UOT 94

LƏMAN ƏLİYEVA
Bakı Dövlət Universitetinin doktorantı
https://orcid.org/0009-0003-3249-5546
leman.sh6@gmail.com

BİRİNCİ DÜNYA MÜHARİBƏSİ ƏRƏFƏSİNDƏ ALMANİYANIN BAĞDAD KONSESSİYASINI ƏLDƏ ETMƏSİ VƏ BERLİN-BAĞDAD DƏMİRYOLU LAYİHƏSİNƏ BÖYÜK DÖVLƏTLƏRİN MÜNASİBƏTİ

DOI: https://doi.org/10.36719/2708-065X/109/66-71

XIX əsrin sonlarında zəifləmiş Osmanlı imperiyası ilə yenicə yaranmış Alman imperiyası arasında dostluq münasibəti quruldu. Tədricən bu münasibət Birinci Dünya Müharibəsi ərəfəsində müttəfiqliyə çevirildi. Bu dövrdə Osmanlı əvvəlki gücünü bərpa etmək, öz torpaqlarında hakimiyyəti möhkəmləndirmək və xarici müdaxilələrin qarşısını almaq məqsədi ilə dəmiryollarının çəkilməsi məsələsinə diqqət ayırmağa başladı. Maddi sıxıntılar səbəbi ilə dəmiryollarının çəkilməsi konsessiyalar verilməsi yolu ilə həyata keçirilməli idi. Olduqca əhəmiyyətli sayılan Bağdad dəmiryolu konsessiyasının Almanlara verilməsi beynəlxalq arenada narazılığa, narahatlığa səbəb oldu. Dövrün böyük gücləri, o cümlədən İngiltərə, Fransa və Rusiya bu məsələyə öz mənafeləro çərçivəsindən yanaşırdı. Almanların Bağdad konsessiyasından Berlin-Bağdad dəmiryolu layihəsini reallaşdırmaq və Fars körfəzinə çıxış əldə ermək üçün istifadə etməsi Dünya müharibəsi ərəfəsində vəziyyəti daha da gərginləşdirdi.

Açar sözlər: Berlin-Bağdad dəmiryolu, konsessiya, II Vilhelm, II Əbdülhəmid.

Giriş. Osmanlı imperiyası XVIII əsrdə geriləmə dövrünə daxil olmuş, məğlub olunan müharibələr, itirilən torpaqlar isə bu dövrü səciyyələndirmişdir. Artıq əvvəlki gücünü və nüfuzunu itirən Osmanlı dövləti XIX əsrdə xarici siyasətdə bir sıra dəyişikliklərə əl atmalı oldu. Osmanlının zəiflədiyi dövrdə Avropa dövlətləri ilə xarici siyasət çərçivəsində qurduğu qarşılıqlı münasibətlər sistemi "balanslaşdırma siyasəti"nə əsaslanırdı. Balanslaşdırma siyasəti dedikdə, Osmanlının rəqib olduğu Avropa dövləti qarşısında öz gücünü və mövcudiyyətini qorumaq üçün digər bir Avropa dövləti ilə müttəfiq münasibət qurmaq politikası nəzərdə tutulur [2, 28].

Əsasən XIX əsrin ikinci yarısından etibarən Osmanlı imperiyası bu siyasəti geniş tətbiq etməyə başlamışdır. Buna misal olaraq Osmanlı Misiri işğal edən Fransaya qarşı İngiltərə və Rusiya ilə, Kırım müharibəsi illəri ərzində isə Rusiyaya qarşı İngiltərə ilə yaxın əlaqələr quraraq öz gücünü qorumağa cəhd etmişdir. Osmanlı dövlətinin XIX əsrin sonu XX əsrin əvvələrindəki xarici siyasət xətti isə Rus və İngilis təhlükəsinə qarşı yenicə yaranmış Alman imperiyası ilə yaxın münasibətlər qurmağa yönəlmişdir. Buna hər iki tərəfin qarşılıqlı mənafe güdmələri şərait yaratmaqda idi.

