

САЯСИ ЖӘНЕ ӘЛЕУМЕТТІК ТАРИХ ПОЛИТИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ИСТОРИЯ POLITICAL AND SOCIAL HISTORY

ӘӨЖ 94 (560)
МРНТИ 03.09.31

<https://doi.org/10.51889/2022-1.1728-5461.07>

Н.М. Абдукадыров^{1*}, А.П. Акынова²

Әл-Фараби атындағы ҚазҰУ,
¹Дүниежүзі тарихы, тарихнама және деректану кафедрасының доценті, PhD
Алматы қ., Қазақстан Республикасы,
E-mail: nurjigit.85.kanuni@mail.ru

²Абай атындағы ҚазҰПУ, Академик Т.С. Садықов атындағы
Қазақстан тарихы кафедрасының аға оқытушысы, PhD
Алматы қ., Қазақстан Республикасы,
E-mail: akynova.aygerim@gmail.com

БЕРЛИН-БАҒДАТ ТЕМІРЖОЛЫН САЛУ ЖОБАСЫНЫҢ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ САЯСАТҚА ҮЙІМДІК

Аңдатпа

XIX ғасырдың соңғы ширегінде Осман империясы мен Кайзерлік Германия арасында саяси байланыстар жоғары деңгейге көтеріліп, ол уақыт өте жылдам қарқынмен дамыды. Империялар арасындағы саяси байланыстардың басты бағыттарының бірі – XIX-XX ғасырлар тоғысында салынып, «Ғасыр жобасы» аталған Берлин-Бағдат теміржолының салыну жобасы болды. Мақалада, Бағдат теміржолының салыну жобаларының Осман империясы мен Германия үшін саяси маңыздылықтары қарастырылады. Сонымен бірге, теміржолды салу жобасының халықаралық сипаты мен әсері көрсетіліп, бұл жобаға әлемдік империялардың араласу мәселелеріне тарихи талдау жасалады. Әлемдік империялар Англия мен Францияның Анадолы теміржолын Бағдатқа дейін ұзартудағы Германия мен Осман империясының саяси жобаларына қатысты саяси ұстанымдары мен осы жобаға байланысты туындаған халықаралық мәселелерді зерттеу мақаланың басты міндеттерінің бірі болып табылады.

Кілт сөздер. Бағдат теміржолы, Халықаралық саясат, Осман империясы, Германия, Әлемдік империализм.

Абдукадыров Н.М. ^{1*}, А.П. Акынова²
Ph.D, асоц. профессор кафедрасы Всемирной истории, историографии и источниковедения
Казахского Национального университета имени аль-Фараби
г. Алматы, Республика Казахстан, E-mail: nurjigit.85.kanuni@mail.ru
²КазНПУ им. Абая, Старший преподаватель кафедрасы истории
Казахстана имени академика Т.С. Садыкова
г. Алматы, Республика Казахстан, E-mail: akynova.aygerim@gmail.com

ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА БЕРЛИН-БАГДАДСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ И ЕЕ ВЛИЯНИЕ НА МЕЖДУНАРОДНУЮ ПОЛИТИКУ

Аннотация

В последней четверти XIX века политические отношения между Османской империей и кайзеровской Германией достигли высокого уровня и в то время развивались очень быстрым темпом. Одним из основных направлений политических отношений между империями было строительство железной дороги Берлин-Багдад, построенной на рубеже XIX-XX веков и получившей название «Проект века». В статье рассматривается политическое значение проекта Багдадской железной дороги для Османской империи и Германии. Кроме того, продемонстрирован международный характер и влияние

проекта железной дороги, и сделан исторический анализ вмешательства мировых империй в этот проект. Одна из основных задач статьи - изучить политическую позицию мировых империй Великобритании и Франции по политическим проектам Германии и Османской империи по продлению Анатолийской железной дороги до Багдада и международным вопросам, возникающим в связи с этим проектом.

Ключевые слова. Багдадская железная дорога, Международная политика, Османская империя, Германия, Мировой империализм.

N.M. Abdukadyrov^{1}, A.P. Akynova²*

*¹Ph.D, Associate Professor of the Department of World History, Historiography and Source Study,
Al-Farabi Kazakh National University*

*Almaty, Republic of Kazakhstan, E-mail: nurjigit.85.kanuni@mail.ru
KazNPU named after Abai,*

*²Senior Lecturer of the Department of History of Kazakhstan named after Academician T.S. Sadykova
Almaty, Republic of Kazakhstan, E-mail: akynova.aygerim@gmail.com*

BERLIN-BAGHDAD RAILWAY CONSTRUCTION PROJECT AND ITS IMPACT ON INTERNATIONAL POLITICS

Abstract

In the last quarter of the 19th century, political relations between the Ottoman Empire and Imperial Germany reached a high level and developed at a very fast pace at that time. One of the main directions of political relations between the empires was the construction of the Berlin-Baghdad railway, built at the turn of the 19th-20th centuries and called the "Project of the Century". The article examines the political significance of the Baghdad railway project for the Ottoman Empire and Germany. In addition, the international character and impact of the railway project is demonstrated, and a historical analysis of the intervention of world empires in the project is made. One of the main objectives of the article is to study the political positions of Great Britain and France on the political projects of Germany and the Ottoman Empire to extend the Anatolian railway to Baghdad and international issues arising in connection with this project.

Keywords. Baghdad railway, International politics, Ottoman Empire, Germany, Imperialism.

Кіріспе

XIX ғасырдың соңғы ширегінде Осман империясы Кайзерлік Германия арасындағы саяси-экономикалық байланыстардың нығаюына байланысты герман үкіметі османдық Шығыста өзінің экономикалық жобаларын жүзеге асырды. Ол үшін осман үкіметінен Анадолы жеріне теміржол желілерін салуға келісін алып, оны салуға көмектесті. Анадолыда салынған теміржолдар әуелде батыста Балқан провинцияларына, Шығыста Анадолы жеріне келіп тоқтайтын еді. XIX ғасырдың соңына қарай күшейіп, Еуропада қуатты мемлекеттердің біріне айналған Германия Анадолы теміржолын батыста Берлинге, шығыста Бағдатқа дейін ұзарту туралы ұсыныстарын осман үкіметіне білдірді. Бұған дейін салынған Анадолы теміржолын Батысқа және Шығысқа қарай ұзарту Осман империясы үшін де тиімді болып, алайда оның құрылысына мемлекеттің экономикалық жағдайы мүмкіндік бермеді. Сондықтан, Германияның бұл ұсынысы осман билігі тарапынан бірден қабылданды. Берлин-Бағдат теміржолын салу жобасының жүзеге асырылуының Осман империясы үшін де, Германия үшін де саяси маңыздылығы өте жоғары болады деп күтілді.

