

# Bağdat Demiryolu: Siyasal Sonuçları Olan Bir Türk-Alman Demiryolu Projesi

## Baghdad Railway: A Turkish-German Railway Project with Political Consequences

Dr. Altan ALPEREN\*

### Öz:

II. Abdülhamid kendisinden önceki padişahlar gibi ülkesinin bekası için demiryolu yatırımlarına büyük önem verdi. Devletin kalkınması ve siyasi istikrarını koruması için modern bir ulaşım sistemi gerekiyordu. O dönemde ülkelerin ekonomik kalkınmasında demiryollarının stratejik önemi vardı. Sultan II. Abdülhamid, uyguladığı reel politika gereği, ülkenin bekasını modernleşme faaliyetleriyle sağlamaya çalışıyordu. Buna karşılık İngiltere, Fransa ve Rusya gibi büyük devletler, dağılmak üzere olan Osmanlı devletini hedef almışlardı. Osmanlı toprakları üzerinde herhangi bir emperyalist emeli olmayan tek büyük devlet Almanya gibi görünüyordu. Bundan dolayı demiryolu imtiyazları genellikle Almanlar'a verildi. Yine de tek bir yabancı ülkeye bağımlı kalmamak için, İngiltere ve Fransa da demiryolu imtiyazlarından pay aldılar. Almanya, II. Wilhelm'in 1888 yılında imparator olmasıyla birlikte yayılcı bir siyaset gütmeye başladı. Bunun en önemli nedeni Almanya'nın hammadde ve pazar bulma konusunda diğer Avrupa devletlerinin gerisinde kalmasıydı. Aynı döneme Osmanlı Devleti açısından bakıldığında, Almanya Osmanlı toprakları üzerinde henüz herhangi bir talebi olmayan tek devlettir. Bu gerekçeler iki ülke arasında yakınlaşmanın nedeni oldu. Almanlar Bağdat

\* Gazi Üniversitesi, Gazi Eğitim Fakültesi, Alman Dili ve Eğitimi Anabilim Dalı, alperen@gazi.edu.tr,  
<https://orcid.org/0000-0002-8074-0134>

Demiryolu hattının yapımını kendi gizli ajandalarını gerçekleştirmek için istiyorlardı. Fakat Rusya, İngiltere ve Fransa bu projeye Ortadoğu üzerindeki çıkarlarını tehdit ettiği gerekçesiyle hep karşı çıktılar. Yapımı 1903'ten 1940'a kadar süren ve iki dünya savaşına tanıklık eden Bağdat Demiryolu, hiç bir zaman stratejik hedeflerine uygun bir şekilde kullanılamadı. Almanlar tarafından bitirelemeyen bu demiryolu, kaderin bir cilvesi olarak İngilizler tarafından tamamlanmıştır.

**Anahtar sözcükler:** Bagdat Demiryolu, II. Abdülhamit, II. Wilhelm, Petrol, Ortadoğu

**Abstract:**

Revolution in transportation, such as the railroad, aided the development of industrialization. Railway expansion in the Ottoman Empire could lead to the industrialization of the country. Therefore, Sultan Abdulhamid II worked out the plan for the Baghdad Railway. The name was given to the trunk line connecting Istanbul with Baghdad. The main part of the concession for building the railroad was granted to a German firm. The sultan hoped that this railroad would be beneficial to the Ottoman Empire and serve to bolster the power of the Ottoman Empire. He also sponsored the Hejaz Railway to the holy places in Arabia. The geography of the Ottoman Empire made it an important and strategic source for trade and commercial relations. However, the large empire struggled to control such a vast territory from the center. Its railways needed rapid expansion. On the other side, the geography of the railway was rich with resources including minerals, fuel, and oil, and other raw materials. The resources of the Ottoman Empire attracted the attention of the European powers. Sultan Abdulhamid II carefully used the rivalry among them to his own advantage. Until the beginning of the 20. Century, Britain, France and Russia had been the powers with most influence in the Ottoman Empire, but the building of the Baghdad railway increased the German influence in Turkey. The Baghdad Railway helped to propel Germany toward economic growth and assure Germany, as Kaiser Wilhelm II declared in 1901, "a place in the sun". France and Britain viewed the project as a threat to their prestige in the Middle East. Britain considered the Baghdad railway a menace to its "imperial lifeline" to India. Therefore, it became one of the complex contributing causes of World War I. Its construction, begun in 1903, was repeatedly delayed for financial, political and technical reasons during the pre-war period. While a large part of the Baghdad railway was built before World War I, the rail was not completed by the outbreak of war. By 1918 the line was completed from Konya to Nusaybin, leaving a gap of about 300 miles on the way to Baghdad. Despite massive injections of German cash, the railway was only completed in 1940. The continuing development of transport systems, however, somewhat weakened the strategic importance of the line. The Golden Age of the Baghdad railway was over. Nostalgia, however, is still available across Turkey.

**Keywords:** Baghdad Railway, II. Abdulhamid, II. Wilhelm, Oil, Middle East

## 20. Yüzyılın Başlarında Avrupa ve Osmanlı Devleti

Sömürgecilik çağında Avrupalı büyük devletler, çok uluslu bir imparatorluk olan Osmanlı'nın topraklarını paylaşmak istiyordu. 19. ve 20. yüzyıllarda Osmanlı devleti, ekonomik olarak zayıf düştüğü için dağılma belirtileri göstermeye başlamıştı. İngiltere, Fransa ve Rusya, Boğazdaki "hasta adamın"<sup>1</sup> mirasına konmak amacıyla pusuya yatmış bekliyordu, çünkü Osmanlı dağılırsa pastadan pay almayı umuyorlardı. Her üç devlet, Bağdat demiryolu yapılarına kadar Osmanlı devleti üzerinde büyük bir nüfuza sahiptiler (Hitti: 1979, 51). Rusya'nın hedefi, İstanbul ve Çanakkale boğazlarına hâkim olmaktı, çünkü kendi limanları kışın buz tuttuğu için aylarca ulaşıma kapanıyordu. İstanbul ve Çanakkale boğazlarını kontrol eden bir Rusya, sıcak denizlere kolayca inebilecek ve aynı zamanda kendi mallarını deniz aşırı suyollarıyla uzak pazarlara ulaştırabilecekti. Fransa'nın çıkarları, bugünkü Suriye toprakları üzerindeydi. Fransa, Suriye üzerinden Anadolu, Mısır, Arabistan, Irak ve İran'ın pazarlarını ele geçirecek ve oralarda ekonomik hâkimiyet kuracaktı. İngiltere, o dönemde Osmanlı toprağı olan Mısır'ı işgal etmiş ve böylece Süveyş Kanalı ve Basra Körfezi'ndeki deniz ticaretini kontrol altına almıştı. İngilizler için her iki su yolu, kraliyet sömürgesi olan Hindistan ve Asya'yla deniz bağlantısını sağlayan ve stratejik açıdan hayati önem taşıyan geçiş güzergâhlarıydı. İngiltere'nin en önemli sorunu, Irak ve Basra körfezinde petrol kaynaklarının güvenliğini sağlamaktı. Almanya, bu emperyalist mücadeledeki yerini almakta biraz geç kalmıştı. İmparator II. Wilhelm'in 1888 yılında iktidara gelmesiyle beraber Almanya, gözlerini Anadolu, Basra körfezi ve Mezopotamya'nın zengin doğal kaynaklarına dikti. Almanya, bu coğrafyalara kurulacak demiryolu ağlarıyla ulaşmayı planlıyordu (Hüber: 1943, 87; Rathmann: 1984, 21). Özellikle Basra körfezi ve Mezopotamya, Almanların hammadde ve petrol ihtiyacını karşılayacaktı. Ne var ki Avrupa devletlerinden hiç birisi, Osmanlı topraklarında emperyalist emellerine tek başına ulaşacak güçte değildi. Avrupa devletleri, Osmanlı topraklarını tek başına ele geçirmek isteseler, birbirleriyle çatışmaları gerekecekti, ama bunu göze alamıyorlardı. Bu yüzden Avrupalı sömürgeci güçler, zamanı geldiğinde hedeflerine ulaşmak için pusuda bekliyorlardı. Osmanlı devleti, 1914 yılına kadar denge siyaseti izleyerek sömürgeci devletlerin bu emperyalist rekabetinden kendi çıkarına yararlanmasını bildi. İngiltere, Fransa ve Rusya, Almanya'nın Osmanlı topraklarına karşı artan ilgisini kendi çıkarlarına karşı hayati bir tehdit olarak algıladılar. Bu yüzden 1914 yılına kadar Almanya'nın Osmanlı coğrafyasındaki nüfuzunu ellerinden geldiği kadar engellemeye çalıştılar. Ancak bu konuda pek başarılı oldukları söylenemez. Almanya, 1880'lerden beri Osmanlı devletini silah yardımları ve askeri eğitim faaliyetleriyle destekledi. Bunların dışında Almanya'nın Osmanlı'daki en büyük yatırımı, Bağdat demiryolunun finansmanı ve yapımı oldu. Bu projede Almanların ve Türklerin çıkarları örtüştüğü için Bağdat demiryolunun yapılmasına beraber karar verildi. Demiryolu, Almanya'yı emperyalist hedeflerine ulaştıracak ve Osmanlı devletine de ekonomik kalkınma sağlayacaktı.

