



**BÜYÜK DEVLETLERİN
KAFKASYA'DA DEMİRYOLU VE PETROL POLİTİKASI**

Dr. İsmail GÖRGEN*

ÖZ

Sanayi devrimiyle yer altı kaynaklarına verilen önem artmıştır. Bu kaynakların taşınıp işletilmesi ve pazarlanması için yeni ulaşım imkânlarına ihtiyaç duyulmuştur. Bu durumda zengin yer altı kaynaklarına sahip olan bölgelerde demiryolları yapılmaya başlanmıştır. Başta petrol olmak üzere zengin yer altı kaynaklarına sahip olan Kafkasya'da demiryolları yapılmaya başlanmıştır. Çarlık Rusya, XIX. yüzyılda Kafkasya'yı işgal ettikten sonra Bakü petrolerini ve bölgenin zenginliklerini kendi yararına işlemek ve Rusya'ya taşımak için bölgede demiryolu yapım çalışmalarına başlamıştır. Böylece Rusya Kafkasya'da Osmanlı Devleti, Almanya ve diğer Avrupa devletleriyle demiryolu ve petrol mücadelesine girişmiştir. Kafkasya'daki demiryolu ve petrol mücadelesi özellikle Rusya-Osmanlı, Rusya-Almanya arasında yaşanmıştır. Osmanlı Devleti, Rusya'nın Kafkasya'da yayılmasını engellemek için Çarlık Rusya'sıyla mücadelelere girişmiştir. Osmanlı Devleti, Rusya'nın yayılmasını engellemek için Almanlara Bağdat Demiryolu yapım izni vermiştir. Almanya bu demiryolu projesiyle Kafkaslara ve Ortadoğu'ya daha kolay nüfuz etmeye çalışmıştır. Bu durum başta Rusya olmak üzere İngiltere, Fransa ve Amerika tarafından tepkiyle karşılanmıştır. Bu gelişmeler çerçevesinde Birinci ve İkinci Dünya Savaşı süreçlerinde Kafkasya'daki siyasi, askeri ve ekonomik mücadele had safhaya ulaşmıştır. Bu mücadele büyük devletlerin bölgedeki demiryolu ve petrol politikaları çerçevesinde ele alınmıştır. Bu çalışma hazırlanırken arşiv belgeleri, hatıralar, Resmi yazışmalar, telif eserlerinden yararlanılmıştır. Tarih biliminin yöntemlerinden olan kaynak taraması, tasnif, tahlil, tenkit ve sentez aşamasından geçerek oluşturulan bu çalışmada Kafkasya'da yaşanan demiryolu ve petrol mücadelesi tüm yönleriyle ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Kafkasya, Demiryolları, Petrol, Sömürgecilik, Rusya, Almanya, Osmanlı Devleti

**RAILWAY AND PETROLEUM POLICY OF THE GREAT POWERS
IN THE CAUCASUS**

ABSTRACT

The importance given to underground sources has increased all over the world with the industrial revolution. New transportation facilities were needed for the transportation, operation and marketing of these sources. In this case, railways started to be built in regions with rich underground sources. Railways started to be built in the Caucasus, which has rich underground sources, especially rich in petroleum. After occupying the Caucasus in the XIX. century, Czarist Russia, started railway construction in the region in order to process the Baku petroleum and lay hands on the resources of the region for its own benefit and to transport them to Russia. Thus, the Russian government in power started a railway and petroleum clash with the Ottoman Empire, Germany and other European states in the Caucasus. The railroad and petroleum struggles in the Caucasus took place, fought against Czarist Russia in order to prevent Russia from expansion in the Caucasus. The Ottoman Empire gave the Germans permission to build the Baghdad Railway in order to prevent the expansion of Russia. Germany tried to penetrate the Caucasus and the Middle East more easily with this railway project. Russia, being in the first place and then England, France and America reacted to this situation. The economic and

* ismailgorgenn@gmail.com, Orcid ID: 0000-0002-6050-3895

military struggle in the Caucasus reached its peak during the First and Second World Wars within the framework of these developments. Archival documents, memories, official correspondence and copyrighted works were used while preparing this study. The present study included a literature review, classification, analysis, criticism and synthesis phase, which are the methods of history. The railway and petroleum struggle in the Caucasus which was experienced during historical process was tried to be revealed with all its aspects in this study.

Keywords: Caucasus, Railways, Petroleum, Colonialism, Russia, Germany, Ottoman Empire

Giriş

Doğusunda Hazar Denizi, batısında Karadeniz, kuzeyinde Kuban Nehri, güneyde ise Türkiye ve İran sınırlarına kadar uzanan Kafkasya, coğrafi konum itibarıyla Avrupa, Asya, Rusya ve Ortadoğu'yu birbirine bağlayan bir köprü vazifesi görmektedir (Hasbulatov, 1996: 34). Bölgede bulunan Derbent Geçidi adeta kuzeye açılan kapıdır. Kuzey Kafkasya'yı Güney Kafkasya'ya bağlayan en önemli geçit ise Daryal geçididir. Gürcistan'da Tiflis'e giden ünlü Gürcistan Askeri Yolu da Kafkasya'nın en önemli geçitlerindedir (Grigorianz, 1999: 15). Bu önemli geçit ve yollara sahip olan Kafkasya, tarih boyunca ticari önemini muhafaza etmiştir. Özellikle Hazar Denizi'nin kuzeyinden geçerek Kafkaslara uğrayan tarihi ticaret yolu bölgenin ekonomik değerini artırmaktadır. Bir diğer ticaret yolu da Kuban Nehri'nin aşağı kısımlarından başlayıp Roma topraklarına ulaşabilmek için Karadeniz kıyısındaki sahili takip eden yoldur (Dumezil, 2000: 9). Bu geçit ve yollar Orta Asya, Hindistan ve Çin'den gelen ipek ve baharat mallarının Karadeniz limanlarına ulaşmasında önemli rol oynamıştır. Aynı zamanda maden ve petrol yönünden de zengin bir bölge olması buraya olan ilgiyi artırmıştır (Saray, 1997: 219). Nitekim bu zenginliklere sahip olan Kafkasya'da dış devletler tarafından kurulan demiryolları da bölgenin ekonomik kaynaklarının sömürülmesi için kullanılan bir araç olarak görülmüştür.

Osmanlı Devleti ile Çarlık Rusya arasında 1877-1878 yıllarında yapılan savaşta Rus birlikleri kuzeydoğu Anadolu'ya kadar ilerlemiştir. 93. Harbi olarak da bilinen bu savaştan sonra 3 Mart 1878'de yapılan Ayastefanos Antlaşması'yla Balkanlarda Romanya, Sırbistan ve Karadağ özerklikten bağımsızlığa yükselmiştir. Bosna-Hersek de Avusturya'ya verilirken Bulgaristan'da Osmanlı Devleti'nden özerlik elde etmiştir. Ruslar bu anlaşmayla Kars, Ardahan ve Batum'u da almıştır. Bu duruma İngilizlerin itirazından sonra Almanya'da toplanan kongre sonucunda Berlin Antlaşması imzalanmıştır. Berlin Antlaşması'yla Makedonya Osmanlı Devleti'ne geri verilmiştir. Ancak Doğu Anadolu'da bulunan altı vilayette (Bitlis, Van, Diyarbakır, Elazığ, Sivas, Erzurum) büyük devletlerin gözetimi altında ıslahat yapılması hükmü Ayastefanos Antlaşması'nda olduğu gibi Berlin Antlaşması'nda da geçerli olmuştur. Bu gelişmeler Ermenileri cesaretlendirdiği gibi Rusya'nın da Ermeniler üzerinden bölgedeki politikalarını gerçekleştirmesine zemin hazırlamıştır (Akşin, 2008: 43-47). Rusya, Kafkasya'da sömürü idaresini kurabilmek için bölgede suni bir Türk-Ermeni çatışmasının temellerini oluşturmaya çalışmıştır. Bu amaç doğrultusunda Ermeni Meselesi, ilk defa Rusya tarafından ortaya atılmıştır. Rusya Ermeni Meselesini bahane ederek Kafkasya ve Doğu Anadolu üzerinden Basra ve İskenderun Körfezlerine ulaşmayı planlamıştır (Kocabaş, 2003:193–194). Rus sömürgeciliğinin sınırlarını

belirleyen ve Rus devlet adamlarının akıl hocası olan Dugin, Rusya'nın çıkarları için Güney Azerbaycan ile İran'ı Şiilik temeli ekseninde birleştirerek Kafkasya'yı diğer bölgelere sıçrama üssü yapmayı düşünmüştür. Bu plan çerçevesinde Erivan'dan geçen Moskova-Tahran stratejik hattın Moskova-Bakü-Tahran hattı ile birleştirilmesi gerekliliği üzerinde durulmuştur. Bunun yanı sıra Rusya'nın Karabağ ile ilişkilerini geliştirmesi gerekliliği vurgulanarak, Azerbaycan ile Ermenistan arasında bir mesele olan Karabağ görüşmelerine bölge devletleri dışındaki tüm ülkeler devre dışı bırakılarak meselenin Azerbaycan, Ermenistan, Rusya ve İran arasında yapılan görüşmelerle çözüme kavuşturulması gerektiği vurgulanmıştır (Dugin, 2003: 180). Böylece Rusya Kafkasya'daki sorunları kendi lehine halletmek için bir fırsat elde etmiş olacaktır.

XX. yüzyılda endüstrileşmenin hızla gelişmesine paralel olarak petrol büyük önem kazanmış ve bu durum Kafkasya'nın önemini artırmıştır (Dugin, 2003: 365). Kafkasya'daki petrol kaynaklarının keşfedilmesi, işletilmesi ve taşınması için ulaşım ağına ihtiyaç duyulmuştur. Bu durum bölgede demiryolu ağının önem kazanmasını sağlamıştır. Kafkasya'da döşenecek demiryolu ağlarıyla bölgeyi siyasi, askeri ve ekonomik açıdan nüfuzu altına almak isteyen ilk devlet Rusya olmuştur. Kafkas petroleri Rusya gibi Almanya'nın da ilgisini çekmiştir. Kafkasya'nın zenginliklerini Rusya'ya bırakmak istemeyen Almanya ilgisini Kafkasya'ya yoğunlaştırmıştır. Rusya, Kafkasya'ya Ermenistan üzerinden nüfuz etmeye çalışırken Almanya da Gürcistan üzerinden bölgeye siyasi, askeri ve ekonomik açıdan nüfuz etmeye çalışmıştır. Almanya Kafkasya'ya güneyden yani Anadolu ve İran coğrafyası üzerinden nüfuz etmenin yollarını aramıştır. Almanya'nın Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'ni Kafkasya'ya doğru harekete ısrarla teşvik etmesi ve İran üzerinde siyasi, ekonomik girişimlerde bulunması Kafkasya'nın ekonomik zenginliklerinin Alman yararına kullanılmasının önünü açma girişimi olarak görülmektedir.

Birinci Dünya Savaşı sonunda İngiltere, Kafkasya'da Ermenistan, Gürcistan ve Azerbaycan devletlerinin kurulmasını desteklemiş Rusya'yı güney Kafkasya'dan ayırarak Bakü petrolerinden yoksun bırakmış ve bu stratejik bölgede Rusya'ya karşı bir baraj oluşturmuştur. Birinci Dünya Savaşı'nın sonlarında İngiltere'nin de Kafkasya'ya yaptığı askeri hareket İngiltere'nin de Kafkasya petrolerinde ve diğer ekonomik kaynaklarda emelleri olduğunu açıkça göstermiştir. Rusya, Birinci Dünya Savaşı'nın sonlarında Kafkasya'daki İngiliz nüfuzunu kırmak için Ankara'dan yönetilen Milli Mücadeleyi siyasi ve askeri yönden destekleme kararı almıştır (Müderrisoğlu, 1990: 527). Bu durum Rusya ile Türkiye'yi birbirine yaklaştırmıştır.

Amerika, İngiltere ve Fransa İkinci Dünya Savaşı'nda Alman birliklerinin Kafkas demiryollarını ve petrolerini ele geçirmesini engellemek için Basra Körfezi ve İran coğrafyası üzerinden Rusya'ya askeri yardımlarda bulunmuştur. İkinci Dünya Savaşı'nda (1939-1945). Fransız yetkililerin Kafkas petrolerinin Almanya'nın eline geçmesini engellemek için Müttefiklerle beraber Kafkasya'ya bir bombardıman planlaması Fransa'nın Kafkasya petrolerinden faydalanmak istediğinin açık göstergesi olmuştur. Nitekim Kafkasya'daki demiryolları ve petrol her dönemde önemini muhafaza etmiştir.

Yöntem

Bu çalışma tarih biliminin ilkeleri doğrultusunda objektif bir bakış açısıyla hazırlanmıştır. Çalışmanın hazırlanmasında arşiv belgeleri, hatıralar, resmi yazışmalar ve telif eserlerden yararlanılmıştır. Bu çalışma tarih biliminin yöntemlerinden olan kaynak taraması, tasnif, tahlil, tenkit ve sentez aşamasından geçirilerek oluşturulmuştur. Çalışmada 19. ve 20 yüzyıllarda Kafkasya'da yaşanan demiryolu ve petrol mücadelesi tüm yönleriyle ortaya konulmaya çalışılmıştır. Kafkasya'da devletlerarasında yaşanan siyasi ve askeri çekişmelerin perde arkasında aslında bölgedeki ekonomik kaynaklara sahip olma düşüncesinin olduğu vurgulanmaya çalışılmıştır.

1. Rusya'nın Kafkas Demiryolları Politikası

1.1. Birinci Dünya Savaşı'na kadar Kafkasya Demiryolları

Ruslar XIX. yüzyılda Güney Kafkasya'yı işgal ederek İran ve Osmanlı Devleti sınırlarına dayanmıştır. Kafkasya'da İran ile Rusya arasında yaşanan mücadele sonrası bu iki devlet arasında 1813'te Gülistan Barış Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşmayla İran Safevi Devleti, Kafkasya'dan çekilerek Derbent ve Bakü'yü Rus nüfuzuna bırakmıştır. İki ülke arasında imzalanan 1828'de Türkmençay Anlaşması'yla da Aras Nehri'nin kuzeyinde bulunan bölgenin tümü Rus nüfuzu olarak kabul edilmiştir (BOA. AE.SMHD.II. 119. 9945; Henze, 1994: 67; Yeşilot, 2008: 188-189). Bu durumda İran, Rusya'nın Kafkasya'daki hakimiyetini kabul etmiştir.

Rus yetkililer güney Kafkasya'yı hammadde üssü ve Rusya'nın merkezi bölgelerinin endüstriyel ürünlerin pazar yeri haline getirmeye çalışmışlardır. Bu amaçla Kafkasya'da Rus sömürü sisteminin başarıya ulaştırılması için demiryollarının yapılmasına karar verilmiştir (Musayevna, 2015: 89). Bu amaçla Kafkasya'da ilk olarak 1872'de Poti-Tiflis'te ve ardından da Bakü-Tiflis-Batum demiryolları hatları yapılıp işletilmeye başlanmıştır (Musayevna, 2015: 96). Kafkasya'daki yer altı ve yer üstü kaynakların Moskova'ya taşınmasında bu demiryolları büyük rol oynamıştır. Kafkasya açısından 1883 yılına kadar ihraç edilen maddelerin başında ziraat mahsulleri ile çiyatur manganezi yer alırken 1883'ten itibaren birinci sırayı petrol ve petrol ürünleri almaya başlamıştır. Güney Kafkasya'nın doğusunda Azerbaycan'ın petrol bölgesi olan Apşeron Yarımadası'nda ilk lokomotifler 1880'de faaliyete başlamıştır. Bu lokomotifler petrol ocaklarına malzeme nakletmekle başlamış daha sonra üretilen petrol Bakü-Sabunçı, Sabunçı-Surahani, Bakü-Balahanı ve diğer hatlarla Bakü limanına sevk edilmiş ve buradan Rusya'ya taşınmıştır (Uselis, 1956: 88-102). XIX. yüzyılın sonlarında Azerbaycan'da çıkarılmaya başlanan petrol Sovyet döneminde Rus ekonomisinin büyük oranda gelişmesini sağlamıştır (Henze, 1994: 66). Böylece Rusya bölge devletleri karşısındaki durumunu güçlendirmiştir.

