

8502 ÖZYÜKSEL, Murat. *The Berlin-Baghdad railway
and the Ottoman Empire: industrialization, imperial
Germany and the Middle East.* London: Tauris, 2016.
288 pp.

Bagdat Demiryolu
020084

21 Kasım 2017

MADDE YAYIMLANDIKTAN
SONRA GELEN DOKÜMAN

- 16689 KAISER, Hilmar. German railway investment in the Ottoman Empire: the colonial dimension. *Türkisch-deutsche Beziehungen: Perspektiven aus Vergangenheit und Gegenwart*. Claus Schönig, Ramazan Çalık, Hatice Bayraktar [Hrsg.]. Berlin: Schwarz, 2012, (Studien zum Modernen Orient, 19), pp. 154-170. Examines settlement schemes of the Deutsche Bank in connection with the Baghdad railway project. *Bagdat Demiryolu* 020084

01 Mayıs 2018

MADDE YAYIMLANDIKTAN
SONRA GELEN DÖRÜMİN

Bagdat Demiryolu 17154 ÖZYÜKSEL, Murat. *The Berlin-Baghdad railway
and the Ottoman Empire: industrialization, imperial
Germany and the Middle East.* London: Tauris, 2016.
288 pp.

MADDE YAYIMLANDIKTAN
SONRA GELEN DOKÜMAN

01 Ocak 2019

- 17217 BARTH, Boris. Anatolian and Baghdad railways: *Bağdat*
investment and foreign policy before the Great War. *Demiryolu*
East meets West: banking, commerce and investment
in the Ottoman Empire. Ed. Philip L. Cottrell; co-ed. 020084
Monika Pohle Fraser and Iain L. Fraser. Aldershot:
Ashgate, 2008, pp. 161-173. German investment,
1880s to 1914.

MADDE YAYIMLANDIKTAN
SONRA GELEN DOKÜMAN

01 Ocak 2019

imperialism, New Haven 1968; Elena Kulipanova, *International transport in Central Asia: understanding the patterns of (non-) cooperation*, Bishkek 2012; Charles Thomas Marvin, *The region of the eternal fire: an account of a journey to the petroleum region of the Caspian in 1883*, London 1891; Firouzeh Mostashari, *Tsarist colonial policy, economic change, and the making of the Azerbaijani nation: 1828-1905*, [Pennsylvania] 1995; Napoléon Ney, *En Asie central à la vapeur*, Paris 1888; V. E. Pavlov, *Istoriya zhelezodorozhnogo transporta Rossii: 1836-1917 gg.* (in Cyrillic), Saint Petersburg 1994; Jeff Sahadeo, *Russian colonial society in Tashkent: 1865-1923*, Bloomington 2007; Francis Henry Skrine and Edward Denison Ross, *The heart of Asia: a history of Russian Turkestan and the Central Asian khanates from the earliest times*, London 1899, repr. 2004; Geoffrey Wheeler, *The modern history of Soviet Central Asia*, London 1964.

مسعود عرفانیان و جواد مرشدلو /

۳) ترکیه. اندیشهٔ احداث راه آهن در حکومت عثمانی هم‌زمان با پیدایی این صنعت در جهان ظهور یافت. انگلیسیها نخستین راه آهن عثمانی را برای دستیابی به کوتاه‌ترین مسیر به هندوستان در مناطق حاصلخیز کشاورزی احداث کردند که اهمیت سوق‌الجیشی نیز داشت (> تأثیرات اقتصادی و اجتماعی راه آهن و جاده‌ها در ترکیه <، ص ۵۱-۵۵).

انگلیسیها از ۱۲۴۵ تا ۱۲۵۵ / دههٔ ۱۸۳۰ درصد تأسیس راه آهن در عثمانی بودند و سرانجام، امتیاز ایجاد راه آهن از اسکندریه تا دریای سرخ را در ۱۲۶۷ / ۱۸۵۱ از عباس حلمی اول*، والی مصر، گرفتند. البته عثمانیها، که اصرار داشتند حکومت عثمانی باید این امتیاز را بدهد، به این موضوع اعتراض کردند. سرانجام با موضع مصراغه عثمانی و با وساطت انگلستان، این امتیاز به فرمان پادشاه عثمانی اعطا گردید (ریولین^۲، ص ۳۶۸-۳۷۰؛ خیرالله^۳، ص ۱۰۸-۱۰۹؛ جان^۴، ص ۴۳-۴۵؛ کارکار^۵، ص ۱۰۸-۱۰۹؛ برای تفصیل بیشتر ← بخش ۵، ب) کشورهای عرب شمال افریقا: (۱).

نخستین خط آهن عثمانی در روم‌ایلی، خط راه آهن کوستنجه^۶ - چرناوودا^۷ (بغازکوی^۸) به طول ۶۶ کیلومتر بود که برای رونق‌بخشیدن به کشاورزی دشت دوبریجه^۹ (دوبروجا) در ۱۲۷۳ / ۱۸۵۷ احداث گردید. این راه آهن

۱۹۱۳، ترجمهٔ کاوه بیات، تهران ۱۳۸۵ ش؛ کلپتان کستکو، شرح آسیای مرکزی و انتشار سیویلیزاسیون روسی در آن با نقشهٔ ممالک آسیای مرکزی، ترجمهٔ ماردروس داودخانف، به اهتمام مؤتمن‌السلطان صنیع‌الدوله، چاپ غلامحسین زرگری‌نژاد، تهران ۱۳۸۳ ش؛

