



**TÜRKİSTAN'DA RUS İŞGALLERİNİN BİR PARÇASI: TRANS- HAZAR
DEMİRYOLU PROJESİ (1879-1903)**

Dr. Öğr. Üye. Aysel ERDOĞAN*

ÖZ

XIX. yüzyılın ikinci yarısında İngiltere ve Rusya arasında Türkistan'ın hâkimiyeti konusunda yaşanan rekabet Rusya'nın bölgeyi işgali ile neticelenmiştir. Rusya, işgal süresince gerekmedikçe askeri güç kullanmamaya dikkat etmiş ve bir açıdan bölgeyi stratejik olarak gerçekleştirdiği savaşlarla ele geçirmiştir. Türkistan'da kontrolü büyük ölçüde ele geçiren Rusya, bölgede kalıcı hâkimiyeti sağlamak adına da çeşitli stratejik yöntemler uygulamıştır. Çalışma konumuz olan demiryolu politikası da Rusya'nın Türkistan üzerindeki politik ve askeri gücünü arttırmak doğrultusunda kullanmış olduğu yöntemlerden birisidir. Rusya'nın Türkistan'daki işgalleri sırasında karşılaştıkları en büyük zorluklardan birisi Merv bölgesindeki Türkmenler olmuştur. Türkmenlere karşı verilen mücadelede, bölgeye asker ve mühimmat sevkiyatı konusunda Rusya'nın yaşadığı sıkıntılar, demiryolu ihtiyacını açığa çıkarmıştır. XIX. yüzyılın sonlarına doğru Rusya, Türkistan üzerinde kontrolünü arttırmak ve bölgeye gerektiğinde asker sevkiyatını kolaylaştırmak gibi politik ve askeri amaçlarla Türkistan'da demiryolları inşa etmeye başlamıştır. Daha çok askeri amaçlarla inşa edilen demiryolları bir süre sonra Rus sömürgeciliğine hizmet etmeye başlamıştır. Bu demiryollarından birisi olan Trans-Hazar demiryolu projesi, özellikle Göktepe seferi sırasında Rusya'nın nakliye konusunda yaşadıkları sıkıntının sonucunda ortaya çıkmıştır. Askeri amaçlarla inşa edilen bu demiryolunun sonrasında ticari amaçlarla kullanılmaya başlaması ve bu noktada yetersiz kalması yeni bir demiryolu projesini beraberinde getirmiştir. Çalışmamızda; Rusya'nın Trans- Hazar demiryolunu inşa süreci, demiryolunun güzergâhı, demiryolu inşasında çalışan Teke Türkmenlerinin durumu, sonradan daha çok ticari bir nitelik kazanan demiryollarının Rus sömürgeciliğine olan hizmetleri ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Türkistan, Rusya, Türkmenler, Trans-Hazar Demiryolu.

**A PART OF RUSSIAN OCCUPATIONS IN TURKISTAN: TRANS-CASPIAN
RAILWAY PROJECT (1879-1903)**

ABSTRACT

The rivalry between Britain and Russia in the second half of the 19th century regarding the dominance of Turkestan resulted in the Russian occupation of the region. During the occupation, Russia took care not to use military force unnecessarily and, in a way, seized the region strategically. Russia, which has taken control of Turkestan to a great extent, has applied various strategic methods in order to ensure lasting sovereignty in the region. Railway policy, which is our subject of study, is one of the methods that Russia has used to increase its political and military power over Turkestan. One of the biggest difficulties that Russia faced during the occupation of Turkestan was the Turkmen in the Merv region. In the struggle against the Turkmen, Russia's difficulties in shipment of soldiers and ammunition to the region revealed the need for railway. Towards the end of the 19th century, Russia began to build railways in Turkestan for political and military purposes, such as increasing control over Turkestan and facilitating the shipment of troops to the region. The railways, which were mostly built for military purposes, after a while began to serve Russian colonialism. One of these railways, the Trans-Caspian railway project, emerged as a result of Russia's transportation difficulties specially during the Goktepe expedition. The fact that this railway, which was built for military purposes,

*Osmaniye Korkut Ata Üniv. Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü,
ayselerdogan@osmaniye.edu.tr, Orcid No: 0000-0003-0319-1976

started to be used for commercial purposes and was inadequate at this point brought a new railway project with it. In our study were discussed; Russia's Trans-Caspian railway construction process, the route of the railway, the status of the Teke Turkmens working in the construction of railways, the services of the railways, which later gained a more commercial character, to Russian colonialism.

Keywords: Turkestan, Russia, Turkmens, Trans-Caspian Railway.

GİRİŞ

Türkistan'da Rus siyasetinin temel unsurlarından birisi Rus ekonomi politikası doğrultusunda yürütülen, ülkenin "sömürge" haline getirilmesidir (Hayit 2004: 160). Bu kapsamda Rusya'nın Türkistan'daki demiryolu politikası bölgedeki sömürgeci politikası ve kararlı ilerleyişinin sonuçlarından birisidir (Hamilton 1906: 1-2). Rusya'nın Kafkasya ve Türkistan'da demiryolu inşa etmesinde öncelikle askeri sonrasında ise ticari, politik ve ekonomik amaçları etkili olmuştur. Kırım savaşı (1853-56) sırasında Ruslar güneyde bir savaş çıkması durumunda modern demiryolları olmaksızın bölgeye asker ve malzeme taşıyamayacaklarını fark etmişler bundan dolayı Karadeniz'in kuzeyi, Kafkasya ve Türkistan boyunca demiryolları inşa etme kararı almışlardır (Yetişgin 2014: 190). Türkistan'daki varlığını kalıcı hale getirmek isteyen Rusya; bölgede kaleler, ordugâhlar ve karayolları inşa etmiş, demiryolu projelerini hayata geçirmiştir. Ayrıca limanlar inşa ederek su yollarını işler hale getirmiştir (Uygun 2017: 22).

Rusya'nın Türkistan'daki en önemli ekonomik faaliyet alanları; Amu Derya, Siri Derya, Zerefşan ve diğer nehir sistemlerinden istifade eden yerleşim alanlarıdır (Taaffe 1962: 80). Nitekim Rusya, Türkistan'da demiryolu inşa etmeden önceki dönemde ulaşım için nehir sistemini kullanmak istemiştir. 1853'de Siri Derya'da başlayan ilk ciddi gemi girişimi, 1862 ve 1868 yıllarında yeniden denenmiştir. Ancak Siri Derya'nın güçlü akımı ve birçok kanalın derinlik ve yönündeki değişiklikler önemli zorluklar ortaya çıkarmıştır. 1870 yılında yeni bir geminin uygulanmaya koyması girişimi de işe yaramamış, bu nedenle Siri Derya filosu 1883'te resmen kaldırılmış, ancak 1888 yılına kadar yelken açmaya devam etmiştir. Amu Derya üzerindeki ulaşım ise çeşitli zorluklara rağmen kısmen daha başarılı olmuştur (Matley 1994: 324). Amu Derya'yı geçmek için bir köprüye ihtiyaç duyulmuş olup Amu Derya üzerinde bir köprü inşası için mimar Mr. Belinsky öncülüğünde yoğun bir çalışma sonucu köprü inşa edilmiştir. 1880 yılında Trans-Hazar demiryolunun bir parçası olarak inşa edilen köprü Rusya'nın Türkistan'daki etkisini önemli ölçüde arttırmıştır. Köprü'nün ana kısmının uzunluğu 5.740 feet olup köprü için toplam 301,678 rublelik maliyetin 141,674 ruble olan kısmı işgücü, parça vb. ihtiyaçlar için 160,000 rublelik kısmı ise malzemeler için kullanılmıştır (Yetişgin 2014: 199). 1880'li yılların sonlarından itibaren Amu Derya'da Rusların ticari amaçlarla değil askeri amaçlarla hizmet eden beş gemileri bulunmaktaydı. Donanmanın asıl amacı; Çarcuy'daki demiryolu ile askeri kaleler ve nehir boyunca uzanan yerleşmelerle bağlantıyı sağlamaktır. 1887- 1914 yılları arasında gemicilikte yaşanan gelişmelere karşın nehrin dış dünya ile ticari bağlantı sağlama konusunda yetersiz olduğu anlaşılmıştır. Nitekim Ruslar tarafından XIX. yüzyılın sonlarında inşa edilen demiryolları Amu Derya ve Siri Derya nehir ulaşımını geri planda bırakmıştır. (Matley 1994: 324-327). 1876 yılında Türkistan'ın son bağımsız devleti HokandHanlığı'nın da düşmesinden sonra Türkistan üzerinde Rus hâkimiyeti

sağlanırken Türkistan'ı Rusya'ya bağlayacak çeşitli demiryolu projeleri ortaya çıkmıştır (Taaffe 1962: 82).

1. Trans- Hazar Demiryolu Projesinin Ortaya Çıkması

Rusya, Türkistan'da kontrol altına aldığı bölgelerdeki hâkimiyetini güçlendirmek ve onları üsleri ile bağlamak amacıyla önemli çalışmalar gerçekleştirmiş olup Trans-Hazar Demiryolu bunlardan birisidir (Popowski 1893: 131). Türkistan'da demiryolu inşa etme kararı Prens Baryatinsky tarafından ilk olarak 1850 yılında alınmış ancak bu proje Türkmenler, Hiveliler ve bölgedeki diğer topluluklar tarafından müsaade edilemeyeceği düşüncesiyle Rus hükümeti tarafından başlatılmamıştır. Rusya'nın Türkistan hanlıklarını ve Türkmenleri ilhak etmesinin ardından demiryolları konusunda bir engel kalmamıştır (Yetişgin 2014: 190). 1872 yılında Hive ve Buhara'nın kontrol altına alınmasından sonra Amu Derya'nın gerekli bağlantı kanallarının sağlanması ve Aral filosunun geleceği konusunda Rusya'da çeşitli düşünceler ortaya çıkmıştır. Ancak bu döneme kadar başarılı olmayan nehir navigasyonundan kaynaklanan zorluklar, hızla bu planları geride bırakmış ve Türkistan Demiryolunun planı kesin bir şekil almaya başlamıştır (Curzon, 1889, 34-35). 29 Kasım 1872'de, Rusya, Ticaret ve Sanayisinin gelişimi için özel bir Komite, Türkistan'ın demiryolu ile Rusya ve Avrupa'ya bağlanmasını tartışmış, bunun için üç farklı yol önerilmiştir. Bu yollardan birincisi, Krasnovodsk'tan Hive, Buhara, Semerkant ve Taşkent'e; ikincisi, Orenburg'dan Taşkent'e, üçüncüsü, Ekaterinburg'dan Taşkent'e uzanmaktadır (Tealakh 1991: 161).

