

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU  
FILOZOFSKI FAKULTET  
ODSJEK ZA POVIJEST

Ivan Hontić

**NJEMAČKA ISTOČNA POLITIKA  
NA PRIJELAZU IZ 19. U 20. STOLJEĆE**

Diplomski rad

Mentor: prof. dr. sc. Damir Agičić

Zagreb, listopad 2013.

## Sadržaj

|                                                                      |    |
|----------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Uvod.....                                                         | 1  |
| 2. Njemačko kolonijalno carstvo.....                                 | 3  |
| 2.1. Razdoblja kolonizacije i organizacija kolonijalnih poslova..... | 4  |
| 2.2. Od <i>Realpolitik</i> prema <i>Weltpolitik</i> .....            | 6  |
| 3. Njemačka istočna politika.....                                    | 8  |
| 3.1. Bagdadska željeznica.....                                       | 10 |
| 3.2. Ekonomski interesi na Bliskom istoku.....                       | 14 |
| 4. Ekonomski aspekti kolonizacije.....                               | 15 |
| 5. Zaključak.....                                                    | 18 |
| 6. Dodatak.....                                                      | 19 |
| 6.1. Tablični prikazi.....                                           | 19 |
| 6.2. Slike.....                                                      | 20 |
| 7. Literatura.....                                                   | 27 |

## **Njemačka istočna politika na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće**

**Sažetak:** Početak njemačkog kolonijalizma seže u razdoblje kancelara Otta von Bismarcka i osvajanja prvih kolonija u Africi, Aziji i na Pacifiku. Odlaskom Bismarcka, dolazi novo razdoblje u kolonijalnim poslovima Njemačkog Carstva, kao posljedica politike *novog kursa* koju zagovara novi car, Vilim II. Njegova težnja za svjetskim značajem, sudjelovanjem u važnim svjetskim pitanjima i osiguranje *mjesta pod suncem* za svoje carstvo, dovest će Njemačku (i ostale sile) do najvećeg vojnog sukoba u dotadašnjoj povijesti. Rast Njemačke prijetio je francuskom primatu u Europi, kao i engleskom primatu u kolonijalnoj politici. Zbliživši se s Turskom, Njemačka je postala opasna i za Rusiju. Bagdadska željeznica donijela bi presudnu odluku oko dominacije nad Bliskim istokom u korist Njemačke, a i Turskom Carstvu bi strategijski bilo vrlo važno povezati prijestolnicu sa svojom najistaknutijom provincijom. Željeznica u rukama Nijemaca značila bi veliku opasnost za najvažnije britansko kolonijalno carstvo – Indiju. Interesi na Bliskom istoku bili su presudni u zaoštavanju napetosti. Rivalstvo oko dominacije tim prostorom između Njemačke i Britanije nije bilo neposredni povod za rat. Ono što se pripremalo unatrag nekoliko godina, započele su njihove saveznice. I tako su narodi, kad su po kabinetima skretnice jednom bile namještene, krenuli u rat s oduševljenjem ili barem bez odbijanja.

**Ključne riječi:** Njemačko Carstvo, kolonijalizam, interesne sfere, ekonomija, Bagdadska željeznica

## **German Eastern Policy at the turn of the century**

**Abstract:** The start of German colonialism dates back to the period of chancellor Otto von Bismarck and the conquest of the first colonies in Africa, Asia and the Pacific. With the dismissal of Bismarck, comes a new era in German colonial affairs as a result of the *Neuer Kurs* policy advocated by the new emperor, Wilhelm II. His pursuit for global significance, participating in world's important matters and insurance *place under the sun* for his empire will bring Germany (and other world powers) to the largest military conflict till that time. Fast Germany's progress threatened the primacy of French in Europe, as well as the primacy of Britain in colonial affairs. After rapprochement with Turkey, Germany has become dangerous for Russia also. The Baghdad railway would bring crucial decision about the domination of the Middle East in favor of Germany, and it would be strategically very important for the Ottoman Empire to connect the capital (Istanbul) with its most prominent province. The Railway in the hands of the Germans would mean great danger for the most important British colonial empire - India. Interests in the Middle East were crucial for tensions increase. Rivalry between Germany and Britain to dominate this area was not immediate cause for war. What was preparing several years ago, began their allies. And so are the people, when railway turnouts were fixed in the cabinets, went to war with enthusiasm or at least without rejection.

**Key words:** German Empire, Colonialism, Sphere of Influence, Economy, Baghdad Railway

## 1. Uvod

Imperijalizam europskih sila nakon druge industrijske revolucije, usmjerio je njihove ciljeve na nešto drugačiju taktiku u osvajanju, upravljanju i iskorištavanju koloniziranih teritorija. Razdoblje nakon 1830. godine obilježeno je najvećim prijelazom zemljoradničkog na industrijsko društvo. *Novi imperijalizam* u fokus stavlja eksploataciju prirodnih resursa i kontrolu trgovine na novoosvojenim područjima, kako bi ubrzani industrijski razvoj imao dovoljno resursa za daljnji napredak. Glavna područja interesa postaju Afrika i Azija.

„Imperijalizam ima slične pobude u Velikoj Britaniji, Francuskoj, Rusiji, Njemačkoj i Italiji. Njegovi se pobornici pozivaju na volju za povećanjem utjecaja države i osiguranjem njezinih strateških interesa, na želju za izvršenjem *misije*, donoseći azijskom i afričkom stanovništvu europsku civilizaciju, i na ekonomske potrebe. Kad je *podjela svijeta* već gotovo završena, ona se nastavlja u drugačijem obliku: u uspostavljanju *zona utjecaja*. Ali njezini ciljevi i obilježja imaju u oba slučaja zajedničke crte. Europi je potrebno da nađe tržišta za višak svoje industrijske proizvodnje, naročito tekstilne i metalurgijske. Njoj treba sirovina i živežnih namirnica koje joj utroba njezine zemlje i njezino tlo ne daju ili daju u nedovoljnoj količini. Neophodno je dakle da neprestano nastoji da proširuje svoje trgovačke odnose s ostalim kontinentima.“<sup>1</sup>

Za Njemačku je stjecanje kolonija postalo moguće tek nakon ujedinjenja 1871. godine. „Ono je pokrenulo želju da se Njemačka priključi ostalim silama u kolonijalnoj politici.“<sup>2</sup> „Tvorbom Njemačkog Carstva nije samo izmijenjena ravnoteža sila u Europi, već je potaknut duh realne politike i militarizma. Formiranje Njemačkog Carstva duboko je promijenilo osnove kontinentalne ravnoteže. U novome *Reichu* oživjela je ideja *Velike Njemačke*.“<sup>3</sup> U unutarnjoj politici javile su se oštre suprotnosti po pitanju zauzimanja i administracije kolonija. Većina javnosti, pa i sam kancelar Bismarck bili su protiv kolonizacijske ekspanzije na područja izvan Europe. Glavni argumenti bili su financijski teret koji će morati snositi porezni obveznici, budući da kolonizatorske aktivnosti iziskuju mnogo novca i ljudstva. Sam Bismarck je sumnjao u ispravnost kolonijalne politike, smatrajući da će za Njemačku biti velika prednost ako ostane čisto kontinentalna država, bez prekomorskih obveza. Stjecanje kolonija za Njemačku bilo bi, kako je jednom Bismarck spomenuo, „kao da si osiromašeni

---

<sup>1</sup> RENOUVIN, Pierre, *Evropska kriza i Prvi svjetski rat*, Naprijed, Zagreb, 1965., str. 10

<sup>2</sup> CONRAD, Sebastian, *German Colonialism: A Short History*, Cambridge University Press, New York, 2012., str. 16