Rusya, Kafkasya'da demiryolu ağları örerek bölgede nüfuzunu artırırken Osmanlı Devleti tarafından Bağdat Demiryolu yapımının 1888'de Almanya'ya verilmesi (BOA.Y.PRK.TNF. 2/29) Rusya'yı büyük bir endişeye sevk etmiştir. Rusya, Bağdat Demiryolu'nun yapılması ile Anadolu'nun doğusu, İran coğrafyası ve Kafkasya'daki siyasi, askeri ve ticari faaliyetlerine zarar vereceğini düşünmüştür. Nitekim Rusya her fırsatta Bağdat Demiryolu projesini engellemeye çalışmıştır. İlk projeye göre bu hattın

Ankara-Sivas-Diyarbakır ve Musul üzerinden Bağdat'a ulaşması planlanmıştır. Ancak Rusya'nın itirazı sonucu Bağdat Demiryolu hattının Haydarpaşa-Ankara-Konya-Adana-Halep-Musul-Bağdat oradan da Basra Körfezi'ne ulaşmasına karar verilmiştir. Osmanlı Devleti projeye engel olmaması için Rusya'nın da doğu Karadeniz kıyısı ve Erzurum-Kars bölgesinde demiryolu hattı yapmasına izin vermiştir (Hatipoğlu, 1992: 150). Bu izin çerçevesinde Rusya, 1899'da Tiflis-Kars demiryolunu yapmıştır (Musayevna, 2015: 89-96). Bu demiryolu hatlarının yapımı Kafkasya'da Rusya'ya siyasi, askeri ve ekonomik açıdan büyük bir avantaj sağlamıştır.

Her geçen gün Bakü petrol tesisleri büyük bir hızla gelişmeye başlamıştır. Volga yolunda kış aylarında ulaşımın elverişli olmayışı üzerine petrolü Rusya'nın merkezlerine ulaştırabilecek alternatif yeni yollar yapılmasına karar verilmiştir. Bunun üzerine 1894'te Beslan-Petrovsk-Port demiryolu hattı inşa edilmiştir. Bu hat 1900'de ise Derbend'e ulaşmıştır. Böylece Moskova'dan başlayan demiryolu hattı Bakü ve Tiflis'e kadar ulaşmış oldu (Uselis, 1958: 42).

Rusya, Nahçıvan'a tam anlamıyla hakim olup Güney Azerbaycan ve Ortadoğu'ya açılabilme için 1900'de Aras nehri üzerinde Çulfa-Tebriz istikametinden Hamedan'a ve oradan Tahran'a kadar bir tren hattı yapma kararı almıştır (Osmanlı Arşiv Belgelerinde Nahçıvan, 2011: 233). Bu projesiyle Rusya, İran üzerinden Basra Körfezi'ne ulaşmayı planlamıştır.

XX. yüzyılda sömürge yarışına girmeye çalışan Almanya, Osmanlı coğrafyası üzerinde ekonomik çıkarlar elde ederek bu yarışta diğer büyük devletler karşısında üstünlük sağlamaya çalışmıştır. Bu düşünce çerçevesinde Almanya'nın en önemli girişimi Berlin'den başlayarak Anadolu üzerinden Bağdat'a ulaşacak olan Bağdat Demiryolu projesi olmuştur (Hatipoğlu, 2006: 17). Almanya, 16 Ocak 1902'de Osmanlı Devleti ile Almanya arasında Bağdat Demiryolu Projesi için kesin imtiyaz anlaşması imzalanmıştır (BOA., Y.PRK.TNF. 7/44). Deutsche Bank tarafından denetlenen Anadolu Şimendifer Şirketine, 99 yıl süreyle Konya'da başlayarak Adana, Kilis, Musul Bağdat ve Basra üzerinden İran Körfezi'ne uzanan ana hattın ve İskenderun Körfezi'nden Urfa'ya, Halep'e ve İran sınırına ayrılan yan hatların yapım ve işletme imtiyazı verilmiştir (Rathmann, 1982: 76). 3 Mart 1903'te yayınlanan bir kanunla da Bağdat Demiryolu Şirketi kurulmuştur (Çavdar, 2003: 130). Almanya'nın bu girişimleri Alman yöneticiler ve halk arasında adeta büyük bir başarı olarak görülmüştür. Bağdat Demiryolu projesi Almanlar açısından bir dünya politikası olarak görülmüştür (Earle, 1972: 114). Almanya, Anadolu'nun nimetlerinden fazlasıyla istifade etmek için bu demiryolunu mümkün olduğu kadar Doğu Anadolu'ya yaklaştırmaya çalışmıştır. Almanya bu demiryolunun Bağdat'a kadar ulaşmasıyla da Ortadoğu, Anadolu, İran ve Kafkasya coğrafyasına rahatça nüfuz edebilme imkanı elde edecekti.

Rus yetkililer Alman demiryolunun Fırat ve Dicle vadisindeki tahıl tarımını geliştirip dünya piyasasına sunmasının Rus toprak aristokrasisinin kârlarını azaltmasından endişe duymuşlardır. Mezopotamya'daki petrol kaynaklarının bölgeye yapılan yatırımlarla işlenmesinin, Rusya'nın elindeki Kafkasya petrolerinin değerini düşürmesinden korkulmaktaydı (Çavdar, 2003: 139). Rusya, Bağdat Demiryolu'nun yapımını tamamen engelleyemeyeceğini düşünerek, engellemeye karşılığında Almanya'dan tazminat koparmaya çalışmıştır. Hatta bazı Rus yetkililer, Rusya'nın

Bağdat Demiryolu'na ortak olması gerektiğini düşünürken Rus Maliye Bakanlığı ise ülkesinin Bağdat Demiryolu yapımına katılmasını uygun görmemiştir. Bağdat Demiryolu'nun yan hatlarının özellikle İran topraklarından devam ettirilmesi planı Rus yetkililerce Rusya'nın etki alanına direkt tehdit olarak görülmüştür. Çünkü bu durumda Kafkasya piyasasına Alman ve Avrupalı malların girmesine yol açacağı düşünülmüştür. Ayrıca Rusya'nın Basra Körfezi'ne çıkış yolunun kesilme endişesi Rus yetkilileri telaşlandırmıştır. Rus yetkililerin aldığı karar gereği İngiltere ve Almanya ile yapılacak bir görüşme ile Bağdat Demiryolu'na engel olmaktan vazgeçme karşılığında Rusya, aşağıdaki şartları öne sürmüştür:

1. İran sınırına giden yan hatların inşa edilmeyeceği hususunda Rusya'ya garanti verilecektir.

2. İngiltere ve Almanya ile işbirliğinden faydalanarak İran Şahı'ndan Kuzey İran'da demiryollarının inşa edilmemesi konusunda 1910'da sona eren yükümlülüklerin en az on yıl sürdürülmesi sağlanacak yoksa bu yükümlülükler değiştirilecektir. Bu değişikliklerle de Rus etki alanlarında bulunan bölgelerdeki demir yolları yalnız Rus hükümetinden izin alınarak ve Rusya'nın menfaatleri doğrultusunda inşa edilebilecektir.

3. Kuzey Anadolu'da inşa edilecek demiryollarına ilişkin anlaşma Rusya'nın çıkarlarına uygun şekilde değiştirilecektir.

Rusya Kafkasya'daki sınır bölgelerinde ordu birliklerini güçlendirerek Bağdat Demiryolu'nun Türkiye ve Almanya'ya sağlayacağı avantajlara karşı bir denge sağlamaya çalışmıştır (Vasilyev, 2011:1282). Rusya, bu düşünceler doğrultusunda 1912 yılında Kars-Sarıkamış demiryolu yapımına başlamıştır (Musayevna, 2015: 89-96). Rusya, Kafkasya'da kurduğu bu demiryollarının imkanlarından Birinci Dünya Savaşı sürecinde büyük ölçüde istifade etmiştir.

1.2. Birinci ve İkinci Dünya Savaşı Sürecinde Kafkasya Demiryolları

Kafkasya ve Ortadoğu'ya açılan bir kapı olan Anadolu'daki her yabancı yatırım diğer devletler tarafından endişeyle karşılanmıştır. Amerikan müteşebbisler önce Osmanlı Devleti daha sonra da Ankara Hükümeti ile bir anlaşma yoluna giderek Anadolu'da Chester Demiryolu adı altında bir tren hattı kurup bu hattın çevresindeki arazilerdeki yeraltı madenlerini çıkartıp işletme hakkı almaya çalışmışlardır. Amerikalı girişimciler Chester Projesi'yle bir de Ankara'da modern bir şehir kurma planı yapmışlardır. Chester projesi girişimcileri ve Amerikan yetkililer Almanya'nın Bağdat Demiryolu projesini gölgede bırakmaya çalışmıştır. Nitekim Amerika'nın Chester Projesi, Almanya'nın Bağdat Demiryolu projesiyle çakışmıştır. Bu durum bölgede Alman-Amerikan çıkar çatışmasına dönüşmüştür(B.O.A., HR. SYS, 67/47 (11.10.1910). İngiliz, Alman, Fransız ve Ruslar Chester'in girişimlerini yakından takip ederek her fırsatta değişik hatlara muhalefet etmişlerdir. Bu hatların başında ise Samsun-Sivas Hattı gelmektedir. Batılı devletler bu hatta Chester Grubu'nun dürüst olmayan rekabet yöntemlerini kullandığını ileri sürerek bu hattın yapımına karşı çıkmışlardır (Can, 2000: 137). Almanya ve Amerika'nın Anadolu'da çıkar çatışmasına girmesi Rusya'nın Kafkasya'da daha rahat hareket etmesini sağlamıştır. Amerika'nın Chester Projesi her ne kadar hayata geçirilemese de Almanya'nın Bağdat Demiryolu projesi Rusya, İngiltere, Fransa ve Amerika'nın engellemelerine rağmen projede küçük

değişiklikler de olsa hayata geçirilmiştir. Bu demiryolu ile Ortadoğu'ya ayak basan Almanya Kafkasya'ya bir adım daha yaklaşmıştır.

Almanya Ortadoğu ve Kafkasya'ya adım adım yaklaşırken büyük devletler Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele sürecinde Doğu Anadolu'yu kargaşa ve istikrarsız bir ortama sürüklemeye çalışmışlardır. Bu şekilde gerek Kafkasya gerekse Ortadoğu'daki kaynakları istedikleri gibi kullanabileceklerini düşünmüşlerdir. Mustafa Kemal Paşa, Doğu Anadolu ve Kafkasya'da araştırmalar yapan General James G. Harbord Başkanlığındaki Amerikan heyeti başkanı General Harbord'a 24 Eylül 1919'da Kuvay-ı Milliye hakkında detaylı bir bildiri sunmuştur. Bu bildiri İngilizlerin Türk milletini sömürgeleştirmek için Türklerle Kürtleri ve Ermenileri birbirine düşürmeye çalıştıklarına işaret edilmiştir (Atatürk, 1989:231). Türkiye'nin tutumu General Harbord tarafından da haklı bulunmuştur.

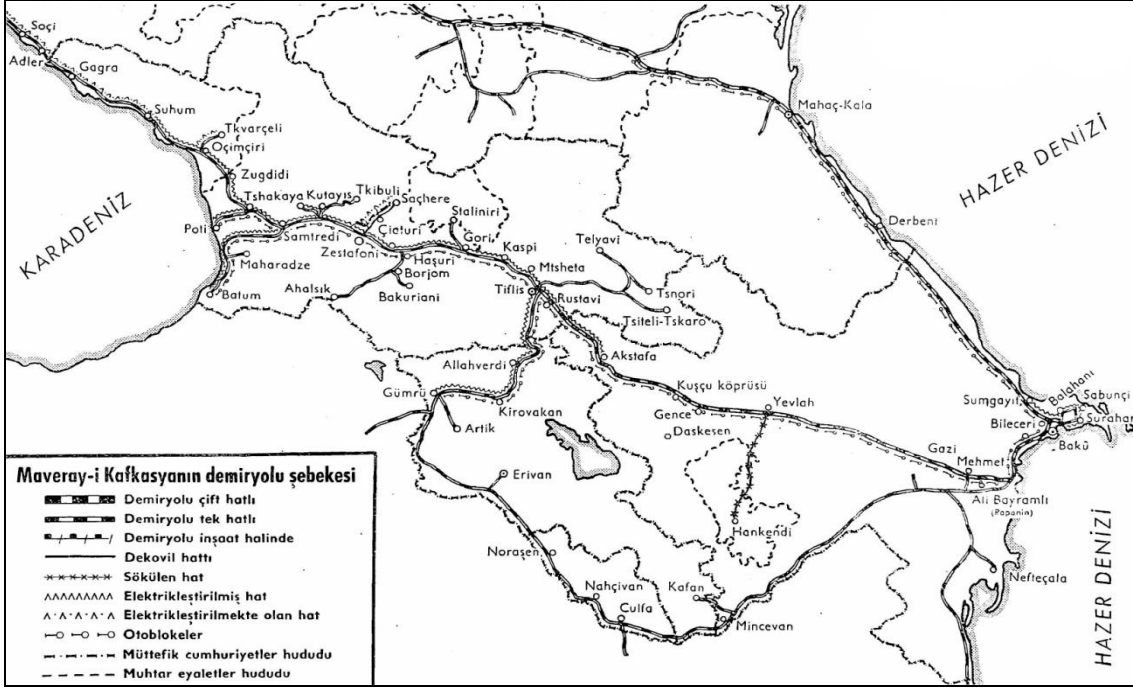
Rusya Birinci Dünya Savaşı sürecinde Kafkasya'nın kuzeyinden güney Kafkasya'ya asker ve savaş teçhizatı taşınması konusundan Kafkas demiryollarından büyük ölçüde istifade etmiştir. Birinci Dünya Savaşı esnasında Alyat İstasyonu'ndan itibaren Bakü-Culfa demiryolunun inşasına karar verilmiştir. Ancak yapımına Milli Azerbaycan Cumhuriyeti zamanında başlanmıştır. Sovyet döneminde tamamlanan Bakü-Culfa Demiryolu hattı 455 kilometreye ulaşmıştır. Alyat'tan başlayarak 90 kilometre inşa edilen bu yolun yapımına Sovyet hakimiyeti döneminde devam edilmiştir (Uselis, 1956: 88).

Rusya, Kafkasya'yı nüfuzu altına alma girişimlerinde Ermenileri müttefik olarak görmüştür. Rusya 10 Ağustos 1920 tarihli anlaşma ile Ermenistan'a Şahtahtı-Nahçıvan-Culfa demiryolunun işletme yetkisi vermiştir. Fakat Nahçıvan'daki Türk kumandan Veysel Bey, Ermenilerin bu demiryolunu kullanmasına izin vermemiştir (Atnur, 2010: 185). Rusya, Kafkasya'da bir yandan Ermeniler üzerinden kendi nüfuz politikasını uygulamaya çalışırken diğer yandan da Kafkasya'daki sıkıntıları kendince barışçıl yollarla çözerek bölgede dışa kapalı gizli bir sömürü sistemi uygulamaya çalışmıştır. Rusya bu amaçla 26 Şubat 1921'de İran'la bir anlaşma imzalayarak, bu ülkenin borçlarını iptal etmiştir. Türkiye'nin gerek Anadolu'da gerekse Kafkasya'da yürüttüğü başarılı Milli Mücadele sonucunda Rus yetkililer Ankara Hükümeti ile iyi ilişkiler geliştirmeye karar vermişlerdir. (Kohn, 1983: 250). 16 Mart 1921'de Rus temsilci Yorgi Çiçerin ve Celal Korkmazov; Türkiye'yi temsilen ise Yusuf Kemal, Rıza Nur ve Ali Fuad'ın katıldığı görüşmeler sonucu Türkiye ile Rusya arasında Moskova Anlaşması imzalanmıştır. Böylece Türkiye, Kafkasya sınırını garanti altına alırken, Azerbaycan'ın bağımsız bir devlet olduğu ve Nahçıvan'ın da Azerbaycan'ın özerk bir bölgesi olduğu kabul edilmiştir (TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem 1, İçtima 2, C. 9, 24 Mart 1921).

Rusya tarafından Kafkasya'nın Karadeniz sahillerine demiryolu inşasına başlanmasıyla 1923'te Tuapse-Soçi yolunun yapımı da tamamlanmıştır (Uselis, 1958: 42). Bölgedeki kaynakların Moskova'ya daha kolay ve hızlı taşınması açısından Güney Kafkasya demiryolu hatları teknik bakımdan Sovyetler Birliği için birinci derecede önem arz etmiştir. Bakü'de 1924'te elektrikli trenin faaliyete geçmesiyle Sovyetler Birliği'nde demiryollarına elektrik hattı döşenmesine de ilk olarak burada başlanmıştır (Uselis, 1956: 89). Daha önce tamamlanmış olan Tuapse-Soçi demiryolu 1927'de Soçi'den Adler'e buradan da Matsesta'ya uzatılmıştır. 1928'de ise Step bölgelerinden hububat

ihracatı maksadıyla Petrovskoye Selo-Blagodarnoye ve Çerkask–Nevinnomisk hattı inşa edilmiştir (Uselis, 1958: 42). 1930'da Güney Kafkasya demiryollarının uzunluğu 2145 kilometreye ulaşmıştır. 1930'da hububat % 6.8, maden kömürü %1.4, petrol %29, odun %2.6, kereste %7.8, inşaat malzemeleri %11.6, hammadde %7 ve diğerleri %33.8 (makine, muhtelif el işi mamulleri, meyve, çay, pamuk) oranında bu demiryollarıyla nakledilmiştir (Uselis, 1956: 89). Bu durum Kafkasya'nın zirai kaynaklarının bölge halkından ziyade Rusya'nın yararına kullanıldığı açıkça göstermektedir.

