



## Modern Türklük Araştırmaları Dergisi

Cilt 17, Sayı 2(Haziran 2020), ss. 258-285

DOI: 10.1501/MTAD.17.2020.2.14

Telif Hakkı©Ankara Üniversitesi

Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi

Çağdaş Türk Lehçeleri ve Edebiyatları Bölümü

### MAKALE

# Rus, Çin ve Japon Politikaları Arasında Doğu Çin Demiryolu Meselesi

**Mustafa Can Teziç** 

*Ankara Üniversitesi (Ankara)*

#### **ÖZET**

Rus-Çin, Rus-Japon ve Rus-Batılı devletler ekseninde incelemeye çalıştığımız bu yazıda Doğu Çin Demiryolu'nun inşası ve bölgedeki siyasî dengeler farklı dönemler içerisinde ele alınmaktadır. Bölge içerisinde uluslararası aktörlerin izledikleri politikaların karşılıklı olarak ele alındığı bu yazıda Doğu Çin Demiryolu'nun bölge siyasetindeki rolü, bölgedeki politik gelişmeler ışığında incelenmektedir. 1896 yılında yapımına başlanıp 1932 yılında Mançuko Devleti'ne satılma süreci ile sonlanan bu yazıda gerek bölge ülkeleri, gerekse bölgede çıkarları olan batılı ülkelerin politik hamlelerinin yanında Uzak Doğu Cumhuriyeti, Mançuko Devleti gibi bölgede kurulan politik aktörlerin Doğu Çin Demiryolu üzerindeki etkileri de incelenmektedir. Ayrıca devlet dışı aktörler olarak tanımlanabilecek Çin Cumhuriyeti içerisindeki farklı gruplar ve 1917 devrimi sırasında Mançurya'da bulunan Beyaz Rusların gerek bölgede gelişen siyasî durum üzerinde gerekse Doğu Çin Demiryolu üzerindeki etkileri incelenecektir.

#### **ANAHTAR SÖZCÜKLER**

Doğu Çin Demiryolu, Rusya, Çin, Japonya, Mançurya

#### **ABSTRACT**

In this article we try to examine the construction of the Eastern Chinese Railway and political dynamics during various periods by examining the relationship between Russian

– Chinese, Russian – Japanizes and Russian – Western states. The article also studies the role of the eastern Chinese railway on the politics of the region. The politics of the international actors are studied comparatively in the light of the developments in the region. The construction of the railway in question had started in 1896. In 1932, however, it was sold to the Manchuko State. In addition to this the political interests of the regional states, which have interests in the region and the states, which were established by the Soviet Union and Japan such as the Far Eastern Republic and Manchuko State are studied. Moreover, the political influence of various non-state political actors on the Eastern Chinese Railway found in Chinese Republic and in Manchuria are analyzed.

#### KEY WORDS

Eastern Chinese Railroad, Russia, China, Japan, Manchuria.

## 1. Giriş

Bu makalede başlıca Rus, Çin ve Japon siyasetleri üzerinden Çin'in kuzey doğusunda gelişen uluslararası dengeler ve Doğu Çin Demiryolu'nun bu değişken siyaset içerisindeki yeri ve rolü incelenecektir. Devletlerin kendi imkân ve kapasitelerini en üst düzeyde geliştirmesi mantığı üzerinden ele alınan bu yazı aynı zamanda dış politikalarını belirlemelerinde kullanmış oldukları yöntemler ve araçlara da örnek teşkil etmektedir. Devletler kendi çıkarlarını en üst düzeyde sağlayabilmek için bir yandan birbirleri ile mücadele ederken bir taraftan da uluslararası siyasetin gelişimi gereği diplomatik ilişkiler geliştirip ittifaklar kurmak yolu ile menfaatlerini sağlamayı amaçlamaktadırlar. Bu ittifaklar ise her zaman *realist teorinin* ön görmüş olduğu temel aktörler olan devletlerin yanı sıra devlet dışı bölgesel aktörler de olabilmektedir. Dolayısı ile gerek devlet gerekse devlet dışı aktörlerin karşılıklı ilişkileri sonucunda *yapısalcı* ekolün de değindiği gibi uluslararası sistemin şekillenmesinde rol oynamaktadırlar.

Siyasî düşün tarihine bakıldığında sosyal hayatın doğasının rekabet üzerine kurulduğu dolayısı ile de güvensiz bir ortam olduğu farklı düşünürlerce ortaya konmuştur. Bu düşünürlerden özellikle Niccolo Machiavelli ve Thomas Hobbes sosyal yaşamın doğasının kaotik olduğu ve bireylerin böyle bir yapı içerisinde hayatta kalabilmek için kendilerine karşı gelebilecek tehlikeleri bertaraf etmenin ötesinde toplum içerisinde diğerlerinin üzerinde hakimiyet kurma motivasyonu ile hareket ettiklerini belirtmektedirler. Her iki düşünür de bilmektedir ki toplum içerisinde herkesin sürekli "mücadele" içerisinde olduğu bir ortamda sosyal hayatın sağlıklı bir şekilde sürdürülebilirliği mümkün değildir. Her iki düşünür de kaotik ve çatışmacı bir ortamdan düzenli bir sosyal yaşama geçişin anahtarını bireylerin güçlerinin toplumda egemenlik kuran bir güce ["Prens" veya "Leviathan"] devretmeleri ile mümkün olacağını belirtmektedirler (Foster 1941: 271-295; Jones

1941: 22-52, 85-150). Niccolo Machiavelli ve Thomas Hobbes gibi düşünürlerle göre her ne kadar bir devlet otoritesi altında sosyal yaşamdaki çatışma ve kaotik ortam yerini barış ortamına bırakabiliyor olsa da mutlak egemenin bulunmadığı uluslararası ilişkiler kendi gelişim mekanizmalarını bu güvensiz ve kaotik ortam içerisinde oluşturmaktadır.

Uluslararası ilişkileri devletler arasında güç mücadelesinin yaşandığı kaotik bir yapı olarak değerlendiren *Realist ekol* (Hans. J. Morgenthau 2005) devletleri uluslararası ilişkilerde temel aktör olarak görmektedir. Realist ekole göre uluslararası sistemde her bir devlet diğer devletler ile sürekli mücadele hâlinindedir. Uluslararası ortamda gücün devredildiği bir egemenin olmayışı ise uluslararası ilişkileri anarşik bir güç mücadelesine sürüklemektedir. Realistlere göre anarşik olan uluslararası sistem devletlerin temel dış politika pratiklerini belirlemektedir. Bu dış politika pratikleri Morgenthau'ya göre mevcut durumun (*status quo*) devletlerce sürdürülmesi, emperyalizm veya devletlerin uluslararası konumları doğrultusunda prestijlerini arttırabilmektedirler (Hollis, Smith 1991: 97). Realist ekolün bu deterministik bakış açısını eleştiren *sistemik teoriler* devletlerin uluslararası sistem içerisindeki davranışlarını kişisel, yerel (*domestic*) ve sistemik düzeylerde (*level*) incelenmesi gerektiğini öne sürmektedir (Hollis, Smith 1991: 97). Bu noktada realist düşünceyi sistemik bir yapı üzerinde tekrardan yorumlayan *Neo-Realist* (Kenneth Waltz 1979) ekol, gücün sistem içerisinde devletleri yönlendirme özelliğinin altını çizmektedir. Bu noktada K. Waltz devletlerin politikaları her ne kadar saldırgan eğilimde olsa da gerek kendi güçlerini gerekse diğer devletlerin potansiyellerini göz önünde bulundurarak kendileri ile karşılaştırmaktadırlar. K. Waltz bu süreç içerisinde uluslararası sistem içerisinde mücadele eden devletler arasında bir güç dengesinin (*balance of power*) ortaya çıktığını belirtmektedir. Uluslararası güç dengesi hayatta kalabilmek için birbirini tehdit eden pek çok devletten oluşabileceği gibi (çok kutuplu), uluslararası sistemin yapısı gereği iki kutuplu (*bi-polar*) da olabilir. K. Waltz'a göre uluslararası sistemin çift kutuplu olması çok kutuplu güç dengelerine göre daha kontrol edilebilir (Brown 1997: 47). Bu noktada savaş, diplomatik bir araç olarak devletlerce başvurulabilecek veya kaçınılacak bir olgu olarak da değerlendirilebilir. Uluslararası konjonktür gereği birbirleri ile mücadele eden devletler ortak çıkarlar etrafında kalıcı veya geçici ittifaklara girebilmektedirler.

Diğer taraftan uluslararası sistemi gücün belirleyici olduğu bir anarşi olarak tanımlayan Realist ekole karşı *konstrüktivist ekol* (Alexandrov 2003) uluslararası ilişkileri bir toplum olarak algılamaktadır. Realist ekolün tersine devlet dışı aktörlere de yer veren konstrüktivist ekol, uluslararası toplum içerisinde normların ve fikirlerin belirleyici olduğunun altını çizmektedir. Bunun yanında yine aktörlerin yapıya tabi

olduğu savında olan Realist ekolden farklı olarak konstrüktivist ekol aktörler arası etkileşim neticesinde yapının dönüşüm içerisinde olduğunu iddia etmektedir.

1896 yılında Rusya tarafından yapımı başlayan ve 1932 yılında Japonya'nın bölgede kurduğu Mançuko devletine satılmasına kadar geçen zamanda *Doğu Çin Demiryolu* bölgedeki uluslararası dengenin pek çok kez değişmesinde bazen belirleyici bazen de yeni durumdan etkilenen bir aktör olarak ortaya çıkmıştır. 1896 yılında Rusya İmparatorluğu'nun gerek Sibirya ve kendi Uzak Doğusu'ndaki varlığını güçlendirmek gerekse Çin'in kuzey doğusundaki etkisini arttırmak için uyguladığı politikada Doğu Çin Demiryolu'nu bir araç olarak kullanmıştır.

Rus – Çin, Rus – Japon, Japon – Çin ilişkileri ve bu ilişkilerin içerisinde Doğu Çin Demiryolu'nun inşası ve değişen siyasî dengeler içerisindeki durumunu ele alan bu yazımızda değişen uluslararası konjonktüre göre farklı devletlerin ve uluslararası aktörlerin izlemiştir oldukları politikaları karşılaştırmalı olarak ele alınacaktır.

## 2. Mançurya'nın Rusya, Japonya ve Çin için Jeopolitik Anlamı

Mançurya kendi bünyesinde Hayluntszyan (başkenti Haylar), Tszilin (Başkenti Çançun') ve Lyaonin (başkenti Şen'yan) olmak üzere üç büyük bölgeyi içermektedir. Mançurya'ya komşu bölgeler, kuzeyde Rusya (Uzak Doğu bölgesi ve Sibirya), güneyde Kore ve batıda Moğolistan, Çin içerisinde de Jehe ve Çjili (Hobey)dir. Bunun yanında Mançurya'nın 1570 kilometrelik deniz sınırı içerisinde Kore sahili ve Sarı Deniz'in Lyaodun Körfezi de bulunmaktadır. V. Ya. Avarina'nın verilerine göre Mançurya 1200 kilometre karelik alanı ile Japonya'nın dört katı büyüklüğe sahiptir (Dosovitskaya 2013a: 172).

Japonlar, Mançurya bölgesinden bahsederken bu bölgeyi sık sık komşu bölgeler ile birleştirerek farklı şekillerde tanımlamaktadırlar. Örneğin, Mançurya ve Moğolistan bir arada düşünülerek *Man-Mo* ismi kullanılırken yine Mançurya, İç Moğolistan ve bazı durumlarda da Dış Moğolistan'ı içine alacak şekilde kullanılmaktadır. Bunun dışında Mançurya ve Kore yarım adası bir bütün olarak ele alınarak *Mankan Monday* terimi 'Mançurya-Kore Problemi' çerçevesinde kullanılmaktadır (Dosovitskaya 2013a: 172).