<sup>3</sup> THE TIMES: *Atlas svjetske povijesti*, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb, 1989., str. 217

poljski plemić nabavlja svilu i samurovinu, kad mu je potrebna samo košulja.“<sup>4</sup> Bio je svjestan i pozicije prema Britaniji na čiju je neutralnost u kontinentalnim pitanjima želio i dalje računati. Kolonizacija bi sigurno narušila takav odnos Njemačke i Britanije, što nikako ne bi odgovaralo trenutnoj brizi Njemačke, a to je izolacija Francuske. „U tako nastalom sistemu podjele moći i suparništva između pojedinih sila, smatrana je *svjetskom silom* samo ona država koja je neposredno ili posredno sudjelovala u donošenju velikih političkih odluka u svijetu i koja je pri tome mogla nametati svoje vlastite interese.“<sup>5</sup>

Zagovaratelji kolonizacije isticali su potrebu za širenjem na ostale kontinente zbog potrebe za sirovinama i hranom. Proizvodi industrije koja je bila u velikom zamahu, tražili su nova tržišta. Kolonizacijom bi se smanjila i emigracija <sup>6</sup> stanovništva iz Njemačke, prvenstveno u SAD. Na taj način, stanovništvo koje bi napustilo matičnu zemlju ne bi bilo izgubljeno, već bi se naselilo na novokolonizirana područja i time pridonosilo važnosti Njemačke kao svjetske sile. Ne manje važna, bila je i povećana kolonizacijska aktivnost velikih sila ranih 1880-ih godina. „Englesko stjecanje udjela Sueskog kanala 1875. i bombardiranje Aleksandrije 1882. godine, bili su uvod u intervenciju u Egiptu. Francuska je uspostavila protektorat nad Tunisom 1881. godine, a Italija je poduzela prve korake prema osnivanju kolonija na obalama Crvenog mora.“<sup>7</sup>

Njemačka je morala reagirati brzo ako je željela pridobiti i ono malo preostalog nekoloniziranog područja pogodnog za eksploataciju. Javnost je postala sve više zainteresirana za kolonizaciju isto kao i trgovci, financijeri i interesenti u prekomorsku ekspanziju, koji svojom nametljivošću počinju sve jače utjecati na kancelara koji mijenja svoju vanjsku politiku i prihvaća kolonizaciju kao put jačanja njemačkog utjecaja u svjetskoj politici. „Ekonomski rast od sredine prema kraju stoljeća, nije učinio mnogo u pogledu rastjerivanja individualnog i kolektivnog straha (*Angst*).“<sup>8</sup> Strah od nezadovoljstva velikih sila

---

<sup>4</sup> HENDERSON, William Otto, *Studies in German Colonial History*, F. Cass & Co. London, 1962., str. 3

<sup>5</sup> BLEICKEN, Jochen, *Povijest svijeta III. dio*, Marijan tisak, Split, 2005., str. 588

<sup>6</sup> Maksimalni intenzitet iseljavanja iz Njemačke bio je 1881.-1885. (91% u SAD – snažnim gospodarskim razvojem SAD su jamčile puno brži uspjeh, nego nestabilno njemačko gospodarstvo koje je naglo prešlo s poljoprivrede u industrijski stadij. Usp.: GOLDSTEIN, Ivo (ur.), *POVIJEST: Kolonijalna carstva i imperijalizam (1871. – 1914.)*, knjiga broj 15, Europapress holding, Zagreb, 2008., str. 77

<sup>7</sup> HENDERSON, William Otto, nav.dj., str. 4

<sup>8</sup> HAYES, Paul, *Themes in Modern European History 1890-1945.*, Routledge, London & New York, 1992., str.

spram njemačkog imperijalizma, unutarnji politički problemi<sup>9</sup>, te nerazvijena mornarica, obeshrabrivali su vodstvo Njemačke da se ranije upusti u kolonijalnu ekspanziju.

Savezništvima se nastoji poboljšati vlastiti položaj u slučaju opasnosti i izolirati neprijatelja. „Godine 1884. Bismarck je bio spreman djelovati. Dvojni savez (Njemačka i Austro-Ugarska, 1879.), Trocarski savez (Njemačka, Austro-Ugarska i Rusija, 1881.) i Trojni savez (Njemačka, Austro-Ugarska i Italija, 1882.) donijeli su kratki period diplomatskog mira u Europi. Bismarck se odlučio suočiti s Britanijom u kolonijalnim planovima.“<sup>10</sup>

## 2. Njemačko kolonijalno carstvo

Njemačko kolonijalno carstvo trajalo je relativno kratko u odnosu na kolonijalizam ostalih europskih sila. Usprkos tome, između 1884. godine i završetka Prvog svjetskog rata, Njemačka je uspjela postati jedna od najvećih kolonizatorskih sila u epohi kolonizacije. Ovdje treba spomenuti da niti jedna europska sila nije tako kratko posjedovala kolonije kao Njemačka, svega 35 godina. Što se teritorija tiče, Njemačka je u svojim kolonizatorskim pretenzijama bila najviše koncentrirana na Afriku, gdje je prve teritorije osvojila 1884. i 1885. godine.

*Utrku za Afriku* pokrenula je Francuska ulaskom u Tunis 1881. godine, te Britanija zauzimanjem Egipta 1882. godine, a formalizirana je Berlinskom konferencijom (Kongoanska konferencija) 1884. godine. Konferenciju je organizirao Bismarck, a njome je trebalo regulirati kolonizaciju i trgovinu u Africi u razdoblju novog imperijalizma.

„Azija i otočja istočno i jugoistočno od azijskog kopna su drugo poprište imperijalističkih akcija. One su ovdje naišle na drugačiju konstelaciju nego u Africi jer su bile suočene s nizom starih, iako po europskim mjerilima politički slabih, visoko razvijenih kultura: s Turskom, Perzijom, Indijom, Anamom, Kinom, Japanom, iza kojih se protezala kontinentalna velesila Rusija.“<sup>11</sup> Manja područja u sjeveroistočnoj Kini i na Pacifiku dodana su carstvu 1897. i 1899. godine. Njemačka ekspanzija na istok i jugoistok Azije, također je

---

<sup>9</sup> Društvene napetosti koje su uslijedile nakon rata 1864., 1866. i 1870. godine. Usp.: GOLDSTEIN, Ivo (ur.), nav.dj., str. 77

<sup>10</sup> HENDERSON, William Otto, nav.dj., str. 5

<sup>11</sup> BLEICKEN, Jochen, nav.dj., str. 589

dio velikog europskog rivalstva oko ekonomskih privilegija, strateškog smještanja vojnih baza i sfera utjecaja u regijama.

Zagovornici kolonizacije širili su planove (često su to bile i njihove fantazije) za daljnje povećanje kolonijalnog carstva. Područje Maroka (koje je prouzročilo dvije ozbiljne vanjskopolitičke krize 1905. i 1911. godine), belgijskog Konga (neophodno za stvaranje Njemačke Središnje Afrike), Bliski Istok te područja pod portugalskim nadzorom (dijelovi Angole i Mozambika), uzrokovali su više diplomatskih problema Carstvu, nego što su donijeli dobra. Aneksijom Kiaochowa (poluotok Shandong), Samoe i Nove Gvineje, njemačkoj ekspanziji je došao kraj.

