

Ա. Ս. Ավետյան

ԲԱՆԴԱՏԻ ԵՐԿԱՅՈՒՂՈՒ ՀԱՐՅՈՒ ԱՌԱՋԻՆ ՀԱՄԱՇԽԱՐՀԱՅԻՆ ՊԱՏԵՐԱԶՄԻ ՆՍԽՈՐՅԱԿԻՆ

Եթե արդյունաբերական կապիտալիզմի դարաշրջանում գաղութներում ու կիսագաղութներում երկաթուղիները ծառայում էին որպես ապրանքների արտահանման և հումքի ներմուծման ուղիներ, ապա իմպերիալիզմի դարաշրջանում երկաթուղային շինարարությունը դարձել էր իմպերիալիստական տերությունների միջև աշխարհը վերաբաժանելու պայքարի միջոց:

Մերձավոր Արևելքում Բաղդատի երկաթուղին հակասությունների կարեւորագույն հանգույցներից մեկն էր իմպերիալիստական առաջավոր երկրների միջև:

Անգլո-գերմանական անտագոնիզմը, ինչպես հայտնի է, առաջին համաշխարհային պատերազմի նախօրյակին իմպերիալիստական հակասությունների սիստեմում առաջին պլանի վրա էր գտնվում: Բաղդատի երկաթուղին Մերձավոր Արևելքում անգլո-գերմանական հակասությունների առանցքային հարցն էր: Դրա հետ միասին այդ ուղին սերտորեն կապված էր Օսմանյան կայսրության երկաթուղային շինարարության պրոբլեմի հետ, որի մեջ իրենց իմպերիալիստական շահերն ունեին նաև Ֆրանսիան և Ռուսաստանը:

Հետևապես երկաթուղային շինարարության համար մղվող պայքարն այստեղ տարվում էր ոչ միայն միմյանց թշնամի բլոկների մեջ մտնող պետությունների միջև (Գերմանիայի պայքարը Անգլիայի և Ֆրանսիայի հետ), այլև եռյակ համաձայնության ներսում (Ֆրանսիայի պայքարը Ռուսաստանի հետ):

Ներկա հոդվածը նպատակ ունի լուսաբանելու Բաղդատի երկաթուղու հարցի քաղաքական կողմը 1913—1914 թթ. և դրա հետ կապված ֆրանս-գերմանական (1914 թ. փետրվարի 15) և անգլո-գերմանական (1914 թ. հունիսի 15) համաձայնագրերը: Միաժամանակ ուշադրություն է դարձվում Ռուսաստանի դիրքի վրա՝ Թուրքիայում երկաթուղային շինարարության և Բաղդատի հարցի վերաբերյալ գերմանա-թուրքական բանակցությունների հարցում:

Բաղդատի երկաթուղագծի շինարարության հարցի վերաբերյալ իմպերիալիստական տերությունների քաղաքականության տարբեր էտապներին են նվիրված սովետական մասնագետներ Ա. Ս. Նրուսալիմսկու, Գ. Լ. Բոնդարենսկու, Ա. Գ. Նովիչևի, Մ. Պ. Պավլովիչի, Ն. Մուրադովի ուսումնասիրությունները, Ա. Խ. Սաֆրասյանի¹ դիսերտացիան:

¹ А. С. Ерусалимский, Внешняя политика и дипломатия германского империализма в конце XIX века, М., 1951., Т. Л. Бондаренский, Багдадская дорога и проникновение германского империализма на Ближний Восток (1888—1903), Ташкент, 1955. А. Д. Новичев, Очерки экономики Турции до мировой войны, М.—Л., 1937, М. Павлович, Борьба за Азию и Африку, М., 1923, Н. Муратов, Железнодорожный транспорт Турции, Труды Московского института Востоковедения, сб. 5, 1947, А. Х. Сафрасян, История развития железнодорожного строительства в Турции, Тбилиси, 1946, Диссертация.

Բուրժուական հեղինակների մոտ կան գերմանաֆիլական ուղղության աշխատություններ, որոնք պաշտպանում են գերմանական իմպերիալիզմի զավթողական պահանջները², ինչպես նաև «օբյեկտիվիստական» բնույթի աշխատություններ, որոնք Բաղդատի երկաթուղու հարցում «անկողմնակալության» դրոշի ներքո պաշտպանում են այս կամ այն իմպերիալիստական տերության քաղաքականությունը:

* * *

Բաղդատի երկաթուղագծի շինարարության համառոտ նախապատմությունը հետևյալն է. XX դարի սահմանագծին համաշխարհային ասպարեզ դուրս եկած գերմանական իմպերիալիզմը սկսեց պատրաստվել պատերազմի՝ աշխարհը վերաբաժանելու համար: 1898 թ. Կոստանդնուպոլիս ժամանած Վիլհելմ II Թուրքիայի առջև հարց դրեց Գերմանիային երկաթուղային խոշոր կոնցեսիաներ տրամադրելու մասին: 1899 թ. դեկտեմբերին Թուրքական կառավարության և «Անատոլիական երկաթուղիների ընկերության» (Սիմենս) միջև նախնական կոնցեսիա կնքվեց՝ Կոնիա-Բաղդատ-Բասրա երկաթուղագծի կառուցման վերաբերյալ: Շինարարությունը ֆինանսավորելու էր Դեյլե բանկը: Սակայն, այդ կոնցեսիայի շուրջը մրցակցային պայքար ծավալվեց, և միայն 1903 թ. մարտի 5-ին կնքվեց վերջնական համաձայնագիր՝ կոնցեսիան 99 տարով գերմանական կապիտալիստներին տրամադրելու մասին: Կոնցեսիոներին իրավունք էր վերապահվում կառուցել և շահագործման հանձնել երկաթուղի՝ Կոնիայից Նիսիսին, Մոսուլի, Բաղդատի վրայով մինչև Բասրա և շուրս ճյուղեր՝ գլխավոր գծից: Երկաթուղու ընդհանուր երկարությունը որոշվեց 2700 կիլոմետր: Հիմնվեց «Բաղդատի երկաթուղագծի ընկերությունը»: Կոնցեսիոները իրավունք ուներ շահագործելու երկաթուղու երկու կողմերում ընկած 10 կիլոմետրանոց շերտում գտնվող բոլոր լեռնային հանածոները, կտրել անտառը, բացել խանութներ, պահեստներ, նավարկել Տիգրիս և Եփրատ գետերով, ուներ աղյուսի ու կղմինդրի գործարանների կառուցման մոնոպոլիա, ղեպի Միջերկրական ծովը գնացող երկաթուղային ճյուղերի կառուցման իրավունք:

Բաղդատի երկաթուղին Գերմանիայի համար Ավստրո-Հունգարիայի, Բալկանյան թերակղզու և Փոքր Ասիայի վրայով ուղղակի ճանապարհ էր բացում ղեպի Պարսից ծոցը, շահավետ գործարքներ էր խոստանում գերմանական արդյունաբերողներին և բանկիրներին: Գերմանական իմպերիալիզմը խցկվելով Մերձավոր Արևելքի նավթային հարուստ շրջանները, կարող էր հարվածել Բրիտանական կայսրության համար ստրատեգիական նշանակություն ունեցող հաղորդակցության ճանապարհների խոցելի տեղերին:

² Ritter A. Berlin-Bagdad. Neue Ziele mitteleuropäischer Politik, München, 1916, Rohrbach P. Der Bagdadbahn, Berlin, 1911, Hennig R. Die deutschen Bahnbauten in der Türkei, ihr politischer, militärischer und wirtschaftlicher Wert, Leipzig, 1915.