Ekonomik ve askeri amaçlar doğrultusunda 1931-32 yıllarında Vinodelnoye-Divnoye, Komsomolskaya-Neftegorsk, Maykop-Hocoh, Dargkoh-Alagir hatları inşa edilmiştir (Uselis, 1958: 42). Böylece 1933'e kadar Rusya'daki demiryolları ağının uzunluğu 6500 km'yi bulmuştur. Sibiryayı Türkistan'a ve Kafkasyaya bağlayan yollar sayesinde yeni kurulmuş olan fabrikalara gerekli hammadde, kömür ve demir bu yollar vasıtasıyla taşınmıştır (Aragon ve Maurois, 1968: 426). Kafkasya'daki kaynaklar ve buraya döşenen demiryolları Sovyet Rusya'nın hızla gelişmesini sağlamıştır. 1929'da dünyada yaşanan iktisadi bunalım sonucu sanayi üretiminde ABD'de %65, İngiltere'de %86, Almanya'da %66 ve Fransa'da %77 düşüş yaşanmıştır. Ancak Kafkasya'nın demiryolu ve petrol gibi ekonomik imkânlarını kullanan Sovyet Rusya bu dönemde ekonomisini hızla artırmıştır. Nitekim Sovyet Rusya'da iki katından fazla artan sanayi üretimi 1933'te 1929'ya oranla %201'e ulaşmıştır (Stalin, 1990: 336). Azerbaycan'daki petrol ve demir yatakları, Gürcistan'daki Tkibuli ve Tkvarçeli kömür madenleri, Çiatura manganez madenleri ve Ermenistan'ın bakır madenlerinden vazgeçmek istemeyen Rusya, Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra bölgedeki nüfuzunu yeniden artırmıştır (Kalaycı, 2014: 12). Rusya'nın Kafkasya'daki sömürgeci politikasına karşı gelen Kafkasya'daki halk önderleri teker teker tutuklanmıştır. 1930'ların sonunda binlerce Türkistanlı, Azerbaycan Türkü, Tatar, Başkurd ve diğer Kafkas halklarının önde gelen devlet adamları, din görevlileri, bilim insanları; burjuva milliyetçisi, Pan-Türkist, Pan-İslamist, anti Komünist, casus, işbirlikçi suçlamasıyla tasfiye ve sürgün edilmiş ya da kurşuna dizilerek idam edilmişlerdir (Sagadaev, 1994: 29). Böylece Sovyet Rusya'nın Kafkasyayı siyasi, askeri ve ekonomik sömürsü önündeki engeller de kaldırılmaya çalışılmıştır.



Harita-1-Kafkasya Demiryolları Haritası (Uselis, 1956: 95).

1.3. Almanya'nın Güney Kafkasya ve İran Coğrafyasında Demiryolu Politikası

Birinci Dünya Savaşı'nda (1914-1918) Almanya, İtilaf Devletlerinin gücünü dağıtmak, Rusya ile İtilaf Devletlerinin bağlantısını kesmek ve Osmanlı Devleti'nin Hilafet Makamı'ndan istifade ederek dünya Müslümanlarını İtilaf Devletlerine karşı ayaklandırmak için Osmanlı Devleti'nin kendi yanında savaşa girmesini sağlamaya çalışmıştır (Özcan, 1997: 219). Böylece Almanya Karadeniz ve Anadolu üzerinden Kafkasya'ya ve Ortadoğu'ya rahatça ulaşabileceğini düşünmüştür. Bu plan çerçevesinde Osmanlı Donanması Birinci Kumandanlığı'na atanmış olan Alman Amiral Souchon, Alman Generali Falkenhein direktifi doğrultusunda Türk donanması 29 Ekim 1914'te Odesa ve Sivastopol'daki Rus donanmalarını bombardımana tutmuştur. Bunun üzerine Rusya, İngiltere ve Fransa Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmiştir. Bu gelişmeler üzerine toplanan Osmanlı Hükümeti de 11 Kasım'da İtilaf Devletlerine savaş ilan etmiştir. (Bıyıklı, 2008:409-412). Birinci Dünya Savaşı'nda Kafkasya'yı ele geçirmek için sabırsızlanan Alman yetkililer Enver Paşa gibi hırslı bir kumandanı bu emellerini gerçekleştirmek için bir fırsat olarak görmüşlerdir. 19 Aralık 1914'te III. Ordunun Kumandanlığına gelen Enver Paşa, Almanların da teşvikiyle 22 Aralık'ta Ruslara karşı Sarıkamış Harekati'nı başlatmıştır. Ancak Almanların Kafkasya hayali ve Enver Paşa'nın hırsı sayesinde yapılan bu hareket elverişsiz hava koşulları yüzünden büyük kayıp ve hüsrarla sonuçlanmıştır (Çolak, 2014: 99). Dolayısıyla Birinci Dünya Savaşı'nda Kafkasya'nın imkânlarından faydalanmak isteyen Almanya'nın planları başarıya ulaşamamıştır. Fakat Almanya Kafkasya'daki hayalinden asla vazgeçmemiştir.

Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra Ukrayna'nın yeniden Rus nüfuzuna girmesiyle Almanya'nın Kafkaslara giden yolu Ukrayna ve Karadeniz'de kesilmiştir. Almanya, bu

durumu telafi etmek için İran üzerinden Kafkasya'ya nüfuz etmenin yollarını aramaya başlamıştır. Nitekim Almanya bu amaçla 1928'de Rıza Şah idaresindeki İran ile bir anlaşma yaparak, bu ülkede demiryolu inşası ve ekonomik yatırım yapma avantajı elde etmiştir. Bu durumda İran da Almanya'nın desteğiyle üzerindeki Rus ve İngiliz baskısını azaltmaya çalışmıştır (Vasilev, 1994: 162). İran'a ekonomik açıdan yerleşen Almanya daha sonra İran'daki Musavatçılar üzerinden Azerbaycan'a ve Kafkasya'ya nüfuz etmeyi planlamıştır. Almanya bu amaçla Sovyet karşıtı birliklerle yakın temas halinde olan ve Azerbaycan'da yakınları bulunan Müsavatçılar üzerinden Kafkasya'daki politikasını yürütmeye çalışmıştır (Qasımlı, 2006: 629). Görüldüğü gibi Almanya Kafkasya'ya ekonomik açıdan olduğu kadar siyasi açıdan da nüfuz etmeye çalışmıştır.

Deutsche Lufthansa Şirketi 1937'de kurulduktan sonra Alman demiryolları işletmesine İran Ulaştırma Bakanlığı vasıtasıyla demiryolu ve ulaşım konusunda eğitilmek üzere İranlılar getirilmiştir. Bu gelişmeler sonucunda 1939-1940 yıllarında Almanya'dan İran'a Lokomotif sevkiyatı yapılmış ve buradaki demiryollarının ıslahına çalışılmıştır. Bu arada Almanya İran'a otomobil ve hava aracı da göndermiştir. Almanya İran'da demiryolu ağının yanı sıra havayolu taşımacılığının da geliştirilmesine katkı sağlamıştır. Hava yoluyla Berlin, Tahran'a bağlanmıştır. Tahran ile Bağdat arasında zaten var olan hava bağlantısı düşünüldüğünden, dolaylı yoldan Berlin-Bağdat-Tahran bağlantısı havayolu ile birbirine başlanmış oldu. Böylece Almanya Birinci Dünya Savaşı'ndan önce hayata geçirdiği Berlin-Bağdat demiryolunu bu defa Tahran'ı da içine alarak Berlin-Tahran-Bağdat havayolu şeklinde yeniden düzenlemiştir. Bu dönemde Hitler'in talimatıyla Almanya-İran ticareti de dokuz katına çıkarılmıştır. Almanya bu yolla İran'ı Rus nüfuzundan kurtarıp burada Alman nüfuzunu hakim kılmaya çalışmıştır. Ayrıca Almanya, doğu politikasına Tahran'ı da katarak Kafkasya hedefine daha kolay ulaşmayı planlamıştır (Lenczowski, 1949: 154). Ancak Rusya, Almanya'nın İran'daki ekonomik nüfuzundan rahatsız olmuş, buradaki demiryolu ağı ve petrolün Almanların eline geçmesi ihtimalinden büyük endişe duymuştur (Gasanlı, 2006: 15). Sovyet Rusya, 9 Mart 1938'de İran topraklarında Alman şirketlerinin faaliyetlerine itiraz ederek bu konuda yetkililere uyarıda bulunmuştur. SSCB Halk Dışişleri Komiser Yardımcısı Stomonyakov, İran'daki yetkili S. Çernih'a, 5 Nisan 1938'de bir telgraf çekerek Güney Azerbaycan'da Almanya'nın yürüttüğü faaliyetlerin durdurulmasını istemiştir. Stomonyakov, İran yetkilileriyle Tahran'da 9 Nisan'da bir görüşme gerçekleştirerek Almanya'nın ülkede artan nüfuzuna karşı itirazını bu kez açıkça ifade etmiştir. Rusya, 24 Haziran 1938'den itibaren Kafkasya'ya İran sınırından geçenlerin Alman yada İngiliz ajanı olmakla suçlanacağını bildirmiştir (Qasımlı, 2006: 628). Rusya her fırsatta Kafkasya sınırlarında Almanya'nın önünü kesmeye çalışmıştır.

1.4. İkinci Dünya Savaşı Sürecinde Kafkasya Demiryolları

Sovyetler Birliği'nde 1940'ta demiryollarının toplam uzunluğu 10 bin km'ye ulaşmıştır. Bu yollar sayesinde demiryolunun ticaret ve ulaşım üzerindeki katkısı da artmıştır. Moskova-Donetsk gibi yeni hatların devreye girmesiyle Kafkasya'nın kaynaklarının Moskova'ya daha kolay taşınması sağlanmıştır (Vernadsky, 2009: 450). Demiryolları ağı ülkede sosyo-ekonomik sürecin güçlü bir taşıyıcısı olmuş ve Sovyetler Birliği'nin askeri-stratejik potansiyelini önemli ölçüde artırmıştır (Musayevna, 2015: 95). Rusya bu olanaklar çerçevesinde İkinci Dünya Savaşı'na girmiştir.

Kafkasya'daki demiryollarının ve petrolün Rusya'nın savaş gücü açısından ne kadar önemli olduğunu bilen Hitler İkinci Dünya Savaşı'nda (1939-1945) Karadeniz'in kuzeyinden yapılması planlanan bir hareketle Kafkasya ve Volga ile Rusların bütün hatlarını kesip Rus birliklerini petrolden yoksun bırakmayı planlamıştır (İkinci Dünya Savaşı'nın Gizli Belgeleri: Almanya Dışişleri Bakanlığı Arşivinden Almanya'nın Türkiye Politikası:1941-194, 1968:135). Stalin halka Alman birliklerinin saldırısı karşısında geri çekilmek zorunda kalındığı takdirde demiryollarında kullanılan her şeyin alınmasını, düşmana bir tek lokomotif, bir tek vagon, bir kilo buğday ve bir litre akaryakıt dahi bırakılmaması emrini vermiştir. Stalin ayrıca gerilla tipi savunma birliklerinin her tarafta teşvik edilmesi, köprülerin ve yolların havaya uçurulması; ambar, orman ve konvoyların ateşe verilmesini emretmiştir (Aragon, 1969: 33). Almanya, İkinci Dünya Savaşı'nda Rusya'ya karşı yürüttüğü Barbarossa Harekatı (22 Haziran 1941) ile Rusya'nın demiryolu ağlarının üçte birini, elektrik üretim kapasitesinin yüzde kırkını ve demir-çelik üretiminin dörtte üçünü ele geçirmiş, bu durum Rus sanayi ve askeri üretiminin düşmesine yol açmıştır (Best ve vd., 2012: 198). Almanya bu kazanımlarıyla gücünü daha da artırmıştır.

İkinci Dünya Savaşı sırasında İran Hükümeti, müttefiklerin Rusya'ya İran üzerinden silah sevkiyatı yapmalarına izin vermediği için Rus Generali D. T. Kozlov ve F. I. Tolbukhin komutasındaki Rus birlikleri 25 Ağustos 1941 de İran'a saldırmıştır (Polyakov, 2015: 552). Rusya'nın Güney Kafkasya ordusu 27 Ağustos'ta İran'ın Dilman, Tebriz ve Erdebil şehirlerini işgal ederek Hazar Denizi'nin güney kıyılarına kadar ulaşmıştır (Gasanlı, 2006: 19). İkinci Dünya Savaşı sürecinde Almanya'nın İran'a saldırma ihtimali Rusya'yı endişelendirdiği kadar İngiltere'yi de endişelendirmiştir. Dolayısıyla Almanya'nın saldırgan tutumu ve bölgeye nüfuz girişiminde bulunmasıyla İngiltere de birliklerini Güney Azerbaycan'a sevk etmiştir (Shtemenko, 1971: 53). Böylece işgal edilen İran iki bölgeye ayrılmıştır. İran Azerbaycan'ı dahil olmak üzere kuzeydeki beş eyalet Rusya'nın nüfuz alanı diğer bölgeler de İngiltere'nin nüfuz alanı olarak kabul edilmiştir. Başkent Tahran'a da tarafsız bir bölge statüsü verilmiştir (Hostler, 1976: 69). Bu arada ele geçirilen topraklarda Mahabad Cumhuriyeti (Kürtler) ve Güney Azerbaycan Cumhuriyeti kurulmuştur (Polyakov, 2015: 548). İngiltere ile Rusya İran'ı işgal ederek İran Körfezi'nden başlayarak Tebriz üzerinden Rusların Kafkas sınırına kadar uzanan bir yol inşa etmişlerdir. Bu sayede Rusya batılı müttefiklerle bir bağlantı kurmuştur. Bu çerçevede, Rostov İngiltere'den gelen ikmal malzemelerinin İran Körfezi üzerinden Rusya'ya ulaştığı bir kavşak noktası olmuştur. Böylece Almanya karşısında zor duruma düşen Rusya'ya ABD ve İngiltere'den gelecek yardımların yolu da açılmıştır (Carell, 1973: 35). Bu durumda Rusya Almanlar karşısında yeniden toparlanma fırsatı bulmuştur.

Hitler, Rusya'ya kapsamlı bir saldırı yapmadan önce İngiltere'nin can damarını, özellikle İran petrol kuyuları ve Süveyş Kanalı gibi yaşamsal noktaları vurmaya karar vermiştir (Spector, 1959: 201). Hitler Kafkasya harekatiyle da buradaki petrol bölgelerini ele geçirmenin yanı sıra buradan İran'a doğru yönelmeyi de planlamıştır. Keitel, Jodl ve Halder'in de aralarında bulunduğu yetkililerle bir toplantı yapan Hitler burada Kafkasya planını şöyle ifade etmiştir:

1. Kharkov istikametinden Don boyunca ilerleyen birlikler, Taganrog bölgesinden doğuya doğru ilerleyen birlikler ile Stalingrad'ın batısında birleşecek ve Rusların güneydeki asli kuvvetleri bu kısaça kapatılarak yok edilecektir.

2. Bundan sonra Karadeniz ile Hazar Denizi arasındaki 1100 km uzunluğundaki yüksek Kafkas dağlarına doğru hareket edilerek buradaki petrol bölgesi ele geçirilecektir.

Bu hareketin detayı Güney Ordular Grubu Komutanı Feldmareşal Von Bock'un sorumluluğuna bırakılmıştır. Nihayetinde bu plan 5 Nisan 1942'de "Hitler'in 41 numaralı emri" olarak yayımlanmıştır (Carell, 1973: 232). Hitler bu planla Kafkasya'daki demiryolu ağı ve petrol kaynaklarını ele geçirmeyi planlayarak Rusya'yı zor duruma düşürmeye çalışmıştır.