## **2.1. Razdoblja kolonizacije i organizacija kolonijalnih poslova**

Raščlanimo li period njemačke kolonizacije (od 1884. godine i zauzimanja prvih kolonija, zaključno s početkom Prvog svjetskog rata), možemo ju promatrati kroz tri razdoblja:

Prvo razdoblje je Bismarckovo stjecanje kolonijalnih posjeda (1884. - 1890. godine). Ne želeći da država vodi brigu o kolonijama, osnivaju se ovlaštene tvrtke i društva za poticanje kolonizacije koje trebaju upravljati prekomorskim posjedima, prema uzoru na Britanski sistem kolonizacije. Na taj način bi se porezni obveznici oslobodili plaćanja troškova za vođenje kolonija. Osnovano je Kolonijalno društvo (*Kolonialverein*) 1882. godine, a dvije godine kasnije i Društvo za njemačku kolonizaciju (*Gesellschaft für deutsche Kolonisation*) – spojene 1887. godine u *Deutsche Kolonialgesellschaft*.<sup>12</sup> Trgovina je morala biti ključna za ulazak u kolonije, prije bilo kakve političke ili vojne akcije. Ovaj plan nije bio uspješan jer trgovci nisu spremno prihvatili ulogu upravljanja kolonijama. Pokazalo se da ugovorna poduzeća nisu u stanju organizirati upravu i da im je jedino stalo do brze zarade. Plan je propao, a država je ipak morala preuzeti kompletnu administraciju. U ovome razdoblju, na čelu kolonijalnih poslova bili su Heinrich von Kusserow (1880.-1885. godine) i Friedrich Richard Krauel (1885.-1890. godine).<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> Usp.: HENDERSON, William Otto, nav.dj., str. 5

<sup>13</sup> Usp.: SCHÖFERT, Arne, *Kolonialabteilung, Reichskolonialamt und Reichskolonialministerium 1890-1920*, u: <http://www.traditionsverband.de/magazin/rka.html> (14.07.2011.), str. 1

U drugom razdoblju država preuzima kontrolu nad administracijom kolonija (1890.-1906. godine). Njemačkim kolonijama upravljaju dužnosnici odgovorni caru. Paul Kayser postaje ravnatelj Ureda kolonizacije ministarstva vanjskih poslova.<sup>14</sup> Učinjeno je dosta pogrešaka u vođenju kolonijalne politike: kompanijama su davane neopravdano velike koncesije, dok je uprava bila previše centralizirana i birokratizirana u rukama neadekvatnih osoba (najčešće vojnih časnika bez iskustva). Usprkos tome, ostvaren je zadovoljavajući ekonomski napredak, uspostava javnih radova, škola i bolnica. „Ostvarena su vrijedna znanstvena istraživanja posebno na područjima medicine i agrikulture tropske klime.“<sup>15</sup> Podjela svijeta između kolonijalnih velesila bila je gotovo završena, a novi oblik osvajanja provodio se putem utjecaja na interesne zone, prvenstveno na Bliskome istoku. Osim Kaysera, ravnatelji Ureda kolonizacije bili su i Oswald von Richthofen, Gerhard von Buchka, Oskar Wilhelm Stübel, princ Ernst II od Hohenlohen-Langenburga.<sup>16</sup>

Posljednje razdoblje (1907.-1914. godine) značajno je kao razdoblje kolonijalne reforme i ekonomskog napretka. Kolonijalni ured izdvojen je iz ministarstva vanjskih poslova, a na njegovo mjesto postavljen je vrlo sposobni Bernhard Dernburg.<sup>17</sup> Uzor Dernburgove kolonijalne politike bila je Britanija. Posjećivao je britanske kolonije, boravio u Londonu kako bi sistem prenio na njemačke kolonije. Država pokušava doći do vlasništva nad zemljom, otkupom od kompanija. Njemačkim doseljenicima i starosjediocima dana su ograničena prava u lokalnoj upravi. Postupno se ukidalo ropstvo, a prisilni rad na javnim radovima morao je biti plaćen.

Ako usporedimo Njemačku sa starijim kolonijalnim silama duže tradicije (Francuska, Britanija i Nizozemska), kolonijalna politika Njemačke vođena je modernijim metodama upravljanja i ulaganja kapitala. Kolonije nisu zauzimate borbama, što je velika razlika u odnosu na probleme s urođenicima koje su imale ostale sile. „Promjene koje su se u kolonijama ostalih velikih sila razvijale postupno, u njemačkim su kolonijama nastajale puno brže.“<sup>18</sup> Ipak u praksi, kolonizacija koja se temeljila na znanju umjesto represije, ciljajući na razvoj umjesto potlačivanja, jedva se provodila. Loša uprava u kolonijama dovela je do ustanaka starosjedilaca, koji su sprečavani skupim vojnim ekspedicijama.

---

<sup>14</sup> Usp.: SCHÖFERT, Arne, nav.dj., str. 1

<sup>15</sup> HENDERSON, William Otto, nav.dj., str. 8

<sup>16</sup> Usp.: SCHÖFERT, Arne, nav.dj., str. 1

<sup>17</sup> Isto, str. 1

<sup>18</sup> HENDERSON, William Otto, nav.dj., str. 3



Status osvojenih kolonija bio je oprečan: osvojena područja ulazila su u sastav *Nove Njemačke* kao dio Carstva s pravilima poštivanja međunarodnih zakona, ali se zakoni matične zemlje u njima nisu provodili. Izvršna vlast (i upravitelj kolonije i kolonijalna administracija u Berlinu) mogla je donositi zakone i propise bez obzira na zakonodavstvo koje je vrijedilo u matičnoj zemlji. Ovakav sustav često je dovodio do rasnih diskriminacija, diskriminacije u administraciji rada, kontroli useljavanja i iseljavanja.

Osvojena područja razlikovala su se i geografski i geološki i klimatski. Važnije od toga, odnosi prema lokalnim zajednicama i društvima u kolonijama također su bili jako različiti. Rezultat toga svega je vrlo nehomogeno kolonijalno carstvo.

## **2.2. Od *Realpolitik* prema *Weltpolitik***

Godine 1888. njemačkim carem postaje Vilim II Hohenzollern. Novi car „bio je koliko neiskusn, toliko i željan vladanja. Ta je činjenica od posebne važnosti prilikom istraživanja političke moći njemačkog cara potkraj 19. i prvih godina 20. stoljeća.“<sup>19</sup> Novi se car ubrzo našao u sukobu s Bismarckom i u vanjskoj i unutarnjoj politici. Vilimova težnja za svjetskim značajem našla su u suprotnosti s Bismarckovim temeljima vanjske politike. „Težnja za dobivanjem odgovarajućeg *mjesta pod suncem* i precjenjivanje vlastite vrijednosti, koji su u znatnoj mjeri obilježili vanjsku politiku Njemačkog Carstva na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće, naročito su dolazili do izražaja u nastupu i spektakularnim postupcima Vilima II.“<sup>20</sup> Sukobila su se dva različita temperamenta, mladost i starost, te različite političke ambicije.

Bismarck je razdužen funkcije kancelara 1890. godine. Njegova *Realpolitik* koju je uspješno provodio svojim složenim ali vrlo funkcionalnim sistemom saveza između europskih sila, ustupila je mjesto *Weltpolitik*, novog i ambicioznog cara. Odbacuju se principi nagodbene strategije s Rusijom, djelomično podržavanje Francuza u njihovoj kolonijalnoj politici, fleksibilnost pozicije spram Engleza, koji u činili temelj Bismarckove vanjske politike. „Izmijenjen je kurs njemačke vanjske politike, i to nije bila samo posljedica personalnih promjena u vodstvu njemačke države, nego i rezultat svjesnog, već prije kao alternativa razmatranog nastojanja da se Njemačka prilagodi novonastalim odnosima snaga;

---

<sup>19</sup> GOLDSTEIN, Ivo (ur.), nav.dj., str. 471

<sup>20</sup> BLEICKEN, Jochen, nav.dj., str. 593

međutim, u pregrupiranjima političkih snaga poslije 1890. godine odrazila se Bismarckova odsutnost i u tome što je inicijativa – unatoč suprotnim težnjama Vilimove svjetske politike – postupno prelazila u ruke ostalih europskih sila.<sup>21</sup>

Nakon 1890. godine Vilim se okreće suradnji s Austro-Ugarskom i prekida partnerstvo s Rusijom. „*Weltpolitik* je služila i kao potpora autoritarnosti, koncesije su davane na mnogim područjima politike i brojnim interesnim skupinama, s ciljem da se očuva izborni sistem i *Reichstag* s ograničenom vlasti, koji onda i dopušta taj autoritarizam.“<sup>22</sup>

Bismarckovim odlaskom završilo je i rano imperijalističko razdoblje. Prestaju preookeanske akcije, a žarišta napetosti prenose se ponovno u Europu, zbog nacionalizama koji su postali sve agresivniji u imperijalističkim konfliktima. S novim kancelarom Leom Caprievim (1890.-1894. godine), „Njemačka se našla na novom putu u težnji prema svjetskoj moći. To je zahtijevalo nove, čvrste sporazume budući da je svjetska politika značila jačanje carstva i ostvarivanje političke nadmoći.“<sup>23</sup> Sistem upravljanja kolonija putem ovlaštenih poduzeća, kako bi se odgovornost vlade svela na minimum, zamijenjen je sistemom potpune carske kontrole nad kolonijama.