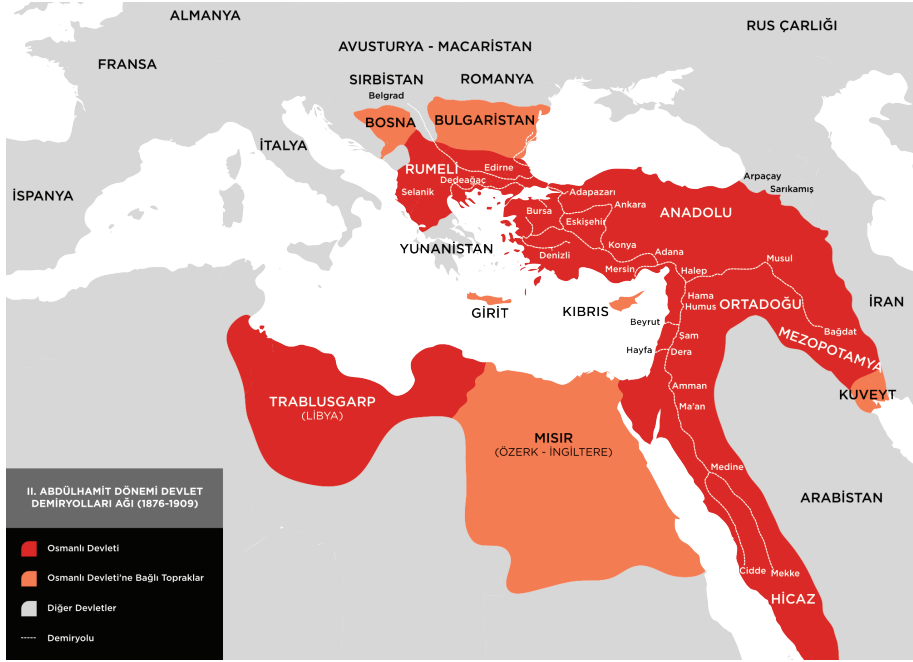
<sup>1</sup> "Hasta Adam" deyimini ilk defa Rus İmparatoru I. Nikolay, art arda gelen savaşlar nedeni ile toprak kaybeden ve Avrupa'nın mali kontrolüne giren Osmanlı İmparatorluğu için kullanmıştır.

Aslında Bağdat ve Hicaz demiryolu projelerinin mimarı Sultan II. Abdülhamit'tir. Padişah, dev imparatorluğun Avrupalı büyük devletler karşısındaki geri kalmışlığını gidermek için devasa projeleri hayata geçirmek istiyordu. Orduyu güçlendirmek, modern ulaşım sistemleri kurmak ve devletin gelirlerini arttırmak amacıyla yapılan Bağdat demiryolu, uluslararası öneme sahip bir Türk projesiydi (Rohrbach: 1911, 49). Bağdat demiryolunun inşası, milli birlik, ekonomik kalkınma ve özellikle sanayinin gelişimi açısından çok önemliydi. Osmanlı devletinde kurulacak bir demiryolu ağı, sadece ulaşım sisteminde devrime yol açmayacak, aynı zamanda eyaletleri payitahta bağlayarak ülkeyi sosyopolitik ve sosyoekonomik açıdan istikrara kavuşturacaktı. 1914'te Birinci dünya savaşı çıkınca ittifak devletleri (Almanya, Avusturya-Macaristan), itilaf devletleriyle (İngiltere, Fransa, Rusya) karşı karşıya geldi. Savaş başladığında Osmanlı devletinin kimin yanında yer alacağı henüz belli olmamıştı. Ama savaş, Osmanlı topraklarındaki petrol kaynaklarının paylaşımı için çıkarılmıştı. Bu yüzden Osmanlı devletinin savaşın içine çekilmesi kaçınılmazdı. Bir oldubittiyle Osmanlı devleti, savaş başladıktan birkaç ay sonra Almanya ve Avusturya-Macaristan'ın yanında savaşa girmek zorunda bırakıldı. Savaş, Almanya ve müttefiklerinin yenilgisiyle bitti ve Osmanlı devleti parçalandı. İngiltere ve Fransa, Osmanlı'nın mirasına kondu.

### **Osmanlı'da Demiryolu Projeleri**

Birinci Dünya savaşından önce Osmanlı Devleti, Mısır'dan Basra Körfezine ve Kafkasya'dan Mekke ve Medine'ye kadar uzanıyordu. Ekonomisi tarıma dayalı bu çok uluslu imparatorluk, 20. yüzyılda dağılma sürecine girdi. Demiryolu ağlarının yapımı, imparatorluğun parçalanmasını belki durdurabilirdi. Osmanlı devletinin istikrarı ve bekası için 1856'dan 1923'e kadar aşağıdaki demiryolu hatları yapılmıştır:

- Balkanlarda (Rumeli'de) inşa edilen 2886 km'lik hat;
- 2424 km uzunluğundaki Anadolu ve Bağdat demiryolu hattı;
- Bağlantı hatlarıyla birlikte 610 km'lik İzmir-Aydın demiryolu hattı; uzatılarak 695 km'ye ulaşan İzmir-Kasaba demiryolu hattı;
- Bağlantılarıyla birlikte 1592 km uzunluğundaki Hicaz demiryolu hattı (Yavuz: 2005. 4).



Sultan II. Abdülhamid Dönemi'nde yaklaşık 5800 kilometre demiryolu yapılmıştır. II. Meşrutiyet Dönemi'nde (1908-1918) daha çok askeri amaçlı demiryolları inşa edilmiş, bu arada Bağdat demiryolunun kalan bölümleri tamamlanmaya çalışılmıştır. Osmanlı Devleti'nde baştan itibaren yapılan demiryollarının toplam uzunluğu yaklaşık 8400 kilometredir. Bunlardan 4138 kilometresi bugünkü Türkiye Cumhuriyeti devletinin toprakları içinde kalmıştır.