³ Müller K. Die wirtschaftliche Bedeutung der Bagdadbahn, Hamburg, 1917, Schafer C. Die Entwicklung der Bagdadbahn politik, Weimar, 1916, Schmidt H. Das Eisenbahnwesen in der asiatischen Türkei, Berlin, 1914, Earle E. M. Turkey, the great powers and the Bagdad railway, New-York, 1923, Chapman M. K. Great Britain and the Bagdad railway 1888—1914, Northampton, 1948, Wolf J. The diplomatic history of the Bagdad railroad, Columbia, 1936.

Իմպերիալիստական մյուս երկրներն զգալով իրենց շահերին սպառնացող վտանգը, սկսեցին խոչընդոտներ հարուցել Բաղդատի երկաթուղու շինարարությանը: 1908 թ. հունիսին Գերմանիան նոր համաձայնագիր կնքեց թուրքական կառավարության հետ՝ Բաղդատի երկաթուղու շոբս նոր հատվածների երաշխավորության մասին (դեպի Լեհանա և Էլիսալիֆ բնակավայրը՝ Վերին Լեհսոպոտամիայում):

Անգլիական կառավարությունը իր հերթին պահանջում էր իրեն հանձնել այն երկաթուղու հարավային հատվածի շինարարությունը, որը սեպով խրվում էր Անգլիայի անմիջական շահերի ոլորտը: Գերմանիան վերջի-վերջո ստիպված էր հրաժարվել Բաղդատ-Պարսից ծոց հատվածի շինարարության բացարձակ իրավունքից: 1911 թ. մարտին Թուրքիայի կառավարության և «Բաղդատի երկաթուղու ընկերության» միջև կնքվեց համաձայնագիր, որով գերմանական կապիտալիստները հրաժարվում էին Բաղդատ-Պարսից ծոց հատվածի կառուցման իրենց տրված իրավունքից: Սակայն, համաձայնագրում նշվում էր, որ տվյալ հատվածի կառուցման համար կոմպանիայի կազմակերպման դեպքում գերմանական կապիտալին պետք է բաժին տրամադրվի ոչ պակաս, քան մյուս կողմին: Դրանից հետո Անգլիայի և Գերմանիայի միջև սկսվեցին բանակցություններ, որոնք ձգձգվեցին գրեթե մինչև առաջին համաշխարհային պատերազմի սկիզբը: Այդ բանակցությունների եզրափակիչ փուլը քննվում է տվյալ հոդվածում:

Նույն թվականին կնքվեց ռուս-գերմանական համաձայնագիրը, ըստ որի Գերմանիան Հյուսիսային Իրանը ճանաչում էր որպես ռուսական շահերի ոլորտ և խոստանում՝ չձգտել այնտեղ կոնցեսիաների, իսկ Ռուսաստանը հրաժարվում էր Բաղդատի երկաթուղագծի կառուցմանը խոչընդոտ հանդիստնալուց: Ընդ որում գերմանական կառավարությունը գաղտնի խոստում տվեց՝ Բաղդատի երկաթուղագծի ճյուղեր չկառուցել ռուսական սահմանի մոտակայքում:

Մինչև առաջին համաշխարհային պատերազմի սկիզբը կառուցվեց Բաղդատի երկաթուղու մոտ 900 կիլոմետրանոց գիծը, ներառյալ ճյուղավորումները:

Բաղդատի երկաթուղու շինարարության հարցը (կապված իմպերիալիստական տերությունների քաղաքականության հետ) ավելի լայն բնույթ ընդունեց և կապված էր Անատոլիայում և Սիրիայում երկաթուղիների շինարարության հետ:

1910 թ. ֆրանսիական կապիտալիստները թուրքական կառավարության հետ բանակցություններ սկսեցին ֆրանսիական երկաթուղային կոմպանիաներին Հերակլեում, Սամսոնում, Տրապիզոնում նավահանգիստների կառուցման և մի շարք երկաթուղիների շինարարության կոնցեսիաներ տրամադրելու վերաբերյալ: Նախատեսվող ցանցը պետք է Փոքր Ասիայի Սևծովյան ափը կապեր Պարսից Ծոցի և Միջերկրական ծովի հետ: 1911 թ. նախնական համաձայնագրերը ստորագրվեցին Օսմանյան կայսրության կառավարության և ֆրանսիական կոմպանիաների միջև: Սակայն, ֆրանսիայի կառավարությունը դրանք չհաստատեց ցարական կառավարության դիմադրության պատճառով: Վերջինս, ելնելով ստրատեգիական նկատառումներից, ամբողջ ուժով դի-

մադրում էր Արևելյան Անատոլիայում երկաթուղային շինարարությանը, օգտագործելով 1900 թ. ռուս-թուրքական համաձայնագիրը⁴։

1912 թ. Ֆրանսիայի պրեզիդենտ Պուանկարեի Պետերբուրգ այցելելու ժամանակ քննարկվեց Թուրքիայում երկաթուղային շինարարության հարցը։ Ֆրանսիայի պնդմամբ Ռուսաստանը հրաժարվեց իր պահանջներից։ Բացի այդ, նա Թուրքիայի հետ բանակցություններ էր վարում 1900 թ. համաձայնագրի վերանայման ուղղությամբ։

1913 թ. սեպտեմբերի 11-ին Փարիզում Ֆրանսիայի արտաքին գործերի մինիստր Պիշոնի և Թուրքիայի ֆինանսների մինիստր Ջավիդի կողմից այդ հարցի վերաբերյալ նախնական ստորագրման ենթարկվեց ֆրանս-թուրքական համաձայնագիրը։ Օսմանյան կայսրության կառավարությունը ֆրանսիական կոմպանիաներին կոնցեսիաներ տրամադրեց Սամսուն-Սիվաս (440 կմ), Չալի-թա-Կրզինջան-Բեքերիջ և Չալիթա-Խարպուտ (612 կմ) երկաթուղիների, ինչպես նաև Կենտրոնական Անատոլիայում մի քանի ոչ մեծ երկաթուղիների կառուցման և շահագործման համար։ Տրապիզոն-Բեքերիջ գիծը հիշվում էր միայն որպես հնարավոր ճյուղ։ Թուրքական կառավարությունը ֆրանսիական կապիտալիստներին կոնցեսիաներ էր տրամադրում Հերակլեի և Խնեբուլի նավահանգիստների շինարարության և շահագործման համար։ Սիրիայում ֆրանսիական խումբը կոնցեսիա էր ստանում Ռամ-Լես-Ռայաս գծի շինարարության, ինչպես նաև Յաֆիի, Տրիպոլի, Խալիի նավահանգիստների շինարարության ու շահագործման համար։ Ֆրանսիական կառավարությունը Թուրքիային տրամադրում էր 700 միլիոն ֆրանկ գումարով փոխառություն։ Ընչ վերաբերում է Խարպուտ-Դիարբեքի գծին, ապա վտանգ կար, որ նա կրնանի գերմանացիների ձեռքը, քանի որ «Բաղդադի երկաթուղագծի ընկերությունը» իր իրավունքները չճանաչելու դեպքում սպառնում էր գործը հանձնել Հաազայի միջազգային դատարանին⁵։ Ուստի ենթադրվում էր այդ գիծը բաժանել ֆրանսիական և գերմանական խմբերի միջև։