Келесі кезекте, теміржолды Берлин мен Бағдатқа дейін ұзартып салу мен оны пайдалану үшін қаржы мәселесі күн тәртібіне қойылды. Алғашқы кезде еуропалық банктер мен қаржы ұйымдары бұл іске белсене кірісуге ризашылық білдіргенімен, кейіннен жағдай өзгерді. Себебі, Германияның бұл жобаны іске асыруы мен оған жетекшілік етуі өзге империяларды әбігерге салды. Өйткені, бұл теміржолды Бағдатқа дейін ұзарту жоспары Германияның Таяу Шығысқа қарай «қолының ұзаруын» қамтамасыз ететін болды. ал, бұл кезде Таяу Шығыста аса ірі халықаралық сауд мен монополиялық жұмыстарды қолға алып, аймаққа мейлінше орныққан Англия мен Франция үшін бұл қауіпті болатыны анық еді. Осылайша, Кайзерлік Германияның Берлин-Бағдат теміржолын салу жобасы өз кезегінде үлкен халықаралық саяси тақырыпқа айналды.

Материалдар мен әдістер. Зерттеу жұмысын жазуда деректік құндылығы әр түрлі деңгейде болған материалдар қолданысқа енгізілді. Оның ішінде құжаттық деректер мен олардың көшірмелері, құжаттар жинақтары қолданылды [1]. Еуропалық тілдерде жазылған құжаттар жинақтары мен деректік құндылығы

жоғары болған материалдар халықаралық қатынастарда Бағдат теміржол құрылысының саяси ықпалын басқа қырынан көрсетуге мүмкіндік берді. Сонымен қатар, Құлдырау дәуірінде осман-герман саяси байланыстарының тарихын зерделеуде мұндай жинақтардың орны ерекше [2].

Зерттеу жұмысында отандық және шетелдік ғалымдардың іргелі теориялық пікірлері мен тұжырымдары қолданыс тапты. Ғылыми-зерттеудегі жалпы тарихи-салыстырмалылық, тарихи жүйелеу әдістері пайдаланылды. Сондай-ақ, теориялық және методологиялық негізі ретінде, тарихи оқиғаларды баяндау кезінде саяси тарихи процестерді қарастыруда зерттеу жұмысында сыннан өткен диалектикалық амал қолданылды. Зерттеу жұмысын жазу барысында соңғы жылдары тарих ғылымында болып жатқан түбегейлі өзгерістер негізге алынды. Берлин-Бағдат теміржолын салу және Осман империясы мен Германия арасында саяси қатынастарды, сондай теміржолдың халықаралық сипаты мен оған қатысты туындаған шиеленістердің тарихын қарастыруда жершілдік пен саяси көзқарастар басты назарда болды. Сондықтан да, зерттеу жұмысында еуроцентристік, ұлтшылдық, түрікшілдік және діншілдік көзқарастардан бас тартып, тақырыптың өзекті мәселелерін объективті түрде шешуге талпыныс жасалды.

Талқылау. Жұмыстың тақырыбы шетел тарихнамасында аз зерттелген мәселелер қатарынан орын алады. Берлин-Бағдат теміржолын салудың саяси негіздерінен бөлек оның құрылысы туралы мәселелер ғалымдардың назарын аударып, ол бойынша неміс, түрік, кеңес ғалымдары зерттеулер жүргізген. Әрине, бұл тақырыпта негізінен неміс және түрік ғалымдарының еңбектері ауқымды болып табылады. Берлин-Бағдат теміржолын салу мәселелерімен шығыстанушы, географ Уго Гроте айналысып, Осман империясы мен Германия арасында сыртқы байланыстарды көрсеткен. Уго Гроте Берлин-Бағдат теміржолының саяси-экономикалық маңыздылығын және Осман империясы мен Германия арасындағы саяси байланыстарды зерттеген [3].

XX ғ. бірінші жартысында неміс ғалымдары Германия мен Осман империясы арасындағы сыртқы саяси байланыстардың үлкен көпірі болған Берлин-Бағдат теміржолының құрылу мәселелері мен оның Шығыс пен Батыс арасындағы қатынастарға тигізген мол көмегі жайлы арнайы ғылыми зерттеулер де жүргізілді. Бұл тақырып бойынша Поль Рурбах арнайы ғылыми жұмыстар жүргізген тарихшылардың бірі болды. П.Рурбахтың ғылыми жұмысында Берлин-Бағдат теміржолының салыну жоспарлары мен оның салыну барысы жайлы мәселелер көтеріліп, бірқатар тың тұжырымдар қабылданған [4].

Сонымен қатар, бұл тақырып бойынша германиялық түрік тарихшыларының бірі Бекир Сытқы арнайы зерттеулер жүргізіп, ол «Берлин-Бағдат теміржолының құрылуы мәселелері» [5] атты тақырыпта ғылыми еңбек жариялаған. Зерттеушінің негізгі ғылыми объектісі бұл теміржолды құрудағы негізгі жоспарлар жолдың құрылу мәселелері болып табылады. Автор, ең алдымен бұл теміржолдың құрылу қажеттігін туындатқан саяси және экономикалық факторларды негізге алып, сол бойынша талдау жүргізген. Сонымен қатар, Германия мен Осман империясы арасындағы сыртқы саяси және экономикалық байланыстар тарихын зерттеген түркиялық тарихшылардың бірі Мұрат Өзйүксел екі мемлекет арасындағы саяси және экономикалық қатынастарға өзінің үлкен септігін тигізген Берлин-Бағдат теміржолының салыну тарихын зерттеді [6].

Зерттеу нәтижелері

Теміржолдың Германия мен Осман империясы үшін саяси маңыздылығы

Осман империясының территориясында бұған дейін Германия тарапынан салынған Анадолы теміржол желісін Бағдатқа қарай ұзарту екі мемлекеттің саяси стратегиялық жоспарларымен тікелей астасып жатты. Екі мемлекеттің де ішкі және сыртқы саяси мүдделері осы теміржолдың құрылысына байланысты бір жерге түйісті. Берлинге қарай салынып жатқан теміржолдың ұзаруы уақыт өткен сайын екі мемлекеттің саяси, оның ішінде әскери қажеттіліктерін өтеуге көмектесетін болды. Осы орайда, теміржолды салу жобаларының екі мемлекетке саяси саладағы келтірген көмегін қысқаша сипаттама беретін болсақ, Осман империясы үшін теміржолдың саяси рөлі өте жоғары болды [7].

Салынатын теміржолдың қызметінің арқасында екі мемлекет үшін күтілетін саяси нәтижелер төмендегідей болатын болып жоспарланды:

1. Бағдатқа қарай созылатын теміржол Осман империясының ішкі саяси жағдайына біраз өзгерістер алып келетін болды. Атап айтсақ, империяның Шығыс провинцияларындағы әлсіреп бара жатқан саяси өктемдігі барынша күшейді. Себебі, империяның Шығыс провинцияларында жергілікті тұрғындар ағылшын және француз сауда-экономикалық компанияларында жұмыс істеп, бірқатар жобалар атқарып жатыр еді. Бұл жағдай аймақтарда осман билігін әлсірете бастаған болатын.