Nadira A. Abdurakhimova, "The colonial system of power in Turkistan", *International journal of Middle East studies*, vol.34, no.2 (May 2002); idem, "Tsarist Russia and Central Asia", in *History of civilizations of Central Asia*, vol.6, ed. Madhavan K. Palat and Anara Tabysheva, Bilbao, Spain 2005; Audrey L. Altstadt, *The Azerbaijani Turks: power and identity under Russian rule*, Stanford, Calif. 1992; H. A. Ataev, *Torgovo-ekonomicheskie svyazi Irana s Rossiye v XVIII-XIX vv.* (in Cyrillic), Moscow 1991; Giampaolo R. Capisani, *The handbook of Central Asia: a comprehensive survey of the new republics*, London 2000; George N. Curzon, *Persia and the Persian question*, London 1892, repr. 1966; idem, *Russia in Central Asia in 1889 and the Anglo-Russian question*, London 1889a; idem, "The Transcaspian railway", in *Proceedings of the Royal Geographical Society and monthly record of geography*, vol. 11, London: Edward Stanford, 1889b; *Encyclopedia of the age of imperialism: 1800-1914*, ed. Carl Cavanagh Hodge, Westport: Greenwood Press, 2008, s.v. "Railways" (by Robert Davis); Gustavo Henrique Feddersen and Giovanna Esther Zucatto, "Infrastructure in Central Asia: energy and transportation controversies", *UFRGS model United Nations journal*, vol.1 (2013); Milan L. Hauner, "The disintegration of the Soviet Eurasian empire: an ongoing debate", in *Central Asia and the Caucasus after the Soviet Union*, ed. Mohiaddin Mesbahi, Florida: University Press of Florida, 1994; Anthony Heywood, *Modernising Lenin's Russia: economic reconstruction, foreign trade and the railways*, Cambridge 2003; Husein Iskandar, *Äzərbaycanın yul tārīkhī* (in Cyrillic), Baku 1995; *Istoria Sozdania Zh elez Ni kh Dorog Rossii* (in Cyrillic). Retrieved Nov.1, 2014, from <http://rrh.holm.ru/encyclopedia/railroads/zakavk1.htm>; *Joint study on developing Euro-Asian transport linkages*, New York: United Nations, 2008; Firuz Kazemzadeh, *Russia and Britain in Persia: 1864-1914, a study in*

1. Türkiye'de demiryolları ve karayollarının ekonomik ve sosyal etkileri

5. Karkar

6. Köstence

7. Çernavoda

2. Rivlin

3. Khairallah

4. Can

8. Boğazköy

9. Dobruca

MADDE YAYINLANDIKTAN
SONRA GELEN DOKÜMAN

MART 1987

Baghdad Railway

AINSWORTH, W. F. The Euphrates Valley railway. New monthly magazine 149 (1871), 611-632; n.s., 1 (1872), 34-41, 112-120.

BAGDAT DEMİRYOLU

MADDE YAYINLANDIKTAN
SONRA GELEN DOKÜMAN

Bagdat Demiryolu
Hicri Demiryolu

BILGIN, Mustafa Sıtkı. The construction of the Bagdad railway and its impact on Anglo-Turkish relations, 1902-1913. OTAM, 16 (2004) pp.109-129.

01 HAZ 2007

MADDE YAYINLANDIKTAN

SONRA GELEN DOKÜMAN

2498. Özyüksel, Murat: Osmanlı-Alman ilişkilerinin gelişim sürecinde Anadolu ve Bagdat demiryolları / Murat Özyüksel. - İstanbul : ARBA. 1988. - 306 S. : Kt. - (ARBA yayınları ; 20 : Tarih, anı dizisi ; 3)
Inhaltsangabe d. türk. Werkes: Die Rolle d. anatol. u. d. Bagdadbahn innerhalb d. Beziehungen zwischen d. Dt. Reich u. d. Türkei. - Literaturverz. S. 281 - 294 28 A 7815

BAGDAT DEMİRYOLU

191 OCAK 1986

MADDE YAYINLANDIKTAN
SONRA GELEN DOKÜMAN

1167 KAISER, Hilmar. The Baghdad railway and the Armenian genocide, 1915-1916: a case study in German resistance and complicity. Remembrance and denial: the case of the Armenian genocide. Ed. Richard G.Hovannisian. Detroit: Wayne State University Press, 1999, pp.67-112.

Bagdat demiryolu

03 TEM 2007

دليل الخليج

القسم التاريخي

الجزء الأول - 551-52

Islamiyye Diyanet Vakfi İslâm Ansiklopedisi İstanbul	4906-8
Kitap No. :	956.3910
Yayıncı No. :	LOR.D

طبعة جديدة معدلة ومنقحة
أعدتها قسم الترجمة
بمكتب صاحب السمو أمير دولة قطر

طبع على نفقة
الشيخ خليفة بن حمد آل ثاني
أمير دولة قطر

نشاط ألمانيا في الخليج ١٨٩٩ - ١٩٠٥

حوالي هذا الوقت انضمت الامبراطورية الالمانية ايضاً الى دائرة الدول الاوربية ذات النشاط في منطقة الخليج . وكان لألمانيا نفوذ عظيم في القسطنطينية تعزى بعض اسبابه الى ان المانيا لم تكن من بين الدول التي واصلت الاحتجاجات لدى تركيا ضد مذابح الارمن في سنة ١٨٩٥ ، وبعض السبب ايضاً تلك الزيارة التي قام بها امبراطور المانيا ويلهلم الثاني للارض التركية والعاصمة التركية في سنة ١٨٩٨ . وبعدها زاد النفوذ الالماني في مختلف دوائر الحكومة العثمانية ذات الاهمية .

خط حديد بغداد :

وحصلت المانيا في سنة ١٨٩٩ على امتياز مد خط حديدي تركي من قونية في آسيا الصغرى الى الخليج مروراً ببغداد . وفي سنة ١٩٠٠ قامت بعثة فنية المانية يرئسها القنصل الالماني العام في القسطنطينية برحلة على طول الخط المقترح في العراق التركي . ثم وضعت تقريرها عن كل المشكلات المتصلة بهذا الخط . وكانت الفكرة الاساسية عند اصحاب الامتياز هي الامتداد بالخط حتى خليج الكويت ، ولكن اخيراً تأجل تعيين محطة نهاية الخط في منطقة الخليج . لان بريطانيا عارضت في جعل الكويت نهاية الخط . ذلك بأن مصالحها كانت تحم عليها معارضة المشروع كله . وعرقلة تنفيذه الى ان تحصل لنفسها على نصيب بارز فيه . وذلك فضلاً عن انه ما كان لانجلترا ان تسمح بانشاء سكة حديدية في منطقة الخليج الا بحيث تضمن عدم استخدام مثل هذا المشروع حربياً ضدها في المستقبل . واخيراً وقع اتفاق لانشاء خط حديد قونية - الخليج في سنة ١٩٠٣ من قبل « شركة سكة حديد بغداد » . وهي شركة كونتها شركة خطوط الاناضول الموجودة بالفعل . لكن شيئاً عملياً

14 MAYIS 1991

Bajet Demirgözü

البحرين مسيو دوماس ومسيو كاستلين . واولهما شريك في مؤسسة تجارية في مرسيليا ، ومعهما خطابات توصية من وزيرى التجارة والخارجية الفرنسيين . واتخذا عدتهما للاستقرار في البحرين . لكنهما اسرعا بمغادرة المكان عقب انتشار الطاعون فيه في مايو التالي . وكانا قد جلبا معهما عينات عديدة ومختلفة للمصنوعات الفرنسية . وقد حاول مسيو دوماس اثناء جولته الحصول على امتياز بصيد اللؤلؤ من شيخ البحرين لكنه فشل . ومرة اخرى في بداية اغسطس سنة ١٩٠٣ وصل مسيو جوانين - السكرتير العام لرابطة تجار اسيا الفرنسيين - الى مسقط ومعه مساعد له . وبقي فيها قرابة شهر يقوم بتنظيم عروض تجارية ويجري مختلف الابحاث .