Mançurya, Japonya, Çin ve Rusya (ve ardılı Sovyetler Birliği) için farklı ekonomik, siyasî ve sosyal anlamlar taşımaktadır. Mançurya Moğolistan ile birlikte Sibirya'nın güvenliği ve istikrarının sağlanmasında Rusya (ve Sovyetler Birliği) için büyük öneme sahip olan bir bölgedir. Diğer taraftan Mançurya, Çin için başta kendi egemenliği ve güvenliği açısından büyük bir önem teşkil ederken aynı zamanda bu

bölge, Çin için nüfusunu kaydırmak yolu ile bölgeyi tarıma açtığı kıymetli bir alan hâline gelmiştir (Dosovitskaya 2013a: 172). Japonya ise Mançurya'ya farklı açılardan yaklaşmaktadır. Bunlar içerisinde birinci olarak Mançurya Japonya için askerî ve stratejik olarak elzendir. Mançurya, Asya kıtasına yayılmada bir sıçrama tahtası ve ilk savunma hattı olarak görülmektedir (Dosovitskaya 2013a: 172-173). Bunun yanında Mançurya Japonya'nın Asya'da ilerlemesi için gerekli olan önemli ekonomik kaynaklara sahip bir üs bölgesi olarak da algılanmaktadır. Bu çerçevede, Mançurya Japonlarca bir ham madde, ürün ve büyüyen bir pazar (pazarı ile birlikte genişleyen bir nüfus) olarak görülmektedir. Sonuç olarak, Mançurya Moğolistan ile birlikte, Japonya için ekonomik ve stratejik olarak hayati öneme sahip bir alan olarak karşımıza çıkmaktadır (Dosovitskaya 2013 a: 173).

## 2.1. Rus-Çin İlişkilerinin Başlangıcı

17. yüzyılda Sibirya ve Uzak Doğu'da hızla egemenlik sahasını genişleten Rusya imparatorluğu bu genişleme ile birlikte hem bölge ticareti üzerinde kontrolü bulunan Çin ile komşu olmuş hem de bölgede önemli bir siyasî aktör hâline gelmiştir. Bundan sonra iki ülke arasındaki resmî ilişkiler ilk olarak 1689 yılında imzalanan Nerçinsk Antlaşması ile resmîyet kazanmıştır. 1693-1719 yılları arasında Rusya menşeli ticarî kervanlar Trans-Baykal bölgesinden düzenli olarak Çin'e seferler düzenlemeye başlamışlar ve iki ülke arasındaki ticarî ilişkiler önemli bir seviyeye gelmiştir. 20 Ağustos 1727 tarihinde iki ülke Bura Anlaşmasını, 10 Ekim 1727 tarihinde de Kiakhta anlaşmasını imzalayarak iki ülke arasındaki sınırları belirlemişlerdir (Chapygin 2014: 1860; Hartley 2014: 31, 73).

1764 yılında Çin, iki ülke arasındaki anlaşmaları feshederek Rus tüccarları sınır dışı etmiş ve diplomatik ilişkiler kesintiye uğramıştır. Bu tarihten sonra Moğolistan'ın istilası ve Amur nehrinin çevresinin Ruslarca kolonizasyonu gerçekleşmemiştir. 19. yüzyıla gelindiğinde İngiltere'nin Çin'de beş liman açması Amur bölgesi konusunun Rusya'da tekrar gündeme gelmesine yol açmıştır (Chapygin 2014: 1861). 16 Mayıs 1858 yılında Rusya ve Çin arasında onaylanan Aigun Antlaşması sonucunda Amur nehrinin sol kıyısının Rusya İmparatorluğu'na, Amur nehrinin Usuri nehrine kadar olan kısmının sağ kıyısının ise Çin'e ait olduğu Çin dışında bölgede etkisi olan Büyük Britanya, Fransa gibi emperyal devletlerce de kabul edilmiştir. Diğer taraftan, Primorye bölgesindeki topraklar hakkındaki karar ise geçici olarak ertelenmiş ve bu bölgedeki toprakların iki ülke arasında ortaklaşa kullanılmasına karar verilmiştir. Anlaşmaya göre bölgede sadece Rus ve Çin menşeli araçların Amur, Songhua ve Usuri nehirlerinde seyretmeleri kararlaştırılmıştır. Aigun Antlaşması ile hemen

hemen aynı zamanda bir başka antlaşma olan Tientsin anlaşmasının da imzalanması ile iki ülke arasındaki sınırlar ortak karara bağlanmıştır. 2 Kasım 1860 tarihinde ise Pekin Anlaşması ve son olarak da 1864 yılında yapılan Chuguchak Protokolü ile iki ülke arasında uzun süredir devam eden (17. ve 19. yüzyıl boyunca süren) sınırların belirlenmesi süreci son bulmuştur (Chapygin 2014: 1862).

### 2.1.1. Rusya açısından Doğu Çin Demiryolu'nun İnşasını Gerektiren Zorunluluklar

Rusya'nın kısa süre içerisinde doğuda Pasifik Okyanusu'na kadar ilerlemesi aynı zamanda Rusya'yı kendi sınır bütünlüğünü sağlama ve merkezden uzak bölgelerde oluşan ve merkezi yönetimi zayıflatan oluşumlar ile mücadeleye itmiştir. 19. yüzyılda bu sorunlara çözüm arayan Rusya İmparatorluğu'na bir de uluslararası alanda Uzak Doğu ve Sibiry'a da genişleme eğilimi gösteren Japonya'nın rakip olarak çıkması Rusya İmparatorluğu'nu bölgedeki mevcut durumu kendi lehine çevirecek ciddi adımlar atamaya zorlamıştır (Dyatlova 2012: 175; Yur'evich ve Konstantinovich 2019: 35; Cherepanov 2014: 37). Rusya İmparatorluğu 19. yüzyıl içerisinde gerek kendi egemenlik sahası olan Sibiry ve Uzak Doğu bölgelerinde gerekse kendi egemenlik sınırlarını ötesinde etki kurmak istediği geniş Asya coğrafyasında başta Japonya, Çin, Britanya ve Fransa gibi bölgede çıkarları olan pek çok ülke ile emperyal güç mücadelesine girmiştir.

Sibiry ve Uzak Doğu'da mevcut durumu kendi lehine çevirmek için yollar arayan Rus karar alıcılar sorunun bölgedeki yetersiz alt yapının güçlendirilerek aşılabileceği sonucuna varmışlardır. Bu dönemde Rusya İmparatorluğu'nun Sibiry ve Uzak Doğu bölgelerinde zayıf bir alt yapıya sahip olması, gerek kendi sınırları içerisinde egemenliğini güçlendirmesi gerekse başta Japonya olmak üzere bölgedeki diğer aktörler ile mücadele etme yeteneğini kısıtlamakta idi. Dolayısı ile bölgedeki alt yapı sorunun hızlı bir şekilde aşılması sorunu Rusya İmparatorluğu'nu hem kendi egemenlik alanı içerisinde güçlendirecek hem de uluslararası bir aktör olarak elini güçlendirecekti. Sibiry ve Uzak Doğu Rusya'daki alt yapının güçlendirilmesi ve daha rahat savunulması amacı ile yapılan çalışmaların başında bu bölgelerin merkez ile ilişkisinin yeni ulaşım yolları ile güçlendirilmesi gelmekteydi (Dyatlova 2012: 175; Yur'evich ve Konstantinovich 2019: 35; Cherepanov 2014: 37).

Bu kapsamda gerek Sibiry bölgesinin gerekse Rusya'nın Uzak Doğu'da bulunan topraklarının Çin'in kuzey bölgelerini de içine alan bir demiryolu ile birbirine bağlanmasına karar verilmiştir. Kuşkusuz böyle bir kararı Rusya İmparatorluğu'na güvenliğin yanında politik, ekonomik ve kültürel kazanımlar da

sağlayacaktır (Cherepanov 2014: 37).

### 2.1.2. Doğu Çin Demiryolu'nun Rusya'ya Sağlayacağı Politik ve Ekonomik Kazanımlar

Ruslar Doğu Çin Demiryolu Projesi ile Mançurya'daki ticaretlerini güçlendirmenin ötesinde Çin'in kuzeyinde politik ve kültürel olarak etkilerini de arttırmak niyetindeydiler. Bunun için Rusya İmparatorluğu'nun kendi sınırlarının ötesinde Çin'in egemenliği altındaki topraklarda inşa edilecek bir demiryolunun kontrolünü elinde bulundurması bölgedeki stratejik hedefine ulaşmasında kullanacağı bir araç olacaktı. Böyle bir hamle ile Çin'in hem politik hem de ekonomik olarak Rusya İmparatorluğu'na bağlanacağı düşünülmekteydi (Charoymagı 2010: 166). Bu konuda S. Marks, Rusya'nın böyle bir demiryolu projesi ile birlikte bölgeye Rus göçünü hızlandırarak bölgedeki üretimi Rusya lehine kontrol edebileceğini hem de Rusya'nın gerek gördüğü savunma stratejisini güçlendireceğini düşünmektedir (Dyatlova 2012: 176). Bölgede gerçekleştirilecek bir demiryolu projesinin Rusya açısından gerekliliği askerî, siyasî ve ekonomik açılardan değerlendirildiğinde Rusya İmparatorluğu'nun bu proje üzerindeki kararlığı Rusya'nın demiryolu projesi öncesinde bölgedeki siyasî ve ekonomik durumu göz önünde bulundurularak daha rahat anlaşılabilir.

1870'li yılların koşulları Rusya İmparatorluğu açısından incelenmeye başlandığında Rusya'nın Mançurya ve Çin'in diğer bölgelerinde siyasî ve ekonomik olarak etkisini arttırmasının ne denli zor olduğu görülmektedir. İlk olarak Mançurya'da Rus çıkarlarının karşısında güçlü bir Britanya Krallığı görülmekteydi. Öyle ki, bu tarihlerde Britanya İmparatorluğu Mançurya'nın güney kısmını Nyuçjuan (Britanya'nın baş ticarî kapısı) üzerinden işgal etmiştir. Dolayısı ile bölgedeki İngiliz varlığı Rusya'nın Mançurya'daki etkisini sadece kuzey ile sınırlandırmaktadır (Charoymagı 2010: 166). İkinci olarak, Doğu Çin Demiryolu'nun inşasından önce Rusya ve Çin arasındaki ticaret Amur nehri üzerinden gerçekleştirilmekteydi. Fakat Amur nehri üzerinden yapılan ticaret Çin'in lehine, Rusya'nın aleyhine gelişmiştir. Öyle ki 1894 yılında Rusya'nın Çin'e olan ihracatı ithalatından on kat azdı (Charoymagı 2010: 166-167). Diğer taraftan Feliks Patrikeyev ve Garold Şukman yapmış oldukları çalışmalarda Doğu Çin Demiryolu projesi ile Rusya'nın Asya'da önemli bir ekonomik aktör olacağını belirtmektedirler. Ticaret faktörü üzerinde duran bu görüşe göre Mançurya'da gerçekleşecek farklı ekonomik faaliyetler Rus ticaretini bölgede önemli bir noktaya getirirken Rusya'nın bölgeyi koruma amacı ile farklı siyasetler izlediğinden de bahsetmektedirler. Bu faaliyetler

içerisinde öne çıkan unsur Harbin şehrinin bir merkez hâline getirilmesidir<sup>1</sup> (Dyatlova 2012: 177). Böylelikle, Doğu Çin Demiryolu hattının ekonomik katkılarının yanında Çin'in görece az gelişmiş bölgelerinde Doğu Çin Demiryolu'nun kültürel ve tarihî etkileri üzerinde de durulmaktadır. Sonuç olarak, ticaretin kara yoluna kaydırılması kararı Doğu Sibiryaya Demiryolu'nun Mançurya üzerinden Çin topraklarına geçmesi ve daha sonra Trans-Sibiryaya Demiryolu ile birleşmesi Sibiryaya, Mançurya, Uzak Doğu, Rusya ve Pasifik Okyanusu'na kadar uzanan bölgenin Rus kolonyal etkisi altına almasına katkı sağlayacaktı (Dyatlova 2012: 176). Dolayısıyla bölgedeki ticaretin karayoluna kaydırılması Rusya'ya ticarî avantajların yanında Rusya'nın Sibiryaya ve Türkistan'daki konumunu da güçlendirecekti (Charoymagı, 2010: 167).

### 3. Doğu Çin Demiryolu'nun Yapımı

Doğu Çin Demiryolu'nun yapılması her ne kadar Rusya İmparatorluğunun aldığı bir karar olsa da, bu projenin kabulü ve gerçekleşmesinde aynı zamanda uluslararası siyasette yaşanan bir dizi değişiminde katkısı bulunmaktadır. Uluslararası alanda yaşanan ve Doğu Çin Demiryolu Projesi'nin başlatılmasını etkileyen olguların başında Çin-Japon savaşını görmekteyiz.

