiy'in her işçiden taşeron Kandelaki'ye verilmek üzere 5 kopek kesinti yapıldığı bildiriliyor. Prohaska ise cevabında Kandelaki'yi meşrulaştırmaya çalışıyor ve olayı doğrulamakla birlikte Kandelaki'nin işçilere ödeme yapacak durumda olmadığı halde

95 *Novoe Obozrenie*, N 4873, 11 Mart 1898.

96 HAA, f. 136, op. 3, d. 31, l. 5.

kaçmadığını ve birkaç gün önce İdare'den aldığı 750 rubleyi işçilere dağıtılmak üzere verdiğini ve kendisinin parasız kaldığını bildiriyor.⁹⁷

Taşeronların işçilere para ödememek için kaçıp saklandığı durumlar da nadir değildi. *Kars* gazetesinde Aralık 1897 sonunda Tiflis – Kars demir yolu inşaatı idaresince verilmiş bir ilanda, 5. Kısım'da ortadan kaybolmuş olan taşeronlar Moisey Ginzburg, Samuil Rotşild, Georgi Dolidze ve Trifon Hundadze'nin kaldıkları yerleri bilenlerin Tiflis'te Rtişçev caddesinde bulunan İdare'ye bildirmeleri rica olunuyordu.⁹⁸

İşçileri sömürenlere demir yolu boyunca yerleşmiş olan çok sayıdaki küçük ve büyük tüccar da dahildi. Çoğu zaman büfeler, bakkal dükkanları ve meyhanelerin sahipleri aynı müteahhitler idi. İşçilerin aylarca ücret alamayıştan yararlanan bunlar birincil ihtiyaç maddelerini yüksek fiyatlarla veresiye veriyorlardı. Ücret ödemesi yapılırken de bütün borçlarını faiziyle birlikte işçilerin ücretinden kesiyorlardı. Böylece çoğu zaman işçinin alacağı ücret bakkal borcuna ancak yetiyordu. Bu nedenle inşaat sahasında gıda maddelerinin fiyatları Tiflis'e ve öteki şehirlere göre çok daha pahalı idi. İdare'nin hazırladığı ve kısım şefi Yakşiç tarafından üç dilde – Rusça, Ermenice ve Azerice – yazılarak imzalanmış olan ihtiyaç maddeleri fiyat narhı gerçekte işlemiyordu.⁹⁹ Narha göre fiyatlar minimal ve işçiler için makbul düzeyde idi – 410 gr ekmek 4 kopek, aynı miktarda dana eti 6 kopek, koyun eti 7 kopek, inek yağı 30 kopek, peynir 12 kopek, mum 25 kopek, gazyağı 5 kopek. Gıdaların fiyat ve hijyenik kural ihlalleri İdare tarafından biliniyordu.

III. Kısım şefi S. Yakşiç'in genelgesinde tekrar gıda narhı hatırlatılıyor, “ancak işçilerin bir dizi şikayetinden anlaşıldığı üzere”, dükkan sahipleri narha uymuyorlardı, “ticareti keyfi fiyatlardan yapıyorlar”dı. Yakşiç bakkallara fiyat narhına uymalarını hatırlatıyordu. “Aksi takdirde satışlarınız hemen durdurulacak ve suçlular hakkında yasal işlem yapılacaktır”.¹⁰⁰

Bakkallar ve meyhanecilerin koydukları keyfi fiyatlar inşaat genel müdürü Yevgeni Vurtsel tarafından da biliniyordu. Vurtsel, 30 Nisan 1897 tarihli genelgesinde 27 Ekim 1895

97 STsSA, f. 313, op. 1, d. 5, l. 47, 48a.

98 *Kars*, N 51, 23 Aralık 1897, s. 3 ve N 52, 30 Aralık 1897, s. 4.

99 HAA, f. 136, op. 3, d. 11, l. 85.

100 HAA, f. 136, op. 3, d. 2, l. 53.

tarihli bir karara göndermede bulunarak fiyat narhı duyurusunun bütün ticari kurumlarda görülen bir yere asılması ile “ilgilenilmesini” ve “ticaretin onaylanmış narha göre yapıldığının takip edilmesini” istiyordu.¹⁰¹ Vurtsel, amirlerinin denetimine karşı kendini güvenceye almak için de bütün müteahhitlerden satışların narha göre yapılacağına dair taahhütname imzalatıyor ve bu imzaları İdare'ye gönderiyordu.

Dükkan sahiplerinin keyfi davranışını önlemek için III. Kısımın kıdemli hekimi 27 Ekim 1895 tarihli raporunda kısım şefine işçilerin “pahalı olmayan bir ücret karşılığında sıcak yemek yiyebileceği” yerlerin açılmasını teşvik etmeyi öneriyordu.¹⁰²

Gıda maddelerinin fiyatının yükseltilmesi yanında sık sık işçilere sağlıksız mallar da satılıyordu. Aleksandropol bölgesi astsubayı Lomakin, müteahhit Kastelli'nin tedarikçileri Aleksidze ve İsaakov'un fırın ve dükkanlarını denetledikten sonra III. Kısım şefine sunduğu raporunda hamur teknelerinin temizlenmediğini ve yıkanmadığını her tarafta pislik olduğunu, “kir tabakasından başka bir de yeşil bir tabaka ile kaplı küf” olduğunu bildiriyordu.¹⁰³

En kötüsü çürük gıda maddeleriydi. Görevleri arasında gıda maddelerinin denetimi de bulunan kısım kıdemli hekimi 31 Ekim 1897 tarihli raporunda besinlerin kalitesi hakkında şunları belirtiyor: Et taze değil, “22 funt (9 kg) ağırlığında bir et parçası tamamen bozulmuş” ve “onun yok edilmesini emrettim”. Ekmek de çok bayat çıktı. “Gıdaların taze olmayışının sebebi müteahhidin onları birkaç gün önceden tedarik ediyor ve bu maddeler tüketilmeden önce bozuluyor”.¹⁰⁴

Günümüze ulaşan personel belgeleri arasında mühendis Trotskiy'in müteahhit Baniç'in tam pişmemiş ekmek satma davasında ifade vermek üzere 27 Ekim 1897 tarihinde mahkemeye celbi de var. Mahkemeye gelmeyişi vaktinin olmayışı ile açıklayan Trotskiy verdiği yazılı ifadede Kalegeran deresi yakınında 122. verstte işçilere çiğ, tam pişmemiş ve sağlığa zararlı ekmek satıldığını söylüyor.¹⁰⁵

101 HAA, f. 136, op. 3, d. 11, l. 81.

102 HAA, f. 136, op. 3, d. 1, l. 122-123.

103 HAA, f. 136, op. 3, d. 4, l. 322.

104 STsSA, f. 285, op. 1, d. 252, l. 124.

105 HAA, f. 136, op. 3, d. 5, l. 329.

Suiistimaller ve gıdaların bozukluğunu 18 Nisan 1896'da jandarma Lomakin de Yakşıç'e bildiriyordu. Lomakin, müteahhit ve tedarikçi Kastelli'nin fırın ve dükkanını denetlediğinde “kir pas içinde” bulmuş, veresiye defterlerine baktığında da bütün ürünlerin fiyatının narha göre daha yüksek yazıldığını tespit etmişti. Fiyatların neden yüksek olduğu sorusuna dükkan sahibi bazı malların fiyatını yükseltmek için müteahhitten izin almış olduğu cevabını vermişti.¹⁰⁶

Mayıs 1896'da III. Kısım şefi Yakşıç bütün müteahhitleri uyarıyor: “Dükkanlarda sattığınız malların bozuk, ekmeğin iyi pişmemiş ve kumlu olduğu hakkında her taraftan işçilerin şikayetleri geliyor, bu şikayetleri jandarma ve teknisyenlerin raporları da doğruluyor”. Yakşıç ardından müteahhitlere dükkan açma izninin işçilere ucuz ve sağlıklı gıda sağlamak amacıyla verilmiş olduğunu hatırlatıyor ve böyle devam ederse “ilk seferde 100 ruble, ikincide 200 ruble ve üçüncüde 500 ruble olmak üzere para cezası vereceğini”, “para cezalarının sakatlanan veya ağır hasta olanların tedavisine harcanacağını” bildiriyor.¹⁰⁷

İçme suyunda da durum daha iyi değildi. İçme suyu Debedçay'dan alınıyordu ki bu su işlenmezse hastalık bulaştırabiliyordu. Yakında pınar yoksa dereden su almaya hekim izin veriyordu ancak mutlaka kaynatılmasını ve ağız kilitli fiçılara konulmasını istiyordu. Hastalığın önlenmesi için ticari işletmelerin sahiplerinden kaynamış su bulundurmaları isteniyordu. Her müteahhit işçilerine kaynamış su vereceğine dair taahhütname veriyordu. Ancak ekipbaşı A. İ. Duda'nın mühendis Trotskiy'e verdiği raporda şöyle yazılı: “müteahhitler Novikaytis, Baniç ve De-Mossi işçilere kaynamış su verilmesi için bugüne değin hiçbir önlem almadılar”.¹⁰⁸

İşe alma ve denetim sistemi

İşe alma işlemi müteahhit ile işçi arasında gerçekleşiyordu. Rus tebaası ile yabancılar için aynı işe alma sistemi geçerliydi. Ne var ki sistem “işlemiyordu”, çünkü işçileri kaydettirmek

106 HAA, f. 136, op. 3, d. 4, l. 211.

107 HAA, f. 136, op. 1, d. 2, l. 35.

108 HAA, f. 136, op. 3, d. 11, l. 164.

müteahhidin işine gelmiyordu. Olası anlaşmazlıklara karşı kendini garantiye almak için İdare müteahhitlere işe alma koşulları hakkında genelgeler gönderiyordu. Bu genelgelerden biri III. Kısım şefi Yakışık tarafından 17 Temmuz 1895 tarihinde müteahhitlere gönderilmişti:

- 1) Ustaları ve işçileri işe alırken onların süresi geçmemiş geçerli pasaportları alınacak ve saklanacak;
- 2) Her usta ve işçiye bir çalışma defteri verilecek, bu deftere iş günleri günlük olarak işlenecek. Ücretler buna göre ödenecek. Ücret ödenirken yanlış hesaplandığına dair hiçbir şikayet olmayacak;
- 3) İş küçük parçalar halinde kalfalara bölünürse onlardan da pasaportlar alınacak, ayrıca kendilerinden sizin İdare ile imzalamış olduğunuz sözleşmelerde yer alan bütün koşullara uyacaklarına dair taahhütname alınacak. Bir müteahhitten ötekine geçen kalfa, usta ve işçiler bana bildirilecek ve bunlar işten atılacak;
- 4) Her hafta bana çalıştırdığınız usta ve işçilerin sayısı ve nerede ve hangi işte çalıştıklarına dair kesin bilgiler verilecek.¹⁰⁹

Ancak genelge uygulanmadığı için ve işçilerden müteahhitlerin suiistimallerine dair çok sayıda şikayet geldiği için, Ekim 1895'te Yakışık müteahhitlere bir genelge daha gönderdi:

- 1) Kalfalara iş verirken onlarla anlaşmazlığa düşmemek için yazılı sözleşme imzalayın.
- 2) İstisnasız bütün işçilere çalışma defteri verilmeli ve bu defterlerde en geç 8 gün içinde yapılan iş ve ücreti yazılmalı.
- 3) Bütün kalfalar ve işçiler geçerli ikametgah belgelerine (oturma izinlerine) sahip olmalı ve bunlar işe girişte onlardan alınıp jandarmaya teslim edilmek üzere büroda saklanmalı.
- 4) Kalfalara avans verilirken onların bu parayı işçilere dağıtmaları ve çalışma defterlerine göre onlarla mutabık kalmalarına nezaret etmeli. Bu işi yaparken kendiniz bulunun ve jandarmayı da çağırın.
- 5) İşçilerin güvenliğini sağlamak ve kazaları önlemek için her türlü önlem alınmalı.
- 6) İdare ve kısım şefliği müteahhitler ile kalfalar / taşeronlar arasındaki uyuşmazlıklara karışmayacaktır, çünkü İdare karşısında sorumlu kişiler yalnızca kalfalar olacaktır, ancak demir yolu idaresi ve kısım şefliği sizden yalnızca onların yaptıkları işin bedelini ödemenizi talep edecektir.¹¹⁰

109 HAA, f. 136, op. 3, d. 1, l. 150.

110 HAA, f. 136, op. 3, d. 1, l. 151-152, d. 2, l. 6.

Demir yolu inşaatında çalışan işçilerin denetim altında tutulması ve hat boyunca asayişin sağlanması için Tiflis jandarma komutanlığının 1 Eylül 1895 tarihli emri ile inşa edilmekte olan Tiflis – Kars demir yolunda jandarma noktaları kuruldu.¹¹¹ Tiflis jandarma komutanlığı Erivan valiliğine gönderdiği yazısında Okogat köyünden Ağbulah köyüne kadarki yolu denetleyecek olan üç jandarma astsubayına yardımcı olunmasını istemektedir. Belgelere göre jandarma astsubayları yalnızca asayiş değil, ayrıca ücret ödemelerini, işçilerin müteahhitlerce kaydettirilmesini ve kaza tutanaklarının tutulmasını da kontrol ediyorlardı.

Yakışık demir yolu idaresine 10 Nisan 1896 tarihli raporunda baharın gelmesi ile birlikte Bambak geçidinde çok sayıda işçi toplanacağından dolayı düzeni sağlamak için “ayık ve deneyimli” bir astsubay gerekli olduğunu yazıyordu.¹¹²

Tiflis – Kars demir yolu inşaatı I. Kısım şefinden amirine yazılmış bir belge ilginçtir. Kısım şefi jandarmaların idareye veya müteahhitlere haber vermeden işçilerin kimlik belgelerini kontrol ettiğini ve bu durumun işçiler arasında kargaşaya ve işten kaçmalara sebep olduğunu bildirerek jandarmaların bundan sonra kimlik kontrolü yapacakları zaman idareye haber vermelerini istemiş ve böylece müteahhitlerin belgeleri hazır edeceklerini belirtmiştir.¹¹³

İşe alınma koşullarını kontrol ederken jandarma subayları müteahhitlerin pasaportları kaydettirmelerini ve pasaportların mevcudiyetini de kontrol ediyorlardı. Jandarma kontrolünden yakınan işverenlere ve idareye cevaben jandarma komutanı Yüzbaşı Şumanskiy denetimi kaldırmanın mümkün olmadığını, jandarmanın işçilerin pasaportlarını kontrol etmekle müteahhitleri de kontrol etmiş olduğunu, çünkü müteahhitlerin gündelik işlere çoğu zaman hiçbir kimlik belgesi olmayan kişileri aldıklarını belirtiyor. Kuşkusuz jandarmayı ilgilendiren şey devlet çıkarları ve düzen idi. “Herhangi bir suç işlendiğinde kimliği belirsiz (belgesiz) kişiler kaçıp saklanıyorlar ve onları bulup adalete teslim etmek mümkün olmuyor”.¹¹⁴

Ocak 1896'da Tiflis – Kars demir yolu inşaatı müdürü Y. Vurtsel pasaport sistemini

111 HAA, f. 1262, op. 3, d. 1027, l. 1-2.

112 HAA, f. 136, op. 3, d. 4, l. 229.

113 STsSA, f. 285, op. 1, d. 8, l. 9. 7 Kasım 1895.

114 STsSA, f. 285, op. 1, d. 8, l. 12.

düzene sokmaya çalışıyordu: “Demir yolu jandarması yönetmeliğine göre demir yolu yapımında çalışan bütün işçilerin kimlik belgeleri demir yolu jandarma idaresine teslim edilmelidir. Bu nedenle kısım şefleri ve şube amirlerinden bütün personelin yerel polise göstermiş oldukları kimlik ve ikamet belgelerini sekreteryaya göndermelerini rica ederim. Bunların yerine personele makbuz verilecektir. Pasaportlar ise personel işten ayrılıncaya kadar sekreteryada saklanacaktır. Müteahhitlerin işçileri ve personeline gelince, sözleşmemize göre onların pasaportlarının kaydı, yenilenmesi ve saklanması işi doğrudan müteahhitlerin sorumluluğu altındadır”.¹¹⁵

III. Kısım şefi mühendis Yakşıç, 7 Nisan 1896'da bölgesindeki müteahhitlerden pasaport ihlallerine karşı önlem almalarını istiyor: “Jandarma astsubayı Bay Lomakin bana bildirdi ki onun bölgesindeki bütün müteahhitler, Kastelli hariç, pasaportların kaydını tutmuyorlar, dolayısıyla jandarmanın işçilerin pasaportlarını denetimini zorlaştırıyorlar. Bundan dolayı 10 Ekim 1895 tarihli genelgede olduğu gibi işe alınan her işçiden pasaportunu almanız gerektiğini tekrar teyit ederek ve imzaladığınız sözleşmedeki 35. maddeyi hatırlatarak, iki haftalık süre içinde hem işçilerin hem de personelinizin pasaportlarını deftere kaydetmenizi ve ardından kontrol için jandarma astsubayı Bay Lomakin'e teslim etmenizi rica ederim”.¹¹⁶