Njemačko okretanje prema *svjetskoj politici* razbilo je Bismarckove granice. Većina Nijemaca imala je osjećaj bezgranične snage i željela je svjetsku politiku bez rezervi. Oni Nijemci koji su uviđali postojanje drugih sila vjerovali su da će rivalstvo sila, pogotovo Engleske i Rusije, spriječiti njihove kombinacije protiv Njemačke.<sup>24</sup> „Jačanje faktora moći u međunarodnoj politici i težnja za nacionalnim prestižem, a uz to i uzajamno nepovjerenje povezano s potrebom za sigurnošću, pogodovali su u visokom stadiju imperijalizma takvu razvoju u kojem su u donošenju vanjskopolitičkih odluka sve češće prevladavali vojni razlozi.“<sup>25</sup>

---

<sup>21</sup> Isto, str. 595

<sup>22</sup> HAYES, Paul, nav.dj., str. 40

<sup>23</sup> GOLDSTEIN, Ivo (ur.), nav.dj., str. 473

<sup>24</sup> Usp.: TAYLOR, Allan John Percivale, *Borba za prevlast u Evropi 1848.-1918*, Veselin Masleša, Sarajevo, 1968., str. 346

<sup>25</sup> BLEICKEN, Jochen, nav.dj., str. 598

### 3. Njemačka istočna politika

Područje Bliskog istoka ekonomski je bilo interesantno većini kolonijalnih sila, naročito nakon kolonijalne podjele na ostalim kontinentima. To je područje pod vladavinom Turaka ekonomski propadalo. Njegova je važnost bila višestruka: poljoprivreda (proizvodnja žita, pamuka, orašastog voća, uzgoj konja), šume (gorje Taurus), rudna bogatstva (bakar, krom i olovo), te promet (pogotovo nakon otvorenja Sueskog kanala 1869. godine).

„Imperijalne su države – Francuska, Britanija, Njemačka, Rusija i Italija – iskorištavale sva financijska, politička i vojna sredstva da bi ojačale utjecaj na tom području, a razvile su i svoju punu diplomatsku aktivnost da spriječe pojavu bilo kakvog političkog vakuuma koji bi drugi mogli iskoristiti.“<sup>26</sup> Da bi se oporavila ekonomija bile su potrebne dvije stvari: europski kapital i tehnologija, te reforma koruptivne administracije Osmanskog carstva.

„Već ranih 1840-ih bilo je Nijemaca koji su posvećivali pažnju ekonomskom potencijalu Bliskog istoka.“<sup>27</sup> Postojali su planovi naseljavanja malih kolonija u Palestini, bili su svjesni da je to jedino područje na svijetu koje još nije pod monopolom niti jedne svjetske sile. Zagovaralo se eksploataciju u Maloj Aziji, ukazivalo na rudno bogatstvo. Velike sile postale su svjesne važnosti područja Osmanskog Carstva i okolnih zemalja, te je Njemačka morala djelovati brzo kako bi uspostavila svoj utjecaj. Sve glasniji su postali zagovornici Velike Njemačke, koncepta koji je napušten prilikom ujedinjenja (Bismarck se odlučio za malonjemački koncept). U prilog im je išla i politika *novog kursa*, koja je Njemačku htjela promovirati u svjetsku silu. Oni su se nadali Velikoj Njemačkoj kao industrijskoj sili, koja bi s ekonomskog gledišta dominirala Europom i Balkanom. Time bi se ono što je izgubljeno politički, nadoknadilo na ekonomskom planu. „Da je njemački plan *Mitteleurope* ostvaren, bila bi to nova perspektiva za ekstremne pan-germaniste: san o stvarnom teritorijalnom carstvu, osnovanom na koherentnom nizu njemačkih naselja i područja s njemačkim stanovništvom, cijelom dužinom Dunava i najvjerojatnije dužinom željeznice Berlin – Bagdad do Male Azije.“<sup>28</sup>

Nakon bankrota Turske 1881. godine, Njemačka daje zajam sultanu (1888. godine). Njemačka tvrtka *Levant Line* uspostavlja direktne pomorske veze između Hamburga i

---

<sup>26</sup> THE TIMES, nav.dj., str. 228

<sup>27</sup> HENDERSON, William Otto, nav.dj., str. 75

<sup>28</sup> Isto, str. 75

Konstantinopola, a kompanija *Krupp* ugovor s Carstvom za nabavku oružja i ratne opreme. „Njemačka trgovinska ofenziva postigla je znatan uspjeh. Njemački proizvodi su možda bili manje kvalitete, ali su bili jeftiniji.“<sup>29</sup> Vilim II. održava prijateljske odnose s Osmanskim Carstvom, 1889. godine posjetio je sultana Abdul Hamida i podržava širenje njemačkog političkog i gospodarskog utjecaja u Maloj Aziji. Njemačke vojne misije (1880. i 1883. godine) reformirale su i modernizirale turske oružane snage. Pojačala se i trgovinska aktivnost prema Turskoj: 1890. godine iznosila je 66 000 funti, a 1898. godine preko 500 000 funti.<sup>30</sup> Njemačka je posljednja velika europska sila koja je došla na osmanski istok te se aktivno uključila u gospodarski razvoj Osmanskog Carstva i pridonijela njegovu otvaranju svjetskoj trgovini.

Osim Njemačke, ostale velike sile također su prepoznale potencijal Bliskog istoka. „Britanski investitori držali su oko 29% duga turske vlade 1881. godine. Britanska vlada je 1875. osigurala 176 000 dionica tvrtke *Suez Canal Company*. Cipar je bio pod britanskom upravom od 1878. godine. Nakon pobjede kod Tel-el-Kebira 1882. godine, Britanija je potvrdila autoritet u Egiptu. Trgovina između Bagdada i Perzije bila je u britanskim rukama.“<sup>31</sup> Početkom 20. stoljeća britanski interes za Tursku slabi, ponajprije zbog kompanija koje su držali vrlo slabi financijeri. Francuska je također imala dobro utvrđene trgovačke odnose na Bliskom istoku, prvenstveno u Egiptu i Siriji. Godine 1881. francuski su investitori držali skoro 39% duga turske vlade.<sup>32</sup> Rusija je 1878. godine dobila Kars i Batum (na jugoistočnoj obali Crnoga mora), dok je 1880-ih uspostavila vlast nad Turkmenima (Transkaspija, istočna obala Kaspijskog jezera). Pojačavala je i trgovinu s Perzijom. Nakon što je poražena na Dalekom istoku (gdje je imala najviše ambicija) od Japana 1905. godine, „intenzivnije se posvetila problemima na Zapadu, na Balkanu i u Turskoj.“<sup>33</sup>

