

Cartoons of the Baghdad Railway: A Media Hype in German, French and British Journals

Axel Heimsoth¹

Article submitted: 22 March 2022

Article accepted: 19 July 2022

<https://doi.org/10.54930/TARE.2022.4273>

Summary

Starting around the turn of the twentieth century and abruptly declining with the First World War, public discussions on the Baghdad Railway made international headlines and cartoons captured widespread interest as a medium of communication. Pictorial representations where illustrators were able to simplify and exaggerate themes attracted much attention and enabled the fears and expectations regarding the construction project to be articulated in an unfiltered way. The European public debates appearing in satirical magazines in caricature format presented here chronologically allowed the audience to follow the heated discussions in Europe on the construction of initially the Anatolian and thereafter the Baghdad Railway.

Keywords

Cartoons, Baghdad Railway, Satirical Magazines, Sultan Abdul Hamid II, Kaiser Wilhelm II

Many different components fuelled interest in the construction of the Baghdad railway: From the turn of the century, business and financial communities, politicians, scientists and journalists came to realise the significant political and economic advantages of the route between Constantinople (Haidar Pascha) and Baghdad, or rather Basra or one of the other ports on the Persian Gulf. The German Empire showed the greatest interest in constructing the railway. Developing the route was the private business initiative of a financial consortium led by the Deutsche Bank. The politicians, however, had a great influence and intervened in the negotiations with the Ottoman Empire during the entire planning and construction phases (1899–1914/18). In addition to this railway project, there were other such projects in the Ottoman Empire. At this point, it is not possible to go into the large construction project ‘Hejaz Railway’, which the Sublime Gate realised from 1900 onwards.²

Within this wide range of publications about the Baghdad Railway, the cartoon therefore takes on a particular significance because this medium articulated the unfiltered fears and expectations generated by the construction project. For example, the satire publications provided an opportunity to learn about the contemporary discourse regarding this project including how the technical

¹ Axel Heimsoth, Ruhr Museum, Gelsenkirchener Straße 181, 45309 Essen, ORCID: 0000-0002-3875-6319, axel.heimsoth@ruhrmuseum.de

² Murat Özyüksel, *The Hejaz Railway and the Ottoman Empire: Modernity, Industrialisation and Ottoman Decline* (London: I. B. Tauris, 2014).

handling of the topic and the emotions leading to different reactions within the various European nations surrounding the subject 'Baghdad Railway'. Around the turn of the century, as the negotiations regarding the implementation of the line faltered, the cartoonists discovered the topic. The situation became increasingly difficult because politicians, the military, and bankers and journalists in Berlin, London and Paris became involved and debated the project's advantages and disadvantages. This discourse broke off in World War I.

To understand these heated discussions in Europe, it is first necessary to research who dealt with this topic and introduce the construction project. First, the Anatolian Railway was built and then the planning began to follow-up with the Baghdad Railway. In addition, the project coincided with a new phase in German-Turkish foreign policy. Next, this article will introduce the communication medium: the European public debates and especially the satirical magazines and some caricatures will be presented chronologically.

Research Overview

Both railway projects, the Anatolian as well as the Baghdad Railway, attracted the interest of engineers and experts from the very beginning. In addition to monographs, articles appeared in newspapers and magazines in Europe and even in the United States of America. The number of publications decreased with the completion of the line (1940),³ but never dried up. In Turkey, the Anglo-American region and in Germany, authors mainly from university and museum backgrounds dealt with technical, economic, art and cultural-historical issues. Fundamental until today is Edward Mead Earle's publication, a combination of diplomatic, military and economic history.⁴ In his study in 1923, he refers on the one hand to Anglo-American journalism and was also sent material from the (former) protagonists of the railroad line from Germany. Earle was to make a name for himself in the following decades as a military strategist.⁵

The range of topics was reflected in publications from various disciplines, such as politics,

3 A few popular writings on the Baghdad Railway appeared in Germany, dealing with the history of its creation now some fifty years ago: Walter Anatole Persich, *Bagdadbahn 1893: Roman einer Diplomatenintrige* (Berlin: Verlag für Kulturpolitik O. Schaffer, 1941); Uwe Uweson, ed., *Wir bauen die Bagdadbahn: Nach Aufzeichnungen eines leitenden Ingenieurs berichtet*. Erlebnis-Bücherei 71 (Berlin: Steiniger, 1940). The Frankfurter Rundschau (16.7.1940) published the article "The Baghdad Railway is Completed." The article is printed at Dietrich Eichholtz, *Die Bagdadbahn, Mesopotamien und die deutsche Ölpolitik bis 1918: Aufhaltsamer Übergang ins Erdölzeitalter* (Leipzig: Leipziger Universitätsverlag, 2007), 13.

4 Edward Mead Earle, *Turkey, The Great Powers and the Baghdad Railway: A Study in Imperialism* (New York: The Macmillan Company, 1923).

5 Edward Mead Earle, ed., *Makers of Modern Strategy: Military Thought from Machiavelli to Hitler* (Princeton: Princeton University Press, 1944).

economics, transport, architecture, social and cultural history.⁶ Exhibitions⁷ and overview presentations examined the topic from all these different aspects. For illustration purposes, this article includes photographs and maps as well as some caricatures on the topic.⁸ Scholars and politicians alike examined the railway project from a political-economic perspective and discussed what consequences its realisation would have for the Ottoman Empire, the Near East and the major European industrialised nations.

In 2014, Peter Christensen presented the Baghdad Railway project in its many facets in his richly illustrated doctoral dissertation. In his work, the medium of caricature hardly plays any role as a source. In his cultural-historical study, he considers two caricatures on the subject of the Ottoman Empire and the construction of a railway in the Orient. However, the first cartoon is about the general political relationship between the Ottoman Empire on the one hand and Prussia and Austria-Hungary on the other. His second cartoon revolves around the topic of railway construction under the two poles of ‘progress’ versus ‘old sciences’ and ‘old traditions’. Both cartoons are from the magazine *Molla Nasraddin* published in Tbilisi in 1909.⁹ However, neither representation explicitly refers to the Baghdad Railway.

In 2019, another doctoral dissertation was published by Alexander Schweig, who analysed the construction history of the Baghdad Railway.¹⁰ His study focuses on technical and economic-historical issues, but not on how an image of the Anatolian Railway was created and constructed in the public mind. In another study, Murat Özyüksel succeeds in illuminating the complex interrelationships between political and economic interest groups in the Ottoman Empire, Germany, Great Britain, and—with some reservations—also in France and Russia.¹¹ It becomes clear to what extent and intensity the individual protagonists in Europe are wrestling over the advantages and disadvantages of the rail line. For him, in addition to the letters and statements of the diplomatic services and

6 John B. Wolf, *The Diplomatic History of the Baghdad Railway* (Columbia: The University of Missouri, 1936); Wilhelm von Kampen, “Studien zur deutschen Türkeipolitik in der Zeit Wilhelms II” (PhD diss., The University of Kiel, 1968); Yaqub N. Karkar, *Railway Development in the Ottoman Empire: 1856–1914* (New York: Vantage, 1972); Donald Quataert, “The Impact of the Anatolian Railway on Turkish Transportation and the Provisioning of Istanbul, 1890–1908,” *The Business History Review* 52, no. 2 (1977): 139–60; Ulrich Trumpener, “Germany and the End of the Ottoman Empire,” in *The Great Powers and the End of the Ottoman Empire*, ed. Marian Kent (London: George Allen & Unwin, 1984), 111–41; Manfred Pohl and Jürgen Lodemann, *Die Bagdadbahn: Geschichte und Gegenwart einer berühmten Eisenbahnlinie* (Mainz: v. Hase & Koehler, 1989); Jonathan S. McMurray, *Distant Ties: Germany, the Ottoman Empire, and the Construction of the Baghdad Railway* (Westport: Praeger, 2001); Peter Heigl, *Schotter für die Wüste: Die Bagdadbahn und ihre deutschen Bauingenieure* (Nuremberg: P. Heigl, 2004); Kathyln Somerwil-Ayrton, *The Train that Disappeared into History: The Berlin-to-Baghdad Railway and How It Led to the Great War* (Soesterberg: Uitgeverij Aspekt, 2007); Wilhelm Korn, *Schienen für de Sultan: Die Bagdadbahn. Wilhelm II., Abenteurer und Spione* (Cologne: Komet, 2009); Sean McMeekin, *The Berlin-Baghdad Express: The Ottoman Empire and Germany’s Bid for World Power 1898–1918* (London: Allen Lane, 2011); Mehmet Yilmazata, *Die Bagdadbahn: Schienen zur Weltmacht* (Marburg: Tectum, 2013).

7 Jürgen Franzke, ed., *Bagdaabahn und Hedjazbahn: Deutsche Eisenbahngeschichte im Vorderen Orient* (Nuremberg: Tümmel, 2003).

8 Manfred Pohl, *Von Stambul nach Bagdad: Die Geschichte einer berühmten Eisenbahn* (Munich: Piper, 1999), 71, 79, 80.

9 Peter Christensen, “Architecture, Expertise, and the German Construction of the Ottoman Railway Network, 1868–1919” (PhD diss., Harvard University, 2014), 18–19.

10 Alexander Schweig, “Tracking Technology and Society along the Ottoman Anatolian Railroad, 1890–1914” (PhD diss., The University of Arizona, 2019).

11 Murat Özyüksel, *The Berlin-Baghdad Railway and the Ottoman Empire: Industrialization, Imperial Germany and the Middle East* (London: I. B. Tauris, 2016).

also the press articles are important source material.¹² Despite this, the monograph does not address the pictorial representation of the protagonists, who are either celebrated as heroes or demonised.

New Foreign Policy Constellations and the Construction of the Anatolian Railway

With the coronation of Wilhelm II as German Emperor in 1888 and the resignation of Chancellor Otto von Bismarck (1890), relations between Constantinople and Berlin intensified. Whereas Bismarck's foreign policy towards Turkey had previously been characterised by caution and restraint—after all, he did not want to interfere in the internal affairs of the Sublime Gate—the newly crowned German Emperor saw the opportunity for his imperial ambitions precisely in the Orient. As a sign of his new course, the German monarch travelled twice to Constantinople (1889 and 1898) and conferred with the Turkish potentate. Wilhelm's appearance and his public statements in the Ottoman Empire—a field of international diplomacy classified as extremely sensitive—were analysed intensively and critically by the three other major European nations: Great Britain, France and Russia. All three saw Constantinople as part of their respective spheres of influence. And the appearance in Turkey of the German Empire with Kaiser Wilhelm II at its head was seen as new competition which endangered their security and economic interests. It is to Wilhelm II's credit, not least through his two trips to the Orient, that he paved the way for the German economic and financial world to enter Turkey. At the same time, Wilhelm's foreign policy must also be seen as an imperialist exercise of power. This kind of imperialist policy was to be one of the reasons for the outbreak of the First World War in 1914.

In 1888, the situation was still forming. Germany was expanding its influence in Turkey and pushing ahead with the conclusion of trade agreements. One construction project was the Anatolian Railway. French and English companies tried to win the construction contract to build it but in 1888, Sultan Abdul Hamid II did not choose either of these two, but a third party: a German financial consortium under the direction of the Deutsche Bank triumphed over British and French syndicates.¹³ The director of the Deutsche Bank, Georg von Siemens, founded his own railway company (Société Ottomane des Chemins de Fer d'Anatolie = Ottoman Anatolian Railroad Company) and took over a short line between Haydarpasa and Işmit.¹⁴ This former line had been built by a French consortium (1871–73). The task was to establish a line between Izmit, Eskisehir and Angora plus a branch line (Eskisehir – Konya). The first line was finished in 1892, the second 1896. The track material as well as the rolling stock (locomotives and wagons) were imported,¹⁵ and came almost exclusively from German companies.¹⁶ This marked the end of the construction phase of the Ottoman Anatolian Railroad Company and in the following years the company operated the line (Fig. 1).

12 An example of the intensity of the media debate takes place in 1903. The Anglo-German discussions on the Baghdad Railway in Özyüksel, *The Berlin-Baghdad Railway*, 94–103.

13 Philipp Ernest Schoenberg, "The Evolution of Transport in Turkey (Eastern Thrace and Asia Minor) under Ottoman Rule, 1856–1918," *Middle Eastern Studies* 13, no. 3 (1977): 359–72, 367.

14 Schweig, "Tracking Technology and Society," 73.

15 Quataert, "The Impact of the Anatolian Railway," 139–60, 142.

16 Axel Heimsöth, "Stahl für die Bagdadbahn: Die Rolle der Montanindustrie aus dem Ruhrgebiet," *Forum Geschichtskultur Ruhr* 2 (2012): 39–42.

Planning Phase of the Baghdad Railway

The negotiations surrounding the construction of the Baghdad Railway turned out to be extremely complex and fraught with political pitfalls. The further construction of the Anatolian Railway to Baghdad (and Basra) was desired by Sultan Abdul Hamid II, but the Deutsche Bank and its financial partners hesitated because they considered the investment too expensive and thus not profitable enough. The line's financial viability was too uncertain because route utilisation was expected to be too low. In 1898 negotiations got going as a result of Kaiser Wilhelm II's trip to the Orient. During his stay in Constantinople, the German monarch travelled on the Anatolian Railway and had the economic potential of possible further construction described to him. In the days that followed, Wilhelm discussed the question of extending the route to Baghdad and the Persian Gulf with Sultan Abdul Hamid II. Finally, the Sultan made Wilhelm the offer that a German company should build the Baghdad railway and the German gladly accepted.¹⁷ The extension of the Anatolian Railway was necessary not least in order to render the rail network more cost-efficient. The negotiations concerning an extension of the route, which would come to be called the Baghdad Railway, led to a preliminary licence being granted in 1899 to construct the line from Konya to Baghdad.¹⁸ The expectations linked to the construction of the Baghdad Railway since the turn of the nineteenth century were countless. Finally, in 1903, the contracts for the construction of the plant were signed. However, the public discussions in Europe about the pros and cons did not stop, but only became more intense.

European Public Debates

During the period 1883 to 1918, indicating the international significance of the railway, an immense number of articles, essays and books were published on the topic of the Baghdad Railway.¹⁹ In addition to politicians, the military, scientists, publicists and journalists discussed the importance of the Baghdad Railway for the Ottoman Empire, their own country and other European nations. Furthermore politicians, civil servants and members of the military were drawn to the project by political-military considerations. During the age of imperialism, the transcontinental railway networks caused countries which were not involved to fear discrimination. Instead of serious reporting—which was also the case to a large extent—a series of articles involving assessments, opinions and assumptions emerged, not only in German journals but also internationally. The fears, concerns and hopes were taken up by scores of graphic artists and editors of satire publications (and also by other publication media) and reflect the spirit of the age, how another nation is hyperbolised, which stereotypes are linked to it. Reasons for the media interest

¹⁷ Pohl, *Von Stambul nach Bagdad*, S. 53.

¹⁸ Russia felt threatened by the decision to build the railway and warned of military consequences. The Russian Minister of War, Kuropatkin, suspected – falsely – the British government of being the mastermind behind the construction project; McMeekin, *The Berlin-Baghdad Express*, 36.

¹⁹ Around 1900 appeared next to Max Freiherr von Oppenheim: Paul Dehn, *Deutschland und die Orientbahnen* (Munich: G. Franz'sche h.b. Hof- Buch- und Kunst-handlung (J. Roth), 1883); Karl Kaerger, *Kleinasien: Ein deutsches Kolonisationsfeld. Kolonialwirtschaftliche Studie* (Berlin: Gergonne, 1892); Edmund Naumann, *Vom Goldenen Horn zu den Quellen des Euphrat: Reisebriefe, Tagebuchblätter und Studien über die Asiatische Türkei und die Anatolische Bahn* (Munich: R. Oldenbourg, 1893); Hugo Grothe, *Die Bagdadbahn und das Schwäbische Bauernelement in Transkaukasien und Palästina* (Munich: Lehmann, 1902); Paul Rohrbach, *Die Bagdadbahn* (Berlin: Wiegand & Grieben, 1902); André Chéradame, *La Question d'Orient* (Paris: Plon-Nourrit, 1903); see also Özyüksel, *The Berlin-Baghdad Railway*, 67–69.

were always reports of specific progress or setbacks in the negotiations on a political or economic level, or the technical implementation on site in the Ottoman Empire.

Germans in particular indicated journalistic interest in this railway project and published a lot of press reports and monographs. These ranged from the German government controlling the areas along the railway line to the settlement of Anatolia by German colonists. Others disagreed with these demands, and so a wide-ranging discussion ensued about the feasibility of the Baghdad railway before even a kilometre of track was installed. In the discussions held at this level, the reports on the project were sometimes more objective and sometimes also polemic. Orient specialists such as Max Freiherr von Oppenheim claimed that new economic regions would emerge which would then be economic partners of the German Empire.²⁰ Within German journalism, however, there were even more extreme positions. The demand of conservative circles to colonise the Ottoman Empire had an imperial thrust. These fantasies were neither agreed by the government nor by the Deutsche Bank, which was pushing the railway project. But these kinds of expectations were made public in books or newspaper articles, and caused anxiety and fear in the Orient as well as in neighbouring European states. In 1909, Arthur von Gwinner, director of the Deutsche Bank, countered the imperialist ambitions of a small but vocal minority: "So much to dismiss the fable of German colonisation in Mesopotamia."²¹

Satirical Magazines

Amongst the numerous publications, the medium of satirical magazines stands out. The authors did not aim to proclaim future goals but commented on the more or less emerging construction progress. They published something on the subject of the Baghdad Railway (advances) when there was progress to report in the planning, the conclusion of the contracts or the political negotiations. They are therefore seismographs in the heated debate on 'discourse Baghdad Railway'. They most succinctly translate these (supposed) advances into images and choose the form of exaggeration as a means: They published cartoons, some of which are presented here.²²

In English, the expression 'caricature' concentrates on 'anti-portraits' of recognisable individuals.²³ The broader term 'cartoon' opens up the possibility of including all motifs that they overdraw about the theme 'Baghdad Railway'. What is summarised under the term overdraw? Illustrators simplify and exaggerate themes.²⁴ In other pictorial representations, peoples and nations are depicted in their stereotypes. Draftsmen satirize a subject in a cartoon, such as the Baghdad Railway. For example, an Englishman who stands for Great Britain wants to prevent

20 Max Freiherr von Oppenheim, *Vom Mittelmeer zum Persischen Golf: Durch den Hauran, die Syrische Wüste und Mesopotamien*. 2 volumes (Berlin: Dietrich Reimer, 1899–1900), 257.