Almanya'nın 1942'nin ortalarından itibaren Kafkasya'ya saldırması ve bölgenin büyük bir kısmını ele geçirmesi Rusya'yı telaşlandırmıştır. Rusya, İkinci Dünya Savaşı'nda Almanya'ya karşı verdiği askeri mücadeleyi Müttefiklerin askeri yardımıyla takviye etmiştir. Müttefiklerin Doğu Cephesinde Rusya'ya yaptığı yardımın taşınmasında Kafkas demiryolları büyük rol oynamıştır. Nitekim Müttefiklerden gelen yardım İran üzerinden Hazar Denizi'ne kadar Kafkas dağlarını aşan demiryolu ile yapılmıştır. Hazar Denizi'ne kadar gelen bu yardımlar buradan gemilerle Astrahan'a nakledilmiştir. Bunun yanı sıra nakliyenin kamyonlarla yapılması için bir de karayolu inşa edilmiştir. Böylece batının doğu cephesinde Rusya'ya yaptıkları yardım Kafkasya'daki ulaşım imkanlarıyla gerçekleştirilmiştir (Miksche, 1952: 189). Böylece Rusya Kafkasya'da yaptığı ulaşım ağının kendisi açısından ne kadar önemli olduğunu daha iyi anlamıştır.

Neticede Alman birliklerinin Kuzey Kafkasya'ya saldırısı sonucu Güney Kafkasya'yı Rusya'nın merkezlerine bağlayan ana hatlar tahrip edilmiştir. Savaş şartları altında çok kısa bir sürede Kızlar-Astrahan hattı inşa edilerek savaş dolayısıyla ayrı düşmüş bölgelerin Moskova ile demiryolları bağlantısı sağlanmıştır. 1943 yılında Maveray-ı Kafkasya'dan Adler'e kadar yeni bir hat inşa edilerek Kuzey ve Güney Kafkasya demiryolları yeniden birbirine bağlanmıştır. Alman birliklerinin Taman Yarımadası'na çekilmesiyle inşasına başlanan Kırım-kaya-Starotitarovskaya demiryolu hattı 1944'te tamamlanmıştır (Uselis, 1958: 43). İkinci Dünya Savaşı sırasında Karadeniz sahili boyunca Şuhum'dan Adlere doğru inşa edilen demiryolu Güney Kafkasya için büyük bir öneme sahiptir. Bu demiryolu Güney Kafkasya'yı Sovyetler Birliği'nin merkezine bağlayan ikinci hat olarak görülmüştür. Bu hat Bakü-Derbent üzerinden geçen yoldan 1000 kilometre daha kısadır. Stratejik önemi olan yollardan biri de Gürcistan'daki Haşuri-Ahalsık hattıdır. Güney Kafkasya'da ihtilalden sonra yapılan ve stratejik öneme sahip Bakü-Tiflis ve Bakü-Derbent demiryolları iki hat haline getirilmiştir (Uselis, 1956: 87). 1942'den 1944 yılına kadar Güney Kafkasya demiryollarının kavşak noktasını Tiflis-Tshakaya hattı teşkil etmiştir. Doğu'dan Tiflis'e ikmal, yakıt, mühimmat ve erzak dolu vagonlar getirilmiştir. Kafkasya'nın güneyinden İran demiryollarıyla nakledilen yardımlar ise Kafkas demiryolları aracılığıyla Rus birliklerine ulaştırılmıştır. Şuhum'dan Adlere doğru inşa edilmekte olan demiryoluna makine ve inşaat malzemesi Tiflis-Tshakaya hattı aracılığıyla taşınmıştır. İkinci Dünya

Savaşı sırasında Karadeniz'in birkaç doğu limanına hizmet eden hatların birleştiği Samtredia'dan karşı istikamete boş vagon trenleri gitmiş, hurda demir, silah, mühimmat, teçhizat, sıhhiye malzemeleri ve harp sahasından çıkarılması gerekenler bu yollarla taşınmıştır (Uselis, 1956: 96).

Rusya demiryolları vasıtasıyla özellikle Güney Kafkasya Cumhuriyetlerinde kuvvetli bir sanayi oluşturmuştur. Azerbaycan'da petrol sanayisi artırılmış, Gürcistan'da manganez, kömür gibi maden sanayi büyük bir ivme kazanmış, Ermenistan'da ise bakır ve kimya endüstrisi kurulmuştur. Üretim alanlarının %80'i denetim altına almış pamuk, çay üzüm, tütün gibi teknik ve sanayi hammaddeye sahip ürünlerin verimi Rusya yararına artırılmaya çalışılmıştır. Böylece Kafkasya Rus sanayisini karşılıksız olarak besleyen bir hammadde deposu haline getirilmiştir (Mirza, 1936: 15). Nitekim Rusya'nın tütün ihtiyacının yüzde 52'si Abazya bölgesinden; çay ve meyve ihtiyacının da çoğu Gürcistan'dan karşılanmıştır (Suny, 1989: 268). Bu kaynaklar bahsi geçen ulaşım ağlarıyla Moskova'ya taşınmıştır. Demiryollarının Kafkasya'ya doğru ilerlemesiyle bölgedeki yer altı ve yer üstü zenginliklerinin Rusya'nın içlerine taşınmasını kolaylaştırdığı gibi bölgede maden yataklarının bulunup işletilmesini de mümkün kılmıştır. Demiryollarının sunduğu imkanlarla İkinci Dünya Savaşı sırasında Yablon deresinde, sonradan da Tuymaz'larda petrol kuyuları bulunup işletilmeye başlanmıştır (Vvedensky, 1965: 41). Bütün bu gelişmeler Kafkasya'daki demiryolunun sağladığı imkanlarla gerçekleştirilmiştir.

İkinci Dünya Savaşı'ndan önce ve savaş sürecinde Azerbaycan petrolü, Türkistan'ın pamuğu, yünü; Kuzey Kafkasya ile Ukrayna'nın tarım ürünleri ve taş kömürü; İdil-Ural'ın demiri, altını ve diğer madenleri Rusya'yı önemli ölçüde beslemiştir (Mehmedzade, 1937: 20). Nitekim İkinci Dünya Savaşı sürecinde Kafkasya askeri ve ekonomik olarak Rusya'yı ayakta tutmuştur. Bu kaynakların işletilmesi ve Rusya'nın yararına kullanılması için demiryolları hayati derecede rol oynamıştır.

SSCB'nin 1991'de dağılmasıyla birlikte çok sayıda bağımsız devletler ortaya çıkmıştır. SSCB'nin dağılmasıyla hem bölgesel hem de küresel çapta yeni güç dengelerinin oluşmasını sağlamıştır. Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla Kafkasya'da jeopolitik bir güç boşluğu oluşmuştur. Bölgede oluşan bu güç boşluğunu doldurmak amacıyla bölgesel ve küresel güçler çeşitli araçlarla Kafkasya'da etkinlik kurma çabasına girmiştir. Dünya petrol rezervlerinin %16'sının bu bölgede olması büyük devletlerin iştahını daha da kabartmıştır. Avrupa Birliği (AB) zengin kaynaklara ve Orta Asya ile bağlantı konusunda kilit noktaya sahip olan Kafkasya ile ticari ilişkilerini geliştirme politikası gütmeye başlamıştır. AB bu amacını gerçekleştirmek için "21. Yüzyılın İpek Yolu" olarak adlandırılan "TRACECA" projesini gündeme getirmiştir. Bu proje bağımsız devletler topluluğu ülkelerinin Kafkasya üzerinden Avrupa'ya bağlanmasını sağlamak amacıyla AB tarafından oluşturulan bir ticaret koridorudur. Nihayetinde TRACECA Programı 7 Mayıs 1993'te Brüksel Konferansı sırasında gündeme gelmiştir. Bu konferansa AB Komisyonu ile üç Kafkasya ülkesi Azerbaycan, Gürcistan, Ermenistan ve beş Orta Asya Ülkesi Türkmenistan, Özbekistan, Kırgızistan, Kazakistan, Tacikistan Ticaret ve Ulaştırma Bakanları katılmıştır. 7-8 Eylül 1998'de Bakü'de "TRACECA-Tarihi İpek Yolu'nun Restorasyonu" adlı uluslararası konferansa 32 ülkeden uzmanlar, 12 uluslararası kuruluş temsilcisi, Avrupa Komisyonu temsilcileri, Türkiye, Azerbaycan, Gürcistan, Bulgaristan, Kırgızistan, Özbekistan, Ukrayna,

Moldova ve Romanya'nın Cumhurbaşkanı katılmıştır. Bu konferansta Asya-Kafkasya-Avrupa koridorunun geliştirilmesi planı çerçevesinde "Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Çok Taraflı Temel Anlaşma" (MLA-Basic Multilateral Agreement on International Transport) imzalanmıştır. TRACECA Programı'na Ukrayna ve Moldova 1998'de, Türkiye, Bulgaristan ve Romanya 2000'de, Afganistan 2005'te ve İran 2009'da katılmıştır. Tarihi İpek Yolu'nun demiryolu ağlarıyla yeniden canlandırılması için "İpek Demiryolu" projesi gündeme getirilmiştir. İpek Demiryolu Kafkasya ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya, buradan da İngiltere'ye ulaşırken yine Kafkasya üzerinden Kazakistan'a oradan da Çin'e ulaşacaktı. Böylece İngiltere'den hareket eden bir tren kesintisiz olarak Türkiye ve Kafkasya üzerinden Çin'e ulaşabilecekti (<http://www.traceca-org.org/tr/countries/tuerkiye/traceca-tuerkiye/>; Üzümlü ve Akdeniz, 2014: 176-178).

Şubat 2007'de Tiflis'te Türkiye, Azerbaycan ve Gürcistan arasında yapılan anlaşmayla Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesine ilişkin anlaşma imzalanmıştır. 2007'de yapımına başlanan demiryolu projesi 2014'te tamamlanarak faaliyete başlamıştır. İstanbul-Ankara-Kars-Tiflis-Bakü demiryolu ağının yapılmasıyla Avrupa'yı Kafkasya'ya bağlayacak olan İpek Demiryolu Projesi'nde önemli bir aşama kat edilmiştir (Üzümlü ve Akdeniz, 2014: 176-178; Çelikkpala, 2009: 4-29). Bu gelişmeler Kafkasya'nın eski çağlarda olduğu gibi 21. yüzyılda da doğu-batı arasında ticari ve stratejik anlamda önemli bir köprü ve kavşak noktası olma özelliğini koruduğunu açıkça göstermektedir.

2. Büyük Devletlerin Kafkas Petrolleri Politikası

Kafkasya'nın petrol açısından en zengin bölgesi Azerbaycan sınırları içinde olan Bakü'dür. Kafkasya'da Hazar Denizi'ne kadar uzanan Azerbaycan başta petrol ve doğalgaz olmak üzere yer altı kaynakları bakımından zengin ve önemli bir bölgedir (Akiner, 1995: 98). Bakü sınırları içinde bulunan ve Hazar denizine doğru sokulan Apşeron Yarımadası ülkedeki en eski ve en zengin petrol yataklarının bulunduğu yerdir (Novosti Press Ajansı Araştırma Kurulu, 1977: 232). Buradaki petrol varlığı ilk defa XIX. yüzyılın başında buranın Rus sömürsü altında olduğu dönemde keşfedilmiştir. 1870'lerin başında ilk defa bir Rus girişimci petrol kazısında makine kullanmıştır. 1873 itibarıyla de Bakü'de yirmi kadar küçük petrol rafinerisi faaliyete girmiştir. Aynı yıl Robert Nobel adında İsveçli bir kimyager Bakü'de küçük bir petrol rafineri satın almıştır. Daha sonra Robert kardeşiyle beraber Bakü'de Nobel kardeşler petrol şirketini kurmuştur. 1880'lerin sonuna doğru Nobel petrol şirketi 23 milyon varil petrol üretmeyi başarmıştır. Üretilen bu petrolün Avrupa'ya taşınması için 1883'te Bakü'den Kafkaslar boyunca uzanıp Batum'a bir demiryolu inşa edilerek burada üretilen petrolün Karadeniz limanına ulaşması sağlanmıştır (Kleveman, 2004: 20). Bakü'den sonra da XX. yüzyıl başlarında Çeçenya'nın Grozni şehri yakınlarındaki sahalarda petrol çıkarılmaya başlanmıştır (Henze, 1994: 66). Kafkasya'daki bu petrol zenginliği Almanların gözünden kaçmamıştır. Birinci Dünya Savaşı'nın ilk yıllarında Alman sanayisinin önde gelen isimlerinden August Thyssen, Alman Başbakanlığına bir mektup yazarak Kafkasya'nın zengin Bakü petrollerinin Alman nüfuzuna girmesi gerektiğini bildirmiştir. Diğer Alman işadamları da Alman başbakanına ve meclisine aynı yönde taleplerini iletmışlerdir. Bunun üzerine Alman Hükümeti, Birinci Dünya Savaşı'nda savaş ekonomisinde önemli olan Kafkasya'nın kaynaklarını elde etmek için Kafkasya

halklarını Rusya'ya karşı kışkırtarak buradaki planını gerçekleştirmeye çalışmıştır (Çolak, 2014: 71).

Birinci Dünya Savaşı'nın sonlarına doğru Bolşevikler Mart 1917'de Rusya'da Çar II. Nikola bir ihtilalle devirmişlerdir. Rus devrimciler, Çarlık taraftarlarıyla daha kolay mücadele edebilmek için diğer devletlerle 3 Mart 1918'de Brest-Litovsk Barış Antlaşması'nı imzalayarak Birinci Dünya Savaşı'ndan çekilmişlerdir (Kleveman, 2004: 20). Bolşevikler bu anlaşmadan sonra güçlerini çar destekçisi olan Menşevikleri bertaraf etmek ve Kafkasya'daki nüfuzlarını korumak için kullanmışlardır.

Birinci Dünya Savaşı sonlarında Kafkasya'daki milli haklarını korumak isteyen Türk birlikleri Batum'a ilerlemişlerdir. 14 Nisan 1918'de Batum'un Türkler tarafından ele geçirilmesi ve burada Türk birliklerinin uzun süreli kalması Alman yetkilileri rahatsız etmiştir. Almanya Kafkasya'daki Türk varlığını Kafkasya'nın petrolü ve madenleri için ayrıca Türkistan ve İran'a giden yolların güvenliği açısından bir tehdit olarak görmüştür. Alman yetkililer bundan sonra Kafkasya ile ilgili yapılacak konferanslara katılarak Kafkasya'da Alman çıkarlarının korunması gerektiğini düşünmüşlerdir (Şahin, 2002, 538). Birinci Dünya Savaşı'nda ittifak kurdukları Osmanlı Devleti birliklerinin dahi bölgede olmasına tahammül edememişleridir.

28 Mayıs 1918'de istiklalini ilan eden Azerbaycan Cumhuriyeti bu istiklalini korumak ve kendisine yönelecek düşman unsurları bertaraf edebilmek için Batum'da Osmanlı Devleti ile bir anlaşma imzalayarak Türklerden askeri yardım talep etmiştir. Böylece Nuri Paşa komutasındaki Kafkas İslam Ordusu oluşturularak Bakü'nün kurtarılması için harekete geçilmiştir (Bal, 1998: 27). Bu durumda bölgenin petrol kaynakları için endişeye kapılan Rusya, Haziran 1918'de Kafkasya'daki petrol sahalarını millileştirmiş petrol endüstrisini denetlemek ve ekonomiyi tamamen Rus konseyi çatısı altına almak için "Petrol Komitesi"ni kurmuştur (Gouliev, 1997: 32). Bu gelişme Kafkasya'nın petrolerinde hak iddia etmeye çalışan Almanları rahatsız etmiştir.

Ruslar gibi Kafkasya'daki Türk varlığından rahatsız olan Alman yetkililer de 4 Haziran'da Alman Dışişleri Bakanlığı'nda yaptıkları toplantı ve görüşmede Osmanlı Devleti'nin Kafkasya'daki ilerleyişinin durdurulması yönünde bir karar almışlardır. Bu toplantıda petrol zengini Bakü'nün Türk birlikleri tarafından alınmasının önüne geçilmesi için Rusya ile de anlaşma yapılması kararı alınmıştır. Alınan bu karardan sonra 27 Ağustos 1918'de Rus-Alman Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşmanın asıl amacı Türk birliklerinin Kafkasya'da ilerlemesinin durdurulmasıydı. Alman subayı Kress, Alman Orduları Yüksek İdaresi'nden aldığı talimat doğrultusunda Bakü'ye saldırı hazırlıklarına başlamıştır (Çolak, 2014: 240). Osmanlı birliklerinin ilerleyişini durdurmak için Almanya lehine büyük fedakarlık yapılması gerektiğini düşünen Rus yetkili Vladimir İliç Lenin bu anlaşmada Baltık bölgesini, Finlandiya'yı ve Ukrayna'yı Almanlara bırakmayı kabul etmiştir (Kleveman, 2004: 21). Böylece Rusya, Kafkasya petrolerini Ukrayna ve Baltık bölgesine tercih etmiştir (Duşkavoy, 1995: 103). Böylece Birinci Dünya Savaşı'nda düşman olan iki devlet Türk birliklerine karşı birleşmiştir.