---

<sup>29</sup> HENDERSON, William Otto, nav.dj., str. 78

<sup>30</sup> Usp.: Isto, str. 77

<sup>31</sup> Isto, str. 78

<sup>32</sup> Usp.: Isto, str. 77

<sup>33</sup> BLEICKEN, Jochen, nav.dj., str. 591

### 3.1. Bagdadska željeznica

Najambiciozniji projekt Njemačkog Carstva na Bliskome istoku bila je izgradnja Bagdadske željeznice koja bi povezivala Sredozemlje i Perzijski zaljev. Projekt je pokrenut 1903. godine, a koncesiju je dobila njemačka tvrtka *Anatolian Railway Company*. Projekt je bio od velike ekonomske važnosti, ali je predstavljao i simbol njemačke dalekosežne politike i teritorijalnih pretenzija u Aziji, a Njemačkoj u kratkom periodu osigurao najdominantniji utjecaj u Maloj Aziji. „Znatan napredak u izgradnji željeznica u njemačkim kolonijama ostvaren je nakon 1906. godine. Bernhard Dernburg, upravitelj Kolonijalnih poslova između 1906. i 1910. godine, uspio je udvostručiti duljinu željezničkih pruga.“<sup>34</sup> Projektom Bagdadske željeznice formirao bi se najkraći put od Bliskog prema Dalekom istoku. Spajajući ostale, manje željezničke trase koje su bile izgrađene ili planirane na čitavom području Male Azije, Njemačka bi postigla dominaciju nad ostalim europskim silama.

Prve koncesije za izgradnju željezničkih pruga u Turskome Carstvu davane su već pred kraj 1880-tih. „Godine 1888. Istanbul je spojen na europsku željezničku mrežu, a iste su godine njemački investitori dobili dozvolu za gradnju željeznice sve do Angore (Ankara). Bio je to prvi korak u okviru velikog projekta poznatog pod nazivom Bagdadska željeznica (Berlin – Bagdad), projekta koji je imao njemačku upravu s važnim političkim implikacijama, a u kojoj su uskoro sudjelovali i drugi.“<sup>35</sup> Daljnje koncesije davane su za produženje pruge do Konie, što je završeno 1896. godine. Nakon Vilimova posjeta sultanu Abdul Hamidu 1898. godine, odustalo se od nastavka željeznice prema Ankari, već se skrenulo južno, transverzalnim pravcem prema gorju Taurus i Amenus, istočno do Mosula, te na jug prema Bagdadu. Ovaj pravac izabran je nesumnjivo zbog ogromne povijesne važnosti. Tisućljećima je to bio glavni put kojim se spajao Bliski istok i Mezopotamija, a Njemačkoj je to bilo od velikog interesa. Nastojala je za sebe rezervirati središnji dio Male Azije, Aleppo i sjevernu Mezopotamiju, kao i luke Iskanderun i Mersinu, te grad Adanu.

Konačno, 1903. godine dobivena je zadnja koncesija za produžetak željeznice sve do Basre. Najveći projekt u izgradnji, *Anatolian Railway Company* nije mogla prihvatiti samostalno, te je osnovana nova, *Imperial Ottoman Baghdad Railway Company*.<sup>36</sup> Koncesija je sadržavala i još jednu bitnu stavku: „pravo eksploatacije rudnika koje će otkriti u području

---

<sup>34</sup> HENDERSON, William Otto, nav.dj., str. 36

<sup>35</sup> GOLDSTEIN, Ivo (ur.), nav.dj., str. 514

<sup>36</sup> Usp.: HENDERSON, William Otto, nav.dj., str. 79

do 20 kilometara od željezničke pruge.“<sup>37</sup> Osim glavne linije pruge, gradilo se i nekoliko odvojaka, od kojih su najvažniji: pravac od Sadijeha na Tigrisu prema Hanikinu; od gorja Amanus prema Aleppu, spajajući se na Hidžašku željeznicu kod Damaska i s odvojcima prema Beirutu i Haifi.<sup>38</sup> Kompletan željeznički pravac od Konstantinopola do Basre u Perzijskom zaljevu, zajedno s odvojcima pruga, Njemačkoj bi donio kontrolu nad više od 3800 kilometara. Dodano tome i spajanje na ostale pruge okolnih zemalja. Ovako veliki ekonomski potencijal bio je vrlo brzo prepoznat u financijskim krugovima. „Velike njemačke banke interesiraju se za Osmansko Carstvo, naročito poslije koncesije za Bagdadsku željeznicu, više nego za njemačke kolonije.“<sup>39</sup>

Izgradnja željeznice došla je 1904. godine do Bugurlua podno planine Taurus. To je ostala krajnja točka sve do 1911. kad je gradnja nastavljena i do 1914. godine željeznica je stigla nadomak Aleppa.<sup>40</sup> Na dijelovima te dionice došlo je do prekida i nekoliko nedovršenih dijelova, kao što su bušenja tunela kroz gorje Taurus i Amanus, koji su zbog zahtjevnosti izgradnje bili vrlo skupi i dugotrajni.

Prvotni plan željeznice sjevernim dijelom doveo je do negodovanja Rusije. „Rusija je kritizirala plan zbog prevelike blizine željeznice i njene granice, te je slijedom toga plan bio promijenjen. Još 1899. godine Indija je upozorila da će očita posljedica sistema njemačkih željeznica u Maloj Aziji biti proširenje željezničke mreže prema perzijskoj granici, preko Mezopotamije do zaljeva. Godine 1903. Britanija je izjavila kako će se suprotstaviti bilo kakvom pokušaju stranih sila da izgrade luke u Perzijskom zaljevu. Odbor državne obrane objavio je 1905. godine da Britanija mora imati udio u kontroli produžetka željeznice od Bagdada do zaljeva, kako bi uspješno osigurala neutralizaciju njene posljednje stanice.“<sup>41</sup> Rusija je imala svoje interese usmjerene prema Perzijskom zaljevu i Indijskom oceanu. Zbog straha od engleskog širenja Bliskim istokom, nastojala je osigurati pogranične interesne zone. Savez Rusije i Francuske 1891. godine bio je usmjeren više protiv Britanije nego Njemačke. „U ruskoj viziji budućnosti obje će, Njemačka i Francuska, podržavati rusku ekspanziju na Bliskom i Dalekom istoku.“<sup>42</sup>

---

<sup>37</sup> RENOUVIN, Pierre, nav.dj., str. 12

<sup>38</sup> Usp.: JASTROW, Morris, *The War And The Bagdad Railway*, J.B. Lippincott Company, Philadelphia, 1918., str. 84

<sup>39</sup> RENOUVIN, Pierre, nav.dj., str. 14

<sup>40</sup> Usp.: HENDERSON, William Otto, nav.dj., str. 80

<sup>41</sup> HENDERSON, William Otto, nav.dj., str. 79

<sup>42</sup> RENOUVIN, Pierre, nav.dj., str. 315

Britanski interesi usmjereni su prema trgovini s Mezopotamijom, njenim navodnjavanjem i uzgojem pamuka. Početkom gradnje naftnih motornih brodova, rastao je interes za sve važnijim naftnim poljima Mezopotamije i Perzije. Izgubivši koncesiju za izgradnju južnog pravca željeznice od Aleksandrette do Bagdada, Britanije nije mogla biti pretjerano razočarana. Kontrolom Sueskog kanala i okupacijom Egipta, dakle uspostavljanjem kraćeg pomorskog puta prema Indiji, „Britanija je osigurala dovoljnu zaštitu svojih istočnih kolonija.“<sup>43</sup> Britanci su pretpostavljali da koncesija za izgradnju neće ići južnije od Bagdada i dokle god Nijemci neće biti blizu Perzijskog zaljeva, situacija se neće komplicirati ni ekonomski ni politički. Koncesija za posljednji dio željeznice, do Basre u Perzijskom zaljevu, pokazala je britansku pretpostavku krivom i situacija u odnosima postala je napeta. Pod pritiskom njemačkih trgovaca, budućnost britanskog prvenstva u trgovini na istoku postala je upitna. „Engleski proizvođač i izvoznik ogorčavali su se, jer su posvuda nailazili na njemačke trgovce koji su im tako nanosili gubitke. Ekonomsko suparništvo podržavalo je u javnom mišljenju loše raspoloženje koje je neminovno djelovalo na političke odnose.“<sup>44</sup>

