

**Osmanlı-Rus Sınırında Son Rus Hamlesi: Kars-Sarıkamış Demiryolu'nun İnşası ve Lojistik Önemi**Resul TURAN^{id}*Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Rize, Türkiye**resul.turan@erdogan.edu.tr**(Alınış/Received: 26.06.2025, Kabul/Accepted: 17.07.2025, Yayınlama/Published: 23.07.2025)*

Öz: Bu çalışma, I. Dünya Savaşı arifesinde, 1913 yılında tamamlanan Kars-Sarıkamış demiryolunun inşaat sürecini, stratejik önemini ve askerî sonuçlarını arşiv belgeleri ve teknik raporlar ışığında analiz etmeyi amaçlamaktadır. Rus İmparatorluğu, 19. yüzyılın ikinci yarısında başlattığı ulaşım altyapısı seferberliği kapsamında özellikle Kafkasya gibi stratejik bölgelerde geniş çaplı demiryolu hatları inşa etmiştir. Bu çerçevede Önce Tiflis'i Rus merkezlerine bağlayan ana hatlar tamamlanmış, ardından Gümrü ve Kars gibi sınır şehirlerine uzanan ikincil hatlar inşa edilmiştir. Nihai aşamada ise Osmanlı sınırına yakın konumdaki Sarıkamış'a kadar uzanan son derece kritik bir demiryolu hattı faaliyete geçirilmiştir. Stratejik bir hamle olarak inşa edilen bu demiryolu, bölgedeki askerî-siyasi kontrolü güçlendirmiş, Osmanlı'nın ise lojistik altyapısının yetersizliğini daha görünür kılarak cephedeki dezavantajını derinleştirmiştir. Sarıkamış Harekâtı'nda Rus birlikleri demiryolu ağı sayesinde kış şartlarında dahi hızlı takviye alabilirken, Osmanlı ordusunun ulaşım altyapısındaki yetersizlikler nedeniyle ağır kayıplar vermesi, modern savaşlarda lojistiğin belirleyici rolünü açıkça ortaya koyan çarpıcı bir örnek teşkil etmiştir.

Anahtar kelimeler: Kars-Sarıkamış demiryolu, Askerî lojistik, Sarıkamış harekâtı, Kafkasya, Rusya

The Strategic Rail Offensive on the Ottoman Frontier: The Kars-Sarıkamış Railway and Russian Military Logistics

Abstract: This study aims to provide a comprehensive analysis of the construction process, strategic significance, and military consequences of the Kars-Sarıkamış railway, which was completed in 1913 on the eve of World War I, based on archival documents and technical reports. As part of the transportation infrastructure mobilization initiated by the Russian Empire in the second half of the 19th century, extensive railway lines were constructed, particularly in strategic regions such as the Caucasus. In this context, the primary lines connecting the administrative center of the region, Tiflis, to the Russian interior were completed first, followed by secondary lines extending to border cities such as Gyumri and Kars. In the final phase, a highly critical railway line was put into operation, extending as far as Sarıkamış, a location in close proximity to the Ottoman border. Constructed as a strategic move by the Russian Empire, this railway strengthened its military and political control over the region, while simultaneously exposing the inadequacy of the Ottoman Empire's logistical infrastructure and deepening its disadvantage on the battlefield. During the Battle of Sarıkamış, Russian forces were able to receive rapid reinforcements even under harsh winter conditions thanks to the railway network, whereas the Ottoman army, suffering from poor transportation infrastructure, incurred heavy losses-offering a striking example of the decisive role of logistics in modern warfare.

Keywords: Kars-Sarıkamış railway, Military logistics, Sarıkamış Campaign, Caucasus, Russia

1. Giriş

Demiryolu, 19. yüzyılda buharlı lokomotifin icadıyla hızla gelişerek ulaşımın temel taşlarından biri hâline gelmiştir. İlk demiryolları, taş ocakları ve kömür madenlerinde atların çektiği ilk el tahtadan raylar üzerindeki vagonlardan meydana gelirken, Endüstri Devrimi ile dökme demirden ray ve teker kullanımı yaygınlaştırmıştır [1, s.1]. 19. yüzyılda doğrudan doğruya demiryolunun geliştirilmesi, inşası ve sorunlarıyla ilgilenecek uzman yetiştirilmesi köklü değişimlerin kapısını

Atıf için/Cite as: R. Turan, "Osmanlı-Rus sınırında son Rus hamlesi: Kars-Sarıkamış Demiryolu'nun inşası ve lojistik önemi," *Demiryolu Mühendisliği*, sy. 22, ss. 121-131, Temmuz 2025. doi: 10.47072/demiryolu.1727644

aralamıştır. Bu güçlerden biri olan Rusya'da demiryolu mühendisliğinin gelişimi, 1830'lu yıllarda başlamıştır. Demiryolu Mühendisleri Birliği Enstitüsü'nün açılmasıyla bağımsız ve ulusal bir demiryolu mühendisliği okulu faaliyete geçmiş ve yabancı uzman ihtiyacı büyük ölçüde çözülmüştür [2, s. 161]. Rus İmparatorluğu, bu teknik birikimin bir sonucu olarak ele geçirdiği toprakları demiryolu ağıyla merkeze bağlayarak idarî ve askerî kontrolü sağlamaya çalışmıştır [3, s. 354].

Rusya'nın Kafkasya'da demiryolu ağı kurma çabalarında Kırım Savaşı (1853-1856) döneminde karşılaşılan ulaşım zafiyetleri etkili olmuştur. Ancak bu girişimler, dönemin küresel finans aktörlerinin stratejik kaygılarıyla karşılaşmıştır. Özellikle Rotschild ailesi, başlangıçta demiryolunun Rus ordusuna sağlayacağı lojistik avantajları göz önünde bulundurarak 1860'lı yılların başında Rus yatırımcılara finansman sağlamayı reddetmiştir [4, s. 2-3]. Bu sorunun öz kaynaklardan çözülmesinin ardından Karadeniz kıyısıyla Kafkasya'nın idari merkezi Tiflis'i bağlayan Poti-Tiflis (1872) demiryolu açılmıştır. Kısa süre sonra Karadeniz ile Hazar Denizi'ni bağlayarak Bakü petrollerinin dünya pazarlarına taşınmasını sağlayan Bakü-Tiflis-Batum (1883) hattı, ardından Tiflis-Gümrü [Aleksandrapol]-Kars (1899), Gümrü-Erivan (1902), Uluhanlı-Culfa (1908) hatları inşa edilmiştir. I. Dünya Savaşı arifesinde ise Kars-Sarıkamış (1913) demiryolu tamamlanmıştır [5, s. 432]. Böylelikle demiryolu ağı Osmanlı sınırlarına kadar genişlemiş; bu da askerî birlik ve cephane sevkiyatını kolaylaştırarak Rus ordusunun sınır bölgesindeki hareket kabiliyetini artırmıştır. Kars-Sarıkamış hattının devamı olan Sarıkamış-Erzurum (1916-1918) demiryolu, 750 mm'lik dar, dekovil hattı olarak inşa edilerek 1930'lara kadar kullanılmıştır. 1957 yılında Sarıkamış-Erzurum hattı normal bir hatta dönüştürülerek Erzurum-Sarıkamış-Kars arasındaki bağlantı sağlanmıştır [6, s. 63]. Bu toprakların Türkiye'ye katılmasıyla birlikte demiryollarının bakımı ve gerekli malzemelerin temini amacıyla Sovyetler Birliği ile ticari ilişkiler kurulmuş, 1936 yılında Reisicumhur [Mustafa] Kemal Atatürk'ün onayıyla Sovyet ülkelerinden Erzurum-Kars hattının güçlendirilmesi amacıyla on bin adet enjekte edilmiş ahşap travers satın alınarak Kars Gümrüğünden yurda sokulmasına izin verilmiştir [7].