2. Шығыста Осман империясының империялық аппаратының билігі қайта күшейе бастауы империяның сыртқы саяси жағдайына да өзгерістер алып келді. Осман мемлекеті өз территориясын саяси-

экономикалық тұрғыда қорғау мақсатында аймақта өзге мемлекеттермен еркін саяси бақталастыққа түсе бастады. Бұл жағдай империяның саяси ахуалын тіктеп, оның ұзақ жылдар өмір сүруіне мүмкіндік берді.

3. Теміржолдың маңызды тұстарының бірі Германиямен саяси және экономикалық байланыстарды одан сайын арттыратын болды. Берлин-Бағдат теміржолы арқылы Осман империясына Германиядан қандай болмасын қажетті материалдардың Стамбулға жылдам уақыт ішінде жеткізуге үлкен мүмкіндіктер туындады [7, 111 б.].

4. Бағдат теміржолының салынуы Осман империясының халықаралық саясаттағы беделіне де оң әсер етті. Шығыста империяның саяси өктемдігі қайта күшейе бастады. XIX ғасырда Осман империясын ешқандай өмір сүруге қауқары жоқ, «Еуропаның ауру адамы» деп санаған еуропалық империялар енді онымен аз да болса санаса бастады. Теміржолды салу мен оны пайдалана бастауы Осман империясының сыртқы саясатына оң ықпал етті.

Келесі кезекте Берлиннен Бағдатқа қарай созылатын теміржолдың Германия үшін саяси маңыздылықтарына тоқталсақ:

Теміржолдың Германияның ішкі саяси жағдайын аса үлкен тиімділігі болмағанымен, оның Герман империясының сыртқы саясаттағы бағыттарын анықтауда маңыздылығы өте жоғары болды.

1. Дойче Банк Анадолы теміржолын Бағдатқа дейін жеткізудің концессиясын өз қолына алған соң, теміржолды салып, оны болашақта пайдалануда Германияның Осман империясының алдындағы саяси беделін одан сайын арттырды. Германия өзінің саяси одақтасы деп шешкен Осман империясына саяси көмекті аямауға тырысты. Әрине, ол ең алдымен өз мүддесін ойлады. Бұл жолды салуға Германиядан сан мыңдаған адам көшіп келді. Осман империясы мен жалпы османдық Шығыста немістердің саны күн санап өсті [8]. Бұл Германияның Шығысты игерудегі басты саясатының бірі еді.

2. Бұл кезде Германияның сыртқы саясаттағы басты бәсекелестерінің бірі болған Британ империясының Шығыстағы маңызды империялық нүктелері болған Суэц каналы мен Мысыр территорияларына қауіп төндіру герман империализмінің басты геосаяси жоспары болды. Себебі, Шығысқа өту үшін осы территориялар арқылы өту керек еді. Герман үкіметі Суэц каналы мен Мысырға ұйымдастыру үшін жасаған әскери жоспарын Берлин-Бағдат теміржолы арқылы жүзеге асыруды көздеді.

3. Әлемдік империализм мен отарлар иелену көшінен кеш қалған Германия Шығысқа қарай жылжып отарлар иеленуде Осман империясының территорияларын маңызды тірек пункт ретінде пайдаланғысы келді. Ал сыртқы саясаттағы мұндай империялық жоспарларды жүзеге асыруда Германия үшін Берлин-Бағдат теміржолының саяси маңыздылығы өте зор болады деп күтілді.

4. Бағдат теміржолын салып, оны болашақта Берлинге дейін жеткізуді қолына алған Германияның халықаралық саясаттағы беделі бірден жоғарылады. Германияның саяси тұрғыда күшейіп келе жатқанын көрген өзге еуропалық империалистік мемлекеттер оның одан сайын күшеюінен қауіптен бастады. Себебі, Бағдат теміржолын салудың үлкен бөлігін Германия өз қолына алды.

Жоғарыда көрсетілген қажеттіліктер Осман империясы мен Германия үшін ортақ пайда табуына мүмкіншілік берді. Берлин-Бағдат теміржолын салу мен оны пайдалану жобасы XIX ғасырдың 70-жылдарынан бастау алып, XX ғасырдың басына дейін жалғасқан осман-герман саяси байланыстарының бір саласы болды [9].

Бағдат теміржолының салыну жобасына қатысты көтерілген халықаралық мәселелер

XIX ғасырдың 80-жылдары Анадолы жерінде бұған дейін салынған теміржол желісін уақыт өте батыста Берлинге, ал Шығыста Бағдатқа дейін жеткізу жоспарланды. XIX ғасырдың соңы мен XX ғасырдың тоғысындағы әлемдегі аса ірі трансконтиненталдық жобалардың бірі болып саналған бұл теміржолдың құрылысы халықаралық деңгейге көтерілді. Алғашында теміржолды салу үшін Осман империясы мен Германиядан бөлек өзге мемлекеттер де тартылып, теміржолды салу мен оны пайдалануда ортақ шаралар қабылдануы тиіс болған еді, бірақ уақыт өте ол нәтижесіз қалды. Себебі, Германияның Шығыстағы белсенді саяси және экономикалық қимылдары Франция, Англия сынды өзге еуропалық империалистік мемлекеттерге ұнамады. Франция мен Англия Германияны аймақтағы ірі бақталасы ретінде санады. Осыған қарамастан, Германия Осман империясының территориясында теміржол құрылысын жалғастыра берді. Басты үлес Германияның еншісінде болды. Теміржолдың құрылысы мен оны жүзеге асыру жобалары дайындалып ол талқыға түсті. Неміс инженері Вильгельм фон Прессель теміржол жобасын жасап, оны Германияда белсенді түрде алға жылжытты. Deutsche Bank теміржолды салу үшін алынатын концессиялар үшін тартысқа түсуі керек болды [6, s. 15-16].

Бағдат теміржолының салынуына ерекше саяси қызығушылық білдіріп, мұндағы Осман империясы мен әсіресе Германияның саяси ұстанымдарына ерекше ықылас танытқан Англия, Франция және Ресей болды. Бұл мемлекеттердің барлығы Шығыста өздерінің саяси жобаларына Германияның кедергі

келтіруін және әлсіреп отырған Осман империясының қайта күшеюін қаламады. Дегенмен де әуелде Англия мен Франция теміржолдың салынуына қаржылай қолдау білдіріп, теміржол концессиясының айтарлықтай бөлігін өз қолына алмақшы болған еді [10].