21 Arthur von Gwinner, "The Baghdad Railway and the Question of British Co-operation," *The Nineteenth Century* 65 (1909): 1083–94, 1092. The Islamic historian Sprenger called for the settlement of large German populations in the Ottoman Empire as early as 1886; Aloys Sprenger, *Babylonien, das reichste Land in der Vorzeit und das lohnendste Kolonisationsfeld für die Gegenwart: Ein Vorschlag zur Kolonisation des Orients* (Heidelberg: Winter, 1886), 280–81.

22 It is not about the motif of the railroad per se. Numerous cartoons have been produced that illuminate the relationship between modern means of transportation and the (sometimes) overburdened population. Safety aspects such as unfamiliar new social proximity play a role here. However, the caricatures do not have a geopolitical background, as is the case with the Baghdad Railway. Examples of railroad cartoons can be found at Hand Wettich, *Die Maschine in der Karikatur: Ein Buch zum Siege der Technik* (Berlin: Verlag der "Lustigen Blätter," 1916), 89–150.

23 John Geipel, *The Cartoon: A Short History of Graphic Comedy and Satire* (London: David & Charles, 1972), 13.

24 Randall P. Harrison, *The Cartoon: Communication to the Quick* (Beverly Hills: Sage, 1981), 17.

the construction of the line. The artists publish the drawings (with a picture caption) in a special magazine, a satire journal.

Satire journals had been published in the large European centres such as London, Paris, Berlin and Vienna since the first half of the nineteenth century. From the 1880s onwards, there was a marked increase in their circulation. New journals emerged. In France *Le Charivari* (1832) was faced with competition from *Le Rire* (1894). The two magazines were just the tip of an iceberg of 250 satirical magazines (1881) in France.²⁵ In England, the most famous satire journal was *Punch*, established in 1841, which determined the satire genre in the British Isles until the mid-twentieth century.²⁶ In the German Empire, *Kladderadatsch* was published for the first time in 1848.²⁷ It was followed in 1879 by the social democratic *Der Wahre Jakob*, in 1886 by the *Lustige Blätter*, *Jugend* and in 1896 by *Simplicissimus*, to name just the most important.²⁸ The *Jugend – Münchner illustrierte Wochenschrift für Kunst und Leben* (Munich Illustrated Weekly Magazine for Art and Lifestyle) to give it its full title published articles on art and crafts as well as social topics “[...] and triumphantly represented the modern spirit in purely artistic realms.”²⁹ In doing so the magazine took a stand against philistinism, the influence of the church and the political positions of the national conservative parties. The crux of the critical features was an anticlerical and anti-feudal standpoint. The aim was to make scathing comments on the social deficiencies in politics and the economic and cultural sectors. Sultan Abdul Hamid’s policy was directed against this kind of press freedom. He rigidly restricted the possibilities of critical reporting. Since 1878, the print media in the Ottoman Empire had to be very cautious about taking a critical position towards the government,³⁰ so the establishment of a satirical magazine was not possible.

The humoristic satirical journals wanted to provide their public with concise assessments and standard interpretations “on aspects of social events deemed to be familiar” with striking information. “Typifying, and when repeated, creating stereotypes, structuring and occasionally critically analysing, they offered their respective readers a means of orientation, sample classifications and explanations.”³¹ For these journals, scandals and abuses of power were only relevant when these political or social issues had wide publicity and interest.³² Important persons from the house of Krupp (the steel baron from Essen, Germany) were interesting to them at times, especially if they could be accused of moral misconduct.³³ The popularity of these journals was enormous and impacted in the respective society.³⁴

25 François Forcadell, *Le Guide du Dessin de Presse: Histoire de la Caricature politique françaises* (Paris: Syros, 1989), 38.

26 Tamara L. Hunt, *Defining John Bull: Political Caricature and National Identity in late Georgian England* (Farnham: Ashgate, 2003).

27 Bevis Hillier, *Cartoons and Caricatures* (London: Studio Vista, 1970), 78–79.

28 Schulz-Hoffman, Carla. *Simplicissimus: Eine satirische Zeitschrift, München 1896–1944* (Munich: Ausstellungsleitung Haus der Kunst, 1977).

29 Eduard Fuchs, *Die Karikatur der europäischen Völker vom Jahre 1848 bis zur Gegenwart*, 2nd ed. (Berlin: Hofmann, 1906), 342.

30 Jürgen Osterhammel, *Die Verwandlung der Welt: Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts* (Munich: C. H. Beck, 2009), 70, 112, 183.

31 Isolde Rieger, *Wilhelminische Presse im Überblick, 1888–1918* (Munich: Pohl, 1957), 105–106.

32 Richard Scully and Andrekos Varvana, eds. *Comic Empires: Imperialism in Cartoons, Caricature and Satirical Art*, Studies in Imperialism (Manchester: Manchester University Press, 2020).

33 Axel Heimsoth, “Alfred and Friedrich Alfred Krupp as Butt of Jokes? The German Perception of the Economic Elite in the 19th Century,” in *Humour and Laughter in History: Transcultural Perspectives*, ed. Elisabeth Cheauré and Regine Nohejl, *History in Popular Cultures* 15 (Bielefeld: transcript, 2014), 33–57.

34 After the turn of the century the circulation of *Der Wahre Jakob* rose from 185,000 copies (1905) to 380,000 in

The German satire journals—just as their European counterparts—also took up topics concerning foreign affairs. The Ottoman Empire played only a subordinate role in the numerous international conflicts, wars and negotiations. This state was only part of a topic when the interrelationship between it and other European nations was being illustrated. This type of relationship related primarily to negotiations on trade or financial matters, always matched with demands from London, Paris and St. Petersburg that the Sublime Gate should carry out reforms, modernise the country and reduce its national debt. For this journal, the political problems revolving around the Ottoman Empire had definitely been newsworthy beforehand. They paid attention to the ‘Sick man on the Bosphorus’ but not to the individual construction projects such as the Anatolian Railway.³⁵ Newspapers and journals reported soberly on the planning and the successfully progressing railway line construction between 1888 and 1896. The contracts which the German financial consortium headed by the Deutsche Bank negotiated with the Ottoman partners were concluded so quickly that there were no serious attempts on the part of the United Kingdom, France nor Russia to prevent the project. In subsequent years, the network was completed and operated unspectacularly. A low-level of capacity utilisation was even reported on the Anatolian high plateau. The news value was minimal for the editors of European newspapers and journals (Fig. 2).

The Beginning of the Discourse

The starting signal for the cartoonists to seize on the Baghdad Railway topic was given around 1900 in the phase when the pros and cons of the German-Turkish railway construction were being discussed publicly in Europe and in the Middle East. The preliminary contract between the Ottoman government and the Deutsche Bank (Georg von Siemens) was signed on 24 December 1899.³⁶ In Germany the *Lustige Blätter* seized upon the news about the successful negotiations regarding the railway construction and in 1900 published a cartoon as the title page. Depicted is the chief executive of the Deutsche Bank, Georg von Siemens, as a station master awaiting the arrival of a train on the route to Constantinople. Siemens holds his hand to his ear to hear whether the train is already approaching. The cartoonist, Wilhelm Anton Wellner, dressed him as a Muslim. This hints that one of the most powerful German bankers is standing sedately and placidly on the platform of an indeterminate Turkish station holding a rolled-up flag of the German Empire in his hand. The station is, however, identified as a branch of the Deutsche Bank. Istanbul is silhouetted in the background, which is historically not quite correct as the railway line between Haidar Pascha and Eskisehir with a branch line to Angora (Ankara) and a branch line to Konya had been completed some years before. The cartoonist selected such a well-known motive for the German public rather than one relating to the upcoming construction project, for example the line from Konya to Baghdad. In the cartoon legend, the artist refers to ‘German cultural’. (‘Bahn frei für deutsche Kulturarbeit im Orient!’ – Way free for German cultural activities in the Orient). The term took on an even greater significance after 1900 for the German railway supporters. In 1911, the *Deutsche-Levante-Zeitung* published the following:

the year 1914. Ann Robertson, *Karikatur im Kontext: Zur Entwicklung der sozialdemokratischen illustrierten satirischen Zeitschrift Der Wahre Jakob zwischen Kaiserreich und Republik*, Europäische Hochschulschriften 40 (Frankfurt am Main: Land, 1992), 64; see also Knut Hickethier, “Karikatur, Allegorie und Bilderfolge – zur Bildpublizistik im Dienste der Arbeiterbewegung,” in *Beiträge zur Kulturgeschichte der deutschen Arbeiterbewegung 1848–1918*, ed. Peter von Rüdén (Frankfurt am Main: Büchergilde Gutenberg, 1979), 79–165, 116.

35 For the Turkish perspective, though without the theme ‘Baghdad Railway’ – see Nihat Yalçın, *Caricatures from the Ottomans* (Istanbul: Rumuz Publishing, 2014).

36 Özyüksel, *The Berlin-Baghdad Railway*, 65.

“Emperor Charlemagne concluded important foreign policy treaties with this Calif via repeated special legations, [...] And today, eleven centuries later, the new German Empire once again focuses its economic interests towards the Levant [= eastern coast of the Mediterranean] and the countries on the Euphrates and the Tigris now ruled by the Ottomans to lead them towards a new age of prosperity through joint cultural activities.”³⁷

Is the depiction of Siemens by the artist Wilhelm Anton Wellner (1859–1939) in the *Lustige Blätter* (Fig. 3) a criticism of the current state of affairs? The magazine is rather expressing its satisfaction over the success in the negotiations concerning the construction of the railway. The preliminary licence was issued in 1899 and the actual contract was to be concluded in 1903. At the same time, the magazine characterises Siemens ironically as a type of colonial ruler taking over the line little by little by identifying the station as a branch of the Deutsche Bank. That was the first time that a satire journal had seized upon the topic of the Baghdad Railway. In the years that followed, a series of further depictions appeared because the basic conditions relating to the implementation of the project were to shift to the national and international stage.

If one compares the German cartoon on Georg von Siemens dating from the year 1900, in which his features are reproduced naturalistically, with his portrayal in connection with the conclusion of the contract at issue in 1903, then the discrepancy in the nature of the portrayal becomes obvious. The French journal *Le Rire* went into the difficulties relating to the negotiations which were conducted on the German side by Arthur von Gwinner. Siemens had died in 1901 and within the directorate of the Deutsche Bank, Gwinner became responsible for foreign business. Whilst he himself as a person does not seem to be exaggerated, the same is obviously not true of his counterpart. Gwinner has to negotiate with Sultan Abdul Hamid II in person. Whilst handing him a draft contract, the Sultan—standing on an altar like a genie in a bottle—charms the German with the words: “Your route for the Baghdad Railway is approved as long as it does not leave from the platforms in Constantinople.” The Sultan’s words make no sense, even change the sense of the Railway to the contrary. The Railway can only be successful if it starts from the capital. The nonsensical words of Abdul Hamid II are what make the cartoon a joke. It is only by distorting the demands into the contrary that the reader can understand what exaggerated and non-realistic demands the Sultan must have confronted the German negotiating partners with in 1902. In hindsight, Gwinner remarked on the signing of the contract, “However in order to do Turkey such a good deed, we had to take on a Turkish loan and pay high baksheesh to all dignitaries [...]”³⁸

The Deutsche Bank and the Sublime Gate jointly signed the final licence to build the line from Konya to Basra (1597 km) on March 15th 1903. The Anatolian Railway and the Ottoman Empire acted as co-contractors. The planned line ran from Konya, Aleppo, Mosul, Bagdad and then further, either to Basra or Kuwait. The aim was to reach a port on the Persian Gulf where German ships could dock. In *Le Rire*, the Sultan appears as a devil, a demon who can no longer be reached rationally. The French cartoon, the artist is unknown,³⁹ appears well-disposed to the German’s wish to go through with signing the contract (Fig. 4). Whilst at this point in time the French seemed to welcome the conclusion of the contract, the situation in the British press was quite different.

37 “Die Bagdadbahn,” *Deutsche Levante-Zeitung* 6 (20.6.1911): 2–4.

38 Fritz Seidenzahl, *100 Jahre Deutsche Bank 1870–1970* (Frankfurt am Main: Deutsche Bank Aktiengesellschaft, 1970), 157.

39 It was mainly the cartoonists Jean Louis Forain (1852–1931), Charles Léandre (1862–1932) and Caran d’Ache (1858–1909) who published their drawings in this magazine; Forcadell, *The Berlin-Baghdad Railway*, 39.

The British Connection

The United Kingdom became the most decisive opponent of the railway project, considering elementary safety and economic interests to be infringed. The government in London assumed that Berlin would abandon the plans to extend the railway to the Persian Gulf and would adopt a standpoint closer to that of the British, that is, to construct the railway only as far as Baghdad and not continue to the Persian Gulf. A report from the ambassador in London, dated 1900, sets out the position of the British Prime Minister, Lord Salisbury, which Emperor Wilhelm II commented on. In the margin of the report he noted: ‘No! Not in the least.’⁴⁰ The Emperor’s position was contrary to that of the British. In London, those powers at times gained the upper hand which, like the British population, decidedly rejected an extension of the railway to the Persian Gulf, which was controlled by the Germans. It was not until 1914 that agreement was reached between Berlin and London on this issue, in favour of Germany. However, the outbreak of war overtook political agreement at this point in time. British journals sharply attacked the German plans because British interests were considered to be infringed. British foreign policy pursued the goal of controlling the Persian Gulf. If the rail project had succeeded in extending the line to Basra and thus to the coast of the Persian Gulf, they could have established a port there. This Ottoman port could have equipped German warships with troops and weapons. In addition, a coal station would have been established so that all ships would have been equipped with the necessary fuel. So this Ottoman-German port of Basra was a serious threat, since their ships could attack India, which was the most important colony of the British Empire.⁴¹ This strategy applied by the United Kingdom in relation to the Baghdad Railway is one reason why completion dragged on for years.

Media interest in the railway line flared up at the end of 1910. The reason for this was the negotiations held in Potsdam between the German Empire and Russia. The Tsar and his Minister for Foreign Affairs, Sasonow, were negotiating with the German government. The recently appointed Russian minister travelled to Potsdam and had been meeting with German politicians since 1 November. On the next day, Tsar Nicholas II joined them for two days and a political rapprochement between the two nations seemed to be on the horizon.⁴² The agreements between the two parties included a treaty on how the Russia party could build its railway network in Persia. In addition to this network, both nations planned a connecting line to the more southerly located Baghdad Railway.⁴³ The Russians thereby acknowledged the German construction project and abandoned the deprecatory attitude which they had previously displayed towards the German project for many years.⁴⁴ On 10 December, Reich Chancellor, Bethmann Hollweg, presented the negotiations with Russian diplomats in the Reichstag. In the United Kingdom, this German/Russian settlement provoked fears that the Russians would now agree to the German project to

40 *Die Große Politik der Europäischen Kabinette 1871–1914*. Sammlung der Diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes 17 (Berlin: Deutsche Verlagsgesellschaft für Politik und Geschichte, 1924), Nr. 5212, letter from Freiherr von Eckardstein to Graf von Bülow, London, 22.1.1900, 372–74.

41 Seidenzahl, *100 Jahre Deutsche Bank*, 152; Peter Hopkirk, *Östlich von Konstantinopel: Kaiser Wilhelms Heiliger Krieg um die Macht im Orient* (Vienna: Europaverlag, 1996), 48.

42 John C. G. Röhl, *Wilhelm II: Der Weg in den Abgrund 1900–1914* (Munich: C. H. 2008), 812.

43 Otto Hammann, *Deutsche Weltpolitik 1890–1912* (Berlin: R. Hobbing, 1925), 215; Axel Heimsoth, “Persien als Hinterland der Bagdadbahn: Deutsche Planungen vor und während des Ersten Weltkriegs,” in *Playing Lawrence on the Other Side: Die Expedition Klein und das deutsch-osmanische Bündnis im Ersten Weltkrieg*, ed. Veit Veltzke (Berlin: nicolai, 2014), 114–25.

44 Conrad Bornhak, *Deutsche Geschichte unter Wilhelm II* (Leipzig: A. Deichert, 1921), 315; see also Konrad Canis, *Der Weg in den Abgrund: Deutsche Außenpolitik 1902–1914* (Paderborn: Schöningh, 2011), 393–94.

extend the Baghdad Railway from Baghdad further to the Persian Gulf.⁴⁵ The British government therefore monitored this rapprochement between Berlin and St. Petersburg very attentively and with a great deal of unease. On 6 January 1911, the British undersecretary of state at the Foreign Office felt: “[...] still puzzled as to what actually took place in Potsdam.”⁴⁶

The negotiations between the German Empire and Russia revolved around the Baghdad Railway and the construction of further railway lines in Persia. These negotiations resulted in the Potsdam Treaty dated 19 August 1911.⁴⁷ The consequences of rapprochement between the two nations on a political and economic level were rated differently throughout Europe. In January 1911, Punch reacted with the cartoon ‘The new Haroun al Raschid. A dream of Baghdad made in Germany’. The artist was Leonard Raven Hill (1867–1942), a regular Punch contributor.⁴⁸ It is Wilhelm II dressed as a sultan and sitting on the Baghdad Railway with the destination “Persian Gulf.” The destination of the journey is indicated at the front on the flap in the smokebox door: ‘Non-stop to Persian Gulf’. With an offensive first glance, the Emperor himself is sitting relaxed on the train, smoking a hookah and being waited upon by a dark-skinned man. The Emperor is not depicted as a European colonial ruler wearing European clothes but in an oriental garment. The cartoon’s message is clear: There is no doubt at all that Germany—with the help of Turkey—will complete the railway line, namely via Baghdad and further on to the Persian Gulf. The United Kingdom had prevented this railway line as far as the coast for many years, and in the opinion of Punch, it is exactly that which has failed. It was not British diplomacy which would prevail—according to Punch—but the Germans would assert themselves with their construction project without anyone being able to prevent it. In the view of the British journal, the consequences would be fatal for the country. If the rail line was extended to the Persian Gulf (Basra), the British colony of India would have been threatened. Ottoman and German warships would have used Basra as a naval base.

Without the involvement of the United Kingdom, a new empire would now emerge in the Middle East ruled by an over-powerful potentate: the German Emperor. The comparison with the very powerful and legendary Abbasidian Calif, Harun al Raschid, from the time of Charlemagne is obvious and puts the considerable concerns in a nutshell (Fig. 5). This cartoon clearly shows that the Baghdad Railway was more than just a transport project. It was perceived as being an instrument of sovereignty, the key to establishing an empire. Whether this railway line—had it been completed at this point in time—would really have become such a power factor, remains uncertain, hypothetical. What was important was that such a threatening scenario was created for the British public.