وفي بداية سبتمبر زار مسيو جوانين البحرين وظل فيها حوالي ثلاثة اسابيع . وعمل فيها مثل ما عمل بمسقط . وحاول اثناء اقامته احباء مشروع اقامة مصرف فرنسي فيها . لكن الشيخ رفض مشروعاته جميعاً . وبعد محاولة فاشلة لتنظيم رحلة الى وسط الجزيرة العربية غادر مسيو جوانين البحرين الى البصرة وبغداد . ولم تكن للزيارة التي قامت بها مدام ساتان وهي ارملة صانع فرنسي - الى البحرين في اغسطس وسبتمبر ١٩٠٥ بصحبة ابنتها وابن اخيها اي طابع سياسي ، وكان يصحب هذه الجماعة ابن مسيو جوجيير - عدو الانجليز المشهور بسلطة لسانه - ثم لحق بهم مسيو جوجيير بنفسه .. ولكن ثبت انه ليس لهذه الرحلة من اهداف سوى عقد صفقة لؤلؤ .

وتوقفت الحفائر الاثرية التي كان يقوم بها الفرنسيون في منطقة نالو بالعراق التركي في سنة ١٩٠٠ ، لكن حفائرهم الموجودة في منطقة شاش بعربستان ظل العمل فيها قائماً طوال هذه الفترة .

Yeni Türkiye

bu ciltte

31

70

Osmanlı özel sayısı I SİYASET VE TEŞKİLAT

Osmanlı'da siyaset OSMANLI-BİR DEVLETİN İÇİNDEKİ
DİMİTAR İMPARATORLUĞU / XIX. YÜZYIL GOZÜMÜNDE
BOYUNKARI II. MİSRİYYE VE YAKELISA DOĞRU OSMA
TEŞKİLAT OSMANLI'DA TEŞKİLAT OSMANLI'DA TEŞKİLAT
OSMANLI'DA TEŞKİLAT

Anadolu ve Bağdat Demiryolu Çerçevesinde Osmanlı-Alman Yakınlaşması

H. Bayram Soy*

I. Osmanlı-Alman Siyasi ve Ticari Münasebetlerinin Gelişimi (1879 ve Sonrası)

Almanların 1871 yılında Prusya liderliğinde Fransızları mağlup ederek 'Alman Birliği'ni sağlamasından sonra izlediği politika Fransızların kendilerinden intikam almalarını önlemek olmuştur. Bu amaçla herhangi problem çıkması durumunda Fransızları yalnız bırakma politikası izlediği gibi, muhtemel bir Fransız-Rus yakınlaşmasına da mümkün olduğunca fırsat vermemeye çalışmıştır. Bu sırada büyük devletler "Şark Meselesi" olarak adlandırılan Osmanlı toprakları üzerindeki ihtiras ve çıkarları konusunda mücadele etmekteydiler. Fakat Bismarck önderliğindeki Almanya, söz konusu çıkar çatışmasını daha da alevlendirmek ve mevcut dengeyi bozmamak amacıyla bu mücadeleye girmek taraftarı değildi.⁽¹⁾

Bu doğrultuda müttefikler sistemi kurmaya çalışan Almanya,⁽²⁾ özellikle Rusya ve Avusturya'yı aynı ittifak içinde tutamayacağını anlayınca kendisine her açıdan daha yakın olan Avusturya ile itti-

fak tazelemiştir. İşte bu tarihten itibaren, 'doğu topraklarını Pomeranyalı bir askerinin kemiğinden daha az değerli'⁽³⁾ gören Bismarck Osmanlı Devleti'ne karşı daha esnek bir politika izlemeye başlamıştır.⁽⁴⁾ Halbuki Anadolu'nun Almanya için bir hayat alanı olabileceği düşüncesi ilk olarak, Almanya'nın birliğinin kurulmasından dahi önce, Hale Üniversitesi Profesörlerinden *Ludwig Ross* tarafından ortaya atılmışsa da uzun zaman iltifat görmemiştir.⁽⁵⁾

Almanya'nın Osmanlı'ya karşı kayıtsız politikası 1888 yılında II. Wilhelm'in imparator olmasıyla değişmiştir. II. Wilhelm Bismarck'm dengeleri bozmamak için dikkatlice sürdürdüğü politikayı fazla ihtiyatlı bulduğundan bundan vazgeçerek sanayileşmesini tamamlamış bir devlet olarak emperyalist amaçlarla "Weltpolitik" olarak özetlenen yayılmacı politika izlemeye başlamıştır.⁽⁶⁾ Ayrıca Rusya'yı gücendirmemek için Osmanlı Devleti'ne karşı ihtiyatlı davranma politikasından da vazgeçilmiştir. Almanlar, hem Ruslara hem de Slav ülkelerine denge olması açısından güçlü bir Osmanlı Devleti arzularken, bu politikası Rusya, İngiltere ve Fransa'nın politikasıyla çelişiyordu. İngiltere ve Rusya İran'ı paylaştıkları gibi daha sonra Fransa'nın katılımıyla I. Dünya Savaşı sırasında yaptıkları gizli anlaşmalarla Osmanlı Devleti'ni de paylaşacaklardı. Bu dönemde İngiltere, Basra Körfezi'ni güvenliğe alarak Hindistan'ı korumak istiyordu, Rusya'nın Anadolu'da geleneksel emelleri vardı, Fransa ise Suriye ile yetinmişti.⁽⁷⁾

"Weltpolitik" siyasetini izlemeye başlayan II. Wilhelm'in Osmanlı Devleti ile ilişkilerini geliştirmesinde şunlar etkili olmuştur: "1. Osmanlı toprakları Alman ihraç sanayi ürünleri için geniş bir pazar

(* Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Araştırma Görevlisi.