1888-ci ildə II Vilhelm yeni Alman imperatoru kimi hakimiyyətə gəldi. Onun dövründə qəbul edilmiş imperialist xarici siyasət "Veltpolitik" ("dünya siyasəti") adlanırdı. II Vilhelmin bu siyasəti yürütməkdə başlıca məqsədi Almaniyanı qlobal gücə çevirmək idi. Baş nazir Bismark öz növbəsində Almaniyanın digər dövlətlərlə münasibətinin korlanmasından ehtiyat edərək İmperiyanın Rusiya və Avstrya kimi rəqiblərinin nüfuz zonasına daxil olmasının əleyhinə idi. Kayzer Vilhelmin Veltpolitik siyasəti Almaniyanın beynəlxalq nüfuzunu yüksəltsə belə, bu, Bismark dövrünün müdafiəçi Realpolitikasından tamamilə fərqlənirdi. Realpolitik dövlət xarici siyasətinin əsası kimi ideoloji, əxlaqi və ya etik müddəaları ciddi şəkildə izləməkdənsə, ilk növbədə verilmiş şərait və amilləri nəzərə alaraq məqsədəuyğun diplomatik və ya siyasi siyasət yürütmək yanaşmasıdır [8, 4-6].

1890-cı ilin martında gənc Kayzer uzun müddətdir kansler olan Otto von Bismarkı vəzifəsindən azad etdi və Almaniyanın aparıcı dünya dövləti statusunu möhkəmləndirmək üçün "Yeni Kursa" başlayaraq, öz ölkəsinin siyasətinə birbaşa nəzarəti öz üzərinə götürdü. Onun hakimiyyəti dövründə Alman imperiyası Çində və Sakit Okeanda yeni müstəmləkələr əldə etdi və güclü dəniz donanması yatardı. Bu dövrdə Almaniya ilk dəfə Böyük Dövlətlər siyahısına daxil olmağa nail oldu. Vilhelmin xarici

siyasətdəki sərt addımları Almaniyanı digər böyük dövlətlər ilə olan münasibətlərinə mənfi təsir etdi, Almaniya Avropa dövlətləri üçün təhlükəli rəqibə çevirildi [3, 515].

Vilhelm öz "Dünya siyasəti" çərçivəsində Osmanlı dövləti ilə yaxınlaşdı, belə ki, iki dövlət arasındakı münasibətlər Birinci Dünya Müharibəsi ərəfəsində artıq müttəfiqliyə çevirildi. Kayzer II Vilhelm Osmanlı ilə münasibətlərə bir neçə səbəbə görə böyük əhəmiyyət verirdi. Belə ki, Almaniya Osmanlı imperiyasından istifadə edərək Orta Şərqdə öz nüfuzunu genişləndirə, imperiyanın geniş torpaqlarından keçərək Qırmızı Dəniz və Hind Okeanında çıxış əldə edə bilərdi. Orta Şərq Almaniyanın xammal və ticari zona ehtiyacını qarşılamaq üçün ideal yeni nüfuz dairəsi ola bilərdi.

Bu məqsədlər heç şübhəsiz regiondakı İngiltərə maraqları ilə toqquşurdu. Almanların Fars körfəzinə çıxış əldə etməsi əvvəla İngilislər üçün yeni təhlükə demək idi. Bu zaman, Almaniya üçün Bəsrə vilayətinin və Fars körfəzinin əhəmiyyətini xüsusi qeyd etmək lazımdır. Buradakı əsas hədəflərdən biri İraqın təbii sərvətləri, ən əsası da nefti idi. 1901-də İraq ərazisinə göndərilmiş Alman ekspedisiyasının topoqrafik tədqiqatlar nəticəsindəki hesabatına görə Osmanlı torpaqları neft potensialı ilə zəngin idi [10, 78].

Bu dövrdə Almaniyanın əsas hədəfi Osmanlı torpaqlarından Fars körfəzinə uzanan dəmiryoluna sahib olmaq idi. Belə bir dəmiryolu İngilislərlə baş verə biləcək müharibə zamanı Almaniyanın Şimaldan blokadaya alınma təhlükəsinə qarşı, imperiyanın öz qida və xammal ehtiyacını quru yolu ilə ödəməsinə şərait yaradacaq, Osmanlı vasitəsi ilə alternativ dəniz yoluna çıxışını təmin edəcəkdi [2, 30].