Rus yetkili Albay A. I. Glukovski, 1873 yılında Rus Çarı tarafından Orenburg'dan Taşkent'e bir hat inşa etmenin uygulanabilirliği hakkında bir rapor hazırlamakla görevlendirilmiştir. (Curzon 1889: 34-35). Glukovski'den ayrıca Türkistan'ın ticari, ekonomik ve sosyal özellikleri hakkında bilgi toplaması istenmiştir. Glukovski, Hive'nin işgalini takiben 1873 yılında bölgede yaptığı incelemelerin ardından demiryolu için Türkistan'daki en uygun yönün Krasnovodsk'tan Amu Derya'ya doğru olacağını belirtmiştir. O, bu projenin Türkistan ve Afganistan'daki ürünlerin Rus pazarlarına nakledilmesini kolaylaştıracağını ayrıca askerlerin bölgeye nakliyesi için bu yolun önemli avantajlara sahip olduğunu belirtmiştir (Tealakh 1991:161). Glukovski ayrıca Rusya'nın demiryolu inşa ederek Türkistan'da ekonomik, ticari ve idari yapıları kontrol altında tutabileceğini bildirmiştir (Yetişgin 2014: 190).

Türkistan'da demiryolu inşasında diğer önemli bir isim Süveyş kanalı (1859-69) ve Panama Kanalı (1881- 1888) inşasının başmühendisliğini yapan Fransız Ferdinand Marie de Lesseps'tir. (Yetişgin 2014: 191). Rus Çarı, 1873 yılının başlarında Glukovski'nin yanı sıra Süveyş Kanalı'nda çalışan mühendislerden biri olan M. Cotard, M. Ferdinand de Lesseps'le de demiryolu meselesini tartışmıştır. Rusya'nın Türkistan'da demiryolu inşa etmesini teşvik eden Lesseps, İstanbul'daki Rus elçisi General İgnatiyev'e bir mektup yazarak düşüncelerini bildirmiştir (Curzon 1889: 34-35). Lesseps, demiryolları konusunda Baryatinsky ve Glukovski'den daha detaylı bir plan hazırlamıştır. Demiryolunun Hindistan'ı Türkistan aracılığıyla Avrupa ile bağlayacağı, ekonomik ve politik açıdan fayda sağlayacağını savunan Lesseps, böylelikle İngiltere ve Rusya arasındaki rekabetin de son bulacağını savunmuştur. Bu planlamaya göre Orenburg'a ulaşan Rus demiryolu sisteminin Peşaver'de İngiliz demiryolu ile bağlanması hesaplanmıştır. Demiryolunun başarılı olması durumunda Avrupa'dan Hindistan'a bir hafta içerisinde ulaşılacağı söylenmiştir (Yetişgin 2014: 190).

Lesseps, Calais'ten Kalküta'ya giden demiryolunun 75000 mil uzaklıktaki Orenburg'dan Semerkant'a, Rusya tarafından; Semerkant'tan Peşaver'e İngiltere tarafından uzatılmasını tavsiye etmiştir. General Ignatiyev, ticari ve politik önemi dolayısıyla bu fikri olumlu karşılamıştır. Bu girişim hem oldukça büyük ve görkemli hem de riskli bir hareket olarak nitelendirilmiştir. M. de Lesseps, daha sonra Paris'e gitmiş topoğrafik incelemeleri yapmak için küçük bir topluluk kurulmuştur. Bu topluluk; işletmenin teknik uygulanabilirliği ve gelecekteki ticari ve mali avantajları hakkında rapor hazırlayarak uzmanlar kuruluna sunmuştur. Bir finansal şirket tarafından desteklenen belirli yerel anketler yapılmış, nihayet inşaat çalışmalarının başlaması ve altı yıl sürmesi kararlaştırılmıştır. (Curzon 1889: 34-35; Tealakh 1991:165).

Rusya'nın demiryolu hattı planı Herat'a 65 mil uzaklıkta yer alan Kuşhan'dan başlayıp İngilizleri Hindistan'da Rus tehdidi konusunda endişelendirecek Penjdeh'e kadar uzanmaktadır. General Annenkoff, İngiliz demiryolunu Rus demiryolu ile Kandahar aracılığı ile birleştirmeyi amaçlamıştır. Bu bağlantının Hazar ve Herat aracılığıyla İngiltere'den Hindistan'a dokuz günlük bir sürede bağlantı sağlayacağı düşünülmüştür. İngiltere'nin bu demiryolu inşasının Rusya'nın Hindistan'da mallarını satmasını kolaylaştırmasından endişe ettiği, Hindistan'la demiryolu hattının Rusya ile sürekli olarak sorun ve savaş tehlikesi yaratacağını belirtmiştir. Ayrıca Trans-Hazar demiryolunun Rusya'nın İran üzerinde kontrolünü arttıracığı düşünülmüştür (Yetişgin 2014: 193). Demiryolu projesinin gerçekleştirilebilmesi için İngiltere'nin izni gerekmiştir. Ancak İngiltere'de proje çok fazla kabul görmemiş ve Hindistan'ın topraklarında inceleme yapmak için gönderilen bazı Fransız mühendisleri Afgan sınırına ulaştığında, İngiltere'nin bu sorunlu bölgede karşılaşılabileceği zorluklar nedeniyle, ötesine geçmeleri için onlara izin verilmemiştir. Mühendislerin Avrupa'ya dönmesinden sonra proje etkisini yitirmiş, Lesseps, daha büyük çıkar sağlayacağı düşüncesiyle dikkatini Panama kanalına çevirmiştir. Bu dönemden sonra bu projenin bir daha orijinal şekliyle ortaya çıkmadığı belirtilmiştir (Curzon 1889: 36).

M. Ferdinand de Lesseps'in 1873 yılındaki demiryolu projesi bir süreliğine geri planda kalmıştır. Ancak 1877 yılında Türkmenlere karşı Rus seferlerinin başlaması, Türkistan'daki politik ağırlık merkezinin kademeli olarak Türkistan'dan Trans-Hazar'a kayması, farklı şekilde bir demiryolu projesinin canlanmasına yol açmıştır. İlk olarak 1879 yılında General Lomakin'in Akhal Tekelerine karşı keşif seferlerini gerçekleştirdiği sırada Trans-Hazar demiryolunun inşası düşüncesi dile getirilmiş, 1880 yılında General Skobelev'in savaşın komutanlığını üstlenmesiyle bu düşünce yeniden canlanmıştır. General Lomakin'in 1879 yılında Göktepe'de Türkmenler karşısında aldığı yenilgi Rusların cesaretini kırmıştır. Bölgenin işgali ve ilhaki için M.D. Skobelev tam yetki ile görevlendirilmiştir. Skobelev kuvvetlerine destek sağlama düşüncesi ile Trans-Hazar projesi önem kazanmıştır (Curzon 1889: 37; Tealakh 1991: 141-142). Çeşitli nedenlerle Türkmenistan'da bulunmuş olan ve bölgeyi iyi bilen Skobelev, ilk olarak Türkmenler karşısında aldığı yenilgi ile morali çökmüş olan Rus askerlerini Kafkasya'daki yeni birliklerle değiştirmiştir. Ulaşımaya büyük önem veren Skobelev tarafından, Mihaylov alayından Kızıl Arvat'a kadar uzanan Zakaspi demiryolu hattı inşa ettirilmiştir (Anna Berdiyev- Necef, 2003: 274).

2. Trans- Hazar Demiryolu Projesinin Birinci Aşaması

Rusya için Türkistan meselesi, 1875 yılından itibaren yeni bir aşamaya gitmiştir (Popowski 1893:VIII).1875 yılında Hokand'da çıkan isyan, 1877 Türk-Rus savaşının yarattığı karışıklıklara rağmen Rusya 1870'li yıllardan itibaren ağırlıklı olarak Türkmenleri kontrol altına alma politikası uygulamıştır. Rusya'da Akhal-Teke Türkmenlerine karşı yürütülecek askeri operasyonlarda kullanılmak üzere demiryolu projeleri ağırlık kazanmıştır. Bu noktada stratejik açıdan oldukça önemli bir bölge olan Türkmen karakolu Merv'in ele geçirilmesinin Rusya için sağlayacağı avantajlar etkili olmuştur (Tealakh 1991:167-168). 1881'de Türkistan'ın Rus İmparatorluğu'na daha fazla dâhil olması ve nüfusa karşı askeri önlem alma gerekliliği Hazar denizinden Krosnovodsk'a ve buradan Kızıl Arvat'a kadar uzanacak bir demiryolu hattının inşasını gerektirmiştir (Starns, 2012: 38; Taaffe, 1960: 31). Nitekim 1880'li yıllardan itibaren Rusya, demiryollarını doğuya doğru genişletmiştir. 1881'de Türkistan, Rusya İmparatorluğu'na giderek daha fazla entegre olmaya başlamış, nüfusa karşı alınan askeri önlemler, Hazar Denizi'nin doğusundan Uzun-Ada boyunca Krasnovodsk'a ve Kızıl Arvat'a kadar uzanan bir askeri demiryolu hattının inşasını gerektirmiştir (Starns 2012: 38). Hazar ve Asya'nın kalbi arasındaki bir demiryolu yapma ihtiyacı askeri üs ile on üç mil iç kısımdaki küçük bir portatif hattın nakliye için daha kolay taşınabilir bir hat ihtiyacının çıktığı Göktepe seferi sırasında açığa çıkmıştır (Skrine- Ross, 1899: 306). Rusya'nın daha önceden Türkistan'da yaşamış olduğu deneyim kurak ve sıkıntılı bir bölgeye çok sayıda askeri birlik sevk etmenin zorluklarını göstermiştir. General Kaufmann ve Skobelev'in nispeten daha az sayıdaki kuvvetlerle gerçekleştirdikleri seferler dahi binlerce deve kervanı gerektirmiştir. Bölgedeki su kıtlığı ve taşınacak mühimmat göze alındığında geniş çaplı bir askeri girişim için demiryolu tek çözüm olarak görülmüştür (Alten 1905: 837). Türkistan'daki demiryolunun yapımına Türkistan Genel Valisi General P. V. Kaufmann'ın önerisi üzerine başlanmıştır. Kaufmann, Rusya Demiryolları Bakanı'na yazdığı 15 Mart 1874 tarihli mektup ile Rus İmparatorluğu'nun Türkistan'daki siyasi ve askeri varlığını güçlendirmek için bölgeyi bir demiryolları ağı aracılığıyla Rusya'ya bağlamanın acil bir ihtiyaç olduğunu vurgulamıştır (Yakubcanov, 2015: 212).