1894-1895 yılları arasında yaşanan Çin-Japon savaşı ve bu savaşın sonucunda Çin'in Japonya karşısında ağır bir yenilgiye uğraması aynı zamanda Rusya ve Japonya'nın anakarada karşı karşıya gelmesini beraberinde getirmiştir. Japonya'nın Asya'da ilerleyişi Rusya'nın uzak doğusundaki topraklarında henüz gerek nüfus gerekse askerî olarak tam kontrolü sağlayamadığı bir zamana rastlamıştır. Çin-Japon Savaşı da bunu açık bir şekilde göstermektedir. Rusya imparatorluğu açısından alınacak önlemlerin başında acilen Vladivostok'un en kısa zamanda Avrupa Rusya'sına bağlanması gelmektedir (Chapygin 2014: 1864).

17 Nisan 1895 tarihinde Çin ve Japonya arasında imzalanan Simonoyesk anlaşması ve ardından 22 Mayıs (3 Haziran) 1896 tarihinde Rusya ve Çin arasında Moskova'da gizli bir savunma anlaşmasının imzalanması ileriki dönemlerde Rusya'nın Çin'deki etkisini arttırmasını da sağlayacaktır (Charoymagı 2010: 167). Bu anlaşma Rusya'nın Çin'in Japonya'ya ödemesi gereken tazminatlar için kredi sağlaması ve iki ülke arasındaki askerî anlaşmaların ötesinde bir yakınlaşmayı

---

<sup>1</sup>1903 yılında Harbin'de yapılan nüfus sayımına göre şehrin nüfusunun 40.000 olduğu ve bu sayının yarısının da Rus olduğu tespit edilmiştir. Dyatlova (2012: 177).



sağlayarak Doğu Çin Demiryolu projesinin yapımında önemli bir rol oynamıştır (Charoymagı 2010: 167).

1896 yılında Rusya ve Çin arasında Japonya'ya karşı imzalanan bu anlaşmanın ardından iki ülke arasında Doğu Çin Demiryolu Anlaşması imzalanmıştır. Çin'in kuzey-doğusundan geçecek olan bu demiryolu direkt olarak Trans-Sibir Demiryolu'na (Çita şehri ile Vladivostok şehirleri arasında) bağlanacaktır. Bu anlaşma ile Liaodong yarımadasında bulunan Artur ve Dalian limanları da Rusya'ya tahsis edilmiş ve Rusya'nın kışın donmayan açık denizlere ulaşımı sağlanmıştır (Chapygin 2014: 1864, Charoymagı 2010: 168).

Doğu Çin Demiryolu'nun yapımı 1897 yılında farklı noktalardan başlamıştır. Plana göre demiryolu Mançurya – Haylar – Tsitsikar – Harbin – A-Je-he ve daha sonrada Ussuri Krayı'na ulaşacaktır. Ayrıca demiryolu Moğolistan'a ait olan Heyelun'tazyan ve Tszin'-lun-şen bölgelerinden de geçecektir (Vivdych 2011: 41). İnşaat süreci içerisinde demiryolu inşaatının bulunduğu bölgelerde yavaş yavaş Rus ve Çinli işçilerin oluşturmuş olduğu yerleşim birimleri ortaya çıkmaya başlamıştır. Bunun bir sonucu olarak Çin topraklarının içerisinde yabancı yerleşim birimleri gelişmiştir. Gelişen bu yerleşim birimleri Çin popülasyonundan izole oldukları kadar aynı zamanda hukuksal açıdan kendi kanunlarına sahip bölgeler olma niteliklerini de kazanmışlardır (Chapygin 2014: 1864). Bu yerleşim birimlerinde yaklaşık elli yıl boyunca Rus nüfus Boksör isyanında (1899) yaşanan birkaç küçük olay dışında herhangi ciddi bir çatışma ile karşı karşıya kalmamıştır. Bölgede gelişen yeni yönetim anlayışı Rusya ve Çin arasında geliştirilen diplomatik büronun (Tszyaoshetszyuy) kurulması ile sağlanmıştır. Bu büro kendi içerisinde özel bir hukuk ile Rus ve Çinliler arasındaki problemlerin çözümü ile ilgilenmektedir. Bu büro, 1920 yılına kadar çalışmış ve zaman içerisinde bölgeye gelen yabancı göçünün düzenlenmesinin yanında Doğu Çin Demiryolu'nun geçtiği bölgenin güvenlik ve idaresinden de sorumlu bir yapı olmuştur (Chapygin 2014: 1864-1866).

### 3.1. Japonya'nın Mançurya'daki Varlığının Rusya ile İlişkilerine Etkisi

Mançurya'yı Asya'daki ilerleyişinde bir üs bölgesi gibi kullanan Japonya Mançurya ile kurduğu ticaret ağı N'yuçvang Limanı üzerinden gerçekleşmekteydi (Dosovitskaya 2014: 29). Örneğin, 1891 yılına gelindiği zaman Nippon Yusen Kayse, Japonya ve Mançurya arasında düzenli aylık ticareti başlatmıştı. Bu anlaşma sonrasında Japonya ve Mançurya arasındaki ticaret 1894 Çin-Japon savaşına kadar gelişme fırsatı bulmuştur. Savaş sonrasında da devam eden ticaret sayesinde Mançurya'dan Japonya ve Kore'ye başta demir ve kömür gibi yeraltı kaynaklarının

yanında pirinç gibi gıda maddeleri gönderilmekteydi. Bunun yanında Mançurya Çin’de mısır, darı, buğday ve sorgum gibi ürünlerin üretildiği son derecede önemli bir merkez hâline gelmişti (Dosovitskaya 2013a: 173).

Japonya’nın Mançurya’daki varlığı kuvvetlenirken bölgede Rusya İmparatorluğu da etkisini artırmaktaydı. Öyle ki, Mançurya’nın bir kısmı 1894-1895 Çin-Japon savaşı sonrasında Japonların egemenliği altına girse de Simonosek antlaşması (1895) sonrasında Mançurya tekrar Çin’in egemenliği altına girmiştir. 19. yüzyıl sonunda da Mançu-Çin iktidarının zayıflaması sonucunda Mançurya yavaş yavaş Rusya İmparatorluğu’nun politik ve ekonomik etkisi altına girmeye başlamıştır (Dosovitskaya 2013a: 173, Dosovitskaya 2014: 29).

1896 yılında Harbin üzerinden Doğu Çin Demiryolu’nun inşa edilmesine başlanması ve ardından 1898 yılına gelindiğinde Rus-Çin anlaşması çerçevesinde Rusya’nın Çin’den Lyaodun Yarımadası’nı kiralaması sonucunda yarımadanın ticarî öneme sahip olan Artur ve Dal’niy limanları Doğu-Çin demiryolu vasıtası ile Uzak Doğu Rusya’ya bağlanmıştır. İlerleyen dönemde Rusya Çin’de yaşanan Boksör isyanını kullanarak 1900 yılında Mançurya’nın tamamını Kore’nin kuzey-batısındaki Yongampo’nu işgal etmiş ve Haziran 1900 tarihinden Mart 1902 tarihine kadar Mançurya’yı kendi yönetimi altında tutmuştur (Dosovitskaya 2013a: 174, Dündar 2011: 142-143).

Bu gelişmelerin ardından Japonya’nın Mançurya ve Kore’deki Rus varlığına itirazı Japonya ve Rusya İmparatorluğu’nu sıcak çatışmaya sürüklemiştir. 1904-1905 yılları arasında yaşanan Rus-Japon savaşı sonucunda Rusya’nın yenilmesi ile birlikte başta Lyaodun Yarımadası ve Kvantun Bölgeleri olmak üzere Çan’çunya’dan başlayarak Artur limanına kadar yaklaşık 735 kilometre Rus Demiryolu Japonya’nın kontrolüne geçmiştir (Dosovitskaya 2013a: 174, Dosovitskaya 2014: 30, Cherepanov 2014: 37).

Bu dönemden sonra Harbin ile Artur limanını birbirine bağlayan yaklaşık 1022 kilometrelik Doğu Çin Demiryolu’nun güney kısmı Güney Mançurya Demiryolu adı altında Japonya’nın kontrolü altına girmiştir. 1905 Rus-Japon harbi sonrasında Rusya Mançurya’daki demiryolu ağının önemli bir bölümünün yanında Lyaodun yarımadasındaki limanlarını da kaybetmişti. Bu kayıplar Rusya’nın bölgedeki ekonomik faaliyetlerine büyük darbe vurduğu gibi Rus politikalarını da çıkmaza sokmuştur (Dosovitskaya 2013a: 174, Yur’evich ve Konstantinovich 2019: 36).

Sonuç olarak Japonya bölgede ekonomik ve siyasî olarak üstün bir konuma gelmiştir. 1906 yılında Güney Mançurya Demiryolu Şirketi’nin (Mantetsu) kurulması ile Japonya’nın bölgedeki varlığı iyice güçlenmiştir. Merkezi Dayren’de (Dal’nem)

bulunan şirket savaş sonrasında bu demiryolunda gerekli değişiklikleri yaparak Çin'deki diğer demiryolları ile Güney Mançurya Demiryolu'nu birleştirmiştir. Çin'de güçlenmenin bir aracı olarak görülen bu demiryolu Japonya'ya bölgede ekonomik, ticarî ve kültürel faydalar sağlamakta idi (Dosovitskaya 2013a: 174, Cherepanov 2014: 37).

I. Dünya Savaşı'ndan sonra bölgede Batılı devletler alan kaybederlerken Japonya yavaş yavaş ekonomik olarak Asya'da, Kore yarımadasında ve Tayvan'da savaş gücünü arttırmıştır. Bu gelişme Japonya'ya aynı zamanda ekonomik olarak Güney Mançurya'ya sızma fırsatını da vermiştir (Dosovitskaya 2013a: 174).

Rus-Japon harbinden sonra iki ülke arasında imzalanan 1907, 1910 ve 1912, 1916 sözleşmeleri sonucunda bu iki ülke Çin, Kore, Mançurya ve Moğolistan üzerinde karşılıklı anlaşmaya varmışlardır. İki ülke arasında yapılan bu sözleşmeler sonrasında Kuzey Mançurya, Dış Moğolistan, İç Moğolistan'ın batı kısmı Rusya'nun etki alanı içerisinde kalmıştır. Diğer taraftan Güney Mançurya, Kore Yarımadası, İç Moğolistan'ın Doğu kısmı ise Japonya'nun etki alanına girmiştir (Dosovitskaya 2014: 30).

1917 Devrimi kısa sürede gerek tüm Rusya'yı gerekse komşu coğrafyaları etkisi altına almış ve Doğu Çin Demiryolu'nun uluslararası statüsünü de derinden etkilemiştir.

#### **4. 1917 Rus Devrim ile Değişen Uluslararası Dengeler ve Doğu Çin Demiryolu**

I. Dünya Savaşı ve sonrasında 1917 Devrimi ile birlikte Rusya İmparatorluğu'nun yıkılması farklı bölgelerde olduğu gibi Çin'in kuzeyi ve Mançurya bölgelerini de derinden etkilemiştir. Dünya Savaşı Japonya'ya Çin üzerinde bir monopol oluşturması için çok uygun şartlar sağlamış olduğu gibi bu savaşın bölgede yol açtığı sonuçlar neticesinde yine sadece Çin'deki yenik Almanya'nın bölgelerine sahip olmamış bunun ötesinde Rusya topraklarına da müdahale edebilme şansına sahip olmuştur (Mirovitsaya 2012: 337, Dosovitskaya 2014: 30, Levent 2015: 20-21).

1917 Devrimi sonrasında Rusya İmparatorluğunun yıkılmasının ardından Doğu Çin Demiryolu'nun statüsü de bölgede aktif olan ülkelere sorgulanmaya başlanmıştır. Oluşan güç boşluğunda Rusya, Amerika Birleşik Devletleri, Japonya, Büyük Britanya, Fransa ve Çin gibi ülkeler Doğu Çin Demiryolu'nun kontrolü için rekabete girişmişlerdir (Beloglazov 2014: 64). 1917 sonrası bölgedeki politik durum

incelendiği zaman karşımıza farklı aktörlerin birbirleri ile mücadeleye girdiği bir siyasi yapı çıkmaktadır.