Osmanlıda dəmoryollarının genişləndirilməsi: Osmanlıda 1876-cı ildə hakimiyyətə gələn Sultan Əbdülhəmid öz dövründə dəmiryollarının çəkilməsinə məsələsinə çox böyük əhəmiyyət verir, Osmanlının əvvəlki nüfuzunu bərpa etmək üçün bu plana arxalanırdı. Bu zaman Osmanlı dövləti dəmiryollarının çəkilməsini siyasi, strateji və iqtisadi səbəblərə görə dəstəkləyirdi. İqtisadi cəhətdən bu proyektlərlə xəzinə dolmalı, siyasi cəhətdən isə dəmiryolları lazım gəldikdə, ölkənin mənafeyi naminə Anadolu və Mesopotamiya arasında ordunun mobilizasiyasının təmin etməli idi [4,244]. Bütün Anadolunu əhatə edən dəmiryolunun çəkilməsi Osmanlı ordusunun üsyan və çıxışları yatırma, vilayətlərarası iqtisadi münasibətləri möhkkəmləndirmə, güclü nəzarətə sahib olma şanşı demək idi.

Bu dövrdə Osmanlı iqtisadi cəhətdən böyük layihələri maliyyələşdirməyə qadir olmadığından, konsessiyalar vermək vasitəsi ilə dəmiryollarını Böyük Dövlətlərin monetar dəstəyi ilə inşa etmə qərarı aldı. Belə bir şəraitdə dəmiryolu kimi əhəmiyyətli bir konsessiyanın kimə veriləcəyi məsələsi böyük əhəmiyyət daşıyırdı. 1890-cı illərdə Böyük dövlətlər arasında Osmanlıdan dəmiryolu konsessiyası əldə etmə yarışı başlamışdı. Müxtəlif böyük dövlətlər konssessiyanı alaraq öz mənafelərinə uyğun istifadə etmək uğrunda mübarizə aparırdı. Dəmiryolu ideyasını ilk dəstəkləyən Avropa ölkəsi İngiltərə olsa da, Əbdülhəmid belə əhəmiyyətli konsessiyanın İngilislərə verilməsinin Britaniyanın Hindistana gedən yolunu daha da rahatlaşdırmasından, həmçinin Misir, Suriya və İraqda İngilis nüfüzunun siyasi üstünlüyə çevrilməsindən ehtiyat etdiyi üçün bu təklifə soyuq yanaşırdı [9, 340]. Böyük Britaniya çəkiləcək dəmiryolu xəttlərinin Aralıq dənizi sahillərindən keçib Fars körfəzinə uzanması tərəfdarı idi. Bu layihə İngililərin regiondakı iqtisadi nüfuzunu artıracaq, onların xeyirinə ticarətin inkişafı üçün şərait yaradacaqdı.

Fransızlar isə əsasən bu layihənin İzmirdən keçən dəmiryolu xəttinin inkişafına yaxud Livan və Suriyanı birləşdirən bir dəmiryolunun salınmasına yönəlməsini istəyirdi. Britaniyanın planı kimi bu layihə də, sadəcə regiondakı Fransız maraqlarına qulluq edirdi [7, 46]. Almaniya isə öz növbəsində geo-siyasi maraqlarını reallaşdırmaq üçün bütün Anadoluya dəmiryolu xəttləri çəkməyə hazır idi. Bununla Almanlar Anadolu vasitəsi ilə Orta Şərqə çatmaq niyyətində idilər. Bu zaman Almaniya öz maraqları naminə Osmanlı sarayında iqtisadi və siyasi nüfuzunu artırmaq siyasəti güdür, beynəlxalq arenada Osmanlını dəstəkləyirdi.

Burada əsas həlledici məqam Sultan II Əbdülhəmidin bu konsessiyaya ilə bağlı planları idi. Osmanlı dəmiryolu xəttinin Aralıq dənizi sahillərindən deyil, məhz Anadolunun mərkəzindən keçməsinin tərəfdarı idi. Çünki xəttin Aralıq dənizi sahillərindən deyil də, Taurus dağlarından keçməsi müharibə zamanı dəmiryolunun Avropa donanmalarının hücum təhlükəsindən qoruyacaq; bölgədəki Rus dəstəyinə arxalanan erməni və kürdlərin ayaqlanmasının və yaxud Rus hücumu təhlükəsinin qarşısının alınmasına şərait yaradacaqdı. Beləliklə, Kayzerin və Əbdülhəmidin maraqları üst-üstə düşürdü.