1897 yazına gelindiğinde Tiflis jandarma komutanlığının emri ile artık işçilerin pasaportlarının kaydedilmesi ve ücret alırken ibrazı yanında müteahhitlerden de emri tebellüğ ettiğine dair imza atması ve yeni kuralları duyurması isteniyordu.¹¹⁷

Sıralanan bütün önlemlere karşın jandarma subaylarının demir yolu idaresine verdikleri raporlarda süresi geçmiş kimlik belgeleri ve süresi geçmiş ulusal pasaportların varlığından söz ediliyor. Rus tebaasından olup kimlik belgelerinin veya yabancı olup pasaportlarının süresi geçmiş olan işçilerin listesi şöyle:

- | | |
|--------------------|---------------------|
| 1. Kimlik | Gevork Krikorov |
| 2. Kimlik | Grigoriy Tevanov |
| 3. Ulusal pasaport | Mutalib Rüstemoğlu |
| 4. Ulusal pasaport | Lütveli Ağa Alioğlu |

115 HAA, f. 136, op. 3, d. 8 (1), l. 49.

116 HAA, f. 136, op. 3, d. 2, l. 30.

117 HAA, f. 136, op. 4, d. 8, l. 15.

5. Ulusal pasaport Ahmed Ahverdioğlu
6. Ulusal pasaport Zeynel Mamedoğlu

İnşaatın ilerlemesine ve müteahhitlerin suiistimallerine karşı tepkilerin artmasına paralel olarak işe alma ve ücret ödeme sistemi yavaş yavaş iyileşti. Nisan 1899'da kısım şeflerine ve yol ustalarına işçiler için özel defterler gönderildi. “Defterlere işçinin adı ve soyadı ile aylık veya günlük ücreti tam olarak kaydedilmeli. Yine deftere bu yılın 1 Nisan'ından başlayarak çalışma grafiğine göre günler kaydedilmeli. Doldurulmuş defterler daha sonra geçen ayın grafiği ile birlikte her ayın en geç ikisinde büroya verilmeli. Böylece defterler kontrol edilecek ve en geç ayın 10'unda ücretler ödenecektir. Defterler kontrol edildikten sonra ödemedi önce işçilere geri verilecektir”.¹¹⁸

İşçilerin gerçek sayısı sık sık kayıtlarla uyuşmadığı için Mayıs 1899'da Yakşıç mühendislerden ödemelerde bulunmak ve defterleri imzalamaktan başka hattan geçerken çalışırken gördükleri işçilerin sayısını büroya bildirmelerini de istiyordu. Böylece büro bu verileri yol ustalarınınkilerle karşılaştırma olanağı bulacaktı.¹¹⁹

İşçilerin sağlık ve barınma koşulları

Demir yolu inşaatında çalışan işçilerin kaldıkları yerler de sağlıklı olmaktan uzaktı. Demir yolunun bir kısmında görev yapan kıdemli hekim mevsimlere göre değişebilen bir günlük plan yapmıştı. Çalışma “gün doğumundan yarım saat sonra, saat 8 civarında, kahvaltı yarım saat, saat 12'den 4'e kadar öğle arası, iş bitimi gün batımından yarım saat önce. Kesintisiz sürdürülen işlerde vardiyalar mümkün olduğunca sık değişmeli, vardiya 4 saatten fazla sürmemeli.”¹²⁰ Ancak bu plana pek uyulmuyordu. Ağır ve uzun bir çalışmadan sonra işçiler içinde yaşamaya elverişli olmayan barakalarına dönüyorlardı. Çoğu durumda bu barakaları şöyle tanımlamak

118 HAA, f. 136, op. 3, d. 2, l. 118.

119 HAA, f. 136, op. 3, d. 2, l. 119.

120 STsSA, f. 285, op. 1, d. 252, l. 12.

mümkündü: “Penceresiz, tek kapılı, bazen de kapı yerine dairesel bir boşluk olan toprak damlar. 6 arşın (4,26 m) genişlik, 7 arşın (4,98 m) uzunluk ve 2,5 arşın (1,78 m) yükseklikteki bu toprak damlarda 10-12 kişi kalıyor. Yazın işçiler dışarıda uyuyorlar, kışın ister istemez bu damlara doluyorlar”.¹²¹

III. kısmın hekimi Vekilov, işçilerin barakalarını muayene ettikten sonra kısım şefine rapor veriyor: “İşçilerin barakaları birçok yerde çok kirli.. İşçiler sıkışık bir biçimde, içinde yaşamaya uygun olmayan nemli, havasız toprak damlarda yaşıyorlar..” Vekilov daha sonra işçi evlerinin temizlenmesi için önlem alınmasını ve bazılarının da içinde yaşamaya uygun olmadığı için yok edilmesini istiyor.¹²² İşçilerin evleri ve yaşam koşulları ile ilgili meselelerin işverenin sorumluluğunda olduğunu unutmamalıyım. *Novoe Obozrenie* gazetesi muhabirinin belirttiği gibi, idare ile müteahhitler arasındaki sözleşmelerde yer alan 38, 39 ve 40'ıncı maddelere göre, müteahhit “işçiler için sağlıklı ve uygun evler ve banyolar yapmak”la yükümlü idi, inşaat müdürü de “bu yerlerin sağlık ve hijyen koşullarını kontrol etmek” hakkına sahipti. Muhabirin esef ettiği gibi, “bu maddelerin uygulanmasıyla ilgilenecek adam yok, işçilerin ise bunlardan haberi bile yok”tu.¹²³

Özellikle yağmurlu sonbahar günlerinde işçilerin hali yamandı, su toprak damlardan ve uyduruk çadırlardan içeriye giriyordu. Soba olmadığı için işçiler üşüyorlardı, ıslak elbiselerini kurutmaya dahi imkanları yoktu.

Görevleri arasında işçilerin yaşam koşullarını kontrol etmek de bulunan hekimler işçilerin yaşam koşullarına dair bazı olguları rapor etmişlerdir. 25 Eylül 1895 günü inşaat müdürü Vurtsel işçilerin çok sayıda şikayeti ve hekimlerin raporlarının ardından III. Kısım şefine yazdığı yazıda işçilerin çoğunun eski, yırtık ve kapanmayan çadırlarda ve yine kötü inşa edildikleri için işçileri soğuktan, rüzgardan ve yağmurdan korumayan barakalarda yaşadıklarını bildiriyor ve toprak zeminde yatmamaları için tahta sekiler yapmak gerektiğini belirtiyor.¹²⁴ Binaların ısıtılması için soba ve havalandırma için de tavanda delikler açılması gerekliydi.

121 *Novoe Obozrenie*, N4287, 22 Haziran 1896.

122 HAA, f. 136, op. 3, d. 43, l. 255.

123 *Novoe Obozrenie*, N4287, 22 Haziran 1896.

124 HAA, f. 136, op. 3, d. 1, l. 91.

Ekim 1895'te Tiflis – Kars demir yolu inşaatı müdürü Vurtsel kısım şeflerine gönderdiği bir genelgeyle hijyen komisyonları kurulmasını istedi. Tüm müteahhitler işçilerin toplu halde çalıştığı her noktada personel, kalfalar ve diğerlerinden birer hijyen memuru tayin edeceklerdi.¹²⁵ Vurtsel böylece müteahhitlerin hijyen talimatlarını tam olarak uygulamalarını sağlamaya çalıştı.¹²⁶

İdarenin hazırladığı sağlık kuralları işçiler hakkındaki özel ilginin bir örneği gibi. Bu kurallar çalışma, günlük yaşam ve dinlenmeye ilişkin maddeler içeriyordu.

Madde 13: “Hat boyunca bir milliyete mensup en az 50 kişinin toplandığı her noktada sağlık alt komisyonlarının talebi üzerine müteahhitler tarafından bu milliyetten işçilere sıcak, besleyici ve ucuz (ücretlerine oranla) yemek verecek bir yemekhane kurulmalıdır. Her bir milliyet için yemek listesi, içeriği ve fiyatlar kısım şefleri tarafından onaylanmalıdır”.¹²⁷

Sağlık kuralları işçilerin yaşam koşullarının oldukça tatmin edici hemen hemen bütün normlarını içeren 24 maddeden müteşekkil idi. Ancak işçiler gerçekte kesinlikle uygun olmayan koşullarda yaşıyorlardı – “aç, çıplak ve öfkeli” idiler, doktorların hazırladıkları tutanaklar da çoğu zaman biçimsel bir karakter taşıyordu, çünkü ne İdare ne de müteahhitler mevcut koşulları iyileştirmeye çalışıyordu. İşçilerin ve doktorların tüm çabalarına rağmen şikayetleri dikkat çekmiyordu.

Kalfaların kısım şefliğine sundukları belgelerde Aslanidi, Kastelli, De-Mossi ve Fontan adındaki müteahhitlerin Aralık 1896'daki işçi ve baraka sayıları mevcuttur. 133. verst ile 139. verst arasındaki hatta Aslanidi'nin barakalarının sayısı 21 idi; bunların ikisi boştu, kalan 19 barakada 260 kişi yaşıyordu. İşçiler en çok 134. verstte toplanmışlardı. İki barakada sırasıyla 38 ve 51 kişi yaşıyordu. Kastelli'nin durumu da daha iyi değildi. 15 barakada 154 kişi yaşıyordu, üstelik barakalardan biri barut deposunun altındaydı ancak içinde iki kişi yaşıyordu. Müteahhit Fontan'ın sahip olduğu barakaların sayısı 46'ydı, bunlardan 5 barakada işçi yaşamıyordu, kalan 41'inde ise 476 kişi kalıyordu. De-Mossi'de durum birazcık daha iyiydi – 5 barakada 37 kişi yaşıyordu.

125 HAA, f. 136, op. 3, d. 1, l. 127.

126 HAA, f. 136, op. 3, d. 2, l. 63.

127 HAA, f. 136, op. 4, d. 6, l. 116.

Doğal olarak aynı barakada 10 ila 40 kişinin en temel rahatlıklardan yoksun olarak yaşaması ve ağır bir işte çalışması işçiler arasında ölüm oranını yükseltiyordu. 1895-96 kışı esnasında demir yolu boyunca mezarlar uzanıyordu. İşçiler arasında artan ölümler ve dini ayin yapılması gereksiniminden dolayı Şubat 1896'da III. Kısım şefi Yakşiç tarafından bütün müteahhitlere gönderilen genelgede “ölmüş işçilerin gömülmesinin müteahhitlerin sorumluluğunda” olduğu ve “bundan sonra ölenlerin defin işlemlerinin mensup oldukları kilisenin ayinine göre yapılması” gerektiği bildiriliyordu.¹²⁸

Muhtemelen ölenlerin gömülmesi sorunu çözülmeden kalmıştı ki aynı yılın Mayıs ayında Yakşiç bölgesindeki müteahhitlere yeniden hitap ederek şöyle yazıyordu: “ölen işçiler birkaç gün boyunca sağlık ocağında kalıyor ve sık sık köylerden Müslümanlar gelip ölüyü alıyorlar ve köylerde gömüyorlar”.¹²⁹ Müteahhitlerin tutulacak papazın maaşı için aylık aidat ödemeleri istendi ancak belgelerden anlaşıldığı kadarıyla sadece Büyük Karakilise köyünde Ortodoks işçilerin ihtiyaçlarını karşılayan bir papaz vardı. Demir yolu hattında çalışan Ermeniler için bir papaz veya Müslümanlar için bir imam tayin edildiğine dair bir belgeye rastlamadık.

Geçici mezarlık yeri olarak Karakilise köyü yakınında yer ayrıldı. III. Kısım hekimine de gömme işlerini yönetme görevi verildi, masraflar ise müteahhide ait olacaktı. Ancak *Novoe Obozrenie* gazetesi muhabirinin anlattığına göre, “defin işlemi basitleştirilmiş: bir işçi mi öldü – bir çukur kazıyorlar, merhumu kefene sarıyorlar, sonra da “papazsız, ilahisiz... mumsuz.. mezarı manevi olarak güçlendiren hiçbir şey olmaksızın çukura indiriyorlar ve herkes bildiği kadarıyla dua ettikten sonra üzerini örtüyorlar”.¹³⁰

Tıbbi hizmetler ve kazalar

Tıbbi hizmetler de iyi değildi. Tiflis – Kars demir yolunu teslim alan hükümet komisyonunun itiraf etmek zorunda kaldığı gibi hastane yapımı için kaynak ayrılmamıştı,

128 HAA, f. 136, op. 3, d. 2, l. 24.

129 HAA, f. 136, op. 3, d. 2, l. 60.

130 “Na rabotah po postroyke Karsskoy dorogi”, *Novoe Obozrenie*, N4287, 22 Haziran 1896.

Sanain, Karakilise ve Aleksandropol istasyonlarında acil servisler teçhiz edilmemişti, cerrahi aletler yoktu.¹³¹ 1897 yılı Haziran ayında III. Kısım hekimi Vekilov, Aleksandropol'de 8 kişilik, Kars'ta 5 kişilik acil servis olduğunu rapor ediyordu. Yazlık hastane olarak 7 çadır vardı, bunlarda 21 kişi kalabilirdi.¹³² Ancak tıbbi muayene ve işçilerin sağlık durumunun takibi yapılmıyordu. *Novoe Obozrenie* muhabiri, demir yolu kısımlarından birindeki tıbbi personelin kısım hekimi ve dört sağlık memurundan ibaret olduğunu, memurlardan birinin Sadahlo'da, ötekinin kısım sınırlarının sonunda ve iki memur ve hekimin de Ahtala'da yaşayıp bir yere ayrılmadıklarını yazıyor. Bazen sağlık memuru hastalara yardım için yola çıkıyor ve yanına ilaç da alıyor, fakat öylesine az miktarda ki daha birinci verşte bütün ilaç tükeniyor. Hatta çalışan işçiye tıbbi yardımın bedava verilmediğini, bunun için aylık ücretinden % 1 oranında kesinti yapıldığını dikkate alırsak işçilerin tıbbi yardım hakkındaki tamamen haklı şikayetlerini anlamak mümkündür. Bugüne ulaşmış ilginç bir belge Karakilise'deki hekimin ve sağlık memurlarının saha ziyaretleri grafiği hakkındadır. Sağlık memurları Vasyuhov ve Konstantinov'un ziyaret saatleri sabah 9'dan öğleden sonra 1'e kadardı, hekim Vekilov'un da Salı ve Cumartesi günleri Karakilise'den Cacur'a kadar işçileri ziyaret etmesi gerekiyordu, ancak çoğu zaman bu grafik kağıt üzerinde kalıyordu.¹³³ Oysa demir yolu inşaatında kazalar bir yana, hastalıklar da az değildi. Yazın sıtma ortalığı kırıp geçiriyordu, 1897 Şubat ayında işçiler arasında tifo çıktı, “işçiler revire yerleştirildi, baraka yakıldı”.¹³⁴ O sırada veba tehlikesi beliriyor, hekim vebanın kaynağı olan İran ve Türkiye'den işçilerin kabul edilmemesini istiyor.¹³⁵

Tiflisskiy Listok gazetesi 10 Ocak 1899 tarihli 7. sayısında son haberlerde yazıyor: “Aleksandropol'den bize yazıyorlar: 'Son zamanlarda çiçek hastalığı yanında şehrimizde difteri ve grip de keskin bir biçimde hissediliyor. Bu hastalıkların gelişmesine hekim eksikliği ve salgın hastalıklara karşı hiçbir önlem alınmayışı büyük ölçüde sebep oldu.'”

İş alma esnasında sağlık raporu isteniyordu ancak bu rapor her zaman ve her işçi tarafından verilmiyordu. Belgelerden görüldüğü kadarıyla vasıfsız işçilerden bu belge

131 HAA, f. 136, op. 4, d. 26, l. 87.

132 STsSA, f. 285, op. 1, d. 252, l. 77.

133 HAA, f. 136, op. 3, d. 4, l. 80.

134 STsSA, f. 285, op. 1, d. 252, l. 72.

135 STsSA, f. 285, op. 1, d. 252, l. 46.

istenmiyordu, sadece kalifiye işçilerden örneğin, tamirciler ve yol ustalarından isteniyordu.¹³⁶

Kıdemli hekim Rozanov'un demir yolları idaresine sunduğu raporda demir yolu inşaatında çalışan işçilerin hastalık ve ölüm oranları şöyle belirtilmişti:

	Gelen Hasta	İyileşen	Ölen
1895	97	89	8
1896	1313	1255	58
1897	1875	1801	74
IV. kategori	1419	1357	62
1898	1212	1064	48
IV. kategori	762	728	34
1899	783	762	21
IV. kategori	569	549	20

Demir yolu inşasının başından sonuna dek ayakta tedavi edilen hastalar: Gelen hasta 39.217, iyileşen 39.217, bunlardan IV kategori (vasıfsız işçiler, bekçiler, kazmacılar, sakalar) – 20.908 kişi.

