



Bağdat'tan bir görünüş (Ebû Nûvâs yolu) ve Dicle nehri üzerindeki Cumhuriye Köprüsü (1991 bombardımanından önce)

ruldu. Ancak daha sonraki yıllarda göçlerin ve sağlıksız yerleşmelerin önüne yine de geçilememiştir. Bağdat'ın kendine has bir özelliği, insanların meslek gruplarına ve gelir seviyelerine göre oluşan birçok yerleşim bölgesine sahip olmasıdır; meselâ "doktorlar şehri", "mühendisler şehri" gibi. Bu özelliği ile Bağdat, Batı'daki herhangi bir büyük şehirden çok daha homojen bir yapıya sahiptir. 1970'lere gelindiğinde şehrin geleneksel yapısı artık neredeyse tamamen değişmiş ve Bağdat yeni, yüksek binaları, geniş yolları, otelleri ve parkları ile son derece modern bir görünüm almıştı. Bununla birlikte "eski şehir" denilen kısım, geleneksel el yapısı eşya ve elbiselerin sergilendiği pazarları ile hâlâ yaşamaya devam etmektedir.

Bağdat'taki bu hızlı gelişme nüfus artışlarında da kendini gösterir. 1918'de 200.000 olduğu tahmin edilen nüfus 1947'de 466.773'e, 1957'de 735.000'e, 1965'te ise 1.750.100'e ulaşmıştır. 1977 sayımında 3.205.645 kişi olarak tesbit edilen nüfusun halen 5 milyonun üzerinde olduğu sanılmaktadır. Bu rakam bugünkü Irak nüfusunun (1982, 14.110.425) dörtte birinden fazlasının Bağdat'ta yaşadığını gösterir. Halk hemen hemen yarı yarıya Şii ve Sünnî Arap müslümanlardan oluşur. Şehirde ayrıca hıristiyan Araplar da yaşamakta ve burada bir başpiskoposluk bulunmaktadır; İsrail'e göç sebebiyle bugün artık yahudi nüfus kalmamış gibidir.

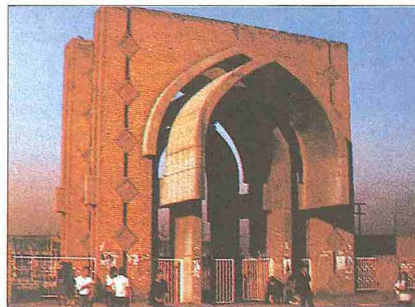
Ulaşım bakımından bugün de tarihteki bölgenin merkezi olma konumunu devam ettiren Bağdat karayolları ile komşu şehirlere bağlıdır ve ayrıca Basra ile Dicle üzerinden gemi trafiğini de sürdürmektedir. Bunun yanı sıra 1940'tan itibaren Bağdat-İstanbul demiryolu bağlantısı sağlanmıştır. Bağdat'ta ayrıca Sad-

dam ve Musanna adlarında iki milletlerarası havaalanı bulunmaktadır.

el-Hikme (1956), Bağdat (1958) ve el-Müstansırıyye (1963) adlarını taşıyan üç büyük üniversitenin yanı sıra birçok da yüksek okul ve kolejin mevcut olduğu Bağdat, ülkenin en fazla eğitim ve öğretim kurumunun yer aldığı şehir olma özelliğine sahiptir. Bunun yanında ayrıca kültür hayatındaki canlılıkları, kütüphaneleri ve müzeleriyle de ünlüdür. Özellikle Arap tarihi ve edebiyatına dair koleksiyonların toplandığı Evkaf Kütüphanesi ile Bağdat Üniversitesi Kütüphanesi, Abbâsi Saray Müzesi, Etnografya Müzesi, Çağdaş Millî Sanat Müzesi, Irak Müzesi ve Arap İlkçağ Müzesi en önemlileridir.

Bağdat'ta bugün mevcut belli başlı mimari eserler şunlardır: Mescidü'l-min-tika (atıka), Ma'rûf-i Kerhî Camii, İmam Ebû Hanîfe Camii, Hulefâ (Sûku'l-gazl) Câmii, Abdülkâdir-i Geylânî Camii, Sühreverdi Camii, Kameriyye Mescidi, Seyyid Sultan Ali Camii, Murâdiye Camii, Âsafiyye Camii, Haseki Camii, Ahmedîye Camii, Hasan Paşa Camii, Nu'mânîyye Camii, Fâzıl Camii, Hacı Fethi Camii, Cü-

Müstansırıyye Üniversitesi'nin kapısı - Bağdat



neyd-i Bağdâdî Türbesi, Hallâc-ı Mansûr Türbesi, Sitti Zübeyde Türbesi, Şeyh Abdülkerîm el-Cîfî Türbesi, Müstansırıyye Medresesi, Mercâniyye Medresesi.