Uzun müddətli müzakirələrdən sonra dəmiryolu konsessiyasını qazanmaq uğrundakı mübarizənin qalibi almanlar oldu. Konsessiyanın almanlara verilməsi təsadüfi deyildi. Sultan Əbdülhəmidin nəznində digər Avropa dövlətlərinə nisbətən Almaniyanın bir sıra üstünlükləri var idi. Bəhs edilən dövrdə İngilislər Misiri tutmuş, Fransızlar isə Məğrib və Suriyada aktiv fəaliyyət göstərməkdə idi. Rusiya öz növbəsində Osmanlı üçün əzəli düşmən olaraq qalmaqda idi. Almanlar isə digər Avropalılardan fərqli olaraq bu günə qədər Osmanlı torpaqlarına göz dikməmiş, Osmanlı nüfuz dairəsində olan ərazilərdə öz təsirini artırmağa çalışmamış, müsəlman ölkələrində koloniyalar salmamışdı. Həmçinin, Almaniyanın Osmanlı ilə həmsərhəd olmaması onu təhlükəsiz müttəfiq edirdi [9, 342].

1898-ci ildə II Vilhelmin Osmanlıya ikinci ziyarəti zamanı o, Sultana dəmiryolu layihəsinin genişləndirilməsi məsələsində Almaniyanın maraqları olduğundan bəhs etmişdi. Bundan əlavə, Kayzerin Osmanlıya etdiyi səyahətlər, Sultanla dostluq münasibəti qurması, 1898-ci ildə Şam ziyarəti zamanı özünü 300 milyon Müsəlmanın qoruyucusu elan etməsi Osmanlıda Alman nüfuzunu və almanlara qarşı sevgini artırmaqda idi [1, 39-43].

Qeyd etmək lazımdır ki, Osmanlıda dəmiryolu tikintisi işi Sultan Əbdülhəmiddən çox öncə başlamış, Osmanlıda ilk dəmiryolu 1850-ci illərdə Britaniya tərəfindən çəkilmişdi. Sultan Əbdüləzizin dövründə, 1871-ci ildə isə Anadolunu birləşdirəcək dəmiryolu layihəsinin ilk mərhələsi başlamış, 1871-1873-cü illər arasında İstanbuldan Gebzəyə və oradan da İzmitə dəmiryolu salınmışdı [12].

1880-ci ildə iqtisadi problemlərlə üzləşən Osmanlı Anadoluya çəkilməsi planlanan dəmiryolu səhmlərinin bir hissəsini İngiltərəyə verdi. Lakin şirkət plan üzrə xəttinn Ankaraya uzadılması işini maddi yetərsizlik baxımından həll edə bilmədikdə Osmanlı dəmiryolu səhmlərini satmaq üçün yeni bir şirkət axtarışına başladı. Berlin-Bağdad dəmiryolu layihəsi belə mürəkkəb bir tarixi şəraitdə formalaşmışdı. Bağdad layihəsinin başlanğıc ili kimi 1888-ci il nəzərdə tutulur.

Berlin-Bağdad layihəsi və böyük dövlətlərin mövqeyi: Həmin ildə biznesmen Alfred von Kaulla və "Deutsche Bankı"nın direktoru Georg von Siemens Haydarpaşa-İzmit dəmiryolu xəttinin Ankaraya uzadılması üçün nəzərdə tutulan dəmiryolu konsessiyasını əldə etdilər. Bununla da, 4 oktyabrda Anadolu Dəmiryolu Şirkətinin əsası qoyuldu. Anadolu Dəmiryolu Şirkəti Britaniyanın əsasını qoyduğu dəmiryolu xəttinin yeni sahibi oldu və bu xətti şərqi Anadoluya doğru uzatmağı qarşısına ilkin məqsəd qoydu [11].

1888-ci ildən başlayaraq Anadolu Dəmiryolu Şirkəti mövcud Haydarpaşa – İzmit dəmiryolu xəttinin Ankaraya uzadılması üçün işlərə başladı və bu xətt 1892-ci ildə yekunlaşdırıldı. Beləliklə 1892-ci ildə Bosfor boğazını Ankara ilə birləşdirən dəmiryolu xətti istifadəyə verildi. Osmanlı 1893-cü ildə Eskişehirdən Konyaya dəmiryolu çəkilməsi işini Anadolu Dəmiryolu Şirkətinə tapşırdı. Beləliklə, almanlar növbəti dəmiryolu konsessiyasını əldə etmiş oldular. 1896-cı ilin yayında Alayunt, Afyon və Akşehirdən keçib Eskişehir və Konyanı birləşdirən xətt tamamlandı [10,83]. Almanlar tərəfindən tikilən bu iki xətt sonralar Bağdad dəmiryolunun ilk iki hissəsi kimi fəaliyyət göstərdi.