Askerî lojistik, Rus demiryollarının temel kullanım alanlarının arasında yer almış ve demiryolu tarihindeki ilk asker sevkiyatı 1846 yılında yaklaşık 15 bin Rus askerinin günümüzdeki Çek Cumhuriyeti'nde yer alan Uherské Hradiště'den Kraków'a taşınmasıyla gerçekleşmiştir [8, s. 82]. Ardından Kırım Savaşı döneminde İngilizler tarafından Sivastopol kuşatmasına lojistik destek sağlamak amacıyla ilk askerî demiryolları inşa edilmiştir [9, s. 37]. Zira Rusya, İngiltere, Prusya, Fransa ordularındaki asker sayısının artışı ile top, tüfek gibi silah teknolojisinin gelişimi, bu iki bileşenin en kısa sürede cepheye sevk edilmesi ihtiyacı demiryoluna olan talebi artırmıştır [10, s.185]. Aynı zamanda devletlerarası rekabette önemli bir üstünlük aracı hâline gelmiştir. Bu süreç askerî ve ticari olmak üzere demiryolunun farklı fonksiyonlarının daha görünür hâle gelmesini sağlamıştır. Sarıkamış Harekâtı, genellikle askerî taktik, iklim şartları ve Osmanlı ordusunun harekât planları çerçevesinde ele alınmıştır. Ne var ki literatürde, harekâtın başarısızlığına etki eden lojistik etkenler ve özellikle demiryolu altyapısının Rus ordusuna sağladığı stratejik avantajlar üzerinde yeterince durulmamıştır. Bu çalışma, söz konusu eksikliği gidermek amacıyla, Sarıkamış bağlamına ulaşım altyapısı ve askerî lojistik temelli bir perspektifle yaklaşmakta ve bu yönüyle alana katkı sunmayı amaçlamaktadır.

2. Metot

Bu çalışmada, Kars-Sarıkamış demiryolunun inşası askerî, lojistik ve politik yönlerden incelenmiştir. Bu kapsamda özellikle birincil kaynak olarak Başkanlık Osmanlı Arşivi'ndeki (BOA, ATASE) konsolos raporları, Rus arşivlerindeki (Tsentralny Gosudarstvennyy İstoriçeskiy Arhiv-TsGİA, 1991 sonrası Gosudarstvennyy Arhiv Rossiyskoy Federatsii-GARF) demiryolunun yapımına dair resmî belgeler, teknik raporlar ve dönemin basınına yansıyan haberlerden yararlanılmıştır. Bu açıdan özellikle dönemin resmi raporları üzerinden hattın yapım sürecinin takibine özen gösterilmiştir. İkincil kaynak olarak ise dönemin yakın şahitlerinin anıları ve çağdaş

literatür kullanılmıştır. Bu temel kaynaklar ışığında, disiplinlerarası bir yaklaşımla, hattın inşaat süreci, maliyetler, mühendislik detayları ve I. Dünya Savaşı'ndaki lojistik rolü karşılaştırmalı olarak yansıtılmıştır. Teknik ve sayısal verilerin yer aldığı maliyet tabloları, teknik hesaplamalar gibi nicel veriler ile diplomatik yazışmalar, resmî raporlar, gazete haberleri türünden nitel veriler bütünleştirilerek Rus ordusunun ulaşım altyapısı yönünden Osmanlı ordusu karşısında elde ettiği avantajın Sarıkamış Harekâtı ve sonrasındaki gelişmelere etkisi ortaya konmuştur.