Bölgede Kızillar ve Beyazlar arasında yaşanan İç Savaş, Rusya'nın kendi uzak doğusunda gelişen uluslararası durum karşısında zayıflamasına yol açtığı gibi Rusya'dan egemen güç olarak boşalan alan farklı devletlerce doldurulmaya çalışılmıştır. Öyle ki 1917 yılının sonlarında Çin ordusu Doğu Çin Demiryolu'nun kontrolünü ele geçirmiştir. Ayrıca Mançurya'nın kuzeyi 1905 yılında Portsmutskom anlaşmasına göre Rusya'ya bırakılmış olmasına rağmen Japon ordusunun etkisi altına girmiştir. 1918 yılı Nisan ayında Japonya Vladivostok'a çıkmış, aynı yılın Ağustos ayında Rusya'nın uzak doğusunda bulunan Priamur, Primorye ve Sibiry'a'daki Zabaykal bölgesi Japon ordusu tarafından işgal edilmiştir (Mirovitsaya 2012: 339).

Bu gelişmelerin yanında bölgede bulunan Çekoslovak kolordusu Mayıs 1918 tarihinde bir isyan başlatarak Trans-Sibir Demiryolu'nun geçtiği şehirlerde Sovyet iktidarını devirmiştir. 1918 yazı ve sonbahar aylarına kadar Urallar'dan iç doğu bölgelerine kadar uzanan bölgede yaklaşık yirmi bölgesel Bolşevik karşıtı yönetim kurulmuştur. Kasım 1918 tarihine gelindiğinde tüm Bolşevik karşıtı bölgesel yönetimler Eski Karadeniz donanması amirali A.V. Kolçak komutası altında olan Omsk'taki yönetiminin etrafında birleşmişlerdir (Mirovitsaya 2012: 339).

1919 yılında Amerika Birleşik Devletleri başkanlığında, savaşın galipleri olarak İtilaf devletleri Rus demiryollarının yönetimi konusunda uluslararası bir komite kurulmasına karar vermiştir. Başlıca Trans-Sibir Demiryolları ve Doğu Çin Demiryolu'nu içine alan bu komite Çekoslovak kolordusunun Rus topraklarından çıkartılmasının yanında Beyaz ordularına da destek vermiştir. Paris Barış Konferansı'nda İtilaf devletleri resmen A.V. Kolçak yönetimini tanırken Sovyet yönetiminin tanınması ise savaşın seyrine bırakılmıştır (Mirovitsaya 2012: 339).

Diğer taraftan, süreç içerisinde Kızıl Ordu'nun bölgede kontrolü sağlaması sonrasında Amerika Birleşik Devletleri ve müttefikleri Rus topraklarından ordularını çekerlerken Japonlar askerî varlıklarını Uzak Doğu'da güçlendirmeye devam etti. Öyle ki 1920 yılı baharında Kızıl Ordu Baykal bölgesine saldırı düzenlediğinde Japonlar ile karşı karşıya gelmiştir. Batıda Polonya'da savaştan Kızıl Ordu için doğuda Japonya ile savaşmak henüz yeni temelleri atılan Bolşevik rejimi için yıkımdan başka bir şey getirmeyeceği için Moskova sorunun çözümünde Japonya ile çatışmaya girmek yerine diplomatik yollara başvurmuştur. Moskova almış olduğu bu karar ile Japonya ile arasına bir tampon bölge olarak Uzak Doğu Cumhuriyeti'ni kurmuştur. 6 Nisan 1920 yılında liberal prensipler çerçevesinde kurulan Uzak Doğu

Cumhuriyeti'nin başkenti Çita olurken sınırları Zabaykal, Priamur ve Primorya bölgelerini kapsamaktaydı (Mirovitsaya 2012: 340).

Uzak Doğu Cumhuriyeti'nin kurulmasının ardından gerek Japonya gerek Çin *de facto* olarak Uzak Doğu Cumhuriyeti ile ilişki kurarlarken Uzak Doğu Cumhuriyeti de A.F. Ogarev başkanlığında Çin Cumhuriyeti'ne diplomatik bir misyon yollamıştır. Fakat Çin Cumhuriyeti Uzak Doğu Cumhuriyeti'nin Japonya ve Amerika Birleşik Devletleri gibi ülkeler ile olan ilişkilerini gözetleyerek beklemeye geçmiş ve mevcut ilişkisini protokol düzeyinde sınırlamıştır. Diğer taraftan hem Japonya hem de Amerika Birleşik Devletleri Uzak Doğu Cumhuriyeti ile resmî olmayan temaslar kurmuş ve devamında Çita'da konsolosluklarını açmışlardır. 1920 yılında Japonya ve Uzak Doğu Cumhuriyeti temsilcileri ateşkes anlaşması imzalamışlardır. Fakat Uzak Doğu Cumhuriyeti'ni kendi kontrolü altına almaya amaçlayan Japon yetkililer kısa bir süre içerisinde Uzak Doğu Cumhuriyeti'nin bağımsız bir cumhuriyet olmadığını Moskova tarafından yönetildiğini anlamışlardır. Her ne kadar 1921 baharında Japonya Primorya bölgesinde Uzak Doğu Cumhuriyeti iktidarını büyük bir girişimci olan S.D: Merkulov'a teslim ederek burada kendi etkisini kurmaya çalışmış olsa da Uzak Doğu Cumhuriyeti Sovyet Rusya ve Japonya arasında bir tampon bölge olarak Sovyet Rusya'ya bağlı bir devlet olarak kalmıştır (Mirovitsaya 2012: 340).

Diğer taraftan Kızıl Ordunun Sibiry'a da Beyazlara karşı üstünlük sağlaması başta Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere Batılı devletlerin bölgedeki politikalarını tekrardan değerlendirmelerine neden olmuştur. Öyle ki, Kızıl Ordunun Batı Sibiry'a dan Baykal Gölüne kadar olan bölgeyi kurtarması, İrkutskta A.V. Kolçak'ın Çekler tarafından Sovyet yönetimine teslim edilmesi sonrasında Bolşeviklerce idam edilmesine ve ardından Nisan 1920 tarihinde başta Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere, Büyük Britanya ve Fransa'nın Rusya'nın Uzak Doğu bölgesinden askerlerini çekmesi ile sonuçlanmıştır (Mirovitsaya 2012: 339).

Bölgede yukarıda değinilen olaylar yaşanırken, 1918 yılı sonunda Amerika Birleşik Devletleri Doğu Çin Demiryolu, Sibiry ve Rusya'nın Uzak Doğusundaki demir yollarını kontrol ve yönetimi için bir girişim başlatmıştır. Bu dönemde Amerika Birleşik Devletleri ve Japonya süreç içerisinde iki öncü devlet olarak Ocak 1919 tarihinde Doğu Çin Demiryolu ve Trans-Sibir Demiryolu'nun gözetimi hakkında bir anlaşmaya vardılar. Aynı yılın Mayıs ayında Büyük Britanya, Fransa, İtalya; Çin ve A.V. Kolçak yönetimi de Amerika Birleşik Devletleri ve Japonya'ya katılmışlardır. Katılımcılar bir deklarasyon yayımlayarak Doğu Çin Demiryolu, Sibiry ve Rusya'nın uzak doğusundaki demir yollarını kontrol etmek için uluslararası bir kontrol mekanizmasının kurulduğunu ilân etmişlerdir. Amerika

Birleşik Devletleri başkanlığında kurulan uluslararası komiteye (MJD) ve teknik alt komisyona demir yollarını kontrol yetkisi verilmiştir (Beloglazov 2014: 64; Cherepanov, 2014: 38). Diğer taraftan her ne kadar Amerika Birleşik Devletleri'nin ve Japonya'nın ortak hareket ettikleri görülse de bu ittifak içerisinde iki ülke arasındaki rekabet göz ardı edilemez. Doğu Çin Demiryolu'nun idaresinin uluslararası bir komisyona bırakılması aynı zamanda bölgeye Amerikan sermayesinin girmesine de yol açmaktadır. Bölgede Amerika Birleşik Devletleri gibi bir başka gücün aktif olmasına karşı olan Japonya Batı merkezli politikalara karşı ileride Rusya'yı destekleyecektir (Datsyshen 2016: 10-11).

Rusya'nın Uzak Doğu'da gücünü büyük ölçüde yitirmesi ve Doğu Çin Demiryolu'nun mülkiyeti, kurulan uluslararası komite içerisinde derin görüş ayrılıklarına neden olmuştur. 12 Kasım 1921 – 6 Şubat 1922 tarihleri arasında Washington Konferansı düzenlenmiştir. Bu konferansa Kuzey Çin yönetimi, Sovyet Rusya delegasyonu ve Uzak Doğu Cumhuriyeti temsilcilerinin katılmalarına izin verilmemiştir. Bölgedeki mevcut durum ve hakim devletlerin tutumlarından rahatsız olan Sovyet Rusya, daha konferans başlamadan 19 Temmuz 1921 tarihinde sert bir nota ile Amerika Birleşik Devletleri, Büyük Britanya, Japonya, İtalya, Fransa ve Çin yönetimlerini protesto etmiştir. Sovyet yönetiminin vermiş olduğu bu notaya cevap olarak Amerika Birleşik Devletleri yönetimi Rusya'nın çıkarlarının korunacağı cevabını verirken, teknik alt komisyonda ise Doğu Çin Demiryolu'nun Rusya'nın mülkü olduğu ve Japonya veya Çin gibi bir başka devlete verilmesinin mümkün olmadığı belirtilmiştir. Konferans sonunda alınan kararda ise Doğu Çin Demiryolu'nun uluslararası komite (MJD) tarafından kontrol edileceği açıklanmıştır (Beloglazov 2014: 64).

Bu konferansta Çin tarafı Doğu Çin Demiryolu ile ilgili kendi talebini on madde ile belirtmiştir. Göze çarpan noktalar arasında başta, Doğu Çin Demiryolu yönetimindeki eşit haklar üzerine kurulmayan hukuksal yapının değiştirilmesi gelirken bir diğer önemli husus da demiryolunun Rusya ve Çin arasındaki bir anlaşma ile gerçekleştiğinin altı çizilmiş, Rusya'nın demiryolunu inşa ettiği, demiryolunun da Çin topraklarından geçtiği ve bu toprakların Çin'in yönetiminde olduğu belirtilmiştir. Fakat konferansa katılan diğer devletler tarafından Çin'in demiryolunun geçtiği bölgelerdeki egemenliğinin korunması talebi reddedilerek Çin'e diğer ülkeler ile eşit hak verilmiştir (Beloglazov 2014: 64). Bunun sonucunda Çin'de büyük öğrenci gösterileri düzenlenerek Amerika Birleşik Devletleri, Fransa ve Büyük Britanya şiddetle protesto edilmiştir (Beloglazov 2014: 65).

Sonuç olarak, konferansın sonunda Doğu Çin Demiryolu'nun Rusya'ya ait olduğu ve bir başka devlete verilmesinin kabul edilemez olduğu belirtilmiştir. Yine

önemle vurgulamak gerekir ki 1922 yılında Washington'daki konferansta asıl dikkatler Rusya'nın durumu üzerine yoğunlaşmıştır. Her ne kadar Amerika Birleşik Devletleri Rusya'da kurulan Bolşevik rejimini demokrasinin temel değerlerine karşı bir rejim olarak değerlendiriyor ve tanımıyor olsa da Japonya'nın Rus topraklarında asker bulundurmasına da karşı çıkmaktaydı. Bu nedenden dolayı Amerika Birleşik Devletleri Japonya'ya karşı bölgede bir güç dengesi olarak Rusya'nın menfaatlerinin korunmasından yana tavır alarak konferansın sonucunda Rusya'nın menfaatlerinin korunması ve Japon ordusunun Rusya'nın topraklarından çıkması yolundaki kararın alınmasında büyük rol oynamıştır. Bunun dışında, Uzak Doğu Cumhuriyeti delegasyonuna Amerika Birleşik Devletleri Dış İşleri Bakanı tarafından bir resepsiyon verilmiştir. Washington Konferansı'nın sonucunda her ne kadar Japonya, ordusunu Rusya'nın Uzak Doğu bölgesinden çekmeye başlasa da bu bölgedeki varlığını koruma amacı ile Uzak Doğu Cumhuriyeti'nden çeşitli tavizler istemiştir. Nitekim Dayton Konferansı'nda (Ağustos 1921 - Nisan 1922) Japonya Uzak Doğu Cumhuriyeti'nden yer altı madenleri arama ve Amur ve diğer nehirler üzerinde gemi seferi hakkı talep etmiş olmakla birlikte Uzak Doğu Cumhuriyeti temsilcileri Japon isteklerini reddetmişlerdir (Mirovitsaya 2012: 341).