1903 жылдың сәуір айының басында ағылшын премьер-министрі Бальфур, сыртқы істер министрінің өкілі Лэндсдоун, британдық банкирлердің ірі өкілі Эдвард Бэринг (Ревелсток) және Дойче банк атынан Артур фон Гвиннер Бағдат теміржолына ағылшын капиталының салынуы туралы сұхбат құрды. Бұл әңгіме барысында теміржолдың салынуына, басқаруға және пайдалануына герман, француз, ағылшын капиталистері 25 пайызына үлес қосатын болып шешім қабылданды. Сонымен қатар, Анадолы теміржол компаниясының үлесіне 10 пайыздық үлес тиді. Лорд Лэндсдоун мен премьер-министр Бальфур бұл келісімді мақұлдап оны жүзеге асыру үшін Британ үкіметінің ешбір қарсылық көрсетпеуге кепілдік берген еді.

Бірақ, бұл мәселе ағылшын парламентінде көтерілген кезде, Англияның Бағдат теміржолын салуға ортақтасуы үлкен қарсылыққа ұшырады. Оның басты себептері, ағылшын парламентінің өкілдерінің ұйғарымы бойынша біріншіден егер бұл теміржол Бағдатқа дейін салынып жететін болса, онда оған Үндістан жақындай түсетін болды. Екіншіден, Англиядан Үндістанға және Парсы шығанағына шығатын жолдарына Германия тарапынан қауіп төнетін болды. Үшіншіден, бұл аймақтарда герман экономикасы мен империализмі кеңінен жайылатын болды. Ағылшын парламентінің өкілдері тарапынан ұсынылған мұндай идеялар Бағдат теміржолын салуға Англияның белсенділігін төмендетті. Осы тұста айта кетерлігі, Үндістанға, жалпы Парсы шығанағына теміржолдың жақындауы Британия үшін тиімді болатын еді. Дегенмен, мұнда ағылшын парламенті мұндай тиімділіктен қарағанда Шығысқа Германияның жақындамағаны дұрыс деп шешті.

Алайда, мұндай талаптардың шынайлығы негізсіз еді [11]. Ағылшын парламентінің мұндай талаптарын жоққа шығаруға тырысқан жалғыз саяси тұлға ол Бальфур болды. Ол Германияның Шығысқа қарай жылжуын күтіп отырмай, керісінше оның алдын-алып, Шығыста герман империализмін таратпауды ұсынды. Бальфур сол кездегі әлемнің ең қуатты империалистік мемлекеттің үкіметін басқарып отырғандықтан Англияда бүкіләлемдік империализмнің таралу жолдарын жақсы білетін еді. Оның Бағдат теміржолына қатысты ағылшын үкіметіне түсіндіргісі келген басты ұстанымы Англияның Осман империясы және Германиямен бірге осы теміржолдың салынғанынан бастап біткеніне дейін оның басында болу қажеттігі еді. Бұл жағдайда болашақта Үндістанға жақындайтын бұл жолдың Германияның немесе Францияның иелігіне өтіп кетуі әбден мүмкін еді. Егер Бағдат теміржолының салынуынан бастап оның бітуіне дейін Англия қатысатын болса, бұл теміржол халықаралық көлік дәлізі қызметін атқаруға тиіс болатын болды және ең маңыздысы осы кезде енді ғана Кувейтті өзіне тәуелді етіп отырған Англияның Кувейт жеріне жақын жолмен жетуге үлкен мүмкіндіктер туындайтын еді. Осының негізінде болашақта теміржолдың аяқталар тұсы тіпті Англияның тікелей қарамағына өту мүмкіндіктері бар екені көрсетілді. Сонымен қатар, бұл кезеңде Осман империясының Таяу Шығыстағы провинциялары мен жалпы Шығыста сауда мен экономиканың үлкен бөлігін өз қолында ұстаған Англия үшін бұл теміржолдың экономикалық пайдасы өзге мемлекеттерге қараған да орасан зор болатыны айтылды [11, s. 166-167].

Алайда, Бальфурдың бұл ұсыныстарын да көпшілік қолдамады. Парламент өкілдерінің теріс пікірлерінен соң, баспасөз өкілдері бұл пікірлерді жарыса жазды. Осының салдарынан Англияда Германияның Бағдат теміржолын салуға қатысты теріс көзқарас қалыптасты. Бальфурдың көзқарасы мен теміржолға қатысты ұстанымдары үкімет пен қоғам тарапынан қабылданбаған соң, парламенттің Қауымдар палатасында Бағдат теміржолын салуға Англияның қатыспайтыны және ағылшын капиталистері тарапынан бұл жобаның жүзеге асырылуына қолдау көрсетілмейтіндігі жарияланды [12].

Бұл шешімнен соң, ағылшын және герман банкирлерінің келісімінің бұзылуы көзге көрініп тұрған жағдай еді. Екі жақтың қатысуымен Бағдат теміржолының салынуына қатысты қабылданған жоспарлар премьер-министр Бальфурдың парламенттегі үндеуінің сәтсіз болуына байланысты нәтижесіз қалды. Ағылшын банкирлері әбігерге түсті, оларға Британ үкіметінен ешқандай қаржылай қолдаудың болмауы анық еді. Атақты магнат Морган тобының құрамында болған ағылшын капиталистерінің бірі Клинтон Дакинз Дойче Банктің бас директоры Гвиннерге жазған хатында өзінің қиын жағдайда қалғанын жеткізіп, ағылшын кәсіпкерлерінің атынан Дойче Банктен кешірім сұрады. Ағылшын капиталистерінің мұндай өтінішіне Гвиннер өзінің ешқандай ренішін білдірмей, өз ренішін тек Британияның сыртқы істер министрлігіне ғана білдірді [6, s. 202-203].

Дойче Банктің бұрынғы бас директоры Сименстің ағылшын теміржолымен ортақтасу жоспарын одан кейін басшы болған Артур Фон Гренвиль жалғастырып, алайда, оны толық жүзеге асыра алмады. Мұндай сәтсіздіктерге парламенттің шешімі себепкер болды. Ағылшындардың орнына 1831 жылдан бері Бағдат

пен Парсы шығанағының арасында кеме қатынасын дамытып отырған Линх кеме жасау компаниясы жалғастыруға мүдделі болды. Бағдат теміржолын салуға құлықты болған тағы бір компания бар еді. Ол Измир-Айдын теміржол компаниясы болды. Бұл компания негізінен француздардың қолдауымен жүргізіліп жатқан Измир-Касаба теміржолының Афион қаласында түйістірумен шұғылданып жатты. Бағдат теміржолы Стамбул, Искендерун, Мерсин порттарын дамытып Измир портының маңыздылығын азайтты. Измир-Айдын теміржол компаниясы Измир портының қызметін төмендетпей, керісінше оның қызметін жандандырудағы рөлін көтеруге тырысты. Бұл жағдай аймақта Осман империясы мен Германияның біріккен жобасына француздардың бақталастыққа түсуін көрсетті. Измир-Айдын теміржолын салу туралы француз парламентінде Гибсон Боулес тарапынан арнайы ұсыныс қабылданып, оның нәтижесінде Бағдат теміржолына қарсы арнайы «майдан ашу» қарастырылды [13].