19. ve 20. yüzyıllarda demiryolları, İngiltere'deki sanayi devriminin ve Almanya'daki ekonomik kalkınmanın motoru olmuştur. Avrupa'daki örneklerde olduğu gibi modern bir ulaşım sistemi, Osmanlı devletinin de çok çabuk kalkınmasını sağlayabilirdi. Sultan II. Abdülhamit, modern bir demiryolu ağıyla payitahttan çok uzak olan eyaletlerde devlet otoritesini yeniden tesis etmek amacındaydı. Modern bir ulaşım sisteminin kurulmasıyla birlikte ülkede sosyoekonomik ve sosyokültürel kalkınma olacaktı. Sultan II. Abdülhamit'ten önce de Osmanlı'da demiryolları inşa edilmişti. Selefî Sultan Abdülaziz, Türk devletinin Avrupa'daki topraklarına (Rumeli) demiryolu hatları kurması için Alman mühendis Wilhelm Pressel'i görevlendirmişti. Bu Alman mühendis, 1869'dan 1871'e kadar Rumeli'de demiryolları inşa etmiştir. Sultan Abdülaziz, Pressel'i 1872'de Asya'daki devlet demiryolları genel müdürlüğü görevine atamıştır (Korn: 2009, 19; Fül: 2001, 701). Sultan II. Abdülhamit de kendi döneminde devletin Asya topraklarında yolun olmadığı geniş bölgelere demiryolu hatları kurmaları için Alman mühendisleri İstanbul'a davet etmiştir. Anadolu'da kurulan ilk demiryolu hattı, 1869'da İstanbul'dan Konya'ya kadar uzanan Anadolu demiryolu hattıdır. Bu hat sonradan Bağdat'a kadar uzatılmıştır. Anadolu demiryolu hattı, Bağdat'a kadar uzatılınca Bağ-

dat demiryolunun bir parçası haline gelmiş ve bu nedenle de adı Bağdat demiryolu olarak değiştirilmiştir. Bağdat demiryolunun hayata geçmesi, Alman imparatoru II. Wilhelm'in 1898 yılında Sultan II. Abdülhamit'i İstanbul'da ziyaretiyle başlar. Türk hakani, Alman imparatorundan Konya Bağdat demiryolunun Almanlar tarafından yapılmasını ister. Alman imparatora Bağdat demiryolu projesinin imtiyaz hakkının "Deutsche Bank" adlı Alman bankasına verilmesini teklif eder. Alman imparatoru bu teklifi kabul ederek Bağdat demiryolunun hamisi olmuştur. Daha sonraki yıllarda bütün demiryolu imtiyazları Alman şirketlerine verilmiştir. Alman imparatorunun ziyaretinin en önemli sonuçları Türk ordusunun reorganizasyonu ve modernizasyonu, Türk-Alman ilişkilerinin derinleşmesi ve buradan doğan Türk-Alman ittifakı olmuştur.

Almanya'nın başkenti Berlin ile Osmanlı Devletinin payitahtı (başkenti) İstanbul arasındaki demiryolu bağlantısı 19. yüzyılın sonlarında bitmişti. Bağdat demiryolu tamamlandığında Berlin, Bağdat ve Basra üzerinden bugünkü Kuveyt'e (Körfez bölgesi) bağlanacaktı. Almanların hesabına göre Berlin'den yola çıkan bir tren, 13 günde Mezopotamya'ya (bugünkü Irak) kadar ulaşacaktı. Bu tarihi vizyon, o dönem için çok fütüristik bir projeydi. Konya'dan Kuveyt'e kadar uzanacak bu yeni demiryolu hattı, Almanya'nın petrol zengini Basra Körfezine karadan erişimini kolaylaştıracaktı. Almanlar, demiryolu hattıyla sadece Anadolu ve Mezopotamya'daki doğal kaynakları ekonomik açıdan güvence altına almış olmayacak, aynı zamanda Orta Doğuda askeri ve stratejik üstünlüğü de ele geçirmiş olacaktı. Bağdat demiryolu projesi, Türk-Alman ittifakına karşı çıkan İngiltere ve Rusya'nın yaklaşmasına yol açtı, çünkü her iki devlet, Türk-Alman işbirliğini kendilerinin Ortadoğu'daki çıkarlarına ve nüfuz alanlarına bir tehdit olarak algılıyorlardı (Enzyklopädie Brockhaus: 1987, 481).



Alman Planına Göre Berlin-Basra Demiryolu Güzergâhı

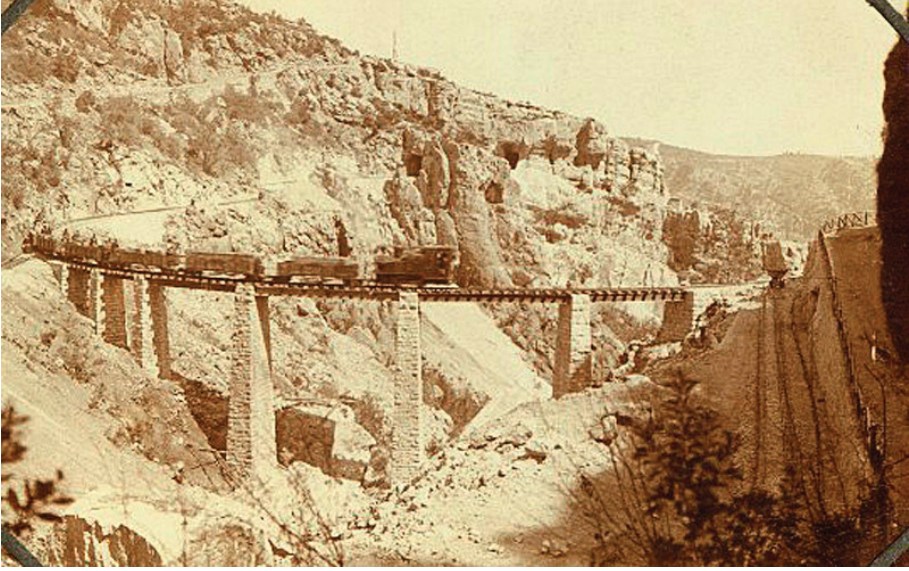
### Bağdat Demiryolu Güzergâhı

Bağdat Demiryolu, Anadolu demiryolunun bir devamı olarak Konya'dan Adana'ya, oradan da Halep ve Musul üzerinden Bağdat'a kadar uzanmaktadır. Bu hat daha sonra Bağdat'tan Basra körfezindeki Basra şehrine kadar uzatılacaktı. Bağdat demiryoluna Halep'te ülkenin güneyine doğru uzanan Hicaz demiryolu da eklenecekti. Hicaz demiryolu, Halep'ten başlayarak Şam (Suriye) ve Amman (Ürdün) üzerinden Medine'ye (Suudi Arabistan) kadar uzanmaktadır. Halep'ten (Suriye) Medine'ye (Suudi Arabistan) kadar giden Hicaz demiryolunu Alman mühendis Heinrich August Meissner Sultan II. Abdülhamit'in emriyle inşa etmiştir. Hicaz demiryolu Şam'dan Medine'ye kadar 1320 km uzunluğundayken Bağdat demiryolu da Konya'dan Bağdat'a (Irak) kadar 1600 km'lik bir hattır. Bağdat demiryolunun en uzun bölümü Türkiye'nin zorlu bir coğrafi bölgesinden geçmektedir. Alman mühendisleri için Anadolu coğrafyasındaki dağlık bölgelerden demiryolu hattının geçirilmesi çok büyük zorlukları beraberinde getirmiştir. Geçit ve nehirleri aşmak için yüzlerce köprü ve viyadük inşa edilmiştir. Osmanlı Devleti'nin merkez coğrafyasını teşkil eden Türkiye'de büyük bir inşaat ordusu, binlerce yıldır güneye geçişi engelleyen Toros dağlarını aşmak zorunda kalmıştır. Torosları aşan 64 km'lik bir hatta 44 adet tünel inşa edilmiş ve raylar 1478 m yüksekliğindeki bir rakımdan geçirilmiştir. Bağdat demiryolu projesinin en büyük mühendislik başarısı, Türkiye'deki Kilikya geçidi, Toros ve Nur dağlarının demiryoluyla aşılmasıdır (Korn: 2009, 159; Noack: 2003, 1).