Ancak yukarıdaki sayılar demir yolu inşaatındaki gerçek kayıpların tamamını vermez, ancak yine de bu sayılar vasıfsız işçilerin durumunu iyi yansıtıyor. Üç yıl (1897-99 yılları) içinde IV. Kategoriden işçilerden 2.750 kişi hasta olmuş ve bunlardan 116'sı ölmüş.¹³⁷

Müteahhitlerin veya taşeronların suçundan dolayı işçi ölümleri nadir değildi. Müteahhitler demir yolu idaresi ile imzaladıkları sözleşmenin 40. maddesi gereği hastaların revir masraflarını karşılamak zorundaydılar. 1895 yılı Mayıs ayında III. Kısım şefi Yakışık bölgesindeki müteahhitleri “sağlık memurlarının taleplerine rağmen hastaları hemen revire göndermeyip barakalarda bırakmak” ve “daha sonra güçsüz düşmüş hastaları yaya veya at

136 STsSA, f. 285, op. 5, d. 46, l. 421-422.

137 RGİA, f. 350, op. 97, d. 639.

üstünde göndermek ve böylece hastaların daha da güçsüzleşmesi ve hatta ölmesine sebep olmak”tan dolayı uyardı.¹³⁸ Demir yolu idaresi bunun üzerine atlar ve araba almak ve arabacı tutmak için müteahhitlerden para topluyor.

Ne var ki bir yıl geçmeden Nisan 1896'da III. Kısım hekimi Vekilov idareye raporunda “müteahhitler ağır hastaları bile revire yaya ya da at üstünde gönderiyorlar” diyor ve 25 Nisan günü getirilen hastayı örnek veriyor, bu hasta yolda “birçok kez bayılmış ve attan düşmüş” ve revire bilincini yitirmiş olarak getirilmişti.¹³⁹ Öte yandan birçok işçi zaten hekim ve sağlık personeli çok uzakta kaldığı için sağlık hizmeti alamıyordu.

Tiflis – Kars demir yolu karmaşık doğal engellerle dolu koşullarda inşa ediliyordu, dolayısıyla çok sayıda donanım – köprüler, dolgular, galeriler ve tünellere – gerek duyuluyordu. Bunlar içinde özellikle Vurtsel'in projesini çizdiği Cacur tüneli göze çarpıyordu. Cacur tüneli deniz seviyesinden en yüksek demir yolu tünelleri arasındadır. Eski Aleksandropol kazası halkı arasında bugüne dek gelmiş olan bir rivayete göre inşaatçılar çara çıkmışlar ve Cacur'da tünel açmanın ve bunun için işçi bulmanın imkansızlığından bahsetmişler. Bunun üzerine çar sormuş: Her işçi 10 kopeklik metal para kadar bir delik açabilir mi? Olumlu yanıt alınca şöyle demiş: Öyleyse her işçiye 10 kopek dağıtın! Buradaki mesel kuşkusuz uygun ödeme olursa inşaatın mümkün olacaktı. Doğal olarak Bambak sıradağlarında tünel açmak birçok mühendislik çözümü gerektiriyordu. Bu tünelin açılması sırasında ilk kez elektrikli delme makineleri ve bol miktarda patlayıcı madde kullanıldı.¹⁴⁰

Güvenlik önlemlerinin alınmayışı yüzünden özellikle tünel bölgesinde çok sayıda iş kazası meydana geliyordu. Çok sayıda sakatlık ve ölümlerin sebeplerinden biri vasıfsız ve eğitilmemiş çok sayıda işçinin istihdamı idi. Demir yolunun sadece bir kısmında 1897-99 yılları arasında resmi olarak 14 ölüm ve 32 yaralanma olayı kayda geçmiş bulunuyor. Bu 46 kişiden 42'si vasıfsız işçilerdi.¹⁴¹

138 HAA, f. 136, op. 3, d. 2, l. 34.

139 HAA, f. 136, op. 3, d. 4, l. 220.

140 A. E. Kotov, “İz istorii Yujno-Kavkazskoy jeleznoy dorogi” [Güney Kafkasya Demir Yolunun Tarihinden], http://www.kipsinfo.ru/index.php?mode=article_full&id=62&cat_id=4 (erişim tarihi Eylül 2012).

141 HAA, f. 270, op. 1, d. 16.

Yusuf Veysioğlu davası

İşçi ölümleri ve sakatlanmalarından çoğu zaman hiç kimse sorumlu tutulmuyordu. 1898 yılı Haziran ayında müteahhit Denato Riva'nın 123. verstte Kars tarafındaki tünel açma işinde patlama esnasında Osmanlı uyruklu iki işçi – Yusuf Veysioğlu ve Hasan Ahmetoğlu – yaralandı. Kısım şefi Yakşıç kısaca şöyle açıkladı olayı: “Kimseyi suçlayamam, olayın sebebini dinamitin henüz araştırılmamış özelliklerine bağlamak gerekiyor”.¹⁴² Yusuf Veysi-oğlu patlama sonucunda kör olduğu için olay büyük yankı yaptı. Demir yolu idaresi işçiyi tamamen kendi kaderine terk etti, “çünkü sözleşmeye göre işçilere karşı sorumlu Riva” idi ve bu davada idarenin rolü “edilgen” olmalıydı.¹⁴³ Müteahhit Riva ve demir yolu idaresine karşı açılan dava Erivan bölge mahkemesinde görüldü.

Davada Osmanlı uyruklu işçinin vekili Osmanlı devletinin başkonsolosluğundan avukat Ohanes Nafilyan, hazine avukatı ise Grigor Hristoforoviç Ter-Haçaturov idi. Riva'dan 3.600 rublelik tazminat talep ediliyordu.

Osmanlı uyruklu bir işçinin sakatlanmasından dolayı tazminat davası açılması demir yolu inşaatı tarihindeki az sayıdaki örnekten biridir. Çoğu zaman iş kazaları işçilerin dikkatsizliğine veya bilinmeyen sebeplere veriliyordu ya da “olayda suç unsuruna rastlanmamıştır” vb deniyordu. Örneğin Mart 1897'de dinamit silindirinin patlaması sonucu Georgiy Atabegov ölmüştü. Tiflisli bu Ermeni işçi ile birlikte çalışmış olan İtalyan uyruklu Trolio ve Romando, Osmanlı uyruklu Tursun Mamışoğlu, Hasan Ahmetoğlu ve Fedor Nikolay'ın ifadelerine göre tünelde daha önce patlamamış bir silindir vardı ve ölen işçinin ona çekiçle birkaç kez vurması sonucunda patlama olmuştu.¹⁴⁴ 10 Mart 1899 tarihinde de dinamit patlaması sonucunda 33 yaşındaki Osmanlı uyruklu Kaspar Bagdasarov Abovyants iş göremez hale gelmişti.¹⁴⁵ Herhangi bir güvenlik tekniği veya işverenin herhangi bir sorumluluğunun sözü bile edilmiyordu.

1897 yılı Haziran ayında Vurtsel'in yardımcısı Simberg bütün kısım şeflerine gönderdiği

142 STsSA, f. 285, op. 1, d. 671, l. 2, 4-5.

143 STsSA, f. 285, op. 1, d. 677, l. 3.

144 HAA, f. 136, op. 4, d. 16, l. 36.

145 STsSA, f. 285, op. 5, d. 46, l. 263.

genelgede “patlayıcı maddelerle yapılan işlerde meydana gelen iş kazalarının” sıklaşmasından” söz ediyor ve suçluların idari ve adli soruşturmaları için jandarma tutanaklarının demir yolları idaresine gönderileceğini bildiriyordu.¹⁴⁶ Aynı ay ulaştırma bakanlığı demir yolları genel müdürlüğüne bölge demir yolları müdürlerine gönderilen demir yolu personelinin çeşitli durumlardaki tıbbi muayenesi hakkındaki genelgeye göre sakatlanma sonrası iş görme yeteneği tespiti ancak tedavi bittikten sonra yapılacaktı.¹⁴⁷ Kararı ise özel bir komisyon verecekti. Sakatlanan ve iş göremez hale gelen işçiler tazminat alamadıkları gibi çoğu zaman kaderlerine terk ediliyorlardı.

Yaklaşık bir yıl sonra Mart 1898'de *Tiflisskiy Listok* ve Kars gazetelerinde çıkan habere göre, Kars demir yolu hattı müteahhitleri geç de olsa işçileri kazalara karşı sigorta ettirmeye karar vermişlerdi.¹⁴⁸

Müteahhitler zarar görmesin diye kazalar her zaman kayda geçirilmiyordu. Bazen tutanak olay geçtikten sonra hatta işçi öldükten sonra hazırlanıyordu. Örneğin 28 Ocak 1898'te müteahhit Novikaytis'in yanında çalışan kalfa Zeki'nin ekibinin bir kazası kayda geçti. 119. verstte çalışan Osmanlı uyruklu vasıfsız işçi Mustafa İsmailoğlu 26 Ocak günü bir kayadan karnı üstüne düşmüş ve yaralanmıştı. Onunla birlikte çalışan Erzurum vilayetinden İsmail Kurbanoğlu, sağlık memuru ve Novikaytis'in ifadesine göre işçi karnından değil yüzünden söz etmişti ve bu nedenle ertesi gün revire gönderilmiş ancak yolda ölmüştü.¹⁴⁹ Tutanakta herhangi bir yorum veya öneri yoktu.

Sık rastlanan bir kaza türü de inşa edilen hatta çalışan servis trenlerinin devrilmeleri veya çarpışmalarıydı. 13 Ocak 1898'de olan böyle bir kazayı 20 Ocak tarihli *Kars* gazetesi *Tiflisskiy Listok*'a dayanarak haber veriyor: Tiflis'ten taş safrası yükleyen hizmet treni Kars yolu henüz tamamlanmamış olduğu için geri dönerken lokomotif vagonları önden çekmek yerine arkadan itiyordu. Saatte 20 mil gibi henüz tamamlanmamış bir yol için aşırı sayılan bir hızla ilerleyen trenin önündeki vagon raydan çıkınca gerisi çorap söküğü gibi geldi ve bir dakika içinde tren devrildi. Toz duman yatışınca tesadüfen hayatta kalmış olanlar korkunç bir manzarayla karşı

146 HAA, f. 136, op. 3, d. 11, l. 144.

147 HAA, f. 136, op. 4, d. 1, l. 135.

148 *Tiflisskiy Listok*, N 68, Tiflis, 28 Mart 1898; *Kars*, N 13, Kars, 31 Mart 1898.

149 STsSA, f. 285, op. 1, d. 1330, l. 4-5.

karşıya kaldılar: ortalık parçalanmış insan cesetleriyle doluydu, her taraftan inlemeler geliyordu. Yıkıntıların altından korkunç bir şekilde parçalanmış bir işçinin cesedi ile sakatlanmış beş kişi çıkarıldı. Geceleyin yaralılar Kars demir yolu revirine kaldırıldı, bunlardan biri hemen öldü, öteki dört kişinin de hayatı tehlikede idi. Doktorlara göre yaşamaları çok zordu.¹⁵⁰

Müteahhitler ve jandarma işbirliği içinde suçu bizzat mağdurlara yüklemeye çalışıyorlardı. Temmuz 1898'de mühendis Tsvetkov jandarma subayı Danielov'un huzurunda hazırladığı raporda toprak kaymasını haber veriyor. Olayda iki işçi zarar görmüştür, bunlardan Aleksandropol kazası Arahvali köyünden olan biri ölmüştür. Raporda işçilerin çalışma koşulları meşrulaştırılıyor, “kazma esnasında sözleşme ve teknik koşullar ihlal edilmedi, dikkatsizlik yüzünden bir çökme veya altını oyma yaşanmadı”.¹⁵¹ Başka bir olay Cacur tüneline meydana geldi. Yüklü bir vagonu iten dört işçiden biri, Melik Melkonov, vagonun freninin bozuk olmasından dolayı sakatlandı. Ancak astsubay İvan Miroşnikov'a göre “olayda suç unsuruna rastlanmamıştı, olay mağdurun kendi dikkatsizliği neticesinde meydana gelmişti”.¹⁵² Yüklü beş vagonun devrilmesi ve Aleksandropol kazası Ağbulak köyü sakinlerinden Ovanes Arutyunov'un ölümü ve Karaboy köyünden Osip Kalustov ve Niko Minasov'un hasar görmeleri olayında düzenlenen tutanakta sorumluluğun kimde olduğu sorusu gündeme gelmişti. Vagonların hareketine ilişkin geçici kuralların neler olduğu, kurallara uyulmasını kimin denetlemesi gerektiği sorularına cevap veren mühendis İ. Y. Bakkal, yüklü vagonların tünelden işçilerin kol gücüyle çıkarıldığını, vagonları durdurmak için takoz kullanıldığını, ön vagondaki usta işçinin vagon durunca tekerleklerin önüne taş koyduğunu, ayrıca tekerleklerin cağları arasına levye sokulduğunu söylemiştir. Bütün bu işleri deneyimli kişilerin yapması gerekiyordu ve bir talimatname yoktu. Tutanakta “vagonların çıkarılması ve boşatılması sırasında güvenliği sağlayacak uygun önlemler olmadığı” kayda geçirilmiştir.¹⁵³ Tiflis – Kars demir yolu inşaatındaki bütün kazalar, çalışma esnasında tünellerin yağlı lambalarla yeterince aydınlatılmaması (işçiler gazyağını kendileri aldıkları için tasarruflu kullanıyorlardı), güvenlik tedbirlerine uyulmaması ve idarenin sorumsuzluğu yüzünden meydana geliyordu ki bu durum mühendisler Knipper, Bakkal, Andrioletti, Barki, Oberto, astsubaylar Kuznetsov, Gulin ve

150 *Kars*, N 3, Kars, 20 Ocak 1898, s. 3.

151 HAA, f. 136, op. 4, d. 16, l. 236.

152 HAA, f. 136, op. 4, d. 16, l. 212.

153 HAA, f. 136, op. 4, d. 16, l. 17-18.

Ulyanenko tarafından da resmi olarak kabul ediliyordu.¹⁵⁴ Böylece jandarmanın kendisi de talimatlar ve güvenlik önlemlerinin olmadığını itiraf etmek zorunda kalıyordu.

İşçilerin hoşnutsuzlukları ve kendiliğinden oluşan protestoları

Demir yolu yapımında çalışan işçinin durumu hukuksal olarak tam bir haksızlık arz ediyordu: aşırı uzun iş günü (hem de çok düşük bir ücretle), sürekli cezalar ve üretimde travmalar (güvenlik önlemlerinin olmayışından dolayı). Hastalık ya da kaza durumunda işçilerin hiçbir sosyal güvencesi yoktu ve konutları da kötüydü. Bütün bunlar işçilerin kendiliğinden gelişen eylemlerinin artmasına sebep oluyordu.

Aynı zamanda Rusya'nın merkezindeki işçi hareketinin gelişmesi çarlık hükümetini bir dizi fabrika yasalarını ilan etmeye zorladı. 3 Temmuz 1886 günü para cezalarına dair yasa kabul edildi. Yasa, işçilerden alınacak para cezasının miktarını ücretin en fazla üçte biri olarak belirliyordu, ayrıca ödenen cezalarının işçilerin ihtiyaçları için kullanılacağı belirtiliyordu. Demir yolları inşaatında işçileri itaat altında tutmak için para cezaları yanında yer değiştirme sistemi de uygulanıyordu. Tiflis – Kars demir yolu inşaatında 1 Mart – 13 Aralık 1899 döneminde uygulanan para cezalarının toplam miktarı 5.645 ruble, yeri değiştirilen işçi sayısı da 2.500 idi.¹⁵⁵

Rusya'da çalışma mevzuatı fazla gelişmemiş ve yasalar da çoğu zaman uygulanmıyor olsa da para cezaları hakkında çıkarılan yasa işçi hareketinin gücünü gösteriyordu. Demir yolu inşaatındaki işçilerin ilk gösterileri de kalfaların suiistimalleri ve ödemelerin gecikmesine karşı yapılmıştı ve kendiliğinden bir hareket karakteri taşıyordu. Bu gösterilerin temelinde ekonomik talepler yatıyordu.