Berlin'de 27 Ağustos 1918'de Brest-Litovsk Antlaşması'na ek olarak imzalanan Rus-Alman Anlaşması'na göre "Almanya, üçüncü bir devlet ordusunun belirtilen hattı geçmemesi" konusunda Rusya'ya bazı taahhütlerde bulunmuştur. Anlaşmada adı geçmeyen bu üçüncü devlet şüphesiz ki Osmanlı Devleti, yani Türkiye'dir. Bu

anlaşmada Rus hükümeti de buna karşılık olarak Bakü bölgesinde ham petrol üretimini artırmak için elinden geleni yapacak ve üretilen miktarın dörtte birini veya daha sonra kararlaştırılacak bir miktarını her ay Almanya'ya verecektir. Eğer Bakü bölgesinin üretimi kararlaştırılan miktar için yeterli gelmezse ya da başka amaçlarla kullanılırsa başka yerlerde üretilen petrole bu eksiklik giderilecektir. Bu anlaşma çerçevesinde Almanya da Bakü'nün Kür nehrine kadar olan kısmını Ruslara bırakmayı kabul etmiştir (Bal, 1998: 27). Ancak 31 Temmuz'dan itibaren Bakü Rusların elinden çıkmış ve 31 Ağustos'tan itibaren Rusya bile Bakü'den petrol alamaz duruma gelmiştir. Ancak Almanya Bakü petrolünün Rusya'nın kontrolünden çıktığını daha sonra anlamıştır (Çolak, 2014: 236). Bu durumda Alman yetkililer Bakü petroleri için harekete geçme kararı almıştır. Birinci Dünya Savaşı'nda Alman birlikleri ile beraber hareket eden Türk birliklerinin bu süreçten sonra Kafkasya'daki en önemli petrol merkezi olan Bakü'ye doğru ilerlemeleri Almanları endişelendirmiştir. Bunun üzerine Alman Genelkurmay Başkanı Von Ludendorf, Kafkas petrolünün doğrudan Almanların yararına bırakılması için Türklerin geri planda tutulmasını istemiştir (Kleveman, 2004: 21). Birinci Dünya Savaşı'nda Enver Paşa'yı Kafkasya harekâtına ısrarla teşvik eden Alman yetkililer şimdi de Türk birliklerinin Kafkasya'dan uzak tutulması gerektiği görüşünü savunmaya başlamıştır.

Kafkasya'da ortak hareket edebilmek için Rusya ve Almanya arasında yapılan anlaşma Osmanlı Devleti tarafından büyük tepkiyle karşılandığı gibi Azerbaycan Cumhuriyeti Milli Şura Başkanı Mehmed Emin Resulzade de 12 Eylül 1918'de Almanya ve Müttefiklerine ve tarafsız devletlere bir nota vererek Rus-Alman anlaşmasını protesto etmiştir. Bu arada Kafkas İslam Ordusu 15 Eylül 1918'de Bakü'yü ele geçirmiştir. Azerbaycan Hükümeti de Gence'den Bakü'ye nakledilmiştir. Bakü'nün kurtarılmasından sonra Kafkas İslam Ordusu savunmanın bir bütün halinde yapılmasını sağlamak için tedbirler alırken bir kısım Osmanlı kuvvetleri Dağıstan'a geçmiş ve Terek Nehri'ne kadar Kuzey Kafkasya'yı kontrol altına almıştır (Bal, 1998: 27). Böylece bölgedeki petrol kaynakları üzerinde planlar yapan Alman yetkili Von Ludendorf'un çabaları da sonuçsuz kalmıştır (Kleveman, 2004: 21). Azerbaycan'ın yardımına koşan ve bütün Kafkasya'yı Bolşeviklerden temizleyen Osmanlı birlikleri, Birinci Dünya Savaşı'nı bitirmek için yapılan 30 Ekim 1918 tarihli Mondros Mütarekesi sonucunda Kafkasya'dan çekilmek durumunda kalmıştır (Bal, 1998: 27). Bu gelişmeler üzerine İngiltere ve Fransa Türk birliklerinin Kafkasya'da bıraktığı boşluğu doldurmaya çalışmıştır. Fransa Başbakanı Clemenceau ile İngiltere Başbakanı Lloyd George girişimleri sonucu iki ülke arasında ortak bir İngiliz-Fransız petrol politikası oluşturma çalışmaları 17 Aralık 1918'de Paris'te başlamıştır. Bu arada Cadman, Londra'da koordinasyonu sağlamakla görevlendirilmiştir. Fransız heyetinin başkanlığını da yakıt işleri genel müdürü Senatör Henri Berenger yapmıştır. Cadman'ın önüne gelen Fransız tezi şöyleydi: İngiltere ve Fransa ortak bir petrol politikası oluşturacak, Romanya, Kafkasya, Mezopotamya ve İran'daki petrol sahalarının geliştirilmesinde Fransa'ya genel bir pay verilecek, Türk Petrol Şirketindeki Deutsche Bank'ın payı Anglo-Saxon şirketine bırakılacak ve bu şirketin hisseleri Fransız sermayedarlara devredilecekti (Uluğbay, 2003: 269). Almanya'nın 1918 sonunda savaştan çekilmesiyle Birinci Dünya Savaşı sonuçlanmış ve Almanların Kafkasya'daki birinci etap petrol politikası da hüsrana uğramıştır (Kleveman, 2004: 21). Almanya Kafkasya'dan çekilse de

Karadeniz'in Kuzeyinde askeri varlığını kurumanın çabasında olmuştur. Bunun için Alman birlikleri Ukrayna'yı 1 Şubat 1919'da işgal etmiştir (Duşkavoy, 1995: 103). Böylece Almanya, şartların tekrar değişebileceğini ve Kafkasya petrolerine sahip olma fırsatının yeniden doğabileceği ihtimaline karşı Ukrayna'ya yerleşmiştir.

Gelişmeler çerçevesinde Rusya, Kafkasya'daki hammadde, kömür, petrol, çeşitli madenler, pamuk, tahıl ve diğer tarım maddelerinden vazgeçmek istememiştir. Ancak devrimle birlikte bu kaynaklar Rusya'ya aktarılamamıştır. Zinovyev de "elden çıkan servet kaynaklarını geri almak ve hayatın milli iktisadi hayata dönmesi çok önemli bir meseledir. Ne var ki işler Azerbaycan petrolü Türkistan pamuğu olmadan yürümez. Bu ürünler Rusya için çok büyük önem taşır" diyerek bir anlamda Çarlık Rusya'sı sınırlarının yeniden elde edilmesi gerekliliğini vurgulamıştır (Baczkowski, 1973: 24). Rusya, Birinci Dünya Savaşı sonlarında petrolün değerini daha iyi anlamış ve 1920 Şubat'ında Lenin, petrole verdiği önem çerçevesinde Kafkasya Cephesi'nin Devrimci Savaş Konseyi üyelerinden olan I. Smilge ve Ordzhonikidze'ye bir telgraf göndermiştir. Lenin bu telgrafta; "Petrole ihtiyacımız var; Maykop'u ve özellikle Grozni'yi Rusya'ya veren herkese özgürlük bahşedeceğiz" demiştir. Bu ifadeyle o bölgelerde yaşayan halklara özgür kalmak istiyorsanız petrolünüzü bize vermek zorundasınız denmiştir. Ancak 1918 sonbaharından 1920 baharına kadar önemli petrol bölgelerinde asıl kontrol Bağımsız Azerbaycan Demokratik Cumhuriyeti'nin eline geçmiştir. Kuzey Kafkasya'daki Bolşevik zaferinden ve Nisan 1920'de Azerbaycan Demokratik Cumhuriyeti'nin tasfiyesinden sonra petrol bölgelerinin kontrolü yeniden Bolşeviklerin eline geçmiştir. Artık tamamen Rusya'nın nüfuzuna giren Kafkasya'da 1921-1930 yılları arasında petrol endüstrisinin işletilmesi ve geliştirilmesi için birçok yabancı şirkete imtiyazlar verilmiştir (Gouliev, 1997: 34). Böylece tüm Kafkasya gibi Azerbaycan'a da yerleşen Rus nüfuzu, bölgede terör havası estiren mükün olduğu kadar çok petrolü Moskova'ya taşıma gayretinde olmuştur. Bu doğrultuda Bakü depolarında mevcut 300 bin pud (pud:16 kg) benzin, 25 milyon pud gazyağı, 2 milyon pud gazolin, 1.250.000 pud makine yağı, 115 milyon pud saf ve 30 milyon pud ham petrol karşılıksız olarak Moskova'ya taşımıştır (Bal, 1998: 27). Böylece Kafkas halklarının milli servetleri Slavları dolayısıyla Rus emperyalizmini besleyen birer kaynağa dönüştürülmüştür.

Stratejik açıdan önemli bir konuma sahip olan aynı zamanda çatur manganez, kömür ve petrol vb. kaynaklar bakımından zengin bir yer olan Gürcistan da Rusya açısından sömürülmesi gereken topraklar olarak görülmüştür (Novosti Press Ajansı Araştırma Kurulu, 1977: 231). Gürcistan'ın Bakü-Batum petrol boru hattının merkezinde yer alması Rusya'nın buraya olan ilgisini artırmıştır. Sovyet Kızıl Ordu birlikleri Şubat 1921'de Gürcistan'ı işgal ederek burada Moskova'ya bağlı yeni bir hükümet kurmuştur. Böylece zengin yer altı madenlerine sahip olan Gürcistan da diğer Kafkas ülkeleriyle birlikte oluşturulan Transkafkasya Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti'nin bir parçası haline getirilmiştir. Böylece Gürcistan siyasi askeri ve ekonomik olarak Rusya'nın sömürgesi altına girmiştir (Dokumentı Vneşney Politiki CCCR, 1960: 650).

1920'lerin sonlarında Ural bölgesinde önemli petrol yataklarının keşfedilmesiyle burası "İkinci Bakü" olarak anılmaya başlanmıştır (Gouliev, 1997: 36). Bölgede keşfedilen yeni petrol sahaları ise Apşeron Yarımadası'nı aşarak Şirvan, Kuba ve Salyan bölgelerine kadar uzanmıştır (Mehmedzade, 1937: 21). Sovyet yönetimi, Kafkasya petrolerinden maksimum düzeyde istifade edebilmek için 1928'de Bakü-

Batum arasında ikinci bir petrol boru hattının inşasına başlamıştır. Şubat 1930'da hizmete açılan bu yeni boru hattının uzunluğu 822 km'ye ulaşmıştır. Ancak İkinci Dünya Savaşı'nda petrolün Astrahan'dan Saratov'a taşınması maksadıyla Bakü-Batum boru hattı sökülerek Astarahan-Saratov arasına döşenmiştir (Bal, 1998: 32).

1931'de Kafkasya ile beraber tüm Sovyet cumhuriyetlerinde petrol, kömür ve maden yatakları bulmak amacıyla 2000 heyet kurulmuş ve bu heyetler bilimsel çalışmalar yürütmüştür (Aragon ve Maurois, 1968: 426). 1929-1933 yılları arasında İdil-Ural bölgesinde ilk defa kazılar yapılırken 1932 de İşimbay bölgesinde de ilk kez petrol kuyuları açılmıştır. İdil boyu, Kuybişev bölgesindeki Samarskaya Luka'da 1933 yılı sonlarında petrol çıkarılmaya başlanmıştır (Vvedensky, 1965: 41). Açılan her petrol kuyusu Rusya'nın ekonomik ve savaş gücünün desteklenmesine katkı sağlamıştır.

Birinci Beş Yıllık Plan'ın uygulanmasına kadar 9 yıl zarfında Rusya Bakü'den 40.000.000 ton petrol çıkarmıştır. Birinci Beş Yıllık Plan'ın ilk dört yılında çıkarılan petrol 48 milyon tona ulaşmıştır. 1935'te Rusya'nın Azerbaycan'dan çıkarıp Moskova'ya taşıdığı petrol yaklaşık olarak 140 milyon tona ulaşmıştır (Mehmedzade, 1937: 20). Bunların arasında 5 milyon ton benzin, 2 milyon ton ligroin, 24 milyon ton gazyağı ve 6,5 milyon ton makine yağı bulunmaktadır (Bal, 1998: 32). Bu rakamlar Rusya'nın Kafkasya'yı neden nüfuzu altına almak istediğini açıkça göstermektedir.

Hitler, İkinci Dünya Savaşı henüz başlamadan Rusya ile birçok ticari anlaşma yaparak Rusya'nın nüfuzu altında olan Kafkasya'nın nimetlerinden istifade etmeye çalışmıştır. Nitekim 19 Ağustos 1939'da Rusya ile Almanya arasında Ticaret Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşmaya göre Almanya, Rusya'dan tahıl, ham petrol, kereste, platin, fosfat ve bunun yanı sıra birçok ham madde ithal edecekti (Avtorhanov, 2004: 115). Yapılan görüşmeler sonucunda 23 Ağustos 1939'da Moskova'da Almanya ile Sovyet Rusya arasında yeni bir anlaşma yapılmıştır (Margoyt and Fedarov, 1995: 7). Molotov-Ribbentrop Anlaşması olarak da bilinen bu anlaşmaya göre Rusya, Almanya'ya belirli bir miktarda buğday, petrol ve diğer ürünlerden vermeyi kabul etmiştir. Almanya da buna karşılık Rusya'ya bir savaş kruvazörü gönderme sözü vermiştir (Kruşçev, 1971: 167). Dostça görülen bu durumun perde arkasında aslında her iki devletin de çıkacak büyük bir savaşta birbirlerine karşı daha güçlü olma gayreti yatmaktadır.

Rusya gerek Almanya gerekse de Kafkasya'ya sınır devletlerle anlaşmalar yaparak bölgedeki siyasi ve ekonomik varlığını kabul ettirmeye çalışmıştır. Nitekim Rusya ve İran, 1920, 1921, 1927, 1935 yıllarında yaptıkları anlaşmalarla Hazar Denizi'nin her iki devlet tarafından ortak kullanılması kararı almışlardır. 25 Mart 1940'ta Rusya ve İran arasında imzalanan "Ticaret ve Seyrüsefer Anlaşması" ile Hazar Denizi'nin SSCB ve İran'a ait kapalı bir "Sovyet-İran Denizi" olduğu vurgulanmış ve Hazar'ın iki ülkenin ortak egemenliğinde olduğu vurgulanmıştır. Bu anlaşmalarla Rusya bir yandan Kafkasya'nın kendisi açısından güvenliğini garantiye almış diğer yandan da Doğu Kafkasya'da, dolayısıyla Batı Hazar'da bulunan petrol ve madenleri daha kolay bir şekilde çıkartıp işleme avantajı elde etmiştir (Oğan, 2002: 919). Çünkü Bakü, Kafkasya'da petrol açısından en zengin yataklara sahip olan bölge olarak kabul edilmiştir. SSCB'de çıkarılan petrolün %70'i Azerbaycan bölgesinden elde edilmiştir.

Nitekim burada 1918'deki üretim 2,670 milyon ton iken, 1940'ta 22,2 milyon tona, 1941'de ise 23,481 milyon tona ulaşmıştır. Rusya, İkinci Dünya Savaşı boyunca Bakü'den 75 milyon ton yakıt, 22 milyon ton gaz ve diğer petrol ürünleri üretmiştir. Buradaki üretim yıllara göre değişiklik gösterse de İkinci Dünya Savaşı'nda Azerbaycan'da çıkarılan petrol, Rus savaş gücünün ihtiyacı olan petrolün yaklaşık %85'ini karşılamıştır (Gouliev, 1997: 37; Altstadt, 1992: 152).