Bağdat'ın bir özelliği de tarih boyunca birçok savaşa sahne olması ve birkaç defa tahrip edilmesidir. En son, 2 Ağustos 1990'da Irak'ın Küveyt'i işgal ve ilhak etmesine karşı çıkan Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin verdiği karar uyarınca, Amerika Birleşik Devletleri liderliğinde oluşturulan milletlerarası güç tarafından 17 Ocak 1991 gününden itibaren bombalanmaya başlandı. Ateşkesin sağlandığı 28 Şubat'a kadar süren bombardıman sonucu Bağdat'ın alt yapısı, özellikle yollar ve köprüler, sanayi ve askerî tesislerle su ve elektrik şebekeleri büyük ölçüde tahrip edildi.

BİBLİYOGRAFYA :

S. D. Brunn — J. F. Williams, *Cities of the World*, New York 1983, s. 299-302; *The Middle-East and North Africa*, London 1988, s. 421-450; S. Perowne, "Life in Baghdad", *JRCA*, XXXIV/3-4 (1947), s. 251-261; "Bağdâd, el-Medinetü'l-Müdevvere", *Fayşal*, XXVII, Riyad 1979, s. 35-50; A. A. Duri, "Bağdâd", *EJ²* (İng.), I, 907-908; C. H. Ps. — Hd. M. V. "Asia", *EBR*, II, 585-587.



AZMİ ÖZCAN

BAĞDAT DEMİRYOLU

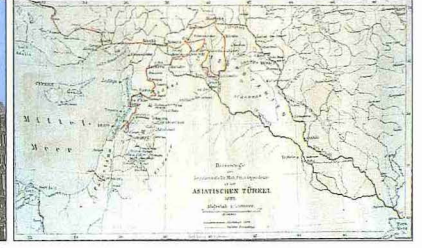
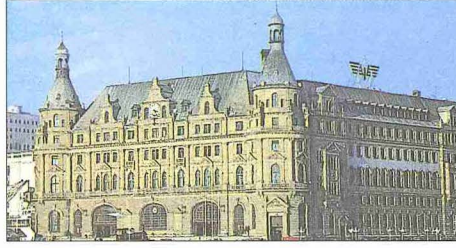
XIX. yüzyıl sonlarıyla
XX. yüzyıl başlarında
İstanbul-Bağdat arasında
yapılan demiryolu.

Buharlı gemilerin Şark limanlarına giden klasik denizyollarını önemli ölçüde değiştirmeye başladığı XIX. yüzyılın ikinci yarısı başlarında demiryolları bağlantısı ve yapımı büyük önem kazanmıştır. Klasik karayolu sistemiyle Akdeniz'i Basra körfezi ile birleştirmek, dolayısıyla en kısa yoldan Hindistan'a ulaşmak düşüncesi çok eskiye dayanır. Ancak 1782'de John Sullivan'ın Anadolu'dan Hindistan'a kadar uzanan bir karayolu yapımı teklifi, Albay François Chesney'in Suriye ve Mezopotamya'yı Hindistan'a bağlayacak karayolu ve Fırat nehri üzerinde buharlı gemi işletmesi ve bunun bir demiryolu ile Halep üzerinden Akdeniz'e ulaştırılması, Fırat hattının Küveyt'e kadar uzatılması gibi projeler kâğıt üzerinde kalmıştır. Bununla beraber 1854'te Tanzimat Meclisi'nde demiryolları yapımı kararlaştırılmış, 1856'da bir İngiliz kumpanyası İzmir-Aydın hattının yapım imtiyazını alarak 1866'da bu hattı işletmeye açmıştır. Aynı yıl açılan Varna - Rus-

çuk hattı ile Anadolu ve Rumeli'deki ilk önemli demiryolu hatları faaliyete geçirilmiştir.