II. Kısım hazine mühendisi Beloborodov'un yönetimindeki 400 kadar işçiden oluşan bir kalabalık 21 Mart 1896 günü kısım şefine gelerek kazandıkları paraların ödenmesini talep etti. Kısım şefi K. Simberg Tiflis valisine sunduğu raporunda ödemenin ancak fiilen yapılan iş tespit edildikten sonra yapılacağını ve bunun için 3-4 güne ihtiyaç duyulduğunu belirtiyor ve asayişin

154

A. T. Sagradyan, *İstoriya jeleznuh dorog Zakavkazya 1856-1921 gg*, Erivan, 1970, s. 49.

155

HAA, f. 136, op. 4, d. 29, l. 1-230.

korunması için önlem alınmasını istiyor.¹⁵⁶ 27 Mart tarihli cevabında vali polisin gerekli önlemleri aldığını bildiriyor.¹⁵⁷

8 Nisan 1896'da meydana gelen olayda Tiflis valisinin ifadesine göre birkaç aydır ödemelerin gecikmesinden hoşnutsuz olan 200 kadar işçi Beloborodov'un Ahtala istasyonundaki bürosunun önünde toplanarak bitirdiklerin işlerin ücretinin hemen ödenmesini istediler. Beloborodov henüz Tiflis'ten para almadığını söyleyince işçilere büroya girerek ona hesabı kapatmak için onlarla birlikte Tiflis'e gelmesini söylediler. İşçilerin bu eylemi hakkında Tiflis – Kars demir yolu inşaatı müdür yardımcısı Borçalı ilçe (*uyezd*) kaymakamına yazarak “karışıklık çıkmasının önlenmesini” istiyor.¹⁵⁸ Görüldüğü gibi demir yolu inşaatı yönetimi işçilerin haklı taleplerini “karışıklık” olarak görüyordu.

İlçe kaymakamının emri ile Borçalı polis şefi jandarmalarla birlikte hemen Ahtala'ya gelir ve valinin yazdığına göre “polisiye metotlarla düzen yeniden sağlanır”. İşçilerin yeni eylemlerinden korkan müteahhitler bazılarına ücret ödemeye başlarlar. Dördüncü gün polis şefi ilçe merkezi Şulaver'e döner ve Ahtala'da bir polis memuru ile üç asker bırakır. Fakat işçiler herkese ödeme yapılmadığını çabucak öğrenirler. 15 Nisan günü yeniden 400 kadar işçi müteahhidin bürosu önünde toplanarak hemen herkesin hesabının görülmesini isterler. Müteahhidi ve bürosunu savunan jandarmalar paranın birkaç gün içinde dağıtılacağını vaat ederek işçilerin dağılmasını isterler. Ancak bu türden vaatleri çok dinlemiş ve artık inanmıyor olduklarından büronun kapı ve pencere camlarını kırmaya başlarlar. İşçilerle jandarmalar birbirine girerler. Jandarmalar havaya ateş açarlar, içlerinden biri kılıcını çeker. Bu işçi kitlesini daha da öfkelenendirir ve jandarmalara saldırarak onların silahlarını ellerinden alır ve kaçmak zorunda bırakır. İşçilere karşı yeni jandarma güçleri gönderilir, sekiz işçi tutuklanır ve mahkemeye verilir. Bazı işçiler polisten kaçmayı başarır.

Ahtala'da işçilere uygulanan baskıya rağmen bu eylem birçok işçiyi bilinçlendirdi ve onların mücadele azmini yükseltti. Müteahhitler, demir yolu memurları ve yerel makamlar ise telaşlandılar, karşılarında çeşitli milliyetlerden çeşitli diller konuşan fakat çıkarları uğruna birlikte mücadeleye hazır bir işçi kitlesi vardı. Müteahhitler işçilerin ekonomik taleplerini

156 STsSA, f. 285, op. 1, d. 480, l. 1.

157 STsSA, f. 285, op. 1, d. 480, l. 3.

158 STsSA, f. 12, op. 16, d. 9, l. 1.

karşılama zorunda kaldılar.

Tiflis valisi Ahtala'daki işçi eyleminin yöneticileri hakkında da bilgi veriyor. Valinin listesinden anlaşıldığı üzere bunların çoğu Kutaisi guberniyasından gelmiş Gürcüler ve Kazah ilçesinden gelmiş Ermenilerdi. Tiflis valisi Kafkasya genel valisine yazısında gözaltına alınmış olan zanlılar Karapet Kulicanov, Sergey Hocayev, Oganess Azatov, Bagrat Nasibov, Galust Calalov ve Semyon Ahverdov hakkında düzenlenen polis tutanağının soruşturmayı yürüten Şulaver savcılığına verildiğini, kaçmış olan öteki zanlıların da yakalanması için tedbir alındığını ve Ahtala istasyonunda kargaşadan sonra şimdi işçiler arasında tam bir sükunet hakim olduğunu ve bu türden “skandal”ların tekrarlanmaması için işçilerin hesabı görülünceye değin polis şefinin yerinde kalacağını bildiriyor.¹⁵⁹

Kuşkusuz Tiflis valisinin polis güçlerini kullanma yöntemiyle işçi hareketlerinin ya da çarlık bürokratlarının deyişle “karışıklıkların” tekrarlanması ihtimalinden kaçınma beklentisi gerçekleşmedi ve gerçekleşemedi.

Aralık 1896 başında yine ücretin ödenmeyişi sebebiyle yeni ve daha büyük işçi eylemleri başladı. Bu eylemler şimdi Gümrü – Kars demir yolu inşaatında Zamanlu'da, yani Büyük Karakilise'nin (şimdi Vanadzor) 12 verst ötesinde Lori pristavlığı ile Gümrü uyezdi sınırında meydana geliyordu. Olaylar işçilerin Kazak askerleri ve polisle çatışması ile son buldu, bu çatışmada üç Osmanlı uyruklu işçi yaralandı.

Bu olay hakkında çok sayıda belge mevcut. Bunlar Gümrü ilçesi 1. bölge polis şefi tarafından 7 Aralık 1896 günü hazırlanmış bazı tanık ifadeleri, Gümrü kaymakamının Erivan valisine raporu, Erivan valisinin Kafkasya genel valisine telgrafı, Yarbay Robuki'nin jandarma komutanı yardımcısına, emniyet müdürlüğüne ve Kafkasya genel valisine telgrafı ve başka belgelerdir.¹⁶⁰

Unutmamak gerekir ki polis şefinin hazırladığı tutanak işçi hareketine ilişkin tam ve doğru resmi vermiyor, çünkü ifadesi alınan tanıklar yalnızca jandarmalar, müteahhit ve adamlarıydı, doğru tanıklık yapabilecek olan işçilerin ifadesi ise alınmamıştı. Doğal olarak

159 V. Avestisyan, *Stranitsa iz jizni raboçego dvijeniya v Armenii (1896-1900 gg.)*, Erivan, 1961, s. 32.

160 STsSA, f. 285, op. 1, d. 480, l. 36-137.

müteahhit, yerel polis ve diğer personel sorumluluğu üstlerinden atmak için gerçeği gizlemeye çalıştılar. Bu sebeple işçi eylemlerini resmi makamlara ancak hesaplarını görüp bölgeden ayrıldıkları sırada bildiriyorlardı. Bu durumu fark eden Gümrü kaymakamı Erivan valisine yazısında demir yolu inşaatı idaresinin olayları onlardan gizlediğini ve işçiler gittikten sonra ancak haber verdiğini belirtiyordu.

Demir yolu idaresi temsilcileri çatışmalarda işçilerin suçlu olduğunu ve silah kullanmanın güya mühendisleri korumak için gerekli olduğunu iddia ediyorlardı.

Olayların gerçek mahiyetini Gümrü kaymakamının yazısından öğrenmek mümkündür. Kaymakamın raporu ve polis şefinin tutanağından belli oluyor ki İtalyan müteahhit De-Mossi'nin sayıları birkaç yüzü bulan işçileri Ağustos ayından beri maaş almamışlardı. Dört ay boyunca onların çok sayıdaki talebine önem verilmemişti. “İşçilerin kazanmış oldukları paranın ödenmesi yolundaki talebi dört ay boyunca bu talebi yerine getirmesi gerekenler tarafından dikkate alınmadı. Hafif giyinmiş işçileri üşütmeye başlayan soğukların gelmesiyle birlikte işçilerin haklı talepleri de daha ısrarlı bir hal aldı, sonra huzursuzluk başladı, işçiler homurdanmaya ve gürültü çıkarmaya başladılar ancak bütün bunlar gizlendi” diye yazıyor Gümrü kaymakamı.¹⁶¹ Olaylar şöyle gelişti: 1 Aralık 1896 günü çoğu Osmanlı uyruklu taş ustaları olan bazı işçi ekipleri müteahhidin o gün kendilerine ödeme yapmayacağını öğrenince isyan çıkarırlar. Ertesi gün müteahhidi korumak için Zamanlu'dan gelen Hoperan Kazak alayı askerleriyle işçiler arasında kavga çıkar. İşçiler askerleri kaçırmayı başarırlar. 3 Aralık günü müteahhit De-Mossi'nin Zamanlu'dan ayrıldığı belli olur. Bunu duyan işçiler daha da galeyana gelirler ve müteahhidin bürosunun kapı ve pencere camlarını kırmaya başlarlar. De-Mossi'nin personeli ve yerel polis memuru işçileri 5 Aralık günü demir yolu inşaatı kısım şefi Yakşiç'in geleceğini ve onlarla nihai hesap kesimi yapacağını söyleyerek ikna etmeye çalışırlar. Bu vaatlere inanan işçiler bir miktar sakinleşirler ancak dağılmazlar. Şefin para getireceği beklentisiyle bütün gece büro önünden ayrılmazlar.

5 Aralık günü gerçekten de kısım şefi yanında mühendis Gerger ile birlikte gelir. Çevrelerini 300 kadar işçi sarar hemen. İşçiler adına kalfalar Şakir Emrullahoğlu ve Mustafa Çiloğlu konuşur. Ancak Yakşiç müteahhit De-Mossi'nin parası olmadığını ve altı gün beklemek

gerektiğini, o zaman belki bir şey bulunacağını söyler. Bu beyan işçileri kızdırır, bir kez daha aldatıldıklarını anlarlar. İşçilerin kızgınlığı Gümrü kaymakamının raporunda şöyle betimlenmektedir: “Mühendis Yakşıç işçilere kesin hesabı bir hafta sonra alacaklarını söyleyip onların beklentilerini boşa çıkardığı zaman işçilerinin halini görmek gerekirdi. Böyle bir yanıt alan kalabalık büronun bu kez taşınmış olduğu binaya yöneldi ve yeniden camları taşlamaya başladı. O binanın balkonunda Hoper alayından sekiz Kazak askeri ile De-Mossi'nin bekçisi Dudarov bulunuyordu. Jandarma askeri Alekseenko ise balkonun önünde kalabalığı yatıştırmaya çalışıyordu. Birdenbire Alekseenko'nun omzunun üstünden bir ateş açıldı, kalabalık geriye kaçışırken ortada üç yaralı kaldı: Mustafa Çiloğlu, Ömer Memedoğlu ve Memed Hocoğlu. Kalabalık mühendis Yakşıç ile Gerger'in olay yerinden kaçtıklarını görünce onları yakaladı ve hiçbir şiddet uygulamadan yaralıların yanına getirdi ve suçluları vermesini istedi.

Nitekim daha sonra Yarbay Robuki'nin telgrafından anlaşıldığı üzere işçilere ateş eden müteahhit De-Mossi'nin bekçisiydi, “bekçi işçilere müteahhidin emri üzerine ateş açmıştı”. Üç işçiden Mustafa Çiloğlu ağır yaralı öteki ikisi hafif yaralı idi.

İşçiler bekçiyi vermelerini talep ederler ancak askerler ve jandarmalar tutuklama bahanesiyle onu uzaklaştırırlar ve böylece işçilerin gazabından kurtarırlar. İşçi eylemini bastırmak için kısım şefi yeni askeri güçler gönderilmesini ister.

Aşırı derecede öfkelenen işçiler kısım şefliği binasını yıkmak ve kendileri ezenlerden öç almak için Karakilise'ye yönelirler. İşçilerin öfkesinden ve sonrasında çıkabilecek olaylardan korkan demir yolu inşaatı idaresi işçileri ikna ederek yarı yoldan Zamanlu'ya geri çevirir ve çabucak hepsinin hesabını kesip Türkiye'ye gönderir. Kafkasya genel valisi ulaştırma bakanlığına 13 Aralık tarihli yazısında “gürültü çıkaran kalabalığın hesabı çabucak görüldü ve memleketlerine gönderildi” demektedir.¹⁶² Bu arada 10 Ağustos'tan beri ücret alamamış olan işçilerin ve alacaklarının listesi çıkarılmıştır:

Kalfa Şakir Emrulloğlu'nun Osmanlı uyruklu işçileri

1. Muhammed Kara Bekiroğlu 46 ruble
2. Yunus Kara Hasanoğlu 57 r.

3. Hasan Bemaroğlu	50 r.
4. Ali Seinoğlu	56 r.
5. Mamed Huseyinoğlu	55 r.
6. Süleyman Asım Çabaoğlu	33 r.
7. İbrahim Hacıoğlu	51 r.
8. Mamed Litu-oğlu	35 r.
9. Ali Osman Furzinioğlu	51 r.
10. Muhammed Yusufoğlu	39 r.
11. Osman Kuru Mahmudoğlu	23 r.
12. Hüseyin Doçalioğlu	82 r. 70 k.
13. Mamed Kancıoğlu	60 r.
14. Mahmud Kuru Hasanoğlu	63 r.
15. Az Baktamoğlu	32 r.
16. Ömer Mamedoğlu	64 r.
17. Ali Paçalioğlu	88 r.
18. Alo Osman İbrahimioğlu	33 r.
19. Mustafa Şomanoğlu	62 r.
20. Hasan Hacıoğlu	50 r.
21. Ali Peburoğlu	60 r.
22. İsmail İbrahimioğlu	43 r.
23. İbrahim Musaoğlu	55 r.
24. İsmail Ömeroğlu	65 r.
25. İsmail Mütevellioğlu	32 r.

Müteahhit Mustafa Çiloğlu'nun işçileri

1. İsmail Tufanoğlu	58 r.
2. Ali Çamkiroğlu	72 r.

3. Saneh Yolçuoğlu	51 r.
4. Mustafa Zülfikaroğlu	53 r.
5. Haytaris Çoloğlu	47 r.
6. Mamud Rasuloğlu	9 r.
7. Hasan Çebnooğlu	20 r.
8. Ali Küçükoğlu	38 r.
9. Hasan Mahmudoğlu	60 r.
10. Mustafa Küçükoğlu	53 r.
11. Yakub Kortaoğlu	32 r.
12. Hüseyin Kara Mahmudoğlu	61 r.
13. Mahmud Kondooğlu	52 r.

Lori bucağı Kogos köyü sakinleri

1. Levon Gaboev 1 aylık	30 r.
2. Yani Tanihov 1 ay 5 gün	35 r.
3. Lavrenti Potov 1 ay 5 gün	28 r.
4. Georgi Potov 33 gün	34 r.
5. Dmitri Kiryakov 11 gün	11 r.
6. İraklo Atlistov 14 gün	14 r. ¹⁶³

Ancak Gürcistan merkez tarih arşivinde bulunan bu konuyla ilgili yazışmalardan belli birtakım sonuçlar çıkarmak mümkündür: 1) Gümrü kaymakamının raporuna göre demir yolu inşaatında çalışan Osmanlı uyruklu işçiler hakkında herkes övücü sözler etmekteydi, birçok başka işçi ve bazı Karakilise sakinleri onların “dürüst, çalışkan, sakin ve çok iyi taş ustaları” olduklarını söylemişlerdi; 2) Kesin hesabı görülen işçi sayısı 137 idi, Kalfa Şakir Emrullah-oğlu'nun işçileri 28 kişi, Mustafa Çiloğlu'nun işçileri 32 kişi, Ahmet Telloğlu'nun 37 kişi, Ali Hüseyin

İsaoğlu'nun 39 kişi. Oysa eylem alanındaki işçilerin sayısı değişik raporlara göre yaklaşık 300 idi.

Bu hususta Tiflis valisi Osmanlı uyruklu kalfaların, “işçi hesaplarını aceleye getirmek ve yanıltmak ve böylece işçilere ödenecek parayı ele geçirmek amacıyla” yapay olarak karışıklık çıkardıklarını yazmaktadır.¹⁶⁴ Vali devamında şöyle diyor: “Bu amaçla dürüst olmayan kalfalar, özellikle de genel acil hesaplar sırasında para almış olanlar işçilerin çalışma defterlerine fazladan ve yüksek ücretli iş günleri yazıyorlar ve düşünüyorlar ki işçiler arasında karışıklık çıkarsa defterler kontrol edilmeyecek ve dolayısıyla işçiler fazla para alacaklar ve bir kısmını da onlara verecekler”. Böylece kalfaların dürüst olmayışı ve rüşvetçiliği meselesi yine “işçi eylemleri” aracılığıyla çözülmüş oluyordu.