Այդպիսով, ֆրանսիական կապիտալին հաջողվեց պաշտպանել իր դիրքերը Ռուսաստանի և Թուրքիայի հետ վարած բանակցություններում և հասնել շահավետ համաձայնագրի։

Ֆրանս-թուրքական բանակցությունների հաջող ավարտը, կարծես, խթանեց Գերմանիայի ֆինանսական շրջաններին, Կարծիքների սովորական փոխանակման փոխարեն (1913 թ. գարնանը և ամռանը), այժմ անցան գործնական բանակցությունների։ Բեռլին մեկնեցին ֆրանսիական բանկերի ներկայացուցիչները։

1913 թ. օգոստոսի 19-ին և 20-ին ֆրանսիական (Բարդակ, Վիտայի) և գերմանական (Գվիններ, Դեկմերիս) խմբերի ներկայացուցիչները ստորագրե-

⁴ Այդ համաձայնագրով Թուրքիան պարտավորվում էր օտարերկրյա տերություններին երկաթուղային շինարարության համար կոնցեսիաներ չտրամադրել Սև ծովի ափի և Անկարա-Կայսերի Սիվաս-Խարպուտ-Դիարբեքի-Վան գծի միջև ընկած շրջանում։ Իսկ եթե Թուրքիան ցանկանա կառուցել, ապա պետք է այն տրամադրի ռուս կապիտալիստներին նույն հիմունքներով, ինչ հիմունքներով Գերմանիային տրվել է Բաղդադի երկաթուղու շինարարությունը։

⁵ «Բաղդադի երկաթուղագծի ընկերության» վարչությունը հայտարարեց իր ունեցած գերակշռող իրավունքների մասին այն դժերի վրա, որոնք պետք է զուրա դային Բաղդադի մագիստրալի հյուսիսային ուղղությամբ. այդ թվում Խարպուտ-Դիարբեքի գծի վրա։

րեցին այդ կառավարությունների հաստատմանը ենթակա երկու արձանագրություն, որոնց մեջ նշված էին ապագա համաձայնագրի ուղղագծերը: Առաջին արձանագրության համաձայն ֆրանսիական խումբը (ներկայացված Օտտոմանյան բանկով) գերմանացիներին էր վերադարձնում (Դեյլե բանկին) Բաղդատի ձեռնարկության իրեն հասանելի բաժինը (ակցիաների ու փոխառությունների ձևով, որոնք մնացել էին առաջին և երկրորդ թողարկումներից, այսպես կոչված Բաղդատի փոխառությունից, ինչպես նաև երրորդ թողարկման բոլոր ակցիաներն ու փոխառությունները)—մոտ 160 միլիոն ֆրանկ ընդհանուր գումարով: Դրա փոխարեն ֆրանսիական խումբը իր վրա էր վերցնում և գերմանական խմբին հատուցում թուրքական կառավարությանը տրված ավանսները հաջորդ փոխառության հաշվին՝ մոտ 80 միլիոն ֆրանկ ընդհանուր գումարով: Երկրորդ արձանագրության մեջ մանրամասնորեն թվարկվում էին Ասիական Խուրբիայում երկու խմբերի տրամադրության տակ եղած երկաթուղագծերը, ինչպես նաև ապագա կոնցեսիաները⁶:

Սեծովյան ցանցը ֆրանսիական խմբին տրամադրվում էր այնպիսի ձևով, ինչպես հիշատակված էր ֆրանս-թուրքական համաձայնագրում, իսկ Խարպուտ-Դիարբեքի զիծը հավասար բաժանվում էր գերմանացիների ու ֆրանսիացիների միջև: Սակայն, այստեղից չի կարելի հետևություն անել, որ Մերձավոր Արևելքում տնտեսական քաղաքականության հարցերում Գերմանիայի և Ֆրանսիայի միջև լիակատար միասնություն էր ստեղծվել: Այդ պետություններից յուրաքանչյուրը Խուրբիայի վրա ձևավորվում էր գործադրում՝ նոր շահույթներ ստանալու և հակառակ կողմի տնտեսական դիրքերը քայքայելու նպատակով:

Այդ պատճառով Բեռլինում սեպտեմբերի 24-ից 26-ը տեղի ունեցավ երկու պետությունների ֆինանսական խմբերի ներկայացուցիչների նոր խորհրդակցություն: Մանրամասնորեն մշակվեց Ֆրանսիայի կողմից Բաղդատի երկաթուղու շինարարությունը ֆինանսավորելու մասնակցի իր բաժինը հանձնելու հարցը:

Երկրորդ արձանագրությունը վերաբերում էր Հալեպի (Սիրիա) միացմանը Բաղդատի երկաթուղու հետ: Հաստատվում էր, որ «Բաղդատի երկաթուղու ընկերությունը» բացառիկ իրավունք ունի այն բոլոր երկաթուղիների վրա, որոնք կարող են միանալ ինչ-որ որոշակի կետում Մերսինայի և Տրիպոլիի միջև: Եթե առաջին արձանագրությունը արժանացավ Ֆրանսիայի պաշտոնական անձանց հավանությանը, ապա երկրորդը վճռական առարկության հանդիպեց: Մանավանդ, որ շուտով լուր ստացվեց, թե Զավիրը Բեռլինում բանակցություններ է վարում Հալեպ-Բաղդատ գծի շինարարության՝ այն Դիարբեքիի ու Խանեկիի հետ միացնելու կապակցությամբ, ինչպես նաև Կայսերի-Սիվաս գծի վերաբերյալ:

1913 թ. նոյեմբերի 6-ին Ելիսևյան պալատում տեղի ունեցավ խորհրդակցություն, որին մասնակցեցին Պուանկարեն, Պիշոնը, ֆինանսների մինիստր Դյումենը, Բեռլինում դեսպան Ժ. Կամբոնը և ֆինանսական շրջանների ներկայացուցիչներ: Ֆրանսիայի կառավարող շրջանները լուրջ անհանգստություն էին արտահայտում, որ գերմանացիները Մերձավոր Արևելքում կարող

⁶ Մանրամասն տես. Documents diplomatiques français (22) V. 8, pp. 199—201, AVPR. Концессия 1913, дело № 131, л. 107. Дело № 132, т. II, 436, 449.

⁷ D D V, pp 300—303.