3. Kars-Sarıkamış demiryolu

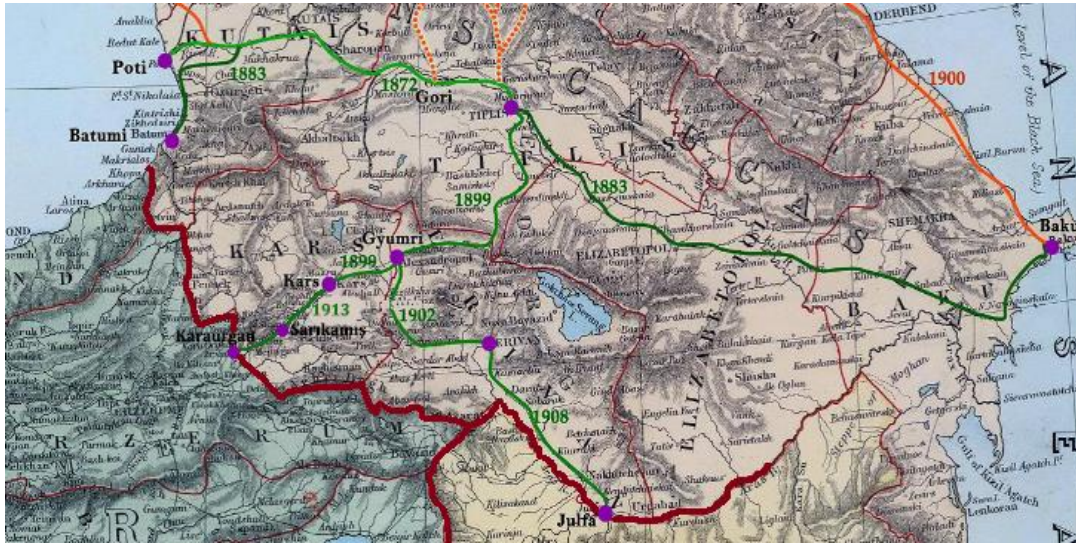
Kars, Osmanlı-Rus savaşlarında stratejik konumu nedeniyle Kafkasya yönünden Anadolu'nun savunmasında kritik bir rol oynamıştır. 1807, 1828-1829, 1854-1855 ve 1877-1878 savaşlarında Rus Kafkas ordusu birliklerinin işgaline uğramıştır. Zira Ruslar için Kars, Erzurum'a giden yolun anahtarı olmuştur. Karl Marx'ın ifadesiyle "Kars Erzurum'un anahtarı; Erzurum da İstanbul'un ve Anadolu'nun stratejik ve ticari hatlarının anahtarıdır" [11, s. 2]. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı neticesinde imzalanan Berlin Antlaşması ile Kars ve çevresinde yaklaşık kırk yıl Rus idaresinde kalmıştır. Kars Oblastı adı verilen bu idari birim 1881 yılı itibarıyla Kars, Ardahan, Kağızman ve Oltu sancaklarından oluşmuştur. Kars Sancağı ise Kars, Şuragel (merkezi Argino, günümüzde Demirkent köyü), Zaruşad (merkezi Arpaçay), Ağbaba (merkezi Büyük Tepecik/Amasya Köyü) ve Soğanlı (Taht, merkezi Sarıkamış) kazalarından oluşmuştur [12, s. 63]. Sarıkamış, Kafkasya'dan Osmanlı sınırına uzanan stratejik konumu nedeniyle Petersburg ve sınır hattındaki askerî uzmanların incelemeler yaptığı hareketli bir üs olmuştur. Örneğin, 1902 yılında Rus Genelkurmay Başkanlığı'nda görevli bir ferik (tümgeneral), Petersburg'tan gelerek Kars Hudut Livası Konstantin Lovmen ile Sarıkamış ile Karaorgan'a sınır hatlarında inceleme yapmaları planlanmıştır [13]. 1911 yılının yaz aylarında Osmanlı sınırına yakın mevkiilerde geniş çaplı askerî manevralar icra edilmiştir [14]. Bu manevralar ertesi yılın yaz aylarında da yaklaşık 40 bin kişilik Rus kuvvetinin katılımıyla Sarıkamış-Karaorgan arasında gerçekleşmiş, çoğunlukla Osmanlı sınırını ihlal girişimleri ve geceleri projektörlerle taciz kabilinden gelişmeler yaşanmıştır [15]. Osmanlı yetkililerinin kayıtları, Rusya'nın askerî hazırlıklarını sistematik biçimde artırdığını göstermektedir. Nitekim Erzurum Vilayeti Vali Vekili Cemal Bey'in 1914 yılına ait raporunda, Sarıkamış'ta konuşlandırılan yüz topun yanı sıra, stratejik öneme sahip Karaorgan mevkiine bir tam Kazak alayının sevk edildiği bilgisi dikkat çekmektedir [16]. Hudut bölgesine lojistik destek ve asker sevkıyatı için ulaşım olanaklarının geliştirilmesinin son aşaması Kars-Sarıkamış demiryolu projesi olmuştur.

3.1. Hattın inşa amacı

Kars-Sarıkamış demiryolunun yapım amacı, Rus resmî belgelerinde Yakın Doğu'daki siyasi durum nedeniyle Kafkasya sınırının Osmanlı Devleti'ne karşı güvenliğinin sağlanması olarak belirtilmiştir. Bu kapsamda Güney Kafkasya demiryolu ağının acilen geliştirilmesi ve iyileştirilmesi, Tiflis-Kars hattının Sarıkamış üzerinden sınır boyunca uzatılması gerekli görülmüştür. Projenin en kısa sürede hayata geçirilebilmesi için 1909 yılında Kars-Sarıkamış güzergâhında detaylı teknik inceleme ve keşif çalışmaları yapılmış; zorlu coğrafi koşulları dikkate alınarak en uygun güzergâhın belirlenmesini amaçlamıştır [17, ss. 30-31]. Rus tarafının bu stratejik hamlesi, Osmanlı yetkililerinin dikkatinden kaçmamıştır. Dördüncü Ordu Müşiri İbrahim Paşa'nın 8 Temmuz 1909 tarihli telgrafıyla dikkat çekmesi üzerine, Petersburg Sefaretinden konuya dair ayrıntılı bilgi talep edilmiştir [18].

Rus yetkililerin ilk incelemelerinde Kars-Sarıkamış hattının yapımı ve ardından Osmanlı sınırına kadar uzatılması için en uygun güzergâhın Karaorgan yönünde olduğu tespit edilmiştir. Bir diğer deyişle hattın Kars-Sarıkamış-Karaorgan şeklinde olması planlanmış ancak detaylı proje ve inşaat planları sadece Kars-Sarıkamış kısmı için hazırlanmıştır. Bu nedenle Bakanlık bu kısmın inşası için yetki talep etmekle yetinmiştir. 1 Haziran 1911 tarihli yasa gereğince Kars-Sarıkamış demiryolu inşaatı ve hattaki hareketli araçların maliyeti 3.638.645 ruble olarak belirlenerek hattın

inşasına başlanmıştır. Keşif çalışmaları, 1911 yılı sonbaharında gerçekleştirilmiş, demiryolu projesinin ve ana yapıların tasarımının hazırlanmasını içermiştir. Bu projeler ve ana yapılar, Demiryolu İnşaat İdaresi Komiteleri tarafından onaylanmıştır. Arazinin dağlık olması nedeniyle proje %2,2 eğimli olarak dört dingilli buharlı lokomotiflerin hareket edebilmesi için özel olarak tasarlanmıştır. Bununla birlikte en uzun 781 sajen [yaklaşık 1.665 km] olan toplam uzunluğu 1.437 sajen [yaklaşık 3.066 km] olan 6 tünel inşa edilmesi planlanmıştır. Kars-Sarıkamış hattının inşası için hazırlanacak platform, köprü ve diğer destek yapılarının maliyeti, 4 ray hattı için 9.038.000 ruble olarak belirlenmiştir. Hattın toplam uzunluğu ise 37,5 verst [yaklaşık 40 km], olarak hesaplanmıştır. Dönemin şartlarına göre oldukça yüksek olan maliyetin temel sebebi olarak çetin coğrafi ve jeolojik şartları gösterilmiştir. Kafkasya ve Osmanlı sınırına uzanan demiryolu güzergâhı Şekil 1’de verilmiştir.