(1) E. Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, VIII, Ankara, TTK. Yay., 1995, s.167-168. XIX. yüzyıl sonlarında Osmanlı toprak bütünlüğünü yıkmaya yönelik "Şark Meselesi"ne Otto von Bismarck'in kayıtsız kalması, Osmanlı toprakları üzerinde hak iddia etmemesi, II. Abdülhamid'in Almanya'ya yönelmesinde önemli etkenlerdendir. Yavuz Özgüldür, *Türk-Alman İlişkileri, 1923-1945*, Ankara, Genelkurmay Bşk. Yay., 1993, s. 7; Alan Palmer, *Osmanlı İmparatorluğu, Bir Çöküşün Yeni Tarihi*, İstanbul, Yeni Yüzyıl Tarih Dizisi, 1995, s. 268.

(2) Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Fahir H. Armaoğlu, *Siyasi Tarih, 1789-1960*, Ankara, A.Ü. Siyasal Bilgiler Fak. Yay., 1973, s.184-212.

(3) Stenographische Berichte, 1876, s. 584-5'den nakleden J. B. Wolf, *The Diplomatic History of the Bagdad Railroad New York*, The Octagon Books, 1973, s. 7.

(4) Murat Özyüksel, *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul, Arba Yay., 1988, s. 34.

(5) Karal, s.170.

(6) Özgüldür, s. 8.

(7) Wolf, s. 56-57.

دانشنامه جهان اسلام، (۳)، تهران ۱۳۷۶، IRCICA. DN 36948

بغداد، راه آهن

۵۶۸

for Syria, London 1986; Lawrence Ziring, *The Middle East political dictionary*, Oxford 1984.

/ عبدالحسین آذرنگ /

بغداد، راه آهن، راه آهنی که استانبول (آسیای صغیر) را به بغداد (منطقه خلیج فارس) متصل می‌کند. در ۱۲۷۳/۱۸۵۶، یکی از مهندسان راه آهن هندوستان برای نخستین بار موضوع اتصال دریای مدیترانه به خلیج فارس را از طریق راه آهن مطرح کرد. در ۱۲۸۸/۱۸۷۱، سلطان عبدالعزیز، پادشاه عثمانی (۱۲۷۸-۱۲۹۳)، به یکی از مهندسان آلمانی پیشنهاد احداث خط آهن استانبول - ازمیر را داد (فرامرزی، ص ۱۴، ۳۶). دو سال بعد، راه آهن معروف آناتولی، از حیدر پاشا در تنگه بوسفور به ازمیت، ساخته شد (شاور، ص ۲۱۴).

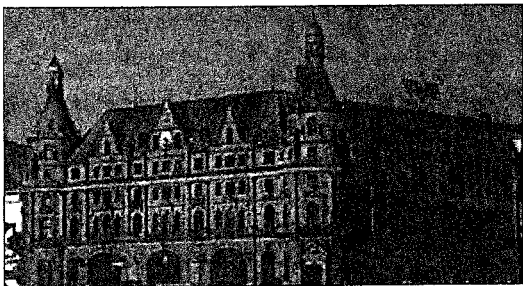
پس از مرگ عبدالعزیز (۱۲۹۳)، عبدالحمید دوم به سلطنت رسید. او تصمیم گرفت که با ادامه احداث خط آهن، ضمن اصلاح اقتصاد کشور، نفوذ خود را در قلمرو خویش تحکیم بخشد (همان، ص ۳۸۹؛ فرامرزی، ص ۳۸). در ۱۳۰۶/۱۸۸۸، ویلهلم دوم در آلمان روی کار آمد که به تغییراتی در سیاست خارجی این کشور انجامید؛ آلمان برای توسعه صنعت خود و دستیابی به بازارهای جهانی، درصدد گسترش نفوذ استعمارش برآمد، و متوجه منابع عظیم خاورمیانه و سرزمین عثمانی شد (نقیب زاده شهربابکی، ص ۶۸، ۸۸-۹۰؛ فرامرزی، ص ۳۱؛ هوشنگ مهدوی، ص ۳۱۴). ازینرو ویلهلم دوم به استانبول سفر کرد (۱۳۱۶/۱۸۹۸). در این زمان، نفوذ انگلیس و فرانسه در عثمانی، از جمله استیلای انگلیس بر مصر و استیلای فرانسه بر تونس، بنا به عللی، رو به کاهش بود (هوشنگ مهدوی، ص ۳۱۵؛ فرامرزی، ص ۳۳). در ۱۳۲۱/۱۹۰۳، «دو بچه بانک» آلمان امتیاز احداث راه آهنی از آسیای صغیر تا خلیج فارس را، به نام «راه آهن بغداد»، به دست آورد (درینیک، ص ۵۵). انگلیس و فرانسه و روسیه، رقبای آلمان، که تا آن موقع

سیاسی خود، تحکیم قدرت رقیب قدیمیش عراق، تشدید اختلاف و ایجاد شکاف در جبهه کشورهای عربی، و از میان رفتن منطقه بیطرف حایل میان کشورهای عربی و اتحاد جماهیر شوروی می‌دانست، و جمال عبدالناصر از هیچگونه اظهار مخالفت صریح خودداری نمی‌کرد (>دایرةالمعارف خاورمیانه و شمال افریقای کمبریج<، ص ۴۷۵؛ ایرانیکا، ذیل ماده؛ عبده، ج ۱، ص ۴۷۹).

پیمان بغداد گذشته از مخالفت‌های جدی و آشکار برخی کشورهای، و سازمان‌های سیاسی اسلامی، با مشکلاتی از سوی کشورهای عضو نیز روبرو بود. پیمان، ساختار سیاسی منسجمی نداشت و میان اعضا هماهنگی و همکاری واقعی و مؤثر برقرار نبود. به هدف‌های اصلی خود و جلوگیری از نفوذ اتحاد جماهیر شوروی در منطقه دست نیافت، و مشکلات داخلی کشورهای عضو را نیز شدت بخشید. و شاید همین تجربه ناموفق سبب شد که در پیمان سنتو، همکاری اقتصادی و همکاری‌های دیگر را بر هدف‌های نظامی برتری دهند و از برانگیختن احساسات مخالف و بروز تنش بیشتر بپرهیزند.