1897-ci ildə Osmanlının yunanlar üzərindəki qələbəsində dəmiryollarının inkişafı müəyyən rol oynadı. Bu dövrdə almanların dəmiryolu konsessiyasına sahib olmağı hər hansı Avropa dövlətini, o cümlədən İngiltərəni narahat etmirdi.

1899-cu ildə Osmanlı hökuməti dəmiryolu xəttinin Bağdada qədər uzadılmasını qərara alındı. Bunun ardınca, Bağdad konsessiyasının kimə veriləcəyi sualı yarandı. Konsessiya uğrunda İngiltərə, Almaniya, Fransa və Rusiya mübarizəyə başladı. Rusiyanın layihəsi İstanbuldakı rus nüfuzunun artmasından ehtiyat edən Osmanlı tərəfindən qəbul edilmədi. İngiltərə isə həmin zaman yeni başlayan İkinci Bur Müharibəsi ilə məşğul idi. Nəhayət uzun çəkən müzakirələrdən sonra Bağdad konssessiyası Almanlara verildi. Dəmiryolu layihəsinin Almanlar tərəfindən reallaşdırılması beynəlxalq arenada, xüsusən İngilis, Fransız və Rusların narazılığına səbəb oldu.

Beləliklə, 1903-cü ildə Almaniya Konyadan Bağdada dəmiryolu çəkmək üçün konsessiya əldə etdilər. Layihəni reallaşdırmaq üçün Bağdad Dəmiryolu şirkəti yarardıldı. 1903-cü ildə Bağdad Dəmiryolu şirkəti İstanbuldan Konyaya uzanan xəttin Adanaya, oradan da Hələb və Bağdada çatdırılması üçün işə başladı. Almanlar daha sonra bu xətti Bağdaddan Fars körfəzində inşa edəcəkləri limana qədər uzatmağı planlayırdılar. Bununla Almaniya Berlindən birbaşa Bağdada uzanan nəhəng dəmiryol xəttinin nəzarətini əlində saxlayacaqdı [10, 75-76].

Layihənin ilkin proyektinə görə xətt İstanbulun Anadolu tərəfindəki Heydərpaşa stansiyasından başlayaraq İstanbul-Ankara-Sivas-Diyarbakır-Bağdad istiqamətində inşa edilməli idi. Bu mərhələdə Avropada Almaniyanın konsessiya əldə etməsinə qarşı ilk qarşı etirazlar meydana çıxdı. Birinci növbədə Rusiya xəttin Ankaradan keçməsinə öz narazılığını bildirmiş və Rusiyanın qəti etirazları nəticəsində plan dəyişikliyə uğramışdır. Bu zaman Sultanın qurduğu komanda dəmiryolun xəttlərinin bir qədər qərbə doğru çəkilərək Eskişehirdən Konyaya, oradan da Bağdada uzadılmasının səmərəli olcağı barədə qənaətə gəldi. Beləliklə yeni istiqamət İstanbul-Eskişehir-Konya-Adana-Hələb-Bağdad olaraq qəbul edildi [6, 7].

Rusiyanın dəmiryolunun Ankara keçməsinə etiraz etməsinin bir sıra səbəbi var idi. Belə ki, Rusiya planlanan xəttin Osmanlı-Rus sərhədinə yaxın olmasının Osmanlının Qarsa müdaxiləsini rahatlaşdıracağından ehtiyat edir, o cümlədən erməni və kürdlərin yaşadığı vilayətlərə təhdid təşkil etdiyini düşünürdü.

Dəmiryolunun məhz Almanların nəzarətində olması isə Rusiya üçün bir digər narazılıq səbəbi idi. Çünki bu onların Şərqi Anadoludakı maraqlarına əks idi. Ruslar Almaniyanın regiondakı pozisiyasını möhkəmləndirməsinin Anadolunun cənubuna doğru yayılma planını gerçəkləşdirməyə maneə olacağından narahat idi. Rusiya həm də Almaniyanın Qafqazda və İranın Şimalında iqtisadi nüfuzunu genişləndirməsindən ehtiyat edirdi. Almaniya dəmiryolu layihəsində Rus dəstəyini nəhayət 1910-cu ildə Çar II Nikolay ilə Kayzer II Vilhelmin görüşündən sonra ala bildi. Bu zaman Vilhelm Erməni və Kürdlərin yaşadığı vilayətlərə bir müdaxilə olmayacağı barədə zəmanət verdi [10,98].