“İşçilerin hoşnutsuzluğu ve taşkınlıklarının defterlerin kontrol edilmesini engellemek için mahsus çıkarıldığı” şüphesiyle soruşturma başlatıldı.¹⁶⁵ Bu şüphelere katılmamak zor görünüyör ancak hem kalfaların hem de idarenin işçilere karşı tavrını da gözden kaçırmamak gerekiyor.

İşçilerin bir kısmının memleketlerine gönderilmesine ve polis müdahalesi sayesinde demir yolu inşa hattında “asayişin” yeniden sağlanmasına karşın Osmanlı uyruklu işçiler Tiflis'teki Osmanlı başkonsolosluğuna dilekçe vererek De-Mossi'nin suiistimallerinden şikayet ederler. Başkonsolosluğa başvurunun başlıca sebebi, bütün bu yankılara rağmen demir yolu idaresinin “müteahhitlerle taşeronları (kalfalar) arasındaki hesaplaşma ve uyuşmazlıklara hiçbir şekilde karışmama” hususunda ısrar etmesiydi.¹⁶⁶ İşçilerin dilekçesi başkonsolosluk tarafından Sankt Peterburg'taki demir yolları genel müdürlüğüne ve ulaştırma bakanlığına iletilir. Bunun üzerine genel müdürlük Güney Kafkasya demir yolları idaresine yazısında karışıklıkların sebebinin onlara göre “bütün parayı kendi ellerinde toplayıp işçilerle hesabı kendileri görmek isteyen üç taşeronun işçileri kışkırtması” idi. Genel müdürlük ayrıca “mezkur olaya müteahhitlerin işçilere karşı bariz bir biçimde kötü niyetli yaklaşımı sebep olmuştur ve bu olay münferit olmadığı için ileride benzer ihlallerin olmaması için önlem alınmasını” istiyordu.¹⁶⁷

164 STsSA, f. 265, op. 2, d. 1242, l. 199.

165 STsSA, f. 285, op. 1, d. 480, l. 136.

166 STsSA, f. 265, op. 2, d. 1242, l. 198.

167 agy.

Bu olayda Osmanlı konsolosluğu kendi tebaasının haklarını savunmuştur ve bu savunma münferit değildir.

1897 yılı Kasım ayında Osmanlı uyruklu işçiler Kars'taki Osmanlı konsolosluğuna ve Kars valiliğine başvurarak ücretlerini ödemeyen müteahhitlerden şikayet ettiler. Konsolosluk Sankt Peterburg'taki Osmanlı büyükelçiliğine, onlar da Rusya dış işleri bakanlığına başvurdular. Dış işleri bakanlığının sorusuna Kafkasya genel valisi Knez Golitsın 15 Ocak 1898 tarihli cevabında şöyle yazıyordu: “Tiflis- Kars demir yolunun beşinci kısmındaki bazı müteahhitler işçilere para ödemeksizin ortadan kayboldular. İşçiler Kars valiliğine ve Türk konsolosluğuna başvurdular, onlar da bize başvurdular. Ancak işçiler idareden yanıt beklemeksizin Kars merkez ilçe yönetimine gelerek gürültü çıkardılar, mühendisleri ve polisleri tehdit ederek ödeme yapılmasını istediler. Kars oblasti askeri valisi her ne kadar sorumluluk müteahhitlere ait ise de idarenin işçilerin parasını hazineден ödeyeceğini bildirdi”. 6 Kasım günü Kars'ta beş Osmanlı uyruklu işçi tutuklandı ve sonra da serbest bırakıldı.¹⁶⁸

Olayların daha fazla büyümesinden kaçınmak için Kafkasya genel valisi demir yolu idaresine Kars bölgesindeki işçilerin ücretlerinin ödenmesi talimatını vererek çarlık hükümeti için pek nahoş olan “işçi eylemlerine” son verilmesini ister.¹⁶⁹ Ocak 1900'de Osmanlı büyükelçiliği Osmanlı uyruklu demir yolu işçilerinin ödenmemiş ücretleri hakkında Rusya dış işleri bakanlığına tekrar bir nota vermiştir.¹⁷⁰ Böylece Osmanlı uyruklu işçilerin haklarını savunmak için başvurabilecekleri bir makam varken, Ermeni mültecilerinin hiçbir haklarını savunacak bir durumları yoktu.

Zamanlu bölgesindeki işçi eylemleri belgelerden anlaşıldığı kadarıyla yerel polis ve idareyi büyük bir telaşa düşürmüştü. Bu hareket esnasında demir yolu işçileri ilk kurbanlarını da verdiler. Bununla birlikte büyük bir bedel ödeyerek de olsa haklı taleplerini kabul ettirdiler.

Mart 1897'de demir yolu inşa hattı birinci kısmında karışıklıklar çıktı. *Tiflisskiy Listok* gazetesinden iktibas yapan *Kars* gazetesinin bildirdiğine göre işçiler yine ücretlerinin birkaç aydan beri ödenmeyişi yüzünden işi durdurdular ve Sadahlo köyüne geldiler. Müteahhidi köyde

168 Arhiv Vneşney Politiki Rossiyskoy İmperii, (Rusya İmparatorluğu Dış Politika Arşivi, bundan sonra AVPRİ), f. 149, op. 502/2, d. 3462, l. 1-2, aktaran Badem, agy, s. 235.

169 *Novoe Obozrenie*, 11 Mart 1898.

170 AVPRİ, f. 149, op. 502/2, d. 3470, l. 1, aktaran Badem, agy, s. 237.

bulamayan işçiler orada beklemeye karar verdiler. Uzun bir bekleyişten sonra işçiler müteahhit Beloborodov'un bürosuna geldiler ve ısrarla hesaplarının görülmesini istediler. İşçilere demir yolu idaresinin yapılan işin ölçümünü yapmış olduğunu ancak henüz para göndermemiş olduğunu söyleyip biraz daha beklemelerini istediler. İşçilerle büro çalışanları arasında önce tartışma sonra da dövüş başladı. Büronun camı çerçevesi kırıldı. Asayiş polisi yeniden sağladı. Bu olay demir yolu idaresini işçilere ödeme yapma işini üzerine almaya zorladı, ödeme için 20 bin ruble gönderildi, ancak bu para yetmedi. Bu sırada başka bir müteahhide verilmiş olan komşu kısımda da işçiler ücret ödenmeyişinden dolayı işi bıraktılar. Genelde işlerin yavaşlaması, işlerin küçük sermayeli müteahhitlere verilmiş olmasından, demir yolu idaresinin müteahhitlerle iş kabulünü zamanında yapmayışından, gerekli profilleri ve bina planlarını zamanında vermeyişinden kaynaklanıyordu. Tiflisskiy Listok'un bildirdiğine göre, müteahhitlere iş verme sistemi değişmedikçe ve demir yolu idaresi çeşitli yapıların planlarını vermekte acele etmedikçe demir yolu hattının açılış tarihini yaklaşık olarak dahi vermek mümkün değildi. İşçilerle müteahhitler arasındaki ödemelerle ilgili anlaşmazlıkların soruşturulması görevi demir yolu jandarma komutanlığından Yüzbaşı Zubov'a verilmişti.¹⁷¹

Ekim 1897'de beşinci kısımda Kars şehrinde yeniden işçi eylemleri görüldü, eylemler bu kez daha büyük çaplıydı. Burada da uzun süre para almadan çalışmış olan işçiler şikayetlerini Kars askeri valisine ve sonra da Kafkasya genel valisine bildirdiler. Fakat çoğu zaman olduğu gibi bu şikayetlere önem verilmedi.

Ekim ayı başında işçilerin öfkesi ateşli mitinglere dönüştü. Taşeron Ginzburg'un işçileri işi bırakarak hemen ücretlerinin hesaplanmasını ve verilmesini istediler. İşçilere ücret vermeyen taşeronlar onların gazabına uğramamak için Kars'ı terk ederler. 24 Ekim günü yaklaşık 250 işçi demir yolu inşaatı kısım şefliği binası önünde toplanarak idarenin onlara yaptıkları işe göre paralarını dağıtmasını talep ettiler. Kars emniyet müdürü onları kendi emrinde bulunan paradan ücretlerinin bir kısmını almaya ikna etmeye çalıştı, ayrıca demir yolu idaresi ile görüşüp kalan kısmını da ödedeğini vaat etti. "Bu sırada kalabalık içinden çıkan bazı kışkırtıcılar taşeronlarla işleri olmadığını ve paralarını kısım şefliğinden almak istediklerini söylediler".¹⁷² Emniyet müdürü onlara kısım şefliği ile bir sözleşme imzalamamış ve taşeronlar tarafından işe alınmış

171 *Tiflisskiy Listok*, N63, 15 Mart 1897; *Kars*, N12, 25 Mart 1897.

172 STsSA, f. 313, op. 1, d. 5, l. 28.

oldukları için bu taleplerinin yasal olmadığını, anlaşmazlık durumunda mahkemeye başvurmaları gerektiğini bildirince “kışkırtıcılardan” biri, o ve bütün işçilerin bunlara karnı tok olduğunu ve hemen hesaplarının görülmesini istediklerini haykırdı. Emniyet müdürü bu işçinin tutuklanmasını emreder. Bunun üzerine bütün kalabalık arkadaşlarını jandarmaların elinden almaya çalışır.¹⁷³ “Tutuklanan elebaşı emniyete gönderilip ardından birkaç kişi daha tutuklanınca emniyet müdürünün emriyle kalabalık dağıtıldı ve asayiş sağlandı”.¹⁷⁴

Tiflis – Kars demir yolu yapımındaki işçi eylemleri yukarıda sayılan olaylardan ibaret değildir. Bütün inşaat süresi boyunca işçilerin idare ve müteahhit/taşeronların baskı ve kanunsuzluğuna karşı mücadeleleri değişik yöntemlerle devam etti. Grevler ve eylemlerden dolayı inşaat süreleri sık sık ihlal ediliyordu, ancak idare bu ihlalleri iklimsel ve başka sebeplerle açıklamaya çalışıyordu.

Tiflis – Kars demir yolu yapımındaki işçilerin mücadelesi Güney Kafkasya ve Ermenistan işçi hareketi tarihinin başlıca sayfalarından birini oluşturur. Bu mücadele kendiliğinden gelişen bir karakterde idi. İşçi eylemleri ekonomik temelde baş veriyordu ve köylü isyanlarını andırıyordu. İşçilerin büyük kısmının köylüler arasından geldiğini ve kısa süreli olarak çalıştığını dikkate alırsak bu anlaşılır bir durumdur. Kuşkusuz bu durum harekete damgasını vuruyordu.

Çarlık polisinin teyakkuzuna rağmen Rusya ve Güney Kafkasya'nın şehirlerinden Tiflis – Kars demir yolu bölgesine bazı sosyal demokratlar sızıyorlar ve işçilerin sınıf bilincini yükseltmeye çalışıyorlardı. Özellikle Tiflis'teki Güney Kafkasya demir yolları deposu ve ana tamir istasyonunda çalışan işçilerin devrimci hareketi etkili idi, burada 1890'ların sonunda 3.000 – 3.500 işçi çalışıyordu.¹⁷⁵ Bunlar arasında Tiflis'teki sosyal demokrat gruplar büyük bir çalışma yürütüyorlardı. Sosyal demokrat grupların inisiyatifi ile 1896'da büyük bir grev örgütlenmiş, bildiriler yayımlanmış ve dağıtılmıştı. Aralık 1898'de Tiflis istasyonundaki ana tamir atölyelerindeki 2.000 kadar işçinin grevi patlak verdi. Onlarca aktif işçi bu nedenle tutuklandı.

İşçi hareketleri kısım şefleri, müteahhitler, kalfalar ve yerel makamları korkuya

173 STsSA, f. 313, op. 1, d. 5, l. 25.

174 STsSA, f. 313, op. 1, d. 5, l. 5.

175 V. Avetisyan, *Stranitsa iz jizni raboçego dvijeniya v Armenii (1896-1900 gg)*, Erivan, 1961, s. 42.

düşürüyor ve onları daima gerilimde tutuyordu. İşçi kitlelerinin eylemlerinden ürkmüş olan işverenler bazen onların taleplerini karşılamak zorunda kalıyorlardı. Bu durum işçileri daha da canlandırıyor ve sömürücülere karşı uluslararası dayanışma içinde mücadeleyi öğretiyordu.

BÖLÜM IV: DEMİR YOLUNUN İŞLETİMİ

21 Haziran 1899 günü Gümrü – Kars demir yolunun açılışı yapıldı. O gün Kars şehri ve çevre köyler sakinleri istasyonda toplandılar, kaleden de piyade ve Kazak birlikleri geldi. Kazak bölüğü yol boyunca iki km arayla sinyalizasyon için dizilmişti. İstasyonda kırmızı kurdelenin yanı sıra askeri bando ve davul zurna takımı bekliyordu. Saat tam 10:55'te ilk tren kırmızı kurdelenin önünde durdu. Kars valisi son mihî çaktı ve kurdele kesildikten sonra tren henüz bitmemiş olan istasyon binasına yanaştı.

Kars gazetesinin haberine göre 15 Temmuz günü şehir Tiflis'ten gelen ilk şehirlerarası trenin varışını mütevazı bir biçimde kutlamıştı. Saat 11'de Kars garında şehrin neredeyse tüm nüfusu demir yolunun iki yanında toplanmıştı. İstasyonun çevresi Rus bayrağının üç renkli şeritleriyle kuşanmıştı. Saat 11:10'da çelenklerle süslenmiş tren Karadağ eteklerinde görüldü. Tren yavaşça geldi ve kurdelenin önünde durdu. Trenden inşaat işleri müdürü mühendis Vurtsel ile birlikte davetli kişiler ve inşaatta çalışan mühendisler indi. Kars askeri valisi General Odintsov çekiçle rayları traverslere bağlayan son çiviye çaktı. 1. Kafkas Kazak Tümeni komutanı General Domentoviç'in eşi Larisa Yakovlevna da kurdeleyi kesti. Karşılایanların bir kısmı trene bindi ve tren “ura” bağırışları altında yavaşça platforma girdi. Burada şükran duası okundu, ardından bütün davetlilere şampanya ve mezeler ikram edildi. Rusya imparatorunun sağlığına kadehler kaldırıldı.¹⁷⁶

Ne var ki Gümrü ile Kars arasında düzenli gidiş gelişler ancak 1 Aralık 1899'da açılacaktı. Tiflis – Kars demir yolu kabul komisyonu 18 ve 20 Kasım tarihli kararlarında, “hattın tamamlanmamış olmasından dolayı haftada üç kez yerine şimdilik geçici seferlerle yetinmeyi ve Güney Kafkasya demir yolları müdürüne işler bitince düzenli seferleri başlatma yetkisi vermeyi”

tavsiye ediyordu.¹⁷⁷

Ancak 16 Aralık 1899 günü komisyon Gümrü – Kars hattındaki arızalar yüzünden düzenli seferlerin başlayamayacağını, çünkü yol yapımının hem teknik zorluklar hem de işlerin çoğunu yürütmek durumunda kalan yerel nüfusun istisnai yaşam koşulları sebebiyle ciddi sorunlarla karşılaşmış olduğunu belirtiyordu. Bununla birlikte komisyon “yolun tam bitmemiş bir halde kabule sunulmuş olduğunu ve envanter ve diğer araç gereç, su tesisatı, lokomotiflerin petrol donanımı ve kısmen de istasyon binalarının hazırlığı bakımından zayıf olduğunu belirtiyordu.¹⁷⁸

Hattın inşası ve işletimi ulaştırma bakanlığının dikkatinin merkezindeydi. 8 Eylül 1899 tarihli *Tiflisskiy Listok* gazetesinde verilen habere göre Ekim ayı sonunda ulaştırma bakanı Knez Hilkov inşa edilmekte olan Kars demir yolunu teftiş etmek üzere Tiflis'e gelecekti.¹⁷⁹ Kez Hilkov 26 Eylül günü Tiflis'te “London” otelinde kendine bağlı memurları kabul ediyordu. Kars demir yolu inşaatı müdürü Vurtsel sabah saat 8'de ilk kabul edilenlerden biriydi.¹⁸⁰ Ulaştırma bakanlığının Tiflis – Kars demir yolu idaresine 262 numaralı emri ile Zamanlu viyadükünden ilk trenin geçmesi kutlanıyordu.¹⁸¹

Kars demir yolu hattının resmi olarak açılışından daha iki ay bile geçmemişti ki *Tiflisskiy Listok* gazetesi muhabiri şöyle yazıyordu:

... yine de bu kısa süre bu yol hakkında hiç de övücü olmayan bir şöhret oluşmasına yetti. Buna rağmen trenler yolcularla dolup taşıyor, demek ki bu yeni demir yolu hiç kuşkusuz bir ihtiyacı karşılıyor. Görünüşte bu durumun demir yolu idaresini seferleri düzene sokmaya sevk etmesi gerekirdi fakat gerçekte hiç de öyle olmuyor. Trenler kullanım süresini doldurmuş eski püskü vagonlardan kuruluyor ve bu vagonlara yolcular balık istifi gibi dolduruluyor. Koltuklar çok eski ve kirli. Zemin müşkülpesent olmayan yolcular için bile iğrendirici. Vagonların pencereleri özel çabalarla açılabilir. Vagonların bariyerlerini kaplayan kalın mazot tabakasına sürtünmeden vagonlara geçmek mümkün değil. Frenler tamamen kullanılmaz hale gelmiş, çalışmıyor ve sık sık hafif hızlarda bile yamıyor, geçenlerde askeri trende olduğu gibi. Eski sistem lokomotifler yeterince güçlü değil ve sık karşılaşılan yokuşlarda ve dönüşlerde işlemedikleri oluyor.