منابع: بهمن آقایی و غلامرضا علی بابایی، فرهنگ علوم سیاسی، کتاب دوم: ترمینولوژی انقلاب، جنگ، کودتا...، تهران ۱۳۶۶ ش؛ پینترودی، تاریخ معاصر ایران از کودتای ۲۸ مرداد تا اصلاحات ارضی، ترجمه محمد رفیعی مهرآبادی، ج ۳، تهران ۱۳۶۸ ش؛ اصغر جعفری ولدانی، بررسی تاریخی اختلافات مرزی ایران و عراق، تهران ۱۳۶۷ ش؛ باقر عاقلی، روز شمار تاریخ ایران از مشروطه تا انقلاب اسلامی، تهران ۱۳۶۹-۱۳۷۰ ش؛ همو، نخست وزیران ایران از مشیرالدوله تا بختیار، ۱۳۵۷-۱۳۸۵، تهران ۱۳۷۰ ش؛ خالد عبدالمنعم عانی، موسوعة العراق الحديث، بغداد ۱۹۷۷؛ جلال عبده، چهل سال در صحنه قضایی، سیاسی، دیپلماسی ایران و جهان، تهران ۱۳۶۸ ش؛ فرهنگ تاریخ، ترجمه احمد تدین و شهین احمدی، تهران ۱۳۶۹ ش؛ محمدرضا پهلوی، شاه مخلوع ایران، مأموریت برای وطن، تهران ۱۳۴۷ ش؛ جلال‌الدین مدنی، تاریخ سیاسی معاصر ایران، تهران ۱۳۶۱-۱۳۶۲ ش؛ آذرمیدخت مشایخ فریدنی، مسائل مرزی ایران و عراق، تهران ۱۳۶۹ ش؛ عبدالرضا هوشنگ مهدوی، تاریخ روابط خارجی ایران از پایان جنگ جهانی دوم تا سقوط رژیم پهلوی، تهران ۱۳۶۸ ش؛

The Cambridge encyclopedia of the Middle East and North Africa, ed. Trevor Mostyn, Cambridge 1988; *Encyclopedia Iranica*, s.v. "Baghdad pact" (by J.A. Kechichian); Albert Hourani, *A history of the Arab peoples*, Cambridge, Mass. 1991; Amin Saikal, "Iranian foreign policy, 1921-1979", in *The Cambridge history of Iran*, vol. 7, Cambridge 1991; Patrick Seale, *The struggle*



محل آغاز خط آهن بغداد، ایستگاه جدید پاشا، استانبول

020084

BAĐDAT DEMİRYOLU

-
- 1 ÖZDEN AYDIN, Osmanlı Devleti'nde Bađdat Yolu güzergahında madencilik, Cumhuriyet Üniversitesi, Yüksek Lisans, 2011

در ۱۸۳۵م فکر اتصال مدیترانه به خلیج فارس برای اولین بار مطرح گردید و مطالعات گسترده‌ای توسط کلنل چسنی^۱ در طول رود فرات انجام گرفت (ارل، ۱۷۶؛ وودز، ۳۲). اما این طرح پس از خرید سهام مصر در کانال سوئز به وسیله انگلستان در ۱۸۷۵م مدتی مسکوت ماند. در ۱۸۷۸م به پیشنهاد کنگره برلین کمیته‌ای برای بررسی راه‌های باز پرداخت وام‌های دولت مقروض عثمانی تشکیل گردید. این کمیته گسترش خطوط آهن را، یگانه راه رشد اقتصادی امپراتوری عثمانی دانست که مورد تأیید و موافقت سلطان عبدالحمید دوم نیز واقع شد (فرامرزی، ۸-۹، ۳۷، ۳۸). از این زمان، دولتهای اروپایی طرح‌هایی برای ایجاد خطوط آهن در امپراتوری عثمانی پی افکندند (عبدالحمید، ۱۱۶) و سرانجام، دولت آلمان با کوششهای ویلهلم دوم امپراتور آن کشور در ۱۸۸۹م موافقت سلطان عبدالحمید دوم را برای ایجاد خط آهنی میان اروپا و خلیج فارس به دست آورد. قرارداد احداث این راه آهن که در طرح آلمانیها به «راه آهن بغداد» موسوم شده بود، به طور مقدماتی در ۲۷ نوامبر ۱۸۹۹، و به طور رسمی در ۱۸ مارس ۱۹۰۲ میان دو دولت عثمانی و آلمان با سرمایه‌دوچیه بانک برای ایجاد راه آهنی که قونیه را به بصره متصل کند، منعقد گردید (ارل، ۶۸، ۶۱، ۴۱؛ وودز، ۳۸؛ بایور، ۱۶۱، ۱۴۳-۱۴۱/۱(۱)؛ تبرک، ۲۴۰-۲۳۹؛ لاموش، ۳۴۱). در حدود یک سال بعد، آلمانیها با تأسیس «شرکت راه آهن بغداد امپراتوری عثمانی» قرار داد نهایی را امضا کردند (۵ مارس ۱۹۰۳) و امتیاز ۹۹ ساله راه آهن بغداد را با تسهیلات فراوانی از جانب دولت عثمانی به دست آوردند (لانگریگ، ۵۹؛ وودز، همانجا؛ بایور، ۱۷۸/۱(۱)؛ هورویتز، ۲۵۶-۲۵۲/۱). بر طبق این قرارداد، راه آهن طی ۸ سال می‌بایست راه‌اندازی شود. طول این خط آهن از قونیه تا بصره تقریباً ۲۶۴۴ کم بود و شاخه‌های فرعی آن به ۸۰۰ کم می‌رسید و دولت عثمانی متعهد می‌شد که برای ساخت هر کیلومتر راه آهن، ۲۷۵ هزار فرانک به آلمانیها بپردازد (ارل، ۹۰، ۷۷؛ هورویتز، ۲۵۳-۲۵۲/۱).

انتشار خیر و آگذاری این امتیاز به آلمانیها موجب ناخشنودی شدید دیگر قدرتهای اروپایی شد. علاوه بر فرانسه و روسیه، انگلستان نیز که منافع خود را در خلیج فارس و هندوستان در خطر می‌دید، به رغم موافقت لرد بالفور، به مخالفت با این طرح پرداخت (عبدالحمید، ۱۶۷؛ لانگریگ، لاموش، همانجاها؛ ارل، ۲۰۲، ۱۸۵-۱۸۰).