Bağdat demiryolu güzergâhı (kalın kırmızı hat)





### Toroslarda Bağdat Demiryolu Viyadüğü

Torosların demir raylarla aşılmasından sonra Bağdat demiryolunun geri kalan kesiminin inşasında güzergâh çok defa değiştirildi, çünkü büyük devletlerin askeri tehditleri, demiryolu hattının doğal güzergâhına göre inşa edilmesini engelledi. Doğal güzergâha göre rayların Adana'dan sonra Akdeniz kıyısı boyunca İskenderun'a kadar döşenmesi planlanıyordu. İskenderun'dan sonra kolay aşılacak olan Baylan geçidi üzerinden demiryolu hattı Halep'e kadar uzatılacaktı. Ancak düşman savaş gemilerinden gelebilecek tehditler yüzünden Bağdat demiryolu hattı, sahilden iç kesimlere doğru kaydırıldı, çünkü Bağdat demiryolunu Akdeniz'deki düşman gemilerinden gelecek top atışlarının menziline çıkarılmak gerekiyordu. Daha kolay ve daha çabuk inşa edilebilecek bir sahil hattının yapımından stratejik nedenlerle vazgeçildi. Bu yüzden Adana'dan İskenderun'a ayrı bir hat inşa edildi ve bu hat İskenderun'da son buldu. Bağdat demiryolunun ana güzergâhı, askeri kaygılarla İskenderun'dan Halep'e doğru değil, Adana'dan büyük zorluklarla Amanos dağları üzerinden Halep'e kadar inşa edildi. Amanosları aşmak için 8 km uzunluğunda bir demiryolu tüneli yapıldı. Bağdat demiryolu için Birinci Dünya Savaşının sonuna kadar yaklaşık 2000 km'lik ray döşenmiş, ama buna rağmen demiryolu tamamlanamamıştır. Savaşın bitiminde Bağdat demiryolu, bugünkü Türkiye Suriye sınırındaki küçük bir yerleşim yeri olan Nasıriye'ye kadar gelebildi. 1912'den beri Bağdat'tan Musul'a doğru inşası devam edip Samara'ya kadar yapımı biten demiryolu hattı aslında Nasıriye'de Konya'dan gelen hatla birleşecekti. Ancak Nasıriye ve Samara arasındaki 280 km'lik boşluğu kapatmak 1940'ta Irak hükümetine nasip oldu (Noack: 2003, 1). Bağdat Demiryolu, 1903'ten 1940'a kadar süren yapımı boyunca iki dünya savaşına tanıklık etti. Konya istasyonundan Bağdat garına kadar uzanan hattın bitmesi tam 37 yıl sürdü. Uzun yıllardan beri beklenen Berlin ile Bağdat arasındaki kesintisiz demiryolu ulaşımı, nihayet 1940

yılında ve İkinci Dünya Savaşında tamamlanabildi. Bu demiryolu, Birinci Dünya Savaşından önce öngörüldüğü gibi ne Bağdat'a ne de Basra'ya kadar uzatılabildi. Türk-Alman işbirliğinde yapımı sürekli sabote edilen Bağdat-Basra hattını İngilizler, 1941 yılında bitirdiler. Bağdat demiryolu asıl yapılış amacına hiç bir zaman hizmet edemedi. İngilizlerin istemediği Bağdat demiryolunu bitirmesi, kaderin bir cilvesi olsa gerekti. Bu demiryolu hiç bir zaman bir uçtan diğer uca kesintisiz bir şekilde kullanılamadı. Bağdat demiryolundan beklenen ekonomik ve stratejik fayda asla hayata geçmedi. İtilaf devletlerinin 1918'deki zaferiyle Bağdat demiryolu önemini tamamen kaybetti.

### **Bağdat Demiryolunun Yapılışı**

1903 yılında yapımına başlanan Bağdat demiryolu, o yılların en önemli lojistik projelerinden birisi sayılıyordu. Osmanlı Devleti'nin gururu olan Bağdat demiryolu, hem devletin en büyük altyapı projelerinden birisi, hem de Alman mühendislik sanatının bir teknoloji harikasıydı.

Bağdat demiryolu projesinin öncüsü aslında İngiliz Albay Chesney'dir. Bu kişi 1833 yılında Hatay'daki Asi nehrinden Fırat nehrine doğru giden bir demiryolu hattının projesini hazırladı. Ancak o yıllarda İngilizler Süveyş kanalının inşasına öncelik verdikleri için Fırat Vadisi demiryolu projesi (Euphrat Valley Railway) devre dışı bırakıldı (Graichen&Gründer: 2005, 252). 1880'li yılların başından itibaren Alman mühendis Wilhelm Pressel benzer projeler geliştirdi. 1873'te 6800 km uzunluğundaki Anadolu demiryolu projesini çizdi. Bu projeleriyle 1903 ile 1940 yılları arasında gerçekleşen Bağdat demiryolu inşaatının ana yapımcısı oldu (Füssl: 2001, 701).

Bağdat demiryolunun inşaat malzemeleri, tarihi bir ordu güzergâhı olan Toros dağlarındaki Kilikya geçidinden taşındı. Büyük İskender'in inşa ettiği tarihi Kilikya geçidi, Torosların arasından geçerek Adana ovasına ve oradan da Halep'e kadar uzanmaktadır. 1899'dan itibaren güzergâhın belirlenmesi için yürütülen fizibilite çalışmaları, Almanlar tarafından o bölgede başlatıldı. Bağdat Demiryolu ağırlıklı olarak Alman şirketlerinin katılımıyla inşa edildi. Alman şirketleri, demiryolunu, istasyon binalarını ve büyük garları inşa ettiler. Raylar ve lokomotifler de Alman şirketleri tarafından sağlandı. Demiryolu inşaatında zaman zaman 35000'den fazla işçi oldukça zor ve tehlikeli şartlarda çalıştırıldı. İnşaatta kozmopolit bir işçi ordusu görev yaptı. İsviçreli, Fransız, İtalyan, Avusturyalı, Rus, Yunanlı, Levanten, Ermeni, Türk ve Alman işçiler hep birlikte demiryolunu inşa ettiler. Bunların yanı sıra başka ülkelerden gelen işçiler de bu devasa projenin gerçekleştirilmesine büyük katkı sağladılar (Korn: 2009, 163).



Bağdat demiryoluna malzemeler, Toros dağları arasından geçen tarihi Kilikya geçidinden kamyonlarla taşındı. Tarihte askeri bir güzergâh olan resimdeki Kilikya geçidi, Torosların arasından geçerek Adana ovasına ve oradan da Halep'e kadar uzanmaktadır. Bu yolu Büyük İskender inşa ettirmiştir.