Projekt je bio uspjeh njemačkog poduzetništva, a omogućio ga je njemački utjecaj u Konstantinopolu i spremnost njemačkih kapitalista da ga realiziraju. Njemačka vlada dala je jamstva sultanu da projekt željeznice neće služiti ostvarivanju kolonizatorskih ciljeva, iako je bilo vrlo vjerojatno da će povećana trgovačka aktivnost na Bliskom istoku privući veliki dio njemačkog stanovništva u Malu Aziju. Njemački kancelar Bernhard von Bülow 1903. godine izrijekom tvrdi da Njemačka putem željeznice ne širi i političke ciljeve.<sup>45</sup> Ipak, željeznica je služila njemačkim političkim ciljevima, kako bi „razdvojila nezavisne sile i bila u mogućnosti svakoj od njih nametnuti svoju volju.“<sup>46</sup> Nesumnjiv je isključivo financijski interes njemačkih investitora. Međutim, državna potpora i diplomacija koja im je olakšavala poslove na projektu, nesumnjivo je imala političke motive.

Prekid u izgradnji željeznice trajao je gotovo sedam godina. Došavši do gorja Taurus, cijena izgradnje kilometra pruge narasla je nekoliko puta više nego što je koštala izgradnja kroz nizine. Međutim, nisu samo financije uzrokovale prekid gradnje. Mladoturska revolucija u Turskoj 1908. godine srušila je Abdul Hamida i dovela opoziciju na vlast. „Do 1907. godine Britanija je izgledila razlike s Francuskom i Rusijom i udružila se s njima u Trojni savez da

---

<sup>43</sup> JASTROW, Morris, nav.dj., str. 89

<sup>44</sup> RENOUVIN, Pierre, nav.dj., str. 118

<sup>45</sup> Usp.: JASTROW, Morris, nav.dj., str. 104

<sup>46</sup> TAYLOR, Allan John Percivale, nav.dj., str. 420

zadrži – ili s berlinske točke gledišta da *okruži* – Njemačku.<sup>47</sup> Snažnom opozicijom velikih sila i konkurencijom na Bliskom istoku, san o Bagdatskoj željeznici, *Nijemci na Zaljev*<sup>48</sup>, došao je kraju 1908. godine. Fokus svih sila postao je Perzijski zaljev kao ključan faktor u kontroli Bliskog istoka. Njemačka je bila svjesna da (iako diplomacijom drži Konstantinopol) dokle god Britanija drži zaljev (zajedno sa svojim saveznicima Francuskom i Rusijom), nikad neće ostvariti svoje ambicije na Bliskom istoku. Jedini izlaz da se to ostvari bila bi vojna pobjeda i potpuno izbacivanje ove tri sile s istoka.

Pokušavajući izaći iz izoliranosti Njemačka stupa u dogovor s Britanijom oko Bagdadske željeznice. Anglo-njemački dogovor iniciran je pred sam početak Prvog svjetskog rata, a najvažnije odredbe bile su: u odbor *Baghdad Railway Company* ulaze i dva britanska službenika, daljnja gradnja od Bagdada do Basre neće biti nastavljena bez britanske suglasnosti, formirat će se kompanija (s pola kapitala u britanskim rukama) za kontrolu plovidbe Eufratom i Tigrisom, tvrtka *Turkish Petroleum* (u kojoj će *Anglo-Persian Oil Company* i grupacija *German-Dutch* imati jednake udjele) eksploatirat će mezopotamske naftne izvore.<sup>49</sup>

Bagdadska željeznica pretvorila se u najveću prijetnju održavanju mira u Europi. Niti jedan drugi uzrok nije izazivao toliko nepovjerenje između europskih sila i ugrožavao međunarodnu diplomaciju. „Željeznica kao sredstvo razmjene dobara i ideja zbližava zemlje kojima prolazi. U ovome slučaju željeznica je služila razdvajanju zemalja, gurajući ih u suprotstavljene tabore, usmjerene k međusobnom uništenju.“<sup>50</sup> Ono što je u svakom drugom aspektu osim političkog značilo napredak, povezivanje zapada i istoka, umjesto napretka dovelo je do sukoba.

Njemački planovi zauzimanja uporišta na istoku, rezultat su ekspanzionističke vanjske politike (nasljeđe iz Bismarckova perioda) i agresivne (militarističke) politike cara Vilima, te općenito politike velikih europskih sila koje su već od početka 19. stoljeća radile na tome da prigrabe što je više moguće teritorija Turskog Carstva. Nema sumnje da su osvojene zemlje imale puno koristi od europskih *vlasnika*. Primjer su francuski Alžir i Tunis, te britanski Egipat. Iako blagotvorni, strani režimi nisu davali osnovnu mogućnost, a to je sloboda da

---

<sup>47</sup> THE TIMES, nav.dj., str. 251

<sup>48</sup> HENDERSON, William Otto, nav.dj., str. 79

<sup>49</sup> Usp.: Isto, str. 80

<sup>50</sup> JASTROW, Morris, nav.dj., str. 115



stanovništvo neke zemlje samo izabere svoga *gospodara*. Njemačka je na istoku nastavila prema primjerima drugih.<sup>51</sup>

S povijesnog gledišta, dva su aspekta Bagdadske željeznice. Prvo, ona predstavlja posljednji čin u procesu ponovnog otvaranja direktne veze s istokom, koji je zapadu bio zatvoren nakon pada Konstantinopola 1453. godine. Drugo, sukob koji je izgradnja potaknula ilustrira presudan prometni značaj transverzalnog pravca (i cestovnog i željezničkog) za sudbinu Bliskog istoka. Protivljenje europskih sila ovome projektu služilo je kao politički pritisak na bilo koju zemlju koja bi pokušala ostvariti dominaciju nad tim područjem. Njemačka greška bila je u tome, što je ostvarila preveliki utjecaj i dominaciju na Bliskome istoku. Željeznički put koji kreće iz Konstantinopola do Perzijskog zaljeva bio bi zatvoren za sve ostale europske sile. Internacionalizacija izgradnje pokrenuta je prekasno, pred sam početak Prvoga svjetskoga rat i jedino je ona mogla biti rješenje napetosti.

„Izgradnja Bagdadske željeznice trajala je duže nego što su 1899. godine očekivali Rusi ili Nijemci – to je bio samo jedan fragment, kada je izbio rat 1914. godine.“<sup>52</sup>

### 3.2. Ekonomski interesi na Bliskom istoku

Dolazak željeznice u udaljenije dijelove Anatolije, rezultirala je time što su velike površine obradivog i plodnog tla sada postale dostupne. *Levant Cotton Company* uzgajala je pamuk u ovoj regiji. Proizvodnja pamuka se povećana sa 60 000 bala 1904. godine, na 92 000 bala u 1908. godini. Velika ulaganja bila su u sustave navodnjavanja, čime su se dobivala nova plodna područja za uzgoj žita, pamuka, duhana, kukuruza i opijuma. Njemački inženjeri radili su na vađenju nafte pored Mosula, a njemački financijeri imali su udio u novoj *Turkish Petroleum Company*.<sup>53</sup>

Njemački brodovi koristili su i opskrbljivali mnoge luke Bliskog istoka. Njemački pomorski teret kroz Sueski kanal porastao je za gotovo milijun tona između 1907. i 1912. godine. Veliku ulogu u ekonomiji Bliskog istoka imale su i njemačke banke: *Deutsche Bank*, *Deutsche Orientbank* i *Deutsche Palästina Bank*. Njemačka carska pošta, *Reichspost* imala je svoje urede u Konstantinopolu, Smirni, Beirutu, Jaffi i Jeruzalemu.