Türkistan'da Ruslar tarafından demiryolu inşası konusunda ilk somut adım 1880 yılında gerçekleşmiştir. (Yetişgin, 2014: 191- 192). Berry adındaki Amerikan müteahhit Hazar'dan 145 mil uzaklıktaki Kızıl Arvat'a ABD'deki terk edilmiş bir demiryolundan getirilen malzemeye bir hat inşa edilmesini önermiştir. Bu öneri reddedilmiş, Pariste'ki eski ateşe, demiryolları konusunda oldukça tecrübeli olan General M. N. Annenkoff, davet edilmiştir (Curzon, 1889: 38-39). Rusya'nın inşa etmiş olduğu demiryolları konusunda en önemli isimlerden biri demiryolu hatlarının inşasında büyük bir deneyimi olan ve St. Petersburg'da büyük etkisi olan General Annenkoff'tur. Merv vahasında yaşanan olaylar onun demiryolu konusundaki düşüncelerini pekiştirmiş, demiryolunun yardımı olmadan bölgenin kontrol altında tutulamayacağını ona göstermiştir. Afganistan'la 1884 yılında yaşanan çarpışma nehir taşımacılığını savunan kişilere demiryolunun yardımı olmadan bölgenin kontrol altında tutulamayacağını göstermiştir. 1885 Nisan'ında, bir imparatorluk yetkilisi Hazar ve yeni bölgeler arasındaki standart ölçüdeki çizginin yapımını yönetmiş ve bir tasarımcıyı demiryolunu yürütme ve uzatma meselelerini incelemekle görevlendirmiştir (Skrine- Ross 1899: 307-308). Annenkoff, 1878'de Balkan Yarımadası'nda kullanılmak için satın alınan 100 kilometrelik çelik

rayların kullanılmasını tavsiye etmiştir. Bu raylar General Annenkoff tarafından hattın başlangıç noktası olarak düşünülen Krosnovodsk'un güneyindeki Michaelovsk'a nakledilmiş, ancak kalıcı geniş bir hat için kesin bir karara henüz varılamamıştır. Decauville ve Maltseff şirketleri, küçük lokomotifler ve vagonlar ve 66 mil hafif hareketli dar hatlı rayların temini için seçilmiştir (Curzon 1889: 38-39).

Genereal Annenkoff, General Skobelev öncülüğünde Teke Türkmenlerine karşı mücadele eden Rus kuvvetlerine malzeme taşımak için Krosnovodsk'tan Kızıl Arvat'a kadar uzanacak askeri demiryolunun inşasına başlamıştır. Bu demiryolunun inşası için Rus hükümetinin 8, 000,000 dolarlık yatırım gerçekleştirdiği söylenmiştir. Demiryolu, Amu Derya'nın eski yatağından Akhal vahasına doğru Skobelev'in yürüyüş hattını takip etmiştir. Bu bölge yaklaşık 40 mil mesafelik bir alan olup bir mil mesafe yarım gün sürmektedir. Akhal Tekelerinin kontrol altına alınmasından sonra Gök Tepe'den Aşkabad ve Merv aracılığıyla Semerkand'a uzanan toprakların incelenmesi için Rusların önünde gerçek bir engel kalmamıştır. M. Lessar öncülüğündeki bir Rus keşif grubu, Trans-Hazar demiryolunun Semerkant ve Taşkent'e doğru genişletilmesi için plan hazırlamak üzere inceleme yapmıştır. Bölgede yaşayan halk, Lessar öncülüğünde gerçekleştirilen coğrafi incelemelere büyük ilgi göstermiştir. Vambery'nin Trans-Hazar demiryolunun yalnızca Rusya'nın ekonomik, politik ve askeri çıkarlarına hizmet etmeyeceği aynı zamanda bölgenin medenileşmesine de katkı sağlayacağını söylediği belirtilmiştir (Yetişgin 2014: 191- 192).

General Annenkoff öncülüğünde gerçekleştirilen demiryolu girişiminde 1,500 demiryolu taburu getirilmiştir. 1881 Ocak ayında Teke Türkmenleri Göktepe seferinde Ruslar tarafından yenilgiye uğratılmıştır (Brummell 2005:8). Bu dönemde Trans- Hazar demiryolunun inşası ağırlık kazanmıştır. General Annenkoff, daha önceki keşif gezilerinden birinde yaralandığı için Petersburg'a geri dönmek zorunda kalmıştır. Fakat onun yokluğunda da çalışmalar devam etmiş, Aralık 1881'de ikinci döşeme sağlanmış ve ilk Lokomotif Kızıl Arvat'a hareket etmiştir. Bu küçük çaplı başlangıçlardan sonra tamamen stratejik bir amaçla kademeli olarak Akhal vahasının istikrarlı hale getirilmesi için Hazar'ı Semerkant'la birleştirecek 900 mil çelik üretilmiştir.(Curzon 1889: 41). Trans Kafkasya demiryolunun ilk bölümü olan Trans Hazar Demiryolu, tamamen Türkistan'ın işgali doğrultusunda planlanmış olup "Askeri Taktik Amaçlı Demiryolu" olarak yapılan bu ilk bölüm sonrasında Türkistan'a kadar uzatılmasıyla "Stratejik Demiryolu" hüviyeti kazanmış, Türkistan'ın yer altı ve yer üstü zenginliklerinin sömürülmesinin aracı olmuştur. Trans-Hazar demiryolunun ilk aşaması Türkmenistan'ın işgalinde birliklerin ikmali ve ulaşımında hayati öneme sahip olmuştur (Yücel- Taşar 2016: 304). Hazar Denizi'nin doğu kıyısındaki Krasnovodsk'tan, Türkistan'daki Taşkent'e kadar, Afganistan'daki Herat'tan sadece 100 mil uzakta, Kushk'a bir şube olarak inşa edilen demiryolu Rusya'nın Türkistan'daki ilk demiryolu olması bakımından da önemlidir (Baker 1917: 93).

General Annenkoff'un demiryolu inşası konusundaki ilk düşüncesi zaman ve taşımayı ekonomikleştirmek için bir sistem tasarlamak olmuştur. Demiryolunun tamamlanması için gerekli olan malzemelerin aktarılabileceği en yüksek hız ile geçici bir hattın oluşturulması için çalışılması planlanmıştır. Demiryolu projesinde personelin konaklamasına eşit derecede önem verilmiştir. Denetim kadrosu, üç mühendisten ve olağanüstü yetenekleri ve güçleri için seçilen, asker ve sivillerden oluşan bir ordudan

meydana gelmiştir. Denetim kadrosunun emirleri altında, askeri prensiplere sıkı bir şekilde bağlı iki tabur yer almıştır. Çöldeki su kıtlığı belirli mesafelerle kampların kurulmasına yol açmış ve çalışmayı engellemiştir. Bunun üzerine Annenkoff, iş ilerledikçe artacak ve inşaat trenlerinin sağladığı malzemelerle donatılacak olan tekerlekler üzerinde kamp yapma fikrini tasarlamıştır. Konfor ve verimlilik için gerekli her şeyi içeren araçlarda ofis personeli için vagonlar bulunurken iki katlı arabadaki yatakhaneler ve restoranlar, bir telgraf vagonu ve yönetmen için bir oda yer almıştır (Skrine-Ross 1899: 307-308).

Demiryolu inşasında yaklaşık 1000- 1500 Rus işçi çalışmış olup 20.000'in üzerinde Türkmen, İranlı ve Buharalı vasıfsız işçi olarak kullanılmıştır. Bu işçiler arasında en iyilerinin Türkmenler olduğu söylenmiştir. İşçiler dönüşümlü çalışmış, bir grup sabah altıdan öğlene bir grup ise öğlenden akşam altıya kadar mesai yapmıştır. Maliyet olarak en ucuza inşa edilen demiryollarından biri olmuştur. Demiryolu inşa sürecinde en önemli zorluk su kıtlığı ve kumun fazla oluşundan kaynaklanmıştır. Uzun Ada'dan ilk 110 mil boyunca hiç tatlı su olmayıp ilk içilebilir su kaynağı, küçük bir Kazancık vahasında olup, bir dağın doldurduğu rezervuardan borularla getirilmiştir (Curzon 1889: 49-52).

Hazar ve Amu Derya arasında demiryolu ile kaplanan 650 mil mesafelik alanın en az 200 millik kısmının tamamen çöllük olduğu belirtilmiştir. Bu kısım; Hazar'a otuz mil mesafedeki ilk bölüm, Merv vahası ve Amu Derya arasındaki kısım ve Amu Derya ve Buhara arasındaki dar bölgeden meydana gelmiş olup bu bölümdeki hattın döşemesi zorlu olmuştur (Curzon 1889: 55-56). Rusların Trans- Hazar demiryolu Hazar'ın doğu kıyıları üzerinde Krasnovodsk'ta başlamış Türkmenistan, Buhara ve Semerkand boyunca Taşkent'e doğru yaklaşık 2.000 kilometre uzunluğunda, 1880 yılında inşa edilmiştir. 1880 yılında başlayan demiryolu inşası ile 1879 yılında Rusları yenilgiye uğratmış olan Türkmenlere boyun eğdirmek amaçlanmıştır. Demiryolunun öncelikli amacı Türkistan'daki işgal kuvvetlerine yardım sağlamak olup askeri mahiyettedir. Bu demiryolu projesi ile Skobeleff'in Akhal Tekelerine karşı 1880 yılındaki seferinde yardım amaçlanmıştır (Yetişgin 2014: 192). Trans- Hazar demiryolu 1880'de Skobeleff tarafından başlatılmış, Annenkoff tarafından Semerkand'a doğru uzatılmış eski yolu gölgede bırakarak tek yol haline gelmiştir. Yeni demiryolunun geçmiş ticaretle olan birkaç bağlantıyı bile ortadan kaldırmakla birlikte eski ticaret eksikliğinden dolayı küçülen ve önemini azaltan şehirlerin refahını arttırabileceği savunulmuştur. (Hamilton 1906: 6).

Rusya; Buhara, Hive ve Hokand hanlıklarını nüfuz ve himayesine aldıktan sonra 1884 yılında Merv'i ele geçirerek Türkistan'daki işgallerini tamamlamıştır (Uçarol 2015: 307). Yeni demiryolu hattı Tekke kalesinin yıkılmasından sonra çalışmalarını iki katına çıkarmış, 1885'in sonlarında Hazar'a 135 mil uzaklıktaki büyük Türkmen köyü Arvat'a kadar uzanmıştır. 1884 yılında Merv vahasının ele geçirilmesi demiryolu çalışmalarının hız kazanmasında etkili olmuştur. Hazar ve Amu Derya arasındaki tüm bölgenin Rus kontrolüne geçmesiyle demiryolu inşaatını gerçekleştirmek için Rusların önünde bir politik ve doğal engel kalmamıştır. Ancak Çarın danışmanları demiryolu girişimi için ortaklaşa bir karara varmamışlardır. Güçlü bir grup Amu Derya'nın kanalize edilmesini ve akışını Krasnovodsk'ta Hazar'a giren eski kanala yönlendirilmesini savunmuştur. Diğer bir grup ise Hindistan'da demiryolları ağı tarafından elde edilen kazanımlara

işaret ederek demiryolu ağının yaklaşık 250.000.000 kişilik Asya'ya yaklaşık 60.000 kişilik birlikle hâkimi kurma imkânı sağladığı; Kafkaslar ile yeni stratejik üsler arasında birlik ve malzemenin hızlı bir şekilde taşınması için ulaşımın sağlanması zorunluluğu dile getirilmiştir (Skrine- Ross 1899: 307-308).