İkinci Dünya Savaşı'nda Alman birlikleri Balkanları işgal ettikten sonra mutlak galibiyete ulaşabilmek için Ukrayna'nın tarım bölgelerine, Kafkas ve Ural bölgelerindeki petrol ve maden kaynaklarına yönelmeyi planlamıştır. Bu plan doğrultusunda hareket eden Almanya, Türkiye ile herhangi bir çatışmaya girmekten kaçınmıştır (Erkilet, 1943: 15). Almanya, Kafkasya'yı işgal edip Bakü petrolerini ele geçirerek Kafkasya'dan Güneybatı Asya'ya da ulaşmayı planlamıştır (Altstadt, 1992: 152). Alman Başkomutanlığı, Kasım 1941'den başlayarak Kafkas petrolerini, Kuzey Kafkasya'da bazı bölgeleri ve Haziran 1942'de de Kafkasya üzerinden Rusya'nın içlerine doğru bir koridor açmayı planlamıştır (Glasneck, 1968: 156). İkinci Dünya Savaşı'nda Müttefikler de Hitler'in Romanya petrolerinden sonraki hedefinin Kafkasya petroleri olacağını düşünmüştür. Hitlerin bu planını engellemek için de bir dizi engelleme planları düşünülmüştür. Fransız Başbakanı Daladier 11 Ocak 1940'ta Rus petrol bölgelerinin Almanların eline geçmeden önce müttefiklerce yapılacak bir bombardımanla yok edilmesini sağlayacak bir müdahale planının hazırlanmasını istemiştir. Yapılacak bu planla Fransa ve İngiltere Sovyet petrol üretiminin büyük bir bölümünü karşılayan Kafkasya petrolerinin tahrip edilmesi bir yandan Sovyetler Birliği'ni tam bir çöküşe doğru götürecekti diğer yandan da ablukaya alınan Alman ilerlemesi durdurularak Almanya dize getirilecekti (Glasneck, 1968: 117). Fransız başkomutanlığı, bu plan çerçevesinde General Weygand önderliğinde, Kafkasya'ya eşzamanlı bir saldırı için hazırlıklara başlamıştır (Sayers ve Kahn, 1990: 314). İngiltere ve Fransa'nın Kafkas petrolerinin Almanya'nın eline geçmesini engelleme planları, Almanya tarafında büyük bir endişeyle karşılanmıştır. Almanya'nın Yakın Doğu istihbarat ajanı Leverkühn, İran'dan Berlin'e gönderdiği raporda, dağlık ve step bölgelerinde hareket yapmak üzere tam donanımlı iki tümenle Suriye ve Irak'tan Bakü'ye ulaşmak ve petrol bölgesini tamamıyla tahrip etmek imkanına sahip olduklarını bildirmiştir. Ancak Alman birliklerinin Fransa'yı işgal etmesiyle bu plan uygulamaya konmamıştır (Fedenko, 1970: 65).

Alman sanayisi ürettiği mamuller için büyük oranda petrole ihtiyaç duymuştur. Almanya'da 1940'tan itibaren sentetik benzin imal eden 25 kadar büyük fabrika tam faaliyetle çalışmayı sürdürmüştür. Aynı yıl Almanya'da akaryakıt üretim miktarı yaklaşık 5.000.000 tonu bulmuştur. Hitler 1942'den itibaren veya en geç 1943'te Almanya'nın petrol ve benzin kaynaklarının tükeneceğini düşünmüştür (Miksche, 1952: 72). Almanya'nın petrole bu denli ihtiyaç duyması Hitler'in Kafkas petrolerine olan ilgisini daha da artırmıştır. Hitler, Rundstent komutasındaki birlikleri Karadeniz kıyılarını, Rostov'u almak, Maykop petrolerini ele geçirmek, Volga üzerindeki Stalingrad'a doğru ilerlemek ve Rusya'nın Kafkaslarla bağlantısını koparmakla görevlendirmiştir. İşgal edildikten sonra petrol açısından zengin rezervlere sahip olan Kafkasya'nın bir Alman yetkilisi tarafından yönetilmesi de bu planda yerini almıştır (Shirer, 1969: 1285). Almanya 1941'de Rusya'ya savaş açtıktan sonra Adolf Hitler 1942'de Alman ordularına Kafkasya'ya saldırı emri vermiştir. Hitler, Alman motorize birliklerinin doğudaki

yıldırım saldırılarına devam edebilmesi ve Rusları yıkıma uğratabilmesi için Kafkasya petrol kaynaklarının biran önce ele geçirilmesi gerektiğini düşünmüştür (Kleveman, 2004: 21). Almanya'nın Rusya'ya savaş açması ve Kafkaslara doğru ilerlemesiyle Rusya, Timoşenko komutasındaki orduyu Maykop-Grozni'nin kuzeyindeki ve Bakü'deki petrol sahalarını korumakla görevlendirmiştir. Çünkü Rusya, Grozny-Tuapse-Rostov petrol boru hattıyla yıllık yaklaşık 4 milyon ton; Transkafkasya'daki Bakü-Batum petrol boru hattıyla da 25 milyon ton petrol taşımaktaydı. Bütün bu petrol, Rus ordusu ve sanayisi için kullanılmaktaydı. Bu kaynakların elden çıkması Rusya için adeta bir yıkım olurdu (Edelman, 1943: 55). Alman yetkililer Kafkasya'da bir sömürge imparatorluğu kuran Rusya'ya karşı mücadele ederken diğer yandan da Türkiye'nin dahi Kafkasya'da ezilen horlanan Türkler ve Müslümanlarla herhangi bir diyalogda bulunmasını istememişlerdir. Almanya'nın Türkiye Büyükelçisi Franz Von Papen Türkiye'nin Kafkasya ile diyalog kurmasındaki rahatsızlığını şu sözlerle dile getirmiştir (Dokumentü Ministerctva İnostrannıx Del Germanii: Germanskaya Politika v Turtsii (1941-1943) II, 1946: 37).

“Türk hükümet yetkilileri, Türk-Rus sınırının ötesinde bulunan yurttaşlarının ve özellikle Azerbaycan'daki Türklerin durumuyla yakından ilgilenmektedir. Türk yetkililer 1918'e dönmeye hazırdırlar hatta çok değerli petrolün bulunduğu Bakü'yü ele geçirmek ve Azerbaycan dışındaki Türk halklarını bağımsız bir devlet şeklinde birleştirmek istemektedir.”

Hitler'in, Rosenberg, Lammers ve Göring ile yaptığı görüşmede Kırım, Bakü petrol bölgesi ile Volga bölgesinin Alman askeri sömürgeleri olmasını istemiştir. Bu arada Hitler, Kafkasya petroleri konusunda Türkiye ile birlikte hareket etmenin Alman çıkarlarına zarar vereceğini düşünmüştür. Dolayısıyla Almanya, Kafkasya'daki zenginliklerin sadece Almanya'nın yararına kullanılması gerektiğini savunmuştur. Kafkasya konusundan Hitlerin bu düşüncesinin Birinci Dünya Savaşı sürecindeki Alman siyasi çevrelerinkininkiyle aynı olduğu açıkça görülmektedir.

Hitler her ne pahasına olursa olsun Kafkasya petrolerine Almanya'nın sahip olması gerektiğini düşünmüş ve buradaki petrol işlerinin yürütülmesi için Göring'i görevlendirmiştir. Göring'in 1941'deki direktifi ile 99 yıl için Sovyetler Birliği toprakları üzerindeki tüm petrol kaynaklarının işletilmesi hakkı “Kontinentale Öl-AG” adlı Alman şirketine verilmiştir. Şirketin denetim kurulunda General Thomas, İktisat Bakanı Funk ve IG-Farben'den Hainrich Bütetfisch yer almıştır. Kafkasya'da petrol ve doğalgaz konusundaki araştırmalarına başlayan “Büro NW7” adlı şirket de 29 Nisan 1942'de incelemelerini tamamlamıştır (Glasneck, 1968: 200). Böylece Almanya Kafkasya petrolerinin Almanya'nın yararına işletilmesinin altyapısını oluşturmaya çalışmıştır.

Adolf Hitler'in 23 Temmuz 1942'de verdiği 45 nolu emre göre Alman ordusu Kafkas petrolerine Müttefiklerden daha önce sahip olmak istemiştir (Wegner, 1990: 149). Alman birlikleri Temmuz ve Ağustos 1942'de Kuban bölgesi ve Maykop petrol bölgelerini ele geçirerek Kafkasya'da ilerlemeye başlamıştır (Glasneck, 1968: 171). Ancak Almanlar, Maykop'a girmeden önce Rus birlikleri bu kaynakların Alman birliklerinin eline geçmesini önlemek için buradaki petrolü ve tesisleri yakıp yıkmıştır (Shirer, 1969: 1408).

İngiliz Başbakanı Churchill, Stalin'e 13 Kasım 1942'de gönderdiği gizli mesajında Türkiye'nin Müttefiklerin safına çekilmesiyle Kafkasya'nın petrollerinin güven altına alınabileceğini bildirmiştir (İkinci Dünya Savaşı'nda Türkiye Üzerine Gizli Pazarlıklar 1939-1944: SSCB Dışişleri Bakanlığı, Almanya Dışişleri Bakanlığı Belgeleri, 2003: 95). Bu da Türkiye'nin Almanya'ya savaş açması anlamına geliyordu. Fakat Türkiye siyasi askeri ve ekonomik olarak bu savaşa girmesinin Türkiye açısından vahim sonuçlar doğuracağından gerek Almanya ile gerekse Müttefiklerle herhangi bir çatışmadan uzak durmaya çalışmıştır.

Alman diplomat Otto Von Henting, Bakü'nün ayrıca Maykop ve Grozni'nin petrol kaynaklarını ele geçirmenin tek yolunun Rus olmayan ya da Rusya'ya düşman unsurlarla işbirliği yapmaktan geçtiğini savunmuştur (Glasneck, 1968: 20). Alman birliklerinin 1942-1943 kışında Kafkasya'nın bir bölümünü işgal etmesiyle birlikte buradaki petrolün Alman ordusu yararına kullanılması için çalışmalara hız verilmiştir (Glasneck, 1968: 200). Almanya'nın Kafkasya'daki her başarılı saldırı girişimi Rusya'nın bölgeden çıkardığı petrolün gittikçe azalmasına yol açmıştır. Nitekim Rusya'nın Kafkasya'nın en zengin petrol bölgesi olan Bakü'den elde ettiği petrol Almanya'nın Kafkaslara doğru yaptığı saldırıyla birlikte yarı yarıya düşmüştür (Gouliev, 1997: 37). Alman birlikleri yaptıkları saldırılarla Kafkasya'nın tamamını ele geçirememiştir. Nitekim Grozny ve Bakü petrol bölgelerine yapılan son saldırılar da başarısızlığa uğramıştır. Rusya her geçen gün Don'dan Kafkaslara doğru çekilen birliklerini yeniden toparlamış, İran ile Hazar Denizi üzerinden gelen savaş malzemesini de almaya başlamıştır. Gelen takviye kuvvetler ve Müttefiklerin askeri malzeme desteğiyle beraber Rus ordusu Alman birlikleri karşısında avantajlı konuma gelmiştir (Carell, 1973: 357). Bundan sonraki süreç Almanya'nın aleyhine işlemeye başlamıştır.

Alman hücum birliklerinin Kafkas dağlarında yakıtı tükenmiş ve Alman araçları birkaç gün dağlarda mahsur kalarak yakıt beklemiştir. Tankerlerin de yakıtı bittiğinden Almanlar, petrolü develere yükledikleri teneke kutularla taşımak zorunda kalmıştır. Alman 6. Ordu 1942-1943 kışında Stalingrad'da Ruslar tarafından kuşatıldığında Hitler ilk başta Kafkaslardan çekilmeyi reddetmiştir. Hitler, Field Marshal Erich Von Manstein'e "Tüm mesele Bakü'dür. Bakü'yü alamazsak savaşı kaybettik demektir" diyerek Alman birliklerine oldukları yerde tutunma emri vermiştir (Kleveman, 2004: 21). Ancak son çabalar da hiçbir şeyi değiştirmemiş Alman Birlikleri 1943'te Stalingrad yenilgisinden sonra Kafkasya'dan çekilmek zorunda kalmıştır.

İkinci Dünya Savaşı'nın sonlarında Sovyet Rusya, Doğu Avrupa'ya nüfuz etmiş buna paralel olarak önemli petrol ve gaz kaynaklarının yanı sıra kömür, alüminyum, demir, bakır, gümüş, altın, elmas ve ormansal kaynaklarına sahip olan Kafkasya'daki nüfuzunu da güçlendirmiştir. Kafkasya'nın Hazar petrol ve gazının batıya aktarılmasında boru hattı güzergâhında yer alması buranın önemini daha da artırmıştır. Başta Amerika olmak üzere diğer batı devletler de bölgenin ekonomik kaynaklarından ve stratejik konumundan yararlanmak istemiştir. Bu amaçla batılı devletler başlangıçta Sovyet Rusya'yı Kafkasya'daki kaynaklar için bir ortak olarak görmüş ancak daha sonra Rusya'nın bölgedeki sömürgeci ve emperyalist yaklaşımı batılı devletlerin özellikle Amerika'nın tutumunda değişikliğe yol açmıştır. 20. yüzyılın sonlarında Hazar denizi ve Orta Asya'da yeni doğalgaz ve petrol kaynaklarının bulunması ve batılı devletlerin enerji talebinin artmaya başlaması Kafkasya'nın enerji transferindeki

stratejik önemini artırmıştır. Rusya'nın ve NATO'nun bölge ülkelerinde üs kurma girişimleri ve Kafkas ülkelerini ittifaklara alma çabaları bölgede nüfuz çatışmalarına sahne olmaya başlamıştır. 2000'li yıllardan itibaren Kafkasya sadece Rusya, Amerika ve Avrupa devletlerinin değil aynı zamanda Çin, Japonya, İran, Hindistan, Pakistan ve İsrail'in etkin olmak istediği bir coğrafya olmuştur. Türkiye de bölgedeki Türk ve Müslüman halkların siyasi ve ekonomik haklarının savunulması ve bölgedeki enerji güvenliğinin sağlanması için çaba göstermiştir (Açma ve Yenişen, 2013: 133-144).

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Kafkasya'da inşa edilen en önemli petrol nakil hattı Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) petrol boru hattıdır. 1800 km uzunluğundaki bu hat Azerbaycan'ın Hazar Denizi'ndeki Şiraz-Güneşli kaynağını Gürcistan üzerinden geçerek Doğu Akdeniz kıyısındaki Ceyhan'a (Türkiye) bağlamaktadır. Bu petrol boru hattı Türkiye'nin diplomatik ve ekonomik çabaları sonucu Mayıs 2005'te tamamlanmış ve Bakü'deki petrolün Mayıs 2006'da Ceyhan'a (Adana) ulaşmasıyla hat faaliyetine başlamıştır. Bu hattan ekonomik açıdan en fazla yararı Azerbaycan ve çok uluslu petrol şirketleri sağlamaktadır. BTC petrol boru hattı günde bir milyon varil taşıma kapasitesine sahiptir. Türkiye ve Gürcistan'ın bu hattan elde ettiği gelir ise taşınan petrole bağlı olarak nakil ücreti ve işletme geliridir. Bölgede yeni petrol ve doğalgaz hatlarının inşa edilmesine dönük diğer en önemli gelişme ise Güney Akımı ve Nabucco Projesi'dir. Rusya tarafından desteklenen Güney akım projesi Rusya'dan Karadeniz'e ve Bulgaristan üzerinden başta Avusturya ve İtalya olmak üzere Avrupa ülkelerine doğalgaz nakli için düşünülmüştür. Erzurum'dan Avusturya'ya kadar uzanacak olan Nabucco Hattı Avrupa'nın doğalgaz ihtiyacının karşılanması için düşünülmüştür. Kafkasya'dan Avrupa'ya ulaşacak olan bu doğalgaz hattının Türkiye üzerinden geçmesi Türkiye'nin enerji kaynakları güvenliği ve batıya taşınması için ne kadar önemli bir konumda olduğunu göstermektedir. Bu hattın inşasına ilişkin devletlerarasındaki anlaşma Türkiye, Romanya, Bulgaristan, Macaristan ve Avusturya devlet başkanları tarafından 13 Temmuz 2009'da Ankara'da imzalanmıştır. Anlaşmaya taraf olmadığı halde Kafkasya'dan Gürcistan Devlet Başkanı Saakaşvili de bu hattın imza törenine katılmıştır (Taymaz, 2011: 30-31). Gürcistan bu hareketiyle Rusya'nın 2008'de Gürcistan'a saldırması üzerine kendini batılı devletlerin yanında konuşturmayaya çalışma girişimi olarak değerlendirilebilir. Gürcistan'ın bu tutumu, enerji güvenliği ve naklinin gerçekleştirilmesinde üzerine düşen sorumluluğu yerine getirmesi takdirle karşılanmalıdır.