The cartoon itself only represents the tip of the iceberg in the wide field of political journalism. Numerous journals in London reported on the Baghdad Railway; it was also a topic in Commons debates. The British Viceroy in India, George Curzon, one of the most resolute opponents of the German railway project, filed petitions against the government in London.⁴⁹ In the case of the Baghdad Railway, it was the United Kingdom which saw its Crown Colony, India, the backbone

45 Gregor Schöllgen, *Imperialismus und Gleichgewicht: Deutschland, England und die orientalische Frage 1871–1914*, 5th ed. (Munich, R. Oldenbourg, 2000), 324–25.

46 Schöllgen, *Imperialismus und Gleichgewicht*, 324.

47 Özyüksel, *The Berlin-Baghdad Railway*, 172.

48 Mark Bryant, *World War I in Cartoons* (London: Grub Street, 2006), 8.

49 Heinrich Friedjung, *Das Zeitalter des Imperialismus: 1884–1914*, vol. 2 (Berlin: Neufeld & Henius, 1922), 134; Somerwil-Ayrton, *The Train that Disappeared into History*, 186.

of the Commonwealth, to be at risk. The reason for the fears was that a railway terminal on the Persian Gulf occupied by the Germans would endanger India since it would be easy for German war ships to reach India from there.

At the same time, after 1900, the cartoon communicates the fears of the United Kingdom. The growing German export successes were perceived very critically. Labelled ‘Made in Germany’, German products were developing into serious competition for the United Kingdom on numerous markets worldwide. In the leading sector of iron and steel production, the German Empire had in the meantime overtaken the United Kingdom and in international tables occupied second place behind the United States of America. In steel production, Germany overtook its British rival in 1893, in the iron production sector this was the case in 1903.⁵⁰ In 1911, for the British reader, the fear resonated that the Germans would open up new economic regions as a result of the railway being constructed and this at the expense of the British (Fig. 6).⁵¹

A series of authors took up the topic surrounding the fear of Britain losing its central economic region, India. In 1909, David Fraser published his book under the title ‘The short cut to India. The record of a journey along the route of the Baghdad railway’. Both the title itself and the book cover make it clear that he expected the Germans to march through the Middle East to India should the railway line be completed. In this respect, he was only partially correct. Unlike Kaiser Wilhelm II, who scared off international partners with his verbal attacks on various occasions, Reich Chancellor Bülow proceeded more cautiously. Bülow avoided everything which would have conveyed this impression. In his publications, the German politician emphasised that he had strived to reach agreement about the destination of the Baghdad Railway and had refrained from everything ‘which could have caused objection or mistrust amongst the rulers in India in relation to this.’⁵²

The public debate in Germany was clearly characterized by imperialistic undertones in some places. For example, the geographer and Orient specialist Hugo Grothe made completely excessive demands. He visualised a new trade route emerging between Constantinople and India as a result of the Baghdad Railway. In Asia Minor a ‘great civilization task’ had already been achieved thanks to the railway. In Mesopotamia the Turkish government was able to initiate an increase in prosperity with the help of ‘German farming skills’. Grothe saw ‘a new era, a great future’ dawning.⁵³ And indeed, a few years later, the railroad company, together with the Ottoman government, embarked on an irrigation project in Anatolia. Both partners together realized an irrigation project on an area of 51,000 hectares in the Konia Plain. In this way, trade in Anatolia was to be stimulated along its railroad line. Grain and cotton were now increasingly transported via the railroad line to Haidarpasha station in Constantinople. In 1913 alone, the Anatolian Railway Company made a profit of 4.97 million gold francs.⁵⁴ During the First World War, the inhibitions

50 Gregor Schöllgen and Friedrich Kiessling, *Das Zeitalter des Imperialismus*, 5th ed. (Munich: R. Oldenbourg, 2009), 23.

51 Peter J. Cain and Antony G. Hopkin, *British Imperialism 1688–2015*, 3. ed. (London: Routledge, 2016), 369–78, 417–30.

52 Bernard Fürst von Bülow, *Denkwürdigkeiten: Vom Staatssekretariat bis zur Marokko-Krise*, vol. 1 (Berlin: Ullstein, 1930), 572; Özyüksel, *The Berlin-Baghdad Railway*, 130.

53 Hugo Grothe, *Auf türkischer Erde: Reisebilder und Studien* (Berlin: Allgemeiner Verein für Deutsche Literatur, 1903), 303; on Grothe, see also Özyüksel, *The Berlin-Baghdad Railway*, 67.

54 Martin Hecker, “Die Eisenbahnen der asiatischen Türkei,” *Archiv für Eisenbahnwesen* 37 (1914): 744–800, 1057–87, 1283–321, 1539–84. Carl Watzinger, *Theodor Wiegand: Ein Deutscher Archäologe 1864–1936* (Munich: C. H. Beck, 1944), 193; Seidenzahl, *100 Jahre Deutsche Bank*, 236.

of all nations collapsed when it was a matter of opening up long-term a strategically favourable position in international trade for the home nation. In 1917, Karl Hermann Müller put the German ambitions in a nutshell: 'It was around eight years ago that I was delegated to Asia Minor to search for the most favourable route through the area for the Baghdad Railway where the land route Berlin-Bombay should someday pass through the "Bagtsche" Tunnel.'⁵⁵

International Discourse

In March 1911, the French *Le Rire* took up the topic of the negotiations between Russia and the German Empire. The journal took a cartoon from Austria which had appeared in the Viennese *Kikeriki* (Fig. 7). A small steam engine driven by a Turk is pulling an open carriage in which four passengers are seated. In the first row it is easy to recognise a fat Russian with a typical fur hat and a German (the *Deutscher Michel*). Both make the impression of being complacent. Sitting behind them in the second row is the French Marianne looking down seriously and appearing rather unhappy and an enthusiastic Englishman dressed in tweed. An Austrian is running behind vainly trying to catch up with it. There is a sign on the carriage reading 'Full' – and therefore it is obvious that the Austrian's efforts are futile anyway. The caption confirms this, 'As always Austria arrives too late'. It is the perspective of the Austrian press on the German rail project that is visualized here: From the Viennese perspective, the British are also among the winners. From the perspective of the British, the situation is quite different, as they saw their interests in India threatened by the Baghdad Railway.

From an Austrian standpoint, the statement is an admission that the large powers had reached agreement in the Middle East at Austria's expense. The agreement reached between Russia and Germany on the transport-related measures concerned both the Ottoman Empire and also Persia. This accord had to exclude that party which had had diplomatic conflicts with Russia for decades: Austria-Hungary. The reasons for the poor political relations between St. Petersburg and Vienna extend back over a long period. The result was, however, that any understanding between Berlin and St. Petersburg would only come into being at the expense of the Viennese government. That is why an Austrian is depicted running after the train, vainly asking to be allowed on board. From the standpoint of the French press, it made sense to use the Viennese cartoon. The *schadenfreude* of its own readers could clearly be observed because France, just as the United Kingdom, could 'Travel with the train', that is to say benefit from the Baghdad Railway project, all at the expense of Austria-Hungary.

The German-Russian negotiations concerning the Baghdad Railway project dragged on through 1911. The seemingly never-ending process was observed from abroad with a certain amount of *schadenfreude*. However, just as the negotiations were nearing a positive end from a German perspective and the green light could be given for the construction of the railway, the wind turned. The *schadenfreude* could now be perceived in the German press, as the following depiction shows: A train is travelling at high speed through the night from the right-hand side and heading towards the left-hand corner of the picture. The locomotive is clearly distinguished as a German train from the German Imperial Eagle on the smokebox door. Just in time an Englishman (John Bull) and a Russian are able to escape to safety on the right-hand side and on the left-hand

⁵⁵ Karl H. Müller, *Die wirtschaftliche Bedeutung der Bagdadbahn: Land und Leute der asiatischen Türkei* (Hamburg: Boysen & Maasch, 1917), 1.

side of the line respectively. Both had obviously been trying to block the path of the railway with stones and tree-trunks but they did not succeed. The cartoon commentary ironically stated: ‘The two friendly residents adjacent to the railway: “Confound it, she is getting through!”’. The message conveyed by the cartoonist Arpad Schmidhammer (1857–1921) is that the German Empire had asserted itself against the opposition of two other nations. Implicit at this point is that the use of force is legitimised at least if—as the cartoonist claims—the opponents illicitly barricade the line at the dead of night (which was also dangerous). Schmidhammer obviously welcomes 1911 the imperialistic policy of his own country. The German Empire had been able to dispel Russia’s criticism of the Baghdad Railway at a conference in Potsdam a year earlier. Thanks to this foreign policy success, Berlin only had to convince the British government of the railroad project.⁵⁶ Schmidhammers cartoon appeared in *Jugend*, a journal which was directed at the up and coming generation (Fig. 8). Both the younger and older readers took his statement that an aggressive course of action against other states was both legitimate and successful if political and military interests were to be enforced as a message from him. Such assertions on imperialistic policy were numerous and were part of a media landscape which welcomed the outbreak of the First World War in 1914.

In 1913, Erich Wilke (1879–1936)⁵⁷ responded to the stalling opposition of the British. An Englishman is sitting on the rails with an oversized foot and is able to stop the train and therewith the completion of the railway line (Fig. 9). Wilke gave the scene the subtitle, ‘England and the Baghdad Railway, Please Mr. Bethmann my leg has gone numb!’ The German Reich Chancellor is recognisable in the background as the engine driver, a nondescript personality who merely observes the actions of the Englishman but cannot prevent them.

In the same journal, Willi Geiger (1878–1971) broached the issue of the agreement between London and Berlin on the Baghdad Railway which was looming on the horizon. Now, at the end of 1913, as the execution of the project was seemingly within grasp, *Jugend* addressed the topic once again in a cartoon. A Turkish engine driver is sitting on a miniaturised railway which weaves its way through the countryside in an endless train. A German lineman sets the points so that the train has free passage. The hugely-long train gives the impression of immense economic power. With *schadenfreude*, the German cartoonist designs a ‘Turkish Postcard’ which at the same time contains a message for all opponents of the railway line: ‘Sincere New Year’s Greetings, dear Tripe-Entente!’ The *schadenfreude* is charged by the friendly character of this ‘postcard,’ a type of depiction which assumes the public to have prior knowledge of the issue. Geiger assumes that his readers knew that the entente between the British, French and Russians attempted to block the construction of the railway line. Therefore the ‘Sincere New Year’s Greetings’ are spiteful, a sanctimonious friendliness in the knowledge that upon completion of the railway line a very large market would open up for the German economy. The huge dimension of the train can at least be interpreted in this way. As the end of the train is not even visible, it is not known what transport volume is involved. This exaggerated depiction by Geiger well reflects the high expectations which the German side had of the railway line (Fig. 10).

At the same time, the fears of the other party are understandable. The British, French and Russian public were aware of the euphoric expectations which the German side had in respect of the economic, political and military potential in the Middle East. Correspondingly great were the

⁵⁶ Hecker, “Die Eisenbahnen,” 1914, 1584; Helmut Mejer, “Die Bagdadbahn als Instrument deutschen wirtschaftlichen Einflusses im Osmanischen Reich,” *Geschichte und Gesellschaft* 1, no. 4 (1975), 447–81, 474.

⁵⁷ Carla Schulz-Hoffmann, *Simplicissimus*, 447–54.

fears that upon completion of the German railway line, their respective industries, for example the British, French and Russian industries, would increasingly lose ground in the Ottoman Empire. It was these fears and not the actual construction progress which steered the international discussion and shaped the discourse. This discourse was characterised by euphoria, *schadenfreude*, mistrust and fear.

Conclusion

The public discussions surrounding the Baghdad Railway must be seen as an international discourse. It starts around the turn of the century and takes on another dimension when the First World War broke out. When the war ended, the significance of the public discussions decreased abruptly. Why did a discourse arise about such a railway line? For contemporaries it was more than just a railway project. In newspaper articles, books and also in cartoons, supporters describe new flourishing economic regions, landscapes which would re-emerge in their former splendour, such as those which had already existed in antiquity. The opponents of the project saw completely the opposite: Discrimination against French and British interests at the expense of the Germans and this had to be prevented. Therefore cartoons always contain sketches with a spiteful undertone. It was communicated to one's own readers that the other side was undertaking the complete opposite of that which would benefit one's own country and that it would be better to prevent this. The cartoonists discovered the topic for their satire journals as it only superficially related purely to the construction project. They seized upon this external conflict in order to communicate to their own readers their own character traits and those of other nations. If their own side was upright and honest, then the other side appeared to be thwarted and imperialistic. This form of medial contrasts became a new quality after 1914, with the beginning of the First World War. Other hopes and fears referred to the people in Europe. The Baghdad Railway was also a topic in literature and pictorial representation but not cause for a satirical discourse.

Acknowledgements

With the exception of the public domain map (Figure 2), all remaining German images are from <http://www.simplicissimus.info>. I would like to give my sincere thanks to Cynthia Beisswenger (Ratingen) for the German to English translation of the text.

Bağdat Demir Yolu Karikatürleri: Alman, Fransız ve İngiliz Dergilerinde Medyanın Gözdesi Axel Heimsoth¹

Makale geliş: 22 Mart 2022

Makale kabul: 19 Temmuz 2022

<https://doi.org/10.54930/TARE.2022.4273>

Özet

Bağdat Demir Yolu üzerine yirminci yüzyıl başında başlayan ve Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle zayıflayan söylemler, uluslararası basında yer bulmuş ve bu konuyla ilgili bir iletişim biçimi olarak öne çıkan karikatürler büyük ilgi uyandırmıştı. Çizerlerin konuları basitleştirilmiş ya da abartılmış biçimlerde aktarabildikleri resimli anlatımlar, çok daha fazla dikkat çekmiş ve demir yolu inşaatıyla ilgili endişe ve beklentilerin açık bir biçimde, sansürsüzce dile getirilebilmesine aracılık etmişti. Avrupa'daki toplumsal tartışmaların mizah dergilerinde karikatür formatında yansıtılmasından örnekler bu çalışmada kronolojik bir sırayla sunulmuştur. Bu karikatürler okurların, önce Anadolu Demir Yolu, ardından Bağdat Demir Yolu yapım çalışmalarına yönelik Avrupa'daki ateşli tartışmaları yakından takip edebilmelerini sağlamıştı.

Anahtar Kelimeler

Karikatür, Bağdat Demir Yolu, Mizah Dergileri, Sultan II. Abdülhamid, Kaiser II. Wilhelm

Yeni yüzyılın başlangıcında, odakları Bağdat Demir Yolu'nun yapımına yönelten birçok unsur vardı. İş ve finans camiası, siyasetçiler, bilim insanları ve gazeteciler, Konstantiniyye (Haydarpaşa)-Bağdat (Basra veya Basra Körfezi'ndeki diğer limanlardan biri) arasındaki demir yolu hattının sunacağı olağanüstü siyasi ve ekonomik avantajların farkındaydı. Özellikle Alman İmparatorluğu demir yolunun yapımına yoğun ilgi gösterdi. Yapım süreci Deutsche Bank liderliğindeki bir finans konsorsiyumunun özel bir ticari girişimi olarak ilerledi. Bununla birlikte siyasetçiler, planlama ve yapım aşamaları boyunca (1899–1914/18) Osmanlı İmparatorluğu ile düzenlenen müzakereler üzerinde kayda değer bir etkiye sahip oldu ve bunlara müdahale etti. Osmanlı İmparatorluğu'nda söz konusu demir yolu projesine benzer başka girişimler de mevcuttu. Henüz Bâb-ı Âli'nin 1900 yılında inşa ettirdiği büyük "Hicaz Demir Yolu" projesine başlanmamıştı.²

Bağdat Demir Yolu hakkındaki çok sayıda yayın arasında, demir yolu inşaatı projesinin yarattığı endişeler ve beklentileri filtrelerden arındırarak sunabilmeleri nedeniyle, karikatürler farklı bir yere sahip oldu. Örneğin mizah amaçlı yayımlar, yapımla ilgili teknik konular ve Bağdat Demir Yolu hakkında Avrupa'da çeşitli milletlerin gösterdiği birbirinden farklı tepkiler dâhil ol-

¹ Axel Heimsoth, Ruhr Müzesi, Essen, Almanya, ORCID: 0000-0002-3875-6319, axel.heimsoth@ruhrmuseum.de.

² Murat Özyüksel, *The Hejaz Railway and the Ottoman Empire: Modernity, Industrialisation and Ottoman Decline* (Londra: I. B. Tauris, 2014).

mak üzere dönem içindeki söylemler hakkında halkı bilgilendirme amacı güdüyordu. Yeni yüzyılın başında, hattın kullanıma sunulmasıyla ilgili müzakereler başarısız olduğunda karikatüristler, eserlerinde bu konuyu işledi. Berlin, Londra ve Paris'teki siyasetçiler, askerler, bankacılar ve gazeteciler tartışmalara dâhil olup projenin avantajları ile dezavantajlarından bahsetmeye başladığında sorun giderek daha karmaşık bir hâl aldı. Söz konusu söylemler Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla sona erdi.

Avrupa'da süregelen bu hararetli tartışmaları incelemek için önce konuyla ilgilenen kişiler hakkında araştırma yapmak ve yapım projesini tanıtmak gerekir. Anadolu Demir Yolu'nun inşa edilmesiyle tamamlanan ilk aşamanın ardından, Bağdat Demir Yolu hakkında planlar çizilmeye başlanmıştı. Bu proje, Alman-Türk dış politikasında açılan yeni bir sayfayla aynı döneme denk gelmişti. Makalenin sonraki bölümlerinde iletişim araçlarına değineceğiz. Avrupa'daki toplumsal tartışmaların yanı sıra mizah amaçlı dergiler ve bazı karikatürleri tarih sırasına göre ele alacağız.