1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması, Hindistan'a giden en kısa yol üzerinde İngiltere ve Fransa arasındaki mücadeleye yeni bir yön verdi. Bu durum demiryolu projelerine duyulan rağbetin artmasında da önemli rol oynadı. Robert Stephenson'un Süveyş Kanalı'na alternatif olarak ileri sürdüğü Üsküdar-İzmit-Sivrihisar - Aksaray - Fırat vadisi - Bağdat-Basra - İran ve Belüçistan-Kalküta hattı ise projenin büyük maliyeti dolayısıyla gerçekleştirilemedi. Demiryollarının askerî ve ekonomik yönden kazandığı önem, geniş topraklara sahip Osmanlı Devleti'nin yeni tedbirler almasına yol açtı ve bu iş için 1865'te Edhem Paşa'nın başkanlığında Nâfia Nezâreti kuruldu. 1870'ten itibaren geniş kapsamlı demiryolu inşa projeleri yapılarak bunların uygulanma imkânları araştırıldı. Bu amaçla, Rumeli'de yapılmakta olan Şark demiryolları projesindeki çalışmalarıyla da tanınan Avusturyalı mühendis Wilhelm Pressel davet edildi (Şubat 1872). Öncelikle İstanbul'u Bağdat'a bağlayacak büyük bir demiryolu hattının inşaatı kararlaştırıldı. Bu projenin ilk kısmı olarak 1872'de başlanan Haydarpaşa-İzmit hattı kısa zamanda tamamlandı. Ancak bu hattın daha ileriye götürülmesi işine, devletin içinde bulunduğu malî zorluklar yüzünden 1888 yılına kadar ara verildi ve hattın tamamlanabilmesi için yabancı sermayeye ihtiyaç duyuldu. Nâfia Nâzırı Hasan Fehmi Paşa Haziran 1880'de hazırladığı bir lâyiha ile demiryolu inşaatı için yabancı sermayenin gerekliliğini dile getirdi. Ayrıca Anadolu'yu baştan başa aşarak Bağdat'a ulaşacak iki ayrı hat tesbit etti. Bunlardan biri İzmir-Afyonkarahisar - Eskişehir - Ankara - Sivas-Malatya-Diyarbakır-Musul-Bağdat; diğeri ise İzmir-Eskişehir-Kütahya-Afyon-Konya-Adana-Halep-Anbarlı'dan Fırat nehrinin sağ yakasını takip ederek Bağdat'a ulaşmaktaydı. Bu ikinci güzergâh, hem maliyetinin daha düşük hem de askerî yönden avantajlı olması sebebiyle tercih ve tavsiye edildi.

Osmanlı malî durumunun, özellikle Düyûn-ı Umûmiyye'nin (1882) faaliyete geçmesinden sonra Avrupa malî çevrelerinde tekrar güvenilirlik kazanması ve Osmanlı hükümetlerinin demiryollarına ilgi göstermeleri, yeni demiryolu projelerinin ortaya atılmasına zemin hazırladı.



Bağdat demiryolunun başlangıç noktası olan İstanbul Haydarpaşa Garı ve demiryolu güzergâhını gösteren 1899 tarihli harita (İÜ Ktp., Albüm, nr. 90.567)

Bu projeler içinden özellikle Cazalet ve Tancred'in Tripolis, Humus, Halep, Fırat vadisi, Bağdat ve Basra hattı projesi dikkati çekti. Ancak bu hattın her iki tarafına Rusya'dan göç eden yahudi muhacirlerin iskân edileceği söylentilerinin çıkması ve Cazalet'in âni ölümü projenin suya düşmesine sebep oldu.