են թափանցել իրենց անմիջական շահերի գոտին (մասնավորապես Սիրիայում)։ Խորհրդակցության մասնակիցներն արտահայտվեցին կոնցեսիաների ուժեղացման անհրաժեշտության օգտին, որով լրիվ կհեռացնեն (կկտրեն) Բաղդատի ցանցը Հալեպ-Խամա-Ժովափ գոտուց։ Որոշվեց ավելի շուտ դադարեցնել բանակցությունները, քան զիջել այդ կետում։ Նրանց կարծիքով Ալեքսանդրետա-Հալեպ-Մեսքենե դիժոր պետք է լիներ երկու խմբերի գոտիները սահմանափակող գիծ⁹։

1914 թ. փետրվարի 15-ին երկարատև ու տանջալից բանակցություններից հետո, նախնական կերպով ստորագրվեց ֆրանս-գերմանական համաձայնագրի նախագիծը։ Մի կողմից հանդես եկավ Օտտոմանյան բանկը, որը գործում էր «Société Ottomane du chomun de ter de Damashama et prolongements» անունից և նորաստեղծ «Սևծովյան երկաթուղագծերի ընկերությունը», մյուս կողմից Դեյչե բանկը, որը գործում էր «Բաղդատի երկաթուղու ընկերության» անունից¹⁰։

Համաձայնագիրը պետք է ուժի մեջ մտներ երկու տերությունների կողմից Թուրքիայի հետ բանակցություններն ավարտելուց հետո։ Գերմանական կողմը համաձայնվում էր ֆրանսիական կոմպանիաներին տրամադրել Սամսուն-Սիվաս-Խարպուտ երկաթուղագծերի կոնցեսիաները՝ մինչև Արգանա-Մադեն։ Այդ կետից ֆրանսիացիները կարող էին երկաթգծեր կառուցել Բիթլիսի ու Վանի ուղղությամբ, բայց դրա փոխարեն զիջում էին ուրիշ կետում։ Գերմանական խումբը կոնցեսիաներ էր ստանում, որոնք միացնում էին իրար անատոլիական և Բաղդատի երկաթուղիները, իսկ վերջինս՝ Սևծովյան ցանցին (Կալսերի-Սիվաս, Արգանա-Մադեն-Դիարբեքիր)։

Միևնույն ժամանակ ֆրանսիացիները բավարարված էին իրենց համար գլխավոր կետում, որի մասին խոսվել էր Նիսեյյան պալատում տեղի ունեցած խորհրդակցությունում։ Գերմանական կապիտալիստները պահպանելով Հալեպ-Ալեքսանդրետա շրջանը, Կենտրոնական և Հարավային Սիրիայում հրաժարվում էին որևէ պահանջից և այնտեղ ֆրանսիացիներին տրամադրում էին երկաթուղային մի շարք կոնցեսիաներ (օրինակ, Խոմսից դեպի Եփրատ 35-րդ զուգահեռի ուղղությամբ)։ Գերմանիան համաձայնվում էր Սիրիական երկաթուղիները կապել Բաղդատի գծի հետ։ Գերմանական երկաթուղիները դեպի ծով էին դուրս գալիս Ալեքսանդրետայում, իսկ ֆրանսիականները՝ Տրիպոլիում։ Հյուսիսային Սիրիայում ստեղծվում էր չեզոք գոտի, որտեղ երկու կողմերն էլ պարտավորվում էին ոչ մի երկաթուղի չկառուցել։ Ֆրանսիական խումբը պարտավորվում էր պաշտպանել գերմանական ֆինանսիստների պահանջը թուրքական կառավարության առջև՝ Բաղդատի փոխառության 3-րդ սերիան 4—5 տոկոսով բարձրացնելու մասին։ Ֆրանսիական խումբը լիովին հրաժարվում էր Բաղդատյան ձեռնարկությունում իր մասնակցությունից¹⁰։ Նա գերմանական խմբին զիջում էր Բաղդատյան ձեռնարկության ակցիաներն ու փոխառությունները՝ 69,400,000 ֆրանկ դրամարով։ Դրա փոխարեն գերմանական խումբը ֆրանսիականին զիջում էր 1911 թ. կոստանդնուպոլյան փոխառության

⁹ Ն ու յ ն տ ե ղ ու մ. 339—360։

¹⁰ Die Grosse Politik, der Europäischen Kabinette (Gr. Pol.) Bd. 37, № 14996, ss. 583—588.

¹⁰ Բաղդատի երկաթուղագծի կառուցման մեջ ֆրանսիական կապիտալը մասնակցում էր 30%-ի չափով։

2-րդ սերիայի իր բաժինը: Այդ սերիայից գերմանական բանկերը Թուրքիային ավանս էին տվել 66 միլիոն ֆրանկ՝ հաշված տոկոսները: Ֆրանսիական խումբը գերմանացիներին վերադարձրեց այդ ավանսը և իրավունք ստացավ այդ փոխառության երկրորդ սերիայի վրա (4 միլիոն թուրքական լիր):

1914 թ. փետրվարի 15-ի ֆրանս-գերմանական համաձայնագիրը Մերձավոր Արևելքում ազդեցության ոլորտների իմպերիալիստական բաժանում էր: Գերմանիայի ազդեցության ոլորտն էին մտնում Հարավային Անատոլիան և Մեսոպոտամիայի մի մասը: Ֆրանսիային բաժին էր ընկնում Հյուսիսային Անատոլիան և Սիրիան:

Այդ համաձայնագիրը յուրատեսակ «modus vivendi» էր, քանի որ այն չէր վերացնում Գերմանիայի և Ֆրանսիայի միջև եղած հիմնական հակասությունները:

Մինչև պատերազմ սկսելը տերություններից յուրաքանչյուրը ձգտում էր ամրապնդել իր դիրքերը այդ շրջանում և գերակշռող ազդեցություն ձեռք բերել Օսմանյան կայսրությունում:

Գերմանական կողմը այդ համաձայնագիրը համարում էր իր համար ավելի շահավետ, քանի որ Բաղդատի երկաթուղին իր բոլոր ատրիբուցիաներով ամբողջովին անցնում էր գերմանական կապիտալի ձեռքը: Դրանով իսկ պատերազմի նախօրյակին Գերմանիան աշխատում էր ամրանալ ստրատեգիական կարևոր նշանակություն ունեցող այդ շրջանում և ունենալ այդ ամենով առաջապոստ հենց Սիրիայի մոտ: Առաջին հերթին հաշվի էին առնվում գերմանական արդյունաբերական-ֆինանսական շրջանների շահերը՝ կապված Բաղդատի մագիստրալի շինարարության շահագործման հետ:

Դրա հետ միասին գերմանական դիվանագիտությունը երկար տարիներ աշխատում էր սասանել և թուլացնել ֆրանս-ռուսական միությունը: Այդ համաձայնագիրը նաև Գերմանիայի կողմից մի փորձ էր սեպ խփելու Ռուսաստանի և Ֆրանսիայի հարաբերությունների միջև՝ օգտագործելով ֆրանս-ռուսական ընդհարումները Անատոլիայում երկաթուղի կառուցելու կապակցությամբ:

Ինչ վերաբերում է Ֆրանսիային, ապա նա վերջնականապես ապահովել էր իր դիրքերը Սիրիայում: Ֆրանսիական բանկիրները ստանում էին նոր փոխառություններ, որոնք շահավետ գործառնություններից բացի, կարող էին նաև Թուրքիային ճնշելու միջոց ծառայել: Անատոլիայում երկաթուղային կոնցեսիաները ֆրանսիական կոմպանիաներին տրամադրելու վերաբերյալ Գերմանիայի համաձայնությունը Ֆրանսիայի կողմից օգտագործվում էր որպես լրացուցիչ միջոց՝ ստիպելու Ռուսաստանին այդ հարցում նահանջելու:

Գերմանական որոշ հետազոտողներ և հրապարակախոսներ Բաղդատի ձեռնարկությունում Ոստոմանյան բանկի և ընդհանրապես ֆրանսիական կապիտալիստների կողմից խոշոր ֆինանսական օպերացիաներին մասնակցելուց հեռանալը դիտում էին որպես ֆրանսիական քաղաքականության կարճատեսություն¹¹:

Մերձավոր Արևելքում գերմանական էքսպանսիայի մոլեռանդ պաշտպաններից մեկը՝ Պաուլ Մորբախը գտնում էր, որ Փոքր Ասիայի և Սիրիայի հյուսիս-արևելյան մասում երկաթուղային կոնցեսիաները «չդիպան Բաղդատի երկաթուղու երկայնությամբ ձգվող շրջանի գերմանական տնտեսական շահերին,

¹¹ Schöner Schäfer, նշված աշխ., էջ 70—71:

ուրիշ գծերով շկտրեցին այդ շրջանը և բուլղորովին շնեղացրին այն: Ֆրանսիայի ձեռք բերած զիջումներն ունեն ավելի պակաս գործնական նշանակություն, քան այդ ենթադրում է ֆրանսիական հասարակական միտքը, և այդ մասին մամուլում ցանկանում էր ներկայացնել ֆրանսիական կառավարությանը: Թուրքախը այնուհետև նշում էր, որ գերմանական կառավարության կողմից ձեռք առնվեցին միջոցներ, որպեսզի Բաղդատի երկաթուղին ստանա լավ միացնող գծեր, և դրա հետ միասին պահպանվեն Թուրքիայի զորահավաքի պահանջները¹²: Հետևապես Թուրքախը այստեղ ընդգծում է նաև հարցի ստրատեգիական կողմը:

Մեր կարծիքով այդ հեղինակները թերագնահատում են այն փոխհատուցումը, որ ֆրանսիական բանկիրները ստանում էին կապիտալը այլ ոլորտներում ներդնելով:

1914 թ. ապրիլին ավարտվեցին ֆրանս-թուրքական տնտեսական հարցերին վերաբերող բանակցությունները: Ֆրանսիական կառավարությունը Թուրքիային տրամադրեց 800 միլիոն ֆրանկ փոխառություն (5%):

Ֆրանս-թուրքական համաձայնագրի մի մասը ֆրանսիական կոմպանիաներին Փոքր Ասիայում և Սիրիայում երկաթուղային կոնցեսիաներ տրամադրելու վերաբերյալ վերջնական կոնվենցիան էր: Բացի այդ, նրանք կոնցեսիաներ ստացան հայֆի, Յաֆֆի, Իսկենդիա, Տրիպոլի, Հերակլիի նավահանգիստները սարքավորելու համար¹³:

Բանակցությունների ընթացքում ֆրանսիական ձեռնարկությունները ցանկանում էին կոնցեսիաներ ձեռք բերել նաև Դարդանեյ Սմիռնա դիժը կառուցելու համար:

Այդ ճանապարհը անցնելով բերրի վայրերով և միացնելով առևտրական ապագա ունեցող մի շարք նավահանգստային կետեր, ստրատեգիական նշանակությունից բացի ուներ նաև տնտեսական մեծ նշանակություն:

1914 թ. փետրվարի 15-ի համաձայնագրի 14-րդ հոդվածում ասվում էր, որ այդ համաձայնագրի վերջնական վավերացումը կապված է ֆրանս-թուրքական, գերմանա-թուրքական տնտեսական համաձայնագրերի կրճատման, ինչպես նաև Բաղդատյան ձեռնարկությունում ֆրանսիական շահերի լիկվիդացման վերաբերյալ երկու խմբերի միջև ֆինանսական համաձայնության հետ: Եթե նրանցից առաջինը տեղի ունեցավ 1914 թ. ապրիլին, ապա մյուս երկուսի վերաբերյալ բանակցությունները մինչև պատերազմի սկիզբը բավարար համաձայնություն չտվեցին ոչ մի կողմին:

Այդ պատճառով էլ փետրվարի 15-ի համաձայնագիրը կյանքում չկենսագործվեց: Դրան խանգարեց նաև սկսված պատերազմը¹⁴:

Տնտեսական հարցերի վերաբերյալ Գերմանիայի և Թուրքիայի միջև համաձայնության հասնելուն խոչընդոտ էր հանդիսանում ֆրանսիայի կառավարող շրջանների դիրքը, շրջաններ, որոնք ձգտում էին խանգարել Գերմանիայի տնտեսական ամրապնդմանը Թուրքիայում: Ֆրանսիական կապիտալը

¹² Porbax, Война и германская политика, М., 1915, стр. 56.

¹³ DD. V 10. pp. 143—146.

¹⁴ Ֆրանս-գերմանական բանակցությունների մասին տե՛ս Gr. Tol ud. 37, № 15030, ss 621—624, GD, V. 10, pp. 544—545.

Ֆինանսապես հզոր լինելով՝ այդ ուղղությամբ ձնշում էր գործադրում Թուրքիայի վրա:

1914 թ. փետրվարի 15-ի Ֆրանս-գերմանական համաձայնագրի ստորագրումից հետո Գերմանիայի արտաքին գործերի մինիստրության պետական քարտուղար Յագովը պնդում էր, որ Բաղդատյան հարցի վերաբերյալ Թուրքիայի հետ բանակցությունները վերսկսվեն¹⁵, թուրքական կառավարությունը այդ ժամանակ Փարիզում բանակցություններ էր վարում փոխառություն կնքելու վերաբերյալ և չհամարձակվեց միանգամից համաձայնություն տալ: Մեծ վեղիրը գերմանական դեսպան Վանգեյզեյմին ասաց, որ տվյալ պահին փողը Թուրքիայի համար այնքան կարևոր գործոն է, որ նա չի կարող մերժել Ֆրանսիական որոշակի պահանջները¹⁶:

1914 թ. մայիսի կեսերին Յագովը Թուրքիային ներկայացրեց Գերմանիայի պահանջները՝ Բաղդատի երկաթուղագծի շինարարության հարցի վերաբերյալ: Գերմանիան պահանջում էր, որպեսզի Թուրքիան միայն իր համաձայնությամբ կառուցեր, կամ ուրիշներին հանձներ Բաղդատի երկաթուղու գլխավոր գծի (Բասրայից մինչև Պարսից ծոցը) նավահանգստի և երկաթուղային կայանի շինարարությունը: Գերմանիան պահանջում էր նաև, որ «Բաղդատի երկաթուղագծի ընկերությանը» թույլ տրվի Տիգրիսի և Եփրատի վրա նավարկության ընկերությունում մասնակցել կապիտալի 20 տոկոսի չափով և նրա վարչությունում ունենալ համապատասխան ներկայացուցչություն¹⁷:

Ջավիրը համաձայնվեց բանակցություններ վարել Բաղդատի հարցի վերաբերյալ, սակայն միայն «Բաղդատի երկաթուղու ընկերության» հետ: Նա հիմնավորապես առարկում էր այն բանի դեմ, որպեսզի Թուրքիան ուղղակի պարտավորություններ ստանձնի գերմանական կառավարության նկատմամբ:

Ջավիրը նշում էր նաև, որ Ֆրանսիայի հետ վարած բանակցություններում պահպանվի Թուրքիայի ազգային արժանապատվությունը¹⁸:

Բանակցությունները թուրքական կառավարության հետ վարում էին «Բաղդատի երկաթուղու ընկերության» ներկայացուցիչներ Գուգենենը և Գյունտերը: Այդ բանակցությունները շարունակվեցին մինչև 1914 թ. հուլիսի կեսերը, բայց ոչ մի համաձայնության չհանգեցրին: Ընդհակառակը, հուլիսի 18-ին Վանգեյզեյմը գրում էր, որ Գյունտերի և Ջավիրի բանակցությունները վատ են ընթանում¹⁹: Իր օրենսդրության վրա լինելով Ֆրանսաֆիլ, Ջավիրը դիմադրություն էր ցույց տալիս Գերմանիայի ոտնձգություններին:

Յագովի օգնական Յիմերմանը Վանգեյզեյմին հանձնարարեց թուրքական կառավարությանը հայտնել, որ գերմանական կողմը մինչև վերջին աստիճանը ընդառաջ է գնացել և անհրաժեշտ է, որ փոխվի Ջավիրի տոնը²⁰:

Ստեղծվեց դրություն, երբ բացառված չէր գերմանա-թուրքական բանակցությունների դադարեցումը: Ելնելով դրանից, Դեյչե բանկի գիրեկտոր Գելֆերիսը գործունեության մանրամասն պլան մշակեց: Սակայն, համաշխարհ-

¹⁵ Gr. P. e Bd 37, № 15010, s. 602.

¹⁶ Ն ու յ ն տ ե դ ու մ, № 15011, s. 602.

¹⁷ Ն ու յ ն տ ե դ ու մ, Bd 37, № 15031, ss. 625—627.

¹⁸ Ն ու յ ն տ ե դ ու մ, № 15032, s. 629.

¹⁹ Ն ու յ ն տ ե դ ու մ, № 15041, s. 637.

²⁰ Ն ու յ ն տ ե դ ու մ, № 15042, s. 638.

հային թատերաբեմում սկսված իրադարձությունների կապակցությամբ (1914 թ. հուլիսյան ճգնաժամ) բանակցությունները դադարեցվեցին:

Ցարական ինքնակալությունը տեսնում էր, որ ի վիճակի չէ խանգարելու Թուրքիայի տերիտորիայում երկաթուղագծերի շինարարության մեջ օտար-երկրյա կապիտալի աճող ակտիվացմանը և սկսեց միջոցներ ձեռք առնել իր շահերը պաշտպանելու համար: Որոշվեց Թուրքիայի հետ բանակցություններ սկսել 1900 թ. համաձայնագրի վերանայման վերաբերյալ և հասնել նոր համաձայնության, որը արգելեք երկաթուղային շինարարությունը Սամսուն-Սիվաս-Խարպուտ-Դիարբեքիր-Մոսուլ-Խանեկին գծից դեպի արևելք: Որպես փոխհատուցում՝ որոշեցին Ֆրանսիային իրավունք տալ կառուցելու Սամսուն-Սիվաս երկաթուղին:

Ռուսաստանի դիվանագիտությունը հիմնվում էր նրա վրա, որ եթե Անատոլիայի արևելքում երկաթուղային կոնցեսիաները ընկնեն իր ձեռքը, հնարավոր կլինի դրանց շինարարությունը ձգձգել երկար ժամանակով²¹:

Ցարիզմի համար շահավետ չէր իր սահմանի մոտ ունենալ դարգացած երկաթուղային ցանց:

Ռուս-թուրքական բանակցությունները ավարտվեցին 1913 թ. աշնանը՝ հետևյալ համաձայնագրի ստորագրումով: Ռուսաստանի կառավարությունը հրաժարվում էր 1900 թ. համաձայնագրից, որի փոխարեն թուրքական կառավարությունը պարտավորվում էր 15 տարվա ընթացքում երկաթուղիներ չկառուցել Տրապիզոն-Բեքերիշ-Խարպուտ-Դիարբեքիր գծից դեպի Արևելք, իսկ այդ ժամկետից հետո երկաթուղիները կառուցել միայն ռուսական կապիտալով:

Միաժամանակ հաջողվեց համաձայնվել Պիշոնի հետ, որ Արգանա-Վան գծի կառուցումը կարելի է սկսել միայն այն դեպքում, երբ Ռուսաստանը համաձայնվի և որ այն կիրառործվի ռուսական խմբի մասնակցությամբ²²:

Այդպիսով, Թուրքիայի հետ վարած բանակցություններում ցարական կառավարությանը հաջողվեց քիչ թե շատ պաշտպանել իր դիրքերը: Ինչ վերաբերում է Ֆրանսիային, ապա ֆրանսիական կապիտալից կախված լինելու պատճառով Ռուսաստանը ստիպված էր սահամանփակվել երկաթուղային շինարարության հապաղման երաշխիքով և ֆրանսիական ձեռնարկություններում ռուսական կապիտալի որոշ մասնակցությամբ:

Բաղդադյան հարցի վերաբերյալ անգլո-գերմանական բանակցությունները վերաբերում էին հիմնական գծի շարունակմանը Պարսից ծոցի ուղղությամբ և գետային նավարկությանը՝ Մեսոպոտամիայում (Տիգրիս-Եփրատ-Շատ-էլ-Արաբա գետերով): Բանը նրանումն է, որ երկաթուղու շինարարության համար գրեթե բոլոր նյութերի փոխադրությունը պետք է նվրոպայից կատարվեր Բասրայի վրայով (նավահանգիստ Շատ-էլ Արաբ գետի վրա, Տիգրիսի և Եփրատի միացման վայրում): Նյութերը հիմնականում փոխադրվում էին Գերմանիայի «Hamburg Amerika dime» կոմպանիայի շոգենավերով: Իսկ երբ «Բաղդադի երկաթուղու ընկերության» համար բացասաբար վճռվեց դեպի ծոցը երկաթուղու կառուցման շարունակության հարցը, գերմանացիները ստիպված սկսեցին մտածել Մեսոպոտամիայում նավարկության մասին:

²¹ АВПР. Канцелярия, 1913, д. № 161, л. 259.

²² Ն ու չ ն տ ե դ ու մ, дело № 182, л. 534.