3. Trans- Hazar Demiryolu Projesinin İkinci Aşaması

XIX. yüzyılın sonlarında Rusya'nın Türkistan bölgesinde genişlemesi oldukça hızlanmış, Özbek hanlıkları ve Türkmen kabilelerini hızla kontrol altına almıştır. Demiryolları Timur'un eski başkenti Semerkant'ı Rus imparatorluğuna bağlayacak şekilde genişletilmiş, Rusya, Afgan sınırına bitişik ve Trans-Hazar Demiryoluna uygun mesafede geniş askeri birliklerin taşınmasını kolaylaştıracak yeni demiryolları inşa etmiştir (Popowski 1893: 137). İki Aşamada gerçekleştirilen Trans-Hazar Demiryolunun 1885'te Aşkabat'a kadar uzanan ilk aşamasında askeri amaçlar etkili olurken 1885 yılından sonraki kısmında bazı ekonomik çıkarların yanısıra stratejik amaçlar etkili olmuştur. Bu aşamada demiryolu hattı Buhara ve Semerkant'ı birbirine bağlamış, Merv'e ulaşmış ve Afgan sınırındaki Kushk'a doğru ilerlemiştir. Bu aşamada demiryolunun masrafları 51 milyon rubleye ulaşmış olup Rus Hükümeti tarafından karşılanmıştır (Tealakh 1991:175; Koçsoy :132).

Trans-Hazar demiryolunun ikinci aşaması için çalışmalar, 30 Haziran 1885'te başlamıştır. Demiryolu hattı Kızıl Arvat'a ulaştığında, 22.000 Tekke işçisiyle ilerletilmiştir. Bu kuru ve susuz arazideki su birinci derecede önem taşımıştır. Hazar'ın son noktası Uzun Ada'da su ihtiyacı devasa bir damıtma cihazı ile sağlanmıştır. Diğer noktalarda uzaktaki tepelerden çıkan akarsu rezervuarlara yönlendirilerek borularda hatta taşınmıştır. Merv'de su tedarik kaynağı Murghab ile bağlantılı bir kanal olmuştur. Volga'nın kalın nervürlü buzla kapatılmasından dolayı malzeme akışındaki kesintileri önlemek için, Merv, Çarcuy ve daha sonra Buhara'da büyük bir özenle karmaşık bir mekanizmaya sahip büyük depolar oluşturulmuştur. Demiryolu inşasında çalışan işçilerin rahatına büyük özen gösterilmiş, Rus askerleri veya toprağın yerlileri olsun, işçiler altı saat vardiyalı olarak çalışmışlar kalan on sekiz saat boyunca serbest kalmışlardır. General Annenkoff'un talimatlarına uygun hareket edilmiş, Annenkoff, "Rusların gücünün şarkı söyleyen insanlar" olduğunu söylemiştir. Demiryolu inşası oldukça hızlı ilerlemiş, Kızıl Arvat'tan 352 mil uzaklıktaki Merv'e on dört ay içerisinde ulaşılmıştır. (Skrine- Ross 1899: 308-309).

Trans-Hazar demiryolu esas olarak gezginler, kervanlar ve ordular tarafından kullanılan rotaları takip etmiştir. Başlangıç noktası ilk olarak kolaylık sağlayacağı düşüncesiyle Hazar üzerinde Uzun Ada olarak belirlenmiş ancak sonradan limanın çok sığ olduğu ve işletilemeyeceği görülmüş ve Krasnovodsk başlama noktası olarak belirlenmiştir. Demiryolu 1881 yılında Kızıl Arvat'da 145 mil uzunluğunda inşa edilmiştir. 1886 yılında Aşkabad ve Merv aracılığı ile Amu Derya'ya kadar 517 mil uzunluğunda genişletilmiştir. Amu Derya köprüsünün inşasından sonra demiryolu hattı 230 mil uzunluğunda Buhara ve Semerkand'a kadar uzatılmış ve 1888 yılında tamamlanmıştır. Krasnovodsk'tan Semerkand'a uzanan Trans-Hazar demiryolu 937 mil uzunluğundadır. Demiryolu zamanla en ucuz ve en hızlı demiryollarından biri haline gelmiştir. Rusya, her verst için 30.000 ruble toplamda ise 40.050.000 ruble harcamış olup bu miktar Trans Kafkasya hattının yarısından bile daha ucuzdur. Demiryolunun ucuza inşa edilmesinde insan gücünün fazla oluşu ve kısa sürede inşa edilmesinin

etkisi önemlidir. Demiryolu inşasında çalışan kişilere ödenen ücretler farklılık göstermiş olup Rus işçiler günlük 1.5 ruble, Türkmen ve İranlılar 30 kopek, Buharalılar 22 kopek almıştır. Ayrıca Ruslar toprak mülkiyeti için toprağı devlet mülkü olarak nitelendirip para ödememişlerdir. Demiryolu; Molla Kari, Uzun Göl, Gök Tepe, Aşkabat, Tecend, Merv, Çarcuy, Karakol, Buhara, Kette Kurgan ve Semerkand gibi önemli merkezlerden geçmiştir (Yetişgin 2014: 194).

Trans-Hazar bölgesi Rusya için askeri açıdan önemli bir bölge olup Rusya'nın burada çok sayıda askeri birliği ve iki demiryolu taburu bulunmaktadır. Bölgedeki demiryolu özellikle bir isyan durumunda bölgeye asker sevkiyatını hızlandırmak düşüncesiyle inşa edilmiştir. Trans-Hazar Demiryolu, günlük bin kişi ve eş miktarda savaş malzemesi taşıyabilecek şekilde planlanmıştır (Popowski, 1893: 172). Yaklaşık 900 mil uzunluğunda Semerkand'a ulaşan Trans-Hazar demiryolu; 112 lokomotif, ikinci ve üçüncü sınıf 70 yolcu vagonu, 1,146 kapalı ürün vagonu, 570 açık yük vagonu, 62 su deposu vagonu, 82 petrol tankeri içermiştir. (Dobson 1890: 126). Yolcu trenleri; Türkistan Genel Valisi ve General Annenkoff için ayrılmış olanlar dışında birinci sınıfa sahip değildir. Kabinler genellikle, ikinci, üçüncü ve dördüncü sınıf olup Müslüman yolcuların vagonları ayrılmıştır. Vagonlardaki yazılar Türkçe, Rusça ve Farsça şeklindedir. Hazar'dan Semerkand'a uzanan Trans-Hazar demiryolu Kızıl Arvat'ın bir kısmını kapsamaktadır. Yapımı yaklaşık yedi buçuk yıl sürmüştür (Yetişgin 2014: 195). Demiryolu III. Alexander'in taç giyme töreni sırasında düzenlenen görkemli bir törenle açılmıştır. Demiryolunun toplam uzunluğu 1, 350 verst olup tamamen askeri amaçlı açılmış bir demiryoludur (Scientific American, July 14, 1888: 17). Demiryolunun son kısmı 230 mil uzunluğunda Amu Derya'nın sağ kıyılarından Semerkand'a uzanmakta olup yapımına Mart 1887 yılında başlanmış ve Mayıs 1889 yılında tamamlanmıştır. Demiryolu, Semerkant'tan Zerefşan nehri boyunca Cizak'a doğru uzanmıştır. Cizak'tan biraz mesafede demiryolu hattı iki kola ayrılmış olup bir kol Siri Derya ve Taşkent'e doğru ilerlerken bir diğer kol güneydoğuda Fergana'nın ticaret merkezi Hokand'a ve Margilan boyunca Doğu Türkistan'da Yarkend doğrultusunda ilerlemiştir. (Yetişgin 2014: 196).

1886 yılında Rus demiryolları Kuzey Kafkasya ve Türkistan üzerinde yoğunlaşmıştır. Rostov'un güneydoğusundaki ve Krasnovodsk'tan Semerkand'a kadar olan hat bu döngünün çizgileri arasında en önemlileridir. Rus ağır sanayinin ana merkezi haline gelen Donet Havzasındaki demiryolu ağının inşası da yine ön plana çıkmıştır (Ames 1947: 62). Merv ve Çarcu yarasındaki bölüm çalışmaları Ağustos 1886'da başlamıştır. Burada mühendisler, George Moss'tan daha zorlu bir engelle karşılaşmak zorunda kalmıştır. Bu zorluk büyük nehir tarafından sulanmış bir toprak şeridine uzanan yaklaşık altmış mil uzunluğundaki meşhur kumlu yol olmuştur. Burada sert rüzgârların etkisiyle kumun sürüklenerek ray hattındaki derinliklerde biriktiği belirtilmiştir. Merv ve Çarcuy arasında hattın döşenmesinde toprak işleri oldukça ağır geçmiş, 141 milin dört aydan daha kısa bir sürede tamamlanması mühendislik personeli için oldukça etkileyici olmuştur (Skrine- Ross 1899: 310).

Rusya'dan demiryolu aracılığıyla Amu Derya köprüsünün inşasında kullanılmak üzere 3330 kereste yığını getirilmiş ve bunlardan ilki 1887'de nehir yatağına sürülmüş, başladıktan altı aydan uzun bir süre sonra 8 Ocak 1888'de Amu Derya'nın trafiğe açıldığı belirtilmiştir. Malzemenin her bir kısmının getirildiği engin mesafeler, akışın hızı

ve doğal zorluklar göz önüne alındığında Amu Derya köprüsünün ne denli büyük bir çalışma olduğu ortadadır. Amu Derya köprüsü, yaklaşımlar dâhil 4600 metre uzunluğundadır. Su yolu 2270 yard olup daimi bir yol ortalama nehir seviyesinden 35 feet yüksekte döşenmiştir. Petrol yakıtını kullanan lokomotiflerin çektiği trenler ile günlük geçilirken ve yanıcı maddeler yüklü tekneler sürekli altından geçmiştir. Altı itfaiye istasyonu kurulmuş olup köprü gece gündüz kontrol altında tutulmuştur. Bu büyük geçidin ele geçirilmesinden sonra üç aylık bir duraklamanın ardından mühendisler 1887 yılının eylül ayında görevlerinin son kısmı olan Amu Derya ve Semerkant arasında 216 milin inşasına başlamışlardır. Onlara 1000 kuvvetli üçüncü bir demiryolu taburu tarafından yardım edilmiş ve 1887 yılında Çarcuy'da görev tamamlanmıştır. Demiryolun yapımının son kısmının diğerlerine nazaran oldukça kolay olduğu belirtilmiştir. 28 mil uzunluktaki çöllük bölgeden geçen hat Karakul'da Zerefşan nehri tarafından sulanan ekili bir araziye ulaşmış olup etkisi Semerkand'ın son noktasına kadar gitmiştir. 1888 Mayıs ayında Semerkant'a ulaşılmış olup aynı yılın haziranında Hazar ile Semerkant arasında 879 mil mesafedeki trenler düzenli olarak çalışmaya başlamıştır (Skrine- Ross 1899: 311-313). 1886 yılında hat Amu Derya nehrine, 1888 yılında Semerkand'a ve nihayetinde 1889 yılında Taşkent'e kadar uzanmıştır. 1880 yılında aynı zamanda Çar III. Alexander tarafından Trans Sibiry hattının inşası düşüncesi meydana gelmiş ancak hat 1890 yılında kadar gerçekleştirilememiştir (Starns 2012: 38).

Trans-Hazar Demiryolunun (1888'de Semerkand'a kadar uzanan) inşa edilmesi, önemli bir mühendislik yeteneği gerektirmiştir. Arazinin zorlu koşullarında rayların döşenmesi, Amu Derya'ya ahşap köprünün yapılması için gerekli malzemenin Volga ve Hazar bağlantısıyla Rusya'dan getirilmesi gerekmiştir. Demiryolu hattı ilk olarak Uzun Ada'da başlamış, 1894'te Mihaylov'dan Krosnovodsk limanına uzatılmıştır. Demiryolu Buhara'yı geçmek zorunda kalmış, çünkü oradaki vatandaşlar treni kutsal şehirlerine girmelerine izin verilmeyen şeytanın bir aracı olarak görmüşlerdir. Bu karar, şehir ve demiryolu arasında 1970 yılına kadar bağlantı sağlanamadığı için Buhara'nın ekonomik düşüşüne hız kazandırmıştır. Rusya'nın Novaia Buhara yerleşimi (Kagan) demiryolunun yanında büyümüş ve gelişme göstermiştir (Matley 1994:327; Tealakh 1991: 174). Ticari ilişkilerin geliştirilmesi konusunda Rusya ve İngiltere arasında görüşmelerin yapıldığı 1913 yılında Buhara demiryolunun inşası başlatılmıştır (Spring, 1979: 314). Buhara'da demiryolu, Emir'in ve demiryolu üzerindeki arazi sahiplerinin izni alındıktan sonra inşa edilmiştir. Buhara'da geniş bir demiryolu istasyonu kurulmuştur. Buhara'da demiryolu inşa sürecinde demiryolunun avantajlarını bilmeyen yerli halkın demiryoluna karşı düşmanca bir tutum sergilediği belirtilmiştir. Bu tavırdan dolayı Ruslar yeni istasyonu eski şehirden birkaç mil uzaklıkta inşa etmişler ve istasyon çevresinde yeni bir Rus şehri meydana getirmeye başlamışlardır. Buharalılar tarafından genel olarak demiryolu kuşkuyla karşılanmıştır (Yetişgin 2014: 197).

Ticarette büyük kazanç sağlayan demiryolları zamanla askeri niteliklerini yitirmiş, yollar ve ulaşım bakanlığının kontrolüne girmiştir. En nihayetinde ise Taşkent'teki genel yönetim ve Türkistan Genel Valiliğinin kontrolüne geçmiştir. 1895 yılında hattın uzatılması ve genişletilmesi için çalışmalar başlatılmıştır. Semerkant'ı Çin sınırına yakın bir nokta olan ve Çitral'ın kuzeyinden 300 milden biraz daha uzak olan Fergana'daki Andican ile Orta Asya'nın Kalkütasını ve Semerkand ile Taşkent'i birbirine bağlayan şubeler için çalışmalar başlatılmıştır. Bu bölümlerin uzunluğu toplam 401 mil

olup masraf işleyen her mil için 6840 olmuştur. Andican hattı doğuya doğru eski ticaret yolunu oldukça yakından takip ederek ilerlemiş, Timur'a atfedilen ünlü köprünün kalıntılarının yanında Zerefşan'ı 392 metre uzunluğunda bir viyadükle geçmiş ve Cizak, Hocent ve Hokand'ı geçerek ilerlemiştir. Semerkant'ın 110 mil batısındaki Khavast'ta, bir şube Çinaz'daki Siri Derya'yı 1120 feet uzunluğundaki ahşap bir köprüyle geçerek Taşkent'e ulaşmaktadır. Başka bir bölüm Hoca Maghiz'deki ana hattı New Margilan ile birleştirmiştir. Mühendisler hattın bu kolunun inşasında büyük zorluklarla karşılaşmışlardır. Bölgenin doğal koşulları ve su taşkınlarının gerçekleşme olasılığından dolayı suyu kanallara yönlendirmek için ağır koruyucu çalışmalar gerekli görülmüştür. 63.000 ton demiryolu malzemesinin kullanılması inşaatın ilerletilmesi sürecinin anlaşılmasında önemli bir unsurdur. Andican hattına bağlanan eklentilerin zengin ve güçlü halklara sahip bir ülkeye hizmet edeceği ve Zerefşan'ın yükselişe geçmesiyle birlikte dağ sisteminin engin maden zenginliğini açacağı belirtilmiştir. Fergana'da bu dönemde yapım aşamasında olan büyük sulama çalışmaları tamamlandığında, yıllık olarak 240.000 tonluk bir mal hareketi öngörülmüştür. Afgan sınırında Merv ve Kushk arasında 192 mil uzaklıktaki başka bir şube daha inşa edilmiştir. Bu hat Murgap'ın sol kıyılarını Kushk nehrinin ağzında Pul-i-Kishti'ye kadar takip etmiştir. 1899 yılının ocak ayında açılan bu hat Rusya'ya büyük ekonomik kazançlar sağlamıştır. Stratejik açıdan önemli bir noktada yer alan hat birkaç gün içinde Herat'ın uzak mesafelerinden askeri birlik ve malzeme toplama imkânı sağlamıştır (Skrine- Ross 1899: 317).

Doğu yarımkürenin haritasına bakıldığında Londra ile İndus arasındaki en kısa süre içerisinde uygulanabilen iletişim hattının Rusya ve Türkistan'dan geçtiği görülmektedir. Bu hat; Calais, Berlin, Varşova, Rostov-on-Don, Petrovsk, Bakü, Krasnovodsk, Merv, Kushk, Girishk ve Kandahar üzerinden ilerlemiştir. Bu mesafenin tamamı, Bakü ve Krasnovodsk arasındaki 195 kilometrelik Hazar kısmı ve Kushk'u hala Chaman'dan ayıran 450 mil boşluğu haricinde, demiryolu ile kaplanmıştır. Sibiryaya ulaşan hattın en nihayetinde Türkistan ile bağlantılı olacağı belirtilmiştir. Trans-Hazar valisi olduğu dönemde General Kuropatkin, Merv ve Orenburg arasındaki hat için detaylı bir araştırma yapmıştır. Bir grup Hattın Taşkent'te başlamasını ve Çimkent, Türkistan, Turgai, Nicholaievsk ve Troitzk'ten başlangıç noktası Trans-Sibiryaya demiryoluna ilerlemesini savunmuştur. Başka bir grup ise Türkistan, Albasar, Kokchetav ve Petropavlovsk'tan İshim'e giden bir rotanın üstün avantajları olduğunu belirtmiştir. Yollar ve İletişim Müdürü Prens Khilkoff, Taşkent'ten başlayan ve Tomsk'taki Verni, Semipalatinsk ve Barnaul'dan geçen bir demiryolunu tercih etmiştir. Ülkede mühendisler için ciddi bir engelle karşılaşılacağı, verimliliği kömür ve diğer maden zenginlikleriyle tercih edilebilir olduğu belirtilmiştir (Skrine- Ross 1899: 318-319).

1880'li yıllardan Ruslar tarafından Türkistan'da inşa edilmeye başlanan Demiryolu Hattı 1886 yılında Amu Derya nehrine 1888'de Semerkant'a ve 1889 yılında ise Taşkent'e doğru genişletilmiştir (Starns 2012: 38). 1, 862 kilometre uzunluğundaki hat 1890 yılında Merv ve Afganistan sınırındaki Kushk ve Samsonovo'ya ulaşmış, 1903'te Semerkant ve Taşkent arasındaki kısım tamamlanmış, 1930 yılına kadar demiryolu Termiz ve Duşanbe'ye kadar ulaşmıştır (Taaffe 1962: 82; Yücel- Taşar 2016: 304).

4. Trans-Hazar Demiryolunun Rusya ve Türkistan'daki Etkileri

Türkistan'da Ruslar tarafından inşa edilen demiryolu sistemi; Türkistan'ın ekonomik, sosyal ve kültürel hayatını derinden etkilemiştir. Yeni ve etkili bir ulaşım sisteminin ortaya çıkması, Türkistan'da sosyal ve ekonomik anlamda değişimin öncüsü olmuştur. Türkistan'da tarımın ticarileşmesi, pamuğun işlenmesi ile ilgili bir sanayi kolunun oluşması, kentleşmenin hızlanması gibi önemli değişimler meydana gelmiştir (Taaffe 1962: 84). Demiryolu, ülkedeki tekstil endüstrisinin gelişimini sağlarken Türkistan'daki kentsel yaşamı yeniden şekillendirecek çok sayıda Rus işçinin bölgeye gelmesini sağlamıştır. Böylelikle demiryolları Rusya'nın sömürge politikasının bir parçası olan iskân politikasına da katkı sağlamıştır. Demiryolu hattı boyunca tamamen Ruslardan oluşan şehirler meydana gelmiştir. Güneyde yer alan eski şehirler sömürge niteliği kazanırken bu durum sosyal ve politik karışıklıkları da beraberinde getirmiştir (d'Encausse 1994: 161; Hayit 2004: 161). Trans-Hazar demiryolunun tamamlanması İran'ın kuzeyinde Rus etkisinin artmasını sağlamıştır (Colquhoun 1901:179). Rusların Türkmen çölünü geçerek Türkistan'ın güneyinde verimli topraklar elde ettikleri dönemde tamamlanan demiryolu, Rusya'ya Afgan sınırı üzerinde kısa sürede geniş askeri birlikler toplayabilme imkânı sağlamıştır. Rusya'nın Trans-Hazar bölgesi ve Türkistan'daki askeri birliklerinin Afgan sınırının güvenliğini sağlayabilecek güçte olması ise İngiltere'nin bu bölgede endişelenmesine gerek kalmadığını ortaya koymuştur (Popowski, 1893: 171-172). Türkistan'ın en önemli bölgelerini Rusya'ya açan Trans-Hazar demiryolu bağlantısı aynı zamanda Merv ve Kushk'taki Rus garnizonlarının hızlı bir şekilde toplanabilmesine imkân sağlamıştır. Hazar üzerindeki hattın başlangıç noktası Avrupa Rusyası demiryolu sistemi ile doğrudan bağlantılı olmayıp bağlantının Astarhan ve Bakü'den deniz yoluyla sağlanması zaman kaybına yol açmıştır (Alten 1905: 837).