Sürecin sonunda, 25 Ekim 1922 tarihinde Japon ordusu Vladivostok'tan çekilmiştir. Daha sonraki dönemde ise Uzak Doğu Cumhuriyeti 13 Kasım 1922 tarihinde halk meclisinin ortak kararı ile kendi varlığına son vererek Sovyetler Birliği'ne katılma kararı almıştır. Böylece Rusya'nın uzak doğusundaki sınırları belirlenmiş olurken, Ekim 1922 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri, Büyük Britanya, Japonya, Fransa ve İtalya, uluslararası komisyonu ve teknik alt komisyonu tasfiye ettiklerini açıklayarak Doğu Çin Demiryolu'nun koruma görevini Çin'e bırakmışlardır. Uluslararası komisyonun lağvedilmesi ise resmî olarak 1 Aralık 1922 tarihinde gerçekleşmiştir (Beloglazov 2014: 65, Mirovitsaya 2012: 342).

## **5. 1917 Ekim Devrimi Sonrası Rus – Çin İlişkileri ve Doğu Çin Demiryolu**

1917 Rus Devrimi ile bölgedeki uluslararası dengelerde ciddi sarsıntılar yaşanırken, Doğu Çin Demiryolu'nun iki önemli aktörü olan Rusya ve Çin arasındaki ilişkilerine de yansımış ve iki ülke arasındaki ilişkilerde farklı dinamiklerin rol oynadığı bir süreç başlamıştır. Bu yeni dönem ile birlikte Çarlık Rusyası'nın yerini sosyalist ideoloji alırken, Çarlık Rusyası'nın o güne kadar geliştirmiş olduğu tüm ilişkilerini de yeniden gözden geçirilerek Çarlık Rusyası dış politika pratikleri ve personeli tasfiye edilmiştir.

1916 yılında Çin'deki Rus elçisi görevini Knez N.A. Kudaiyev sürdürmekteydi. 1917 Şubat devrimi ve hemen arkasından kurulan geçici hükümet süresince Rusya ile Çin arasında yapılan eski anlaşmaların hepsi korunmuştu (Mirovitsaya 2012: 337). Ekim Devrimi'nden sonra Sovyetler Birliği'nin Dış İşleri Halk komiseri L.D. Troçki 8 Kasım 1917- 23 Şubat 1918 tarihleri arasında Çin Cumhuriyeti de dâhil olmak üzere tüm elçilik görevlilerine Sovyetler Birliği için çalışmalarını yönünde çağrıda bulunmuştur. Bu çağrı her ne kadar knez N. A. Kudaiyev'e de iletile bile her hangi bir cevap alınamamıştır. Bunun üzerine 9 Aralık 1917 tarihinde emekli edilmeksizin tüm dış işleri çalışanlarının işlerine son verilmiştir. Sovyet Rusya Dış İşleri örgütlenmesinde yaşanan bu yeni süreçte Çin Cumhuriyeti'ne A. N Voznesenskiy (Pekin'e) atanmıştır (Mirovitsaya 2012: 337). Sovyet yönetimi dış işlerinde elçilik mensuplarını değiştirirken bu ülkeler ile de temaslarını geliştirmek için gerekli adımları süratle atmaya başlamıştır. Rusya'da Bolşeviklerin iktidara gelmesi sonrasında Çin Cumhuriyeti ile ilişkiler tekrardan gözden geçirilmeye başlanmış ve bu çerçevede 1917 yılının son aylarında Sovyet Halk Komiserliği o tarihe kadar Çin ile olan anlaşmaları gözden geçirmek amacı ile V.R. Menjinskiy başkanlığında bir komisyon kurmuştur. Bu komisyonun yapmış olduğu çalışmalar çerçevesinde ilk olarak Çarlık devrinin 1901 Pekin Protokolü ve arkasından da 1907-1916 yılları arasında Rusya İmparatorluğu ve Çin arasındaki tüm anlaşmaların iptal edilmesi kararlaştırılmıştır. Kasım – Aralık 1917 tarihleri arasında Petrograd'da Halk Komitesi'nin dış işleri komiseri L. D. Trotskiy Çin elçisi Lyu Tszinjen ile Çin ve Bolşevik Rusya arasındaki ilişkilerin bir düzen içinde yürütülmesi yönünde bir müzakere başlatmıştır. Bu müzakerenin düzenlendiği tarihlerde Sovyet yöneticiler Pekin'e bir karamâne yollayarak Rusya İmparatorluğu ve Pekin arasında yapılmış olan tüm eski anlaşmaların Sovyet Rusya tarafından taraflar arasında eşit olmadıkları gerekçesi ile feshedileceğini açıklamışlardır (Opolev 2010: 49).

Temmuz 1918 tarihine gelindiğinde Dış İşleri yeni Halk Komiseri G.V. Çiçerin Sovyet Rusya'nın Çin ile ilişkisinin dostluk ve eşitlik prensipleri üzerine kurulduğunu belirtmiştir. 25 Temmuz 1919 tarihine gelindiğinde, gerek Pekin yönetimine gerekse o dönem Çin'in kuzeyinde ve güneyinde hakimiyet kurmuş farklı siyasî gruplara müracaat ederek Çarlık Rusyası'ndan kalan tüm gizli anlaşmaların geçersiz olduğunu tekrar duyurmuş ve Çin yönetimine karşılıklı eşitlik ve tarafların birbirlerinin bağımsızlığına saygı prensibi çerçevesinde ilişki kurma duyurusunda bulunmuştur (Mirovitsaya 2012: 338). Bunun karşısında 23 Eylül 1920 tarihinde Çin Cumhuriyeti başkanı bir karamâne yayınlayarak Sovyetler Birliği öncesi Çin'deki Rus elçisi ve konsolosunun tanınmayacağını bildirmiştir. Bu sürecin sonunda eski Rus diplomatik misyonu ve konsolosluğu resmî olarak 1 Şubat 1921



tarihinde kapanmıştır (Mirovitsaya 2012: 338).

Rus – Çin ilişkilerinde bu gelişmeler yaşanırken, Doğu Çin Demiryolu hakkında 1896 yılında yapılan kontrat yeniden gözden geçirilerek bu demiryolu için iki ülkenin birlikte idare edeceği bir yapılanma geliştirilmiştir. Bu yapılanma içerisinde demiryolunun yönetimi ve korunması iki ülkenin ortaklaşa kurduğu bir daire tarafından yürütülecektir. Buna ilaveten Rus-Asya Bankası'nın tüm görev ve yükümlülükleri Sovyet Rusya Halk Bankası'na devredilmiştir. Harbin ve çevresindeki bölgenin idaresi yine Ruslardan ve Çinlilerden oluşan bir kurula bırakılmıştır. Güney Çin Demiryolu'nun yönetimine D. L. Horvat atanırken, bunu takip eden süreçte 1918 yılının Şubat ayında Petrograd'daki Güney Çin Demiryolu'nun eski yönetim kurulu dağıtılarak yönetim kurulu başkanı G.S. Vintuel' tutuklanmıştır. Doğu Çin Demiryolu Halk Komiserliği İletişim Yolu (NKPS) yetkisi altına alınmıştır (Opolev 2010: 49-50).

Kasım 1922 tarihinde Uzak Doğu Cumhuriyeti'nin Sovyet Rusya ile birleşmesinin ardından Aralık 1922 tarihinde Sovyetler Birliği'nin kurulması sonrasında her ne kadar diğer devletler ile ilişkilerini normalleştirse de Çin ile ilişkilerde sorunlar yaşanmaya devam etmiştir. Bu sorunun başında Çin içerisinde yaşanan egemenlik sorunu gelmektedir.<sup>2</sup> Süreç içerisinde her ne kadar Pekin'de merkezî bir yönetim bulunsa da, Çin'in farklı bölgeleri farklı güçlerin egemenliği altında idi. Bu nedenden dolayı Rusya, Çin ile olan mevcut ilişkilerini Çin'in farklı bölgelerinde egemenlik kuran farklı güç odakları üzerinden sürdürmek zorundaydı. Sovyet Dış İşleri farklı güç merkezleri ve siyasî oluşumlar kanalı ile Çin içerisinde kendi lehine kamuoyu oluşturma yoluna gitmiş ve bu siyasetinde de görece başarılı

---

<sup>2</sup> Çin'de yaşanan 1911 Sinhay Devrimi sonrasında Mançu iktidarı son bulurken Çin siyasî olarak bölünmüş bir yapıya dönüşmüştü. Bu süreç içerisinde Sun Yat-Sen gibi devrimci aydınlar Çin'in bütünlüğünün korunması adına General Yuan Shikai'yi 1912 yılının Şubat ayında destekleyerek ilk parlamentoyu kurmuşlardır. Kurulan cumhuriyetin başkanı Yuan Shikai tüm gücü elinde toplamak istemiştir. Bu çerçevede, 1913 yılında milliyetçi bir örgüt olan Kuomintang'ın faaliyetleri yasaklandığı gibi 1914 yılında parlamento kapatılmıştır. 1916 yılında General Yuan Shikai ölümü ile Çin'de 'Savaş Lordları Dönemi' olarak adlandırılan dönem başlamıştır. Bu dönemde farklı klikler Çin'in farklı bölgelerinde kurmuş oldukları egemenlik alanlarında merkezî hükümetten bağımsız farklı yapılanmalara gitmişlerdir. Bu dönemde başlıca Kuzey ve Güney olarak bölünen Çin, başta Anhui, Zhili, Fengtian, Ma, Hinjiang ve Kuomintang, Guanghi, Guangdong ve Yunnan gibi klikler arasında bölünmüştür. Her bir klik egemenlik sahasında kontrolü sağladığı bir orduya sahiptir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Dillon (2016), Lee (1983).

olmuştur. Sovyetler Birliği ile ilişki içindeki bu güç merkezleri ve siyasî örgütler 1922 yılının sonuna gelindiğinde Çin parlamentosunda Çin-Rus ilişkilerinin geliştirilmesi ve Sovyetler Birliği'nin tanınması meselesini parlamentoda tartışmaya açmışlardır (Beloglazov 2014: 65).

Ağustos 1922 tarihinde A.A. İoffe olağanüstü yetkiler ile donatılarak Çin'e yollanan ilk Sovyet diplomatıdır (Beloglazov 2014: 65, Mirovitsaya 2012: 343). A.A. İoffe, her ne kadar Moskova ve Pekin yönetimi arasındaki ilişkileri geliştirmek için Çin'e yollanmış olsa da aynı zamanda Çin'in güneyinde üslenen Sun Yat-Sen ve Kuomintang ile doğrudan ilişkileri bulunmaktaydı (Beloglazov 2014: 65, Mirovitsaya 2012: 343).

25 Ocak 1923 tarihinde A. A. İoffe başkanlığında Sovyet delegasyonu Japonya'ya görüşme için gitmiş Tokya dönüşünde de Şanhay'da Sun Yat-Sen ile Çin-Sovyet ilişkileri hakkında görüşmüştür. Bu görüşme sonucunda 26 Ocak 1923 tarihinde ortak bir tebliğ imzalanmıştır. Sun Yat-Sen ile yapılan bu görüşmenin ardından iki taraf karşılıklı görüşmelere başlamıştır (Beloglazov 2014: 65). İki taraf arasındaki anlaşmalar da Sovyet tarafının en baştan beri dile getirdiği gibi, devrim öncesi tüm anlaşmaların geçersiz olduğu bir kez daha kabul edilmiştir. Ayrıca Sovyetler Birliği Dış Moğolistan'ın Çin'in bir parçası olduğunu kabul ederek Moğolistan'daki Sovyet askerlerinin çekilmesi konusunda anlaşmaya varılmıştır. Ayrıca Sovyetler Birliği Çin Cumhuriyeti'ne devrim ihracı yapmama hususunda garanti vermiştir. Görüşmeler sırasında Sun Yat-Sen Sovyetler Birliği'nden silah alabilmek için finansal yardım talep etmiştir. İki taraf arasında gelişen görüşmelerden sonra 1923 yılı sonunda Kantun'a Sovyet danışmanlar gelmiş ve Kuomintang'ın yeniden organizasyonunda önemli rol oynamışlardır. Böylelikle Kuomintang, tek bir cephe olarak parti ordusu hâline gelmiştir (Beloglazov 2014: 67, Mirovitsaya 2012: 343).

