План  
Введение   
**1 История**  
**2 Международные осложнения**  
**3 Постройка**  
**4 Современное состояние дороги**  
**Список литературы**

Введение

Багдадская железная дорога — планировавшаяся и частично построенная железная дорога Берлин — Вена — Стамбул — Багдад — Басра — Кувейт, ставшая важным фактором международной политики начала XX века. Багдадская железная дорога, протяженность около 2400 км, соединяет Босфор с Персидским заливом.

1. История

Различные нереализованные проекты постройки железной дороги к Персидскому заливу выдвигались англичанами ещё в середине XIX века.

Развитие железных дорог в азиатской Турции шло медленно. Построенная дорога Хайдар-паша (Стамбул) — Измит в 1877 году была продана немецкому банку. К 1906 году немцами была построена линия Измит — Эскишехир — Конья — Эрегли (около 900 км.) с ответвлением Эскишехир — Анкара (263 км.). В 1899 году, после визита Вильгельма II в Османскую империю, глава Deutsche Bank Сименс подписал предварительное соглашение о концессии на строительство и эксплуатацию основной магистрали Багдадской железной дороги — от Коньи через Багдад до Персидского залива. Для этого берлинский и вюртембергский банки создали компанию *Société de Chemins de Fer Ottomans d'Anatolie*. В 1903 окончательно была оформлена концессия, обеспечившая германской компании высокую оплату за каждый километр введённой в эксплуатацию дороги (т. н. километрическую гарантию).

По плану, Багдадская железная дорога должна была пройти от Эрегли до города Адана, затем идти на восток до Нусайбина и Мосула, а затем на юг по правому берегу Тигра до Багдада, Басры и Кувейта. Планировались ответвление до Алеппо на соединение с уже существующей Сирийской железной дорогой до Бейрута и Дамаска со строящимся продолжением в виде узкоколейной Хиджазской железной дороги до Мекки. Другое крупное ответвление должно было пройти от Багдада в Ханекин, на границу с Персией.

2. Международные осложнения

Постройка дороги вызвала беспокойство в России, так как дорога, особенно в случае северного варианта пути, позволила бы Турции быстро перебрасывать войска на кавказскую границу России. Поэтому Россия в 1900 году добилась от Турции заключения соглашения, по которому Турция обязывалась не передавать иностранным компаниям строительство железных дорог к северу от Линии Анкара — Сивас — Диярбакыр — Ван, а могла строить их либо сама, либо передать постройку русским капиталистам. Таким образом прорыв Германии к кавказской границе был предотвращен.

В 1911 году между Россией и Германией было заключено Потсдамское соглашение, по которому Россия обязалась не препятствовать постройке железной дороги Берлин-Багдад в обмен на признание российских интересов в Иране.

Особое беспокойство Англии вызывало продолжение дороги от Багдада к Персидскому заливу. Стремясь найти компромисс, в июне 1914 года Германия передала Англии строительство ж.-д. магистрали к югу от Багдада. Англо-германский конфликт из-за немецкого проникновения в район Персидского залива считается одной из причин Первой мировой войны.

3. Постройка

К началу Первой мировой войны Багдадская железная дорога была построена только частично. На севере рельсы были проложены до Рас-эль-Айна (за время войны до Нусайбина), на юге — от Багдада до Самарры. После поражения Центральных держав и распада Османской империи строительство прекратилось. Только к лету 1940 года строительство всех отдельных участков турецкими подрядчиками было полностью завершено, и в июле 1940 года из Стамбула в Багдад отправился первый прямой и беспересадочный поезд.

4. Современное состояние дороги

Большая часть дороги находится в рабочем состоянии[1]. Большинство железнодорожных станций также сохранилось.

Перегон от Топрах-кале до Нарли был электрифицирован в связи с большим объёмом перевозок руды.

Список литературы:

1. Neil Robinson *World Rail Atlas and Historical Summary: Vol. 8 The Middle East and Caucasus* Publisher: «World Rail Atlas» 2006 ISBN 954-12-0128-8  (англ.)

Источник: http://ru.wikipedia.org/wiki/Багдадская\_железная\_дорога