Trans-Hazar Demiryolu askeri amaçlarla inşa edildiğinden istasyon ve vagon bakımından yetersiz kalmış olmakla birlikte Türkistan'ın büyük tarım alanlarının Rusya'ya açılmasında etkili olmuştur. Demiryolu ayrıca politik, ticari ve ekonomik açıdan Rusya için önemli faydalar sağlamıştır (Scientific American, July 14, 1888: 17). Demiryolu, Rusya'nın Türkistan üzerindeki kontrolünü güçlendirmiştir. Ordu, cephane, hammadde ve diğer malzemelerin taşınması demiryolu sayesinde kolaylaşmıştır. Rusya, savaş durumunda orduyu seferber etmek için demiryolunu kullanırken İngiltere donanmaya bağlı kalmıştır. İngilizler demiryolunun askeri ve politik amaçlarla inşa edildiğini, Rusların Hindistan'ı işgal için ve aynı zamanda Yakın doğu ve Avrupa'da Rusların taleplerini İngilizlere kabul ettirmek için bunu kullanacaklarını savunmuşlardır. Ancak demiryolu daha çok Türkistan ve Rusya arasındaki ticaretin gelişmesine katkı sağlamıştır. 1897 yılında kısa bir sürede Rusya'ya gönderilen pamuk miktarında artış olmuştur (Yetişgin 2014: 195). Rusya'nın Türkistan'ı işgalindeki en önemli sebeplerden birisi Türkistan'ın zenginliklerinden faydalanmak ve bunları Rus menfaati için kullanmaktır (Hayit 2004: 163). Nitekim Trans- Hazar demiryolu ile başlatılan Türkistan'da demiryolu inşa etme süreci Rus menfaatleri doğrultusunda şekillenmiştir.

Hazar'ı Semerkant'la bağlayan hattın tamamlanmasının Rusya açısından önemli ekonomik sonuçları olmuştur. Rusya'nın yeni ele geçirilen topraklardaki konumunu güçlendiren demiryolları aynı zamanda İran ve Afganistan'ı etkisiz hale getirmiş, askeri bir görev olarak Trans-Hazar valisinin kontrolü altına verilmiştir. Ancak

trenlerin tüccarlar ve yolcuları, zayıf taşıma aletlerinin kaldıramayacağı ağırlıktaki malları taşıma süreci güçlkle başlamıştır. 1893 yılında 185.000 ton mal ve malzeme taşınırken bu rakam 1897'de, toplam 249.000'e ulaşmıştır. Ticaret, eski kanallarını terk ederken tüccarlar büyük tüketim merkezleri ve deniz kıyısı ile bağlantı sağlama noktasında vapur taşımacılığını tercih etmiştir. Göçebe ve uygar topluluklar için çay bundan sonra Afganistan aracılığıyla Türkistan'a ulaşmıştır. Batum'a gidecek mallar Bombay'da gemilere aktarılmıştır. Böylece Kafkasya demiryolu ile Hazar ise vapur ile geçilmiş, Türkistan demiryolu Krasnovodsk'ta son noktaya ulaşmıştır. 1893 yılında hiç kimsenin trenle seyahat yapmadığı, 1897 yılında ticari gelirin 6, 192, 000 poundan fazla olduğu ve Rus ticaretinin demiryolundan önemli ölçüde etkilendiği belirtilmiştir. Hanlıklarda çok fazla talep gören ilaçlar ve üretilen pancar yeni yollarla gönderilirken Moskova fabrikalarında işlenen yün ve pamuk artık uzun zaman alan deve kervanlarıyla gönderilmemeye başlanmıştır. Bu açıdan demiryolu tüm Türkistan ticaretini derinden etkilemiştir (Skrine- Ross 1899: 313-314).

Türkistan'da demiryollarının inşa edilmesinden sonra bölge dünyanın önde gelen pamuk üretim alanlarından biri haline gelmiştir. Türkistan vahalarının Moskova ve St. Petersburg'daki tekstil fabrikalarına demiryolu taşımacılığı ile bağlanması Türkistan'da pamuk yetiştiriciliği üzerinde önemli etkiler meydana getirmiştir (Taaffe 1962: 80; Dobson, 1890: 121). Rus hükümeti özellikle çok pahalı ithal edilen yabancı pamuğundan kurtulmak için Türkistan pamuğunun yetiştirilmesine önem vermiştir. (Hayit 2004: 163). Türkistan'da pamuğa tahsis edilen ekili alan, 1885'te yaklaşık 45.000 hektardan 1915'te 591.000 hektara yükselmiştir. Sulanan pamuk toprağının genişlemesine, Avrupa Rusyası'na ihraç edilen pamuk ipliği hacminde daha da hızlı bir yüzde artış eşlik etmiştir. 1888'de Türkistan, Rusya'ya 16.000 ton pamuk gönderirken ve 1912'ye geldiğinde bu oran 247.000 tonun üzerine çıkmıştır. 1909-13 yılları arasında Türkistan'ın pamuk üretimi yıllık ortalama 600.000 ton iken bu miktar 1959 yılına kadar 4, 681,000 tona yükselmiştir. Türkistan bölgesi Sovyetler Birliği'ndeki toplam pamuk hasadı üretiminin yaklaşık yüzde 90'ını sağlamıştır. Rusya'da Türkistan'daki pamuğun işletilmesi konusunda çeşitli devlet politikaları geliştirilmiş olup ithal pamuk, pamuk yetiştiricileri için vergi ayrıcalıkları ve bölgeden gelen pamuk sevkiyatlarında düşük navlun oranları bunlardan bazılarıdır. Trans- Hazar Demiryolunun Türkistan'a ulaşmasından önce dahi Rus hükümeti Türkistan köylülerini, sulanan tarlalarında tahıl ekinlerini pamukla değiştirmeye teşvik etmiştir. 1893'te, buğdayın Avrupa Rusyası'ndan Hazar Denizi ve Hazar-Demiryolları üzerinden Semerkand'a gönderilmesinde düşük bir navlun oranı belirlenmiştir (Taaffe 1962: 80-84; Pierce 1960: 167). Böylelikle Türkistan halkının buğday ihtiyacını ucuza temin etmesi sağlanarak Rusya için pamuk üretimi teşvik edilmiştir.

Demiryolu inşaatı ile pamuk ekili arazinin genişlemesi, Türkistan'dan pamuk ihracatı, yurt dışından pamuk ithalatı, Türkistan, Moskova ve dünya pazarlarında pamuk fiyatı, 1880- 1915 aralığındaki endüstriyel girişimler arasında önemli bağlantılar bulunmaktadır (Matley, 1994: 328). Trans Hazar demiryolunun inşasının Türkistan'ın yerli endüstrisi üzerindeki etkileri; fiyat ve kalite bakımından yerli ürünlerinin yerini Rus ürünlerin almasından dolayı olumsuz olmuştur. Asya malları ve alıcıları 1889 yılında önceki yıla oranla daha az olmuştur. Buhara, Hive ve Taşkent mallarının toplam değeri 1888 yılında toplam 6, 953, 460 ruble iken 1889 yılında 5, 686, 625 rubleye düşmüştür. Demiryolunun inşasından sonra Türkistan'ın ticaretinin kontrolü Ruslara geçmiştir

(Yetişgin 2014: 198). Bütün bu gelişmeler esasında demiryolunun inşa edildiği dönemde ve sonrasında yaşanan ekonomik değişikliklerin Türkistan halkının lehine olmadığını açık ispatıdır. Türkistan pazarlarında daha ucuza temin edilen Rus mallarında yaşanan artış yerli üreticiye zarar ettirmiştir. Diğer yandan Ruslar ticareti ve ticari ürünleri kendi istekleri doğrultusunda şekillendirmişlerdir.

Demiryollarının büyümesi ve 1880-1915 döneminde pamuk üretimindeki artışlar arasında doğrudan bir bağ olmadığı görülmekle birlikte Orenburg-Taşkent hattının tamamlanmasından sonra ticari trafik yönünün çarpıcı biçimde değiştiği konusunda hiçbir şüphe bulunmamaktadır. Krasnovodsk üzerinden yapılan ticarete ilişkin istatistikler, 1900 ile 1905 yılları arasında ithalat ve ihracatın toplam 158.000 ton artarken, 1906'dan 1912'ye kadar olan dönemde toplam ticaretteki artışın sadece 26.500 ton olduğunu gösteriyor. Krasnovodsk'taki ticaret artış hızındaki bu düşüş, 1906'da Orenburg-Taşkent hattının tamamlanması ve ticaretin Taşkent üzerinden gerçekleşmesi sonucunda olmuştur. 1906-1912 yılları arasında Taşkent'ten yapılan ithalat ve ihracat 459 - 600 ton arasında artarken, 1912'de Orenburg-Taşkent Demiryolu, Trans-Hazar hattından daha fazla yük taşımıştır. 1906 yılında Orenburg-Taşkent demiryolunun Türkistan demiryolu boyunca geri kalan bölgelerle de bağlantı sağlaması Amu Derya ve Siri Derya nehir ulaşımını geri planda bırakmıştır (Matley 1994: 324-329). Türkistan'ın coğrafi durumu ve iklim şartları demiryolunun daha hızlı ve kolay ulaşım sağlaması bu duruma yol açmıştır.