Шығысқа сапар жасаған ағылшын кеме жасаушылары да Бағдат теміржолының өздерінің болашақта табыстарының азаятынын түсініп, Бағдат теміржолының өзіне тигізер кері әсерінің алдын алуға кірісті. Уақыт өте бұл іске Шығысқа қарай өтіп жүрген тоқыма өнеркәсібінің өкілдері де тартыла бастады. Олар егер Бағдат теміржолының салынуына Англия қатысатын болса, баж салығының артуына келісім беретін болды. Ал баж салығының артуы бұл фабрикалардың Осман империясына экспортқа шығарған тоқыма өнімдерінің көлемін азайтатын болды. Алайда, көп ұзамай ағылшындардың Бағдат теміржолының құрылысына қатыспайтыны анық болды. Бұл жағдай, Британ империясының теміржолдың Парсы шығанағына жеткен соң, ондағы қорғанысты күшейтетінін нақтылап берді. Герман империясының экономикасының жоғары қарқынмен дамуы немістердің жоспарларын тез орындалуына мол үміт арттырды. Ал Франция болса, Париж фонд биржасына Бағдат теміржолын байланыстыруға шешім қабылдады.

Бұған дейін 1899 жылы 6 мамырда Дойче Банк, Османлы Банкі, Измир-Касаба теміржолы компаниясы мен Анадолы теміржолы компаниялары арасында қабылданған келісімде француздардың Бағдат теміржолын салуға үлкен ұсыныс тастаған еді [14]. Тіпті ол кезде Дойче Банкке концессия берілген кезде нақты ұсыныстар білдіріп, қатысушыларды қолдаған болатын. Бұл келісімнен екі жыл өткен соң 13-21 мамыр аралығында Османлы Банкі мен Анадолы теміржол компаниясының өкілдерінің арасында жүргізілген келіссөздерде де нәтижелі қорытынды жасалған еді. Бұдан бөлек, Дуйунуумумие¹ әкімшілігіндегі француз өкілі Бағдат теміржолының басты жақтасы еді. Қажет болған жағдайда Француз теміржолдары компаниясының, Османлы Банкі мен Дуйунуумумие сынды ұйымдардың Бағдат теміржолының салынуы мен оның пайдаланылуын қолдауы сөзсіз еді. Бағдат теміржолының салынып, оның қолданысқа берілген соң, француздарға тиісті болған Измир-Касаба, Шам-Хама теміржолдары Осман империясын Азия және Еуропамен байланыстыратын үлкен желінің бір бөлігіне айналып, осылайша оның рөлі жоғары болатын еді. Анадолы мен Анадолы-Касаба теміржолдары басшылары екі желінің Афионда түйісуін жоспарға алды. Ол бойынша Измир-Касаба теміржолдары тікелей Адана, Алеппо, Бағдат сынды Осман империясының ірі орталықтарын байланыстыратын болды. Осман империясының аумағында өрілген теміржолдың Османлы Банкі мен Дуйунуумумиедегі француз өкілдері үшін де басты жоспарлардың бірі еді. Мұның барлығы Осман империясының Францияға көптеп қарыз болуымен байланысты болды.

Осы себепті Османлы Банкі мен Измир-Касаба теміржолы компания басшыларының Дойче Банкпен келісімдерінде таң қаларлық бір жағдай жоқ еді. Таң қалатын жағдай 1903 жылдың қазан айында француз үкіметінің Париж фондында Бағдат теміржолы акцияларының сатуға тыйым салды. Бұл шешімнің қабылдануына түрткі болған себептердің кейбіреулерін 1903 жылдың 19 қарашасында Дешанельдің мәжілісте жасаған баяндамасында: «Бұл теміржол Суэц каналынан Шығысқа қарай бағытталған жолдың бір бөлігін алып, Марсель порты мен француз теміржолдарына Орталық Еуропа теміржолдарын бәсекелес етіп шығарады. Бұл жаңа бір отарлау саясатының тууына себепкер болады. Мемлекеттерде қару-жарақ тапшылығы туындап, басып алатын аймақтарда қару-жарақ сатудың табысы күшейтіледі. Қазіргі уақытта басып алудың басты құралы болған капитал салудың ең үлкен бөлігіне ие болған біздер сыртқы саясатымызға қарсы болған адамдарға өз капиталымызды бергелі жатырмыз» - делінді [15, s. 174].

Мұнда Дешанельдің баяндамасындағы басты мәселе Германияның Осман империясындағы саяси беделінің артуы Францияның саясатына нұқсан келтіруімен сипатталады. Одақтасы Ресейдің Бағдат теміржолына көрсеткен наразылығын бұл тақырыптағы басты мәселе ретінде көтерді. Немістердің Осман империясының территорияларында діни және мәдени тұрғыда жайылуы француз билігі мен қоғамын әбігерге салған ең маңызды факторлардың бірі болды. Оның ішіндегі басты мысал, Осман империясының

¹Дүйунуумумие –1881-1939 жылдары Осман империясында шетелдерден алынған қарызды қадағалау мақсатында қызмет еткен мемлекеттік орган. 1854 жылдан бастап Осман империясы Еуропа мемлекеттерінен үлкен көлемде қарыз алып, алайда оның империя экономикасына тигізген оң әсері жоғары болмады. Сондықтан 1881 жылы осман сұлтаны II Абдулхамиттің ұйымдастыруымен осы орган құрылып, сырттан келетін қарыздарға бақылау жасады.

құрамында болған Таяу Шығыстағы католиктердің қасиетгі орындарына ғасырлар бойына Францияның қамқорлық ету миссиялары Германияның қолына өтіп кету қаупі болды [15, s. 175].

Бұл себептер Франция үшін өте маңызды болып, ол француз қоғамын Германияға қарсы қойды. Оның нәтижесінде Франция билігі Измир-Касаба теміржолы компаниясы мен Османлы Банкінің тығыз қаржылай байланыста болуына қарамастан, Париж фонд биржасының Бағдат теміржолын салуға облигациялар беруін тоқтатты. Алайда, француз үкіметінің Бағдат теміржолына қатысты бастаған бұл әрекеті саяси негізде болып, ол жүзеге асырылғанымен, Осман империясындағы француз кәсіпкерлерінің үлкен бөлігі Бағдат теміржолының құрылысы үшін капитал салудан бас тартпады. Франция Бағдат теміржолының салынуына теріс көзқараста болып, оны қолдамағанымен, теміржолды салудағы ең ірі шетелдік салымшылардың бір бөлігі француз банкирлері болды. Көріп отырғанымыздай, Германияның Осман империясымен саяси-экономикалық байланыстарының күшеюі және соның негізінде Бағдат теміржолын салуға қатысты Англия мен Францияда қоғамдық пікірлердің қысымы ағылшын және француз үкіметтерінің теміржолды салу үшін қаржы құюға көзқарастарының өзгеруіне алып келді.

