

Hamit Erdem – İşçi Dostu Arhangelos Gavril'in Gözünden Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresi

Posted on 02/03/2022

“Namuslu olabilecek kadar sâhib-i iz'ân (kavrayış sahibi) olmayanların sülûk edecekleri tarik (girecekleri yol), hile ve mefsedettir (fesatçılık).”

Dr. Arhangelos Gavril, 1911 / Dersaadet

Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresi'nin İçyüzü (çev. Hamit Erdem, Baha Coşkun ve Fadime Ersin, İstos Yayın, 2022) adını taşıyan kitap Dr. Arhangelos Gavril tarafından kaleme alınmış ve 1911 yılında İstanbul'da basılmıştır.

Kitap, yayımlanışından sonraki on yıllar boyunca Türkiye üzerine yazılan toplumsal araştırmalarda içeriğine başvurulmuş önemli bir kaynak olmuştur. Kitabı önemli kılan unsurlardan biri yazıldığı döneme ait son derece ayrıntılı ve özgün bilgiyi birinci elden okurlarının ilgisine sunarken, diğeri de bizzat yazarının, Dr. Arhangelos Gavril'in kişiliği ve olayı ele alışındaki bakış açısı olmuştur.

Kitapta çeşitli vesilelerle anıldığı üzere İstanbul'u Bağdat'a bağlayan demiryolu hattı, Türkiye'nin yakın dönem tarihinde birçok açıdan incelenmeyi hak eden, yalnızca bir “demiryolu” olmanın ötesinde, Türkiye'nin geçirdiği o tarihsel aralıkta, ülkenin ekonomik ve toplumsal arka planını da aksettiren önemli bir proje ve girişimdir.

Anadolu'da ilk demiryolu 1856 yılında yapımına başlanan 130 kilometrelik İzmir-Aydın

hattıdır. On yılda tamamlanan bu hat 1866 yılında Sultan Abdülaziz zamanında tamamlanmış ve hizmete açılmıştır. Böylece demiryolu ile insan ve yük taşımacılığı Batı'dan yaklaşık kırk küsur yıl sonra Osmanlı'da da gerçekleşmiş, "Demiryolu" toplumsal hayatın içinde kendisine önemli bir yer bulmuştur.

Dr. Arhangelos Gavril'in kitabını yazdığı 1900'lü yılların ilk çeyreği, Osmanlı Devleti'nin siyasi ve toplumsal pek çok sorunla yüz yüze bulunduğu bir dönemdir. Sanayi Devrimi'nin dışına düşmüş Osmanlı Devleti, Batı'nın emperyal devletlerinin kıyasıya giriştiği "nüfuz bölgesi" mücadelesinin baskılarını yaşamaktadır. İngiltere, Fransa, Rusya ve Almanya'nın katıldığı bu yıkıcı rekabette tarihsel koşullar emperyalist yarışa -diğer Batılı devletlerden- daha geç katılan Almanya'yı öne çıkarmış ve Osmanlı Devleti'nin Almanya ile kader ortaklığı bu yıllarda başlamıştır.

Alman İmparatoru II. Wilhelm'in 1889'da Türkiye'yi ziyareti ve Padişah II. Abdülhamit tarafından büyük törenlerle karşılanması bu ortaklığı geri dönülmez hale getirmiştir. Demiryolu ise bu rekabetin en önemli araçlarından biri olmuştur. Anadolu'yu Bağdat üzerinden Ortadoğu'ya, oradan Hindistan'a bağlayan tren hattı hem askerî, hem ticari faaliyetlerin gerçekleştirilmesi için neredeyse tek araç sayılmıştır. İstanbul'da on beş yıl Alman büyükelçisi olarak görev yapan ve bu politikaların biçimlenmesinde önemli rolü olan M. von Bieberstein, askerî amaçların yanında "Demiryolu inşaatında kullanılacak malzeme Alman endüstrisinden sağlanacak, üstelik demiryolunun geçtiği bölgelerin pazara bağlanması sonucu önceliği Alman ticareti" ele geçirecek, "Alman endüstrisinin ihtiyaç duyduğu hammadde, kömür, maden vb. bu yolla Almanya'ya ulaştırılacaktır" diye yazarak sorunu Alman emperyalizmi açısından açık bir şekilde özetlemiştir. Alman sermayesinin, Anadolu'da demiryolu yapımı serüveni ise yukarıda yazılan siyasi atmosferin gölgesinde 1888 yılında başlamış; 1892'de İzmit-Ankara, 1896'da Eskişehir-Konya hatlarıyla devam etmiştir. Söz konusu demiryolları, bu şirketlere verilen "özel imtiyaz sözleşmeleriyle" yaptırılmıştır.