1923 yılının ilerleyen aylarında Pekin'e Sovyetler Birliği yeni temsilcisi olarak L.M. Karahan atanmıştır. 31 Mayıs 1924 tarihinde de L.M. Karahan ve Gu Beytzyun iki ülke arasındaki diplomatik ilişkileri başlatan anlaşmayı imzalamışlardır (Beloglazov 2014: 66). Bu anlaşmada, Sovyetler Birliği tarafı Rus İmparatorluğu'nun devrim öncesinde Çin'de sahip oldukları dokunulmazlıkları ve ayrıcalıkları reddederek, karşılıklı olarak iç işlerine karşı saygılı olma ve tarafların birbirlerine karşı düşmanca propaganda yapmama ilkesini kabul etmiştir. Bunun yanında ortak bir fon kurarak Çin halkının aydınlanması için katkıda bulunmayı açıklamıştır. Çin tarafı ise Çin ordusundan ve Çin polis teşkilatından "Beyaz Ordu" mensuplarını çıkarmayı kabul etmiştir (Mirovitsaya 2012: 343). Tüm eski anlaşmaların geçersiz sayıldığı bu anlaşma sonrasında mevcut durumun daha da güçlendirilmesi amacı ile bir ay içinde bir Sovyet - Çin konferansının düzenlenmesi planlanmış ancak bu

konferans düzenlenememiştir (Mirovitsaya 2012: 344). Bu noktada hemen belirtmek gerekir ki her ne kadar Sovyet Rusya, Rusya'da yaşanan devrimin ilk günlerinden beri Çarlık Rusyası'ndan kalan tüm anlaşmaları karşılıklı eşitlik prensibine aykırı olduğunu duyurarak tüm bu anlaşmaları iptal etmiş olsa da Doğu Çin Demiryolu'nun Sovyet mülkiyetinde olduğunu hiç bir açıklamasında reddetmemiştir.

L. Karahan başkanlığındaki Sovyet delegasyonu Çin komitesi ile masaya oturmasının ardından Doğu Çin Demiryolu ile ilgili Sovyetler Birliği ve Çin arasında ayrı bir anlaşma yapılmıştır. Bu anlaşma, 13 Mart 1924 tarihinde Çin yönetimine onaylanmış ve 14 Mart'ta paraflanmıştır (Beloglazov 2014: 66).

Sovyetler Birliği ve Çin arasında imzalanan bu anlaşma uluslararası alanda başta Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere pek çok Batı ülkesinde tepki ve dirençle karşılanmıştır. Diğer taraftan bu anlaşma Çin içerisindeki farklı gruplarca da reddedilmiştir. Özellikle Çin'in kuzey doğusunda Doğu Çin Demiryolu'nun da geçtiği üç otonom bölgeye hakim olan Çjan Tszolin'in bu anlaşmaya itiraz etmesi Sovyet-Çin ilişkilerinin seyri kadar Doğu Çin Demiryolu'nun istikrarı açısından da önem taşımaktadır. Çjan Tszolin Mançurya'nın yöneticisi olarak Pekin merkezî yönetimini tanııyordu. 1924 Temmuz ayında Sovyet-Çin anlaşmasını da reddetti. Bunun üzerine Sovyet yönetimi 20 Eylül 1924 tarihinde Mukden'de (Şenyane) Çjan Tszolin ile Mukden anlaşmasını imzalayarak Sovyet-Çin anlaşmasını kuzey bölgelerde de meşrulaştırdı. Mukden Anlaşması genel olarak 31 Mayıs 1924 Sovyet-Çin anlaşmasının kopyası olsa da bu anlaşmaya bazı maddeler eklenmiştir (Beloglazov 2014: 68).

Sonuç olarak, bu yeni dönemde Sovyetler Birliği gerek Çin ile olan ilişkilerine gerekse Doğu Çin Demiryolu'na ideolojik olarak yaklaşmıştır. Bu ideolojik yaklaşım çerçevesinde Doğu Çin Demiryolu'nun iki kardeş halk arasında bir kültür köprüsü olacağını belirtilmesinin yanında Doğu Çin Demiryolu'nun iki ülke halkının ilişkilerini geliştirilmesinde de önemli bir rol oynayacağı vurgulanmaktadır. 31 Mart 1924 ve sonrasında 20 Eylül 1924 tarihinde Sovyetler Birliği gerek merkezî Çin yönetimi gerekse Çin içerisindeki farklı gruplar ile yaptığı anlaşmalar sonucunda bu demiryolunun geçtiği bölgelerin Sovyetler Birliği ve Çin tarafından eşit yönetilmesini kararlaştırmıştır. Buna ilaveten Sovyetler Birliği Çin'in kendi sınırları içerisinde kesin egemenliğini tanımakta ve Doğu Çin Demiryolu'nu iki ülke arasında tamamen ticarî amaçlı bir yapı olarak kabul ettiğini duyurmaktadır (Krotova 2016: 158, Datsyshen 2018: 68, Opolev 2010: 47). İki ülke arasında bahsi geçen anlaşmalarda Doğu Çin Demiryolu'nu ilgilendiren en önemli maddelerinden biri de bu stratejik demiryolu

hattının geleceğinin ancak Sovyetler ve Çin tarafından, bir üçüncü güç karışmaksızın, kararlaştırılabileceği yönündeki hükümdür (Beloglazov 2014: 67).

Doğu Çin Demiryolu'nun idaresi tarafların eşit ve ortak katılımı ilkesi üzerinde temellenirken, demiryolu idarecilerinin ve işçilerinin Rus veya Çinli olmasını yapılan anlaşmalar sonucunda garantiye alınmıştır. Bunun yanında demiryolu idaresi ile ilgili tüm belgelerin hem Rusça hem de Çince hazırlanması yapılan anlaşmalar kapsamında kararlaştırılmıştır. Demiryolunda görev alan tüm çalışanlar (Rus ve Çinliler) eşit ücret alacak eşit sosyal haklardan yararlanacaktır (Krotova 2016: 159).

Her ne kadar Sovyetler Birliği bu yeni dönemde ideolojik söylem olarak iki ülkenin eşitliği ve Çin'in bağımsızlığına vurguda bulunmuş olsa da bu dönem içerisinde Sovyetler Birliği'nin temel politikası Mançurya'yı politik ve ekonomik olarak Sovyetler Birliği etkisi altında tutmanın yanında bölgede etkisini arttıran Japonya ile mücadele üzerine kurgulanmıştır (Krotova 2016: 159).

### 5.1. 1926 – 1929 Yılları Arası Rus – Çin İlişkileri İçerisinde Doğu Çin Demiryolu'nun Durumu

İki ülke arasında varılan anlaşmanın hemen ardından Doğu Çin Demiryolu'nun işletimi hakkında taraflar arasında sorunlar başlamıştır (Datsyshen 2018: 68). Sovyetler Birliği tarafı Çin tarafını Doğu Çin Demiryolu'nun idaresini sürekli engellemekle suçlarken, Çin tarafı ise kendi iç işlerine müdahale edilmesinden şikayetçidir (Krotova 2016: 158). Her ne kadar taraflar demiryolu üzerindeki sorunların diplomatik yollar ile çözülmesinden yana tavır almış olsalar da, Sovyetler Birliği ve Çin arasında demiryolundan kaynaklanan sorunlar bitmeyen bir hâl almıştı (Krotova 2016: 159). Her iki ülke arasında çıkan tartışmalar farklı nedenlerden ileri gelmektedir. Bu nedenler içerisinde Sovyetler Birliği tarafının "Beyaz Ordu mensuplarının" Doğu Çin Demiryolu yönetiminden ve burada yapmış oldukları polislik görevinden uzaklaştırmalarını istemesi yanında demiryolunda yeni tarifelerin uygulanması talepleri gelmektedir (Krotova 2016: 159).

İki ülke arasındaki problemlerin nedenlerinden bir diğeri ise demiryolu idaresindeki istihdamın eşit olmamasından kaynaklanmaktadır. Buna göre Ruslar daha kalifiye pozisyonlarda çalışırken kalifiye olmayan pozisyonların büyük çoğunluğunu Çinli personel oluşturmaktadır. 1 Ocak 1926 verilerine göre 19840 olan tüm demiryolu personelinden 9918 Sovyet vatandaşı, 8330 kişi ise Çin vatandaşıdır. Buna ilâveten 1345 Avrupalı personel bulunmaktadır. 1741 demiryolu yöneticisinden 1262 kişi Sovyet vatandaşı iken 290 Rus kökenli Çin vatandaşıdır. Ayrıca 181 Çinli yönetici personel bulunmaktadır. Diğer taraftan hatta çalışan toplam 18099

personelden 9918 Sovyet vatandaşı, 1055 Çin vatandaşlığı almış Rus, 6804 Çinli ve 1584 uyruğu tespit edilememiş Avrupalı personel çalışmaktadır. Çin tarafı ise bu dağılımdan memnuniyetsizliğini dile getirmektedir (Krotova 2016: 159).

Demiryolu konusunda iki ülke arasında ilk ciddi çatışma 1925 yılında A. N. İvanov'un yayınlamış olduğu kararname üzerine meydana gelmiştir (Datsyshen 2018: 68). Bu kararnâmeye göre Sovyet ve Çin vatandaşı olmayanların demiryolu inşaatından ve yönetiminden atılması kararlaştırılmıştı. Bu kararnâmenin ardından Sovyetler Birliği karşıtı "Beyaz Rusların" ve Sovyet vatandaşlığını reddeden Rusların demiryolundan uzaklaştırılması planı vardı. Fakat bu karar Çin tarafından onaylanmayıp hukuksuz olarak değerlendirildiği gibi demiryolu yönetimine dışardan yapılan bir müdahale olarak algılanmıştır (Krotova 2016: 160, Datsyshen 2018: 69). L.M. Karahan, Çin tarafına bir nota vererek demiryolunun sorunsuz çalışabilmesi için demiryolunda çalışan Çin ve Sovyetler Birliği düşmanı monarşi yanlısı kişilerin ortadan kaldırılması gerektiğini belirtmektedir (Krotova 2016: 160).

1925 Haziranı'nda karşılıklı yapılan diplomatik temaslar sonucunda problem çözüme kavuşturulmuş ve 4 Haziran 1925 tarihinde vatandaşlığı belli olmayan tüm çalışanlar demiryolundan atılmış olsalar da her iki taraf arasında bir gerilim yaşanmış ve karşılıklı güven zedelenmiştir (Krotova 2016: 160, Datsyshen 2018: 69).

Taraflar arasındaki bir diğer sorun ise demiryolunun korunması meselesidir. Her yıl demiryolunun güvenliği için üç milyon ruble ödenirken bu bütçenin dengelenememesi bir diğer çatışmayı daha ortaya çıkarmıştır. İlerleyen süreç içerisinde Ocak 1926 tarihinde taraflar arasında Çin tarafının askerî kargonun taşınması hakkındaki ödemenin reddi nedeni ile ilk büyük çatışma yaşanmıştır. Çin tarafının bu reddi sonucunda A. N. İvanov, demiryolunun güney bölgelere hareketini engellemiştir. Bu hareketin sonucunda A.N. İvanov Çinli yöneticilerce 22 Ocak 1926 tarihinde tutuklanırken pek çok posta noktası da yine Çinliler tarafından işgal edilmiştir (Krotova 2016: 161, Datsyshen 2018: 69). Karşılıklı eylemler 17 Ocak 1926 günü Harbin tren istasyonunda Çinlilerin gösteri ve mitingi ile devam etmiştir. 23 Ocak 1926 tarihinde ise Çin tarafı Bolşevik propagandası yaptığı gerekçesi ile sendikayı kapatmıştır. Karşılıklı hareketler devam ederken 21-23 Ocak 1926 tarihinde Harbin'de Japonların Vladivostok'a asker gönderdiği söylentileri çıkmıştır. Bölgedeki tansiyonun yükselmesi ve Sovyetler Birliği'nin çıkarlarının aleyhine gelişen durum karşısında Sovyet karar alıcıları sınıra Kızıl Ordu birliklerinin kaydırılmasına karar vermiş olsalar da problemin diplomatik yöntemler ile çözümünden yana tavır almışlardır. Kuşkusuz bu kararın alınmasında Sovyetler Birliği'nin Çin ve bölgede aktif bir şekilde varlık gösteren Japonya ile olan ilişkileri göz önünde

bulundurulmuştur. Askerî çatışmanın eşiğine gelen iki ülke, 23 Aralık 1926 tarihinde Moskova'nın Pekin'e vermiş olduğu ultiyatoma göre sorunun üç gün içerisinde A.N. İvanov'un serbest bırakılması, demiryolundaki eylemlerin sonlandırılıp sorunun barışçıl yöntemlerle çözümünü talep etmiştir (Krotova 2016: 162, Datsyshen 2018: 70).