با این همه، آلمانیها در ۲۵ اکتبر ۱۹۰۴ اولین مرحله از راه آهن را افتتاح کردند («راه آهن بغداد...»). در پی انقلاب ترکان جوان در ۱۹۰۸م، از نفوذ آلمانیها در عثمانی کاسته شد و احداث خط آهن متوقف گردید، اما در ۱۹۱۱م آلمانیها کار را از سر گرفتند (لانگریگ، ۶۰؛ ارل، ۲۲۸-۲۲۰). عملیات ساختمانی قسمتی از این راه آهن که از میان کوه‌های توروس و آمانوس می‌گذشت، بسیار دشوار بود، و از شاهکارهای مهندسی راه آهن در جهان به شمار می‌رود. احداث ۳۷

عراق، پاکستان و انگلستان و وزیر امور خارجه آمریکا در بغداد تشکیل شد (نشریه...، ۶۸-۶۷؛ عاقلی، ۶۰/۲). با وقوع کودتای خونین ۲۳ تیر ۱۳۳۷ش/۱۴ ژوئیه ۱۹۵۸م عراق، رهبران کودتا در ۴ فروردین ۱۳۳۸ش/۲۴ مارس ۱۹۵۹م، کناره‌گیری این کشور از پیمان بغداد را اعلام کردند («دائرة المعارف»، IV/447) و در ۲۱ اوت ۱۹۵۹ پیمان بغداد به «سازمان پیمان مرکزی» (سنتو) تغییر نام داد و اداره مرکزی آن از بغداد به آنکارا منتقل شد (آشوری، ۸۹؛ الیت، ۲۹-۳۰). این سازمان حلقه سیستم دفاعی بلوک غرب در کنار ناتو در خط غربی، و سیتو در خط شرقی را تکمیل می‌کرد (آشوری، ۲۰۲).

سازمان پیمان مرکزی علاوه بر هدفهای دفاعی، بعضی هدفهای اقتصادی و عمرانی را نیز تعقیب می‌کرد. از بطن پیمان مذکور، سازمان دیگری به وجود آمد که «سازمان عمران منطقه‌ای» نام گرفت و برای احداث و توسعه جاده‌ها، خطوط راه آهن، بنادر و ایجاد امکانات ارتباطی و مخابراتی، تأمین بهداشت و همکاریهای علمی و ارتقای سطح کشاورزی و دامداری میان کشورهای عضو فعالیت می‌کرد. سرانجام با پیروزی انقلاب اسلامی در ایران، این کشور رسماً در تاریخ ۲۶ فروردین ۱۳۵۸ از پیمان سنتو خارج شد (آقای، ۵۵۲/۲-۵۵۳).

مآخذ: آشوری، داریوش، *دانشنامه سیاسی*، تهران، ۱۳۶۶ش؛ آقای، بهمن و غلامرضا علی‌بابایی، *فرهنگ علوم سیاسی*، تهران، ۱۳۶۶ش؛ بحیری، مروان، *الحلف الاطلسی و الشرق الاوسط*، بیروت، ۱۹۸۲م؛ بیگدلی، علی، *تاریخ سیاسی و اقتصادی عراق*، تهران، ۱۳۶۸ش؛ جعفری ولدانی، اصغر، *بررسی تاریخی اختلافات مرزی ایران و عراق*، تهران، ۱۳۶۷ش؛ سویدی، توفیق، *مذکرانی*، لندن، ۱۹۹۹م؛ شرابی، نظام، *امیرکا و العرب، واشینگتن*، ۱۹۸۹م؛ عاقلی، باقر، *روز شمار تاریخ ایران از مشروطه تا انقلاب اسلامی*، تهران، ۱۳۷۰ش؛ علی، صالح احمد، *العراق فی التاريخ*، بغداد، ۱۹۸۳م؛ فرهنگ تاریخ، ترجمه احمد تدین و شهین احمدی، تهران، ۱۳۶۹ش؛ فونتن، آندره، *تاریخ جنگ سرد*، ترجمه عبدالرضا هوشنگ مهدوی، تهران، ۱۳۶۶ش؛ منصور، جواد، ۲۵ سال حاکمیت آمریکا بر ایران، تهران، ۱۳۶۴ش؛ نشانی، ناصرالدین، *در خاورمیانه چه گذشت؟*، ترجمه م.ح. روحانی، تهران، ۱۳۵۷ش؛ نشریه وزارت امور خارجه، تهران، ۱۳۳۵ش، شماره ۱، دوره دوم؛ نیز:

Avery, P., *Modern Iran*, London, 1965; Elliot, F. and M. Summerskill, *A Dictionary of Politics*, London, 1961; Lenczowski, G., *The Middle East in World Affairs*, London, 1980; Peretz, D., *The Middle East Today*, New York, 1983; Perry, G.E., *The Middle East Fourteen Islamic Centuries*, New Jersey, 1983; Rizvi, H.-A., *The Military and Politics in Pakistan, 1947-86*, Delhi, 1988; Sicker, M., *The Bear and the Lion*, New York, 1988; *Türkiye diyanet vakfı İslâm ansiklopedisi*, Istanbul, 1991.
علی کریم‌مدانی

بغداد، راه آهن، راه آهنی با یک خط اصلی و چند شاخه فرعی که قونیه را به بصره متصل می‌ساخت. در نیمه اول سده ۱۳ق/۱۹م دولت انگلستان برای حفظ کامل منافع خود در هندوستان و دسترسی سریع و آسان به آن کشور، به ویژه پس از طرح احداث کانال سوئز و بیم از تسلط فرانسه بر آن، متوجه اهمیت چند جانبه مسیر دره فرات شد و به اندیشه بهره‌برداری از آن افتاد (فرامرزی، ۸-۳).

- Başda + Demir -

6 SUBAT 1999

MADDE YASINLANDIRILAN
SONRA GELEN DOKÜMAN

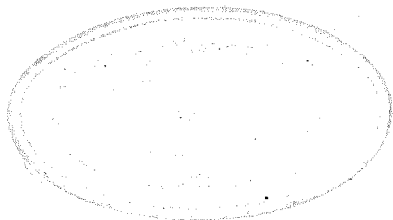
64-12,047

KARKAR, Yaqub Nasif, 1926-
RAILWAY DEVELOPMENT IN THE OTTOMAN
EMPIRE: 1856-1914, AN ECONOMIC INTERPRE-
TATION.