Birinci dünya savaşından önceki siyasi ve teknik sorunlar, Bağdat demiryolu inşaatındaki ilerleyişi geciktirdi. Özellikle Toros ve Amanos dağlarındaki tünel ve viyadük çalışmaları, demiryolunun zamanında bitirilmesini zorlaştırdı. 1904'ten 1910'a kadar demiryolundaki inşaat çalışmaları 6 yıl boyunca durdu, çünkü projenin başından beri iç ve dış odaklar, demiryolunun yapımını sabote ettiler. Osmanlı devletindeki sosyopolitik çalkantılar, Fransız ve İngiliz müdahaleleri ve 1908'deki askeri darbe, İttihat ve Terakki Cemiyetinin iktidara gelmesini sağladı. İttihat ve Terakki mensupları, 1908'de gerçekleştirdikleri askeri darbeyle iktidarı ele geçirdiler ve 1909'da Sultan II. Abdülhamit'i tahttan indirdiler. Padişahın devrilmesi, İngilizlerin işine çok yaradı, çünkü bu sayede zaman kazanıp Bağdat demiryolunun inşaatını önlemiş oldular. Bağdat demiryolunun Avrupalı güçler tarafından engellenmesi, aynı zamanda onların Ortadoğu'da hâkimiyet kurma mücadelesinin bir sonucuydu. Avrupa devletlerinin çıkar mücadelesinin, Osmanlı devletinin iç siyaseti üzerinde büyük etkisi oldu. Sultan II. Abdülhamit, Müslümanların halifesi sıfatıyla panislamist politikalar güttüğü için İngilizler, onu Ortadoğu'daki çıkarları için büyük bir tehdit olarak görüyorlardı. Sultan II. Abdülhamit, panislamizm politikasıyla İngilizlerin Osmanlı karşıtı sömürge politikalarını önlemeye çalışıyordu. Ama 1908'deki İttihat ve Terakki darbesi, Osmanlı devletinde politika değişikliğine yol açarak bu duruma bir son verdi. Darbe sonucu Almanya karşıtı, ama İtilaf devletleri lehinde politikalar gelişmeye başladı. İngiltere ve Fransa,

1909'dan itibaren İttihat ve Terakki Cemiyetinin doğal bir müttefiki oldu. Bunun sonucunda Osmanlı donanması fiilen bir İngiliz amiralin komutasına verildi ve İngiliz subaylar, savaşın çıktığı 1914 yılına kadar Osmanlı topraklarındaki gemilerde ve demiryolu istasyonlarında kendilerine tanınan yetkileri kullandılar (Earle: 1924, 220).

1911'de Bağdat ile Basra arasında yapımı planlanan demiryolu hattının inşasından vazgeçildi (Korn: 2009, 19; Bickel: 2003b, 160). Ancak Almanların daha sonra İttihat ve Terakki Cemiyeti ile iyi ilişkiler kurması sonucunda demiryolu inşaatına yeniden başlandı. 1912 yılında Alman mühendis Heinrich August Meissner'in idaresine Bağdat-Musul demiryolu hattının inşası verildi. Birinci dünya savaşında Almanların safında savaşa katılan Osmanlı devleti, Bağdat demiryolunun inşaatına stratejik nedenlerden dolayı savaş boyunca devam etti. Ancak savaşın bitiminden sonra demiryolu yapımının daha uzun yıllar süreceği anlaşıldı, çünkü İngiltere ve Rusya kapitülasyonları ileri sürerek demiryolunun bitirilmesini engelledi. Bağdat-Kerkük ve Bağdat-Basra hatları, 1941 yılında İngilizler tarafından inşa edildi (Held: 1960, 135).

### **Bağdat demiryolunun finansmanı**

1875 yılında Osmanlı devleti fiilen iflas ettiği için borçlarını ödeyemez hale geldi. Devlet, o dönemde Avrupa'dan kredi almış ve bunun sonucunda aşırı borçlanmıştı. Devletin iflası sonucu 1881 yılında Osmanlı Duyun-u Umumiye İdaresi<sup>2</sup> Avrupa'nın en önemli yedi devleti tarafından kuruldu. Bunların arasında Fransa % 40 ile en büyük alacaklıydı. Fransa'yı % 29 ile İngiltere ve % 4,7 ile Almanya takip ediyordu (Schöllgen: 2000, 38). Duyun-u Umumiye idaresini Fransız-İngiliz idaresindeki bir Avrupa banka konsorsiyumu yönetiyordu. Osmanlı devletinin önemli vergi gelirlerini yöneten bu kurum, vergi gelirlerini borçların geri ödemesi için kullanıyordu. Bu yüzden Osmanlı devletindeki birçok ekonomi dalları, yabancı finans kurumlarının kontrolüne girdi. Ağır borç yükü altındaki Osmanlı devleti, ekonomide bağımsız politikalar üretemedi. Osmanlı devleti, mali yönden Fransa'ya çok bağımlı hale geldi. Bu bağımlılık duyun-u umumiye idaresi ve Fransız bankaları aracılığıyla oldu. Sultan II. Abdülhamit, Bağdat demiryolunun finansmanını İngiliz veya Alman bankalarına yaptırarak ülkesini Fransa'ya olan bağımlılıktan kurtarmak istiyordu. İngiliz hükümeti de Osmanlı devletinin istikrara kavuşmasını kendi çıkarlarına uygun bulduğu için padişahın bu düşüncesine sıcak bakıyordu. Çünkü İngilizlere göre Osmanlı'nın dağılması, o konjonktürde ancak Avusturya-Macaristan ve Rus imparatorluklarına yarayacaktı. Ancak İngiliz bankaları bu projeyi büyük bir mali risk olarak gördükleri için Bağdat Demiryolu hattının yapımına finansman sağlamak istemediler. Öte yandan Osmanlı Devleti, Türk ordusunun modernizasyonu ve reorganizasyonu amacıyla Almanya'dan gelen askerî heyetlerden memnun kalmıştı. Alman imparatoru II. Wilhelm'in 1889 ve 1898

<sup>2</sup> Duyun-u Umumiye "Genel Borçlar" anlamına gelir. 1881-1939 yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu'nun dış borçlarını denetleyen kurumdur.

yıllarında İstanbul'a yaptığı ziyaretler, Almanya'yla ticari ilişkileri geliştirdi. Kayser Wilhelm'in Şam ziyaretinde 300 milyon Müslümanın en iyi dostu olduğunu söylemesi, Osmanlı'da büyük sempati topladı. O dönemde Almanya'nın Osmanlı topraklarındaki çıkarlarının sadece ticaretle sınırlı olduğuna inanılıyordu. İngiliz ve Fransızların emperyalist politikaları, Osmanlı'dan toprak koparmaya çalışırken Almanların böyle bir derdinin olmadığı düşünülüyordu. Almanların Osmanlı'ya yönelik politikaları, İngiliz ve Fransızlara göre daha az tehlikeli bulunuyordu. İşte bu yüzden Bağdat Demiryolu, Osmanlı hükümetinin arzusuyla Almanlar tarafından inşa edilmeliydi. „Deutsche Bank“ adlı Alman bankası, önce demiryolunun verimliliğiyle ve sonradan da Mezopotamya'da keşfedilen petrol kaynakların zenginliğiyle ilgilenmiştir. Mezopotamya ve Basra körfezinde zengin petrol yataklarının bulunmasından sonra Alman bankası, demiryolunun finansmanını üstlenmiştir. Almanlar, Bağdat demiryolunu yaparak İngiliz ve Fransızların çoktandır hâkim oldukları Ortadoğu bölgesinde kendilerinin de nüfuz sahibi olacaklarına inanmaya başladı. Alman imparatoru II. Wilhelm, Bağdat demiryolunun yapımıyla bizzat ilgilenmiş ve demiryolunun bitirilen her bir kesimi için her seferinde inşaat işçilerine iki dilde kutlama telgrafları çekmiştir (Schöllgen: 2003, 108). Bağdat Demiryolu, Alman malları için yeni pazarların kazanılması demektir. Almanlar, Bağdat demiryoluyla bağlantılı olarak Basra körfezinde ticari ve askeri gemileri için stratejik öneme sahip bir üs kurmayı hedefliyorlardı. Deutsche Bank'ın genel müdürü Georg von Siemens, Bağdat Demiryolu projesini ölü bir demiryolu hattı ve Alman çıkarları için önemi olmayan bir girişim olarak nitelendirmiştir (Wiegant: 1970, 29). Bağdat demiryolunun büyük bir bölümü, Alman kaynaklarıyla finanse edildi. Aslında Bağdat demiryolu Basra körfezine kadar yapılacaktı, ancak finansman seçenekleri çok olmasına rağmen devletin kasasında yeterince para yoktu.