İki ülke arasında bu gelişmeler yaşanırken Çin'in iç politikasında da Sovyetler Birliği aleyhine gelişmeler yaşanmıştır. Sovyetler Birliği'nden destek alan General Fen Yuysyan, Çjan Tszolin'nun ordusuna yenilmesi Sovyetler Birliği'ni Çin'de eskisine nazaran daha zor bir duruma düşürmüştür. Çjan Tszolin Sovyet karşıtı tutumunu saklamamış açıktan açığa milliyetçilik bayrağı altında "*Çin Çinlilerindir*", "*Çin kızıl değildir*" sloganları ile anti-komünist siyasetler izlemeye devam etmiştir. Bu gelişme sonrasında Sovyetler Birliği süreci içerisinde Mançurya'daki ve Çin'deki etkisini iyice kaybetmiştir. Çjan Tszolin Doğu Çin Demiryolu üzerinde bulunan Sovyet varlığı üzerine saldırmaya başlamıştır. 4 Eylül 1926 tarihinde Bolşevik propagandası yapıldığı ve öğrencilere komünist öğretiler aşılandığı iddiası ile demiryolu bünyesinde faaliyet gösteren bir okul da Çjan Tszolin güçlerince kapatılmıştır (Krotova 2016: 163-164).

Her ne kadar 1926 Ocak ayında yaşanan bu sorun taraflar arasında çözüme kavuşturulmuş olsa da bu olayın, Sovyetler Birliği'nin yanlış temel üzerine oturturulmuş bir dış politika öngörüsüzlüğü yüzünden meydana geldiği Sovyet yetkililerce kabul edilmiştir. Olaydan sonra Stalin bir açıklama yaparak bölgede "Rus şovenizmi" ile mücadele edilmesi gerektiğinin altını çizerken Çin halkının Mançurya'nın sahibi olduğunu herkese hatırlatmıştır. Bölgedeki şovenist ve emperyalist politikaların terkedilmesini kabullenen Sovyet yönetimi Doğu Çin Demiryolu yönetimindeki kadrolarının büyük bir bölümünü değiştirmiştir. Bu çerçevede ilk olarak, A.N. İvanov'un yerine A.İ. Emşanov atanmıştır (Krotova 2016: 162, Datsyshen 2018: 70-73).

Bu olay sonrasında Sovyetler Birliği çok daha ılımlı bir politika izlemeye başlamış ve Çin'e karşı yürüttüğü 'devrim ihracı politikası'ndan uzak durmuştur. Stalin bölgedeki problemlerin bir sorumlusu olarak Karahan'ı sert bir şekilde "*Çin hakkında Karahan'ın iradesine izin verilmemelidir. O tüm işleri berbat etti ey, ey. O kendini bitirdi ...*" sözleri ile eleştirmiştir (Datsyshen 2018: 73). Stalin'in bu eleştirileri ardından L. M. Karahan Pekin'den ayrılmış ve bir daha Çin'e geri dönmemiştir. Demiryolu'ndaki pek çok Sovyet yönetici de bu olaydan sonra değiştirilmiştir. 20 Kasım 1926 tarihinde ortaya çıkan sorunların her iki tarafın menfaatlerinin gözetilerek çözülmesi kararı alınmıştır. Sovyetler Birliği hem demiryolu idaresi hem de Mukden idaresi ile girmiş olduğu anlaşmazlığı askerî çatışmadan kaçınarak farklı diplomatik

ve hukukî yöntemler kullanarak Doğu Çin Demiryolu'ndaki varlığını koruma yoluna gitmiştir (Krotova 2016: 164).

Her ne kadar görünürde iki ülke arasındaki problemler çözülmüş gibi değerlendirilse bile Sovyet-Çin ilişkileri bünyesinde ciddi sorunları barındırarak devam etmiştir. Çjan Tszolin'ın ölümünden sonra yerine geçen oğlu Çjan Syue-lyan babasının politikalarını sürdürerek Mançurya'da Sovyetler Birliğini sıkıştıran politikalar izlemeye devam etmiştir. Bu politika kuşkusuz 1929 yılında bölgede Sovyetler Birliği ile yaşanacak ikinci büyük çatışmayı da ateşleyecektir (Krotova 2016: 164). Çin'de Doğu Çin Demiryolu'nun Sovyetler Birliği tarafından kendi politik amaçları için kullanıldığı düşüncesi hakimdi. Bu düşünce Çin'de güçlenen milliyetçilik ve kendi topraklarına hakim olma arzusunun güçlenmesi ile birleşince Sovyetler Birliğine karşı olan tutum daha da şiddetlenmeye başlamıştı (Datsyshen 2018: 74).

1928 yılına gelindiğinde General Çjan Syue-lyan ve Nankin yönetimi arasında bir anlaşma yapıldı. Bu noktadan sonra General Çjan Syue-lyan millî yönetimde yüksek bir mevkie gelirken bunu takip eden süreçte general Çjan Syue-lyan kuzeydoğu sınır bölgesi başkomutanı oldu (Datsyshen 2018: 74). İlerleyen süreçte, Çin yönetimi Çan Kayşi ('Çan Kay Şek' olarak da literatürde geçer) iktidarında kendi egemenliğini ve toprak bütünlüğünü sağlarken tüm yabancıların ülkeden çıkarılmasını amaçlamaktaydı. Sovyetler Birliği ile ortak olarak işletilen Doğu Çin Demiryolu'nun da kuşkusuz toprak bütünlüğü ve egemenlik sorununun ayrılmaz bir parçası olarak algılanmasının ötesinde Çinli liderler bu demiryolunun yabancılara sağlanan kontratlar içerisinde en zayıf halka olduğunu düşünmekteydiler (Datsyshen 2018: 75).

Aralık 1928 yılında Çan Kayşi 1924 Sovyet-Çin Doğu Çin Demiryolu anlaşmasının taraflar arasındaki eşitlik ilkesini sağlamadığını açıklamıştır. Bu tarihten itibaren Çin güçleri Doğu Çin Demiryolu'nda görevli olan Rus görevli ve yöneticileri tutuklamaya başlamıştır. Temmuz 1929 tarihine gelindiğinde Çin devleti güç kullanarak Doğu Çin Demiryolu'nu işgal etti (Datsyshen 2018: 75). Çin tarafının bu tutumu hem Mukden hem de Pekin anlaşmasının da ihlâli anlamına gelmekteydi (Datsyshen 2018: 76).

Çin yönetiminin bu tutumuna karşı Sovyetler Birliği 12-13 Temmuz 1929 gecesi Çin sınırına asker yığmaya başladı. Bu askerî harekât çerçevesinde neredeyse tüm Sibirya okrug ordusu Çin sınırında toplandı. 14 Temmuz 1929'da da Çin yönetimi ile tüm diplomatik ve ticarî ilişkiler kesildi (Datsyshen 2018: 76). Buna karşılık Çin yönetimi 15 Temmuz 1929'da Çin ve Sovyetler Birliği arasında pek çok çözülemeyen

konu olduğunu bildirirken, 'Kızıl Emperyalizm'in 'Beyaz' emperyalizminden daha tehlikeli olduğunu vurgulamaktaydı. Açıklamanın ilerleyen bölümlerinde Çin yönetimi ancak Sovyetler Birliği'nin Çin devletinin egemenliğini ve Çin yönetimi ile eşitlik ilkesini göz önünde tutan bir anlaşma istemesi durumunda kendilerinin Sovyetler Birliği ile anlaşmaya hazır olduklarını açıklamışlardır (Datsyshen 2018: 76).

1929 yılı yazında Sovyet yönetimi Çin'e karşı tutumunu iyice sertleştirdi. Verilen notalardan sonra Kasım ayında Sovyetler Birliği ordusu Doğu Çin Demiryolu'na operasyon başlattı ve bu çerçevede kuzeydoğu Çin'de Mançurya-Haylar hattını ele geçirdi. Çin ordusu üzerinde büyük bir üstünlük sağlayan Kızıl Ordu pek çok şehri ele geçirirken pek çok esir aldı. Bu arada Çin yönetimi de, Sovyet Rusya'nın henüz üyesi olmadığı Milletler Cemiyeti'ne başvurmak yolu ile çatışmayı durdurmak niyetindeydi. Çatışmalar, 13 Aralık'ta son buldu ve 22 Aralık'ta Doğu Çin Demiryolu'ndaki çatışmaların düzenlenmesi adına 22 Aralık 1929 tarihinde Habarov Protokolü imzalanarak mevcut durum (status-quo) sağlandı. 25 Ocak 1930 tarihinde ise Moskova'da taraflar arasındaki görüş ayrılıklarının giderilmesi amacı ile bir konferans düzenlendi (Datsyshen 2018: 78).

1926 yılında yaşanan çatışmanın tersine 1929 yılında yaşanan çatışmada Sovyetler Birliği askerî güç kullanma yoluna gitmiştir. Hatta bu tarihte Stalin'in tutumu da bir önceki dönemden oldukça farklı olarak Molotov'a yazdığı bir yazıda Sovyet politika değişikliğine de dönük olarak "artık Sovyetler Birliği'nin Mançurya'da devrimci bir organizasyon kurmanın zamanı geldi" ifadeleri ile kendini göstermektedir (Datsyshen 2018: 79).

1929 yılında Sovyetler Birliği ve Çin arasında yaşanan bu olaydan sonra Sovyetler Birliği, Doğu Çin Demiryolu idaresinde 22 Aralık 1929 Harbin Anlaşmasına dayanarak köklü değişikliklere gitmiştir. Bu çerçevede tüm demiryolu çalışanlarını tekrar gözden geçirmek durumunda kalmıştır. Bu kovuşturma sonucunda demiryolunda ve çevresinde bulunan tüm Beyaz Ruslar silahsızlandırılarak bölgeden uzaklaştırılmışlardır. Olaylar esnasında Doğu Çin Demiryolu'ndaki sendika çalışanları arasında yaklaşık 4000 Sovyet vatandaşı işçi (yüzde 35-40) Sovyet iktidarına bağlı kalmıştır. Geriye kalan 6-7 bin kişi ise olaylara seyirci kalmıştır. Olaylar sırasında Sovyet kolonisinin heterojen bir yapıda olduğu anlaşılmıştır. Sovyet yönetimi yanında olan *Kızılların* yanı sıra Sovyet kolonisi içerisinde Sovyet yönetimi karşıtı olan *Beyazların* da mevcut olduğu bir kez daha görülmüştür. Bu gruplar olayların patlak vermesinin ardından derhal Sovyet vatandaşlığını reddettikleri gibi Çin yönetimine bağlı olduklarını da deklare ederek göçmen kamplarına gitmişlerdir (Krotova 2014: 220-221).



Çatışma sonrasında yeni Sovyet yönetiminin ilk yaptığı uygulama Doğu Çin Demiryolu idaresindeki kadroların baştan sona gözden geçirilerek gerekli kadroların yeni Sovyet yönetimine bağlı kadrolar ile değiştirilmesi olmuştur. Çatışmaların başlamasında önce Sovyetler Birliği'nden görevlendirme ile bölgeye yollanan kadroların büyük bölümü demiryolu işletmesinden alınıp derhal Sovyetler Birliği'ne geri gönderilmişlerdir (Krotova 2014: 221). Boş kalan kadrolar ise Sovyetler Birliği'nden yollanan yeni kadrolar ile doldurulmuştur ki bu kadrolar bölgede yeni bir kuşağı da oluşturmaktadır. Ayrıca çatışmalara katılan Çin vatandaşları da aynen Sovyet vatandaşları gibi demiryolundaki görevlerinden atılmışlardır (Krotova 2014: 222-223).