Ал Ресей болса бұл жобаның қабылдануынан бастап оған кедергі келтірумен болды. Теміржолдың салынуы Кавказ бен Шығыс Анадолыда Осман империясы мен Германияның күшеюін қамтамасыз етеді деген күмәнді саясат басым болды. Тек бір ғана Францияның ара түсуімен теміржолға қатысу мүмкіндігі туындағанымен, уақыт өте бұл мүмкіндік те жойылды. Керісінше, Ресей болса салынатын бұл теміржолдың Германияның Алдыңғы Азияда енуін жеңілдетіп, аймақта Осман империясының әскери күші артады деп түсінді. Осының негізінде Ресей билігі аймақтағы мұндай стратегиялық қимылдардың алдын алу мақсатында өз одақтасы Францияға қолдау білдіруге кірісті [16].

Мұнда Ресей империясының өзінің одақтасы болған Францияның ықпалына көніп отырғаны анық. Жалпы, XIX ғасырдың соңы мен XX ғасырдың алғашқы жылдарында Франция мен Ресей арасындағы байланыстар аса тығыз болып, ол өз кезегінде Ресей үшін де маңызды саналды. Бір жағынан Ресей өз ұстанымдарын да нақтылап, ол бойынша Германиямен арадағы байланыстарды реттеп алуды көздеді. Себебі, теміржолдың салынуы мен оның алғашқы жобаларын жүзеге асыруы кезінде Ресейге қатысты мәселелер де қозғалған болатын. Мысалы, 1900 жылы германдық қоғам қайраткері, осы жолдың салынуына еңбек сіңірген Поль Рурбах Армения мен османдық Шығыста (Месопотамия) болып, халқы аз немесе мүлде қоныстанбаған Солтүстік және Шығыс Анадолыда біртұтас Осман империясының халқын қоныстандыруды жүзеге асыру қажет деп көрсете отырып, ол үшін Бағдат теміржолы салынатын аудандарға халықтың көптеп қоныстандыру керек деген қорытындыға келді.

Жол құрылысы қажетті жұмыс күшімен қамтамасыз етілетіні аталып, сонымен қатар Батыс Армения мен Шығыста Ресей ықпалын әлсіретеді деген пікір алға тартылды. Бұл жағдай Кавказда және Иранға қарай ұлғайып келе жатқан Ресей үшін тығырыққа тіреуші факторлардың бірі саналды. Мұндай жағдайлар аймақта Ресейдің ықпалының төмен дәрежеде немесе мүлде болмау керек деген принциптерді алға тартты. Осыдан соң Ресей әкімшілігі Германиямен де байланыстарды реттеуге кірісіп отырды. Тіпті, оның теміржолға ешбір қатысы болмауы мүмкін екені де белгілі болды. Ақыры, 1911 жылы Ресей мен Германия арасында Потсдам келісімі жасалды, оған сәйкес Ресей өзінің Ирандағы мүддесін ойлап, Бағдат темір жолының жұмысына кедергі жасамауға міндеттеме алды.

Осындай саяси келеңсіздіктердің салдарынан Бағдат теміржолын салу туралы жаңа келісімдер жасалып, алайда арадан біраз уақыт өткен соң, Германия Бағдат теміржолын салуды жалғыз өзі жалғастыруға мәжбүр болды. Осыған орай, Бағдат теміржолы желісінің 30 мыңға жуық болған акцияның 8 мыңы Дойче Банктің, 8 мыңы Дойче банктің басшылығындағы серіктестері болған австриялық, итальяндық, швециялық және Осман империясы банкирлерінің, 3 мыңы осман үкіметінің және қалған 8 мыңы француз қаржы топтарының қоластында қалды [16, s. 468]. Директорлар кеңесінің құрамында он бір неміс, сегіз француз, екі швед, бір итальян, бір австриялық және төрт османдық мүше болған жиырма жеті адам болды.

Герман баспасөзі немістердің теміржолды тек өздері-ақ салатыны жайлы жазып, өз мемлекетіне моральдық қолдау көрсетті. 1903 жылы 29 сәуірде «Münchener Allgemeinen Zeitung» газетінде ағылшын-дардың теміржол салуға қатыспағанымен, бұл жағдай Германия үшін аса бір ауыр соққы болмайтыны

жарияланды. Бұл жағдай теміржолдың салынып, оның пайдалануға берілуінде Германияның белсенділігі арта түсетінін көрсетті. Конья-Булгурлу арасындағы алғашқы 200 километрлік бөлігі аяқталғанша жалғыз Германияның өз күшімен теміржолды сала білуі халықаралық саясат пен экономикада аса ірі жаңалық болды. Осы кезде халық арасында және өзге мемлекеттерде бұл жолды Германия жалғыз өзі сала алады деген түсінік пайда болды. Алайда, мұндай пікірлер теміржолды Германияның жалғыз өзі ғана салады дегенді білдірмейтін еді. Дегенмен де, теміржолды салуда жалғыз өзі ғана қалған Германия шетелдерден белгілі бір мөлшерде қаржы қорларын қарастыруды немесе Осман империясының басқа империалистік мемлекеттерден баж салығын арттыру арқылы қаржыны көбейтуді көздеді [17].

Жоғарыда аталған себептер Бағдат теміржолы құрылысының Булгурлу станциясында тоқтап қалуына себепші болуымен бірге Германияны халықаралық саяси аренада жалғыз қалдырды. Германияның өте жылдам қарқынмен дамуы ғасырлар бойына бір-бірімен қарсылас болып келген екі империя Англия мен Францияның жақындасуына себепкер болды. Екі мемлекет Еуропа мен Азияда Германияның күшейіп келе жатқанынан сескеніп, оған қарсы саяси одақ құруды жоспарлады. Оның нәтижесінде 1904 жылы сәуір айында Ұлыбритания мен Франция арасында «Антанта» деген атпен саяси келісім жасалды. Бұл келісім бойынша Франция Мысырдағы саяси үстемдік әрекеттерінен бас тартып, бұл аймақта Британ империясына саяси кедергі келтірмейтін болды. Ал ағылшындар Францияның Мароккодағы саяси отарлау әрекеттеріне нұқсан келтірмейтін болды. Келісім бойынша Мысыр мен Марокконың саяси тәуелсіздігіне толықтай нүкте қойылмады, алайда аталған мемлекеттердің Англия мен Францияның протекторатына айналатынына күмән жоқ еді.

Бұл келісім тараптар арасында Бағдат теміржолы мен Германияның аймақтардағы басқа саяси ұстанымдарына орай басқа да саяси келісімдердің тууына себепкер болды. Онда Ұлыбритания мен Франция Осман империясының территориясында Германияның салып жатқан Берлин-Бағдат теміржолының салынуына қарсы оппозиция құрды. Герман билігі де бұған қарсы әрекет ретінде Мароккоға Францияның отарлау әрекеттеріне қарсы күресуге саяси қолдау білдірді. Осылайша, аймақта Германияға қарсы Еуропаның өзге алпауыт мемлекеттері күш біріктіре бастады [18].