Şekil 1. Rusya’nın Güney Kafkasya demiryolu ağı ve Kars-Sarıkamış-Karaugan uzantısı

Kars-Sarıkamış hattının Türk sınırındaki Karaugan’a kadar uzatılması planlanmıştır. Bu planda, yerel tüketim ve Osmanlı topraklarına yönelik Karaugan sınır kapısı üzerinden yapılacak özellikle kumaş, şeker ve petrol ürünleri ticareti ile Gümrük işlemlerinin yıllık cirosunun 3 milyon rubleye ulaşması önemli bir etken olmuştur. Rus hükümetinin, Sarikamış-Osmanlı sınırı hattının acilen inşası gerekliliğine dair önerisi, ilgili kurumlardan destek görmüştür. Ulaştırma Bakanlığı’nın Devlet Duması’na sunduğu raporda, söz konusu hattın Osmanlı sınırına uzatılmasının önemi vurgulanmış ve en kısa sürede hayata geçirilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Bu kapsamda Ulaştırma Bakanlığı, 1911 yılında teknik hazırlıkların tamamlanmasını ve daha önce belirlendiği üzere sınır bölgesindeki en uygun güzergâh olan Karaugan yönünde detaylı keşfinin yapılmasını gerekli görmüştür. Sarikamış-Osmanlı sınırı arasındaki bölümün inşaa maliyetinin hesaplanmasına, 1912 yılında bütçeden fon ayrılarak inşaat çalışmalarına başlanmasına izin verilmiştir. Hattın inşaat maliyetinin (hareketli araçlar dâhil) 9.033.600 ruble olarak onaylanması ve bu tutarın, inşaatın ilerleyişine bağlı olarak ihtiyaç duyuldukça Bakanlık bütçesinden kademeli olarak tahsis edilmesi kararlaştırılmıştır [17, ss. 30-31]. Kars-Sarıkamış hattının inşaa çalışmaları Kars ve Sarikamış tarafından olmak üzere eş zamanlı olarak başlamıştır [32, s. 54]. Aynı yıl demiryolu inşaa çalışmaları için devlet hazinesinden 500 bin ruble tahsis edilmesi belirtilmiştir [20, s. 1]. Nitekim Ağustos 1912 tarihli Kars Şehbenderi Cemaleddin Bey’in Petersburg Sefiri Turhan Paşa’ya gönderdiği raporunda demiryolunun Kars merkezden Sarikamış’a kadar uzatıldığını bildirmiştir [21]. Kars-Sarıkamış demiryolu hattının hizmete açılması için 6 Aralık 1912 tarihinde bir başvuru yapılmıştır [22, s. 5].

Bu süreçte Karaugan hattı bir süre geri planda bırakılsa da 1912 yılında Sarikamış hattının Karaugan’a kadar uzatılması kararı alınmıştır [23]. 1913 yılı bütçesinde Ulaştırma Bakanlığı

tarafından Rusya genelinde yeni demiryolu inşası için 110 milyon rublelik ödenek talep edilmiş, bu tutarın 2 milyon rublesi Kars-Sarıkamış hattının yapımına, 1,5 milyon rublesi ise hattın Karaorgan'a uzatılmasına ayrılmıştır [24, s. 3].

3.2. Hat güzergâhındaki kamulaştırmalar

Kars-Sarıkamış hattı; Kars, Kağızman ve Oltu ilçelerindeki köylere tahsis edilmiş, mülkiyeti devlete ait olan arazilerden geçmiştir. Kars, Erivan ve Culfa demiryolu hatlarının inşası sırasında yaşanan bedelsiz arazi kamulaştırma tartışmaları, bölgede adil bir çözüm arayışını zorunlu kılmıştır. Bu tecrübeyle, toprak sahiplerinin haklarını koruyan ve tazminat mekanizmalarını şeffaflaştıran bir uygulama hayata geçirilmiştir. Mevcut maliyet hesaplarına kamulaştırılan araziler için ek bir ödenek eklenmiştir. Kars-Sarıkamış arasındaki yaklaşık 40 kilometrelik güzergâh üzerinde arazi satın alımı, mevcut binaların yıkımı, geçici olarak kullanılan araziler için tazminat ödenmesi, hazine arazileri üzerindeki tarla, çayır ve ekili alan sahiplerinin zararının karşılanması gibi belli başlı hazırlık çalışmaları yürütülmüştür; bahçe, çayır, mera ve odunluk gibi alanlar kamulaştırılmıştır [17, ss. 33-35]. Bu kapsamda Kars Oblastı'nın Kars Okruğu'ndaki kamulaştırma yapılan ve bazı yerleşimleri kaldırılan köyler olmuştur. Bunlar arasında Novo-Estonka [Karacaören], Aleksandrovka [Yolaçan], Novo-Mihaylovka [Dikme], Benliahmet, Sunang-Azad, Aşağı Kotanlı, Kara-Çay, Ah-Pugar [Akpınar], Ali-Sofi [Alisofu], Dolbanlı [Dölbentli], Cavlah El-Geçmez [Cavlak] köyleri yer almıştır [25, s. 170].

Demiryolunun inşaat malzemeleri Rusya'nın farklı bölgeleri ve Karadeniz çevresinden temin edilerek Kars'a taşınmıştır. Demiryolu rayları yaklaşık 2.700 km uzaklıktaki Yekaterinoslav [Ukrayna-Dnipro]'dan, ray bağlantı plakaları 2.315 km uzaklıktaki Sulina [Romanya, Tuna Nehri ağzı]'dan, cıvata ve çiviler Rus demiryolları inşasında önemli bir tedarik merkezi olan 2.688 km uzaklıktaki Nijne-Dneprovsk'tan temin edilmiştir. Hat güzergâhında farklı amaçlar için sarf edilen çimento ise Poti'den demiryoluyla Kars'a sevk edilmiş ve at arabalarıyla güzergâh üzerine dağıtılmıştır [17, ss. 38-46]. İnşa edilen bir demiryolu, diğer bir hattın ihtiyacı olan malzemenin sevkinde kullanılmıştır.

3.3. Hattaki istasyonlar

Kars-Sarıkamış hattı Kars, Vladikars [Merkez Kümbetli köyü], Benliahmet, Selim, Çatah ve Sarıkamış istasyonlarından oluşmuştur [25, s. 334]. Bu istasyonların her birinde seferlerin ve istasyondaki hizmetlerin aksamadan yürütülmesi için gerekli olan alet, edevat ve diğer demirbaş temin edilmiştir. İlginç bir ayrıntı olarak brandalar Sarıkamış'ın sert kış şartlarına karşı yük ve ekipman koruması için hayati öneme sahip demirbaş malzemeler olarak ön plana çıkmıştır. Yangın ekipmanları ise buharlı lokomotiflerin sebep olabileceği kömür ateşi kaynaklı yangın riskine karşı zorunlu donanımlar olarak görülmüştür. İstasyonların ve buharlı trenlerin su ihtiyacı en yakın akarsu kaynağından temin edilmiştir. Örneğin, Kars ve Benliahmet istasyonlarının su ihtiyacı borularla Kars Çayı'ndan, Selim istasyonunun su ihtiyacı Sarıkamış Çayı'ndan ve Sarıkamış İstasyonunun su ihtiyacı Bayburt Çayı'ndan temin edilmiştir. Borularla istasyonlara ulaşan su, pompa tertibatı aracılığıyla su şebekesi üzerinden yolcu terminali, revir, nöbetçi odaları ve banyolara ulaştırılmıştır [25, ss. 320-324].