Araştırmaya Genel Bakış

Anadolu ve Bağdat Demir Yolları, plan aşamasından itibaren mühendisler ile uzmanların dikkatini çekmişti. Monografilere ek olarak, Avrupa'da ve hatta Amerika Birleşik Devletleri'nde çeşitli gazete ve dergilerde makaleler yayınlandı. Hattın tamamlanmasıyla (1940) yayın sayısı azalsa da hiçbir zaman yayının olmadığı bir dönem olmadı.³ Türkiye'de, Anglo-Amerikan ülkelerinde ve Almanya'da ağırlıklı olarak üniversite ve müze geçmişi olan yazarlar teknik, ekonomik, sanat ve kültürel-tarihsel bağlamdaki konularla ilgilendiler. Edward Mead Earle'un diplomatik, askeri ve ekonomik tarihten kesitler barındıran yayını günümüze dek önemini korumuştur.⁴ Yazar, 1923'teki çalışmasında bir yandan Anglo-Amerikan gazeteciliğine atıfta bulunurken aynı zamanda Almanya'dan demir yolu hattının (eski) kahramanlarından da materyal desteği almıştır. Earle, önümüzdeki yıllarda askeri strateji uzmanı olarak üne kavuşacaktı.⁵

Yayınlarda siyaset, ekonomi, ulaşım ve mimarinin yanı sıra sosyal ve kültürel tarih gibi

3 Almanya'da, Bağdat Demir Yolu'nun elli yıl kadar öncesine dayanan yapım tarihine dair bazı popüler yazılar 1940larda yayınlamıştı: Walter Anatole Persich, *Bagdadbahn 1893: Roman einer Diplomatenintrige* (Berlin: Verlag für Kulturpolitik O. Schaffer, 1941); Uwe Uweson, der., *Wir bauen die Bagdadbahn: Nach Aufzeichnungen eines leitenden Ingenieurs berichtet*. Erlebnis-Bücherei 71 (Berlin: Steiniger, 1940). Frankfurter Rundschau (16.7.1940), "Bağdat Demir Yolu Tamamlandı" başlıklı bir makale yayınladı: Dietrich Eichholtz, *Die Bagdadbahn, Mesopotamien und die deutsche Ölpolitik bis 1918: Aufhaltsamer Übergang ins Erdölzeitalter* (Leipzig: Leipziger Universitätsverlag, 2007), 13.

4 Edward Mead Earle, *Turkey, The Great Powers and the Baghdad Railway: A Study in Imperialism* (New York: The Macmillan Company, 1923).

5 Edward Mead Earle, der., *Makers of Modern Strategy: Military Thought from Machiavelli to Hitler* (Princeton: Princeton University Press, 1944).

farklı alanlara yer verildi.⁶ Sergiler⁷ ve sunumlar konuyu farklı bakış açılarından inceledi. Görsel amaçlarla bu makalede fotoğraf ve haritalarla beraber konuya ilişkin bazı karikatürler de yer aldı.⁸ Benzer bir şekilde, akademisyenler ve siyasetçiler de demir yolu projesini siyasi-ekonomik açıdan değerlendirdi; projenin hayata geçmesi halinde Osmanlı İmparatorluğu, Yakın Doğu ve sanayileşmiş Avrupalı büyük devletler için ne gibi sonuçlar doğuracağını tartıştı.

2014 yılında Peter Christensen, görsel açıdan son derece zengin olan doktora tezinde Bağdat Demir Yolu projesini birçok yönüyle ele aldı. Çalışmasında karikatürlerin konusundan kaynak olarak nadiren yararlandı. Kültür ve tarih konulu çalışmasında Osmanlı İmparatorluğu'nu ve doğuda yapımı devam eden bir demir yolunu konu alan iki karikatürü inceledi. İlk karikatür, Osmanlı İmparatorluğu'nun ve Prusya ile Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun genel siyasi atmosferini ayrı ayrı ele aldı. İkinci karikatür, demir yolu inşaatını "ilerleme" ile "eski bilim" ve "geleneklerin" mücadelesi etrafında irdeledi. Her iki karikatür de 1909 yılında Tiflis'te Molla Nasreddin dergisinde yayınlandı.⁹ Ne var ki karikatürlerden hiçbirinde Bağdat Demir Yolu'ndan açıkça bahsedilmemişti.

2019'da Alexander Schweig'in yayınladığı başka bir doktora tezinde Bağdat Demir Yolu'nun yapım tarihi ayrıntılı olarak incelendi.¹⁰ Schweig'in çalışması, teknik ve ekonomik-tarihi konulara odaklanmakla birlikte halkın Anadolu Demir Yolu'nun yapımıyla ilgili görüşlerine yer vermemiştir. Bir başka çalışmada ise Murat Özyüksel; Osmanlı İmparatorluğu, Almanya, Birleşik Krallık ve belirli koşullarla da olsa Fransa ve Rusya'daki siyasi ve ekonomik çıkar grupları arasındaki karmaşık karşılıklı ilişkilere ışık tutmuştu.¹¹ Avrupa'daki birbirinden bağımsız güçlerin demir yolunun sunduğu avantajlar ve dezavantajlarla ilgili tartışmalarının boyutu ile şiddeti, bu çalışmada net bir şekilde ortaya konuldu. Özyüksel'e göre, dışişleri hizmetleriyle ilişkili evraklar ile tebliğlerin yanı sıra basından makaleler bu konuyu aydınlatan önemli kaynaklardı.¹² Bununla

6 John B. Wolf, *The Diplomatic History of the Baghdad Railway* (Columbia: The University of Missouri, 1936); Wilhelm von Kampen, "Studien zur deutschen Türkeipolitik in der Zeit Wilhelms II" (Doktora tezi, The University of Kiel, 1968); Yaqub N. Karkar, *Railway Development in the Ottoman Empire: 1856–1914* (New York: Vantage, 1972); Donald Quataert, "The Impact of the Anatolian Railway on Turkish Transportation and the Provisioning of Istanbul, 1890–1908," *The Business History Review* 52, no. 2 (1977): 139–60; Ulrich Trampener, "Germany and the End of the Ottoman Empire," *The Great Powers and the End of the Ottoman Empire içinde*, der. Marian Kent (Londra: George Allen & Unwin, 1984), 111–41; Manfred Pohl ve Jürgen Lodemann, *Die Bagdadbahn: Geschichte und Gegenwart einer berühmten Eisenbahnlinie* (Mainz: v. Hase & Koehler, 1989); Jonathan S. McMurray, *Distant Ties: Germany, the Ottoman Empire, and the Construction of the Baghdad Railway* (Westport: Praeger, 2001); Peter Heigl, *Schotter für die Wüste: Die Bagdadbahn und ihre deutschen Bauingenieure* (Nürnberg: P. Heigl, 2004); Kathlyn Somerwil-Ayrton, *The Train that Disappeared into History: The Berlin-to-Baghdad Railway and How It Led to the Great War* (Soesterberg: Uitgeverij Aspekt, 2007); Wilhelm Korn, *Schienen für de Sultan: Die Bagdadbahn. Wilhelm II., Abenteurer und Spione* (Köln: Komet, 2009); Sean McMeekin, *The Berlin-Baghdad Express: The Ottoman Empire and Germany's Bid for World Power 1898–1918* (Londra: Allen Lane, 2011); Mehmet Yılmazata, *Die Bagdadbahn: Schienen zur Weltmacht* (Marburg: Tectum, 2013).

7 Jürgen Franzke, der., *Bagdadbahn und Hedjazbahn: Deutsche Eisenbahngeschichte im Vorderen Orient* (Nürnberg: Tümmel, 2003).

8 Manfred Pohl, *Von Stambul nach Bagdad: Die Geschichte einer berühmten Eisenbahn* (Münih: Piper, 1999), 71, 79, 80.

9 Peter Christensen, "Architecture, Expertise, and the German Construction of the Ottoman Railway Network, 1868–1919" (Doktora tezi, Harvard University, 2014), 18–19.

10 Alexander Schweig, "Tracking Technology and Society along the Ottoman Anatolian Railroad, 1890–1914" (Doktora tezi, The University of Arizona, 2019).

11 Murat Özyüksel, *The Berlin-Baghdad Railway and the Ottoman Empire: Industrialization, Imperial Germany and the Middle East* (Londra: I. B. Tauris, 2016).

12 1903'te Bağdat Demir Yolu üzerine İngiliz-Alman tartışmalarının yoğunluğuna örnek olarak: Özyüksel, *The Berlin-Baghdad Railway*, 94–103.

birlikte, monografide kahraman olarak yüceltilen veya kötülen karakterlerin resimli temsillerine değinilmemişti.

Yeni Dış Politika Toplulukları ve Anadolu Demir Yolu'nun Yapım Süreci

1888'de Alman İmparatoru II. Wilhelm'in taç giymesi ve 1890'da Şansölye Otto von Bismarck'ın görevden ayrılmasıyla birlikte, Konstantiniyye ve Berlin arasındaki ilişkiler güçlendi. Bâb-ı Âli'nin iç politikasına müdahale etmek istemeyen Bismarck'ın Türkiye'ye karşı yürüttüğü politika ihtiyatlı ve kısıtlı olarak nitelendirilse de, kısa süre önce taç giyen Alman İmparatoru, bunu Doğu'daki ihtiraslarına yönelmek için bir fırsat olarak değerlendirdi. Alman İmparatoru, belirlediği rota doğrultusunda Konstantiniyye'yi iki kez (1889 ve 1898 yıllarında) ziyaret edip Türk hükümdarı ile müzakerelerde bulundu. Wilhelm'in Osmanlı İmparatorluğu'nu ziyaret etmesi ve yaptığı basın açıklamaları (uluslararası siyasetin yüksek hassasiyetle ele alınan bir alanı), Avrupa'nın üç önemli devleti olan Birleşik Krallık, Fransa ve Rusya tarafından ayrıntılarıyla ve eleştirel açıdan incelendi. Bu üç devlet de Konstantiniyye'yi şahsi etki alanında görüyordu. Türkiye'nin Alman İmparatoru Kaiser II. Wilhelm ile ilişkileri, söz konusu devletlerin güvenliği ile ekonomik çıkarlarını tehlikeye atabilecek yeni bir rekabet ortamı içinde değerlendiriliyordu. II. Wilhelm, özellikle Doğu'ya düzenlediği iki seyahatle birlikte, Alman ekonomik ve mali dünyasının Türkiye ile ilişkilerinin önünü açtı. Wilhelm'in dış politikası aynı zamanda yayılımcı bir yetki kullanma kapsamında yorumlanıyordu. Bu tür yayılımcı politikalar, 1914'te Birinci Dünya Savaşı'nın çıkmasına yol açan unsurlardan biri olacaktı.

1888 yılında henüz ilişkiler devam ediyordu. Almanya, Türkiye üzerindeki etkisini artırıyor ve ticari sözleşmelerin sonuçlandırılması için teşviklerde bulunuyordu. Yapımı planlanan projelerden biri Anadolu Demir Yolu idi. Fransız ve İngiliz şirketleri, inşaat sözleşmelerini imzalamak için ellerinden geleni yapsa da 1888'de Sultan II. Abdülhamid, tercihini bu iki devlet yerine Deutsche Bank yönetimindeki bir Alman finans konsorsiyumundan yana kullandı.¹³ Deutsche Bank yöneticisi Georg von Siemens, kendi demir yolu şirketini (Société Ottomane des Chemins de Fer d'Anatolie: Osmanlı Anadolu Demir Yolu Şirketi) kurdu ve Haydarpaşa ile İzmit arasındaki kısa bir hattı işletti.¹⁴ Bu hattı daha önce bir Fransız konsorsiyumu (1871–1873) inşa etmişti. Hedef; İzmit, Eskişehir ve Ankara arasında bir hat oluşturmanın yanı sıra Eskişehir-Konya arasında bir iltisak hattı inşa etmektir. İlk hattın yapımı 1892, ikinci hattın yapımı ise 1896 yılında tamamlandı. Ray malzemeleri ve demir yolu levazımı (lokomotifler ile vagonlar) ithal edildi.¹⁵ Bunların neredeyse tamamı Alman şirketlerinden tedarik edildi.¹⁶ Bu gelişmelerle birlikte Osmanlı Anadolu Demir Yolu Şirketi'nin yapım aşaması tamamlandı ve sonraki yıllarda şirket bu hattı işletti (Fig. 1).

Bağdat Demir Yolu'nun Planlanma Aşaması

Bağdat Demir Yolu'nun yapımıyla ilgili müzakereler son derece karmaşık bir hâl almış ve

13 Philipp Ernest Schoenberg, "The Evolution of Transport in Turkey (Eastern Thrace and Asia Minor) under Ottoman Rule, 1856–1918," *Middle Eastern Studies* 13, no. 3 (1977): 359–72, 367.

14 Schweig, "Tracking Technology and Society," 73.

15 Quataert, "The Impact of the Anatolian Railway," 139–60, 142.

16 Axel Heimssoth, "Stahl für die Bagdadbahn: Die Rolle der Montanindustrie aus dem Ruhrgebiet," *Forum Geschichtskultur Ruhr* 2 (2012): 39–42.

siyasi tuzaklarla doldurulmuştu. Sultan II. Abdülhamid, Anadolu Demir Yolu hattının Bağdat'a uzanmasını istemişti. Bu hattın fazlasıyla pahalı bir yatırım olduğunu ve yeterli kâr getirmeyeceğini savunan Deutsche Bank ve mali ortaklarının ise bu konuda çekinceleri vardı. Az kullanılacağı tahmin edilen hattın finansal kapasitesi de belirsizdi. 1898'deki müzakereler, Kaiser II. Wilhelm'in Doğu'ya düzenlediği yolculukla devam etti. Alman İmparatoru, Konstantiniyye'de bulunduğu süre boyunca Anadolu Demir Yolu'nu ziyaret etti. İmparator, söz konusu demir yolu yapımını sürdürmek için gerekli ekonomik güce sahipti. Bu gelişmeyi izleyen haftalarda Wilhelm, Sultan II. Abdülhamid ile hattı Bağdat ve Basra Körfezi'ne kadar uzatma konusunu görüştü. En sonunda Sultan, Wilhelm'e bir Alman şirketinin Bağdat Demir Yolu'nu inşa etmesiyle ilgili bir teklif sundu ve Alman İmparator bu teklifi kabul etti.¹⁷ Anadolu Demir Yolu'nun uzatılması, özellikle demir yolu ağının uygun maliyetli olabilmesi için gerekiyordu. Daha sonra Bağdat Demir Yolu olarak anılacak hattın uzatılmasıyla ilgili müzakereler sonucunda, 1899 yılında, Konya-Bağdat hattının yapımına başlanmasıyla ilgili ilk ruhsat alındı.¹⁸ On dokuzuncu yüzyılın başlarından beri Bağdat Demir Yolu'nun yapımıyla ilgili sayısız beklenti ortaya atılmıştı. Son olarak, 1903 yılında tesisin yapımıyla ilgili sözleşmeler imzalandı. Bununla birlikte, Avrupa'da bu hattın avantajları ve dezavantajlarıyla ilgili süregelen toplumsal tartışmalar giderek daha fazla yoğunlaştı.

Avrupa'daki Toplumsal Tartışmalar

1883–1918 arası dönemde, hattın uluslararası anlamdaki önemini vurgulayan, Bağdat Demir Yolu hakkında çok sayıda makale, deneme ve kitap yayınlandı.¹⁹ Siyasetçilere ek olarak askeriye, bilim insanları, siyaset yazarları ve gazeteciler de Bağdat Demir Yolu'nun Osmanlı İmparatorluğu, kendi ülkeleri ve diğer Avrupa devletleri için önemini tartıştı. Bununla birlikte bu proje; siyasetçiler, devlet memurları ve askeriyedeki görevliler için siyasi ve askeri açıdan ilgi çekiyordu. Emperyalizm döneminde kıtalar arası demir yolu ağları, ilgili hatların geçmediği ülkelerde, ayrımcılığa uğrayabileceklerine dair endişe oluşturdu. Hem Alman gazetelerinde hem de uluslararası ölçekte, birçok örneği kaydedilen önemli gazetecilik çalışmalarının yanı sıra ortaya çıkan değerlendirmeler, fikirler ve varsayımlar hakkında çok sayıda makale yazıldı. Korkular, endişeler ve umutlar, grafik sanatçıları ve mizah yayıncıları dâhil olmak üzere birçok medya editörünün kalemine yansdı. Oluşturulan eserler dönemin ruhunu, farklı ülkelerin mübalağalarını ve bunlarla ilgili basmakalıp görüşleri ortaya çıkardı. Medyanın ilgisi, siyasi veya ekonomik düzeydeki müzakerelerde belirli ilerlemeler ve engeller ya da Osmanlı İmparatorluğu'nda demir yolunun yapım aşamasındaki teknik uygulamalardan kaynaklanıyordu.

Özellikle Almanlar, gazetecilik bağlamında demir yolu projesine büyük ilgi gösterdi ve çok sayıda rapor ile monografi yayınladı. Ele alınan konular arasında, Alman hükûmetinin demir

17 Pohl, *Von Stambul nach Bagdad*, S. 53.

18 Tren yolu projesini bir tehdit olarak değerlendiren Rusya bunun askeri sonuçlar doğuracağı konusunda uyarılarda bulunmuştu. Rusya Savunma Bakanı Kuropatkin, hatalı bir şekilde bu projenin arkasında İngiliz hükümetinin olduğunu düşünmüştü: McMeekin, *The Berlin-Baghdad Express*, 36.