Buna benzer birçok demiryolu projesi, teklif getiren tarafların ve devletlerin politik ve ekonomik çıkarlarını ön plana aldığı ve Bâbü'lî'nin de demiryolları sebebiyle sağlamayı umduğu gelişme hedeflerine cevap vermediği için geri çözüldü. Ayrıca Bâbü'lî, başlangıç noktası İstanbul olmayan hiçbir projeye imtiyaz vermeyeceğini açıkladı. İngiliz ve Fransız sermayedarlarının bu faaliyetleri 1888'den itibaren aralarındaki rekabet ve çekişmeleri arttırırken Almanya demiryolları yapımında yeni bir güç olarak ortaya çıktı. Bunda, Bismarck'ın çekişen politikasına rağmen II. Abdülhamid'in meseleyle bizzat ilgilenmesi büyük rol oynadı. Bu şekilde İngiltere ve Fransa'ya karşı Almanya Doğu'da bir denge unsuru oldu. 24 Eylül 1888 tarihli bir irade ile Haydarpaşa-Ankara arasında bir demiryolu yapımı ve işletmesi, silâh satışı sebebiyle Osmanlılar'la yakın ilişkiler içinde bulunan Wüttenbergische Vereinsbank Müdürü Alfred von Kaulla'ya verildi. 4 Ekim'de von Kaulla ve Osmanlı hükümeti arasında, 92 kilometrelik mevcut Haydarpaşa - İzmit hattının Ankara'ya kadar uzatılmasına dair sözleşme imzalandı. Osmanlı Devleti her kilometre için senede 15.000 franklık bir garanti verdi. 4 Mart 1889'da Anadolu Demiryolları Şirketi (Société du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie) resmen kuruldu. Böylece Bağdat'a doğru daha 1872'de yola çıkarılmış olan demiryolu hattı yapımına gecikmeli de olsa tekrar başlandı.

Anadolu Demiryolları Şirketi inşaat faaliyetlerini düzenli olarak sürdürdü ve daha ileri hatlar için aldığı yeni imtiyazlarla, taahhütlerini vaktinde ve en iyi bir şekilde yerine getirdi. 1890'da İzmit-Adapazarı, 1892'de Haydarpaşa-Eskişehir-Ankara, 1896'da da Eskişehir-Konya hatları bitirildiğinde 1000 kilometreyi aşan bir demiryolu şebekesi döşenmiş durumdaydı. Osmanlı hükümeti daha İzmit-Adapazarı hattının açılışında yapılan törende demiryolunun Basra körfezine kadar uzatılması niyetinde olduğunu açıklamış ve Almanlar'la temaslarını yoğunlaştırmıştı. Eylül 1900'de Alman hükümeti, yeni kaiser Wilhelm'in uygulamak istediği dünya politikasına uygun olarak bankalara ve hariciyesine bu konuda gerekli desteğin sağlanması için talimat verdi. Demiryolunun Bağdat'a kadar uzatılması projesine ise Rusya, İngiltere ve Fransa karşı çıkmaktaydılar. Rusya, Ankara'dan itibaren demiryolunun güneydoğu Anadolu istikametine yönelerek Konya üzerinden geçirilmesinde diğer bazı sebeplerle birlikte önemli ölçüde etkili oldu ve bu hattın Sivas üzerinden kuzeydoğu Anadolu'ya doğru yöneltilmesinden vazgeçildi. İngiltere'nin Mısır'daki askerî varlığını arttırmasına göz yumulması ve Fransa'ya da İzmir-Kasaba hattının Alaşehir'den Afyon'a kadar uzatılma imtiyazının verilmesi bu devletlerin muhalefetlerini önledi.

Bağdat demiryolu anlaşmaları çok karışık safhalardan geçerek son şeklini aldı. 23 Aralık 1899'da ön imtiyaz anlaşması, 21 Ocak 1902'de esas imtiyaz anlaşması imzalandı. Nihayet 21 Mart 1903'te son anlaşma ile, yapılacak ilk hat olan 250 kilometrelik Konya - Ereğli hattının finansmanına dair mukavelenâme imza edildi. 13 Nisan 1903'te ise Bağdat Demiryolu Şirketi (Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad) resmen kurul-

du. İnşaatın hemen başlaması amacı ile Osmanlı Devleti üstlendiği malî yükümlülükleri derhal yerine getirerek Konya, Halep ve Urfa'nın âşâr vergilerini kilometre garantisi olarak gösterdi. Anlaşma şartları gereğince, şirketin yapacağı her kilometre yol için hükümet nominal değeri 275.000 frank olan Osmanlı tahvilleri çıkartacak ve bu tahvillere şirketin sahip olduğu gayri menkuller garanti olarak ipotek edilecekti. Hattın geçeceği yollar boyunca devlete ait orman ve madenlerle taş ocaklarından inşaat için faydalanma imtiyazı da verildi. Bunlar o dönemde diğer ülkelerde yapılan demiryolları için şirketlere verilen imtiyazların benzerlerini teşkil etmekteydi. Demiryolu ile ilgili her türlü malzeme gümrüksüz olarak ithal edilecekti. Şirket Osmanlı Harbiye Nezâreti ile anlaşarak uygun görülecek yerlerde istasyonlar yapacak ve savaş veya isyan çıktığında askerî taşımalara öncelik verilecekti. Şirketin resmî dili Fransızca idi. Memurları özel üniforma giyecek ve fes takacaklardı. Alman sermayesinin hâkim olduğu ve % 30 oranında Fransız sermayesinin bulunduğu şirket diğer sermayedarlara da açık tutuldu. 99 yıl süreli olan imtiyaz anlaşması, ilk otuz yıl dolduğunda devlete şirketin satın alınması hakkını vermekteydi. Yapımı I. Dünya Savaşı sırasında da devam eden ve ancak Ekim 1918'de kesintisiz bir şekilde Bağdat'ı İstanbul'a bağlayan bu demiryolu, yeni Türkiye Cumhuriyeti tarafından 10 Ocak 1928'de satın alınarak devletleştirildi.