İstasyon binaları için dönemin standartlarına uygun mobilya ve donanımlar kullanılmıştır. Bu kapsamda kenar süslemeli Viyana tarzı kumaş kaplı sandalyeler, mermer tezgâhlı büfeler ve çeşitli ölçülerde aynalar istasyon salonlarına yerleştirilmiştir. Yolcu bekleme alanları için demir ayaklı banklar, idari işler için akçaağaçtan iki arşın uzunluğunda yazı masaları tedarik edilmiştir. Ayrıca istasyon görevlilerinin kullanımına yönelik şikâyet defterli masalar, evrak dolapları ve hatta mürekkep hokkaları demirbaş listesinde yer almıştır. Bu mobilya ve malzemeler, dönemin Rus demiryolu standartlarına uygun olarak, dayanıklılık ve estetik kaygılar göz önünde

bulundurularak seçilmiştir. İlginç bir ayrıntı olarak, istasyonlardaki büfelere yolculara servis amacıyla iki kollu emaye semaver ve demir tepsiler zimmetlenmiştir [25, s. 338].

3.4. Menfez, köprü, platform inşası

Demiryolu güzergâhında yağmur, dere ve sel sularının hattın altından geçerek raylara zarar vermesini önlemek ve altyapıyı sağlamlaştırmak için menfezler yapılmıştır. Bunun için ilk aşamada yol platformunun altına taştan künkler koyulmuş, ardından temel inşa edilerek üzeri taşla kaplanmış ve sulama sularının geçişini sağlamak amacıyla zemin altına yerleştirilmiştir. Menfezlerin bir kısmı çimento harcı kullanılarak örülmüş, diğerleri ise geleneksel kuru duvar (harçsız örme) yöntemiyle yapılmıştır. Tüm bu çalışmalar, hattın uzun vadeli dayanıklılığını artırmak ve su yönetimini optimize etmek amacıyla hayata geçirilmiştir. Bunun yanında yol boyunca gerekli yerlere taş kemer köprüler inşa edilmiştir [25, s. 214]. Hat üzerinde, 20 adedi 1 sajen ve 2 adedi 2 sajen genişliğinde olmak üzere toplam 22 köprü inşa edilmiştir [17, s. 39].

Hattın askerî öneminin en önemli göstergesi birliklerin hızlı sevkiyatı amacıyla Sarıkamış, İskender-Çay ve Karaorgan istasyonlarında yapılması planlanan ayrıntılı altyapı çalışmalarıdır. Bu çerçevede Sarıkamış İstasyonu'na iki adet, İskender-Çay ile Karaorgan istasyonlarına ise birer adet olmak üzere toplam dört adet büyük platform inşa edilmesi kararlaştırılmıştır. Yaklaşık uzunlukları 300 metre, genişlikleri 15 metre olan taş döşemeli platformlar birliklerin toplu iniş ve binişlerine uygun olarak tasarlanmıştır. Ayrıca Sarıkamış'ta yaklaşık 11 metre, Karaorgan'da ise 8.5 metre genişliğinde açık yükleme platformlarının yapımı projelendirilmiştir. Bu platformların askerî operasyonların daha etkili hale getirilmesi ve askerî trenlerin güvenli manevra yapabilmesi için özel olarak tasarlanmış ekipmanla donatılarak buna uygun rayların döşenmesi, tampon sistemleri ile durdurma mekanizmalarının entegre edilmesi planlanmıştır [17, s. 60]. Nitekim çalışmaların temel amacı muhtemel bir askerî harekâta Rusya'nın bölgedeki lojistik kapasitesini artırmak ve savaş durumunda birliklerin hızlı intikalini sağlamak olmuştur.

Hattın askerî ve stratejik önemi, güvenlik önemlerinin alınmasını zorunlu hâle getirmiştir. Bu görev için jandarma birlikleri vazifelendirilmiştir. Bunların görev yerlerine ulaşımı ve barınma ihtiyaçları demiryolu bütçesinden karşılanmıştır. Ayrıca güvenlik önlemleri kapsamında 3 adet iki katlı muhafız evi, 4 tam kışla ve 4 yarı-kışla binasının inşası planlanmıştır. Bu yapıların tamamı, taş veya betonarme malzemeden Uluhanlı-Culfa (1908) demiryolundaki yapılar örnek alınarak yaklaşık 3 metre yüksekliğindeki duvarlarla çevrili ve üst düzey güvenlik önlemlerine sahip olacak şekilde planlanmıştır [17, ss. 57-59]. Bu durum, hattın Güney Kafkasya demiryollarının doğal bir uzantısı ve dönemin en son mühendislik gelişmelerinin bir ürünü olarak inşa edildiğini göstermektedir. Bu çalışmalar dâhil olmak üzere projenin tüm maliyeti Tablo 1'de verilmiştir.

Tablo 1. Demiryolu Projesinin Maliyet Analizi [12, ss. 65-66]

Bölüm	Harcama Kalemi	Maliyet (Ruble)	Verst [1.067 metre] Başına Maliyet (Ruble)
I	Kamulaştırma giderleri	64,295	1,718
II	Zemin dolgusu ve hazırlık çalışmaları	2,047,581	54,558
III	Mühendislik yapıları (köprü, menfez)	3,956,010	105,402
IV	Üst yapı (ray ve travers)	659,658	17,577
V	Yol aksesuarları	23,414	624
VI	Telgraf hattı	21,465	572
VII	Güvenlik yapıları (karakol, kışla)	81,375	2,165
VIII	İstasyon binaları	328,405	8,75
IX	İstasyon su temini	44,1	1,175

X	İstasyon ekipmanları	68,2	1,817
XI	Genel giderler	606,705	16,166
XII	Diğer kurum masrafları	58,129	1,549
XIII	Askeriye talepli özel çalışmalar	430,52	12,004
A Grubu Toplam		8,409,882	224,088
I	Tren setleri (lokomotif + vagon)	517,484	13,789
II	Test, teslimat ve yedek parçalar	49,989	1,382
B Grubu Toplam		567,473	15,121
I	İşletme fonu	56,295	1,5
C Grubu Toplam		56,295	1,5
Genel Toplam		9,033,650	240,703

Tablo 1’deki maliyet hesaplamalarına göre Zemin dolgusu ve hazırlık çalışmaları ile Mühendislik yapıları (köprü, menfez) giderleri toplam maliyetin % 66’sını oluşturmuştur. Askerî temelli genel talep giderleri de ayrı bir kalem olarak hesaplanmıştır. Genel kamulaştırma giderlerinin oldukça düşük bir maliyetle yapıldığı, Güvenlik yapıları (karakol, kışla) için sarf edilen giderden daha az olduğu görülmektedir. Bu durum hat güzergâhındaki mülk sahiplerine ödenen miktarın oldukça sembolik bir meblağ olduğu göstermektedir.