### **Bağdat Demiryolunun Ekonomik Önemi**

Modern bir ulaşım sistemi olan demiryolları, kalkınmanın ekonomik temelini oluşturur ve aynı zamanda da refahın ülke sathında yayılmasını sağlar. Osmanlı Devleti, bu niyetlerle demiryollarını Almanlara yaptırdı. Ancak Almanların niyetleri daha farklıydı. Onlar Osmanlı'daki demiryolu sistemini Almanya'ya yeni pazarlar bulmak ve Ortadoğu'ya stratejik açıdan ulaşmak amacıyla inşa etmek istiyorlardı. Bitmiş bir demiryoluyla Almanlar, Asya'nın kapılarına kadar dayanacak, oradan da Asya'nın içlerine kolayca ulaşacaklardı. Bu demiryolu projesi, Berlin'i petrol zengini Körfez bölgesiyle buluşturacak ve böylece Almanya'nın başkentiyle Basra Körfezi arasında kesintisiz bir mal ve petrol akışı sağlanacaktı. Almanlar, Bağdat demiryoluyla İngilizlerin hâkim olduğu deniz aşırı yolları ve Süveyş kanalını kullanmaya gerek kalmadan Asya'nın içlerine kadar ulaşabilecekti. Kısacası Almanlar, geleceğin yakıtı olan petrole kavuşmak istiyorlardı. 18. yüzyılın sonundan beri Mezopotamya ve Basra körfezinde zengin petrol yataklarının olduğu biliniyordu. Çevresinde zengin petrol yataklarına sahip Musul şehri de Bağdat demiryolunun önemli duraklarından biri olacaktı.

1912 yılında Türk hükümeti, Bağdat demiryolunun yapım masraflarını karşılaması için Alman bankasına (Deutsche Bank) tavizler verdi. Takasa dayalı bu tavizler sonucunda Alman bankası, Musul'a kadar giden Bağdat demiryolu hattının sağından ve solundan geçen yirmişer kilometrelik alan boyunca bütün petrol ve yeraltı kaynaklarını çıkarma hakkı elde etti. Böylece sanayisi ve ekonomisi için hayati önem taşıyan petrol sahaları, Almanya'nın önünde kullanıma hazır hale gelecekti. Ayrıca demiryolu hattı Bağdat'tan Basra'ya kadar uzatılmış olsaydı, Almanya Basra körfezindeki diğer petrol sahalarına da kolayca erişebilecekti. Ortadoğu petrolerine kavuşan Almanya, Amerika Birleşik Devletlerinden petrol ithal etmek zorunda kalmayacak ve Amerika'ya olan petrol bağımlılığından tamamen kurtulacaktı. Bir savaş durumunda İngiltere, Almanya'ya deniz ablukası uygular ve Amerika da petrol sevkiyatını keserse savaşın kaderi Almanya aleyhine gelişirdi. Birinci Dünya Savaşının en önemli nedenlerinden birisi, Almanya'nın Bağdat demiryolunu kullanarak Ortadoğu'nun enerji kaynaklarını ele geçirme riskiydi. Almanya'nın bu yayılmacı politikası sadece Almanya ile İngiltere arasında değil, aynı zamanda Almanya ile Rusya ve Fransa arasında da büyük çıkar çatışmalarına neden oluyordu. Almanya Bağdat demiryolu projesiyle Fransa'nın (Suriye, Lübnan), İngiltere'nin (Basra Körfezi) ve Rusya'nın (İran) çıkar alanlarına girmiş oluyordu. Bağdat demiryolu, İngilizlerin ve Rusların Ortadoğu'daki alt yapı projeleriyle rekabet ediyordu. Bu demiryolu projesi, İngilizlerin hâkim olduğu Süveyş kanalına ve Rusların İran'daki demiryolu projelerine alternatif oluşturuyordu. Bu yüzden Bağdat demiryolu projesi İngiltere, Fransa ve Rusya'yı birbirine yakınlaştırırken Almanya'yla bu üç dünya gücü arasında büyük bir gerilime yol açtı.

Bağdat demiryolu, çıkması muhtemel bir savaşta Almanya için hayati bir rol oynayacaktı. Bağdat ve Hicaz demiryolları, Osmanlı devleti için de stratejik bir öneme sahipti. Osmanlı Devleti, her iki demiryolu sayesinde Süveyş kanalı bölgesindeki güney cephesine bol miktarda asker ve silah sevkiyatı yapabilecek ve Arap isyancılarla daha etkin bir şekilde mücadele edebilecekti (Hort: 2014, 206). Halep şehri, aynı zamanda Bağdat demiryolundan Hicaz demiryoluna aktarma istasyonuydu. Hicaz demiryoluyla hem hacılar, hem askerler, hem de silahlar Sina bölgesine taşınıyordu. İngiltere, savaştan önce Türklerin bu demiryolu yüzünden Süveyş kanalına bir askeri operasyon yapmasından çok korkuyordu, çünkü Süveyş kanalı İngiliz imparatorluğunun sömürgelerine giden en önemli can damarıydı. Türkler bu can damarını kesecek olursa İngiltere'nin en önemli sömürgesi olan Hindistan'la bağlantısı kopacaktı. Bağdat demiryolu, İngilizler için en büyük can düşmanıydı ve bu yüzden asla bitirilmemesi gerekiyordu. Bağdat ve Hicaz demiryolunu tehlike olmaktan çıkarmak isteyen İngilizler, Birinci Dünya savaşında bu demiryolu ağını geniş ölçüde tahrip etmişlerdir.



20. yüzyıl başlarında Bağdat Demiryolu

### Sonuç:

Birinci Dünya savaşından sonra Ortadoğu'nun siyasi haritası, galip devletlerin istekleri doğrultusunda yeniden çizilmiştir. İngiltere ve Fransa, savaştan sonra Osmanlı coğrafyasını farklı devletlere böldü. Bağdat demiryolu hattı, Osmanlı bakiyesi devletler olan Türkiye, Suriye ve Irak arasında bölüştürüldü. Bağdat demiryolu güzergâhı, savaş sonunda bu üç farklı devletin payına düştüğü için tamamlanmadı. Halep'ten gelen hatla Bağdat'tan gelen hat arasında henüz bitirilmemiş 485 km'lik bir boşluk kalmıştı, ancak bu boşluğun 135 km'lik bölümüne raylar döşenmişti. Trenin çalışmadığı bu boşluk arasında yolcular, Bağdat'tan Halep'e veya aksi istikamette seyahat edince otobüslere aktarılmak zorunda kalıyorlardı. Savaştan sonra Bağdat demiryolu, jeostratejik değerini kaybetmiş, doğu dünyasının egzotik havasından büyülenen turistler ve maceracılar için turistik bir atraksiyon olmuştu. Bağdat demiryolunu kullanan ünlü bir yolcu, Agatha Christie adlı İngiliz kadın yazardı. Bu yazar 1928 ve 1930 yıllarında İngiltere'den Şark Ekspresi ile İstanbul'a kadar gelmiş ve Toros Ekspresi ile de Suriye'ye doğru yoluna devam etmiştir (Bickel: 2003a, 120).

1923 yılında imzalanan Lozan anlaşmasıyla Bağdat demiryolunun Karkamış (Cerablus) ve Nusaybin arasından geçen hattı, Türkiye ile Suriye arasındaki sınır olarak belirlendi (Bickel: 2003a, 161). Demiryolunun Türkiye ile Suriye arasında sınır yapılması, savaşın galipleri tarafından ihtilaf yaratmak amacıyla önceden planlanmıştı. Böylece iki komşu ülke arasında fitne ve kavga çıkarmak mümkün olacak ve olası bir çatışma durumunda demiryolu ulaşımı işe yaramaz hale gelecekti.