177 HAA, f. 136, op. 3, d. 26, l. 77.

178 HAA, f. 136, op. 4, d. 16, l. 104.

179 *Tiflisskiy Listok*, N208, 8 Eylül 1899.

180 *Tiflisskiy Listok*, N222, 26 Eylül 1899.

181 STsSA, f. 136, op. 1, d. 1, l. 92.

Karakilise köyü yakınındaki yokuşu çıkarken lokomotifin vagonları çekmek için gücünü zorlamasını seyretmek korku verici. Tren hızını aldıktan sonra vagonlarda titremeler ve sağa sola karakteristik yalpalamalar hissediliyor.

Trenin uzun süreli duruşlarında yolcuların vagona kalması gerekiyor çünkü platform olmadığı için taze hava için dışarıya çıkmak epey çetin bir iş haline geliyor ve vagondan çıkmak ve geri binmek için çok iyi sıçramayı becermek gerekiyor.

Aslında vagonun çıkmanın anlamı da yok, çünkü hala daha ne büfeler ne de istasyon binaları yapılmış durumda. Yol üzerindeki köprülerin yapımı da bitirilmiş değil. Ahtala istasyonundaki en büyük köprüye gelince, onun bitmesi daha çok süreceğe benziyor çünkü daha demir kısımları taş ayaklara sabitlenmiş değil, oysa bu köprü yüzünden tren seferleri bu bölgede birkaç saat gecikiyor.

Yola taş döşeme işi de tamamlanmış değil. En küçük yağmur yolları silip süpürüyor ki bu da ya felaket ya da en iyi durumda birkaç saatlik gecikme anlamına geliyor. Son zamanlarda bu gecikmeler sıklaştı ve bunlar ya yoldaki aksaklıklarla ya da yol genişletme çalışmalarıyla vb açıklanıyor. Dördüncü mevki yolcularından en iyisi hiç bahsetmeyelim, onları kapıları kapalı ve penceresiz hayvan vagonlarında tıklım tıklım doldurarak taşıyorlar. Yolculuk esnasında herhangi bir sağlık hizmeti yok ve büyük kazalarda yaralılar birkaç saat boyunca yaraları sarılmadan beklediler.¹⁸²

Mşak gazetesinde muhabir Tiflis – Kars demir yolunda yük vagonlarının Navtlug ile Gümrü uyezdi sınırları dahilindeki Amamlı istasyonları arasında düzenli olarak gidip geldiklerini bildiriyor. Ancak bu trenlerde giden demir yolu işçileri açık platformlarda oturmak ve donmak zorunda kalıyorlar.¹⁸³

Kıdemli hekim Radionov 12 Ocak 1899'da demir yolları idaresine bildiriyor: “10 Ocak günü işçilerin kaldığı vagonları şahsen muayene ettiğimde vagonların aşırı dolu olduklarını ve her vagona 22 işçi düştüğünü müşahade ettim”. Kuşkusuz bu durum kışın sağlık açısından kabul edilebilir bir durum değildi, üstelik vagonlarda havalandırma da yoktu. Radionov devam ediyor: “Vagonlar çok kirli ve bu durum içerideki havayı daha da bozuyor”.¹⁸⁴

Daha yol inşaatı devam ederken süreli yayınlarda inşaattaki bozukluklar üzerine de haberler çıkmaya başlamıştı. 12 Mayıs 1898 tarihli *Tiflisskiy Listok* gazetesi Kars demir yolu inşaatında 62 ve 90. verstler arasında “yolun eğikliğinin yanlış hesaplandığı için şimdi bu

182 *Tiflisskiy Listok*, N193, 21 Eylül 1899.

183 *Mşak*, 1898.

184 STsSA, f. 285, op. 1, d. 712, l. 30.

mesafedeki bütün yapıları kamulaştırmak gerekeceği ve bunun 60 bin rubleye mal olacağı” haberini veriyordu.¹⁸⁵

Ekim 1898'de aynı gazetede Gümrü – Kars demir yolu yapım çalışmalarının “kaplumbağa hızıyla ilerlediği”, bazı istasyonların kabataslak hazır oldukları, Karakilise köyünde ise hiçbir şeyin hazır olmadığı ve bu yörede yol dağlık yerlerden geçtiği ve kış Ekim ayından itibaren geldiği için yakında burada bahara kadar her türlü çalışmanın duracağı haberi yer aldı.¹⁸⁶

27 Mart 1898 tarihli bir habere göre iki tren çarpıştı. Kaderin şu ironisine bakın ki trenin birinde kısım şefi Simberg, ötekinde de tüm hattın müdürü Vurtsel bulunuyordu.¹⁸⁷ Gazetenin 28 Mart tarihli sayısında çarpışma şöyle tarif ediliyordu: “Kefaletlerin ve şöhretlerin çarpışması, ardından da bizzat trenlerin çarpışması”.¹⁸⁸ Daha önce işçileri taşıyan trenler raydan çıkmıştı ve kimse önlem almamıştı, şimdi ise müdür müdürle çarpışmıştı ve artık telgraf hatları çekilmesine karar verildi.¹⁸⁹

Bir ay sonra bir çarpışma daha oldu. Trende telgraf hattında çalışan 49 işçi yolculuk ediyordu. Devrilme sonucunda bir kişi öldü sekiz kişi yaralandı. “Devrilmenin sebebini münhasıran yol durumunun kötü olmasına bağlıyorlar”.¹⁹⁰

Hat üzerinde başlayan düzenli seferler bu türden bozukluklar yüzünden sık sık trenlerin raydan çıkmasına ve çok sayıda kurbanda mal olan büyük kazalara yol açıyordu. Yol güvenliği önemli bir etken idi ve üç temel koşulu vardı:

- 1) Yol serbest veya sinyallerle donatılmış olmalı
- 2) Trenler sağlam aksamdan kurulmalı ve fren tertibatı yeterli olmalı

185 *Tiflisskiy Listok*, 12 Mayıs 1898.

186 *Tiflisskiy Listok*, N230, 9 Ekim 1898.

187 *Tiflisskiy Listok*, 27 Mart 1898.

188 *Tiflisskiy Listok*, 28 Mart 1898.

189 *Tiflisskiy Listok*, 12 Nisan 1898.

190 *Tiflisskiy Listok*, 23 Mayıs 1898.

3) Trenler arasındaki mesafe kesin olarak belirlenmeli.¹⁹¹

1898 yılında teknik kullanım kurallarında teknik aletlerde olsun yöntemlerde olsun bir standart yok idi. Trenlerin yol güvenliği söz konusu olduğunda alınacak talimatlara gönderme yapılıyordu ya da bu meseleler idarenin çözümüne bırakılıyordu.

11 Mayıs 1899'da çıkan bir habere göre 9 Mayıs günü Kars demir yolunun 174. verstinde tren raydan çıkmıştı, hasar gören yolcular ve işçiler vardı. “Felaketin son zamanlarda yolları silip süpüren sağanak yağmurlardan dolayı meydana geldiği söyleniyor”.¹⁹²

Böylece henüz kullanıma açılmamış hatta ciddi sorunlar vardır ve bunlar trenlerin raydan çıkmasına yol açmaktadır. Bu noktada üç Tiflis gazetesi *Kavkaz*, *Tiflisskiy Listok* ve *Novoe Obozrenie* arasındaki polemik ilginçtir. *Kavkaz* gazetesinde demir yolu müdürü Y. Vurtsel'in haberi dahilinde “Yapılmakta olan Kars yolu hattında yolculuk” başlığıyla bir makale yayımlanır.¹⁹³ Vurtsel'in amacı sadece gazete muhabirini yol yapımı hakkında bilgilendirmek değildir, daha ziyade Tiflis gazetelerinde çıkmış olan yoldaki bozukluklar ve kalfaların suiistimalleri hakkındaki söylentileri yalanlamaktır.

Bir süre sonra bütün Güney Kafkasya'yı sarsan Soğanlı felaketi meydana geldi. Gazeteler, özellikle *Tiflisskiy Listok* ve *Novoe Obozrenie*, *Kavkaz* gazetesinde çıkmış olan demir yolunu övücü haberleri hatırlattılar. Gazete sayfalarında bir polemik başladı ki bu sayede demir yolu inşaatındaki feci tabloyu görmek mümkündü. Makalenin yazarı devlet memuru Vladimir Alekseyeviç Gattsuk ve gazetenin yazı işleri müdürü emekli yüzbaşı Mihail Alekseyeviç Uspenskiy mahkemeye verildi. İftira davasını açan mühendis Nikita İvanoviç Karapetov idi.¹⁹⁴

Bölge mahkemesi bu ifadelerde iftira ve suç unsuru bulmadı. Gazeteye yayımlanması için makalesini gönderen Gattsuk Kars yolu müteahhitleri hakkında orada yazdıklarının gerçek olduğundan kuşkusuz emindi, çünkü o makalede yazdıklarının tamamını bizzat yolun mühendisi

191 <http://www.1520mm.ru/catastrophe/accident1899.phtml>. Erişim 27 Şubat 2012.

192 *Tiflisskiy Listok*, N107, 11 Mayıs 1899.

193 *Kavkaz*, N200, 30 Temmuz 1897.

194 *Kavkaz*, N248, 250, 252, 1899.

Vurtsel ayrıntılı bir biçimde kendisine anlatmıştı. Gattsuk'un bu beyanına güvenmek gerekiyor çünkü makalede yer alan ayrıntılı bilgiler ancak işi yakından bilen bir kişiden alınabilirdi ki böyle bir kişi de Vurtsel idi. Yol yapımında çalışmış eski müteahhitlerden Hudadov ve Novikaytis'in mahkemedeki tanık ifadelerinden anlaşıldığı kadarıyla:

- 1) 1897 yılında, yani Gattsuk'un makalesinin ait olduğu yılda, Kars demir yolunda gerçekten de işçiler arasında sürekli karışıklıklar vardı;
- 2) Bu karışıklıkların sebebi esas olarak demir yolu idaresinin müteahhitlere yapılan işin parasını zamanında ödemeyişiydi ve bundan dolayı bazı müteahhitler de işçilerle hesaplarını geciktiriyorlardı;
- 3) Vurtsel, Gattsuk ile demir yolu hattındaki gezisi sırasında, demir yolundaki karışıklıklarla ilgili olarak kendini temize çıkarmak için Gattsuk'un *Kavkaz* gazetesinde çıkmış yazılarını ona gösterebilirdi. Vurtsel'in Gattsuk'un makalesine itirazlarına gelince, bunun önemi yoktu çünkü bu Gattsuk'un makalesinin kasten yalan haber içerdiği anlamına gelmezdi ve Vurtsel de o makalenin içeriği hakkında ona bir şey dememişti. Vurtsel'in kendisi itirazında Gattsuk'un makalesi hakkında şöyle yazıyordu: “makale her konuda haklı değil ancak gerçek olgular da içeriyor. Davacının avukatı Karabegov'un sunduğu belgeler müvekkilinin Kars demir yolunda köprüler kurmaya ilişkin sözleşme ile üzerine aldığı görevlerini zamanında ve düzgün bir biçimde yerine getirdiğini gösteriyor ancak davayla ilgisi yok çünkü sözleşmeyle belirlenen işlerin yerine getirilmemesi iftirayı içermez, sadece ticari bir dava konusu olabilir. Gattsuk'un suçsuzluğu şuradan da belli ki makalesi üzerinde Vurtsel'in kendi eliyle yazdığı notlar bulunuyor. Bu da gösteriyor ki Vurtsel makalenin redaksiyonunda aktif bir rol oynamıştı...

Tiflis üst mahkemesi bölge mahkemesinin kararını onayladı ve mühendis Karapetov'a karşı bir iftira unsuru bulmadı. Karapetov'un Ermeni olması makale yazarının Ermeni müteahhitlerden söz ederken onu kastetmiş olduğu anlamına gelmezdi.

St. Petersburg'da bulunan Rusya Devlet Tarih Arşivi'nde Vurtsel'in Genelkurmay askeri

muhaberat dairesi başkan vekili Nikolay Lvoviç Markov'a yazdığı 30 Nisan ve 16 Mayıs 1908 tarihli iki mektup bulunuyor. Mektuplardan anlaşılıyor ki Markov Rusya parlamentosu Duma'da Tiflis – Kars demir yolunun yeniden yapılması gerektiği hakkında konuşmuştur. Markov'un konuşmasını duyan Vurtsel ondan randevu talep etmektedir, Vurtsel'e göre ortada bir yanlış anlama vardır ve bu yanlış anlama “hem o yolu yapmış olan bana hem de çalışma arkadaşlarıma ağır gelmektedir”. Ayrıca, diyor Vurtsel, “Tiflis – Kars demir yolunu yeniden yapmaya gerçekte gerek yoktur, ki gerçekten gerekli olsaydı o zaman devlet bütçesinden çok ciddi masraflar yapmak gerekirdi”.¹⁹⁵ Ne yazık ki demir yolunun yapımcısı ile yüksek makamlı devlet adamı arasındaki bu yazışmanın sonucunu bilmiyoruz. Fakat açık olan bir şey varsa o da yolun inşası ve sonrasındaki kullanımı ciddi yetersizliklerle malul idi ve bunları yalnızca kabul komisyonu değil üst düzey devlet memurları da biliyordu.

1899 yılı Eylül ayının ortasında Güney Kafkasya demir yollarının en büyük kazalarından biri meydana geldi. *Tiflisskiy Listok* gazetesinin muhabiri “inşaat esnasında ve ardından geçici seferler esnasındaki kurbanların sayısı çarpıcıdır” diye yazıyordu.

Bu felaket “Kars yolundaki beceriksiz işletme”yi ortaya koydu. Kazanın sebebi daha sonra anlaşıldığı üzere “çekim ve hareket servislerinin ihmalkarlığı, telgrafın, bekçilerin ve kabinlerin olmayışı. Tek kelimeyle kriminal bir ihmal” idi.¹⁹⁶ Tren on iki vagonuyla gidiyordu. Trenin kuyruğuna iki vagon bağlanmıştı, bunlarda subaylar ve memurlar vardı. Yolcu sayısı birkaç yüz kadardı. İlk üç vagona subaylar ötekilerde işçiler yolculuk ediyordu. Trenin raydan çıkması sonucunda 50'den fazla insan yaralandı, üç kişi öldü. Yaralılara yardım iki saat geçtikten sonra verilebildi. Bütün yaralılar Kars demir yolu revirine getirildi. Tiflisskiy Listok'un bildirdiğine göre tedavi görenler arasında şu kişiler vardı: Bahşalı Mirza Hüseyinoğlu, Foma Gogiyev, Baba Çinasoğlu, Mıkırtıç Melkonyants, Kazar Halatov, Yegor Strilşinev, Hüseyin Hababaoğlu, Gerkli [Görkli?] Meofitos, Haçatur Artarov, Mihail Bryatilov, Levon Avetisov, Niko Celelaşvili, Şaber Mamaoğlu, Saveli Barabalov, Georgi Dviladze ve asker Zvyagintsev. Değişik milliyetlerden işçiler sakatlandılar – Ruslar, Ermeniler, Rumlar, Türkler. Yol yapımındaki ihmaller yolun kullanımında trajediye dönüştü.

195 RGİA, f. 990, op. 1, d. 98, l. 1-3.

196 *Tiflisskiy Listok*, N217, 21 Eylül 1899.