Rus yetkililer, hattın inşasında çoğunlukla Ermeni, Gürcü ve Rum işçileri istihdam etmiştir. Bunlar arasında yetersiz beslenmeden kaynaklı hastalıklar, iş kazaları ve çalışma şartlarından kaynaklı psikolojik rahatsızlıklar görülmüştür [25, s. 368]. Ayakta tedavi gören hastaların mesleki durumlarına göre dağılımı idari personel (büro çalışanları, muhasebeciler ve denetçiler), teknik ekipler (bölge şefleri, teknisyenler ve ustabaşılar), taşeron firmaların çalışanları, genel işçiler (hamallar, bekçiler ve kazıcılar), zanaatkârlar (marangozlar, duvarcılar ve sıvacılar), tünel işçileri (keson çalışanları ve patlayıcı uzmanları), metal işçileri (demirciler ve tesisatçılar), tren bakım ekipleri, trafik kontrol personeli, sağlık çalışanları, güvenlik görevlileri (jandarma ve polis), çalışanların aile üyeleri ve inşaat sahasındaki diğer misafirler şeklinde olmuştur [25, s. 375].

3.5. Hattın hizmete girişi

Kars-Sarıkamış demiryolu deneme seferlerine 1913 yılının sonlarına doğru açılmış, Aralık ayında ise düzenli seferlere başlanması planlanmıştır. Düzenli seferler öncesinde uzun mesafeli rayların döşenmesi tamamlanmış olmakla birlikte semafor ve sinyalizasyon sistemlerinin kurulumu sürmüştür, üçüncü ve ikinci sınıf vagonlarla yapılan deneme seferlerinde herhangi bir kaza kaydı bulunmamakla beraber işletme yetkilileri yolcu güvenliğine ilişkin resmî sorumluluk üstlenmemiştir. Ayrıca kondüktörlerin yolculara karşı sert tutum sergilediği ve tarifedeki 60 kopek yerine özellikle üçüncü sınıf yolculardan keyfi olarak bir ruble veya daha fazla ücret talep ettiği gözlemlenmiştir. Yaklaşık 50 verstlik (53 km) mesafenin kat edilmesinde gözlemlenen belirgin düzensizlikler ve bazen 9 saate varan yolculuk süreleri, hattın henüz düzenli seferler için hazır olmadığını göstermiştir [37, s. 3]. Hattın hizmete açılmasıyla birlikte bazı kısımlarındaki eksikliklerin tamamlanmasına yönelik çalışmalar sonraki yıllarda sürmüştür [25, ss. 156-157].

Kars-Sarıkamış hattının Karaorgan’a kadar, yani Osmanlı sınırına oldukça yakın bir noktaya kadar uzatılması için çalışmalar devam etmiştir. Özellikle sınıra oldukça yakın bir mesafeye ulaşan demiryoluna dair bir İngiliz yetkili şu ifadelerde bulunmuştur [26, s. 4]:

“Rus Hükümeti’nin Kars’tan başlayan demiryolu, 1913 sonundan itibaren sınırın yaklaşık 35 kilometre uzağındaki Sarıkamış’a ve Erzurum şehrinin yaklaşık 120 kilometre uzağına kadar faaliyet göstermektedir. Şimdilerde bu hat sınıra doğru ilerletilmektedir, ancak henüz ticaret üzerinde gözle görülür bir etkisi olmamıştır.”

İngiliz yetkilinin dikkat çektiği Sarıkamış-Karaorgan hattını inşası 1914 yılının başlarında başlamış ve 1917 yılında tamamlanabilmiştir. Bu süreç Osmanlı Hariciye Nezareti'nin bölgedeki temsilciliklerle yazışmalarına yansımıştır. Tebriz şebhenderliğinden bildirildiğine göre Rusların Sarıkamış-Karaorgan hattındaki demiryolu inşa faaliyetleriyle birlikte Azerbaycan ordusunu takviye ederek bölgeye 40 bine yakın asker yığmışlardır [27]. Bu gelişmeler karşısında Osmanlı makamlarının bölgedeki demiryolu hatlarına özel bir ilgi gösterdiği anlaşılmaktadır. Zira Kars şebhenderliği tarafından Kars-Sarıkamış hattı dâhil olmak üzere bütün Kafkasya tren istasyonlarının isimleri ile birbirlerine olan mesafelerini içeren derleme bilgilerin merkeze gönderilmesi istenmiştir [28].

3.6. I. dünya savaşı ve Sarıkamış

Rus İmparatorluğu'nun I. Dünya Savaşı'na resmen katılımı 20 Temmuz 1914 tarihinde gerçekleşmiş, 20 Ekim'de de Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmiştir. Rus Çarı II. Nikolay, savaş bölgelerini gezmiş ve orduları teftiş etmiştir. Bu çerçevede Kafkasya'daki şehirleri gezen Çar, 30 Kasım Pazar günü Kars tren garına gelerek resmî törenle karşılanmış, ardından Kars Kalesi'ni, tabyaları ve yaralı askerleri teftiş etmiştir [29, s. 452]. Sembolik bir anlam taşıması bakımından imparatorun treni 1 Aralık sabah 9.00'da, kısa süre önce tamamlanmış olan Sarıkamış İstasyonu'na, yani Osmanlı sınırına en yakın bölgeye varmıştır. İmparator, General-Feldmareşal Prens Baryatinski'nin adını taşıyan ve fahri komutanı olduğu 80. Kabarday Alayı'nın üniformasını giymiştir. Daha sonra, bayrağıyla birlikte hazır bekleyen Kabarday Alayı'nın onur muhafızlarına yaklaşarak onları selamlamış, muhafız birliğini teftiş etmiş ve üç St. George Haçı ile süslenmiş bayraktarın önünde durmuştur. Sarıkamış'taki Garnizon Kilisesi'nde Çar'ın katılımıyla kısa ayin düzenlenmiştir. Ardından Çar, Rus sınır hattı ve Türk sınırına yaklaşık 1.6. km mesafede bulunan Micingirt'teki ileri mevzileri ziyaret etmiştir [30, ss. 74-88]. Bu ziyaretin ardından Rus ordusunun bölgedeki askerî hareketliliği ve stratejik planları daha net şekilde ortaya çıkmıştır.

Rus ordusunun büyük kuvvetlerle Osmanlı topraklarına ilerleyebilmesi için doğuda üç farklı güzergâh mevcuttur. Bunlar Ardahan-Oltu-Erzurum (Ardahan yönü), Kars-Sarıkamış-Erzurum (Kars yönü), Erivan-Diyadin-Erzurum (Erivan yönü). Bunlar arasında en önemli ve kısa olanı, yaklaşık 270 km uzunluğundaki Kars yönüdür. Bu hat, tarihsel olarak Türk ve Rus ordularının ana sefer güzergâhı olarak hizmet etmiştir. Hattın avantajı, Kars platosu boyunca iyi yollar ve şoselerle kesişmesi, ardından Erzurum tahkimatlarına kadar ulaşan vadilerden geçmesi ve Gümrü-Kars-Sarıkamış demiryolu üzerinde ilerlemesi olmuştur [31, s. 10]. Sarıkamış Harekâtı, bu hattın Türk ve Rus orduları açısından ne denli stratejik bir merkez olduğunu ortaya koymuştur. Zira harekâtın hedefi Rusya için mühim bir merkez olan ve cepheye lojistik destek sağlayan Tiflis-Kars-Sarıkamış tren yolu olmuştur. Harekâtın başarılı olması durumunda Rus ordusu ikmal yolunu ve mühim bir askerî üssünü kaybedecek ve cephe gerisindeki gücü kırılmış olacaktır. Enver Paşa harekâtın başarılı olması için birliklerin bir kısmını Kars-Sarıkamış demiryolunun bağlantısını koparmak için görevlendirmiştir [32, s. 252]. Zira Enver Paşa'nın savaşın kazanılacağına dair inancı, ilk Türk birliklerinin 26 Aralık 1914-1 Ocak 1915 tarihleri arasında Sarıkamış'a ulaşmasıyla neticelenmiştir. Bir süre Rus birlikleri zor duruma düşse de lojistik üstünlük sayesinde 2 Ocak 1915'te Sarıkamış'ta galip gelebilmişlerdir [33, s. 1].