Çatışma sonrasında bölgede bulunan Rus göçmenler "Beyaz Sorunu" çerçevesinde ele alınmaya başlanmıştır. Bu çerçevede bölgede bulunan Beyaz unsurların Mançurya'dan Sovyetler Birliği'ne sürgünü, Beyazların bölgedeki üslerinin tasviye edilmesi, Beyaz Rusların Çin polis teşkilatından çıkartılması gibi ilişkili başlıklar Sovyet diplomatlarca ileri sürülmüştür (Krotova 2014: 225). Sovyet diplomatların bu önerilerine karşılık Çin yönetimi Rusların Çin kadrolarından atılmalarına " ... çatışmalar sırasında size bağlı kalmayan vatandaşları görevlerinden atıyorsunuz, peki neden bize fayda sağlayanları atmak zorundayız? ... " diyerek karşı çıkmışlardır (Krotova 2014: 225). Çinli diplomatların vermiş olduğu bu cevabı Sovyet diplomatlar Doğu Çin Demiryolu idaresinde Çinlilerin Beyazları Sovyetler Birliği'ne karşı bir baskı aracı olarak kullanacakları şeklinde yorumlamışlardır. Etkili bir Çin devlet adamı ise henüz Doğu Çin Demiryolu sizin elinizde, bu zamana kadar sizin Korelileri Japonlara karşı kullandığınız gibi bizde Beyazları kullanacağız sözleri Beyazların Çin tarafından 'Sovyet karşıtı' bir unsur olarak kullanıldığını buna karşılık da Sovyetlerin bütün enerjileri ile Beyaz kadroların tasfiyesine çalıştıklarını göstermektedir (Krotova 2014: 225).

1929 olaylarından sonra demiryolu kadrolarının Sovyetlerce değiştirilmesi bölgedeki göçmen kolonisinin güçlenmesine ve bu insanların Çinli yerel idareciler ile yakınlaşmalarına da yol açmıştır (Krotova 2014: 226). Diğer taraftan 1929 olayları Japonya'nın bölgede yayılması için uygun ortamı yaratırken 1931 yılına gelindiğinde Kwantung ordusunun Fengtian'daki Çin askerî üssüne saldırması ile Mançurya'nın istilası başlamıştır (Young 1998: 56). Sonrasındaki süreçte ise Japonya bölgeyi kontrolü altına almıştır. Ardından Japonya'nın Mançurya'da kendine yakın Mançuko Devleti'ni kurdurması (1932) Sovyetler Birliği ile Japonya'yı karşı karşıya getirmiştir. Sorun, Sovyetler Birliği'nin savaş yolunu seçmesi yerine barışçıl bir çözüm olarak Doğu Çin Demiryolu'nun Mançuko devletine satılması ile çözülmüştür.

## 6. Sonuç


Devletlerin kendi imkân ve kapasitelerini en üst düzeyde geliştirmesi mantığı üzerinden ele alınan bu makalede Doğu Çin Demiryolu'nun inşası ve 1896-1932 yılları arasında Doğu Çin Demiryolu etrafında gelişen uluslararası siyaseti incelemeye çalıştık. Farklı devletlerin bölgede etkilerini azamî seviyede güçlendirmek istedikleri bu dönem aynı zamanda bize devletlerin dış politikalarını belirlemede kullanmış oldukları yöntem ve araçlara da örnek olmaktadır. Bu bağlamda Doğu Çin Demiryolu ve bağlantılı olarak Güney Mançurya Demiryolu Rusya ve Japonya gibi ülkelerin Mançurya ve Çin'in kuzeyinde genişlemek için kullandıkları birer araç olmuştur. Diğer taraftan yine makalede detayları ile ele alındığı üzere gerek savaş ve sıcak çatışma gerekse barış ve ittifaklar devletler arasındaki ilişkilerde uluslararası siyasetin gidişatı ve devletlerin çıkarları doğrultusunda seçilebilecek bir dış politika aracı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bölgede farklı devletler çatışmayı bir araç olarak kullanmış olsalar da farklı dönemlerde birbirleri ile çatışan bu ülkelerin belirli konularda açık veya örtülü anlaşmalara gittikleri veya menfaatleri gereği dolaylı olarak birbirlerini destekledikleri görülmektedir.

Diğer taraftan uluslararası sistem içerisinde normların ve fikirlerin belirleyici olduğu kadar devlet dışı aktörlerin de Doğu Çin Demiryolu'nu içine alan bölgede değişen uluslararası sistemde devletler arasındaki ilişkilerin seyrinde etkili birer olgu olarak tarih sahnesine çıkmışlardır. Bir yandan Sovyetler Birliği'nde hakim olan sosyalist dünya görüşü her ne kadar Sovyet-Çin ilişkilerinde değişmelere yol açtığı tartışılabilir bir olgu olarak karşımıza çıksa da, Çin'de güçlenen milliyetçi siyasetin de bu iki ülke arasındaki ilişkilerin seyrinde etkin bir olgu olarak durmaktadır. Diğer taraftan yine Sovyet Rusya - Çin ilişkileri içerisinde bölgede yerleşik bulunan Bolşevik karşıtı Beyaz Rusların ve yine Çin Cumhuriyeti içerisinde birbirleri ile mücadele içerisinde bulunan farklı grupların gerek bölge siyasetinde gerekse ikili ilişkilerinin seyrindeki rolü açıkça görülmektedir. Uluslararası siyaset bir yandan realist ekolün belirtmiş olduğu gibi kaotik bir yapı olsa da henüz düzeni sağlayan mutlak bir egemenin bulunmadığı -Doğu Çin Demiryolu Sorununda olduğu gibi- bir ortamın kendine özgü koşulları içerisinde kendi gelişim mekanizmalarını oluşturabileceği anlaşılmaktadır.

## Kaynaklar

- ALEXANDROV M. (2003) The Concept of State Identity in International Relations: A Theoretical Analysis. *Journal of International Development and Cooperation*, 10(1), 33-45.
- BELOGLAZOV G. (2014) KVDJ – Obyekt Rossiysko (Sovetsko) – Kitayskogo Vzaimodeystviya i Rossiyskih İnvestitsiye v 20-e gg. XX v. *Oykumena*, 4, 63-70.
- BROWN C. (1997) *Understanding International Relations*. New York: St. Martin's Press.
- CHAPYGIN I. (2014) Manchuria and the CER line as Historically Formed in 1917 Foreign Centers of Russian Settlement on the Territory of North-Eastern China. *Journal of Siberian Federal University, Humanities & Social Sciences*, 11 (7), 1860-1871.
- CHAROYMAGI M. (2010) Rol' Mançurii v Rossiyskoy Politike na Dal'nem Vostoke v Kontse XIX v. *Vlast*, 10, 166-169.
- CHEREPANOV K. (2014) KVJD v İstoriı Yaponno-Sovetskogo Soperniçestva. *Vestnik Omskogo Universiteta Seriya i İstoriçeskiy Naukii*, 2 (2), 37-49.
- DATSYSHEN V. (2018) «Konflikt na KVJD 1926 g.» i «Konflikt na KVJD 1929 g.»: Cravnitel'no-İstoriçeskiy Analiz Sovetskoy Politiki. *Comperative Politics Russia (Sravnitel'naya Politika)*, 9(4), 67-82.
- DATSYSHEN V. (2016) Sovetsko-Yaponskiye Otnoşeniya vo Vremya Konflikta na KVJD 1929 g. *Yaponskiye İssledovaniye*, 1, 6-19.
- DILLON M. (2016) *Modernleşen Çin'in Tarihi* (çev. E.Ü. ATILGAN & A. ATILGAN). İstanbul: İletişim.
- DOSOVİTSKAYA V. (2013a) Yaponiya i Man'çjuriya Naçalo Otnoşeniye. *Vlast*, 10, 172-174.
- DOSOVİTSKAYA V. (2013b) Yaponiya i Man'çjuriya: Yaponskiy Vzglyad na Problemu Razvitiya Man'çjuriı v Naçale XX v. *Teoriya i Praktika Obşestvennogo Razvitiya*, 9, 205 – 208.
- DOSOVİTSKAYA, V. (2014) Man'çjurskiy Vektor Vneşney Politiki Yaponii Nakanune i b Perido Pervoy Mirovoy Voynı. *Problemi Vostokovedeniye*, 4 (55), 28-33.
- DÜNDAR A. M. (2011) *Panislamizm'den Büyük Asyacılaşma. Osmanlı İmparatorluğu. Japonya ve Orta Asya*. İstanbul: Ötüken Neşriyat.
- DYATLOVA A. (2012) Kitaysko-Vostoçnaya Jeleznaya Doroga Kak İnstrument Politiki Rossii na Dal'nem Vostoke v 1896-1905 gg. V Sovremennoy Angloyaziçnoy İstografii. *Vestnik SGTU*, 1(63), 175-178 .
- FOSTER M. (1941) *Masters of Political Thought Vol: 1 Plato to Machiavelli*. Cambridge - Masaachusetts: The Ribersibe Press Houghton Mifflin Company.
- JONES W. T. (1941) *Masters of Political Thought Vol. 2: Machiavelli to Bentham*. Cambridge-Masaachusetts: The Ribersibe Press Houghton Mifflin Company.
- HARTLEY J. (2014) *Siberia A History of the People*. New Haven and London: Yale University Press.
- HOLLIS M., & SMITH, S. (1991), *Explaining and Understanding International Relations*. Oxford: Clarendon Paperback.
- KROTOVA M. V. (2013) Konflikt na KVJD 1929 g. İnformatsionnaya Voyna i Politikiçeskiye Nastroniya Russkih v Man'çjuriı. *Vesnik RGGU. Seriya İsoriya, Filologiya, Kul'turologiya, Vostokovedeniye*, 10 (111), 85-97.
- KROTOVA M. V. (2014) Situatsiya na KVJD Posle Sovyetsko-Kitayskogo Konfilikta 1929 g. *Vestnik Leningradskogo Gocudarstvennogo Universiteta m. A.S. Puşkina*, 3 (4), 220-227.

- KROTOVA M. V. (2016) Puti Uregulirovaniya Sovyetsko-Kitayskih Konfliktov na KVJD v 1920-e gg. *Pskovskiy Voennno-İstoriçeskiy Vestnik*, 2, 158-165.
- LEE C. S. (1983) *Revolutionary Struggle in Manchuria. Chinese Communism and Soviet Interests, 1922- 1945*. Berkley Los Angeles London: University of California Press.
- LEVENT S. (2015) *İkinci Dünya Savaşı Yolunda Japonya. Cumhuriyet Gazetesi Üzerinden Türk Basımından Japonya İmajı (1933-1942)*. İstanbul: Kitap Dostu Yayınları.
- MİROVİTSAYA R. A. (2012) Oçerk İstorii Rannih Rossiysko-Kitayskih Otnoşeniye (20-e godı XX veka). *Kitay v Mirovoy i Regional'noy Politike. İstoriya i Sovremennost*, (E.İ. SAFRONOVA, Ed.) içinde, 336-345. Moskova: RAN.
- MORGENTHAU H.J. (2005) *Politics Among Nations*. New York: McGraw-Hill.
- OPOLEV V. G. (2010) Vopros KVJD v Sovyetsko-Kitayskih Otnoşeniyah (1917-1927gg.). *Nauçne Vedomosti Seriya İstoriya. Politologiya. Ekonomika. İnformatika*, 1 (72), 49-51.
- POLUTOV A. (2012) Vadimoviç. Yaposkiye Voenniye Missii v Man'çurii, Sibiri i na Dal'nem Vostoke Rosii (1918-1022). *Vestnik DVD. RAN*, 4, 71-84.
- VIVDYCH A. (2011) Jeleznodorojnoye Stroitel'stvo na Dal'nem Vostoke v Kontse XIX – Naçale XX Veka. *Gumanitarnıy Vektor*, 3 (27), 40-44.
- YOUNG L. (1988) *Japan's Total Empire Manchuria The Culture of Wartime Imperialism*. Berkley and Los Angeles: Univesrity of California Press.
- YUR'EVİCH A. (2019) Meshcheryakov; Konstantinovich. Antropov. "Osobennosti Rossiyskoy Kolonizatsii Man'çjurskogo Kraya v Kontse XIX – Naçale XX v". *Manuskript*, 12 (4), 35-40.
- WALTZ K. (1979) *Theory of International Politics*. New York: McGraw-Hill.

**Mustafa Can Teziç**  <http://orcid.org/0000-0002-6423-1380>

Dr. Öğr. Üyesi. Ankara Üniversitesi, Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi, Çağdaş Türk Lehçeleri ve Edebiyatları Bölümü, Ankara/Türkiye.

Adres: Ankara Üniversitesi, Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Çağdaş Türk Lehçeleri ve Edebiyatları Bölümü, Sıhhiye, Ankara/Türkiye.

E-Posta: [cantezic@yahoo.com](mailto:cantezic@yahoo.com)

### Yazı bilgisi:

Alındığı tarih: 15 Mart 2020

Yayına kabul edildiği tarih: 5 Haziran 2020

E-yayın tarihi: 4 Ağustos 2020

Çıktı sayfa sayısı: 28

Kaynak sayısı: 31