Güney Kafkasya'da demir yolları yapımı burada işçi sınıfının doğmasında ve devrimci mücadele ruhunun yükselmesinde çok önemli bir rol oynadı. Yol yapımında, istasyonlarda, tamir atölyelerinde ve depolarda çalışan işçi sınıfı artık ciddi bir gücü temsil ediyordu. Sadece Tiflis'teki demir yolu ana tamir atölyelerinde çalışan işçilerin sayısı 19. yüzyıl sonunda dört bine varıyordu. Bu nedenle ilk grevler sosyal demokrat gruplarında önderliğinde demir yolunda başladı. İlk grev 1890 yılında Tiflis atölyelerinde başladı. Grevin sebebi işçilerin çalışma koşullarındaki kötüleşme idi. Bu grev iyi hazırlanmamış olmasından ötürü başarısız oldu, ancak Kafkasya genel valisi ve emniyet müdürlüğü işçilerin grevinden dolayı kaygılanmışlardı.¹⁹⁷

Aralık 1898'de demir yolu tamircileri daha iyi örgütlenmiş bir greve başladılar. Greve Tiflis'teki tamirciler yanında makinistler, kondüktörler, istasyon ve hat personeli de katıldı. İşçilerin bu dev eylemini içeriden parçalamak için demir yolu idaresi çalışma ve ücret koşullarındaki kötüleşmenin Ermeni müteahhitlerden kaynaklandığı şeklinde söylentiler yayarak provokasyon yaratmaya çalıştı.¹⁹⁸ Grevi yöneten sosyal demokrat grup ajitasyon ve açıklamalar yoluyla provokasyonu tasfiye etmeyi başardı. Demir yolu idaresi askerler yardımıyla grevi dağıtmaya çalıştı. Ancak Petersburg'tan gelen acil bir telgrafla uyuşmazlığın keskinleşmemesi için işçilerin bütün taleplerinin kabul edilmesi emredildi.

1900 ve 1901 yılları boyunca işçi grevleri devam etti. Her yerde grevin ateşleyicileri demir yolu işçileriydi. Bütün Kafkasya'da olduğu gibi Ermenistan'da da devrimci hareketin bağlantı ve seferberlik noktası demir yoluydu. 1902 yılında Tiflis'te “Ermeni sosyal demokratlar birliği” kuruldu. Daha sonra böyle birlikler Gümrü'de, Kars'ta, Erivan'da, Sarıkamış'ta ve diğer şehirlerde de kuruldu.¹⁹⁹

1902 yılında *Proletariy* gazetesi çıkmaya başladı. Güney Kafkasya'nın çok milliyetli yapısı içinde *Proletariy* gazetesinin halkların ortak düşmanına, otokrasiye karşı mücadelesindeki enternasyonalist ve birleştirici rolünün önemi büyüktü. Devrimci fikirlerin yayılmasında bildiriler de önemli bir rol oynadı. “Her bildiriye iki dilde yayımlamak gerekiyordu, şimdi ise üç

197 GARF, f. 102, D-3, op. 98, d. 1659, l. 11-12.

198 A. T. Sagradyan, *İstoriya jeleznih dorog Zakavkazya 1856-1921 gg*, Erivan, 1970, s. 81.

199 A. S. Ambaryan, D. A. Muradyan, A. G. Simonyan. *İstoriya proletariata Vostoçnoy Armenii*, Erivan: AN Arm. SSR, 1988, s. 170.

dilde yayımlamak gerekecek (Rusça, Ermenice, Azerice)".²⁰⁰ Aralık 1902'den itibaren Bakü komitesi tarafından altı ay içinde 26.020 Rusça bildiri, 6.800 Ermenice bildiri ve 250 Azerice bildiri dağıtıldı. (Tiflis komitesinin dağıttıkları bu sayıya dahil değildi).

Sosyal demokrat gruplar işçilerin ekonomik ve kendiliğindenci eylemlerini bildiriler, beyannameler, illegal yayınlar aracılığıyla siyasi mecraya çevirmeyi başardılar. Bu eylemlerin öncüleri arasında Gümrü ve Kars demir yolu işçileri de vardı.

Jandarma subayı İvanovskiy, Mart 1905'te demir yolları genel müdürlüğüne ve ulaştırma bakanlığına gönderdiği yazısında şöyle yazıyor: "Tamir işçileri içindeki kaynama giderek yayılıyor. Bugün Kars hattında 14. kısımda askeri bekçiler koymak zorunda kaldık, ayrıca Gümrü istasyonunda bölükler bekliyor. 22 Mart gecesi Sanain'de telgraf telleri kesildi. Telgraf hattı onarıldı. Kars hattının 173. verstinde demir yolundan on ray çıkarıldı. Grevdeki tamirciler tamamen imkansız talepler ileri sürdüler, hiçbir ödün vermiyorlar, her gün yolu bozuyorlar. Umarım askeri bekçiler trenlerin hareketinin aksamasına izin vermez. Görünüşe bakılırsa askerleri geçici iş gücü olarak kullanmamız gerekecek".²⁰¹

İvanovskiy şifreli telgrafla gönderdiği raporunda tamir işçileri arasındaki karışıklıktan ötürü "tüm Tiflis – Gümrü – Erivan hattı boyunca askeri bekçiler yerleştirilmesine karar verildiğini", tren seferlerinin durduğunu, posta trenlerinin de gece Gümrü'de kalmak zorunda kaldığını bildiriyor.²⁰²

25 Nisan 1905 günü Erivan bölge mahkemesi savcısı Glagolev, demir yolunda devrimci hareketin yayılmasından duyduğu kaygıdan ötürü, Güney Kafkasya demir yolları Gümrü bölümü jandarma komutanlığından gelen raporlara atıfta bulunarak adalet bakanlığına rapor yazıyor:

Gümrü istasyonunda çekim servisinin bütün çalışanları, yani lokomotif hademesi, tamir ustaları, depo işçileri aralarında greve karar verdiler ve çalışmayı durdurdular, yaşam koşullarının iyileştirilmesini talep ettiler sonra da şehirde evlere dağıldılar. Burada birkaç toplantı oldu, bu toplantılarda işçiler talepleri karşılanıncaya kadar işe gitmemeye karar verdiler.

200 G. A. Galoyan, *Raboçee dvijenie i natsionalny vopros v Zakavkazye 1900-1922 gg.*, Erivan: Ayastan, 1969, s. 20.

201 RGİA, f. 273, op. 12, d. 322, l. 153-155.

202 Agy, s. 60.

5 Nisan'da Tiflis – Erivan ve Gümrü – Kars hatlarında bütün tren seferleri durdu. Öteki personeli, tamircileri, telgrafçıları, kondüktörleri ve ötekilerini de greve çağıran tehdit mektupları yağıyor.²⁰³

Otokrasi demir yollarında başlayan ve gittikçe güçlenen işçi eylemlerinden tedirgin olmuştu. Ulaştırma bakan vekili Myasoyedov-İvanov 1905 yılı olayları hakkında imparatora verdiği raporunda şöyle diyor: “Ocak ayının ortasından beri Güney Kafkasya demir yolu personeli ve işçileri arasında dış mihrakların kötü niyetli ajitasyonunun etkisiyle içten içe kaynamalar oluyor. Son günlerde bu kaynamalar özellikle arttı ve demir yolu seferlerini durdurmaya yönelik şiddet olayları şeklinde tezahür etti. Büyük karışıklıklar ilk önce Kars hattında ortaya çıktı... Bu harekete katılanlar esas olarak yörenin yerlisi olan insanlar, grevlere katılmak istemeyen Rus kökenli personel ise tehdit ve şiddete maruz kalıyorlar”.²⁰⁴

Ancak çarlık bürokratinin derdi işçilerin durumunun iyileştirilmesi ve taleplerinin karşılanması değildir, onun kaygısı Güney Kafkasya demir yollarındaki gecikmelerin “bölgenin sanayisine ve tüm ekonomisine” verebileceği zarardır. Bunun için “mezkur karışıklıkların” önlenmesi ve “grevin ve grev yöneticilerinin zararlı etkisinin yok edilmesi için” Kafkasya naibine bağlı bir özel komisyon kurulmasını ve Orta Asya demir yollarından ya da Baranoviçi istasyonundan bir tabur askerin Güney Kafkasya demir yoluna gönderilmesini önermektedir.

Alınan bütün önlemlere karşın Rusya'nın kalbinde başlayan işçi eylemlerinin haberleri gecikmeden en ücra köşelere ve bu arada Güney Kafkasya'ya değin ulaştı. Bu eylemlerin en güçlü olduğu zaman 1905 yılındaydı, eylemler Merkezi Rusya'daki siyasal işçi eylemlerinin bir yankısıydı.

14 Ekim 1905 günü Güney Kafkasya Demiryolcuları Birliği, Kafkasya'nın bütün demir yolu çalışanlarına seslenerek Rusya proletaryası ile sınıf dayanışmasına ve onun mücadelesini grevle desteklemeye çağırdı. Birliğin bildirisi bütün demiryolcuları 15 Ekim'de işi bırakmaya çağırıyordu.

Demir yolu emekçilerinin talepleri siyasal karakter taşıyordu. Emniyet güçleri ekonomik

203 RGİA, f. 1405, op. 107, d. 4559, l. 68.

204 RGİA, f. 273, op. 12, d. 322, l. 263.

sorunun ikincil önemde kaldığını, grevin temel sebeplerinin siyasal zeminde olduğunu telaşla kaydettiler.²⁰⁵

Bu sırada Kars – Gümrü – Erivan – Culfa demir yolunda kontrol sosyal demokrat örgütlerin eline geçmiştir. Grevci işçiler resmi makamların grevi kırmalarını engellemek için demir yolu hatlarını kestiler, trenleri devirdiler, telgraf hatlarını kestiler. İşçilerin grevi 14 Ekim'den 29 Ekim'e dek sürdü. Devlet grevi kırmayı ve işçilere karşı terör başlatmayı başardı. Ancak çarlık polisinin aldığı bütün tedbirlere rağmen devrimci hareket büyümeye devam etti. Eskiden olduğu gibi harekete yine demir yolu işçileri öncülük ediyordu. Kasım ayında tüm Gümrü – Kars demir yolu boyunca sıkıyönetim ilan edildi ve zalimce baskılar ve intikamlar başladı. Aralık 1905 başında demiryolcuların toplantısında demir yollarında genel greve gitmeye karar verildi. 12 Aralık'ta genel grev başladı. Güney Kafkasya demir yolları idaresi müdür yardımcısı mühendis Rahmanin'in raporuna göre “hat boyunca sadece grev bürolarının seçtiği trenlerin hareketine izin veriliyordu”.²⁰⁶ Grevciler bütün demir yolu hattında duruma hakim olmuşlardı. 15 Aralık 1905'te demir yolları idaresi Kafkasya naibi Vorontsov-Daşkov'a raporunda şöyle diyordu: “10 Aralık 1905'ten beri Güney Kafkasya demir yollarında trenlerin hareketleri ve öteki operasyonların kontrolü pratikte grev bürolarının eline geçti”.²⁰⁷

4 Ocak 1906'da Kars oblasti askeri valisi Kafkasya naibine raporunda “Kars – Tiflis hattındaki personelin grevinden dolayı bu hattaki trenlerin hareketinin durması sırasında yolcu trenlerinin hareketi yasadışı olmasına rağmen devam etti ve trenler hemen her gün sosyal demokrat partiye mensup şahısların yönetiminde münhasıran rütbesiz ihtiyat askerleri ve bu şahısların fikrine göre seyahate en çok ihtiyacı olan özellikle yoksul sınıftan sivilleri taşıdılar”.²⁰⁸

Kars istasyonu şefi grevciler tarafından görevinden uzaklaştırılmıştı. Güney Kafkasya makamları alarm halindeydi. Devlet olağanüstü önlemler almaya başladı. Demir yolu askerlerle dolduruldu ve bu şekilde grevi bastırmaya çalıştılar. Kafkasya naipliğinden emniyet genel müdürlüğüne gönderilen şu telgraf demir yollarındaki durum hakkında yeterince bilgi vericidir:

205 G. Arutyunov, “Revolyutsionnoe dvijenie v Armenii v oktyabre-dekabre 1905 g.”, *İzvestiya AN Arm. SSR*, N10, 1955, s. 7.

206 STsSA, f. 1, op. 1, d. 87, l. 78.

207 STsSA, f. 26, op. 1, d. 6, l. 1.

208 STsSA, f. 1, op. 1, d. 87, l. 56.

“Grev bürosu Tiflis'te bulunuyor. Komiteler Batum, Poti, Samtredia, Rion, Mihaylovo, Gümrü, Yelizavetpol (Gence), Bakü istasyonlarında... Şimdilik 82 kişi tutuklandı”.²⁰⁹

Aktivistler ve grev yöneticilerinin tutuklanmaları devam etti. Devlet işçilerin yeni eylemlerinden korkuyordu. Emniyet müdürü Tümgeneral Şirinkin, Güney Kafkasya demir yolları idaresine yazısında, polisin elinde “demir yolları personelinin suçlarını açığa vuran bol miktarda malzeme” olduğunu, şimdiden “kitlesel tutuklamalardan önce tutuklanmış” 20 kişinin ifadesinin alındığını ve gerekirse Erivan guberniyası ve Kars oblasti sınırları dahilindeki demir yolu personeli hakkındaki tüm belgesel malzemenin soruşturmanın emrine verilebileceğini bildiriyordu.²¹⁰ Jandarma komutanlığından Yüzbaşı Anişeyev kendisine bağlı polis amirliklerinin raporlarını özetliyor: “Demir yolu hattının birçok çalışanı özellikle de Gümrü istasyonu çalışanları bir suç işleme topluluğu kurmuşlar, bunlar öteki çalışanlar arasında grevi sürdürmeye yönelik ajitasyon faaliyeti yürütüyorlar”.²¹¹

Demir yolu işçilerinin grevi şiddetle bastırıldı. İşçi aktivistlerine baskılar uygulandı. Demir yolu idaresinin 29 Aralık 1905 tarihli kararı ile “grev bürosunda görev almış ve onların talimatlarını yerine getirmiş olan bütün çalışanlar işten çıkarılmış sayılacak ve asla işe alınmayacak”tı.²¹²

İç işleri bakanının ulaştırma bakanına çok gizli ibareli bir yazısında ifade edildiğine göre, Güney Kafkasya demir yollarında çalışanlarından “1905-1906 yılları karışıklık ve grevlerine katılmış ve genelde siyasal olarak güvenilmez olduklarını göstermiş 480 kişi görevinden alınmış”tı, “buna rağmen polisin elindeki bilgilere göre halihazırda adı geçen yolda siyasal açıdan güvenilmez olan 600 kişi hala çalışmakta”ydı.²¹³

Grevin bastırılması yine de demir yolundaki devrimci hareketin düşüşüne yol açmadı. Bu nedenle devlet otoriteleri demir yolunun güvenliği görüntüsü altında buraya gittikçe daha çok sayıda asker gönderdiler. Grev hareketinde Rusya'nın değişik şehirlerinden Kafkasya'ya sürgüne gönderilmiş Rus sosyal demokratları önemli bir rol oynamışlardı. Güney Kafkasya'daki sosyal

209 Arutyunov, agy, s. 16.

210 STsSA, f. 1, op. 1, d. 87, l. 65.

211 STsSA, f. 23, op. 1, d. 160, l. 23-24.

212 STsSA, f. 26, op. 1, d. 6, l. 168-169.

213 RGIA, f. 273, op. 12, d. 323, l. 77.

demokrat hareket ortaya çıkışının ilk günlerinden itibaren bölge halklarının ulusal kurtuluş mücadelesini hesaba katmak zorundaydı. Bu nedenle sosyal demokrat propagandistler örgütlü bir güçle karşı karşıya idiler. Sosyal demokratların Ermeniler arasındaki çalışmaları güçlükle yürütülüyordu çünkü işçiler henüz sınıf çıkarlarını kavrayacak düzeyde değildi. Müslüman işçiler arasında iş daha da zordu, onlar düşük bir bilinç düzeyinde idiler ve Müslüman ajitatörler bulmak zordu. Müslüman işçiler Hıristiyan işçilere karşı güvensizlik içindeydiler, bu sayede çarlık yönetimi çeşitli provokasyonlarını kolayca hayata geçirebiliyordu. Ancak çarlığın bütün tuzaklarına karşın 1905 yılı olaylarından sonra da sosyal demokrat hareket büyümeye devam etti, bütün milliyetlerden işçileri saflarına çeken büyük bir hareket oldu. Sosyal demokratlar, her milliyetten işçilerin çarlık otokrasisinin (Osmanlı sultanı da dahil öteki bütün otokrasiler gibi) bütün halkların özgürlüğünün celladı olduğunu anlamaları kadar her türlü tezahürüyle milliyetçiliğin de gerici bir güç olduğunu anlamaları için çalıştılar.

SONUÇ

Kars oblastını Kafkasya'ya ve geri kalan Rusya'ya bağlayan Tiflis – Gümrü – Kars demir yolu Rusya İmparatorluğu zamanında inşa edildi ve stratejik bir öneme sahipti. Demir yolu Ermeniler ve Türkler de dahil olmak üzere değişik milliyetlerden işçilerce yapıldı.