Tiflis-Gümrü-Kars-Sarıkamış demiryolu Rus ordusuna Sarıkamış'ta büyük bir avantaj sağlamış, demiryolu ile cephe hattı arasındaki bağlantı ise şose yollar aracılığıyla kurulmuştur. Tüm birlikler, cephe ve erzakın sevkiyatı Sarıkamış hattı ve ardından şose yollar, bir kısmı motorlu araçlar üzerinden gerçekleşmiştir. Diğer yandan bu cephedeki Osmanlı ordusuna en yakın demiryolu olan Sivas-Ulukışla istasyonu 600 km batıda yer almıştır. Türk ordusuna ait malzeme nakliyatı ilkel vasıtalarla yapılırken, Rus tarafında her bir vagonu 9-20 ton kapasiteli katarlarla yapılmıştır [34, ss. 765-794]. Zira Osmanlı birlikleri Sivas Ulukışla'ya kadar trenle, ardından yaya şekilde yaklaşık iki üç ayda cepheye ulaşabilmişlerdir [35, s. 243]. Diğer yandan Osmanlı

sınırlarındaki demiryolu yapımında üstlenici ülkenin ekonomik ve askerî çıkarları ön planda olmuş; İngilizler Ege’de, Almanlar Bağdat Demiryolu Projesi ile Akdeniz ve Basra Körfezi’nde etkinliklerini artırmışlardır [36, s. 497-500].

Kars-Sarıkamış demiryolu, askerî ve siyasi amaçlar için demiryolu altyapısının nasıl stratejik bir araç olarak kullanılabilirdiğinin net göstergesidir. Bu anlamda Rusya, Kafkasya gibi sınır bölgelerinde demiryolu hatlarını yalnızca ulaştırma değil, hızlı askerî müdahale ve bölgesel hâkimiyet aracı olarak kullanmıştır. Bu politika, Prusya ve İngiltere gibi diğer büyük güçlerle benzerlik göstermiştir. Osmanlı Devleti’nde ise demiryolu inşası genellikle dış finansman ve teknik destekle yürütülmüş, projelerin çoğu Alman (Bağdat Demiryolu) veya İngiliz (İzmir-Aydın Demiryolu) sermayesine dayalı olmuş; bu durum demiryolu politikasının askerî ihtiyaçlardan ziyade, ekonomik ve siyasi çıkarlar çerçevesinde şekillenmesine neden olmuştur. Buna karşılık Rusya, Kars-Sarıkamış hattında olduğu gibi, doğrudan kendi teknik personeli ve devlet bütçesiyle bu altyapıyı kurmuş ve kontrolü tamamen kendi elinde tutmuştur.

4. Sonuç

Bu çalışma, Kars-Sarıkamış demiryolu projesinin Rus İmparatorluğu’nun Kafkasya politikalarındaki merkezî rolünü kapsamlı bir şekilde ortaya koymaktadır. 1913’te tamamlanan bu stratejik hat, sadece bölgesel ulaşım ağının bir parçası olmakla kalmamış, aynı zamanda Osmanlı-Rus sınırındaki askeri ve siyasi dengeleri kökten değiştiren bir unsur haline gelmiştir. Projenin teknik zorlukları ve yüksek maliyetine rağmen sağladığı askeri avantajlar, özellikle I. Dünya Savaşı’nın ilk yıllarında kendini açıkça göstermiştir. Demiryolunun Rus ordusuna sağladığı lojistik üstünlük, Sarıkamış Harekâtı’nın kaderini belirleyen temel faktörlerden biri olmuştur. Rus birlikleri, demiryolu ağı sayesinde en zorlu kış şartlarında dahi hızla takviye alabilirken, Osmanlı ordusunun ulaşım altyapısındaki yetersizlikler, askeri operasyonların başarısızlığa uğramasında kritik bir rol oynamıştır. Bu durum, modern harp tarihinde lojistiğin belirleyici önemini açıkça ortaya koyan önemli bir örnektir.

Projenin sosyal ve ekonomik boyutları da dikkat çekicidir. İnşaat sürecinde yaşanan kamulaştırmalar, yöre halkının yaşamında önemli değişikliklere yol açmakla birlikte halkın Rusya’nın farklı bölgelerine seyahatini de mümkün kılmıştır. İşçi sağlığı ve güvenliği konusundaki eksiklikler, dönemin çalışma koşulları hakkında önemli ipuçları sunmaktadır. İmparator II. Nikolay’ın Sarıkamış’ı ziyareti ise projenin sadece askeri değil, aynı zamanda sembolik ve psikolojik boyutlarını gözler önüne sermektedir. Zira İmparatorun Rus demiryollarıyla doğrudan Osmanlı sınırına kadar ulaşabilmesi aynı zamanda ulaşım alanındaki gövde gösterisidir. Bu açıdan Kars-Sarıkamış demiryolu örneği, altyapı yatırımlarının ulusal güvenlik stratejilerindeki önemini açıkça göstermektedir. Öte yandan, Osmanlı Devleti’nin demiryolu ağını genişletmedeki yetersizliği, savaş sırasında ciddi bir lojistik dezavantaja dönüşmüştür. Bu durum, günümüzde bile geçerliliğini koruyan önemli bir ders niteliğindedir: bir ülkenin savunma kapasitesi, büyük ölçüde ulaşım altyapısının gelişmişliği ile doğrudan ilişkilidir. Sonuç olarak, bu çalışma sadece tarihsel bir olayı belgelemekle kalmamakta aynı zamanda altyapı yatırımlarının stratejik önemi konusunda günümüz için de geçerli olan önemli çıkarımlar sunmaktadır. Türkiye’nin bölgesel ulaşım ağlarındaki merkezi konumu, bu tarihsel deneyimler ışığında daha etkin bir lojistik diplomasi geliştirmesini gerektirmektedir. Gelecekte yapılacak araştırmalar için bu tür projelerin ekonomik, sosyal ve askeri etkilerinin karşılaştırmalı olarak incelenmesi önemli bir araştırma alanı olarak öne çıkmaktadır. Özellikle Osmanlı ve Rus arşivlerinin daha detaylı incelenmesi, savaş ve lojistik tarihi çalışmaları için yeni perspektifler sunma potansiyeli taşımaktadır.