Indiana University, Ph.D., 1964
Economics, history

University Microfilms, Inc., Ann Arbor, Michigan

DN: 50885



6 SUBAT 1999

A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi,

cilt: XXV /2 (Haziran-1970) Ankara,

S. 15-56.

Dergi / Kitap
Kütüphanede Mevcuttur

22 ARALIK 1992

MADDE YAYINLANDIKTAN
SONRA GELEN DOKÜMAN

OSMANLI MECLİS-İ MEB'USANINDA
BAĞDAT DEMİRYOLU İMTİYAZI ÜZERİNE YAPILAN
TARTIŞMALAR

A. Gündüz ÖKÇÜN

«Nafia Nazırı demek bir dereceye kadar
Kumpanyanın da vekili demektir.»

Nafia Nazırı Gabriel Noradunghian*

Giriş

İkinci Meşrutiyetin ilanı üzerine kurulan Osmanlı Meclis-i MEB'usasının ilk aylarında Meclis Başkanlığına sunulan önergeler ve bu önergelerde ilgili olarak yapılan tartışmalar, Osmanlı toplumunun o tarihte karşılaştığı sorunları yansıtmaları bakımından büyük bir önem taşımaktadır. Bu önergelerin bir kısmı, önerge ve tartışmalarda «devr-i sabık» veya «zaman-ı istibdat» olarak adlandırılan 1876-1908 yılları arasında yabancılara verilmiş olan imtiyazlara ilişkin önergeleri başlıca iki gruba ayırmak mümkündür: (i) Bunlardan bazıları yabancı imtiyazların o devirde büyük bir gizlilik içinde verilmiş olduğunu belirterek, bunların verilmiş şartlarının açıklanmasını istemektedirler. Bu önergelerden birinde, II. Abdülhamit devrinde verilmiş olan imtiyazlarla ilgili olarak Saray çevresinde bulunanların büyük çıkarları sağladıkları iddia olunmakta, bu imtiyazların tesbiti ile fahiş şartları olanların geri alınması önerilmekte ve bundan böyle, yabancılara verilecekler de dahil olmak üzere, her çeşit imtiyazın Meclis'in onayına sunulmadan verilmesi teklif edilmektedir. Gerçekten, Kastamonu meb'usu İsmail Mahir efendi'nin bu konuda vermiş olduğu önerge şöyledir:

«Zaman-ı İstibdadın bidayetinden beri tramvay, şimendüfer vesaire imtiyazları gibi ilh., bir takım varidat-ı millet istibdat yadgârı bulunan paşalara vesaireye veril-

(*) Takvim-i Vekayi, (18 şubat 1324), no. 139, s. 13.

**THE CONSTRUCTION OF THE BAGDAD
RAILWAY AND ITS IMPACT ON ANGLO-
TURKISH RELATIONS, 1902-1913**

*Mustafa Sıtkı BİLGİN**

ÖZET

Bu makalenin amacı, Mezopotamya (I. Dünya Savaşından sonraki ismiyle Irak) bölgesinde bidayette ticari bir rekabet şeklinde başlayan ve daha sonra Bağdat Demiryolunun inşa edilmeye başlanmasıyla beraber büyük devletlerle Osmanlı Devleti (özellikle İngiltere ile Osmanlı Devleti ve Almanya) arasında siyasi rekabete ve çatışmaya dönen tarihi gelişmeleri orijinal belgeler eşliğinde incelemeye çalışmaktır. Bu makalenin, bugün de benzeri bir uluslararası siyasi ve ekonomik rekabetin yaşandığı bu coğrafyadaki hadiselerin daha iyi anlaşılmasına yardımcı olacağı umulmaktadır.

Bağdat Demiryolunun Almanya'nın destek ve himayesinde inşa edilmesi meselesi Ortadoğu ve Yakındoğu'nun yakın tarihindeki en önemli siyasi olaylardan birisidir. Bu meselenin Birinci dünya savaşına giden hadiseler içinde en önemlilerinden biri olması hususunda bir çok tarihçinin ittifak etmesi, onun önemini izah etmeye kafidir. Ancak, orijinal belgeler çerçevesinde yapılan bu inceleme, mevcut literatürde karanlıkta kalan bazı önemli noktaları aydınlatması açısından önemlidir. Bağdat Demiryolu meselesi, 1. Dünya Savaşının önemli sebeplerden biri

* Ass Dr in the Department of International History in Kahramanmaraş Sütçü İmam University.

[OTAM] Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma
ve Uygulama Merkezi Dergisi, sayı: 16, Ankara 2006.

D.677



109-129

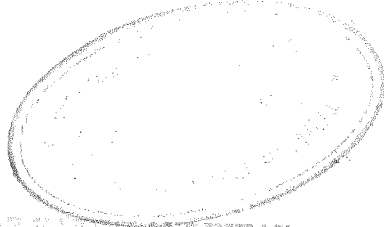
Kitap Tanıtmaları:

- İLHAN, Mehdi:** Salih Özbaran, Al-Atrak al-Osmaniyyûn ve'l-Burtukaliyyûn
Fi'l-Halici'l-Arabi, 1534-1585 479
- TUŞ, Muhittin:** Şeyh Ahmet el-Bedirî el-Hallâk (Çev. Hasan Yüksel) 485
- ŞAKİROĞLU, Mahmut:** Metin And, 16. Yüzyılda İstanbul. Kent, Saray, Günlük Yaşam, İstanbul 1993, 326 Sayfa, Metin İçi Renkli Tablolar İle. Nâşiri Akbank Kültür ve Sanat Baş Danışmanlığı. Akbank Kültür ve Sanat Kitapları: 59. Eser, Prof. Dr. Semavi Eyice'ye Armağan Edilmiştir 489

Haberler:

- KURTCEPHE, İsrail:** Atatürk Dönemi Türkiyesinin Siyasi, Sosyal, Ekonomik Durumu ve Gelişmeler Sempozyumu'nun Ardından 493
- ÖZGÜLDÜR, Yavuz:** Prof. Dr. Oral SANDER'in Ardından 497

Ank: Üniv. Osm. Tar. Ars. ve Uyg. Merkezi Dergisi.
OTAM, sayı: 6, Ankara-1995, s. 1-38.
0-477



MADDE 100 KURUMUN KURULUŞU
SONRASI İÇİN GEREKİR

2 1 1998

OSMANLI-ALMAN İLİŞKİLERİNİN GELİŞİMİ VE BAĞDAT DEMİRYOLU'NUN YAPIMI

*Dr. Mustafa ALBAYRAK**

Osmanlı Devleti'nin Batıya açıldığı dönemde siyasi ilişkide bulunduğu devletlerden birisi de Prusya olmuştur. Prusya Avrupa'da bir devlet olarak güçlenmeye çalışırken, Osmanlı İmparatorluğu giderek zayıflamakta idi.