Türkistan'da demiryolunun inşa edildiği dönemde yaşanan sanayileşme, sömürgeciliğin belirgin örneklerinden birini meydana getirmiştir. Bu durum özellikle sanayi işçilerinde belirgin bir şekilde görülmüştür. XX. yüzyılın başlarında yirmi dokuz madencilik endüstrisinde sadece 14.500 işçi çalışırken demiryolu sisteminde 15.000 işçi çalışmıştır. Taşkent, Semerkant, Aşkabad, Kızıl Arvat ve Verniy'nin önemli demiryolu sistemlerinde çalışan işçilerin yüzde yetmiş yedisi yerlilerden meydana gelmiştir. Rus işçiler daimi olarak istihkâm edilirken topraklarından mahrum bırakılmış ya da sadece arazi geliri ile geçinemeyen yerli halk Ruslardan daha düşük ücretle sezonluk olarak çalıştırılmıştır. Türkistan'da bütün yıl çalışılan madencilik endüstrilerinde, personelin yüzde 45,6'sı Rus, yüzde 34,4'ü ülke dışından Müslüman (Fars, Afgan veya Tatar) ve yalnızca yüzde 18,9'u yerel işçilerden meydana gelmiştir (d'Encausse,1994: 180-181). Demiryolu ile 1891/1892'de ilk etapta 12.000 Rus göçmen taşınmıştır. 1896/1897'de göçmen Rusların yerleştirilmesi devam etmiş, I. Dünya Savaşı'na kadar 340.000 Rus göçmen yerleştirilmiştir. Rus endüstrisi için pamuk başta olmak üzere, kömür, kereste, tahıl ve diğer yer altı zenginlikleri Rus şehirlerine demiryolu ile ulaştırılmıştır (Yücel- Taşar 2016:305).

Trans-Hazar demiryolu ve sonrasında Orenburg Taşkent Demiryolu Türkistan'da endüstrinin gelişmesine önemli katkı sağlamıştır. 1914 yılında Türkistan'ın güneyindeki endüstrinin %81'inin demiryolu hattının içerisinde kalması bunu açıkça göstermiştir.202 pamuk çırçırılama tesisinden 113'ü ve 697 büyük sanayi kuruluşundan 480'i demiryolundan en fazla yedi mil uzakta yer almıştır. Demiryolları öncesinde Türkistan'da ulaşım genellikle katırlar, eşekler ve arabalarla gerçekleştirilmiştir. Toprak yolların sıklıkla sulama hendekleri ile kesişiyor olması ise Türkistan'da ulaşımı zorlaştırmıştır. Deve kervanlarının ulaşım sağladığı uzun mesafeler ve iklim şartları bu zorluğu arttırmıştır. Demiryollarının Türkistan ticaretine olan büyük etkilerinden önce

Buhara'nın stratejik konumu onu Hindistan ve Avrupa arasında önemli bir bağlantı haline getirmiştir. XIX. yüzyılın ikinci yarısında Buhara pazarlarında Hint malları artarken, Rusya ile olan ticaret Taşkent'in ele geçirilip Buhara üzerinde doğrudan kontrolün sağlanmasına kadar sınırlı kalmıştır (Matley 1994: 320-322). Bununla birlikte bu demiryolu hattı Rus gazetelerinde Türkistan'ın sulama, sömürgeleştirme ve coğrafya bakımından en zengin bölgeleri olduğu söylenen Taşkent, Fergana, Semireçe ile bağlantı sağlamıştır (Scientific American, July 14, 1888: 17).

Demiryolu inşaatı Türkistan ekonomisi üzerinde önemli etkiler yaratmıştır. Yüzyıllardır Türkistan halkları tarafından yürütülen ticaretin kontrolü noktasında Rusya'ya büyük bir güç sağlamıştır (Dobson, 1890: 30). Bölgenin yerli halkının, topraklarını işgalcilerden kurtarma noktasındaki ümidi kaybolmuştur. Demiryolu daha çok askeri amaçlarla inşa edilmişse de sonuçları daha çok ticari olmuştur. Ruslar için gelecekte bölgedeki ticari faaliyetleri kontrol altına alınmıştır. Demiryolunun inşasından sonra Rusya'nın Türkistan, Afganistan ve İran'daki ticaretinde büyük artış olmuştur. Ruslar demiryolunun yanısıra 1884 yılında Buhara'da bir telgraf hattı inşa etmişlerdir. Bu gelişmeler Rusların Orta Asya'daki ticari ve politik etkisini arttırmasında büyük katkı sağlamıştır. Demiryolunun inşasından sonra eski kervan yolları neredeyse yok olmuştur. İngiliz ticareti bölgede zayıflarken Rus ticareti artış göstermiştir (Yetişgin 2014: 197). Demiryolu ile Türkistan mallarının Avrupa pazarlarına ithal edilmesinde artış yaşanmış, Rusya'nın dışında Fransa, İngiltere, Almanya ve İtalya gibi diğer ülkelerden tüccarlar ipek ve halı gibi lüks mallar için bölgeye gelmeye başlamışlardır. Demiryolu ayrıca, Türkistan yerel pazarını, porselen, lamba, gözlük, ayna, fırça, yazı malzemeleri, kahve ve konserve gibi Avrupa mallarının etkisine açmıştır. Rusya'nın Türkistan'daki varlığını sağlamlaştıran demiryolları Türkistan'ın yerli halkını Ruslara bağımlı hale getirmiş, diğer yandan da bölgedeki Rus yerleşimlerinin ve Rus nüfusunun artmasına yol açmıştır (Tealakh 1991: 183).

Rusya'nın Türkistan'ı işgalinden ve demiryolu taşımacılığının gelişmesinden sonra Türkistan halkının yaşamındaki en çarpıcı değişikliklerden biri, Slav yerleşimcilerin bu bölgedeki şehirlere büyük ölçüde göç etmesi olmuştur. (Taaffe 1962: 84-85).Yirminci yüzyılda Türkistan, yerleşim kolonisi haline gelmiş, yeni inşa edilen demiryolu hatları boyunca çok sayıda Rus köylüsü yerleşmiştir (Morrison 2006: 700). Türkistan'da yetişen pamuk ve diğer doğal kaynaklara göz diken Rus idarecileri 1906 yılında Rusya'nın Orenburg vilayeti ile Taşkent arasında demir yolu yapmışlar, bölgeye Ortodoks misyonerler göndermiş ve Rus nüfus yerleştirmişlerdir (Sönmez, 2013: 319). Rus yerleşimi, çoğunlukla Taşkent ve Semerkant gibi eski ticaret merkezlerinin yeni bölümlerinde yoğunlaşmıştır. 1881 yılında Rus askeri karakolu olarak kurulan Aşkabat'ın kurulduğu dönemde Trans-Hazar Demiryolunun yapımına başlanmıştır. Bu bölgedeki Slav nüfusu 1911 yılında nüfusun yalnızca %6.3'ünü oluştururken şehir nüfusunun önemli bir kısmı Slavlardan meydana gelmiştir. Örneğin Taşkent nüfusunun beşte birini Ruslar meydana getirmiştir (Taaffe 1962: 84-85).

1880-1900 yılları arasında Türkistan'da pamuk ekilen toplam alanda istikrarlı bir yükseliş yaşanmış ancak 1888'de Trans-Hazar Demiryolunun ilk aşamasının tamamlanmasından sonra dönemde ani bir yükseliş olmamıştır. Diğer yandan Türkistan pamuğunun Rusya'ya ihracatı, 1890'da aniden yükselirken Orenburg Taşkent Demiryolunun tamamlanmasından sonra 1905-1915 arasında bu yükseliş daha da hız

kazanmıştır. Bu yükseliş yurt dışından Rusya'ya ithal edilen pamuk oranındaki hızlı düşüşün yaşandığı bir dönemde gerçekleşmiştir. 1905 yılından sonra Türkistan'da pamuk ekili alanda da ciddi bir artış yaşanmıştır. Ancak pamuk üretimi ve demiryolu arasında doğrudan bir ilişki kurulamaz. Nitekim 1900 ve 1905 yılları arasında, demiryolunun Fergana Vadisi'ne ulaşmasından ve Orenburg-Taşkent hattının çalışmaya başlamasından hemen sonra dünya pamuk fiyatları düşerken ve Orta Asya ve Moskova fiyatları biraz daha yükselmiştir. Bu dönem, toplam ekilen pamuk alanında ve Türkistan'dan Rusya'ya yapılan ihracatın seviyesindeki düşüşe tanıklık etmiştir (Matley 1994: 329). Bu noktada demiryollarının endüstriyel işletmelerin büyümesi ile bir paralellik göstermekle birlikte pamuk üretimine doğrudan etki etmediği anlaşılmaktadır.

Ruslar tarafından Türkistan'da inşa edilen demiryollarının yansımalarına bakıldığında deve kervanları ile yapılan ticaretin demiryolları ile yer değiştirmesinin Türkistan'ı Rus tüccarlarına açtığı ve bölgenin Rusya endüstrisine dayanan pamuk yetiştirme kolonisine dönüşmesini sağladığı görülmektedir. Diğer yandan Rusya lehine gelişen tek taraflı ekonomik sistemde geleneksel tarımsal faaliyetler devam etmiş ve sanayi sınırlı gelişme göstermiştir (Matley 1994: 330).

Trans-Hazar demiryolu 1898'de Semerkant'ın ötesinde Taşkent'e 1899'da Fergana bölgesindeki Andican'a uzatılan hattın tamamlanmasıyla Hazar kıyılarından Taşkent'e olan mesafe azalmıştır (Taaffe 1960: 33). Türkistan'ın en önemli pamuk yetiştirme bölgeleri demiryolu ile bağlantı sağlamıştır. Diğer yandan demiryolu, ticareti teşvik etmekten ziyade Türkmenlere askeri açıdan boyun eğdirmek amacına hizmet etmek amacıyla inşa edildiğinden Rusya'nın Türkistan'daki ticaretini geliştirme noktasında yetersiz kalmıştır. Demiryolunun güzergâhı, malların nakliyesi konusunda hem zaman hem de maliyet bakımından değişikliği gerekli kılmıştır (Matley 1994: 327-328). Hattın en önemli dezavantajı Avrupa Rusyası'na doğrudan bağlantı sağlamıyor oluşudur. Nitekim Trans-Hazar demiryolunun Taşkent'e ulaşmasından üç yıl sonra 1901 yılında, 1873 yılında Ferdinand De Lesseps'in önerdiği güzergâhlardan biri olan ve Avrupa Rusyası ile doğrudan bağlantı sağlayacak hattın inşasına başlanmıştır. Bu hat Taşkent-Orenburg hattı olarak 1906 yılında tamamlanmıştır (Taaffe 1962: 82).