Bağdad konsessiyasına növbəti etiraz Hindistana gedən yolun təhlükəsizliyindən və müstəmləkələrarası ticarətdəki üstünlüyünü itirməkdən ehtiyat edən İngiltərə tərəfindən gəldi. Xüsusən almanların Dəmiryolu xəttini Bəsrəyə, yəni Fars körfəzinə uzatmaq planı İngiltərəni təşvişə salırdı. İngiltərə isə Hindistandakı koloniyası və dəniz ticarətindəki üstünlüyünü qorumaq, xəttin keçdiyi geniş ərazilərdə ticari üstünlüyü Almaniyanın əlinə keçməsinin qarşısını almaq məqsədi ilə dəmiryolu xəttinin çəkilməsi ilə barışmır və hər yolla bu dəmiryolunun Bəsrəyə uzadılmasının qarşısını almağa çalışırdı. [4, 248].

Almanların dəmiryolu layihələrindəki aktiv iştirakı Britaniyanın regiondakı mövqeyini sarsıdır, onun iqtisadi, siyasi və strateji maraqlarına zərbə vururdu. Digər tərəfdən Berlin-Bağdad dəmiryolu ilə Almanların İraqda möhkəmlənmə şansı İngiltərə üçün böyük təhlükə idi. Buna əsas səbəb o dövrdə İraqın geostrateji əhəmiyyəti idi. XIX əsrin sonlarında İraqda Osmanlı və Britaniya maraqları toqquşurdu. Britaniya artıq regionda təkcə iqtisadi deyil, həmçinin siyasi ağalığı da ələ almaq niyyəti güdürdü. Fars körfəzində yarana biləcək Alman hərbi bazasından ehtiyat edən Böyük Britaniya, 1899-cu ildə Küveyt Şeyxi ilə anlaşma imzalayaraq Küveytdə öz protektoratlığını elan etdi. Osmanlı Xarici İşlər naziri Tevfik Paşa bu anlaşmanı ratifikasıya etməsə də, Britaniya artıq Küveytdə söz sahibinə çevirildi. Britaniyanın bu addımı dəmiryolu layihəsinin körfəzin cənubuna doğru yayılmasının qarşısını aldı. Beləliklə, körfəzin şimalında yerləşən və böyük strateji və geoloji əhəmiyyətə malik olan Bəsrə şəhəri son nöqtə olaraq qərara alındı [4,246].

Şübhəsiz, dəmiryolunun çəkilməsi Britaniyanınn Osmanlıda və İran ərazisindəki ticari maraqları ilə toqquşurdu. 1899-1905- ci illərdə Britaniyanın Hindistandakı nümayəndəsi kimi fəaliyyət göstərmiş Lord Kurzon 21 sentyabr 1899-cu ildə Almanların nüfuz dairəsinin İran torpaqlarına çatmasından keçirdiyi narahatlığı bildirmiş, bu problemin həlli üçün isə Rus İmperiyası ilə uzun illərdir davam edən "Böyük Oyun"un yekunlaşdırılıb, İran məsələsində Ruslarla bir qərara gəlməyi və Almanları bu regiondan sıxışdırmağı məsləhət görmüşdür. (Hoffman) Həmçinin, Britaniyanın Xarici İşlər Naziri Edvard Grey layihədən narahatlıq keçirdiyini qeyd etmiş, Britaniyanın nüfuz dairəsində artan Alman nüfuzunun təhlükəli olduğunu qeyd etmişdir [9, 341].

Nəticə. Bu zaman Almaniya-Osmanlı münasibətləri qarşılıqlı mənafeyə uyğun formalaşmışdı. Almaniya Osmanlı qarşı "penetration paciffique" yəni barışcıl nüfuz siyasətini tətbiq edirdi [10, 74]. Bu münasibət çərçivəsində Alman-Osmanlı hərbi yaxınlaşması baş verdi, II Əbdülhəmidin Almaniyadan hərbi heyət tələbi ilə Alman Binbaşı Goltz İstanbula gəldi. Sultan Əbdülhəmid dövründə dəmiryolları genişləndirilmiş, xarici hücüm və isyanlara qarşı, iqtisadi, mədəni əlaqələrin vilayətlərarası təmini məqsədi ilə dəmiryollaının inkişafına böyük diqqət ayrılmışdı [9,350]. Alman imperiyası də-

miryolu konsessiyalarımı şərqə nüfuzu genuşləndirmək və özünə yeni koloniyalar yaratmaqda istifadə edirdi.