Brandenburg Büyük Dükası Freidrick döneminde Giyom I'in Avusturya İmparatoru'ndan "Kral" sanını almasından sonra, yerine geçen Friedrich II'nin Avusturya, Fransa ve Rusya karşısında kazandığı başarılar Osmanlı yönetimi tarafından olumlu karşılanmış ve Kral danışmanlarından Rexin'i, Osmanlı İmparatorluğu ile bir antlaşma yapmak üzere İstanbul'a göndermiştir. Osmanlı yönetimi, Avusturya, Fransa ve Rusya'nın tepkisini üzerinde toplamamak için, Prusya ile bir ittifak yapmamakla beraber, 1761 yılında "kâpitülasyon hükümlerini kapsayan, ticaret muahadesi örneğinde bir dostluk muahadesi imzaladı"¹. Kırım'ın 1774'te kaybedilmesinden sonra ise, Osmanlı'nın Batıdaki bu dostundan daha çok askeri yardım sağlama yoluna gittiği anlaşılmaktadır². İki devlet arasında 1790 yılında imzalanan ittifaka göre; Prusya, "Türkiye Avrupası'nda Rus ve Avusturya'nın ilerlemeleriyle bozulmuş olan dengeyi düzeltmek için, ilkbaharda bütün kuvvetleriyle muharebeye girmeyi vadediyordu. Buna karşılık olarak da Osmanlı Devleti, Prusya'ya, Akdeniz'de dost olarak kabul etmiş olduğu devletlere tanıdığı ticaret imtiyazlarını taniyacak ve Prusya'nın bir taraftan Avusturya, diğer taraftan Rusya ile olan toprak anlaşmazlıklarında, Prusya'yı

* Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Tarih Bölümü.

1. Enver Ziya Karal, Osmanlı Tarihi, Cilt: VIII, Ankara, 1983, s. 163.

2. Kemal Beydilli, Osmanlı Prusya Münasebetleri, (Başlangıcından III. Selim'in İlk Devirlerine Kadar), İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'nde Yapılmış Doçentlik Tezi, İstanbul, 1980, s. 365.

- BOHLER, H. Le chemin de fer de Bagdad: les intérêts français et allemands en Turquie. *Questions diplomatiques et coloniales* 15 (1903), 273-295.
- BORDAT, G. Le chemin de fer de Bagdad. *Bulletin de la S. de Géogr. com. de Paris* 25 (1903), 427-429.
- FRANCONIE, J. Le chemin de fer de Bagdad et les intérêts allemands en Asie. *Bulletin de la Société de géographie commerciale du Havre 1900-1901*, 399 sqq.
- GOLTZ, C.v.d. Die Bagdadbahn. *Asien* 1 (1901/2), 37-40.
- HENRY, R. L'intérêts français en Asie occidentale: le chemin de fer de Bagdad et l'alliance franco-russe. *Questions diplomatiques et coloniales* 15 (1903), 673-688.
- IMBART DE LA TOUR, J. Le chemin de fer de Bagdad et l'opinion anglaise. *Questions diplomatiques et coloniales* 15 (1903), 609-614.
- IMMANUEL, F. Die Bagdadbahn, ein deutsches Kulturwerk in Asien. *Globus* 81 (1902), 181-185.
- JOUANNIN, A. Sur la Mésopotamie et le chemin de fer de Bagdad. *Revue de la Société de géographie de Tours* 22 (1905), 19-22.
- KIEPERT, H. Die Mittelmeer-Euphrat-Eisenbahn. *Zeitschrift für allgemeine Erdkunde*, n.F., 4 (1858), 151-153.
- LOVETT-CAMERON. Voyages en Mésopotamie au point de vue spécial d'un projet de chemin de fer de la Méditerranée aux Indes; résumé par Tonnot. *Rvue maritime et coloniale* 69 (1881), pp. 570-584.
- MOEKHBIR. Brieven uit den zetel van het Khalifaat: (4) de Bagdadspoorweg en zijne beteekenis voor het wereldverkeer. *De Indische Gids* 25 i (1903), pp. 860-869.
- MOREL, E. Le chemin de fer projeté entre la Méditerranée et le Golfe persique. *Bulletin de la Société de géographie de Lyon* 15 (1898), 487-489.
- ROHRBACH, P. Das Bagdadbahnprojekt; (aus den *Preußischen Jahrbüchern*.) *Der Orient* 4 (1901/1902), pp. 1-4.
- SCHAFFER, F. Die Bagdadbahn. *Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Wien* 45 (1902), 15-17.
- SCHWEIGER-LERCHENFELD, A.v. Die Euphratbahn. *Österreichische Monatsschrift für den Orient* 2 (1876), pp. 6-9.
- SCHWEIGER-LERCHENFELD, A.v. Die "Euphratthal-Bahn" und kein Ende. *Österreichische Monatsschrift für den Orient* 9 (1883), pp. 45-51.
- SCHWEIGER-LERCHENFELD, A.v. Die Tigris-Bahn. *Österreichische Monatsschrift für den Orient* 5 (1879), pp. 163-167, 176-180.
- VAMBERY, H. Die europäische Rivalität in Persien und die deutsche Bagdadbahn. *Deutsche Rundschau* 103 (1900), 206-220.
- Die Bagdad-Eisenbahn im Euphratthale. *Österreichische Monatsschrift für den Orient* 28 (1902), 39-40.
- Die Bagdadbahn. *Österreichische Monatsschrift für den Orient* 28 (1902), 11-12.
- Die Bagdadbahn und die kleinasiatischen Bahnen. *Österreichische Monatsschrift für den Orient* 25 (1899), 76-80.
- Le chemin de fer de Bagdad. *Bulletin de la Société de géographie de Lyon* 17 (1901), 574-580.
- Le chemin de fer de Bagdad. *Revue militaire des armées étrangères* 62 (1903), pp. 201-217.
- Die Euphrat-Bahn. *Das Ausland* 30 (1857), 351-352.
- Die Euphratthal-Eisenbahn; (Auszug aus *Revue des deux mondes*, 15 octobre.) *Archiv für Post und Telegraphie* 6 (1878), pp. 682-686.
- Gegen die Euphratbahn. *Globus* 20 (1871), 42-43.