Çalışma ve yaşam koşulları tüm milliyetlerden işçiler için aynı derecede zordu. Açgözlülük ve yolsuzluk bütün müteahhitler ve taşeronların milliyetlerinden bağımsız olarak ortak özelliği idi. Sağlıksız ve ağır günlük yaşam koşulları, çok sayıdaki iş kazaları, iş güvenliği tedbirlerinin olmayışı, ücretlerin zamanında ve tam ödenmeyişi – bütün bunlar işçilerin kendiliğinden gelişen eylemlerine yol açtı. Ancak demir yolu idaresi, işverenler ve polis bu eylemlere hızla müdahale ettiler, işçileri işten attılar, memleketlerine (Türkiye'ye) geri gönderdiler, aktivistleri tutukladılar.

Tiflis – Kars demir yolunun kullanımı esnasında inşaattaki bütün eksik ve kusurlar ortaya çıktı, sonuçta demir yolu hattında tren devrilmeleri ve feci kazalar baş gösterdi. İnşaat ve hattın kullanımı sürecinde Güney Kafkasya işçi hareketine öncülük eden kadrolar çelikleşti. Çarlık otokrasisi “sınır boyu politikasını” hayata geçirirken işçi hareketini ezmeye, bir milleti ötekine karşı kışkırtma yoluyla sınıfsal yönelişi dar ulusal mecraya sokmaya çalıştıysa da ulusal bilincin oluşumu sürecini durdurması mümkün değildi. Güney Kafkasya'da gelişen sosyal demokrat hareket ekonomik talepleri olan kendiliğinden işçi hareketinin siyasal talepleri olan, grevler örgütleyen bir harekete dönüşmesine yardım etti.

1914 yılında başlayan Birinci Dünya Savaşı Güney Kafkasya ve Kars oblastı işçilerini de içine çekti ve halklar arasındaki ilişkileri, özellikle Ermenilerle Türkler arasındaki ilişkileri de değiştirdi. 1917 yılında Rusya'daki Şubat ve Ekim devrimleri ve Rus askerlerinin Kars oblastından da çekilmesi ve sonrasında Türkiye ve Ermenistan arasındaki savaş sonucunda Kars oblastındaki Ermeni nüfusu bu topraklardan sürüldü. Daha sonra Türkiye ile Güney Kafkasya cumhuriyetleri arasında imzalanan Moskova ve Kars antlaşmaları uyarınca Ekim 1921'de Kars oblastı Türkiye'nin eline geçti.

5 Ekim 1921'de Güney Kafkasya Federe Cumhuriyeti ile TBMM arasında demir yolunun ortak kullanımını anlaşması imzalandı.²¹⁴ 18 maddelik bu anlaşmayı TBMM adına şark demir yolları müdürü Mustafa Salih ve Güney Kafkasya Federe Cumhuriyeti adına Güney Kafkasya demir yolları müdürlüğü özel işler mühendisi German ve özel işler memuru Klinovskiy imzaladılar. Anlaşma Güney Kafkasya cumhuriyetlerinin demir yolları ile Türk demir yolları arasındaki ve tersi yöndeki (Gümrü'de yüklemeli) hareketi düzenliyordu. Anlaşma yükleme, navlun, tamir ve yol bakım masrafları, bilet satışları, çeşitli sorunların çözüm yöntemi konularındaki bütün ayrıntıları içeriyordu.

Ekim 1924'te Türkiye'de kalan Kızılçahçah istasyonu ile Ermenistan'da kalan Leninakan (Gümrü) istasyonu arasında telgraf hattı çekmek üzere Türk ve Ermeni tarafından telgrafçılar tayin edildi.²¹⁵

Kars oblastı topraklarının Türkiye'ye verilmesinin ardından Ermenistan sınırından Kars'a kadarki demir yolu hattı geniş hattan dar hatta çevrildi.

9 Temmuz 1929'da Sovyetler Birliği ile Türkiye arasındaki Konvansiyon temelinde iki hükümet arasında SSCB ile Türkiye arasında direkt yolcu, bagaj ve yük taşıması için demir yolu seferleri anlaşması imzalandı. Anlaşma taşımaların her türlü koşullarını net bir şekilde belirliyordu ve Leninakan (Gümrü) – Kars hattını kullanan direkt yük taşımasına çık istasyonların listesini de içeriyordu.

11 Ekim 1961'den itibaren SSCB ve Türkiye hükümetleri arasında doğrudan Sovyet-Türk demir yolu ulaşımı hakkında yenilenmiş bir anlaşma yürürlüğe girdi. Anlaşma 1993 yılına kadar yürürlükte kaldı. Aleksandropol (Gümrü) – Kars hattında son yük treni 6 Temmuz 1993'te geçti. Türkiye Karabağ savaşından dolayı Ermenistan Cumhuriyeti ile sınırını kapatma hususunda tek başına siyasal bir karar aldı.

2008 yılından beri Türkiye sınırındaki Gümrü – Ahuryan istasyonlarında bazı çalışmalar yapıldı ve bu çalışmalar 2009 yılında da devam etti. Uzmanlar yolların durumunu kontrol ettiler, yolu temizlediler, tamir çalışmaları başladı. İnşaatında çeşitli milliyetlerden binlerce işçinin emeği kullanılmış olan ve on yıllar boyunca Türkiye ve Ermenistan'ı Kars – Gümrü yoluyla

214 HAA, f. 113, op. 3, d. 170, l. 209.

215 HAA, f. 113, op. 3, d. 170, l. 208.

birbirine bağlamış olan bu demir yolunun açılması bir iyi niyet eylemi olabilir.

Biz Ermeniler ve Türkler halklarımız için kabul edilebilir olan çözümleri birlikte aramaya mahkumuz, bu çözümler değişik biçimlerde tezahür edebilir, ancak bir nokta açık olmalıdır: bu çözümler bütün bölgede istikrarlı bir barışın tesisine, ekonominin çok yönlü gelişimine ve ortaklık atmosferinin oluşumuna yardım etmelidir.

Index	ինդեքս	Dizin
1877-78, Russo-Turkish War of	1877-1878 թթ. ռուս-թուրքական պատերազմ	1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı
Abdulhamid, Sultan	Աբդուլ Համիդ սուլթան	Abdülhamid
Accidents	Պատահարներ	Kazalar
Ajara	Աջարիա	Acara
Akhtala	Ախթալա	Aktala
Alashkert	Ալաշկերտ	Eleşkirt
Aleksandr III, Emperor	Ալեքսանդր III կայսր	Aleksandr III, İmparator
Aleksandropol (Gyumri)	Ալեքսանդրապոլ (Գյումրի)	Aleksandropol (Gümrü)
Ardahan	Արդահան	Ardahan
Armenians, Armenian refugees	Հայեր, հայ փախստականներ	Ermeniler, Ermeni mülteciler
Arpachai (Akhuryan) river	Արփաչայ (Ախուրյան) գետ	Arpaçay (Ahuryan) nehri
Artvin	Արդվին	Artvin
Baku	Բաքու	Bakü
Bariatinskii, Prince	Բարյատինսկի, իշխան	Baryatinskiy
Batum	Բաթում	Batum
Bayezid	Բայազետ	Bayezid
Berlin, Treaty of	Բեռլինի համաձայնագիր	Berlin, Antlaşması
Castelli, contractor	Կաստելլի, կապալառու	Castelli, müteahhit
Childir, sanjak of	Չալդիր, սանջակ	Çıldır, sancağı
Constantinople, Treaty of	Կոստանդնուպոլսի հաշտության պայմանագիր	İstanbul, Muahede-i Kat'isi
Contracting system	Կապալային համակարգ	Sözleşme sistemi
Day laborers	Օրավարձու բանվորներ	Günübirlik işçiler
Demonstrations	Ցույցեր	Gösteriler
De Mossi, contractor	Դե Մոսսի	De Mossi, müteahhit
Director of the Railroads	Երկաթուղու վարչություն	Demiryolları direktörü
Diseases	Գոլխորոքներ	Hastalıklar
Doukhobors	Տևտեսական մեթոդ	Duhoborlar
“Economical method”	Գործադուլ	“Ekonomik yöntem”
Employment quotas	Եր-անի նահանգ	İstihdam kotaları
Erivan gubernia	Երմուլա- Ստեփան	Erivan guberniyası
Ermolaev, Stepan	Էրմոլայև	Yermolayev, Stepan

Erzurum	Օտարահպատակ	Erzurum
Foreign workers	Ֆրանկինի գեներալ	Yabancı işçiler
Frankini, Viktor, General	Գինզբուրգ Մոխեյ, կապալառու	Frankini, Viktor, General
Ginzburg, contractor	Գոլցին, իշխան	Ginzburg, müteahhit
Golitsyn, General Prince	Գորչակով, արտաքին գործերի նախարար, իշխան	Golitsın, General, Prens
Gorchakov, Prince, Minister of Foreign Affairs	Յուլներ	Gorçakov, Prens, Dışışleri Bakanı
Greeks	Գյումրի Վ տես	Rumlar
Gyumri, see Aleksandropol	Ալեքսանդրապոլ	Gümrü, bkz. Aleksandropol
Housing	Բնակեցում	Barınma
Italian workers	Իտալացի բանվորներ	İtalyan işçiler
Jajur tunnel	Ջաջուռի թունել	Cacur tüneli
Julfa	Ջուլֆա	Culfa
Kagyzman	Կաղզվան	Kağızman
Kandelaki, contractor	Կանդելակի, բանվոր վարձող	Kandelaki, müteahhit
Karaklis, Great	Դարաքիլիսա Մեծ	Karaklis, Büyük
Karapapak	Կարափափախներ	Karapapaklar
Karapetov, Nikita Ivanovich, Armenian contractor	Կարապետով Նիկիտա Իվանովիչ, բանվոր վարձող	Karapapaklar
Kars, Kars oblast, Kars station, Kars newspaper, Treaty of Kars	Կարս, Կարսի մարզ, Կարսի կայարան	Karapetov, Nikita İvanoviç, Ermeni müteahhit
Kavkaz newspaper	«Կարս» թերթ	Kars, Kars oblastı, Kars istasyonu, Kars gazetesi, Kars Antlaşması
Kirtava, Sebastian, contractor	«Կովկաս» թերթ	Kirtava, Sebastian, müteahhit
Kogan (Yermolinsky), O. A., engineer and correspondent for Novoe Obozrenie	Կիրտավա Սեբաստիան, բանվոր վարձող	Kogan, (Yermolinskiy), O.A., mühendis ve Novoe Obozrenie muhabiri
Kurds	Կոգան (Երմոլինսկի) Օ.Ա., «Новое обозрение» թերթի թղթակից ինժեներ	Kürtler
Leninakan, see Aleksandropol	Զրդեր	Leninakan, bkz. Aleksandropol
Masons	Լենինական, տես	Duvar ustaları
Mateos, Armenian Patriarch	Ալեքսանդրապոլ	Mateos, Ermeni patriği
Medical care	Մատթեոս, Կ.Պոլսի հայոց պատրիարք	Tıbbi hizmetler
Military-Customary Administration	Բժշկական սպասարկում	Askeri - Örfi İdare xxxxxxxxxxxx
Milyutin, Dmitry, War Minister	Ռազմական գործողությունների ղեկավարում	Milyutin, Dmitriy, Savaş Bakanı
Molokans	Միլյուտին Դմիտրի, ռազմական նախարար	Malakanlar
Mortality	Մոլոկաններ	Ölüm oranları

Moscow, Treaty of	Մահացություն	Moskova Antlaşması
<i>Mshak</i> newspaper	Մոսկվա	Mşak gazetesi
Muslim emigration to Anatolia	«Մշակ» թերթ	Anadolu'ya Müslüman göçü
Mustafa Chil-oglu, contractor	Մուսուլմանների դեպի Անատոլիա	Mustafa Çil-oğlu, müteahhit
Navtlugi	Մուստաֆա Չիլի-օղլի, բանվոր վարձող	Navtlugi
Nikolai II, Emperor	Նավթլուղ	Nikolay II, İmparator
<i>Novoe Obazrenie</i> , newspaper	Նիկոլայ II կայսր	<i>Novoe Obazrenie</i> gazetesi
Ottoman consulates	«Новое обозрение» թերթ	Osmanlı konsoloslukları
Pambak Gorge	Օսմանյան հյուպատոսություններ	Pambak geçidi
Pasen	Փամբակի կիրճ	Pasin
Passport system	Բասեն	Pasaport sistemi
Pisto, Dmitri, contractor	Անձնագրային համակարգ	Pisto, Dmitri, müteahhit
Poti	Պիստո Դմիտրի, կապալառու	Poti
Prohaska, Head of the Fifth Section	Փոթի	Prohaska, Beşinci Kısım şefi
<i>Proletariat</i> newspaper	Պրոխասկա, 5-րդ տեղամասի պետ	Proletariat gazetesi
Recruitment	«Պրոլետար» թերթ	İşe alma
revolutionary movement on the railway	Երկաթուղու հեղափոխական շարժումներ	Demiryollarında devrimci hareket
Rıza Pasha	Ռիզա փաշա	Rıza Paşa
Russians, Russian sectarians	Ռուսներ, ռուս աղանդավորներ	Ruslar, Rus heterodoksları
Sanitary conditions	Սանիտարական վիճակ	Sağlık koşulları
Sections, Section Directors	Բաժանմունքներ, բաժանմունքների վարիչներ	Kısımlar, kısım şefleri
Shakir Amrullah-oglu, contractor	Շաքյար Ամրուլաղ-օղլի, բանվոր վարձող	Şakir Emrullah-oğlu, müteahhit
Sheremetev, Sergei	Շերեմետ- Ս. Ա., գեներալ, կուսակալ	Şeremetev, Sergey, General
Shulaveri	Շուլավեր	Şulaveri
Simberg, K., Assistant Director of Construction Works	Շերեմետ- Ս. Ա., գեներալ, կուսակալ	Simberg, K., Demiryolu inşaatı direktör yardımcısı
Sivas	Շուլավեր	Sivas
Social-Democrats	Սիմբերգ, աշխատանքների պետ	Sosyal-Demokratlar
<i>Soyuz armyanskikh sotsial- demokratov</i>	Սվազ	<i>Soyuz armyanskikh sotsial- demokratov</i>
Strikes of railway workers	Սոցիալ-դեմոկրատ	Demiryolu işçileri grevleri
Tbilisi (Tiflis)	«Հայ սոցիալ-դեմոկրատական միությունը»	Tiflis
Telegraphists	Երկաթուղային աշխատողների	Telgrafçılar
		Tiflisskii listok gazetesi

Tiflisskii listok newspaper	գործարդւ	Trabzon
Trabzon	Թրիլիսի (Թիֆլիս)	Güney Kafkasya Demiryolları
Transcaspian Railroad	Յեռագրավարներ	Güney Kafkasya Federal Cumhuriyeti
Transcaucasian Federative Republic	«ԶՈՒՆՈՐՐԱՌձ սՈՐՅՏԱ» թերթ	Tumanyan, Hovhannes
Tumanyan, Hovhannes	Տրապիզոն	Türkler
Turks	Անդրկասպյան ճանապահի	Güney Kafkasya Demiryolcular Sendikası
Union of Transcaucasian Railway Workers	Անդրկովկասի Ֆեդերատիվ Յանրապետություն	Kafkasya Naibi
Viceroy of the Caucasus	Թումանյան Յովհաննես	Vladikavkaz
Vladikavkaz	Թուրքեր	Vorontsov-Daşkov, Yaver Generaş Kont İllarion
Vorontsov-Daşkov, Adjutant General Count İllarion	Կովկասի փոխարքայություն	Vurtsel, Yevgeniy, Demiryolu İnşaat direktörü
Vurtsel, Evgenii, Director of the Railway Construction	Վլադիկովկաս	Witte, Sergey, Rusya Maliye Bakamı
Witte, Sergei, Minister of Finance of Russia	Վորոնցով-Ղաշկով Իլարիոն Ի., կոմս, գեներալ-համհարզ	İşçi protestoları
Workers' protests	Վուրցել Եվգենի Ղախտրի-իչ, երկաթուղու շինարարության պետ	Yakşic, Stepan İ., Üçüncü Kısım şefi
Yakshich, Stepan İ., Director of the Third Section	Վիտտե Ս.Յու., Ռուսաստանի ֆինանսների նախարար	Erivan
Yerevan, see Erivan	Յակշիչ Ստեփան Ի., 3 -րդ տեղամասի պետ	Yusuf Veysi-oğlu
Yusuf Veys-oglu	Եր-ան	Zamanlu
Zamanlu	Յուսուֆ Վեյս օղլի	
	Չամանլու	