Bağdat demiryolu, Doğu'ya doğru açılmayı propaganda konusu ve prestij meselesi yapan Almanya ile İngiltere arasında, neticesi I. Dünya Savaşı'na varacak olan amansız rekabetin başlıca kaynaklarından biri olmuştur. Kendilerini Osmanlı mirasının tabii vârisleri olarak gören büyük devletler, Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na destek veren bir güç olarak belirmesini hazmedememişlerdir. Anadolu - Bağdat demiryolu projelerinin ortaya atıldığı andan itibaren Osmanlı Devleti'ne politik ve zamanla da ekonomik faydalar sağladığı anlaşılmaktadır. Nitekim hattın askerî amaçlarla kullanılmasının yanı sıra, Anadolu hububatının İstanbul'a taşınarak devlet merkezinin artık eskisi gibi Rus ve Bulgar buğdayına muhtaç olmaktan kurtarılmasında ve hat boyunca yerleştirilen 100.000'lerce muhacirin Anadolu'nun demografik yapısında olduğu gibi ekonomisinde de önemli rol oynadığı söylenebilir.

BİBLİYOGRAFYA :

F. H. Bode, *Der Kampf um die Bagdadbahn 1903-1914, Ein Beitrag zur Geschichte der Deutsch-Englischen Beziehungen*, Breslau 1914; P. Rohrbach, *Hatt-ı Saltanat-Bağdad Demiryolu*, İstanbul 1331; P. K. Butterfield, *The Diplomacy of the Baghdad Railway 1890-1914*, Göttingen 1932; Bekir Sıtkı Baykal, *Das Bagdad-Bahn Problem 1890-1913*, Freiburg 1935; L. Ragey, *La question du Chemin de fer de Bagdad 1893-1914*, Paris 1936; R. Hüber, *Die Bagdadbahn*, Berlin 1943; M. K. Chapmann, *Great Britain and the Baghdad Railway 1888-1914*, Northampton 1948; A. Onur, *Demiryolları Tarihi 1860-1953*, İstanbul 1953; L. Rathmann, *Die Nahostexpansion des deutschen Imperialismus vom Ausgans des 19. Jahrhunderts bis zum Ende des ersten Weltkrieges, Eine Studie über die Wirtschafts-politische Komponente der Bagdadbahnpolitik*, Leipzig 1961; a.mlf., *Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi* (trc. Ragıp Zaralı), İstanbul 1976, s. 41 vd.; W. von Kampen, *Studien zur Deutschen Türkei-politik in der Zeit Wilhelms II*, Kiel 1968, s. 24-26; E. M. Earle, *Bagdad Demiryolu Savaşı* (trc. Kasım Yargıcı), İstanbul 1972; İliber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, İstanbul 1983, s. 73 vd.; Burhan Oğuz, *Yüzyıllar Boyunca Alman Gerçeği ve Türkler*, İstanbul 1983, s. 161 vd.



KEMAL BEYDİLLİ

BAĞDAT HATUN

(ö. 736/1335)

İlhanlı Hükümdarı
Ebû Saîd Bahadır Han'ın karısı.