---

<sup>51</sup> Usp.: JASTROW, Morris, nav.dj., str. 118

<sup>52</sup> TAYLOR, Allan John Percivale, nav.dj., str. 356

<sup>53</sup> Usp.: HENDERSON, William Otto, nav.dj., str. 81

Do 1914. godine Njemačka je držala 20% turskog državnog duga (1881. godine držala je manje od 5%). Vrijednost ukupne trgovine s Turskom narasla je s 5 580 000 funti 1908. godine, na 8 620 000 funti, 1913. godine, od čega je samo izvoz tekstila iznosio 1 400 000 funti.

„Njemački ekonomski interesi u Perziji, iako daleko manji od onih u Turskoj, nisu ipak bili neznatni. Interesi Britanije i Rusije bili su daleko veći, te su 1907. godine ove dvije sile došle do dogovora o interesnim zonama u Perziji. Ruska zona je bila na sjeveru, britanska na jugoistoku, dok je sredina postala neutralnom zonom.“<sup>54</sup> Dogovorom u Potsdamu 1909. godine, o daljnjim željezničkim koncesijama, Njemačka je mogla očekivati jačanje utjecaja u neutralnoj zoni.

#### 4. Ekonomski aspekti kolonizacije

Nakon 1850. godine industrijalizacija je u Njemačkoj bila u velikom usponu. Razdoblje poleta osobito je bilo vidljivo u teškoj industriji: rudnici, željezare, željeznice. Kulminiralo je u *boomu* odmah nakon ujedinjenja, te od 1873. godine i financijske krize, slijedi razdoblje *velike depresije*. Opadanje cijena i slabi rast trajali su do 1896. godine, nakon čega slijede dva desetljeća brzog razvoja i strukturalnih promjena koje su dovele do uvođenja novih industrija poput kemijske, čelične i električne. „To je popraćeno koncentracijom tržišta, osnivanjem kartela i dovelo je do *anglo-njemačkog tržišnog nadmetanja*.“<sup>55</sup> Kolonije su zauzimate s ciljem da postanu izvori sirovina za njemačku industriju, te kao buduća tržišta za proizvode iste te industrije.

Troškovi zauzimanja i održavanja prekomorskih posjeda bili su veliki. Krajem 1906. godine Njemačka je potrošila 32 000 000 funti više na svoje kolonije, nego li je od njih zaradila. Ovome treba dodati i 1 000 000 funti plaćenih Španjolskoj za Karolinško, Peleško i Marijansko otočje (osim Guama), te iznose koji su trošeni na sprečavanja ustanaka starosjedioca kolonija. Između 1908. i 1913. godine kolonijalni deficit iznosio je 15 000 000 funti. Preko 11 000 000 funti bilo je podignutih kredita, za koje je država dala garancije. Na

---

<sup>54</sup> HENDERSON, William Otto, nav.dj., str. 82

<sup>55</sup> TILLY, Charles, TILLY Louise, TILLY Richard, *Buntovno stoljeće 1830.-1930.*, Naklada Jesenski i Turk Zagreb, 2002., str. 281

sve ovo, nisu uračunati troškovi brodarskog prijevoza za potrebe kolonijalne trgovine, ni troškovi mornarice za potrebe obrane.<sup>56</sup>

Iako je bio jedan od ciljeva, naseljavanje kolonija njemačkim stanovništvom nije ostvarilo priželjkivane rezultate. Godine 1903. tek je nešto više od 5000 Nijemaca naselilo kolonije (od toga oko 1500 kolonijalnih službenika i vojnika). Deset godina kasnije, broj doseljenika je bio nešto ispod 20 000 (od toga preko 3000 vojnika i službenika). Ukupan broj Nijemaca u kolonijama bio je oko 23 500. Polovica od njih (12 292) bili su u Njemačkoj Jugozapadnoj Africi, 4107 u Njemačkoj Istočnoj Africi, u Kamerunu 1643, a na Pacifičkim otocima 1645.<sup>57</sup> Broj doseljenika u kolonije neusporediv je s brojem emigranata iz Njemačke. Preko milijun Nijemaca emigriralo je do 1906. godine, većinom u Sjedinjene Američke Države. Emigrantima su bile privlačnije industrijalizirane zemlje s višim životnim standardom, nego tropske kolonije. Započeti poljoprivrednu proizvodnju u afričkim kolonijama bilo je iznimno skupo zbog neplodnosti zemlje onih predjela koji su bili prikladni za stanovanje. Ne manje važan, bio je i problem raznih tropskih bolesti, te nedostatak adekvatne prometne infrastrukture. Privatni kapital je bio rijetko dostupan, a *Reichstag* je nevoljko davao subvencije. Odbio je tako, subvencionirati dio željezničke pruge u Jugozapadnoj Africi 1906. godine. „Ekonomska vrijednost željeznice u Africi jasno se može vidjeti na primjeru kad je Britanija izgradila željezničku prugu od Mombase do Nairobija i jezera Viktorija. Ona nije donijela napredak samo britanskim kolonijama, nego cijeloj regiji i dijelu Njemačke Istočne Afrike. Promet trgovine njemačkih luka na jezeru Viktorija porastao je s 22 669 funti (1903. godine) na 494 381 funtu (1910. godine).“<sup>58</sup>

Malo se pažnje posvećivalo starosjedilačkom stanovništvu. Zemljišne koncesije davane su kompanijama, a na štetu domorodaca, koji su bili tjerani na strogi prisilni rad. Sve to vodilo je do ustanaka. Promjene su nastupile pod Dernburgom. Pristupilo se drugačijoj politici prema starosjediocima, dopuštalo im se vlasništvo nad zemljom, gajila se proizvodnja tropske hrane i sirovina. Međutim, to je dovelo do drugog problema (primjer Kameruna): većina zemljišta kolonije bila je pod obradom starosjedilaca.

Trgovina s kolonijalnim područjima također nije ispunila očekivanja Njemačkog Carstva. Razloga je nekoliko: manjak kapitala u početnim godinama kolonizacije, ozbiljni ustanci starosjedilaca i nevoljko izglasavanje subvencija za željeznice u *Reichstagu*. Godine

---

<sup>56</sup> Usp.: HENDERSON, William Otto, nav.dj., str. 33

<sup>57</sup> Usp.: Isto, str. 34

<sup>58</sup> Isto, str. 36

1906. vrijednost trgovine ostvarene u kolonijama bila je ukupno 3 200 000 funti. Za usporedbu, Njemačka trgovina s Danskom iznosila je godinu ranije, 15 000 000 funti.<sup>59</sup> Dakle, trgovina s jednom europskom zemljom nosila je više od četiri puta veće prihode nego sa svim kolonijama.

Spor ekonomski razvoj kolonija uzrokovao je oklijevanje kod njemačkih financijera u ulaganja. Država je morala reagirati, te je pokušala raznim garancijama, pravima i subvencijama potaknuti bankare na investiranje u kolonije. Međutim, malo se njih odlučilo na veća ulaganja. Kolonije su bile isplative trgovcima i uzgajivačima koji su eksploatirali prirodne i ljudske resurse, pomorskim tvrtkama koje su osigurale državne subvencije, civilnim i vojnim dužnosnicima koji su imali zaposlenja. Njemačko društvo u cjelini, dobivalo je vrlo malo u odnosu na potrošeno u njemačkim kolonijama: stanovništvo je radije odlazilo u Amerike (i Južnu i Sjevernu) nego u kolonije, trgovina s kolonijama iznosila je tek 0,5% od ukupne trgovine Njemačke i niti jedna od glavnih kolonija nije bila financijski samostalna (samoodrživa).