Almaniyanın Osmanlı torpaqlarında, o cümlədən Orta Şərqdə nüfuz qazanması, Avropanın "xəstə adamının" yeni müttəfiqi rolunu uğurla əldə etməsi dövrün digər böyük güclərini narahat edirdi. Rusiya üçün Anadoluda Alman varlığı onun çoxdan arzuladığı boğazlara çatmaq yolunda nəhəng bir maneə idi. Fransızlar isə Suriyadakı mövqelərinin sarsılmasından ehtiyat edirdi. Britaniya öz növbəsində Fars körfəzindəki mövqeyinin sarsılması məsələsində kompromisə getmək fikrində deyildi. Fraser 1911-ci ildə Almaniyadan Osmanlıya qədər gedən bir dəmiryolu müharibə zamanı Almaniyaya Dardanel boğazında hakimlik əldə etməyə və İngilis-Rus kommunikasiyasını kəsməyə şərait yaradacağınını qeyd etmişdi.

Birinci Dünya Müharibəsi ərəfəsində Almaniyanın bir sıra Avropa dövlətləri ilə ayrı-ayrılıqda münaqişə zonaları var idi: Fransa ilə Alzas Lotaringiya uğrunda, Britaniya ilə dəniz donanması üzrə rəqabət aparırdı. Bağdad dəmiryolu layihəsi isə bütün rəqiblərin Almaniya ilə maraqlarının toqquşduğu yeganə məsələ idi. Bağdad konsessiyası Alman idarəsi altında, beynəlxalq xarakterli Osmanlı təşəbbüsü kimi beynəlxalq münaqişə yaratmışdı. Professor Fay "Origins of the World War" əsərində Birinci Dünya Müharibəsinin beş əsas səbəbi kimi gizli müttəfiqliklər, militarizm, milliyətçilik, iqtisadi imperializm və mətbuatı göstərir. Buna görə, dəmiryolu xəttləri iqtisadi imperializmin ən əhəmiyyətli formasıdır, çünki buraya siyasi və iqtisadi maraqlar daxildir [5].

Ümumiyyətlə, Almanlar Osmanlı torpaqlarında iki xətt inşa etmişdi: birincisi, Anadolu Dəmiryolu xətti (İzmit-Konya), ikinicisi, isə Bağdad Dəmiryolu xətti (Konya-Bəsrə). Qeyd etmək lazımdır ki, Bağdad dəmiryolu layihəsi dövrün ən nəhəng layihələrindən biri idi. Lakin iqtisadi, siyasi və coğrafi əngəllər səbəbindən dəmiryolunun tamamlanması işi yubandı. Birinci Dünya Müharibəsi başlaması isə xəttin tamamlanmasına növbəti zərbə oldu. Müharibə başlayanda hələ dəmiryolunun Bağdada çatmağına yüzlərlə kilometr qalmışdı. Müharibə zamanı dəmiryolları müəyyən dərəcədə silah-sursat kimi zərurətlərin daşınmasında yararlı olsa da, gözlənilən uğuru əldə etmədi. Osmanlının süqutu ilə dəmiryolları Britaniyanın hərbi idarəsi altına keşdi. Bağdad layihəsi Almaniya və Osmanlı üçün uğursuz oldu. Şübhəsiz, layihə tamamlanmış olsa idi, müharibə dövründə Mərkəz qüvvələrə öz töhvəsini verəcəkdi.