Demiryolu Şirketi'nde Kurulan Düzen

Dr. Arhangelos Gavril Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresi'nin İcüyüzü adlı kitabına "Malûm olduğu üzere başında Berlin'deki Doyçe Bank'ın (Deutsche Bank) bulunduğu bir Şirket, Anadolu Osmanlı Demiryolu ile çok sayıda ve mühim şubeleri havi olmak üzere Bağdat Şimendiferi'nin imtiyazını istihsal eylemiş idi" diye başlamaktadır. Türkiye'de "Demiryolu Taşımacılığı"nın ilk olarak yapılmaya başlandığı bu yıllarda, demiryollarında imtiyazı ele geçiren Kumpanya'larla Osmanlı Devleti'nin ilgili birimleri arasındaki ilişkiler ve bu Kumpanya'ların gayri meşru bütün imkânlardan yararlanarak kendi düzenlerini nasıl kurdukları anlatılmaktadır.

Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresi'nin İcüyüzü adlı kitap şimdiye kadar, bütün değinmeler ve göndermelere rağmen Türkiye'nin emek ve iktisat tarihi açısından hak ettiği şekilde yeterince değerlendirilememiş önemli bir kaynak olarak önümüzde durmaktadır. Özellikle demiryollarındaki iş yaşamı, çalışma koşulları ve işçilerin yönetimle ilişkileri açısından çok sayıda verilen örnekler; çok milliyetli Osmanlı işçi sınıfının yirminci yüzyılın başında içinde bulunduğu imkânlara ve sınırlara işaret etmektedir.

Dr. Gavril, Demiryolu Şirketi'nin Genel Müdürü Huguenin'in şahsında şirketin bütününe yönelttiği sert eleştirilerle, bütün bu yolsuzluklar düzeni için 1908 öncesi -Sultan Abdülhamit- dönemini suçlamaktadır. Buna göre "devr-i sabık"ta, yani Abdülhamit döneminde işlenen bütün hatalar, suiistimaller, adam kayırmalar, yolsuzluk ve hukuksuzluklar hükümet ileri gelenleri ile şirket yönetiminin menfaat ortaklığına dayanmaktadır. Bu menfaat ortaklığı sonucu, örneğin Konya hattının teminat akçesi hukuksuz olmasına rağmen ödenmiş, hatların gelirleri kasıtlı olarak birbirine karıştırılarak şirketin geliri gayri meşru olarak artırılmış, devletle imzalanan resmî sözleşmelerin dışına çıkılarak yeni gelir kapıları yaratılmış, Haydarpaşa limanı için özel tarifelerle liman için olmayan işler icat edilmiştir. Çarklarını hukuksuzluk üzerine kurmuş bu düzen "yerli ahalinin elinde bulunan küçük ticaretin mahvedilerek çoğunluğu ecnebi olan yabancı

tüccara arka çıkılmasıyla ve de şirketin daima idarenin gayr-i meşru menfaatleri uğruna işlemesi aracılığıyla 'servet-i milliyeye' büyük darbeler indirmektedir".