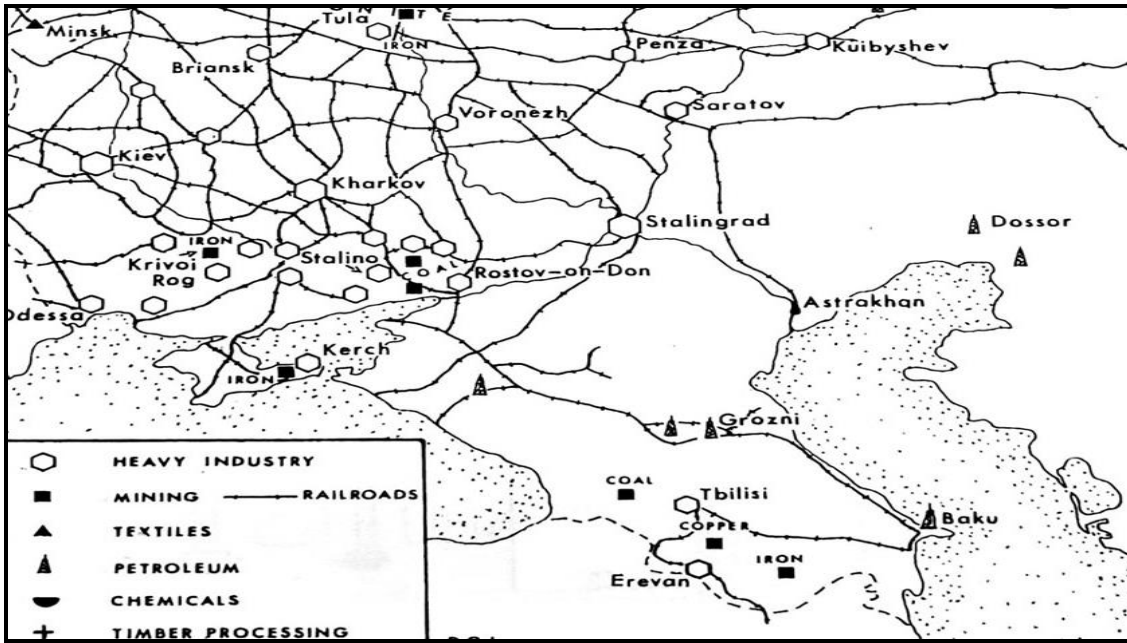
Ukrayna gibi Gürcistan'ın da NATO üyeliği yönünde adımlar atması Rusya'yı endişelendirmiştir. Rusya, Kafkasya'daki nüfuzunu artırmak için 2008 Ağustos'unda Gürcistan'a yaptığı operasyonlar sonucu Güney Osetya ve Abhazya'da nüfuz elde ederek eski Sovyetler Birliği zamanındaki sınırlarını yeniden tesis etmiştir. 26 Ağustos 2008'de Rusya Gürcistan'a karşı Güney Osetya ve Abhazya'nın bağımsızlığını tanımıştır. Rusya'nın bu tutumu bölge devletleri ve batılı devletler tarafından kınanmıştır. Böylece Gürcistan'ın toprak bütünlüğü ve Kafkasya'daki sorunlar uluslararası bir meseleye doğru gitmeye başlamıştır. Nitekim yıllardır batının ve Türkiye'nin desteği sonucu Gürcistan'da büyük çabalarla kurulan altyapısal sistem ve ticari öneme sahip olan Poti limanı Rusların saldırılarıyla tahrip edilmiştir. Rusya'nın Gürcistan saldırısıyla Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) petrol boru hattının çalışması

durdurulmuş, Gürcistan, Ermenistan ve Azerbaycan'ın gelirlerine büyük darbe vurulmuştur. Bu gelişmelerden Gürcistan'ın da içinde bulunduğu Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) de olumsuz yönde etkilenmiştir. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu da Kafkasya'da yaşanan bu gelişmelerden olumsuz yönde etkilenmiştir. Gürcistan hareketi sonucunda Rusya, Gürcistan topraklarında askeri noktalar oluşturmuştur. Bu gelişmeler sonucunda Türkiye'nin Azerbaycan ve Orta Asya'ya açılan yolu sıkıntıya girmiştir. Bu gelişmeler gelecekte Kafkasya'da her an olumsuz gelişmelerin yaşanma ihtimalini artırmaktadır. Gelecekte Kafkasya'da yaşanabilecek herhangi bir olumsuz gelişmeden en fazla etkilenecek olan ülkelerin başında Türkiye gelmektedir. Gürcistan Rusya'yı sürekli kendi bağımsızlığına bir tehdit olarak görürken Ermenistan ise Rusya'yı kendi güvenlik ve toprak bütünlüğünün garantörü olarak görmektedir. Azerbaycan ise daha dengeli bir politika takip etme eğilimi içinde olmayı tercih etmektedir (Çelikpala, 2009: 4-29).

2012'de Kafkasya'da 509 milyon ton ham petrol ve 669 milyar m³ doğalgaz üretilmiştir. Bu da Kafkasya'nın doğal kaynak potansiyelini açıkça göstermektedir (Açma ve Yenişen, 2013: 133-144). Bu üretimin büyük bir kısmını elinde bulunduran Rusya, Amerika'dan sonra dünyada ikinci büyük enerji üreticisi ülke konumuna gelmiştir. Günümüz şartlarında Rusya dünyanın sahip olduğu petrol kaynaklarının yaklaşık %6'sına sahiptir. Üretim olarak Suudi Arabistan'dan sonra dünyada ikinci sırada yer almaktadır. Günümüzde Avrupa'nın petrol tüketiminin %15'ini Rusya karşılamaktadır. Doğalgaz bakımından ise Rusya günümüz şartlarında dünyadaki kaynakların üçte birine sahiptir. Dünya doğalgaz üretiminin %22'si Rusya tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu üretimin büyük bir kısmı Avrupa'ya ihraç edilmektedir. Türkiye dahil Avrupa ülkelerinin çoğu doğalgaz ihtiyacının %70'ini Rusya'dan karşılamaktadır. Gelecek on yıl içinde Avrupa'nın doğalgaz ve petrol ihtiyacının iki kat artacağı tahmin edilmektedir (Çelikpala, 2009: 4-29). Bunun için en önemli kaynak olarak Rusya, Hazar ve Orta Asya rezervleri görülmektedir. Hazar ve Orta Asya kaynaklarının Avrupa'ya taşınmasında Kafkasya kilit rol oynamaktadır. Hazar ve Orta Asya'dan Avrupa'ya taşınacak olan kaynakların Karadeniz limanları vasıtasıyla, Karadeniz'in kuzeyi Ukrayna üzerinden ya da Karadeniz'in güneyi Türkiye üzerinden taşınması gerekmektedir. Bu durum Avrupa'ya enerjinin ulaştırılması ve enerji güvenliğinin sağlanması açısından Türkiye'nin ne kadar önemli bir konumda olduğunu açıkça göstermektedir.

Türkiye gibi Azerbaycan'da enerji kaynaklarının ve taşıma güzergâhlarının güvenliğine büyük önem vermektedir. Ermenistan'ın 20 Temmuz 2020'de Azerbaycan'ın Tovuz bölgesine bir saldırı düzenlemesi üzerine Azerbaycan'ın enerji kaynaklarının güvenliğinin sağlanması konusunda harekete geçmesine yol açmıştır. Çünkü Ermenilerin saldırısına maruz kalan bölge enerji hatlarının geçtiği stratejik bir bölgedir. Türkiye'ye giden Bakü-Tiflis-Ceyhan ve Bakü-Tiflis-Erzurum boru hatları bu bölgeden geçmektedir. Bakü-Supsa petrol boru hattı yine bu hat üzerinden Gürcistan kıyılarına ulaşmaktadır. Enerji hatlarına ek olarak Bakü-Tiflis-Kars demiryolu başta olmak üzere önemli taşıma ve lojistik hatlar yine bu bölgeden geçmektedir. Dolayısıyla Ermenistan'ın bu stratejik bölgeye yaptığı saldırı başta Azerbaycan ve Türkiye olmak üzere tüm Kafkasya enerji güvenliğine bir saldırı olarak görülmüştür. Ermenilerin Azerbaycan'a daha şiddetli bir saldırı için hazırlık yapmaya başlamasıyla birlikte 27

Eylül 2020'de Azerbaycan ile Ermenistan arasında Karabağ Savaşı denen çatışmalar başlamıştır. Bu gelişmeler üzerine Azerbaycan, Ermenilerin 30 yıldır işgal altında bulundurduğu toprakları kurtarmak için harekete geçmiştir. 10 Kasım'a kadar 44 gün süren çatışmalarda Azerbaycan iki yüz doksandan fazla yerleşim yerini Ermeni işgalinden kurtarmıştır. Rusya, gelişmelerin Azerbaycan'ın içinde yaşandığından ve Azerbaycan'ı kaybetmek istemediğinden dolayı olaya müdahil olmak istememiştir. Ancak Türkiye, Kafkasya'da huzur ve barışının korunması, enerji güvenliğinin sağlanması ve Azerbaycan'ın haklı davasının desteklenmesi yolunda (her ne kadar aktif olarak cephede yar almasa da) Azerbaycan'ı desteklemiştir (Kurban ve Çümen, 2020: 24-25).



Harita2- Kafkasya ve Rusya'daki 1939 Tarihli Endüstri Merkezleri (Adams ve vd., 1967: 173).

Sonuç

Almanya, İkinci Dünya Savaşı'nda Kafkasya'daki kaynakları elde etmek için Rusya'nın baskısı altında ezilen Kafkas halklarını Rusya'ya karşı ayaklandırma planını uygulamaya çalışmıştır. Ancak Almanya bu konuda da istediği sonuca ulaşamamıştır. Müttefiklerin Rusya'ya verdiği destek sonucu Almanya'nın İkinci Dünya Savaşı'ndaki petrol politikası Birinci Dünya Savaşı'ndaki gibi büyük bir yenilgi ve hüsrarla sonuçlanmıştır. Almanya'nın Kafkasya petrolerini ele geçirmesini engellemek için Rusya'ya askeri destek veren İngiltere, Amerika ve Fransa her ne kadar Almanya'nın Kafkasya idealinin önüne geçmiş olsalar da diğer yandan da Kafkasya'nın petrolerini istemeyerek de olsa Rusya'ya bir ödül gibi sunmuşlardır. Bu durum Rusya'ya Kafkasya'da daha rahat demiryolu ve petrol politikalarına yoğunlaşma fırsatı vermiştir.

XIX. Yüzyıldan itibaren Kafkasya'yı demir ağlarla ören Rusya, hem Çarlık Rusya'sı hem de Sovyet Rusya döneminde buradaki zenginlikleri sömürmüştür. Bölgenin petrol, maden ve endüstri ürünleri Sovyetler Birliği'nin diğer bölgelerine sevk

edilmiştir. Enerji tesisleri, petrol sahaları, maden rezervleri özellikle Kafkasya'nın doğusu Sovyetler Birliği döneminde en fakir bölgelerden biri haline gelmiştir (Nichols, 2000: 13). Sovyetler Birliği'nin uygulamaları sonucu tarımsal kolektivizasyon ve sanayileşme çevresel kirlenmeye ve kaynakların bilinçsizce tüketilmesine yol açmıştır. Böylece Kafkasya bozuk bir ekonomi; yerel ihtiyaçlara yeteri kadar hizmet etmeyen, batıdaki benzer kuruluşlara göre neredeyse dört kat daha fazla enerji tüketen bir yapıya dönüşmüştür. Bölgede petrol üretilen yerlerdeki çalışmalar da büyük bir çevre tahribatına yol açmıştır (Henze, 1994: 70).

Sovyetler Birliği'nin 1991'de dağılmasına kadar Rusya, Kafkasya'yı siyasi, askeri ve ekonomik açıdan sömürmeye devam etmiştir. Bu tarihten sonra da bölgedeki siyasi ve ekonomik kazanımlarını kaybetmemek için burada beşincikol¹ faaliyetlerini sürdürmüştür.

SSCB'nin 1991'de dağılmasıyla birlikte çok sayıda bağımsız devletler ortaya çıkmış ve Kafkasya'da jeopolitik bir güç boşluğu oluşmuştur. AB bu boşluğu doldurmak, Orta Asya, Hazar ve Kafkasya kaynaklarının Avrupa devletleri yararına kullanabilmesi için harekete geçmiştir. AB bu amacını gerçekleştirmek için 1993'te "21. Yüzyılın İpek Yolu" olarak adlandırılan "TRACECA" Projesi'ni gündeme getirmiştir. Kafkasya'dan geçerek doğu-batı ticaretinin canlandırılması planını içeren bu proje demiryolu, karayolu, denizyollu ve havayolu ulaşım ağını içermektedir. Yine Kafkasya'dan başlayarak Avrupa'ya kadar ulaşacak olan Nabucco Doğalgaz Hattı da Kafkasya'daki doğalgazın Avrupa'ya taşınması için planlanmıştır.

Türkiye'nin çabalarıyla faaliyete giren Bakü-Tiflis-Ceyhan petrol boru hattı ve Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattı Kafkasya'nın ekonomik ve ticari potansiyeline katkı sağlayan girişimler olarak değerlendirilmektedir.

NATO Orta Asya, Hazar ve Kafkasya enerji kaynaklarının batıya taşınmasında stratejik bir bölge olan Kafkasya'nın güvenli bir merkez ve koridor olma özelliğinin sürdürülebilmesi için etki alanını genişletme politikası gütmüştür. NATO'nun Gürcistan özelinde, Kafkasya'da stratejik ve ekonomik yayılma politikası Rusya'nın Kafkasya'da daha saldırgan bir tutum içine girmesine yol açmıştır.

Rusya'nın 2008'de Gürcistan'a saldırması, 2020'de de Ermenistan'ın Rusya'dan destek bularak Kafkasya'nın enerji güzergâhlarının kavşak noktası olan Azerbaycan'ın Tovuz şehrine saldırması Kafkasya'daki barış ve huzur ortamına, enerji kaynaklarının ve güzergâhın güvenliğine darbe vurmuştur. Yaşanan bu olumsuz gelişmeler bölge devletlerinin yanı sıra Orta Asya, Hazar ve Kafkasya enerjisine büyük oranda muhtaç olan Avrupa devletleri tarafından da endişeyle izlenmektedir. Küresel dünyada enerji kaynaklarının ve taşıma güzergâhlarının güvenliği son derece önemlidir. Gelişen dünyada günümüzde enerji kaynaklarının tekel altına alınarak bir silah gibi kullanılmaya başlandığı görülmektedir. Bu durum Kafkasya'nın öneminin daha da artmasını sağlamaktadır.

Rusya'nın 2000'li yıllardan itibaren Çarlık Rusya'sı bir politika takip ederek Mart 2014'te Kırım'ı ilhak etmesi ardından da Şubat 2022'de Ukrayna'ya saldırması Orta Asya, Hazar ve Kafkasya enerji kaynaklarının Karadeniz'in kuzeyinden Avrupa'ya

¹ Hedef ülke sınırları içinde bulunan diğer devletlere çalışan resmi yada sivil istihbarat örgütleri.

güvenli bir şekilde ulaştırılması meselesine büyük bir darbe vurmuştur. Bu durumda doğudaki enerji kaynaklarının güvenli bir şekilde batıya taşınmasında Türkiye'nin önemi her geçen gün artmaktadır. Türkiye de Bakü-Tiflis-Ceyhan, Güney Akımı, Nabucco projesi ve Karadeniz Ekonomik İşbirliği girişimleriyle bu fırsatı değerlendirmeye her zaman hazır olduğunu göstermiştir. Türkiye bütün dünya devletleriyle diyalog kurabilen bir ülke olarak Kafkasya'nın olduğu kadar tüm doğunun enerji kaynaklarının batıya taşınmasında en güvenli, yakın ve istikrarlı bir ülkedir. Türkiye bu potansiyelinin farkındadır. Yapılması gereken şey fırsatların iyi görülüp değerlendirilmesi meselesidir.

Sonuç itibarıyla Kafkasya'da batılı devletler tarafından yapılan her ekonomik girişim bölge halkını ve devletlerini kalkındırma girişiminden ziyade bölgenin zenginliklerinin kendi ülkelerine taşıma düşüncesiyle gerçekleştirilmiştir. Bu durum da bölge halklarının ve devletlerin büyük devletlere olumsuz bakış açısı geliştirmesine yol açmıştır. Bu durum ancak Kafkasya kaynaklarının bölge halkları ve devletleri yararına keşfedilmesi, işletilmesi ve ancak ihtiyaç fazlasının diğer devletlere yine bölge çıkarı için satılmasıyla mümkün olabilir. Bölgedeki huzur ortamı Kafkasya halklarının da kendi içlerinde barış içinde, birbirlerinin devlet sınırlarına ve kaynaklarına saygı göstererek yaşamasıyla sağlanabilir.