Kaynakça

- [1] C. F. Bonnet, *Practical railway engineering*, 2nd ed. India: World Scientific, 2021.
- [2] S. Hurinchuk, "The development of railway transport engineering in the russian empire in the second half of the nineteenth century," *Hist. Sci. Technol.*, vol. 9, no. 2(15), ss. 160–174, 2019, doi: 10.32703/2415-7422-2019-9-2(15)-160-174.
- [3] V. Çernişev, "Ekonomičeskaya politika pravitelstva po otnoşeniyu k jelez. Dorogam," *Jelednorodnoe Delo*, ss. 351-354, 1914.
- [4] T. Akaki, *The Transportation of oil by sea*. Bloomington, IN, USA: iUniverse, Inc., 2011, ss. 2-3.
- [5] "Zakavkazskaya jeleznyaya dorogi," *Voennaya Entsiklopediya*, c. X. Peterburg, s. 432, 1912.
- [6] M. Arslan Çinko ve Z. Eres, "Yeni demiryolu projeleri bağlamında kars demiryolu mirasının değerlendirilmesi," *Mimarlık*, sy 407, ss. 62-69, 2019.
- [7] Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi, 30-18-1-2 62/14/20, 15-30 (22.02.1936).
- [8] M. van Creveld, *Supplying war: Logistics from wallenstein to patton*. Cambridge, UK: Cambridge University Press, 1997, s. 82.
- [9] E. J. Hess, *Civil war logistics: A study of military transportation*. Baton Rouge, LA, USA: Louisiana State Univ. Press, 2017, s. 37.
- [10] J. A. Lynn, Ed., *Feeding mars: Logistics in western warfare from the middle ages to the present*. London, U.K. and New York, NY, USA: Routledge, 1993, s. 185.
- [11] H. Saygılı, "Osmanlı-rus karkas cephesinde kars savunması (1828-1878)", *Atlas Sos. Bilim. Derg.*, C. 1, sy 9, ss. 1-25.
- [12] C. Badem, *Çarlık yönetiminde kars, ardahan, artvin (1878-1918)*. İstanbul, Türkiye: Aras Yayıncılık, 2021.
- [13] Başkanlık Osmanlı Arşivi, (BOA), HR.TH., 268/97 (22.02.1902).
- [14] Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA), HR.SFR.1., 160/76 (05.09.1911).
- [15] Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA), BEO, 4074/305503 (24.07.1912).
- [16] Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA), DH.EUM.5.Şb, 1/28 (17.08.1914).
- [17] Tsentralny Gosudarstvenny İstoricheskiy Arhiv (TsGİA), Fond, 1276, Op. 8, delo. 265.
- [18] Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA), HR.SFR.1., 152/30 (23.09.1909).
- [19] M. Çınar, "1878 – 1950 yılları kars'ta demiryolu (dekovil hattı) çalışmaları," Yüksek Lisans Tezi, Tarih Anabilim Dalı, Kafkas Üniv., Kars, 2021.
- [20] M. Akimov, "Ofitsialnaya Çast," *Kavkaz*, Tiflis, s. 1, Oktaybr 1911.
- [21] Başkanlık Osmanlı Arşivi, (BOA), HR.SFR.1, 165/51 (06.08.1912).
- [22] "Hronika," *Kavkaz*, s. 5, Dekabr 1912.
- [23] Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA), HR.SFR.1, 171/47 (11.11.1912).
- [24] "Po Kavkazu," *Kavkaz*, s. 3, Sentyabr 1912.
- [25] *Otçet po postroyke jeleznoy dorogi kars-sarıkamış: 1912-1913*, Tipografiya Kantseleri Namestnika Yego İmperatorskago Veliçestva na Kavkaze, Tiflis, 1915.
- [26] Great Britain Foreign Office and Board of Trade, *Report for the year 1913 on the trade of the consular district of erzeroum*. London, UK: Harrison and Sons, Diplomatic and Consular Reports, Annual Series, no. 5370, 1914.
- [27] Başkanlık Osmanlı Arşivi, (BOA), DH, ŞFR, 39/195 (10.02.1914).
- [28] Başkanlık Osmanlı Arşivi, (BOA), HR.SFR.1, 172/53 (04.03.1914).
- [29] H. Necefoğlu, "Birinci dünya savaşı sırasında n.nikolay'ın karkas seferi," *XVII. Türk Tarih Kongresi*, Ankara: TTK, 2018, ss. 447-460.
- [30] G. Dobenskiy, *Yego imperatorskoe veliçestva gosudar imperator nikolay aleksandroviç, noyabr-dekabr 1914 g.* Petrograd, Russia: Tip. Ministerstva Putei Soobşşeniya, 1915.
- [31] N. G. Korsun, *Sarıkamışskaya operatsiya: Na kavkazskom fronte mirovoy voynı v 1914-1915 godu*. Moskva, SSSR: Voenizdat, 1937.
- [32] W. E. D. Allen and P. Murattof, *Karkas harekatı*. Ankara, Türkiye: Gen.Kur Basımevi., 1966.
- [33] "Dva Goda Voynı Na Kavkazskom Fronte," *Kavkaz*, Oktaybr 1916.
- [34] T. Öğün, "Karkas cephesinde rus ruleti: Sarıkamış harekatı," *Yeni Türkiye*, vol. 73, pp. 765-794, 2015.
- [35] İ. H. Sunata, *Gelibolu'dan karkaslara birinci dünya savaşı anıları*. İstanbul, Türkiye: İş Bankası Kültür Yay.
- [36] S. Tamçelik, "Osmanlı dönemi demiryollarının tarihi gelişimi içerisinde siyasî, iktisadî ve sosyal etkiler," *Erdem*, vol. 12, no. 35, ss. 483-535, 2000.
- [37] L. N., "Kars," *Kavkaz*, s. 3, Oktaybr 1913.

Özgeçmiş**Resul TURAN**

1986 yılında doğdu. 2010 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi Tarih Bölümü'nden mezun oldu. Yüksek lisansını 2013 yılında Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi'nde tamamladı. Doktora eğitimini 2019'da İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde Çarlık Rusyası Döneminde Batum Vilayeti (1878-1914) adlı tezle tamamladı. Rusya ve Gürcistan başta olmak üzere birçok farklı ülkede araştırma yaptı. Hâlihazırda, Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Tarih Bölümü'nde öğretim görevlisi olarak görev yapmaktadır. Rusya, Kafkasya ve Karadeniz tarihine dair çalışmaları bulunmaktadır.

E-Posta: resul.turan@erdogan.edu.tr

Beyanlar:

Bu makalede bilimsel araştırma ve yayın etiğine uyulmuştur.