1906 yılında tamamlanan Orenburg-Taşkent hattı ile Rusya ve Türkistan arasında daha ekonomik ve daha hızlı ulaşımın sağlanması amaçlanmıştır. Bu demiryolu Rusya'nın bölge üzerindeki kontrolünü arttırırken Türkistan pamuğunun daha hızlı bir şekilde Rus tekstil fabrikalarına ulaşmasını sağlamıştır. Demiryolu ayrıca Rus tahıllarının Türkistan'a ithalatını kolaylaştırmış ve sonuç olarak pamuk yetiştiriciliği için daha fazla toprak sağlamıştır. 1893 yılında Rus buğdayının Trans Hazar demiryolu ile Türkistan'a gönderilmesi Türkistan'ın güneyinde buğday fiyatlarının düşmesine yol açarken bu durum yerel nüfusu pamuğa ekilen alanları genişletmeye zorlamıştır. Daha fazla pamuk yetiştiriciliğini teşvik etmek için daha fazla ucuz buğday tedarikine ihtiyaç duyulduğundan, daha ucuz buğday elde etmek amacıyla Sibiryadan demiryolu inşası planlanmış, 1912 ve 1913 yılında inşası başlatılan demiryolu projeleri Birinci dünya savaşı sırasında terk edilmiştir. Bu hat üzerindeki çalışmalar 1927 yılında tekrar başlatılarak 1930 yılında Türkistan-Sibiry Demiryolu olarak tamamlanmıştır (Matley 1994: 327-328). Rusya, bu demiryolu ile Avrupa Rusyası ile Asya Rusyası'nı birbirine bağlamak istemiştir (Sander, 1989: 232).

Sonuç

Trans- Hazar Demiryolu projesi Türkistan'da gerçekleştirilen Rus işgallerinin bir parçası olup bu işgallere hizmet amaçlı inşa edilmiştir. Bu demiryolu projesi ile Türkistan'ın işgali sırasında Rusya'nın sıkıntı yaşadığı Teke Türkmenlerinin kolaylıkla kontrol altına alınabilmesini sağlamak amaçlanmıştır. Rusya başlangıçta bu amaç doğrultusunda nehir ulaşımını kullanmak istemiş, ancak zaman ve mesafe bakımından yaşanan zorluklar demiryolu fikrini gündeme getirmiştir. Türkistan'a uzanacak demiryolunun güzergâhı konusundaki ilk yapılan planlama İngilizlerin Hindistan'daki sömürgelerine karşı tehdit olarak görülmüş, İngiliz-Rus çıkarlarını yeniden karşı karşıya getirmiş, dolayısıyla da uygulanamamıştır. Türkmenlere karşı gerçekleştirilen sefer sırasında gündeme gelen Trans-Hazar Demiryolu projesi ise Ruslar tarafından arazi ve iklim bakımından sıkıntılı yanlarına karşın kısa sürede tamamlanmıştır. İki aşamada gerçekleştirilen Trans-Hazar Demiryolunun ilk aşaması tamamıyla askeri amaçlar doğrultusunda inşa edilmiş olup sonrasında ticari amaçları sağlamada yetersiz kalması sebebiyle ikinci kısım inşa edilmiştir.

Trans-Hazar Demiryolunun yapımı sırasında demiryolu inşaatında çalışan Türkmen ve Rus işçilere karşı gösterilen ayırım ve demiryolu işçilerinin ücretlerinde görülen farklılık, Rus sömürgeciliğinin açık göstergelerinden birisidir. Rusya, Türkistan'ı işgalinden itibaren burada kalıcı hale gelmek ve yerli halk üzerinde kontrolü sağlamak amacıyla hareket etmiş, demiryolları da bu amaca hizmet etmiştir. Trans-Hazar demiryolu başlangıçta askeri amaçlarla inşa edilmişse de zamanla Rusya'nın ticari amaçlarına da hizmet etmeye başlamıştır. Ancak bu demiryolu başlangıçta ticari amaçlarla inşa edilmediğinden demiryolunun güzergâhı bir süre sonra Rusya'nın ticari ve politik amaçlarını karşılama noktasında yetersiz kalmış ve bu durum Rusya'da Orenburg-Taşkent, Trans Sibirya gibi yeni demiryolu projelerinin ortaya çıkmasında ve gerçekleştirilmesinde etkili olmuştur.

Trans-Hazar demiryolunun, Türkistan'ın endüstrileşmesi noktasında katkı sağladığını söylemek zordur. Demiryolu aracılığıyla Türkistan'dan Rusya'ya pamuk ihracatında artış yaşanırken endüstrinin diğer alanlarında bir gelişme olmamıştır. Öyle ki Rusya, Türkistan'a tahıl ithalatını kolaylaştırıp pamuk üretimini arttırmaya çalışmıştır. Türkistan'ın ticareti Rusya'nın kontrolüne geçerken Rusya kendi ihtiyaçları doğrultusunda ticareti yönlendirmiş, dolayısıyla da yerli halk bu durumdan olumsuz etkilenmiştir. İngiltere'nin Hindistan'da inşa ettiği demiryolları gibi Rusya'nın da Türkistan'da inşa ettiği demiryolları sömürgeciliğin en açık örneklerinden birini oluşturmuş, İngiltere ve Rusya gibi sömürgeci devletler bu durumdan istifade ederken yerli halk sömürge düzeninde ezilmek zorunda bırakılmıştır. Demiryolları ayrıca Rus sömürge politikalarından birisi olan Türkistanlıların elinden alınan topraklara Rus köylülerin yerleştirilmesine de yardımcı olmuş, demiryolları sayesinde çok sayıda Rus, Türkistan'a yerleşirken, demiryolu boyunca nüfusu Ruslardan oluşan yeni köyler meydana gelmiştir. Bu durum demiryollarının aynı zamanda Rusya'nın iskân politikasına da hizmet ettiğini göstermektedir. Diğer yandan Türkistan'da Rus demiryolu politikası, Rusların Türkistan'ı işgal süresince ileri sürdükleri "geri kalmış halklara medeniyet götürme" bahanelerinin de gerçek olmadığının açık göstergelerinden birisidir. Zira demiryolu ile Türkistan halkının medeniyet düzeyinde bir gelişme sağlamasından çok bölgenin işgali ve sömürge haline getirilmesi hedeflenmiştir.

KAYNAKLAR

ALTEN, Von, (1905), "The Powers in Asia", *The North American Review*, Vol. 181, No. 589, s.834-844.

AMES, Edward, (1947), "A Century of Russian Railroad Construction: 1837-1936." *American Slavic and East European Review*, Vol.6, No.3/4, s. 57-74.

ANNABERDİYEV, Ahmet- NECEF, Ekber, N, (2003), *Hazar Ötesi Türkmenleri*, İstanbul: Kaknüs Yayınları.

BAKER, Henry, D., (1917), "The Proposed Connection of the Russian and Indian Railway Systems", *Geographical Review*, Vol. 4, No. 2, s. 92-102.

BRADLEY, Hilda M., *Asia: A National and Suggestive Text Book of Geography for Pupils in Primary and Secondary Schools*, Forgotten Books.

BRUMMEL, Paul, (2005), *Turkmenistan*, England: The Bradt Travel Guide Ltd.

COLQUHOUN, A. R, (1901), *Russia Against India the Struggle for Asia*, London: Harper.

CURZON, George N, (1889), *Russia in Central Asia in 1889 and the Anglo - Russian Question*, Longmans, London: Green, and Co.

ÇAPRAZ, Hayri, (2011), "Çarlık Rusyası'nın Türkistan'da Hâkimiyet Kurması", SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi, *SDU Faculty of Arts and Sciences Sosyal Bilimler Dergisi*, S.24, s. 51- 78.

D'ENCAUSSE, Helene Carrere, (1994), "*The Stirring of National Feeling*", *Central Asia, 130 Years of Russian Dominance A Historical Overview*, Ed. Edward Allworth, Durham and London: Duke University Press.

DEREK, W. Spring, (1979), "Russian Imperialism in Asia in 1914", *Cahiersdu Monderusse et soviétique*, Vol. 20, No. 3/4, s. 305- 322.

DOBSON, George, (1890), *Russia's Railway Advance into Central Asia: Notes of a Journey from St. Petersburg to Samarkand*. London: W.H. Allen &Co.

HAMILTON, Angus, (1906), *Afghanistan*, Vol. XVIII, J. B. Millet Company Boston And Tokyo, S.1-2.

HAYİT, Baymirza, (2004), *Türkistan Devletlerinin Milli Mücadeleleri Tarihi*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

KOÇSOY, Şevket, (2002), "Türk Tarihi Kronolojisi", *Türkler*, C.1, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, s.73-188.

MATLEY, Ian Murray, (1994), "*Industrialization (1865-1964)*", *Central Asia, 130 Years of Russian Dominance A Historical Overview*, Ed. Edward Allworth, Durham and London: Duke University Press.

MORRISON, Alexander, (2006), "Russian Rule in Turkestan and the Example of British India, c. 1860-1917", *The Slavonic and East European Review*, Vol. 84, No. 4, s. 666-707.

PIERCE, Richard A, (1960), *Russian Central Asia: 1867- 1917*, University of California Press.

POPOWSKI, Josef, (1893), *The Rival Powers Central Asia the Struggle Between England and Russia in the East*, çev. Arthur Baring Brabant, India Office.

SANDER, Oral, (1989), *Siyasi Tarih İlkçağlardan 1918'e*, Ankara: İmge Kitabevi Yayınları.

Scientific American, July 14, (1888), "The Trans-Caspian Railway", Vol. 59, No. 2, s.17.

SKRİNE- Francis Henry - Edward Denison Ross, (1899), *The Heart of Asia a History Of Russian Turkestan and the Central Asian Khanates from the Earliest Times*, London: Methuen&Co.

SÖNMEZ, A. Sait, (2013), "Güvenlik Sorunları ve Bağımsızlaşma Kısacasında Özbekistan - Rusya İlişkileri (1991-2013)", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 6 S. 28, 2013, s.318- 340.

STARNS, Karl E. M, (2012), *The Russian Railways and Imperial Intersections in the Russian Empire*, Master of Arts in International Studies, University of Washington.

TAAFFE, Robert N, (1960), *Rail Transportation and the Economic Development of Soviet Central Asia*, University of Chicago, Department of Geography.

TAAFFE, Robert N, (1962), "*Transportation and Regional Specialization: The Example of Soviet Central Asia*", *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 52, No. 1, s.80-98.

TEALAKH, Gali. O, (1991), "*Russian Advance in Central Asia and British Response 1834-1884*", Doctorate Thesis, The University of Durham Department of History.

UÇAROL, Rifat, (2016), *Siyasi Tarih (1789-2014)*, İstanbul: Der Yayınları.

UYGUN, Ebru, (2017), *İngiliz Gazetesi "Levant Herald"a Göre Rusların Türkistan'ı İşgal Siyaseti (1859-1878)*, Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Y.L. Tezi.

YAKUBCANOV, Nadir, (2015), "İz İstorii Jeleznoy Darogi Turkistanskova Kray" *Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi*, Cilt:1 Sayı: 27, s. 210-227.

YETİŞGİN, Memet (2014), *A History of Turkistan in the Nineteenth Century: Motives, Process and Aftermath of Russian Invasion*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

YÜCEL, M. Serhan, - TAŞAR, M. Murat (2016), "Demiryolunun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaset", *VAKANÜVİS- Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi/ International Journal of Historical Researches*, Vol. 1, No. 1, s.304.