Türkiye, Kafkasya kaynaklarının bölge halkı için çıkarılması, işletilmesi ve kullanılmasına büyük katkı sunmaktadır. Türkiye sadece kardeş halk Azerbaycan için değil Ermenistan ve diğer bölge devletlerine de dostluk ve yardım eli uzatmaktadır. Bu durumun Kafkasya devletleri tarafından görülmesi bölge halklarının refah, huzur ve geleceği açısından son derece önemlidir.

Kafkasya, Türkiye ile Orta Asya Türk Devletlerini diğer bir ifadeyle Doğu Türkistan'dan başlayarak Balkanlara kadar uzanan "Türk Dünyası"nı birleştiren bir bölgedir. Türkiye, Kafkasya'da barışın korunmasının gerek bölge, gerekse dünyadaki huzur ve barışın sağlanmasında ne kadar önemli olduğunun bilincindedir. Nitekim Türkiye Kafkasya'daki tarihsel sorumluluğunun bilincindedir. Bölge halklarının ve kendi çıkarının korunması için tarihsel misyonun kendisine yüklediği rolü büyük bir devlet olarak her zaman yerine getirmeye hazırdır. Çünkü Türkiye için asıl olan bölgede barış ve huzurun daima korunmasıdır.

KAYNAKÇA

Arşiv Kaynakları

BOA, AE.SMHD.II. 119. 9945 (19.05.1827).

BOA, HR. SYS. 67/47 (11.10.1910).

BOA, Y.PRK.TNF. 2/29 (29.12.1888).

BOA, Y.PRK.TNF. 7/44 (17.11.1902).

TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem 1, İçtima 2, C. 9 (24 Mart 1921).

TETKİK ESERLER

- Açma, Bülent ve Yenişen, Kübra. 2013. "Kafkasya'nın Ekonomik Potansiyeli ve Dönüşümü İçin Politika ve Stratejiler". *Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, 20(2), 131-149.
- Adams, Arthur E., Matley, Lan M. and McCagg, William O. 1967. *An Atlas of Russian and East European History*. Washington: Frederick A. Praeger Publishers.
- Atatürk, Mustafa Kemal. 1989. *Nutuk*. C. 2. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Akiner, Shirin. 1995. *Sovyet Müslümanları*. Çev. A. Mutu ve T. Buzpınar. İstanbul: İnsan Yayınları.
- Akşin, Sina. 2008. *Kısa Türkiye Tarihi*. İstanbul: İis Bankası Yayınları.
- Altstadt, Audrey L. 1992. *The Azerbaijani Turks: Power and Identity Under Russian Rule*. California: Hoover Institution Press.
- Aragon,. 1969. *Sovyet Rusya: 1939-1960*. Çev. G. Üstün. İstanbul: Cem Yayınevi.
- Aragon ve Maurois, A. 1968. *B. Amerika - S. Rusya 1917-1960 Paralel Tarih ve Görüşmeler*. Çev. G. Üstün. İstanbul: Cem Yayınevi.
- Atnur, İbrahim Ethem. 2010. *Osmanlı Yönetiminden Sovyet Yönetimine Kadar Nahçıvan (1918-1921)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Avtorhanov, Abdurrahman. 2004. "İkinci Dünya Savaşı'nda Almanya-Sovyetler Birliği Antlaşmalarının Gizli Yönleri ve Gelişmeler". *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*. Haz. Ö. Barış. (88): 109-119.
- Baczkowski, Wlodzimierz. 1973. "Rus Sömürgeciliği, Çar ve Sovyet İmparatorluğu". *Emel*. Çev. Y. Uralgiray. (78): 23-29.
- Bal, Halil. 1998. "Azerbaycan'da Petrol ve Petrol Endüstrisine Genel Bir Bakış". *Kafkas Araştırmaları IV. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Türkiye Cumhuriyeti Tarih Anabilim Dalı*, 17-37.
- Best, Antony, Hanhimaki, Just M., Maiolo, Joseph A. ve Schulze, Kirsten E. 2012. *Uluslararası Siyasi Tarih 20. Yüzyıl*. Çev. T. U. Belge ve E. Kurt. İstanbul: Yayınodası Yayınları.
- Bıyıklı, Mustafa. (Ed.). 2008. *Türk Dış Politikası: Osmanlı Dönemi*. C. 2. İstanbul: Bilim Evi Basın Yayın.
- Can, Bilmez Bülent. 2000. *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Carell, Paul. 1973. *Barbarossa Harekatı:1941-1945 Alman Sovyet Savaşı*. Çev. H. Erentok. İstanbul: Sinan Yayınları.
- Çavdar, Tevfik. 2003. *Türkiye Ekonomisinin Tarihi*. İstanbul: İmge Kitabevi.
- Çelikpala, Mitat. 2009. "Kafkasya'da Neler Oluyor?". *Kafkas (Kafkasya Stratejik Araştırmalar Merkezi)*, N0:901,1-33.
- Çolak, Mustafa. 2014. *Alman İmparatorluğu'nun Doğu Siyaseti Çerçevesinde Kafkasya Politikası (1914-1918)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.

Dokumentı Ministerctva İnostrannıx Del Germanii: Germanskaya Politika v Turtsii. (1941-1943) II, 1946. Moskva: Arhivnoe Upravlenie Ministerstva İnastrannıx Del Soyuzı SSR.

Dokumentı Vneşney Politiki CCCR, 1960. Moskva: Ministerstva İnastrannıx Del SSSR Gosudarstvennoe İzdatelctvo Politiceskoy Literaturı.

Dugin, Aleksandr. 2003. *Rus Jeopolitiği: Avrasyacı Yaklaşım*. Çev. V. İmanov. İstanbul: Küre Yayınları.

Dumezil, Georges. 2000. *Kafkas Halkları Mitolojisi*. Çev. M. Y. Sağlam. Ankara: Ayraç Yayınları.

Duşkavoy, H. A. 1995. *İstoriya Rassii So Vtaroy Palavını XIX v. Do Naçala Btaroy Miravoy Vaynı*, Voronej: Gasudarstvennıy Komitet Rassiskoy Federatsii Po Vısşemu Abrazovaniyu.

Earle, Edward Mead. 1972. *Bağdat Demiryolu Savaşı*. Çev. K. Yargıcı. İstanbul: Milliyet Yayınları.

Edelman, Maurice. 1943. *How Russia Prepared U.S.S.R. Beyond the Urals*. Middlese: Penguin Books.

Ekim Devriminin 60 Yılı, 1977. Çev. H. Aksoy, Ankara: Ser Yayınevi.

Erkilet, H. Emir. 1943. *Şark Cephesinde Gördüklerim*. Çev.: Z. Gökçeeren. İstanbul: Tan Basımevi.

Fedenko, P. 1970. "İkinci Dünya Savaşı'nın Sorumluluğu Meselesi". *Dergi: Sovyetler Birliği Öğrenme Enstitüsü* (59): 55-68.

Gasanlı, Camil. 2006. *SSSR-İran: Azerbaycanskii Krizis i Naçala Holadnay Vaynı (1941-1946)*. Moskva: Geroy Oteçestva.

Glasneck, Johannes. 1968. *Türkiye'de Faşist Alman Propagandası*. Çev. A. Gelen. Ankara: Onur Yayınları.

Gouliev, Resul. 1997. *Petrol ve Politika: Petrol Üreten Ülkeler Arasındaki Yeni İlişkiler Azerbaycan, Rusya, Kazakistan ve Batı Ülkeleri*. Çev. F. Feran. İstanbul: Ar Matbaacılık.

Grigoriantz, Alexandre. 1999. *Kafkasya Halkları: Tarihi ve Etnografik Bir Sentez*. Çev. D. Yurdakul. İstanbul: Sabah Kitapları.

Hatipoğlu, Süleyman. 1992. "Rusya'nın Bağdat Demiryolu ve Doğu Anadolu Siyaseti". *Yakın Tarihimize Kars ve Doğu Anadolu Sempozyumu Kars-17-21 Haziran 1991*, 148-154.

Hatipoğlu, Süleyman. 2006. *Çukurova'da Ermeni Mezalimi*. Antakya: Hatay Folklor Araştırmaları Derneği Yayını.

Hasbulatov, Ruslan. "1996. Rusya ve Kafkasya'da Geçmiş ve Gelecek. ss. 29-34. *Kafkasya ve Orta Asya: Bağımsızlıktan Sonra Geçmiş ve Gelecek Konferansı 25-27 Mayıs 1995*", Ankara: TİKA.

- Henze, Paul B. 1994. "Kafkasya'da Çatışma: Geçmiş, Sorunlar ve Gelecek İçin Öngörüler". *Avrasya Etüdüleri* 1(1): 66-80.
- Hostler, Charles Warran. 1976. *Türkler ve Sovyetler: Türklerin Bu Günün Dünyasında Tarihsel Durumu ve Politik Önemi*. Çev.: M. San. Ankara: Şanal Matbaası.
- İkinci Dünya Savaşı'nın Gizli Belgeleri: Almanya Dışişleri Bakanlığı Arşivinden Almanya'nın Türkiye Politikası:1941-1943,1968*. Derl. M. A. Yalçın. Çev. M. Sencer. İstanbul: May Yayınları.
- İkinci Dünya Savaşı'nda Türkiye Üzerine Gizli Pazarlıklar 1939-1944: SSCB Dışişleri Bakanlığı, Almanya Dışişleri Bakanlığı Belgeleri*, 2003. Haz. F. Güngören. Çev. L. Konyar ve N. Uğurlu. İstanbul: Örgün Yayınevi.
- Kalaycı, İsa. 2014. *Atatürk Dönemi'nde Türk-Sovyet İlişkileri (1919-1938)*. Hatay: Dijital Basımevi.
- Kleveman, Lutz. 2004. *Yeni Büyük Oyun: Orta Asya'da Kan ve Petrol*. Çev. H. Güldü. İstanbul: Everest Yayınları.
- Kocabaş, Süleyman. 2003. *İngiliz Tuzağı*. İstanbul: Vatan Yayınları.
- Kohn, Hans. 1983. *Panslavizm ve Rus Milliyetçiliği*. Çev. A. O. Güner. İstanbul: Kervan Yayınları.
- Kruşçev, Nikita Sergeyeviç. 1971. *Kruşçev'in Anıları*. Çev. M. Harmancı). İstanbul: Milliyet Gazetesi Yayınları.
- Kurban, Vefa ve Çümen, Nur. 2020. "Tarihi ve Güncel Boyutları ile Karabağ". *Ulusa12: Uluslararası İlişkiler ve Stratejik Araştırmalar Enstitüsü* (8): 20-33.
- Lenczowski, George. 1949. *Russia and the West in Iran 1918-1948*. İthaca: Cornell University.
- Margoyt, C. A. i Fedarov, K. V. 1995. *Vtoraya Mirovaya Vayna 1939-1945 gg.: Priçini, Karakter, Uroki*. Moskva: İzdatelstva MG TU.
- Mehmedzade, M. B. 1937. "Azerbaycan'da Üçüncü Beş Yıllık Plan". *Kurtuluş-Milli Azerbaycan Neşriyatı* (33-34): 17-23.
- Miksche, F. O. 1952. *Hitlerin Stratejik Hataları*. Çev. Z. Erkmen. Ankara: Genelkurmay Başkanlığı.
- Mirza, 1936. "Maverayı Kafkasya Federasyonu Neden Dağıldı?". *Kurtuluş-Milli Azerbaycan Neşriyatı* (21): 14-17.
- Musayevna, Almaz İsmailova. 2015. "Demiryolu İnşası ve Transkafkasya Bölgesi'nin Sosyo-Ekonomik Hayatına Etkisi (19 yy'ın İkinci Yarısı - 20. yy'ın Başı)". Çev. S. Işık. *Yeni Türkiye* (79): 89-96.
- Müderrişoğlu, Alptekin. 1990. *Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.
- Nichols, Johanna. 2000. "Azınlıklar Yol Ayrımında". *Kafkasya Yazıları*, Çev. P. Kumuk. (8): 12-33.

Oğan, Sinan. 2002. "Yeni Küresel Oyun ve Hazar'ın Statüsü". ss. 917-934. *Türkler*. C.18. Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.

Osmanlı Arşiv Belgelerinde Nahçıvan, 2011. Haz. Y. Sarınoy. İstanbul: Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü.

Özcan, Azmi. 1997. *Pan-İsmamizm: Osmanlı Devleti Hindistan Müslümanları ve İngiltere (1877-1924)*. Ankara: İsam Yayınları.

Polyakov, Vladimir. 2015. "Kırım ve Kafkasya Halkları Sürgününün Asıl Sebepleri". *Yeni Türkiye: Kafkas Özel Sayısı*, Ankara: Yeni Türkiye Stratejik Araştırma Merkezi 4 (74): 548-553.

Rathmann, Lothar. 1982. *Berlin-Bağdat*. Çev. R. Zarakolu. İstanbul: Belge Yayınları.

Qasımlı, Musa. 2006. *Azerbaycan Türklerinin Milli Mücadele Tarihi (1920-1945)*. İstanbul: Kaknüs Yayınları.

Sagadaev, Arthur. 1994. "Rusya ve Büyük Güç İdeolojisi". *Avrasya Dosyası*, Çev. C. Tüney. 2(1): 29-38.

Sayers, Michael ve Kahn, Albert E. 1990. *Sovyetlere Karşı Büyük Komplo 1917-1947*. Çev. İ. Aydın. Ankara: Yurt Kitap Yayınları.

Saray, Mehmet. 1997. "Türkiye'nin Kafkasya Siyaseti". *Kafkas Araştırmaları III*. 217-220.

Shirer, William. 1969. *Nazi İmparatorluğu: Doğuşu, Yükselişi ve Çöküşü*. C. 3. Çev. R. Güran. İstanbul: Ağaoğlu Yayınları.

Shtemenko, Sergei M. 1971. *İkinci Dünya Savaşı'nda Rus Harekatı 1941-1945*. Çev. G. Korulsan ve Y. Uçar. İstanbul: Ararat Yayınevi.

Spector, İvar. 1959. *The Soviet Union And The Muslim World*. Seattle: University of Washington Press.

Stalin, J. V. 1990. *Eserler-1938*. Çev. İ. Yarkın. C. 15. İstanbul: İnter Yayınları.

Suny, Ronald Grigor, 1989. *The Making of the Georgian Nation*. London: I.B. Tauris & Co Ltd Publishers.

Şahin, Enis. 2002. *Trabzon ve Batum Konferansları ve Antlaşmaları (1917-1918)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.

Taymaz, Erol. 2011. *Kafkasya'da Ekonomik Dönüşüm ve Kalkınma*. Ankara: Tepav Yayınları.

TRACECA-(Tarihi İpek Yolu'nun Restorasyonu) İpek Yolu Zirvesi.

<http://www.traceca-org.org/tr/countries/tuerkiye/traceca-tuerkiye/>

Uluğbay, Hikmet. 2003. *İmparatorluktan Cumhuriyete Petropolitik*. Ankara: Ayraç Yayınevi.

Uselis, A. 1956. "Güney Kafkasya'nın Demiryol Nakliyatı". *Dergi: Sovyetler Birliği Öğrenme Enstitüsü*, 7(3): 87-102.

Uselis, A. 1958. "Şimali Kafkasya Demiryolları". *Dergi: Sovyetler Birliği Öğrenme Enstitüsü*, 8(3): 41-49.

Üzümcü, Adem ve Akdeniz, Sıdıka. 2014. Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi. *Avrasya Etüdleri* (45): 171-199.

Vasilyev, Alexandre. 2011. "XIX. yy Sonunda ve XX. yy Başlangıcında Kafkasya ve Doğu Anadolu'daki Demiryollarının İnşaat Projeleri ve Rus Siyasetine Etkileri". *CIEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri-14-16 Nisan 2011*, Haz. A. Şişman, T. Baykara ve M. Karayaman. Uşak: Uşak İli Kalkınma Vakfı, 1279-1282.

Vernadsky, George. 2009. *Rusya Tarihi*. Çev. D. Mızrak ve E. Ç. Mızrak. İstanbul: Selenge Yayınları.

Vasilev, L. C. 1994. *İstoriya Vostoka 2*. Moskva: Federalnaya Tselevaya Programma Knigaidaniye Russii.

Vvedensky, G. 1965. "İdil-Ural, Azerbaycan ve Türkistan'da Petrol İstihsali". *Dergi: Sovyetler Birliği Öğrenme Enstitüsü* (39): 40-47.

Wegner, Bernd. 1990. "Almanların Stalingrad ve Kafkasya'ya Taarruzu Planlarken (1942) Sovyetler Birliği'ni Deđerlendirmeleri". Çev. H. F. Çeliker. *Askeri Tarih Bülteni* (28): 139-170.

Yeşilot, Okan. (2008). "Türkmençay Antlaşması ve Sonuçları". *A. Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi* (36): 187-199.