ƏDƏBİYYAT

1. Alkan N. Dış siyasetin bir aracı olarak hükümdar gezileri. Kayzer II. Wilhelm'in 1898 Şark Seyahati. Osmanlı Araştırmaları XXXI. İstanbul, 2008, s: 9-53.
2. Armaoğlu F. 20. Yüzyıl siyasi tarihi (1914-1995). İstanbul, Kronik kitap, 2020, 752 s.
3. Benjamin T. Encyclopedia of Western Colonialism since 1450 (First edition), Volume 1 (A-E). Thomson Gale, 2007, 1248 p.
4. Dhuwaib J.H.A., Khamee A. O. The impact of the Berlin-Baghdad Railway on Britain's Nautical and Commercial Interests in Iraq's Rivers/ European Journal of Multidisciplinary Studies, September-December 2017, Volume 2, Issue 6, p: 243-252.
5. Fay S. B. The origins of the World War. New York, The Macmillan company, 1930, 552 p.
6. Maloney A.P. The Berlin-Baghdad Railway as a cause of World War I/ Center for Naval Analyses, January 1984, p:1-23
7. McMeekin S. The Berlin-Baghdad Express, the Ottoman Empire and Germany's bid for world power. Massachusetts, The Belknap Press of Harvard University Press Cambridge, 2010, 556 p.
8. McKale D.M. War by Revolution. Germany and Great Britain in the Middle East in the Era of World War I. Kent, The Kent State University Press, 1998, 333 p.
9. Onursal B.F., Başaran D. Bağdat Demiryolu projesi üzerinden Almaniya'nın barışçıl nüfüzetme stratejisine dair okuma / Uluslararası Kriz ve Siyaset araştırçğmaları dergisi. Dekabr, 2020, s: 325-358.
10. Ortaylı İ. İkinci Abdülhamit döneminde Osmanlı imparatorluğunda Alman nüfuzu. Ankara, Ankara Üniversitesi basımevi, 1981, 149 s.
11. Alfred von Kaulla, İstanbul'dan Bağdat'a 1000 kilometre – Marc von Lüpke. - https://www.altust.org/2015/04/portre-alfred-von-kaulla-istanbuldan-bagdata-1000-kilometre-marc-von-lupke/ (25.03.2025)

12. Anadoluda ilk demiryolu. - https://www.atlasdergisi.com/atlas-tarih/anadoluda-ilk-demiryolu.html (18.03.2025)

ЛЯМАН АЛИЕВА
Докторант Бакинского Государственного Университета

ПРИОБРЕТЕНИЕ ГЕРМАНИЕЙ БАГДАДСКОЙ КОНЦЕССИИ НАКАНУНЕ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ И ПОЗИЦИЯ ВЕЛИКИХ ДЕРЖАВ В ОТНОШЕНИИ ПРОЕКТА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ БЕРЛИН-БАГДАД

В конце XIX века между ослабленной Османской империей и новообразованной Германской империей установились дружеские отношения. Постепенно эти отношения переросли в союз накануне Первой мировой войны. В этот период османы стали уделять внимание вопросу строительства железных дорог, чтобы восстановить свою былую мощь, укрепить свой авторитет на своих землях и предотвратить иностранное вмешательство. Из-за финансовых ограничений строительство железных дорог приходилось осуществлять посредством концессий. Предоставление немцам концессии на Багдадскую железную дорогу, которая считалась очень важной, вызвало недовольство и беспокойство на международной арене. Великие державы того времени, включая Англию, Францию и Россию, подходили к этому вопросу с точки зрения собственных интересов. Использование немцами Багдадской концессии для реализации проекта строительства железной дороги Берлин-Багдад и получения доступа к Персидскому заливу еще больше осложнило ситуацию накануне Первой мировой войны.

Ключевые слова: железная дорога Берлин-Багдад, концессия, Вильгельм II, Абдулхамид II.

LAMAN ALIYEVA
Doctoral student of Baku State University

GERMANY'S ACQUISITION OF THE BAGHDAD CONCESSION ON THE EVE OF WORLD WAR I AND THE STANCE OF THE GREAT POWERS TOWARDS THE BERLIN-BAGHDAD RAILWAY PROJECT

At the end of the 19th century, friendly relations were established between the weakened Ottoman Empire and the newly formed German Empire. Gradually, this relationship turned into an alliance on the eve of World War I. During this period, the Ottomans began to pay attention to the issue of building railways in order to restore their former power, strengthen their authority in their lands, and prevent foreign interference. Due to financial constraints, the construction of railways had to be carried out through concessions. The granting of the Baghdad railway concession, which was considered very important, to the Germans caused dissatisfaction and concern in the international arena. The great powers of the time, including England, France, and Russia, approached this issue from the perspective of their own interests. The Germans' use of the Baghdad concession to implement the Berlin-Baghdad railway project and gain access to the Persian Gulf further complicated the situation on the eve of World War I.

Keywords: Berlin-Baghdad railway, concession, Wilhelm II, Abdulhamid II.

Məqalənin redaksiyaya daxil olduğu tarix: 19 aprel 2025-ci il.
Məqalənin çapa qəbul olunma tarixi: 15 may 2025-ci il.
Rəyçilər: t.ü.f.d. İqbal Ağayev, t.e.d. Sani Hacıyev.