İngiltere'nin Osmanlı imparatorluğunun bakiyesi olan devletleri birbirlerine karşı düşman etmesi, geleneksel "böl ve yönet" politikasının bir devamıydı. Ortadoğu düzeninin mimarı olan İngilizler, petrol kaynaklarını garanti altına almak için Ortadoğu ülkelerini birbirine düşüren politikalar geliştirmek zorundaydılar. İngiltere'yi yöneten derin akıl, Ortadoğu'daki devletleri ancak fitne ve siyasi çatışmalarla kontrol edebileceğini biliyordu. Bu yüzden Ortadoğu'da kavgarlar hiç bitmedi.

İkinci Dünya Savaşından sonra Suriye ve Irak'taki demiryolu hatları ulaşımına kapanmış, çünkü Ortadoğu'da çıkarılan siyasi çatışmalar, hep bölgesel savaşları ve iç savaşları tetiklemiştir. 1990'lı yıllardan sonra Bağdat demiryolu artık sadece Türkiye'de işletildiği için Anadolu demiryoluna dönüşmüştür. Türkiye'nin dışında Bağdat demiryolu işletilememiş, çünkü büyük devletlerin kaos politikaları buna izin vermemiştir. Irak Savaşı ve Suriye'deki iç savaş yüzünden Bağdat demiryolu halen çalışmıyor. 2002 yılında Türkiye ve Irak devlet demiryolları idareleri tarafından İstanbul-Bağdat seferlerinin yeniden başlatılması için bir anlaşma imzalandı. Ama Irak ve Suriye'deki bölgesel savaşlar, bu projenin gerçekleşmesini engelledi.

Artık Suriye ve Irak'ta Bağdat demiryolunun yerini uçak, araba ve kamyonlar aldı. Petrol de büyük oranda boru hatlarıyla taşınmaya başlandı. Türkiye'deki Bağdat demiryolu hattı, günümüze kadar kalan istasyonları ve lokomotifleriyle nostaljik bir havaya büründü. Bağdat demiryolu, günümüzde İstanbul ile Bağdat arasında seyahat edilmeyen tarihi bir demiryolu olduğu için hafızalarda meraklıları için romantik duygular uyandırmaktan başka bir işe yaramıyor.



**Kaynakça:**

BICKEL, Benno (2003a), “Mit Agatha Christie durch die Schluchten des Taurus. Die Bagdadbahn im Spiegel der Literatur und des Reiseberichts. In: Jürgen Franzke (Hrsg.): Bagdadbahn und Hedjazbahn”, **Deutsche Eisenbahngeschichte im Vorderen Orient**, Nürnberg: Tümmel Verlag, (120-124).

BICKEL, Benno (2003b), “Zeittafel Bagdadbahn. In: Jürgen Franzke (Hrsg.): Bagdadbahn und Hedjazbahn”, **Deutsche Eisenbahngeschichte im Vorderen Orient**, Nürnberg: Tümmel Verlag, (160-162).

EARLE, Edward Mead (1924), **Turkey, the Great Powers, and the Bagdad Railway: A Study in Imperialism**, New York: The Macmillan Company.

**ENZYKLOPÄDIE BROCKHAUS** (1987): in 24 Bänden, (19., vollständig überarb. und erw. Aufl.), 2. Bd. Mannheim: Brockhaus.

FÜL, Wilhelm (2001), **Pressel, Wilhelm. In: Neue Deutsche Biographie (NDB)**, 20. Bd. Berlin: Duncker & Humblot.

GRAICHEN, Gisela; GRÜNDER, Horst (2005), **Deutsche Kolonien – Traum und Trauma**, Berlin: Ullstein Buchverlag.

HELD, Hermann (1960), “Bagdadbahn. In: SCHLOCHAUER, Hans Jürgen (Hrsg.)”, **Wörterbuch des Völkerrechts** (völlig neu bearb. 2. Auflage in Verbindung mit der Deutschen Gesellschaft für Völkerrecht. 1. Bd. Berlin: de Gruyter, (pp. 134-136).

HITTI, Philip Khuri (1979): “Baghdad Railway. In: Encyclopedia Americana”, Vol. 3. New York: **Encyclopedia Americana**.

HORT, Jakob (2014), “Architektur der Diplomatie”, **Repräsentation in europäischen Botschaftsbauten 1800-1920**, Göttingen: Verlag von Vandenhoeck&Ruprecht.

HÜBER, Reinhard (1943), “Die Bagdadbahn. In: SIX, Franz Alfred (Hrsg.)”, **Schriften zur Weltpolitik (87-98)**, Heft 6. Berlin: Junker und Dünnhaupt Verlag.

KORN, Wolfgang (2009), **Schienen für den Sultan: Die Bagdadbahn: Wilhelm II.**, Abenteurer und Spione. Köln: Fackelträger Verlag.

NOACK, Rosemarie (11. Dezember 2003), **Zügig durch die Wüste. Die Zeit**. [Online: <http://www.zeit.de/2003/51/Bagdadbahn>]. (11.10.2017).

RATHMANN, Lothar (1982), **Berlin-Bağdat: Alman Emperyalizminin Türkiye’ye Girişi Berlin Bağdad. [Originaltitel: Berlin-Bagdad: Die imperialistische Nahostpolitik des kaiserlichen Deutschlands**, Berlin 1962 (Aus dem Deutschen übersetzt von Ragıp Zarakolu)]. Istanbul: Belge Yayınları.

ROHRBACH, Paul. (1911), **Die Bagdadbahn. 2. Auflage**, Berlin: Verlag von Wiegandt&Grieben.

SCHÖLLGEN, Gregor (2000), *Imperialismus und Gleichgewicht: Deutschland, England und die orientalische Frage 1871-1914*, München: Oldenbourg Wissenschaftsverlag.

SCHÖLLGEN, Gregor (2003), "Instrument deutscher Weltmachtspolitik. Die Bagdadbahn im Zeitalter des Imperialismus. In: Jürgen Franzke (Hrsg.): Bagdadbahn und Hedjazbahn", **Deutsche Eisenbahngeschichte im Vorderen Orient (108-111)**, Nürnberg: Oldenbourg Wissenschaftsverlag.

WIEGAND, Theodor (1970), *Halbmond im letzten Viertel. Briefe und Reiseberichte aus der alten Türkei. 1895-1918*, München: Bruckmann Verlag.

YAVUZ, Mehmet (2005), *Eine vergleichende Studie über den Bahnbau und die Bahnhofsarchitektur der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn mit ihren Vorbildern im Deutschen Reich*, (Doktora Tezi), Bochum: Ruhr Universität Bochum.

## Extended Abstract

### Baghdad Railway

Mesopotamia is the region in south-western Asia where an exotic railroad and an expanding Global Oil Economy changed the world order. The name Mesopotamia comes from a Greek word meaning “between rivers,” referring the land between the Tigris and Euphrates rivers. Mesopotamia can be broadly defined to include the area that is now eastern Syria, south-eastern Turkey, and most of Iraq. In the last decades Mesopotamia has become a place where international political games, conflicts and rivalries have never ceased to be existed. As it is today, Mesopotamia had been a place of international rivalry and discord at the turn of the 20th century. Oil, trade routes, geography and terrain, all contribute to the strategic importance of Mesopotamia. Because of its geographical position in the gulf region, linking Asia Minor to India, Mesopotamia had become one of the trade centres since the ancient times. Later the discovery of petroleum in Mesopotamia in early 20th century made this region even more attractive to the political and economic interests of **European colonial** empires. The Great Powers of Europe attributed much importance to Mesopotamia because of its geopolitical and strategic position. In the pre-war period Britain underlined the thesis that Mesopotamia was a British area of influence. Hidden motives for World War One arose with the construction of the Baghdad Railway in the Ottoman Empire in the late 19th and early 20th century. The World Powers recognized the future need for petroleum, and control over that necessary oil would be the key to great profit and political power. The Berlin-Baghdad railway would have connected Germany with Mesopotamia, Africa and Asia (India), and the trade of goods and agricultural products would benefit from a port on the Persian Gulf. This in turn could provide direct access to Middle East petroleum, and the Baghdad railway would bypass the Suez Canal.