Gavril eserinde titizlikle yaptığı hesaplar sonucunda, Demiryolu şirketinin bağlı olduğu kanuni şartnameleri gayri meşru bir şekilde çiğneyerek gasp ettiği kanun dışı kazancın senelik doksan bin Osmanlı lirasını aştığını yazmaktadır. Arhangelos Gavril'in, Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresi'nin İcyüzü adlı kitabına başından sonuna kadar yansıyan en önemli duygu -o dönem yaşayan pek çok gayrimüslim Osmanlı aydınında da görülen- yurtseverlik duygusudur. Dr. Gavril, bu duygu ve 1908 devriminin yükselen dalgasının yarattığı coşkuyla meşrutiyetin -artık- kötülüklerin son bulacağı bir dönem olacağını düşünmektedir. Meşrutiyet hükümetleri bu düzene son vermeli, "eski rejimin" "babasının malı" olarak gördüğü, gerçekte ise bütün Osmanlı milletinin ortak malı olan Demiryolu Şirketi'ni yakından izlemeli, kanunsuzlukları ve kuralsızlıkları hoş görmemeli, haklarının bilincinde olarak gerekli önlemleri almalıdır.



Ἀρχάγγελος Γαβριήλ

Hekim, eğitimci, sendikacı, aktivist, işçi dostu Dr. Arhangelos Gavril

Dr. Gavril, meşrutiyetin yüreklendirdiği bir Osmanlı yurtseveri olarak, “Milletin hazinesi, yani milletin kesesinin ziyanına olan bu muamelelere devam edip etmemek üzere İdare’yi serbest bırakmak da yine milletin menfaatini gözetmekle vazifeli olan hükümetin hüküm ve itikadına bağlıdır” diye yumuşak bir eleştiri üslubuyla meşrutiyet hükümetlerini göreve çağırırken, “bu suiistimaller sonucu milletin fertlerinin tamamı bu zararın bir parçasından müteessir olur, bunun önünü almak ise milletin vekil eylediği Osmanlı Mebusan Meclisi’nin görevidir” diye yazmış, asıl sorumluluğun meşrutiyeti gerçekleştiren Meclis’te olduğunun altını çizmiştir.

Arhangelos Gavril Demiryolu Şirketi’ndeki “bozuk düzenin” sorumlusu olarak gördüğü Abdülhamit dönemini sert bir şekilde eleştirirken, meşrutiyetle kurulan hükümetler döneminde de işlerin çok farklı olmadığını yaşayarak görecektir.

Dr. Arhangelos Gavril Nevşehir Rum’u bir Osmanlı vatandaşıdır. 1856’da Nevşehir’de doğmuştur. Nevşehir’deki ilköğreniminden sonra, İstanbul Beyoğlu’ndaki Zoğrafyon İdadisi’ni bitirmiş ve Atina Üniversitesi’nde tıp tahsili yapmıştır. Üniversite yılları, genç Gavril’in hem ulusal kimliğinin oluşmasında hem de Atina’daki toplumsal mücadelelere tanıklığıyla sosyal kişiliğinin gelişmesinde etkili olmuştur. 1885’de tıp öğrenimini tamamlamış, memleketine dönmüş ve Nevşehir’de hekimliğe başlamıştır. Nevşehir’de hekimliğinin yanında, Rum cemaati içinde eğitimin yaygınlaştırılması ve modernleştirilmesi için büyük çaba harcamış, Yunanca harfli Türkçe (Karamanlıca) yayımlanan Terakki dergisi, Anatoli gazetesi ve sosyalist eğilimli Laos (Halk) gazetesinde yazı ve makaleler yazmıştır. Bu süreçte Nevşehir’deki Rum kilisesi ve geleneklere bağlı Rum muhafazakâr seçkinleri ile düştüğü ihtilaf sonucu İstanbul’a göç etmiş, 1893’te “Anadolu Şimendiferleri müdüriyet-i tebabetine” girmiş, tam on yedi yıl sürecek Demiryolu Şirketi hekimliği dönemi başlamıştır.

Dr. Gavril, bu dönemde Geyve, Bilecik ve Haydarpaşa istasyonlarında çalışmış, kitabını da

bu süreçte yazmıştır. Görev yaptığı yerlerde işçi ve memurların çok ağır çalışma koşullarına tanık olmuştur. Onların uzun mesai saatleri, son derece düşük işçi ücretleri, hiçbir önlem alınmadan hızla sürdürülen tren hattı inşaatlarındaki kazalar, karanlık barakalarda yaşamaya mecbur edilen işçilerin bozulan sağlıkları, hiçbir sosyal güvencesi olmadan yaralanan, sakatlanan, ölen işçiler... bütün bunlar Dr. Gavril'i derinden yaralamıştır. Kendisine ulaşan ve tanık olduğu bu olayların bir kısmını üstlerine rapor olarak sunmasına rağmen bir sonuç alamamıştır. Çünkü Demiryolu Şirketi "Yerli amele bir lokma kuru ekmek, iki çürük zeytinle geçinebilir," diyen bir Alman genel müdürün zihniyetiyle yönetilmektedir.