Babası Suldus aşiretinden Çoban b. Melik b. Tudun Noyan'dır. 1323'te Celâ-yiriler'den Emir Şeyh Hasan b. Emir Hüseyin b. Akboğa ile evlendirildi. 1325'te Ucan yaylasında kendisini görerek beğenen Ebû Saîd Bahadır Han onunla evlenmek istedi. Cengiz yasasına göre hanın beğendiği kadın evli bile olsa eşinin onu hemen boşaması gerekiyordu. Bu durum Bağdat Hatun'un babası Emir Çoban tarafından öğrenilince Ebû Saîd Han'la araları açıldı. Siyasî rakipleri emir ve han arasındaki kırgınlığı daha da arttırdılar. Bunun üzerine Emir Çoban ve oğulları Ebû Saîd Han tarafından birer birer ortadan kaldırıldı. Metanetini hiçbir şekilde kaybetmeyen Bağdat Hatun sonunda Emir Şeyh Hasan'dan boşanıp Ebû Saîd Han'la evlendi ve İlhanlı sarayında baş kadınlığa yükselerek Hüdâvendigâr lakabını aldı. Kısa zamanda Ebû Saîd nezdinde büyük itibar kazandı. Ancak Bağdat Hatun ve ailesinin rakipleri aleyhte faaliyetlerini sürdürerek 1331'de eski emir Şeyh Hasan'la gizlice haberleştiği iftirasında bulundular. Bu yüzden Ebû Saîd Bağdat Hatun'a karşı eski sevgisi-

ni ve güvenini kaybetti. Ancak daha sonra suçsuz olduğu anlaşıldı ve tutuklanması emredilen Şeyh Hasan annesinin de araya girmesiyle başışlanarak Kemah Kalesi'ne tayin edildi.

Ebû Saîd Han Bağdat Hatun'dan sonra 1333'te onun yeğeni Dilşâd'la evlendi. Bunu hazmedemeyen Bağdat Hatun, kocasına karşı kin duymaya başladı. Bu sebeple Özbek Han'a karşı harekete geçen hanın âni ölümü (30 Kasım 1335), onun tarafından zehirlendiği rivayetine yol açtı. İbn Battûta da bu rivayeti doğrulamaktadır.

Ebû Saîd Han'dan sonra İlhanlı tahtına geçen Arpa Han, Ebû Saîd'in ölümünden Bağdat Hatun'u sorumlu tuttu. Sonunda Bağdat Hatun Hoca Lü'lü' adında biri vasıtasıyla hamamda başına topuz vurulmak suretiyle öldürüldü. Cesedi âdi bir örtü altında günlerce ortada kaldı.

Bağdat Hatun'un eski kocası Emir Hasan-ı Büzürg İrak-ı Arabî ele geçirdiğinde Ebû Saîd Han'ın son eşi Dilşâd Hatun'la evlenerek daha önce kendisine yapılan haksızlığın intikamını aldı (1336).

Günümüz tiyatro yazarlarından Gungör Dilmen, XIV. yüzyılın bu güzelliği ve dirayetiyle meşhur kadını hakkında *Bağdat Hatun* adlı bir tiyatro eseri kaleme almış ve eser 1980'de devlet tiyatrolarında sahneye konulmuştur.

BİBLİYOGRAFYA :

Hâfız-ı Ebrû, *Zeyl-i Câmî' u t-tevârîh* (nşr. Hânâbâ Beyânî), Tahrân 1317 hş., bk. İndeks; İbn Battûta, *Voyages*, II, 117 vd.; *Târîh-i Şeyh Çveys* (nşr. J. B. van Loon), The Hague 1954, s. 57-59; Mîrhând, *Ravzatü's-şafâ*, V, 153 vd.; Spuler, *İran Moğolları*, s. 138, 142, 145, 278, 389, 412, 430-431, 434; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, "Anadolu Türk Tarihinde Üç Mühim Sima", *TTEM*, I/5 (1930-31), s. 64-82; Ahmed Temir, "Suldus", *İA*, XI, 10; R. M. Savory, "Bağdad Khâtûn", *EL* (İng.), I, 908-909.



ENVER KONUKÇU

BAĞDAT KÖŞKÜ

Topkapı Sarayı'nda
XVII. yüzyılda yapılmış köşk.

Bugün Topkapı Sarayı adıyla tanınan Sarây-ı Cedîd (Yeni Saray) manzumesi içindeki yapılardan biri olan Bağdat Köşkü (Bağdat Kasrı), Sultan IV. Murad tarafından 1638'den az sonra yaptırılmıştır ve 1624'te Safevîler tarafından ele geçirilen Bağdat'ın 1638 yılının son günlerinde yeniden fethedilmesinin hâtrısı olarak bu adla anılmıştır. Köşkün yapılışını