In 1901, Germany reported on vast supplies of petroleum in Mesopotamia. When the Ottoman state gave permission to Germany for the Baghdad Railway in 1903, Russia, France, and Britain all regarded a Berlin to Baghdad Railway a threat to their dominance. In the meantime, not to be caught unprepared, the British had underlined the commercial and strategic importance for them of the Persian Gulf. In other words, Britain was asking its allies to confirm that Mesopotamia was its own area of influence. The Ottoman Empire rejected the British thesis, because Mesopotamia was in fact Ottoman territory.

Russia, France, and Britain would have suffered economically from increased German trade and penetration in Mesopotamia. Germany would challenge Moscow’s dominant position in Central Asia and half of Iran. The railway was expected to extend Germany’s economic influence towards the Caucasian frontier and into north Persia where Russia had a dominant share of the market. At the same time the south part of Iran was held by Britain. France had established a foothold in northern Africa and an influence in Algeria and Tunis. Germany

must be kept out of the then French-controlled northern Africa and Mesopotamia entirely. Britain had taken Egypt in 1882 and through it found a way to rule Sudan in 1897. It administered Egypt, Cyprus, and Aden on the Red Sea, and had major influence in Afghanistan. Emblematic of the German threat as perceived by Britain, was the Berlin-Baghdad railway project. The main objective of British policy was to keep the Ottoman State and Germany as far as possible, out of the Gulf. Therefore Britain should regard the establishment of a naval base, or of a fortified port, in the Persian Gulf, by any other power as a very grave menace to British interests. By the 19<sup>th</sup> century the Ottoman Empire was weak. Cheap imports from industrialized Europe and various wars had resulted in the country's finances being controlled by the Ottoman Public Debt Administration composed of and responsible to the European Great Powers. The European countries saw great potential to exploit the resources of the weakening empire; not least there were potentially vast amounts of petroleum.

When Abdul Hamid II came to power (ruled 1876-1909), he showed a desire to build railways in the Ottoman state for political, strategic and economic goals. From the political and strategic perspectives, the Sultan would be able to move his troops in all the regions of the Ottoman State. This would help him maintain security, order and political stability. Also railway expansion could lead to the industrialization of the Ottoman Empire. As for the economic side, the railways would increase the revenues of the Ottoman State and work to develop its economic sources. The relationship between Germany and the Ottoman Empire has rapidly developed after the visit of the German Emperor Wilhelm II to the Ottoman State in 1898. As a consequence all the obstacles facing the Germans were removed. The Sultan promised the Emperor to give the concession of building the railways to the Germans. On his part, the Emperor supported the Ottoman Railway Projects and showed his pretentious protect to Islam. It is also because of this reason that his visit in 1898 had been perceived as a show of force towards Britain and France. And what is more, the German Emperor's Damascus speech was an indirect threat to France and Britain's Muslim colonies, because it was in favour of the unity of Islam.

In 1886, Sultan Abdul Hamid II proposed a railway from Istanbul to the Persian Gulf. It would extend the Oriental Railway, which linked Berlin to Istanbul at its completion in 1888. Another railway built at the same time by German engineers was the Hejaz railway connecting Damascus to the holy cities of Medina and Mecca. Sultan Abdul Hamid II was the driving force behind the construction of the Hejaz Railway. The line from Damascus reached Medina 1908. Thousands of pilgrims from Russia, Central Asia, Iran and Iraq also converged on Damascus to take the train. The railway never reached Mecca and during the World War I, parts of the railway were blown up by Lawrence of Arabia and his Arab allies.

In 1888, the Ottoman government granted the Anatolian Railway Company, a syndicate dominated by the Deutsche Bank, the concession to construct a railway from Istanbul to Ankara, in order for Germany to pursue its economic penetration

of the Ottoman Empire. This railway line, completed in 1893, was extended to Konya by 1896.

The Baghdad railway, which was built from 1903 to 1940, connected Konya with Baghdad (1600 km). It was also known as the Berlin-Baghdad railway to connect Berlin with the Ottoman Empire city of Baghdad, from where the Germans wanted to establish a port in the Gulf Region. After the occupation of Ottoman territories in North Africa (Tunisia, Egypt) by European Powers, Abdul Hamid turned for support to Germany. In return, concessions were made to Germany. It gets permission to build the Baghdad railway. Developing Ottoman-German political and economic cooperation induced the sultan to grant the Anatolian Railway Company the concession to extend the railway from Konya to Baghdad and to the Persian Gulf. The Baghdad Railway Company, dominated by the Deutsche Bank and other German interests, was formed in 1903. In the same year, the final concession, which was an outcome of a German-Ottoman understanding, was granted to Baghdad Railway. On the other hand, the concession represented a great victory to the German policy and its ambitions. In addition to its great commercial value the Baghdad Railway, connecting with Syrian roads and the Hejaz Railway to Arabia, opened the way for an attack on Egypt and the Suez and on India by routes which British warships could not dominate. The Baghdad railroad was political life insurance for Germany. The Berlin-Baghdad Railway would enable the transport of people and freight from Germany through the Balkan States and the Ottoman Empire to the edge of the Persian/Arabian Gulf. From the port of Basra, goods could be directly exchanged with even the farthest German colonies and the world. In the reverse direction, German industry would have a direct supply of Mesopotamian oil. This access to resources would have been beneficial to German economic interest, and threatening to British economic dominance in colonial trade. The Baghdad Railway was initially planned as a means to bypass the then British-controlled Suez Canal.

Strategically, its aim was to bind the Turks and the Germans together, while sabotaging Britain's links with India by threatening Suez, and providing Germany with its own shortcut to the east through Basra. It was felt in Britain that if Baghdad and the Persian Gulf in the hands of Germany (or any other strong power) would be a 42-centimetre gun pointed at India.

The Baghdad Railway might eventually have strengthened the Ottoman Empire and its ties to Germany and might have shifted the balance of power in the region. Despite obstructions at the diplomatic level, work slowly began on the railway. Both geographical and political obstacles prevented the completion of the Baghdad Railway before World War I commenced in 1914. The Ottoman Empire chose to place the Baghdad Railway outside the range of the British Navy guns. Therefore, the coastal way from Alexandretta to Aleppo was avoided. The line had to cross the Amanus Mountains inland at the cost of expensive engineering including an 8 km tunnel between Ayran station and Fevzipaşa.

The construction of the Baghdad Railway was repeatedly delayed for financial and technical reasons: 27 tunnels were required, many of them kilometres long through the Taurus Mountains. Completion of the project took several decades and by the outbreak of World War I, the railway was still 960 km (600 miles) away from its intended objective. The last stretch to Baghdad was built in the late 1930s and the first train to travel from Istanbul to Baghdad departed in 1940. The right-of-way of the railway marks the border between Syria and Turkey for over 350 km, from Çobanbey station in the West to Nusaybin in the east, with the rail line on the Turkish side squeezed between the minefields and control strip in Turkey and Syria.

In the end, Germany would end up with nothing for her work on the Berlin-Baghdad Railway. British forces would secure the entire oilfields of Mesopotamia after Versailles in a new League Protectorate called Iraq. The permanent development of transport systems, however, somewhat diminished the strategic value of the line entirely.