1912 թ. օգոստոսին Բրյուսելում կինչի²³ անգլիական կոմպանիայի և Դեյչե բանկի միջև համաձայնություն կայացվեց՝ «Արևելքի գետային տրանսպորտի ընկերություն» հիմնելու մասին, որը պետք է զբաղվեր Բաղդատի երկաթուղու համար նյութեր և բանվորներ փոխադրելով: Ակցիաները բաշխվում էին հավասար: Դեյչե բանկի գիրեկտոր Գելֆերիխը այդ կապակցությամբ գրում էր, որ «Գերմանիան կարող էր հրաժարվել Բաղդատյան կոնվենցիայով նախատեսված ճյուղից (Բասրայից մինչև ծոցը), միայն այն դեպքում, երբ անհրաժեշտ միջոցներ կձեռնարկվեն ծոցից մինչև Բասրա Շատ-էլ-Արաբի վրա նավարկության վերականգնման և մշտական պահպանման ուղղությամբ և բավականաչափ կերաշխավորվի նավարկության ազատությունը Շատ-էլ-Արաբիով»²⁴:

Սակայն մինչև անգլո-գերմանական համաձայնագրի կնքումը անհրաժեշտ էր այդ հարցում համաձայնության գալ Թուրքիայի հետ: Գերմանիան այդպիսի համաձայնություն էր պահանջում 1911 թ.: Այժմ հերթը Անգլիայինն էր: 1914 թ. Վենզվարին ստորագրվեց Անգլո-թուրքական համաձայնագիրը: Թուրքիան փաստորեն ճանաչում էր անգլիական պրոտեկտորատը Կուվեյտի վրա, քանի որ ամբողջովին ընդունվում էր այն կոնվենցիաների ուժը, որոնք կնքվել էին անգլիական կառավարության և Կուվեյտի շեյխի միջև:

Բաղդատի երկաթուղագծի վերջին կետը ճանաչվեց Բասրան: Անգլիան հրաժարվում էր Բաղդատ-Բասրա հատվածի կառուցմանը մասնակցելուց, բայց պահանջում էր, որպեսզի իր շահերը ապահովվեն՝ Բաղդատի երկաթուղու վարչությունում անգլիական երկու ներկայացուցիչների նշանակումով: (Այդ հարցը պետք է համաձայնեցվեր Գերմանիայի հետ): Բասրա-Կուվեյտ հատվածը Անգլիան կառուցելու էր սեփական միջոցներով: Միևնույն ժամանակ հիշատակվում էր, որ Բասրայից հարավ երկաթուղագծեր կարող են կառուցվել միայն Բրիտանական կառավարության հանձնարարությամբ:

Տիգրիսի, Եփրատի, Շատ-էլ-Արաբի նավարկության գործը անցնում էր միջազգային կոմպանիայի ձեռքը՝ մոնոպոլիայի սկզբունքով, որտեղ Անգլիան ստանում էր գերակշռող ներկայացուցչություն՝ 50 տոկոս (Գերմանիան և Թուրքիան 25-ական տոկոս):

Անգլիան իրավունք էր ստանում Արաբիայի և Մեսոպոտամիայի նավթային բոլոր կոնցեսիաների վրա: Նրանք կարևոր նշանակություն ունեին Միջերկրական ծովում անգլիական նավատորմը մատակարարելու գործում:

Այդպիսով, հող նախապատրաստվեց նաև անգլո-գերմանական համաձայնագրի համար: Բանակցությունները նրանց միջև ձգձգվեցին մինչև հունիսի կեսերը, քանի որ բազմաթիվ հարցերում նրանք համաձայնության չէին գալիս: Այդ հարցերից մեկը գետային նավարկությունն էր՝ մեսոպոտամիայում: Գերմանական կողմը ոչ մի կերպ չէր համաձայնվում այն մոնոպոլիայի գրության հետ, որը ստանում էր Անգլիան Թուրքիայի հետ կնքած համաձայնագրով: Տարածաշրջանների օբյեկտ դարձան Մեսոպոտամիայում կատարվող կառուցումները և նավթային հարցը:

²³ Լինչի կոմպանիան դեռևս XIX դարի վերջին մոնոպոլիայի ենթարկեց նավարկությանը Տիգրիսի, Եփրատի և Շատ-էլ-Արաբի վրա:

²⁴ Гелфериш К. Накауне мировой войны, М., 1924, стр. 98.

վերջապես 1914 թ. հունիսի 15-ին անգլո-գերմանական համաձայնագիրը նախապես ստորագրվեց: Բաղդատի երկաթուղու վերջնական կետ ճանաչվեց Բասրան: Գերմանիան հրաժարվում էր դեպի ծոցը այն հետադայում շարունակելուց և հենց ծոցում եղած նավահանգստից: Բաղդատի երկաթուղագծի վարչության խորհրդում մտցվում էին անգլիական երկու ներկայացուցիչներ (խորհուրդը կազմված էր 27 անդամից): Դրա փոխարեն Անգլիան պարտավորվեց արգելքներ չհարուցել երկաթուղին մինչև Բասրա շարունակելուն և մրցակցային կոնցեսիաների չձգտել Բաղդատի և Մոսուլի վիլայեթներում: Անգլիական ֆինանսական խմբին իրավունք էր տրվում մասնակցելու «Բաղդատի երկաթուղու ընկերության» կապիտալին:

Բաղդատում և Բասրայում նավահանգստային կառույցների շինարարությունը ձևականորեն հանձնվում էր թուրքական ընկերությանը, որտեղ գերմանական կապիտալը կազմում էր 60 տոկոսը, անգլիականը՝ 40: Համապատասխանորեն էլ բաշխվում էր ներկայացուցչությունը վարչությունում:

Շատ-էլ-Արաբը պետք էր նավարկելի դարձնել խոշոր նավերի համար: Այդ գետով լրիվ ազատ նավարկություն էր հաստատվում բոլոր երկրների նավերի համար: Տիգրիսի և Եփրատի վրայի նավարկությունը հանձնվեց թուրքական ընկերությանը, որի մեջ Անգլիան մասնակցում էր 50 տոկոսի չափով, Թուրքիան՝ 30 տոկոսի, Գերմանիան՝ 20 տոկոսի: Նավարկությունը այդ գետերով նույնպես բաց էր բոլոր ազգերի նավերի համար: Գերմանիան չէր առարկում այն բանի դեմ, որ Մեսոպոտամիայում իռիդացիոն աշխատանքները վերջնականապես տրամադրվեն անգլիական հպատակներին:

Երկու կառավարությունները համաձայնվեցին Մեսոպոտամիայում նավթային պաշարների համատեղ շահագործման համար:

«Turkise petroleum» կոմպանիան դրանք շահագործելու կոնցեսիա ստացավ: Ակցիաների 50 տոկոսը պատկանում էր անգլիական «Heu cic»-ին, 25 տոկոսը հուլանդական խմբին և 25 տոկոսը՝ Դեյչե բանկին:

Համաձայնագրին կցված էր մի կողմից Բաղդատյան և Անատոլիական երկաթուղագծերի ընկերությունների և մյուս կողմից՝ Սմիրնա-Այդին ընկերության (անգլիական) միջև կնքված պայմանագրի արձանագրությունը: Գերմանական ակցիոներները հրաժարվում էին որոշ կողային և միացնող զծերի դեմ բողոքելու իրենց իրավունքից, որը վաղուց ձգտում էր ստանալ անգլիական Սմիրնա-Այդին երկաթուղու ընկերությունը²⁵, Պատերազմի արագ սկսվելու պատճառով հունիսի 15-ի համաձայնագիրը այդպես էլ չհաստատվեց:

Մի քանի խոսք այդ համաձայնագրի գնահատման վերաբերյալ գերմանական պաշտոնական գործիչների, հրապարակախոսների, հետազոտողների կողմից: Բոլորը միաձայն ընդգծում են նրա կարևորությունը այն իմաստով, որ Բաղդատի երկաթուղին ազատվեց Անգլիայի դիմադրությունից և իր հետ մրցակցող զծերի շինարարությունից: Ցիմերմանի խոսքերով՝ հենց դրանում էր բանակցությունների հիմնական նպատակը: Ինչ վերաբերում է Բասրա-Պարսից ծոց ճյուղին, ապա Գերմանիայի պետական քարտուղարի օգնականը, Էլ-նելով տեղական պայմաններից, այն համարում էր տնտեսապես ոչ շահավետ ու անպետք (հավանաբար հուլյսը դնելով զետային ուղիների վրա, որոնք տա-

²⁵ 1914 թ. հունիսի 15-ի Անգլո-գերմանական համաձայնագրության տեքստը: Տե՛ս Ключников и Сабанин, *Международная политика новейшего времени в договорах, ноттах и декларациях*, ч. I, стр. 381—385, Gr. pol. Vse, 37, № 14902, ss. 449—465.

նում էին դեպի ծոցը—Ա. Ա.), և այդ պատճառով էլ Գերմանիան դեռևս 1911 թ. այդ ճյուղը հանձնեց Ռուսիային:

Մենոպոտամյան նավթի վերաբերյալ Յիմերմանը հույս ուներ հասնելու նոր համաձայնագրի, որպեսզի կոմպանիայի ամբողջ արտադրանքի $\frac{1}{3}$ -ը վերցվեր գերմանական և անգլիական նավատորմների համար²⁶:

Գելֆերիսը անգլիական ձեռնարկուններին Մենոպոտամիայում իռիգացիոն աշխատանքներ տրամադրելը համարում էր զիջում Գերմանիայի կողմից²⁷:

Ռուրբախը անգլո-գերմանական համաձայնագիրը դիտում էր որպես Գերմանիայի մեկուսացման ճեղքում և անգամ ակնարկում էր ապագայում Մերձավոր Արևելքը իրար մեջ բաժանելու մասին: Ինչ վերաբերում էր համաձայնագրի տեքստին, Ռուրբախը հատկապես նշում էր այն հանգամանքը, որ ամբողջ Բաղդատի երկաթուղագիծը (մինչև Բասրա) գտնվելու էր Գերմանիայի ազդեցության ոլորտի մեջ և դեպի ծոցը ճյուղ կառուցելուց Գերմանիայի հրաժարվելը համարում էր ժամանակավոր²⁸:

Կարլ Շեֆերը այդ համաձայնագրի մեջ տեսնում էր երկուստեք շահ: Գերմանիայի համար՝ Բաղդատի երկաթուղագծի կառուցման հաշիվում, Անգլիայի համար՝ Պարսից ծոցում և Մենոպոտամիայում վերջնականապես ամրանալու հարցերում²⁹:

Գերմանական հետազոտող խալզարտները հատկապես ընդգծում էր նավթային հարցի դերը բրիտանական նավատորմի մատակարարման գործում: Երա հետ միասին նա միանգամայն ճիշտ կերպով գտնում էր, որ անգլո-գերմանական համաձայնագիրը իրենից ներկայացնում է անգլո-գերմանական հակասությունների կեղծ թվացող թուլացում, որ իրականում այն դրանք ավելի սրեց³⁰:

Բաղդատի հարցում անգլո-գերմանական համաձայնագրի մեջ էլ արտացոլվեց անգլո-գերմանական անտագոնիզմը: «Համաձայնագրի» անվան տակ թաքնված էին խոր հակասություններ: Այստեղ էլ, ինչպես 1914 թ. փետրվարի 15-ի ֆրանս-գերմանական համաձայնագրում, կողմերից յուրաքանչյուրը ձգտում էր իր համար ամենալավ դիրքերը ապահովել պատերազմից առաջ: Առաջիկա պատերազմում Անգլիայի շեզոքության վրա Գերմանիայի հույս դնելը միահյուսվում էր եռյակ համաձայնության, հատկապես Անտանտայի բաշխման կամ թուլացման նրա հույսի հետ: Գերմանական դիվանագիտությունը ենթադրում էր այդ համաձայնագրով սրել անգլո-ռուսական հակասությունները Իրանում և անգլո-ֆրանսիական հակասությունները՝ Մերձավոր Արևելքում:

Իհարկե, այն ժամանակվա պայմաններում, երբ Անտանտայի կոնսուլիդացիան առկա էր, անհեթեթություն էր հույս դնել նրա թուլացման կամ քայքայման վրա:

Ռուս-անգլիական և ֆրանս-անգլիական հակասությունները բացարձակապես երկրորդ պլանի վրա քաշվեցին անգլո-գերմանական և ռուս-գերմա-

²⁶ Gr., Pol Bd. 37, № 14902, ss. 441—451.

²⁷ Гелфериш К., указ. соч., стр. 103.

²⁸ Рорбах П., указ. соч., стр. 40, 56.

²⁹ Schaffer C., указ. соч., ss. 72—74.

³⁰ Hallgarten „Imperialismus vor 1914, Bd., 2, ss. 338—339, München, 1951.

նական հակասությունների առջև: Բացի դրանից, անգլո-ֆրանսիական ցամաքային և ծովային կոնվենցիաների, ֆրանս-ոսմական միության գոյությունը նույնպես վկայում են Գերմանիայի հաշիվների անիրագործելիության մասին:

Բաղդատի երկաթուղագիծը գերմանական առաջապոստ դառնալով Մերձավոր Արևելքում, վերածվում էր մի յուրատեսակ քաբանի՝ Բրիտանական կայսրության խոցելի տեղերի դեմ:

Ինչ վերաբերում է Անգլիային, ապա նա հունիսի 15-ի համաձայնագրով ամրապնդվում էր այն շրջաններում, որոնք կից էին իր զաղութներին, որոնք ստրատեգիական մեծ նշանակություն ունեին: Երկրորդ՝ նավթային հարցը (Մեսոպոտամիայում), որը նույնպես կարևոր նշանակություն ուներ անգլիական նավատորմի ապահովելու գործում, լիովին վճռվեց նրա օգտին:

1914 թ. հունիսի 15-ի անգլո-գերմանական համաձայնագիրը էլ ավելի մեծ չափով ուժեղացրեց անգլո-գերմանական սնտագոնիզմը:

Այսպիսով, թեպետև մեծ տերությունների միջև Բաղդատի երկաթուղագծի հարցի շուրջը մղվող պայքարը պատերազմի նախօրյակին արտաքինից լուծվեց, սակայն կողմերից ոչ մեկը բավարարված չէր: Բնական է, որ նման համաձայնագրերը չէին կարող կանխել աշխարհի վերաբաժանման համար վրա հասնող պատերազմը: