



БАГДА́ДСКАЯ ЖЕЛÉЗНАЯ ДОРО́ГА

Авторы: Б. М. Туполев

БАГДА́ДСКАЯ ЖЕЛÉЗНАЯ ДОРО́ГА, ж.-д. линия, соединяющая Босфор с Персидским заливом. Притязания Германии на её строительство и эксплуатацию в кон. 19 – нач. 20 вв. привели к резкому обострению противоречий между великими державами. Б. ж. д. рассматривалась Германией в качестве инструмента подчинения своему влиянию Османской империи и достижения далеко идущих геополитич. целей: подрыва позиций Великобритании на Ближнем и Среднем Востоке и в Индии, России на Кавказе, в Иране и Ср. Азии. Установление Германией контроля над ж.-д. сообщением от Берлина до Багдада позволяло ей также усилить своё влияние в зоне Черноморских проливов.

В 1888 герм. «Дойче банк» приобрёл концессию на продление до Анкары выкупленной им у Турции ж.-д. линии Стамбул – Измит (построена в 1871). В 1893 тот же банк получил новую концессию на продолжение этой линии (участок Эскишехир – Конья). В 1899, после визита герм. имп. *Вильгельма II* в Османскую империю, тур. правительство согласилось предоставить Германии концессию на строительство и эксплуатацию осн. магистрали Б. ж. д. (Конья – Багдад – Басра). В 1903 в результате переговоров между тур. правительством, герм. послом в Стамбуле и Оттоманским об-вом Анатолийских железных дорог, созданным в 1899 группой герм. банков под эгидой «Дойче банк», был подписан окончательный текст конвенции о сооружении Б. ж. д. Концессия охватывала ж.-д. сеть протяжённостью 2400 км, состоявшую из магистральной линии и многочисл. веток, в т. ч. на Алеппо, Ханекин и к Персидскому заливу.

В ответ на приобретение Германией концессии на строительство и эксплуатацию Б. ж. д. брит. правительство предприняло шаги по расширению своего присутствия в бассейне Персидского зал. с целью предотвратить выход к нему Германии. Правительство России в апр. 1900 добилось от Турции подписания секретного соглашения, по которому та обязалась не предоставлять третьей державе ж.-д. концессий в Сев. и Сев.-Вост. Анатолии. Тем самым путь к кавк. границе России для Германии был закрыт. Одновременно правительства Великобритании, России и Франции воспрепятствовали повышению Турцией таможенных пошлин, чем затруднили выплату высоких дивидендов акционерам Б. ж. д.

Чтобы преодолеть сопротивление со стороны Великобритании, России и Франции, Германия была вынуждена заключить с ними компромиссные соглашения. В мае 1899 было подписано франко-герм. соглашение, по которому к участию в строительстве Б. ж. д. допускался франц. капитал. С Россией Германия заключила *Потсдамское соглашение 1911*. По нему Германия отказалась от проникновения в Иран, Россия со своей стороны обязалась не противодействовать строительству Б. ж. д. В июне 1914 был парафирован англо-герм. договор, в соответствии с которым Великобритании передавалось руководство строительством юж. участка магистрали от Багдада до Басры. Эти соглашения и договоры помогли развязать один из гл. узлов противоречий в отношениях между ведущими европ. державами, усиленно готовившимися к войне, однако не сняли междунар. напряжённости.

К нач. 1-й мировой войны были сданы в эксплуатацию 600 км Б. ж. д.: на севере закончено строительство участка Конья – Рас-эль-Айн (к 1919 участка Рас-эль-Айн – Нусайбин), на юге – участка Багдад – Самарра. Сооружение участка Нусайбин – Самарра, завершившего Б. ж. д., проведено в 1934–41 частными брит. и франц. компаниями.

После 1-й мировой войны Б. ж. д. в значит. степени утратила политико-стратегич. значение. Магистраль, разделённая на три части, перестала быть единым предприятием. Участок Конья – Бозанти перешёл к Турции, участок Бозанти – Нусайбин сдан в концессию франц. компании (впоследствии перешёл к Сирии), участок Багдад – Самарра включён в состав ирак. железных дорог.

Литература

Лит.: Бондаревский Г. Л. Багдадская дорога и проникновение германского империализма на Ближний Восток (1888–1903). Таш., 1955; Lodemann J. Die Bagdadbahn. Geschichte und Gegenwart einer berühmten Eisenbahnlinie. Mainz, 1989; Туполев Б. М. Германский империализм в борьбе за «место под солнцем». М., 1991.