1904-1909 жылдар аралығында Бағдат теміржолының құрылысы баяу жүргенімен Осман империясы мен Германия арасындағы теміржолды салу және оны пайдалану жоспарлары бұзылған жоқ. Керісінше, халықаралық шиеленістер мен екі мемлекет басшыларының да теміржолдың дамуына баса назар аударуына мүмкіндік берді. Шетелдік компаниялардың көбісінің теміржолды салудан бас тартуының салдарынан қаржылық мәселелер туындап, оны шешу жөнінде Осман империясы мен Германия арасында үкіметаралық келіссөздер жүргізілді. Келіссөздер барысында жаңа қаржы көздері іздестірілді. Келіссөздерді Дойче Банктің атынан Германияның халықаралық экономисті Карл Гельферих жүргізді.

Карл Гельферих 1906 жылы Стамбулға келіп, 1908 жылға дейінгі аралықта осында қалды [19]. Ол осман үкіметімен келіссөздер жүргізіп, Таяу шығыс, Бағдатқа дейін созылған 840 километрлік теміржолдың салынуы туралы келісім жасады. Бұл желі Бағдат теміржолының ең қиын бөлігі еді. Экономист Гельферих осман сұлтаны II Абдулхамитпен және осман үкіметінің өзге да басшыларымен тек Бағдат теміржолының құрылысы бойынша келіссөздер жүргізіп қана қоймай, Германияның Осман империя-сының территорияларында белсенділігін арттыратын әр түрлі тақырыптар қозғады [20].

Бағдат теміржолын салу, яғни Анадолы теміржолдарын Шығыста араб провинцияларына ұзарту үшін басталған халықаралық дәрежедегі жоба әу бастан үлкен даулы тақырыппен басталып, ол әлем елдерінің назарын аударғанына көз жеткізіп отырмыз. Бағдат темір жолының географиясы, орналасуы және ресурстардың қол жетімділігі сол кезде құлдырауды бастан кешіп отырған Осман империясының қайта күшеюіне аз да болса мүмкіндік берді. Дегенмен, араб провинцияларының табиғи ресурстары бай болғанымен, халқының күнкөріс деңгейі төмен еді. Осман империясын әлсіз деп санаған Франция мен Англия оның арабтық шығысындағы провинцияларынан бас тартпады. Олар керісінше аймақта саудасаттық, өндіріс салаларын дамытып, монополияларын құруды жалғастырды. Ал, мұндай жағдайлар Осман империясының Таяу Шығыс аумағында Франция мен Англияның отаршылдық мүдделердің белсенді жүргізілуіне алып келді.

Ендігі кезекте теміржолды салу мен оның құрылысы және оны пайдалану Таяу Шығыста Германияның ықпалын күшейтті. Германия расында да әлемдік қуатты империяға айналды. Осылайша, Теміржолдың халықаралық қатынастарды дамытудың өзіндік қозғаушы күшіне айналуы маңызды болып, онда Германия мен Осман империясы арасындағы қатынастар жоғары деңгейге көтерілді. Ал басқа елдермен, атап айтқанда әсіресе Англиямен, Франциямен және Ресеймен қарым-қатынастар нашарлады [21]. Сонымен, теміржол құрылысының аясында бұл мемлекеттер арасында дипломатиялық тартыстар орын алды.

Қорытынды.

Қорыта айтқанда, Анадолыдан Бағдатқа дейін салынатын теміржол жобасы әлемдік империялардың назарын өзіне аудара алды. Әлемдік империялар бұл жолдың қызметі әр түрлі саяси мәселелерді тудыруы мүмкін деп топшылады. Сондықтан, мұның салынуына кейбір империялар қарсылық білдірді. Ал Германия жолды салып бітіруді қолады. Себебі, Бағдат теміржолының салыну жобасының Осман империясы мен Германия үшін халықаралық саяси маңыздылығы өте зор болды. Соның негізінде Осман империясы Германияға құшағын кең ашты. Бағдат теміржолын салу мен оны пайдалануда империялардың бір-бірімен саяси достық қатынастары одан да тереңдей түсті. Екі мемлекеттің әсіресе Герман империясының халықаралық қатынастардағы рөлі артты. Теміржол жобасын жүзеге асыру кезінде әлемдік империялардың Осман империясына деген саяси көзқарастары өзгерді, оған құрмет көрсете бастады. Халықаралық қатынастарда Осман империясының тұралап қалған саяси беделі қайта көтеріле бастады. Ал Германия болса халықаралық саяси кеңістікте қуатты империя екенін көрсетті. Осман империясында Берлин-Бағдат теміржолының салынуы Осман империясының модернизациялануына алып келді. Мұның барлығы екі мемлекеттің саяси одақтастық қатынастарын биік шыңдарға көтерді.

Бағдат теміржолының әлемдік масштабтағы орасан зор жобасы Германияға өз мақсатына жетуге, атап айтқанда халықаралық қатынастарда ықпал ету аясын барынша кеңейтуге мүмкіндік берді. Теміржол құрылысының бүкіл процесі Германия мен Осман империясының Бірінші дүниежүзілік соғыс қарсаңында одақ құруға негіз қалауға мүмкіндік беретін қолайлы жағдайды жасады деп айтуға болады. Ең маңыздысы, XIX-XX ғасырлардың тоғысында жүзеге асырылған Бағдат теміржолының құрылысы кезінде туындаған тартыстар мен оның қызметінің шығысқа қарай кеңеюі империялар арасында үлкен бір соғыстың басталуына ықпал еткен ең үлкен саяси процесс ретінде танылды. Бағдат теміржолының салынуы мен оның пайдалануынан кейін туған халықаралық қатынастардың шиеленісі әлемдік империализмді дағдарысқа ұшыратқан негізгі факторлардың бірі саналды. Мұндай факторлар болашақта еуропалық державалар арасында Бірінші Дүниежүзілік соғыстың орын алуына әкеп соқты.

References:

1. *British Documents on Foreign Affairs: Reports and Papers from the Foreign Office Confidential Print, The Ottoman Empire. General Ed. Kenneth Bourne and Cameron Watt. – Maryland: University Publications of America. 1984. T. 36.*
2. *Antoine H. Les Provinces arabes de L'Empire Ottoman aux AMAE de France 1793-1918. – Beyrouth: Les Éditions Universitaires du Liban, 1988. – 536 p.*
3. *Grothe Hugo. Die asiatische Türkei und die deutschen Interessen. – Halle: Gebauer-Schwetschke, 1913. – 62 s.*
4. *Rohrbach Paul. Die Bagdadbahn. – Berlin: Wiegandt-Grieben, 1911. – 90 s*
5. *Sitki Bekir. Das Bagdadbahn Problem 1890-1903. – Freiburg: Bresgau, 1935. – 175 s*
6. *Murat Özyüksel. Osmanlı-alman ilişkilerinde Anadolu-Bagdat demiryolları. – İstanbul: Arba, 1988. – 306 s.*
7. *Kochwasser, Friedrich H.: Das Deutsche Reich und der Bau der Bagdad-Bahn. In: Kochwasser, Friedrich K./Roemer, Hans R.(Hg.): Araber und Deutsche. Begegnungen in einem Jahrtausend. Tübingen/Basel 1974, - S. 294-349.*
8. *Edward Mead Earle. Turkey, the great powers, and the Bagdad Railway: a study in imperialism. – Charleston: Nabu Press, 2010, - 390 p.*
9. *Schäfer Carl Anton. Die Entwicklung der Bagdadbahnpolitik, – Weimar: 1916 – 78 s.*
10. *McMurray, Jonathan S. "Distant Ties: Germany, the Ottoman Empire, and the Construction of the Baghdad Railway", - Westport: Praeger, 2001. – 168 p.*
11. *Winterstetten, Karl Berlin-Bagdad, neue Ziele mitteleuropäischer Politik. – München: Aufl Lehmann, 1915. – 80 s.*
12. *Hüber, Reinhard: Die Bagdadbahn. – Berlin: Junker u. Dünhaupt, – 1943. – 126 s.*
13. *Anton Mohr. Der Kampf um Türkisch-Asien: die Bagdadbahn. – Meißen : Klinkicht 1919 – 160 s.*
14. *Sean McMeekin. The Berlin-Baghdad Express: The Ottoman Empire and Germany's Bid for World Power. – Cambridge: Harvard University Press. 2010. – 490 p.*
15. *Ibbeken, Rudolf: Das aussenpolitische Problem Staat und wirtschaft in der deutschen Reichspolitik 1880-1914. Untersuchungen über: Kolonialpolitik, internationale Finanzpolitik, Handelsvertraege und die Bagdadbahn, Schleswig, 1928. – 285 s.*
16. *Kampen, Wilhelm. Studien zur deutschen Türkeipolitik in der Zeit Wilhelms II. Phil. Diss. 1968. – 551 s.*
17. *Stiebel T. Der deutsche Lokomotivführer im Weltkriege. – Berlin: Georg Koenig-Verlag, 1919. – 218 s*

18. Ülman, Halûk: *Birinci Dünya Savaşma Giden Yol*,– Istanbul: İMGE KİTABEVİ YAYINLARI. 2002. – 389 s.
19. Buzan B., Lawson G. *The Global Transformation: The Nineteenth Century and the Making of Modern International Relations / International Studies Quarterly*, №57, 2013. – Pp. 620–634
20. Christensen P. H. *Germany and the Ottoman Railways: Art, Empire, and Infrastructure*. – Yale University Press, 2017. – 204 p.
21. Jastrow M. *The War and the Bagdad Railway*. – J.V. Lippincott company, 1917. – 173 p.

Список использованной литературы:

1. Британские документы по иностранным делам: Отчеты и документы из Конфиденциальной печати Министерства иностранных дел, Османская империя. Общее изд. Кеннет Борн и Кэмерон Уотт. – Мэриленд: University Publications of America. 1984. Т. 36.
2. Антуан Х. Арабские провинции империи Османской Империи во Франции 1793-1918. – Бейрут: Университетские учреждения Ливана, 1988. – 536 с.
3. Грот Хьюго. Умри в азиатской Турции и умри в немецком интересе. – Галле: Гебауэр-Шветчке, 1913. – 62 с.
4. Рорбах Пауль. Умереть на Багдадбане. – Берлин: Вигандт-Грибен, 1911. – 90 с
5. Ситки Бекир. Проблема Багдадбана, 1890-1903. – Фрайбург: Бресгау, 1935. – 175 с
6. Мурат Озюксель. Османлы-альман илишикилеринде Анадолу-Багдад демирьоллары. – Стамбул: Арба, 1988. – 306 с.
7. Кочвассер, Фридрих Х.: Немецкий рейх и Бау-дер-Багдад-Бан. В: Кочвассер, Фридрих К. / Ремер, Ханс Р. (Hg.): Арабский и немецкий языки. Бегегнунген в эйнем Яртаузенде. Тюбинген/Базель, 1974. – С. 294-349.
8. Эдвард Мид Эрл. Турция, великие державы и Багдадская железная дорога: исследование империализма. – Чарльстон: Набу Пресс, 2010. – 390 с.
9. Шефер Карл Антон. *Die Entwicklung der Bagdadbahnpolitik*, – Веймар: 1916. – 78 с.
10. МакМюррей, Джонатан С. "Дальние связи: Германия, Османская империя и строительство Багдадской железной дороги", - *Westport: Praeger*, 2001. – 168 с.
11. Винтерштиттен, Карл Берлин-Багдад, Новая европейская политика. – Мюнхен: Aufl Lehmann, 1915, – 80 с.
12. Хюбер, Рейнхард: "Багдадбан". – Берлин: Юнкер у. Дюннхаупт, – 1943. – 126 с.
13. Антон Мор. *Der Kampf um Turkisch-Asien: die Bagdadbahn*. – Мейсен : Клинкихт, 1919. – 160 с.
14. Шон МакМикин. Экспресс Берлин-Багдад: Османская империя и стремление Германии к мировому господству. - *Кембридж: Издательство Гарвардского университета*. 2010. – 490 p.
15. Иббекен, Рудольф: Проблема политики государства и государства в немецкой политике рейха 1880-1914. *Untersuchungen über: Колониальная политика, международная финансовая политика, Handelsvertraege und die Bagdadbahn, Шлезвиг*, 1928. – 285 с.
16. Кампен, Вильгельм. *Studien zur deutschen Turkeipolitik в der Zeit Вильгельм II*. Фил. Дисс. 1968. – 551 с.
17. Штибель Т. Немецкий локомотивфюрер Вельткриге. – Берлин: Георг Кениг-Верлаг, 1919. – 218 с
18. Ульман, Халук: *Биринчи Дюня Савашма Гиден Йол*, – Стамбул: ИМГЕ КИТАБЕВИ ЯИИЛЛАРИ. 2002. – 389 с.
19. Бuzан Б., Лоусон Г. Глобальная трансформация: Деятнадцатый век и становление современных международных отношений / *International Studies Quarterly*, №57, 2013. – С. 620–634
20. Кристенсен П. Х. Германия и османские железные дороги: искусство, империя и инфраструктура. – Издательство Йельского университета, 2017. – 204 с.
21. Ястроу М. Война и Багдадская железная дорога. – J.V. Lippincott company, 1917. – 173 с.