1908'de ilan edilen meşrutiyet, Osmanlı işçi sınıfı tarafından coşkuyla karşılanmış, işçilerin yaşam koşullarının düzeltilmesi için yaptıkları grev ve direnişler çığ gibi büyümüştür. Demiryolu çalışanları da bu hak arama mücadelesine katılmıştır. Bu dönemde kurulan "Anadolu Osmanlı Şimendiferleri Şirketi Memur ve Müstahdemini Cemiyet-i İttihadiyesi" meşrutiyet sonrası kurulan ilk işçi örgütlerindedir ve başkanı Dr. Arangelos Gavril'dir. İşçi ve memurları bünyesinde toplayan bu örgüt işverenle ilk kapsamlı "toplu iş sözleşmesi" müzakeresi yürüten ve taleplerinin karşılanmaması üzerine greve giden örgüttür.

Ancak hükümet durumundaki İttihat ve Terakki'nin, meşrutiyete yürürken baş tacı ettiği "Hürriyet, Adalet, Müsavat" mantığından işçi hareketlerini polis terörüyle baskı altına alarak yasadışı bir düzene geçişi çok uzun sürmemiştir. Meşrutiyetin ilanından sadece iki buçuk ay sonra çıkardığı Tatil-i Eşgal Kanunu grevleri yasaklamış, buna kalkışanları para ve hapis cezaları ile cezalandırmaya başlamıştır. Demiryolu grevi, hükümet ve onunla yakın siyasi-ekonomik ilişkileri olan Genel Müdür Huguenin'nin işbirliği ile sonlandırılmıştır. Muhtemelen bu süreç sonunda Dr. Arangelos Gavril Demiryolu Şirketi'nden ayrılmak durumunda kalmıştır. Bundan sonraki yaşamında Rum okullarında eğitimin modernleştirilmesi çalışmalarını sürdürmüş, 1911'de memleketi Nevşehir'e dönerek hekimlik yapmaya devam etmiştir. Dr. Gavril 1914'te "Türklük aleyhine propaganda" yaptığı gerekçesiyle iki yıl Konya cezaevinde hapis yatmış, 1917 yılında önlenmesi için bütün gücüyle mücadele ettiği tifo salgınına yenik düşmüş ve Nevşehir'de hayatını kaybetmiştir.

Türkiye Sosyalist hareketinin önemli isimlerinden Dr. Hikmet Kıvılcımlı Meşrutiyet sonrasında “tarihin hazin cilvesi” olarak Türk aydınlarının büyük bölümünün yabancı sermayeye paravanlık ettiği günlerde “işçi sınıfının alnyazısıyla ilgilenen ve bir işçi öncüsü olan” Dr. Arhangelos Gavril’i selamlamıştır.

Anadolu Osmanlı Demiryolu ve Bağdat Demiryolu Şirket-i Osmaniyesi İdaresi’nin İçyüzü adlı kitap yayımlandığından yüz on bir yıl sonra günümüz Türkçesiyle okurla ilk kez buluşurken, kitapta yer alan bilgi, belge ve dokümanlar iktisat tarihi açısından son derece zengin materyalleri meraklısına sunmaktadır. Diğer yandan Türkiye işçi ve sosyalist hareketin yirminci yüzyılın ilk çeyreğindeki çok milliyetli zengin deneyimine özgün bir parantez açarak, demiryolu işçilerinin sınıf kimliğiyle milliyetleri aşan mücadelesinin ilk örneklerinden birinin daha gün ışığına çıkmasına katkı sunmaktadır.

Kaynak: birikimdergisi.com