19 1900 civarında Max Freiherr von Oppenheim dışında: Paul Dehn, *Deutschland und die Orientbahnen* (Munich: G. Franz'sche h.b. Hof- Buch- und Kunst-handlung (J. Roth), 1883); Karl Kaerger, *Kleinasien: Ein deutsches Kolonisationsfeld. Kolonialwirtschaftliche Studie* (Berlin: Gergonne, 1892); Edmund Naumann, *Vom Goldenen Horn zu den Quellen des Euphrat: Reisebriefe, Tagebuchblätter und Studien über die Asiatische Türkei und die Anatolische Bahn* (Münih: R. Oldenbourg, 1893); Hugo Grothe, *Die Bagdadbahn und das Schwäbische Bauernelement in Transkaukasien und Palästina* (Münih: Lehmann, 1902); Paul Rohrbach, *Die Bagdadbahn* (Berlin: Wiegandt & Grieben, 1902); André Chéradame, *La Question d'Orient* (Paris: Plon-Nourrit, 1903); Özyüksel, *The Berlin-Baghdad Railway*, 67–69.

yolu hattıyla Anadolu yerleşimleri arasındaki bölgeleri Alman sömürgecileriyle kontrol ettiğiyle ilgili iddialar yer almaktaydı. Bazı gazeteciler bu iddialara karşı çıktı. Sonuç olarak, henüz bir kilometrelik pist bile kurulmadan, Bağdat Demir Yolu'nun elverişliliğiyle ilgili çok çeşitli konularda tartışmalar yürütüldü. Bu seviyedeki tartışmalarda projelerle ilgili raporlara bazen tarafsız, bazen polemik açıdan yaklaşılmıştı. Doğuyla yakından ilgilenen Max Freiherr von Oppenheim, yeni ekonomik bölgelerin ortaya çıkabileceğini ve bunların Alman İmparatorluğu'nun ekonomik ortakları olabileceğini iddia etti.²⁰ Bununla birlikte, Alman gazetecileri arasında daha uç fikirleri olanlar da vardı. Muhafazakâr kesimlerin Osmanlı İmparatorluğu'nu sömürgeleştirme talebinde imparatorluğun baskısı etkiliydi. Bu talepler ne Alman hükûmeti ne de demir yolu projesini destekleyen Deutsche Bank tarafından kabul edildi. Söz konusu beklentiler, kitaplar ile gazete makalelerinde yer edindi ve Doğu'nun yanı sıra komşu Avrupa devletlerinde endişe ve korkuya yol açtı. Deutsche Bank'ın yöneticisi Arthur von Gwinner, 1909'da az kişiden oluşan fakat etkili bir topluluğun yayılımcı politika izleme konusundaki heveslerini "Mezopotamya'da Alman sömürgeciliğiyle ilgili efsaneleri göz ardı etmek için çok sebebimiz var." ifadesiyle bastırdı.²¹

Mizah Dergileri

Bağdat Demir Yolu ile ilgili çok sayıda yayının arasında mizah dergileri öne çıkmaktaydı. Bu dergilerin yazarları, gelecekle ilgili hedefleri belirtmek yerine, az da olsa ilerleyen yapım süreciyle ilgili yorumlarını paylaşmıştı. Planlama, sözleşmelerin akdedilmesi veya siyasi müzakerelerle ilgili gelişmeler olduğunda Bağdat Demir Yolu (demir yolundaki ilerlemeler) ile ilgili parçalar yayınladılar. Bu nedenle dergiler, Bağdat Demir Yolu hakkındaki eserlerle ilgili hararetli tartışmaları yansıtan kaynaklar oldular. Sözde gelişmeleri, diledikleri mübalağa aracını kullanarak en kısa ve net şekilde resmettiler. Yayınladıkları karikatürlerden bazılarını bu makalede yer verilmiştir.²²

İngilizcede "karikatür" ifadesi, ünlü kişiliklerin "abartılı porteleri" anlamına gelir.²³ Daha kapsamlı bir terim olan "çizgi karakter" ise "Bağdat Demir Yolu" temasıyla ilgili çizilen tüm motifleri içine alabilir. "Abartı" terimi, en iyi şekilde illüstratörlerin belirli temaları basitleştirmesi veya mübalağaya başvurması olarak tanımlanır.²⁴ Diğer resimli anlatımlarda kişiler ve uluslar belirli stereotiplerle vurgulanır. Karikatüristler, çizgi eserlerinde Bağdat Demir Yolu gibi bir konuyu mizahi açıdan ele alır. Örneğin, Büyük Britanyalı bir İngilizin, demir yolu yapımını engellemek istediğini varsayalım: Sanatçı, yazılı yorum içeren çizimlerini özel bir mizah dergisinde yayımlar.

Mizah dergileri on dokuzuncu yüzyılın ilk yarısından itibaren Londra, Paris, Berlin ve Vi-

20 Max Freiherr von Oppenheim, *Vom Mittelmeer zum Persischen Golf: Durch den Haurän, die Syrische Wüste und Mesopotamien*. 2 cilt. (Berlin: Dietrich Reimer, 1899–1900), 257.

21 Arthur von Gwinner, "The Baghdad Railway and the Question of British Co-operation," *The Nineteenth Century* 65 (1909): 1083–94, 1092. İslam tarihçisi Sprenger 1886 kadar erken bir tarihte Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Alman popülasyonuna dikkat çekmişti: Aloys Sprenger, *Babylonien, das reichste Land in der Vorzeit und das lohnendste Kolonisationsfeld für die Gegenwart: Ein Vorschlag zur Kolonisation des Orients* (Heidelberg: Winter, 1886), 280–81.

22 Bunlar sadece motif olarak tren yolunu kullanmıyordu. Modern ulaşım araçlarıyla toplum ilişkisini irdeleyen çok sayıda karikatür üretilmişti. Alışılmadık yeni sosyal yakınlık gibi güvenlik konuları önemli rol oynuyordu. Bununla birlikte, karikatürlerin herhangi bir jeopolitik bir temeli yoktu. Demir yolu karikatürlerinden bazı örnekler için: Hand Wettich, *Die Maschine in der Karikatur: Ein Buch zum Siege der Technik* (Berlin: Verlag der "Lustigen Blätter," 1916), 89–150.

23 John Geipel, *The Cartoon: A Short History of Graphic Comedy and Satire* (Londra: David & Charles, 1972), 13.

24 Randall P. Harrison, *The Cartoon: Communication to the Quick* (Beverly Hills: Sage, 1981), 17.

yana gibi büyük Avrupa şehirlerinde yayınlanmaya başladı. 1880'lerden itibaren bu gazetelerin tirajlarında önemli bir artış kaydedildi. Yeni gazeteler ortaya çıktı. Fransa'da Le Charivari (1832) ve Le Rire (1894) rekabet etti. Üstelik bunlar, Fransa'da yayınlanan 250 mizahi derginin (1881 itibarıyla) sadece ikisiydi.²⁵ İngiltere'de en ünlü mizah dergisi, 1841 yılında yayınlanmaya başlayan ve yirminci yüzyılın ortalarına kadar Britanya Adaları'nda mizah türünü şekillendiren Punch idi.²⁶ Alman İmparatorluğu'nda Kladderadatsch ilk kez 1848'de yayınlanmıştı.²⁷ 1879'da yayınlanan sosyal demokrat Der Wahre Jakob, ardından 1886'da Lustige Blätter, Jugend ve 1896'da Simplicissimus, bu dergiyi izleyen önemli yayınlardan bazılarıydı.²⁸ The Jugend – Münchner illustrierte Wochenschrift für Kunst und Leben (Münih Haftalık Resimli Sanat ve Yaşam Dergisi), sanat ve el sanatları hakkındaki makalelerinin yanı sıra toplumsal konulara da yer verdi “[...] ve sanat dünyasının modern ruhunu en iyi şekilde temsil etti.”²⁹ Bu şekilde dergi; anti-entelektüelizmin yanı sıra kilisenin ve ulusal muhafazakâr partilerin siyasi konumlarının etkisine karşı durdu. Önemli yayınların özünde, ruhban sınıfına ve feodaliteye karşı olan görüşlere yer verilmişti. Hedef; siyasi, ekonomik ve kültürel alanlardaki toplumsal yoksunlukları iğneleyici yorumlarda bulunmaktı. Sultan II. Abdülhamid'in politikaları basında bu ölçüde özgürlüğe olanak tanııyordu. Eleştirel haberciliği her açıdan katı bir şekilde yasaklamıştı. 1878'den beri Osmanlı Devleti'ndeki yazılı basın mensupları, hükûmete karşı eleştirel bir bakış sergilememe konusunda son derece ihtiyatlı davranmak zorundaydı.³⁰ Bu nedenle mizah dergilerinin yayınlanması mümkün değildi.

Nükteli mizah dergilerinin hedefi, özlü değerlendirmeler ve “aşına oldukları sosyal etkinliklerin” klasikleşmiş yorumlarını çarpıcı bilgilerle süsleyerek halkı bilgilendirmektir. “Simgelemeye başvurma, tekrarlayan durumlarda stereotip oluşturma, yapılandırma ve ara sıra eleştirel analizlerde bulunma yoluyla, kendi okurlarını belirli bir fikre yönlendirdiler, örnek sınıflandırmalar ve açıklamaları onlarla paylaştılar.”³¹ Bu dergiler için skandallar ve gücün kötüye kullanımı, yalnızca söz konusu siyasi veya toplumsal sorunlar geniş bir topluluk tarafından bilindiğinde ve ilgi çektiğinde paylaşmaya değerdi.³² Bazen Krupp ailesinden (Essen, Almanya'da faaliyet gösteren çelik baronu) önemli kişiler, özellikle ahlaki açıdan kusurlu davranışlar sergilediklerinde dergi okuyucuları açısından ilgi çekici olurdu.³³ Bu dergiler çok popüler oldu ve hedef topluluklarını önemli ölçüde etkiledi.³⁴

25 François Forcadell, *Le Guide du Dessin de Presse: Histoire de la Caricature politique françaises* (Paris: Syros, 1989), 38.

26 Tamara L. Hunt, *Defining John Bull: Political Caricature and National Identity in late Georgian England* (Farnham: Ashgate, 2003).

27 Bevis Hillier, *Cartoons and Caricatures* (Londra: Studio Vista, 1970), 78–79.

28 Schulz-Hoffman, Carla. *Simplicissimus: Eine satirische Zeitschrift, München 1896–1944* (Münih: Ausstellungsleitung Haus der Kunst, 1977).

29 Eduard Fuchs, *Die Karikatur der europäischen Völker vom Jahre 1848 bis zur Gegenwart* (Berlin: Hofmann, 1906), 342.

30 Jürgen Osterhammel, *Die Verwandlung der Welt: Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts* (Münih: C. H. Beck, 2009), 70, 112, 183.

31 Isolde Rieger, *Wilhelminische Presse im Überblick, 1888–1918* (Münih: Pohl, 1957), 105–106.

32 Richard Scully ve Andrekos Varvana, der. *Comic Empires: Imperialism in Cartoons, Caricature and Satirical Art, Studies in Imperialism* (Manchester: Manchester University Press, 2020).

33 Axel Heimsoth, “Alfred and Friedrich Alfred Krupp as Butt of Jokes? The German Perception of the Economic Elite in the 19th Century,” *Humour and Laughter in History: Transcultural Perspectives* içinde, der. Elisabeth Cheauré ve Regine Nohejl, *History in Popular Cultures 15* (Bielefeld: transcript, 2014), 33–57.

34 On dokuzuncu yüzyılın başında Der Wahre Jakob'ın sirkülasyonu, 1905'te 185.000'den 1914'te 380.000'e yükselmişti. Ann Robertson, *Karikatur im Kontext: Zur Entwicklung der sozialdemokratischen illustrierten satirischen Zeitschrift Der Wahre Jakob zwischen Kaiserreich und Republik*, *Europäische Hochschulschriften* 40 (Frankfurt

Tıpkı Avrupa’da yayınlanan dergiler gibi Alman mizah dergileri de dış ilişkilerle ilgili gelişmeleri ele aldığı konular arasına ekledi. Osmanlı İmparatorluğu’nun birçok uluslararası anlaşmazlıkta, savaşta ve müzakeredeki rolü ikinci plandaydı. İmparatorluk, yalnızca kendisi ile Avrupa devletleri arasındaki karşılıklı ilişki konu alındığında ön plana çıkıyordu. Bu tür ilişkiler temel olarak ticari veya finansal konulardaki müzakerelerle bağlantılıydı; ayrıca Londra, Paris ve St. Petersburg’dan gelen, Bâb-ı Âli’nin reform yapması, ülkeyi modernleşirmesi ve iç borcunu azaltması gibi taleplerle ilişkiliydi. Bu dergiler için Osmanlı İmparatorluğu ile ilgili siyasi sorunlar hiç kuşkusuz ele alınmaya değer konulardı. “Boğazdaki hasta adam” konusuna verdikleri önemi, Anadolu Demir Yolu gibi bağımsız yapım projelerine vermediler.³⁵ Gazete ve dergiler, 1888–1896 yılları arasında demir yolu yapımının planlanması ve başarıyla ilerlemesi ile ilgili gelişmeleri tarafsız bir şekilde kaleme aldı. Deutsche Bank liderliğindeki Alman finans konsorsiyumunun Osmanlı’daki ortaklarıyla imzaladığı sözleşmelerle ilgili gerçekleştirdiği müzakereler hızlıca sonuçlandığından Birleşik Krallık, Fransa ve Rusya projesi engelleme gibi ciddi girişimlerde bulunmadı. İlerleyen yıllarda yapımı tamamlanan demir yolu, gösterişten uzak bir şekilde işletildi. Hattın kapasitesinden gerektiği şekilde yararlanılmaması Anadolu’nun ücra bölgelerinde bile dile getirilmekteydi. Avrupa gazete ve dergilerinin editörleri için bu konunun haber değeri düşüktü (Fig. 2).

İlk Söylemler

Karikatüristler Bağdat Demir Yolu konusunu ilk kez 1900’lerde, Alman-Türk demir yolu inşaatının sunduğu avantajlar ve dezavantajların Avrupa ile Orta Doğu’da alenen tartışıldığı dönemde ele aldı. Osmanlı hükûmeti ve Deutsche Bank (Georg von Siemens) arasındaki ilk sözleşme 24 Aralık 1899’da imzalandı.³⁶ Almanya’da Lustige Blätter, demir yolu inşaatıyla ilgili müzakerelerin başarılı olması üzerine fırsatı değerlendirerek 1900 yılında kapağında bir karikatüre yer verdi. Karikatürde, Deutsche Bank başkanı Georg von Siemens, Konstantiniyye’ye gidecek bir trenin varmasını bekleyen gar şefi olarak resmedilmişti. Siemens elini kulağına götürerek yaklaşan trenin sesini duymaya çalışıyordu. Karikatürist Wilhelm Anton Wellner, Siemens’i müslüman kıyafetleriyle çizmişti. En güçlü Alman bankacılarından biri, Türk topraklarında bulunduğu düşünülen bir platformda, elinde sarılı bir Alman İmparatorluğu bayrağıyla sakince gelecek treni bekliyordu. İstasyon Deutsche Bank’ın bir şubesi gibi çizilmişti. Arka planda İstanbul yer alıyordu. Haydarpaşa ve Eskişehir arasında, Ankara’ya ve Konya’ya giden iltisak hatlarına sahip demir yolu hattı birkaç yıl önce tamamlandığından bu, tarihsel açıdan hatalı bir detaydı. Karikatürist, eserinde Konya-Bağdat arasındaki hat gibi gelecekte tamamlanacak bir proje yerine Almanların yakından takip ettiği, iyi bilinen bir hattı işlemeyi tercih etmişti. Karikatürün alt kısmında sanatçı, “Alman kültüründen” bahsederek “Bahn frei für deutsche Kulturarbeit im Orient!” (“Doğu’da Alman kültürel faaliyetleri için yol açık!”) ifadesini kullanmıştı. Karikatür, demir yolunu destekleyen Almanlar için 1900 yılından sonra daha büyük önem kazandı. 1911’de Deutsche-Levante-Zeitung gazetesinde şu ifade yayınlandı:

“İmparator Şarlman, özel elçiler göndererek Halife ile tekrar tekrar dış politikaya yönelik

am Main: Land, 1992), 64; see also Knut Hickethier, “Karikatur, Allegorie und Bilderfolge – zur Bildpublizistik im Dienste der Arbeiterbewegung,” *Beiträge zur Kulturgeschichte der deutschen Arbeiterbewegung 1848–1918* içinde, der. Peter von Rüdén (Frankfurt am Main: Büchergilde Gutenberg, 1979), 79–165, 116.

35 Bağdat Demir Yolu konusuna değinmese de Türk bakış açısına örnek: Nihat Yalçın, *Caricatures from The Ottomans* (İstanbul: Rumuz Publishing, 2014).

36 Özyüksel, *The Berlin-Baghdad Railway*, 65.

önemli sözleşmeler imzaladı, [...] On bir yüzyıl sonra bugün, yeni Alman İmparatorluğu ekonomik çıkarları için Doğu Akdeniz'e yöneliyor. Fırat ve Dicle nehirleri üzerindeki bölgeler artık Osmanlı tarafından yönetiliyor. Bu da Osmanlı için ortak kültürel faaliyetler aracılığıyla yeni bir refah çağının kapılarını aralıyor."³⁷

Sanatçı Wilhelm Anton Wellner'in (1859–1939) *Lustige Blätter*'da Siemens ile ilgili kaleme aldığı bu çizim (Fig. 3), dönemin gidişatına yönelik bir eleştiri miydi? Dergi, daha çok demir yolunun yapımını konu alan müzakerelerin başarılı olmasıyla ilgili memnuniyetini belirtmekteydi. İlk ruhsat 1899 yılında alındı, asıl sözleşme ise 1903 yılında imzalandı. Bununla birlikte dergi, tren beklediği istasyonu Deutsche Bank şubesi olarak resmetme yoluyla Siemens'i, hatları birer birer egemenliği altına alan sömürgeci bir yönetici olarak karikatürize etti. İlk kez bir mizah dergisi Bağdat Demir Yolu projesini konu olarak ele almıştı. Takip eden yıllarda, projenin yürürlüğe konulmasıyla ilgili temel konular ulusal ve uluslararası çapta tartışıldığından dergide daha fazla karikatüre yer verildi.

1900 yılında Georg von Siemens'in bir Alman dergisi tarafından çizilen karikatüründe, bankacının karakteristik özellikleri doğal bir şekilde yansıtılırken, 1903 yılında söz konusu sözleşmenin akdedilmesinin ardından çizilen karikatürlerdeki ayrıntıları çok daha farklı şekilde ele alındı. Fransız dergisi *Le Rire*'de, Arthur von Gwinner'ın Almanya için yürüttüğü müzakerelerde karşılaşılan zorluklardan bahsedildi. Siemens 1901 yılında yaşamını yitirdiğinde, Deutsche Bank yönetiminde dış ilişkilerin sorumluluğu Gwinner'a verildi. Gwinner'ın fiziksel özelliklerindeki karakteristik detaylar normalde göze çarpmasa da aynı durum karikatürü için geçerli değildi. Karikatürde Gwinner, Sultan II. Abdülhamid ile yüz yüze görüşür. Gwinner Sultan'a sözleşme taslağını uzatırken, lamba cini gibi duran II. Abdülhamid, Almanı şu sözlerle etkilemeye çalışır: "Bağdat Demir Yolu için çizdiğin rotayı onaylarım, ancak bir şartla. Tren Konstantiniyye'deki bir platformdan kalkmayacak." Sultan'ın sözleri hiçbir anlam ifade etmez, hatta demir yolunun düzenine aykırıdır. Demir yolunun başarılı bir yatırım olabilmesi için ilk durağının başkentte olması gerekir. II. Abdülhamid'in anlamsız sözleri bu karikatüre mizah unsuru katar. Durum tam tersi gibi aktarıldığında, okuyucular Sultan'ın 1902'de kendisiyle görüşen Alman müzakerecilerle sunduğu abartılı ve gerçekçi olmayan talepleri anlayabilir. Gwinner sözleşmeyi imzalarken "Yine de, Türkiye'ye bu kadar büyük bir iyilik yapmak için bile Türkiye'den kredi almak ve rütbe sahiplerine önemli bahşişler ödemek zorundaydık [...]" demiştir.³⁸

Deutsche Bank ve Bâb-ı Âli, Konya ve Basra arası hattın (1597 km) yapımına başlanması için 15 Mart 1903'te son ruhsatı birlikte imzaladı. Anadolu Demir Yolu ve Osmanlı İmparatorluğu sözleşmede katılımcı taraflar olarak yer aldı. Planlanan demir yolu hattı Konya, Halep, Musul ve Bağdat'ın ardından Basra veya Kuveyt'e ulaşım imkânı sunuyordu. Hedef, demir yolunun Basra Körfezi'nde Alman gemilerinin yanaşabileceği bir limana ulaşmasıydı. *Le Rire*'de Sultan, mantık çerçevesinde iletişim kurulamayacak bir şeytan gibi resmedilmişti. Bu Fransız dergisindeki karikatüristi bilinmeyen eser,³⁹ Almanya'nın sözleşmeyi imzalama talebini net şekilde kaleme dökmüştü (Fig. 4). O dönemde Fransızlar sözleşmenin imzalanmasını olumlu karşılarsa da konunun İngiliz basınına yansımaları farklı olmuştu.

37 "Die Bagdadbahn," *Deutsche Levante-Zeitung* 6 (20.6.1911): 2–4.

38 Fritz Seidenzahl, *100 Jahre Deutsche Bank 1870–1970* (Frankfurt am Main: Deutsche Bank Aktiengesellschaft, 1970), 157.

39 Bu dergide çizimleri yayınlanan başlıca karikatüristler; Jean Lous Forain (1852–1931), Charles Léandre (1862–1932) ve Caran d'Ache (1858-1909) idi: Forcadell, *The Berlin-Baghdad Railway*, 39.

İngiliz Bağlantısı

Güvenlik ve ekonomiyle ilgili temel çıkarları ihlal edildiğinden demir yolu projesine en sert çıkan ülke Birleşik Krallık oldu. Londra hükûmeti, Berlin'in demir yolu hattını Basra Körfezi'ne uzatma planından vazgeçip İngilizlerin çıkarlarını gözetken bir yaklaşım izleyeceğini varsaymıştı. Demir yolunun son durağının Bağdat olacağını, hattın Basra Körfezi'ne uzanmayacağını düşünmüşlerdi. Londra'daki bir elçinin hazırladığı 1900 tarihli raporda, İngiliz Başbakanı Lord Salisbury'nin konuyla ilgili düşünceleri paylaşılmıştı. İmparator II. Wilhelm ise raporun kenarına "Hayır! Asla."⁴⁰ notunu düşmüştü. İmparator İngilizlere tamamen zıt bir yaklaşım benimsemişti. Londra'da İngiliz halkı gibi güçler zaman zaman avantajlı konuma geçmiş ve Almanların kontrolündeki demir yolunun Basra Körfezi'ne kadar uzanmasına şiddetle karşı çıkmıştı. 1914 yılında Berlin ve Londra arasında imzalanan anlaşma, Almanya'nın çıkarlarını gözetmekteydi. Bununla birlikte, savaşın patlak vermesinin yarattığı etki, o dönemde siyasi anlaşmaların etkisini geride bıraktı. İngiliz gazeteleri, İngiliz halkının çıkarlarını ihlal ettiklerini düşündüklerinden Alman planlarını acımasızca eleştirdi. İngiliz dış politikasının hedefinde Basra Körfezi'ni kontrol etmek vardı. Demir yolu hattının Basra'ya ve dolayısıyla Basra Körfezi kıyısına uzanması durumunda, körfezde bir liman inşa edebilirlerdi. Bu Osmanlı limanında Alman savaş gemileri, askeri birlikler ve silahlarla donatılabilir. Ek olarak, kurulabilecek bir kömür santrali sayesinde tüm gemilere yakıt ikmali yapılabilir. Bu nedenle Basra'daki söz konusu Osmanlı-Alman limanı İngilizler için önemli bir tehditti. Gemileri Britanya İmparatorluğu'nun en önemli kolonisi olan Hindistan'a saldıracaktı.⁴¹ Birleşik Krallık'ın Bağdat Demir Yolu ile ilgili izlediği strateji nedeniyle demir yolu hattının tamamlanması yılları buldu.

Medyanın demir yolu hattına ilgisi 1910 yılında hızla arttı. Bunun nedeni, Potsdam'da Alman İmparatorluğu ve Rusya arasında gerçekleştirilen müzakerelerdi. Çar ve Dış İşleri Bakanı Sasanow Alman hükûmetiyle müzakerelerde bulunuyordu. Yakın zamanda göreve gelen Rus bakan Potsdam'ı ziyaret etti ve 1 Kasım'dan beri Alman politikacılarla görüşmeler gerçekleştirdi. Bir sonraki gün, Çar II. Nikolay da bu görüşmelere katıldı. İki ülke arasında siyasi uzlaşmaya varılacaktı.⁴² İki taraf arasında düzenlenecek sözleşmede, Rusya'nın İran'da bir demir yolu inşa etmesiyle ilgili bir antlaşma yer alıyordu. Bu demir yolu ağına ek olarak iki devlet de hattı daha güneyde yer alan Bağdat Demir Yolu'na bağlamayı planladı.⁴³ Bu şekilde Ruslar, Almanların demir yolu inşaat projesini kabul etti ve uzun yıllardır projeye karşı gösterdikleri aşağılayıcı tavrı geride bıraktı.⁴⁴ 10 Aralık'ta Alman Şansölyesi Bethmann Hollweg, Reichstag'da diplomatlarla müzakereleri yürüttü. Birleşik Krallık'ta ise Almanlar ve Ruslar arasındaki bu anlaşma hakkında, Rusların, bir Alman projesi olan Bağdat Demir Yolu'nu Bağdat'tan Basra Körfezi'ne kadar

40 *Die Große Politik der Europäischen Kabinette 1871–1914*. Sammlung der Diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes 17 (Berlin: Deutsche Verlagsgesellschaft für Politik und Geschichte, 1924), Nr. 5212, letter from Freiherr von Eckardstein to Graf von Bülow, London, 22.1.1900, 372–74.

41 Seidenzahl, *100 Jahre Deutsche Bank*, 152; Peter Hopkirk, *Östlich von Konstantinopel: Kaiser Wilhelms Heiliger Krieg um die Macht im Orient* (Viyana: Europaverlag, 1996), 48.

42 John C. G. Röhl, *Wilhelm II: Der Weg in den Abgrund 1900–1914* (Münih: C. H. 2008), 812.

43 Otto Hammann, *Deutsche Weltpolitik 1890–1912* (Berlin: R. Hobbing, 1925), 215; Axel Heimsoth, "Persien als Hinterland der Bagdadbahn: Deutsche Planungen vor und während des Ersten Weltkriegs," *Playing Lawrence on the Other Side: Die Expedition Klein und das deutsch-osmanische Bündnis im Ersten Weltkrieg* içinde, der. Veit Veltzke (Berlin: Nicolai, 2014), 114–25.

44 Conrad Bornhak, *Deutsche Geschichte unter Wilhelm II* (Leipzig: A. Deichert, 1921), 315; see also Konrad Canis, *Der Weg in den Abgrund: Deutsche Außenpolitik 1902–1914* (Paderborn: Schöningh, 2011), 393–94.

uzatma planını kabul edeceğiyle ilgili endişeler hâkimdi.⁴⁵ Bu nedenle İngiliz hükûmeti Berlin ve St. Petersburg arasındaki uzlaşmayı yakından ve tedirginlikle takip etti. 6 Ocak 1911’de İngiliz dış işleri müsteşarı, Dış İşleri Bakanlığı’nda “[...] Potsdam’da meydana gelen gelişmelerle ilgili şaşkınlığını yitiremediğini” belirtmişti.⁴⁶

Alman İmparatorluğu ve Rusya arasındaki müzakereler, Bağdat Demir Yolu ve İran’da daha fazla demir yolu hattının inşa edilmesi konularına odaklanıyordu. Müzakereler sonucunda, 19 Ağustos 1911’de Potsdam Antlaşması imzalandı.⁴⁷ İki devlet arasındaki siyasi ve ekonomik düzeydeki bu antlaşmanın sonuçları, Avrupa genelinde farklı şekillerde değerlendirildi. Ocak 1911’de Punch, “The new Haroun al Raschid. A dream of Baghdad made in Germany” (Yeni Harun Reşid. Almanya yapımı bir Bağdat efsanesi) başlıklı karikatürünü yayınladı. Karikatüristi, Punch ile düzenli olarak çalışan Leonard Raven Hill (1867–1942) idi.⁴⁸ Karikatürde II. Wilhelm, sultan kılığında, Basra Körfezi’ne giden Bağdat Demir Yolu treninin üzerinde otururken resmedilmişti. Yolculuğun son durağı, dumanlık kapısındaki kanatta belirtilmişti: “Basra Körfezi’ne aktarmasız hat.” İlk bakışta hakaret amacıyla kaleme alındığı düşünülen eserde İmparator bir trenin üzerinde rahatça oturuyor, nargile içiyor ve koyu tenli bir adam kendisine hizmet ediyordu. İmparator, Avrupai kıyafetleriyle sömürgeci bir hükümdar yerine doğuya özgü kıyafetler giyen bir sultan olarak betimlenmişti. Karikatürün aktarmak istediği mesaj oldukça netti: Türkiye’nin de yardımıyla Almanya’nın Bağdat istikametli ve ardından Basra Körfezi’ne doğru yol alacak demir yolunun inşaatını tamamlayacağı açıktı. Birleşik Krallık bu demir yolu hattının inşaatını uzun yıllar boyunca engellemeye çalıştı ancak Punch’a göre bu hedefinde başarısız oldu. Punch’a göre bu savaşta galip gelen İngiliz diplomasisi olmadı. Almanlar ise hiçbir ülke tarafından engellenmeden inşaat projesiyle ilgili kararlılıklarını ispatladı. Dergiye göre bu gelişmenin sonuçları İngilizler için yıkıcı olacaktı. Demir yolu hattının Basra Körfezi’ne uzanması durumunda bir İngiliz kolonisi olan Hindistan tehlike altına girecekti. Osmanlı ve Alman savaş gemileri Basra’yı deniz üssü olarak kullanabilirdi.

Birleşik Krallık’ın geride bırakılmasıyla birlikte, Orta Doğu’da fazlasıyla güçlü bir otorite olan Alman İmparatoru’nun yönettiği yeni bir imparatorluk ortaya çıkabilirdi. Şarلمان döneminde ünü günümüze ulaşan güçlü Abbasi Halifesi Harun Reşid ile yapılan kıyaslama, endişeleri kısaca özetlemekteydi (Fig. 5). Bu karikatür, Bağdat Demir Yolu’nun bir ulaşım projesinden çok daha fazlası olduğunun altını çizmişti. Bağdat Demir Yolu egemenliğe ve imparatorluk oluşturmaya giden bir yolun anahtarı olarak düşünülüyordu. Günümüzde tamamlanmış olması durumunda Bağdat Demir Yolu’nun siyasette bu ölçüde önemli bir role sahip olup olmayacağını bilmemiz mümkün değildir. Önemli olan, bu hattın İngilizler için yeterince büyük bir tehdit unsuruna dönüşmesiydi.

Karikatür, engin siyasi gazetecilik dünyasında buzdağının görünen ucunu simgelemektedir. Londra’da çok sayıda gazete Bağdat Demir Yolu hakkında yazıları kaleme almıştı. Bu konu Avam Kamarası’nda da sıklıkla dile getiriliyordu. Almanya’nın demir yolu projesinin en sert karşıtlarından İngiltere’nin Hindistan Valisi George Curzon, Londra’daki hükûmete karşı dilekçeler verdi.⁴⁹ Bağdat Demir Yolu söz konusu olduğunda Birleşik Krallık, Kraliyet Sömürgesi

45 Gregor Schöllgen, *Imperialismus und Gleichgewicht: Deutschland, England und die orientalische Frage 1871–1914* (Münih, R. Oldenbourg, 2000), 324–25.

46 Schöllgen, *Imperialismus und Gleichgewicht*, 324.

47 Özyüksel, *The Berlin-Baghdad Railway*, 172.

48 Mark Bryant, *World War I in Cartoons* (Londra: Grub Street, 2006), 8.

49 Heinrich Friedjung, *Das Zeitalter des Imperialismus: 1884–1914*, 2. cilt (Berlin: Neufeld & Henius, 1922), 134;

Hindistan'ı İngiliz Milletler Topluluğu'nun belkemiği olarak görüyordu. İngilizlerin endişesinin nedeni, Basra Körfezi'nde Almanlar tarafından işgal edilecek bir demir yolu terminalinin Hindistan'ı tehlikeye atacak olmasıydı. Alman savaş gemilerinin buradan Hindistan'a ulaşması son derece kolaydı.

1900'den sonra karikatürler Birleşik Krallık'ın endişelerini yansıtmaya başladı. Almanların ihracat konusundaki başarılarının giderek artması son derece tehlikeli görülüyordu. "Alman malı" ürünler, dünya çapında birçok pazarda iki ülke arasındaki rekabeti kızıştıyordu. Alman İmparatorluğu en önemli sektörlerden biri olan demir ve çelik üretiminde Birleşik Krallık'a yetişmişti. Uluslararası görüşmelerde Alman İmparatorluğu, Amerika Birleşik Devletleri'nden sonra en çok saygı duyan ülkediydi. 1893 yılında Almanya, çelik üretiminde İngiliz rakibini geride bıraktı. Demir üretim sektöründe ise bu başarı 1903 yılında gerçekleşti.⁵⁰ 1911'de İngiliz okurlarda, demir yolunun inşa edilmesiyle birlikte Almanların yeni ekonomik bölgeler kuracağı endişesi hâkim olmuştu (Fig. 6).⁵¹

Birkaç yazar, İngiltere'nin önemli bir ekonomik bölgesi olan Hindistan'ı kaybetme yönündeki endişelerini kaleme aldı. 1909'da David Fraser, "The Short Cut to India. The Record of a Journey Along the Route of the Baghdad Railway" (İngilizce) adlı bir kitap yayınladı. Kitabın adı ve kapağı, yazarın, demir yolu hattının tamamlanması durumunda Almanların Orta Doğu'dan Hindistan'a doğru yola çıkmasını beklediğini net bir şekilde ortaya koyuyordu. Bu açıdan kısmen haklı sayılabilirdi. Farklı devletlerdeki iş ortaklarını çeşitli etkinliklerde sözleriyle endişelendiren Kaiser II. Wilhelm'in aksine, Alman Şansölyesi Bülow daha dikkatli bir yaklaşım sergiledi. Bülow, yanlış anlaşılmasına sebep olabilecek tüm davranışlardan kaçındı. Alman politikacı, kaleme aldığı yayınlarda Bağdat Demir Yolu'nun son durağı hakkında anlaşmaya varabilmek için çaba gösterdiğini ve "bu konuda Hindistan'daki yöneticilerle Almanlar arasında herhangi bir sakınca ya veya güvensizliğe yol açabilecek her şeyden kaçındığını" belirtti.⁵²

Almanya'daki toplumsal tartışmalarda yer yer yayılımcı politika eğilimleri açıkça gözlemleniyordu. Örneğin, coğrafya ve Doğu uzmanı Hugo Grothe, aşırıya kaçan taleplerde bulunmuştu. Bağdat Demir Yolu ile birlikte Konstantiniyye ve Hindistan arasında yeni bir ticaret yolu oluşturulacağını umut ediyordu. Kendisine göre, Ön Asya'da demir yolunun inşa edilmesiyle birlikte "muhteşem bir medeniyet görevi" yerine getirilmişti. Mezopotamya'da Türk hükûmeti de "Almanların çiftçilik becerilerinden" destek alarak refah seviyesini artırabilmişti. Grothe "yeni bir çağın ve muhteşem bir geleceğin" yolda olduğunu düşünüyordu.⁵³ Gerçekten de birkaç yıl sonra demir yolu şirketi, Osmanlı hükûmetiyle birlikte Anadolu'da bir sulama projesine imza attı. Ortaklar, birlikte Konya Ovası'nda 51.000 hektarlık bir bölgede sulama projesini hayata geçirdi. Bu şekilde demir yolu hattı boyunca Anadolu'da ticaret de canlanacaktı. Artık demir yolu sayesinde Konstantiniyye'deki Haydarpaşa istasyonuna daha fazla tahıl ve pamuk taşınabiliyordu. Sadece 1913 yılında Anadolu Demir Yolu Şirketi 4 milyon 97 bin altın frank kâr etti.⁵⁴ Birinci Dünya Sa-

Somerwil-Ayrton, *The Train that Disappeared into History*, 186.

50 Gregor Schöllgen ve Friedrich Kiessling, *Das Zeitalter des Imperialismus* (Münih: R. Oldenbourg, 2009), 23.

51 Peter J. Cain ve Antony G. Hopkin, *British Imperialism 1688–2015* (Londra: Routledge, 2016), 369–78, 417–30.

52 Bernard Fürst von Bülow, *Denkwürdigkeiten: Vom Staatssekretariat bis zur Marokko-Krise*, vol. 1 (Berlin: Ullstein, 1930), 572; Özyüksel, *The Berlin-Baghdad Railway*, 130.

53 Hugo Grothe, *Auf türkischer Erde: Reisebilder und Studien* (Berlin: Allgemeiner Verein für Deutsche Literatur, 1903), 303; on Grothe, see also Özyüksel, *The Berlin-Baghdad Railway*, 67.

54 Martin Hecker. "Die Eisenbahnen der asiatischen Türkei." *Archiv für Eisenbahnwesen* 37 (1914): 744–800, 1057–87, 1283–321, 1539–84. Carl Watzinger, *Theodor Wiegand: Ein Deutscher Archäologe 1864–1936* (Münih: C. H. Beck, 1944), 193; Seidenzahl, *100 Jahre Deutsche Bank*, 236.

yaşı sırasında, Almanya için uluslararası ticarete uzun vadede stratejik olarak uygun bir pozisyon belirlenmek istendiğinde tüm devletlerin engelleri başarısız oldu. 1917’de Karl Hermann Müller, Almanların hedeflerini kısaca şu ifadeyle özetledi: “Yaklaşık sekiz yıl önce, Bağdat Demir Yolu için bölgedeki en uygun rotayı belirleme göreviyle Ön Asya’ya atanmışım. Berlin-Bombay karayolu bir gün Dolmabahçe Tüneli’nden geçecekti.”⁵⁵

Uluslararası Söylemler

1911’de Fransız Le Rire dergisi Rusya ve Alman İmparatorluğu arasındaki müzakereleri konu aldı. Dergi, Viyana’daki Kikeriki dergisinde yayınlanan bir karikatüre yer verdi (Fig. 7). Karikatürde, bir Türkün sürdüğü lokomotifin açık bir yolcu vagonu taşıdığı görülüyordu. Vagona dört yolcu vardı. En ön koltukta oturanın, karakteristik tüylü şapkasını takmış, kilolu bir Rus olduğu kolayca anlaşılıyordu. Yanında bir Alman (Deutscher Michel) oturuyordu. İkisinin de keyfi yerinde gibi görünüyordu. Bir arka koltukta, Fransız Marianne’in ciddi bakışlarıyla mutsuz olduğu hissediliyordu. Yanında ise tüvit giymiş bir İngiliz vardı. Avusturyalı ise en arkada kalmış, nefes nefese koşarak gruba yetişmeye çalışıyordu. Vagonun önünde, üzerinde “Dolu” yazan bir tabela yer alıyordu. Dolayısıyla Avusturya’nın yetişme çabaları faydasız kalacağa benziyordu. Karikatürün altında ise “Avusturya her zamanki gibi geç kalıyor.” yazıyordu. Karikatürde, Alman demir yolu projesinin Avusturya basını üzerindeki etkisi vurgulanmıştı. Viyana’ya göre, İngilizler de kazançlı çıkan gruba dâhildi. İngilizlerin bakış açısına göre, Bağdat Demir Yolu Hindistan üzerindeki çıkarlarını tehdit ettiğinden durum biraz farklıydı.

Avusturyalılara göre ise, Orta Doğu’da büyük güçler Avusturya’nın aleyhine bir anlaşmaya varmıştı. Rusya ve Almanya arasındaki taşımacılıkla ilgili sözleşme hem Osmanlı İmparatorluğu’nu hem İran’ı ilgilendiriyordu. Bu anlaşma, Rusya ile uzun yıllardır dış politika konusunda çatışma yaşayan Avusturya-Macaristan’ı ilişkilerin dışında bırakıyordu. St. Petersburg ve Viyana arasındaki zayıf siyasi ilişkiler uzun süredir devam ediyordu. Bununla birlikte, Berlin ve St. Petersburg arasındaki tüm anlaşmalar yalnızca Viyana hükümetinin zararına sonuçlanıyordu. Karikatürdeki Avusturyalı bu nedenle vagonun arkasından koşarak yolcular arasına alınmak istiyordu. Fransız basını için Viyana’da kaleme alınan bu karikatürü kullanmak mantıklı görünüyordu. Fransa da tıpkı Birleşik Krallık gibi “yolcular arasında” olduğundan, başka bir deyişle Avusturya-Macaristan’ın aleyhine bir proje olan Bağdat Demir Yolu’ndan faydalandığından, bu ülkenin karşılaştıkları zorlukları resmetmek istediği açıkça görülüyordu.

Bağdat Demir Yolu ile ilgili Alman-Rus müzakereleri 1911 yılına kadar sürdü. Hiç noktanamayacakmış gibi görünen bu süreç, diğer ülkelere de bir ölçüde başkalarının zararlarından zevk alınması gibi yorumlanıyordu. Bununla birlikte, Alman müzakerelerden olumlu sonuç almaya çok yaklaşmışken ve demir yolu projesinin yapımı için yeşil ışık yakılmak üzereyken durum değişti. Bu zevk, Alman basınında da açıkça görülebiliyordu. Tren, gece sağdan sola doğru yüksek hızla ilerlemekteydi. Lokomotifin dumanlık kapısındaki şah kartal baskısı, bunun bir Alman treni olduğunu açıkça ortaya koymaktaydı. İngiliz (John Bull) ve Rus, sırasıyla sağ ve sol taraftan kaçarak tam zamanında yaklaşan tren altında ezilmekten kurtulabilmişti. İngiliz ve Rus, demir yolu hattını taşlar ve ağaç kütükleriyle engellemeye çalışsa da açıkça başarısız olmuştu. Karikatürün açıklama kısmında “Demir yolu hattında iki sıkı dost: ‘Kahretsin, geliyor!’” gibi

55 Karl H. Müller, *Die wirtschaftliche Bedeutung der Bagdadbahn: Land und Leute der asiatischen Türkei* (Hamburg: Boysen & Maasch, 1917), 1.

ironik bir cümleye yer verilmişti. Karikatürist Arpad Schmidhammer'ın (1857–1921) iletmek istediği mesaj, Alman İmparatorluğu'nun diğer iki ülkenin başkaldırılarına karşı hakkını savunmuş olmasıydı. Bu noktada, en azından karikatüristin ifadeleriyle, güç kullanımı meşruluk kazanmıştı. Diğer iki ülke gecenin ortasında yasa dışı bir şekilde demir yolu hattına barikat kurmuştu. Bu aynı zamanda tehlikeli bir durumdu. Schmidhammer, 1911'de kendi ülkesinin yayılımcı politikasını destekliyordu. Alman İmparatorluğu, bir yıl önce Potsdam'daki bir konferansta Rusya'nın Bağdat Demir Yolu ile ilgili eleştirilerini savuşturabilmişti. Dış politikadaki başarıları sayesinde Berlin'in demir yolu projesi hakkında yalnızca Britanya hükûmetini ikna etmesi yeterli olmuştu.⁵⁶ Schmidhammers'ın karikatürü, hedef kitlesi gençler olan Jugend dergisinde yayınlanmıştı (Fig. 8). Hem genç hem yaşça büyük okuyucular, siyasi ve askeri çıkarların bu gazetenin aktardığı mesajlarda yankı bulması durumunda, diğer devletlere karşı iddialı bir yol haritası çizmenin meşru ve doğru bir yöntem olduğu fikrini benimsemişti. Yayılımcı politikayla ilgili bu türde çok sayıda beyan vardı ve bunlar, 1914'te Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle ilgili memnuniyetini belirten medya tarafından öne sürülmüştü.

1913'te Erich Wilke (1879–1936),⁵⁷ İngilizlerin durumu engellemeye dair beyhude çabalarını çizimine yansıtmıştır. Karikatürde dev bir ayağı olan bir İngiliz raylarda oturmakta, bu sayede treni durdurmakta ve dolayısıyla demir yolu hattını inşaatının tamamlanmasını engellemektedir (Fig. 9). Wilke, bu karikatürü “İngiltere ve Bağdat Demir Yolu. Bay Bethmann, bana acıyın, ayağım uyuştu!” başlığıyla taçlandırmıştır. Alman şansölyesi arka planda makinist olarak resmedilmiştir. Kendisi İngilizlerin aldığı kararları sadece gözlemleyebilen, engellemek için herhangi bir adım atamayan, etkisiz bir karakter gibi kaleme alınmıştır.

Aynı dergide Willi Geiger (1878–1971), ufukta önemli bir olasılık gibi görünen, Londra ve Berlin'in Bağdat Demir Yolu konusunda anlaşmaya varması konusunu ele aldı. 1913'te proje neredeyse tamamlanmak üzereyken Jugend dergisi bu konuya değinen bir karikatüre daha ev sahipliği yaptı. Karikatürde, Türk bir makinist, uzun bir trende ülkeyi arşınlayan minyatür bir treni kontrol etmektedir. Bir Alman hat işçisi, trenin sorunsuz seyahat edebilmesi için yolu açmaktadır. Çok uzun olan tren, ülkenin muhteşem bir ekonomik gücü olduğu izlenimini yansıtmaktadır. İtilaf devletlerinin bulunduğu zor durumdan aldığı keyifle, Alman karikatürist bir “Türkçe kartpostal” hazırlamıştır. Kartpostalda, demir yolu hattının yapımına karşı çıkan tüm ülkeler için “Üçlü itilafa mutlu yıllar!” mesajı yer almaktadır. Söz konusu “keyif,” bu “kartpostalın” dostane tonundan destek bulmaktadır. Kullanılan betimleme, halkın bu konu hakkında bilgisi olduğuna işaret etmektedir. Geiger, okuyucularının İngiliz, Fransız ve Rusların demir yolu inşaatını engelleme yönündeki çalışmalarından haberdar olduğunu varsaymaktadır. “Mutlu yıllar!” ifadesi, demir yolu hattı inşaatının tamamlanması durumunda Alman ekonomisi için dev bir pazarın açılacak olması nedeniyle art niyetli ve kibirli bir havaya bürünmüştür. Karikatürde devasa boyutlara sahip bir trene yer verilmesi bu şekilde açıklanabilir. Trenin son vagonu görünmediğinden “ekonominin gücü” hakkında tahmin yürütülememektedir. Geiger'ın tercih ettiği bu abartılı betimleme, Almanların demir yolu hattıyla ilgili yüksek beklentilerinin altını net bir şekilde çizmektedir (Fig. 10).

Aynı zamanda, diğer tarafın sahip olduğu korkular da anlaşılabilir. İngiliz, Fransız ve Ruslar, Almanların Orta Doğu'nun ekonomik, siyasi ve askeri potansiyeliyle ilgili uçsuz bucaksız beklentilerinin farkındadır. Alman demir yolu hattının tamamlanması halinde İngiliz, Fransız ve Rusların benzer hedeflere sahip işletmelerinin Osmanlı İmparatorluğu'nda giderek dezavantajlı duruma

56 Hecker, “Die Eisenbahnen,” 1914, 1584; Helmut Mejcher, “Die Bagdadbahn als Instrument deutschen wirtschaftlichen Einflusses im Osmanischen Reich,” *Geschichte und Gesellschaft* 1, no. 4 (1975), 447–81, 474.

57 Carla Schulz-Hoffmann, *Simplicissimus*, 447–54.

düşmesi konusunda endişelenmesi de anlaşılabilir. Uluslararası tartışmaları yönlendiren ve alınan kararlara yön veren de, inşaat sürecinden çok bu endişeler olmuştur. Bu söylemleri coşku, diğer ülkelerin bulunduğu zor durumdan keyif alma, güvensizlik ve korku duyguları yönlendirmiştir.

Sonuç

Bağdat Demir Yolu ile ilgili tartışmalar uluslararası söylemler olarak değerlendirilmelidir. Yeni yüzyılın başlangıcında ortaya çıkan bu söylemler, Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle birlikte bambaşka bir boyuta büründü. Savaş sona erdiğinde bu tartışmaların önemi hızlıca azaldı. Öyleyse, bu demir yolu hattıyla ilgili tartışmalar neden ortaya çıktı? O yıllarda bu projeye, sadece bir demir yolu projesinden çok daha fazla anlam yüklenmişti. Gazetelerdeki makalelerde, kitaplarda ve karikatürlerde projenin destekçileri, zenginleşecek ve antik çağlardaki eski şanına tekrar kavuşacak ekonomik bölgeleri ele aldı. Projeye karşı çıkan ülkeler için ise durum tam tersiydi. Almanların, Fransız ve İngilizlerin aleyhine ilerlemesi engellenmeliydi. Karikatürlerin daima art niyetli çizimler içermesinin nedeni buydu. Karikatür dergileri, okuyucularına karşı tarafın kendi ülkelerine zararı dokunabilecek şekilde harekete geçtiği ve bunun engellenmesi gerektiği bilgisini aşılamaktaydı. Karikatüristler, yüzeysel olarak sadece bu demir yolu inşaat projesiyle ilgili olduğu düşünülen bu konuyu mizah dergilerinde ele almak istedi. Farklı ülkeler arasındaki bu fikir ayrılığının yarattığı fırsattan yararlanarak kendi okuyucularıyla, ülkelerini ve diğer ülkelerin karakter özelliklerini paylaştılar. Kendi ülkeleri doğru olanı yapıyor ve dürüst davranıyorsa diğer taraf yayılımcı bir politika izliyor ve başarısız oluyordu. Medyadaki bu tezat, 1914'te Birinci Dünya Savaşı ile birlikte yeni bir standart haline geldi. Avrupa devletlerinin umutları ve endişeleri ele alındı. Bağdat Demir Yolu, edebi eserlerde ve resimli anlatımlarda da yer bulsa da mizahi bağlamda tartışılmadı.

Teşekkürler

Açık lisanslı harita (Figür 2) dışında tüm Almanca resimler <http://www.simplicissimus.info> websitesinden alınmıştır. Cynthia Beisswenger (Ratingen)'e Almanca'dan İngilizce'ye çevirisi için içten teşekkür ederim.



Fig. 1. The title page of "Auf Deutscher Bahn in Kleinasien" (On the German railway in Asia Minor), Friedrich Dernburg 1892.
 Fig. 1. "Auf Deutscher Bahn in Kleinasien" kapağı (Küçük Asya'daki Alman demir yolu üzerine), Friedrich Dernburg 1892.



Fig. 2. Map Baghdad Railway.
 Fig. 2. Bağdat Demir Yolu haritası.



Fig. 3. Mit Volldampf nach Bagdad! Lustige Blätter, no. 3, 1900.
Fig. 3. Mit Volldampf nach Bagdad! Lustige Blätter, no. 3, 1900.

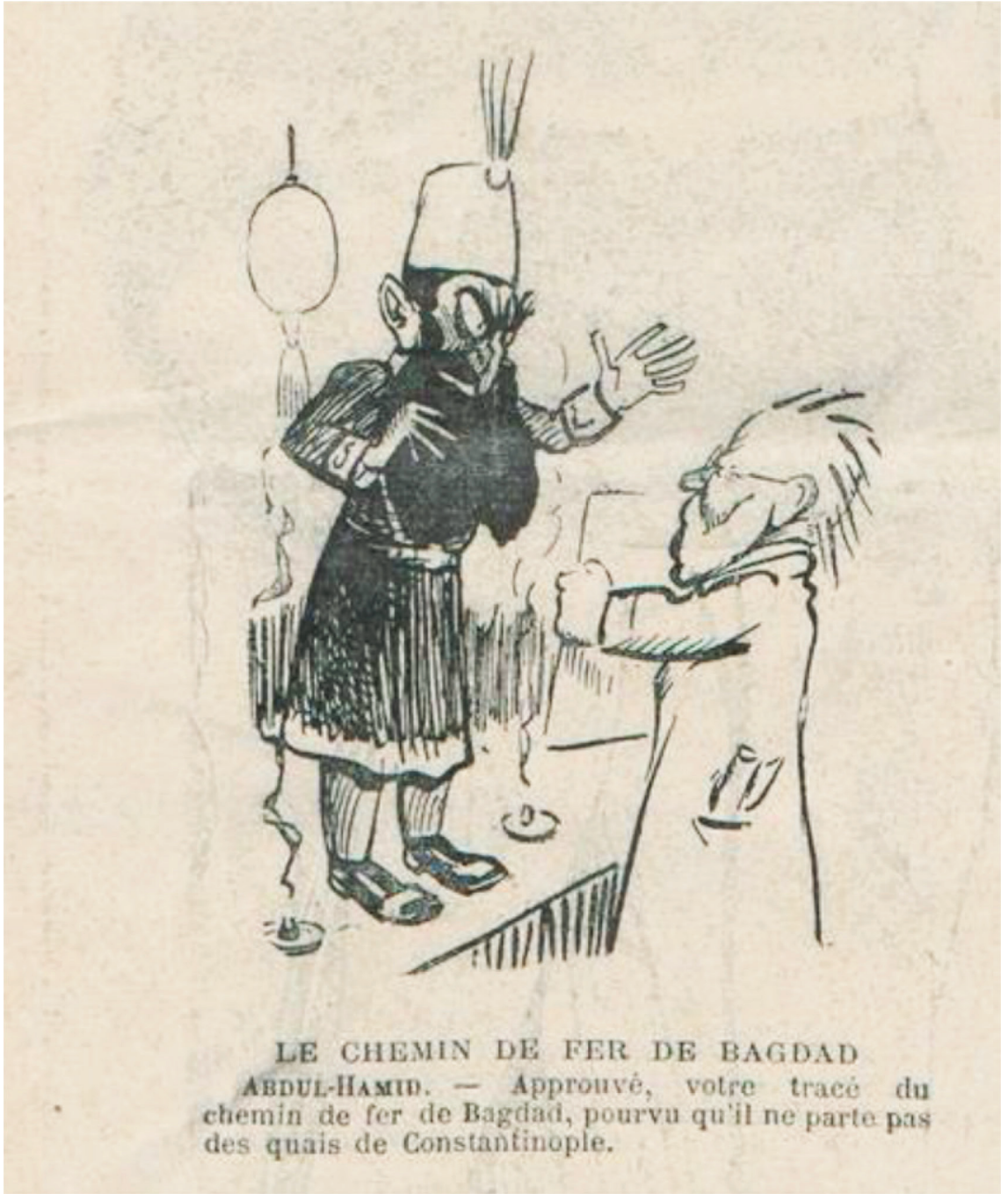


Fig. 4. Le Chemin de fer de Bagdad Le rire, 1.2.1902.
Fig. 4. Le Chemin de fer de Bagdad Le rire, 1.2.1902.



Fig. 5. The new Haroun al Raschid The Punch, L. Raven Hill, 25.1.1911.
Fig. 5. Yeni Harun Reşid, L. Raven Hill, 25.1.1911.

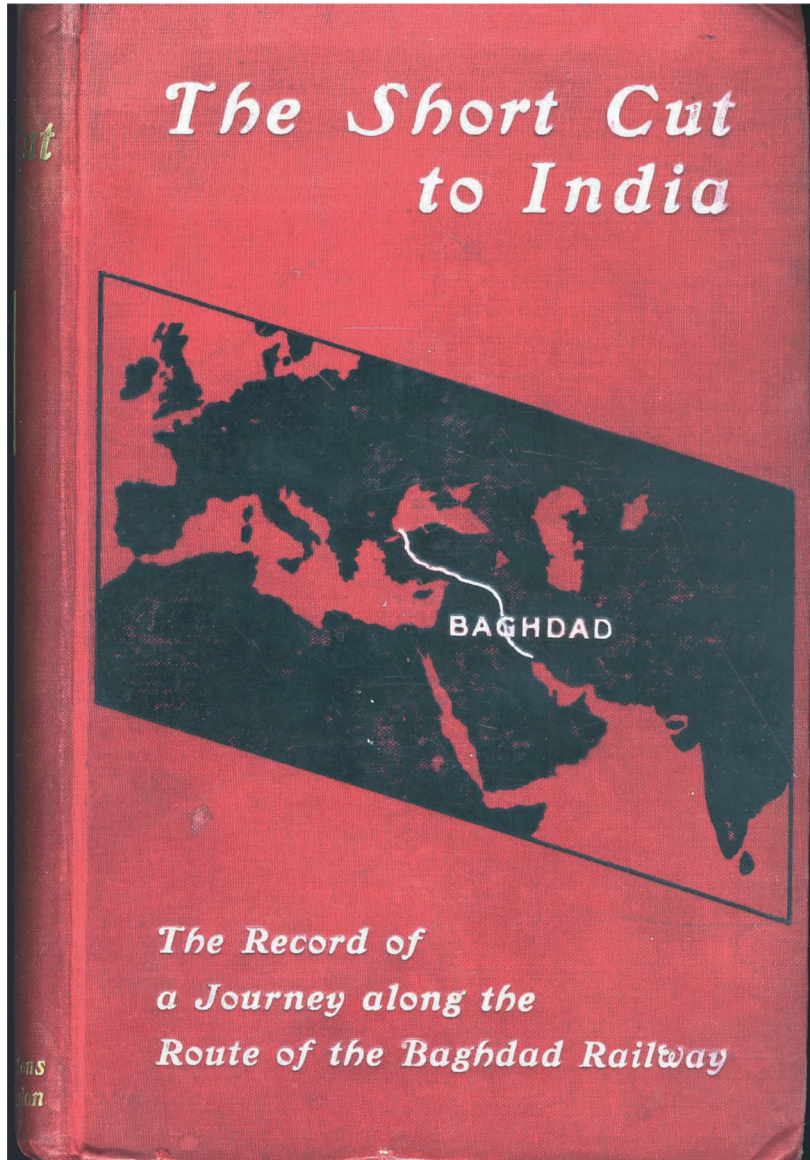


Fig. 6. The title page of *The short cut to India*, David Fraser 1909.

Fig. 6. *The short cut to India* kitabının kapağı, David Fraser 1909.

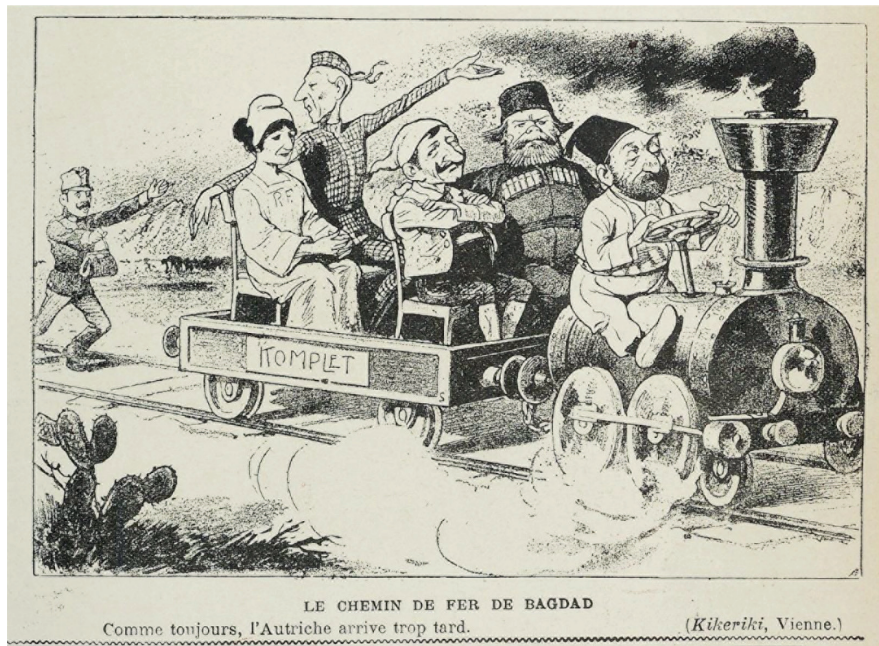
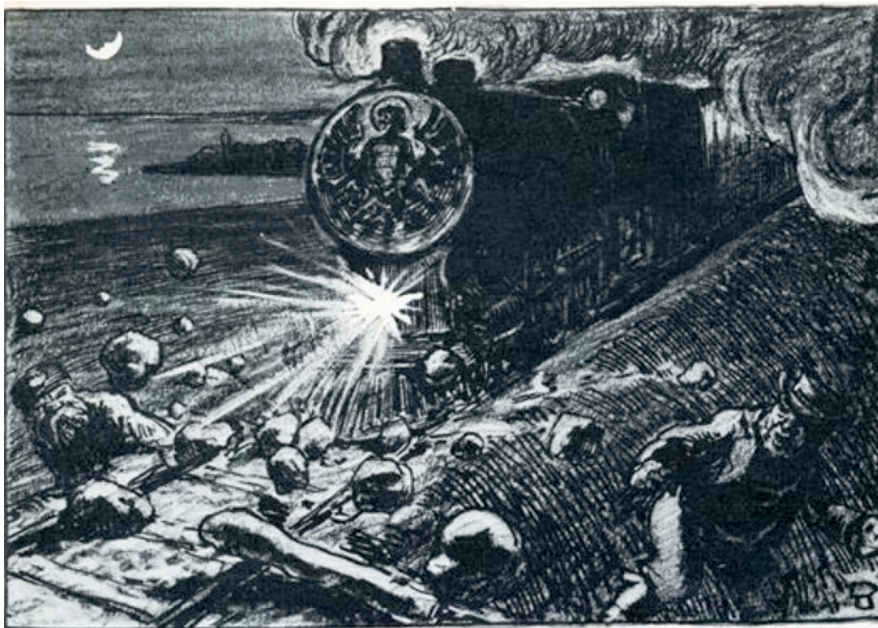


Fig. 7. Le Chemin de fer de Bagdad Le rire, 4.3.1911.
Fig. 7. Le Chemin de fer de Bagdad Le rire, 4.3.1911.



Die beiden freundlichen Streckenanhänger der Bagdadbahn: „Teufel, sie schiebt sich doch durch!“

Fig. 8. Trotzdem! Jugend, Arpad Schmidhammer, 15.4.1911.
Fig. 8. Trotzdem! Jugend, Arpad Schmidhammer, 15.4.1911.



Fig. 9. England und die Bagdadbahn *Jugend*, Erich Wilke, 27.5.1913.
Fig. 9. İngiltere ve Bağdat Demir Yolu *Jugend*, Erich Wilke, 27.5.1913.



Fig. 10. Türkische Ansichtskarte *Jugend*, Willi Geiger, 30.12.1913.
Fig. 10. Türkische Ansichtskarte *Jugend*, Willi Geiger, 30.12.1913.

Bibliography - Kaynakça

- “Die Bagdadbahn.” *Deutsche Levante-Zeitung* 6 (20.6.1911): 2–4.
- Bornhak, Conrad. *Deutsche Geschichte unter Wilhelm II.* Leipzig: A. Deichert, 1921.
- Bryant, Mark. *World War I in Cartoons.* London: Grub Street, 2006.
- Bülöw, Bernhard Fürst von. *Denkwürdigkeiten: Vom Staatssekretariat bis zur Marokko-Krise.* Vol. 1. Berlin: Ullstein, 1930.
- Cain, Peter J. and Antony G. Hopkin. *British Imperialism 1688–2015.* 3rd edition. London: Routledge, 2016.
- Canis, Konrad. *Der Weg in den Abgrund: Deutsche Außenpolitik 1902–1914.* Paderborn: Schöningh, 2011.
- Chéradame, André. *La Question d’Orient.* Paris: Plon-Nourrit, 1903.
- Christensen, Peter. “Architecture, Expertise, and the German Construction of the Ottoman Railway Network, 1868–1919.” PhD diss., Harvard University, 2014.
- Dehn, Paul. *Deutschland und die Orientbahnen.* Munich: G. Franz’sche h.b. Hof- Buch- und Kunst-handlung (J. Roth), 1883.
- Die Große Politik der Europäischen Kabinette 1871–1914.* Sammlung der Diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes 17. Berlin: Deutsche Verlagsgesellschaft für Politik und Geschichte, 1924.
- Earle, Eduard Mead. *Turkey, the Great Powers and the Baghdad Railway: A Study in Imperialism.* New York: The Macmillan Company, 1923.
- Earle, Eduard Mead, editor. *Makers of Modern Strategy: Military Thought from Machiavelli to Hitler.* Princeton: Princeton University Press, 1944.
- Eichholtz, Dietrich. *Die Bagdadbahn, Mesopotamien und die deutsche Ölpolitik bis 1918: Aufhaltsamer Übergang ins Erdölzeitalter.* Leipzig: Leipziger Universitätsverlag, 2007.
- Forcadell, François. *Le Guide du Dessin de Presse: Histoire de la Caricature politique française.* Paris: Syros, 1989.
- Franzke, Jürgen, editor. *Bagdad- und Hedjazbahn: Deutsche Eisenbahngeschichte im Vorderen Orient.* Nuremberg: Tümmel, 2003.
- Friedjung, Heinrich. *Das Zeitalter des Imperialismus: 1884-1914.* Vol. 2. Berlin: Neufeld & Henius, 1922.
- Fuchs, Eduard. *Die Karikatur der europäischen Völker vom Jahre 1848 bis zur Gegenwart.* 2nd edition. Berlin: Hofmann, 1906.
- Geipel, John. *The Cartoon: A Short History of Graphic Comedy and Satire.* London: David & Charles, 1972.
- Grothe, Hugo. *Die Bagdadbahn und das Schwäbische Bauernelement in Transkaukasien und Palästina.* Munich: Lehmann, 1902.
- . *Auf türkischer Erde: Reisebilder und Studien.* Berlin: Allgemeiner Verein für Deutsche Literatur, 1903.
- Gwinner, Arthur von. “The Baghdad Railway and the Question of British Co-operation.” *The Nineteenth Century* 65 (1909): 1083–94.
- Hammann, Otto. *Deutsche Weltpolitik 1890–1912.* Berlin: R. Hobbing, 1925.
- Harrison, Randall P. *The Cartoon: Communication to the Quick.* Beverly Hills: Sage, 1981.
- Hecker, Martin. “Die Eisenbahnen der asiatischen Türkei.” *Archiv für Eisenbahnwesen* 37 (1914): 744–800, 1057–87, 1283–321, 1539–84.
- Heigl, Peter. *Schotter für die Wüste: Die Bagdadbahn und ihre deutschen Bauingenieure.* Nuremberg: P. Heigl, 2004.
- Heimsoth, Axel. “Stahl für die Bagdadbahn: Die Rolle der Montanindustrie aus dem Ruhrgebiet.” *Forum Geschichtskultur Ruhr* 2 (2012): 39–42.
- . “Alfred and Friedrich Alfred Krupp as Butt of Jokes? The German Perception of the Economic Elite in the 19th Century.” In *Humour and Laughter in History: Transcultural Perspectives*, edited by Elisabeth Cheauré and Regine Nohejl, 33–57. *History in Popular Cultures* 15. Bielefeld: transcript, 2014.
- . “Persien als Hinterland der Bagdadbahn: Deutsche Planungen vor und während des Ersten Weltkriegs.” In *Playing Lawrence on the Other Side: Die Expedition Klein und das deutsch-osmanische Bündnis im Ersten Weltkrieg*, edited by Veit Veltzke, 114–25. Berlin: nicolai, 2014.
- Hickethier, Knut. “Karikatur, Allegorie und Bilderfolge – zur Bildpublizistik im Dienste der Arbeiterbewegung.” In *Beiträge zur Kulturgeschichte der deutschen Arbeiterbewegung 1848–1918*, edited by Peter von Rüdén, 79–165. Frankfurt am Main: Büchergilde Gutenberg, 1979.
- Hillier, Bevis. *Cartoons and Caricatures.* London: Studio Vista, 1970.
- Hopkirk, Peter. *Östlich von Konstantinopel: Kaiser Wilhelms Heiliger Krieg um die Macht im Orient.* Vienna: Europaverlag, 1996.
- Hunt, Tamara L. *Defining John Bull: Political Caricature and National Identity in late Georgian England.* Farnham: Ashgate, 2003.
- Kaerger, Karl. *Kleinasien: Ein deutsches Kolonisationsfeld. Kolonialwirtschaftliche Studie.* Berlin: Gergonne, 1892.
- Kampen, Wilhelm von. “Studien zur deutschen Türkeipolitik in der Zeit Wilhelms II.” PhD diss., The University of Kiel, 1968.
- Karkar, Yaqub N. *Railway Development in the Ottoman Empire: 1856–1914.* New York: Vantage, 1972.
- Korn, Wilhelm. *Schienen für den Sultan: Die Bagdadbahn. Wilhelm II., Abenteurer und Spione.* Cologne: Komet, 2009.
- McMeekin, Sean. *The Berlin-Baghdad Express: The Ottoman Empire and Germany’s Bid for World Power 1898–1918.* London: Allen Lane, 2011.

- McMurray, Johathan S. *Distant Ties: Germany, the Ottoman Empire, and the Construction of the Baghdad Railway*. Westport: Praeger, 2001.
- Mejcher, Helmut. "Die Bagdadbahn als Instrument deutschen wirtschaftlichen Einflusses im Osmanischen Reich." *Geschichte und Gesellschaft* 1, no. 4 (1975): 447–81.
- Müller, Karl H. *Die wirtschaftliche Bedeutung der Bagdadbahn: Land und Leute der asiatischen Türkei*. Hamburg: Boysen & Maasch, 1917.
- Naumann, Edmund. *Vom Goldenen Horn zu den Quellen des Euphrat: Reisebriefe, Tagebuchblätter und Studien über die Asiatische Türkei und die Anatolische Bahn*. Munich: R. Oldenbourg, 1893.
- Oppenheim, Max Freiherr von. *Vom Mittelmeer zum Persischen Golf: Durch den Hauran, die Syrische Wüste und Mesopotamien*. 2 Volumes. Berlin: Dietrich Reimer, 1899–1900.
- Osterhammel, Jürgen. *Die Verwandlung der Welt: Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts*. Munich: C. H. Beck, 2009.
- Özyüksel, Murat. *The Hejaz Railway and the Ottoman Empire: Modernity, Industrialisation and Ottoman Decline*. London: I. B. Tauris, 2014.
- Özyüksel, Murat. *The Berlin-Baghdad Railway and the Ottoman Empire: Industrialization, Imperial Germany and the Middle East*. London: I. B. Tauris, 2016.
- Quataert, Donald. "Limited Revolution: The Impact of the Anatolian Railway on Turkish Transportation and the Provisioning of Istanbul, 1890–1908." *The Business History Review* 52, no. 2 (1977): 139–60.
- Persich, Walter Anatole. *Bagdadbahn 1893: Roman einer Diplomatenintrige*. Berlin: Verlag für Kulturpolitik O. Schaffer, 1941.
- Pohl, Manfred and Jürgen Lodemann. *Die Bagdadbahn: Geschichte und Gegenwart einer berühmten Eisenbahnlinie*. Mainz: v. Hase & Koehler, 1989.
- Pohl, Manfred. *Von Stambul nach Bagdad: Die Geschichte einer berühmten Eisenbahn*. Munich: Piper, 1999.
- Rieger, Isolde. *Wilhelminische Presse im Überblick, 1888–1918*. Munich: Pohl, 1957.
- Robertson, Ann. *Karikatur im Kontext: Zur Entwicklung der sozialdemokratischen illustrierten satirischen Zeitschrift Der Wahre Jakob zwischen Kaiserreich und Republik*. Europäische Hochschulschriften 40. Frankfurt am Main: Lang, 1992.
- Röhl, John C. G. *Wilhelm II: Der Weg in den Abgrund 1900–1914*. Munich: C. H. Beck, 2008.
- Rohrbach, Paul. *Die Bagdadbahn*. Berlin: Wiegandt & Grieben, 1902.
- Schoenberg, Philipp Ernest. "The Evolution of Transport in Turkey (Eastern Thrace and Asia Minor) under Ottoman Rule, 1856–1918." *Middle Eastern Studies* 13, no. 3 (1977): 359–72.
- Schöllgen, Gregor. *Imperialismus und Gleichgewicht: Deutschland, England und die orientalische Frage 1871–1914*. 3rd edition. Munich: R. Oldenbourg, 2000.
- Schöllgen, Gregor and Friedrich Kiessling. *Das Zeitalter des Imperialismus*. 5th edition. Munich: R. Oldenbourg, 2009.
- Schulz-Hoffmann, Carla. *Simplicissimus: Eine satirische Zeitschrift, München 1896–1944*. Munich: Ausstellungsleitung Haus der Kunst, 1977.
- Schweig, Alexander. "Tracking Technology and Society along the Ottoman Anatolian Railroad, 1890–1914." PhD diss., The University of Arizona, 2019.
- Scully, Richard and Andrekos Varnava, editors. *Comic Empires: Imperialism in Cartoons, Caricature and Satirical Art*. Studies in Imperialism. Manchester: Manchester University Press, 2020.
- Seidenzahl, Fritz. *100 Jahre Deutsche Bank 1870–1970*. Frankfurt am Main: Deutsche Bank Aktiengesellschaft, 1970.
- Somerwil-Ayrton, Kathlyn. *The Train that Disappeared into History: The Berlin-to-Baghdad Railway and How It Led to the Great War*. Soesterberg: Uitgeverij Aspekt, 2007.
- Sprenger, Aloys. *Babylonien, das reichste Land in der Vorzeit und das lohnendste Kolonisationsfeld für die Gegenwart: Ein Vorschlag zur Kolonisation des Orients*. Heidelberg: Winter, 1886.
- Trumpener, Ulrich. "Germany and the End of the Ottoman Empire." In *The Great Powers and the End of the Ottoman Empire*, edited by Marian Kent, 111–41. London: George Allen & Unwin, 1984.
- Uweson, Uwe, editor. *Wir bauen die Bagdadbahn: Nach Aufzeichnungen eines leitenden Ingenieurs berichtet*. Erlebnis-Bücherei 71. Berlin: Steiniger, 1940.
- Watzinger, Carl. *Theodor Wiegand: Ein Deutscher Archäologe 1864–1936*. Munich: C. H. Beck, 1944.
- Wettich, Hans. *Die Maschine in der Karikatur. Ein Buch zum Siege der Technik*. Berlin: Verlag der "Lustigen Blätter," 1916.
- Wolf, John B. *The Diplomatic History of the Baghdad Railway*. Columbia: The University of Missouri, 1936.
- Yalçın, Nihat, editor. *Caricatures from the Ottomans*. Istanbul: Rumuz Publishing, 2014.
- Yılmazata, Mehmet. *Die Bagdadbahn: Schienen zur Weltmacht*. Marburg: Tectum, 2013.