Njemačko kolonijalno carstvo kao trgovački pothvat, nije uspjelo. Prekomorski posjedi bili su većinom siromašni, s malo prirodnih resursa. Teško je bilo za očekivati da će veliki profit biti ostvaren u džunglama Zapadne Afrike, pustinjama Jugozapadne Afrike ili usamljenim otocima na Pacifiku. Isto tako, njemački poduzetnici i bankari nisu imali iskustva u kolonijalnim poslovima i kao takvi, nisu se mogli suprotstaviti britanskim suparnicima.<sup>60</sup>

---

<sup>59</sup> Usp.: HENDERSON, William Otto, nav.dj., Str. 38

<sup>60</sup> Usp.: Isto, str. 55

## 5. Zaključak

Nakon što je Bismarck otpušten, uslijedio je kolaps njegova zamršenog sistema saveza, a Njemačko Carstvo našlo se na novome putu u težnji prema svjetskoj moći. Pod carem Vilimom II. započelo je stvaranje moderne njemačke ratne i trgovačke mornarice. Nepostojanje iste prije njegova vremena, isticalo se kao jedan od glavnih razloga zašto Njemačka nije ranije osvajala prekomorske kolonije, kad i ostale europske sile. Uključivši se vrlo kasno u kolonizaciju i državši kolonije najkraće od svih velikih europskih sila, ipak je uspjela postati jednom od najvećih u epohi kolonizacije.

Znatniji uspjeh njemačke kolonijalne politike na kraju je ipak izostao. Udaljeni teritoriji trgovinu su činili vrlo skupom i neisplativom. Naseljavanje Nijemaca u kolonije Afrike i Pacifika bilo je vrlo malo i većina se ipak odlučila za odlazak u SAD, koje su razvojem industrijalizacije bile puno prihvatljivije za europsko stanovništvo.

Takvim raspletom kolonijalnih odnosa, prirodno je bilo tražiti druge zone utjecaja, a kao najperspektivnije područje pokazao se Bliski istok. Sve velike europske sile prepoznale su ekonomski i prometni potencijal ovog prostora. Njemačka je projektom Bagdadske željeznice ipak prednjačila u kontroli i utjecaju. Upravo je to bio razlog zaoštavanja odnosa između Britanije i Njemačke, koji je kulminirao izbijanjem Prvog svjetskog rata. Stvaranje Bagdadske željeznice podupirala je i Velika Britanija, koja je vjerovala da će tim činom povećati trgovinu između njihove zemlje i Njemačke. Međutim kako je vrijeme prolazilo, Britanci su uvidjeli da njemački naponi u pokušavanju povećavanja svog utjecaja na Bliskom istoku dovode do smanjivanja britanskog utjecaja, stoga su Britanci zatražili obustavu radova na Bagdaskoj željeznici. Gradnja je nastavljena pred sam početak Prvog svjetskog rata, prekasno da bi se napetosti odnosa smirile.

Versajskim ugovorom 1919. godine Njemačko Carstvo lišeno je svih svojih kolonijalnih posjeda, koji su sada postali mandatna područja europskih sila, pobjednica u ratu.

## 6. Dodatak

### 6.1. Tablični prikazi

**Tablica 1:** Trgovinski odnos Njemačkog Carstva sa svojim kolonijama od 1891. do 1910. godine u odnosu na njegovu ukupnu trgovinu (u milijunima maraka)<sup>61</sup>

|       | UVOZ                   |                  |                             | IZVOZ                    |                  |                              |
|-------|------------------------|------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------|------------------------------|
|       | Ukupan uvoz u Njemačku | Uvoz iz kolonija | Postotak kolonijalnog uvoza | Ukupan izvoz iz Njemačke | Izvoz u kolonije | Postotak kolonijalnog izvoza |
| 1891. | 4,656,0                | 5,9              | 0.13%                       | 3,503,9                  | 6,0              | 0.17%                        |
| 1892. | 4,435,5                | 4,4              | 0.10%                       | 3,346,1                  | 5,3              | 0.16%                        |
| 1893. | 4,306,4                | 4,2              | 0.10%                       | 3,397,2                  | 4,8              | 0.14%                        |
| 1894. | 4,632,8                | 3,8              | 0.08%                       | 3,141,5                  | 4,6              | 0.15%                        |
| 1895. | 4,371,5                | 3,3              | 0.08%                       | 3,530,3                  | 4,5              | 0.13%                        |
| 1896. | 4,808,8                | 4,3              | 0.09%                       | 3,982,5                  | 5,5              | 0.14%                        |
| 1897. | 5,048,5                | 4,6              | 0.09%                       | 3,937,5                  | 8,6              | 0.22%                        |
| 1898. | 5,798,7                | 4,6              | 0.07%                       | 4,264,6                  | 10,9             | 0.25%                        |
| 1899. | 6,084,1                | 4,8              | 0.07%                       | 4,529,8                  | 14,7             | 0.32%                        |
| 1900. | 6,320,4                | 6,5              | 0.10%                       | 4,893,8                  | 23,3             | 0.48%                        |
| 1901. | 5,710,3                | 5,8              | 0.10%                       | 4,512,6                  | 20,7             | 0.46%                        |
| 1902. | 5,805,8                | 6,9              | 0.12%                       | 4,812,8                  | 21,1             | 0.44%                        |
| 1903. | 6,321,1                | 7,3              | 0.12%                       | 5,130,3                  | 23,5             | 0.46%                        |
| 1904. | 6,854,5                | 11,1             | 0.16%                       | 5,315,6                  | 33,1             | 0.62%                        |
| 1905. | 7,436,3                | 17,7             | 0.24%                       | 5,841,8                  | 43,6             | 0.74%                        |
| 1906. | 8,438,6                | 20,3             | 0.24%                       | 6,475,6                  | 43,0             | 0.67%                        |
| 1907. | 9,003,3                | 22,9             | 0.25%                       | 7,094,9                  | 37,9             | 0.53%                        |
| 1908. | 8,077,1                | 21,9             | 0.27%                       | 6,481,5                  | 36,5             | 0.56%                        |
| 1909. | 8,860,4                | 29,4             | 0.33%                       | 6,858,7                  | 41,8             | 0.61%                        |
| 1910. | 9,310,0                | 50,1             | 0.54%                       | 7,644,2                  | 55,6             | 0.73%                        |

<sup>61</sup> Usp.: HENDERSON, William Otto, nav.dj., Str. 135

**Tablica 2:** *Trgovinski odnos Njemačkog Carstva s Bliskim Istokom od 1908. do 1913. godine*  
(u milijunima maraka)<sup>62</sup>

|       | Uvoz iz: |        |         | Izvoz u: |        |         |
|-------|----------|--------|---------|----------|--------|---------|
|       | Turska   | Egipat | Perzija | Turska   | Egipat | Perzija |
| 1908. | 47,56    | 38,37  | 0,20    | 64,07    | 23,22  | -       |
| 1909. | 52,29    | 51,50  | 0,32    | 78,92    | 23,43  | 0,12    |
| 1910. | 67,45    | 64,10  | 0,79    | 104,87   | 26,19  | 0,46    |
| 1911. | 70,09    | 64,70  | 1,11    | 112,88   | 31,15  | 0,22    |
| 1912. | 77,65    | 80,63  | -       | 112,84   | 27,29  | 0,14    |
| 1913. | 73,93    | -      | -       | 98,42    | -      | 0,15    |

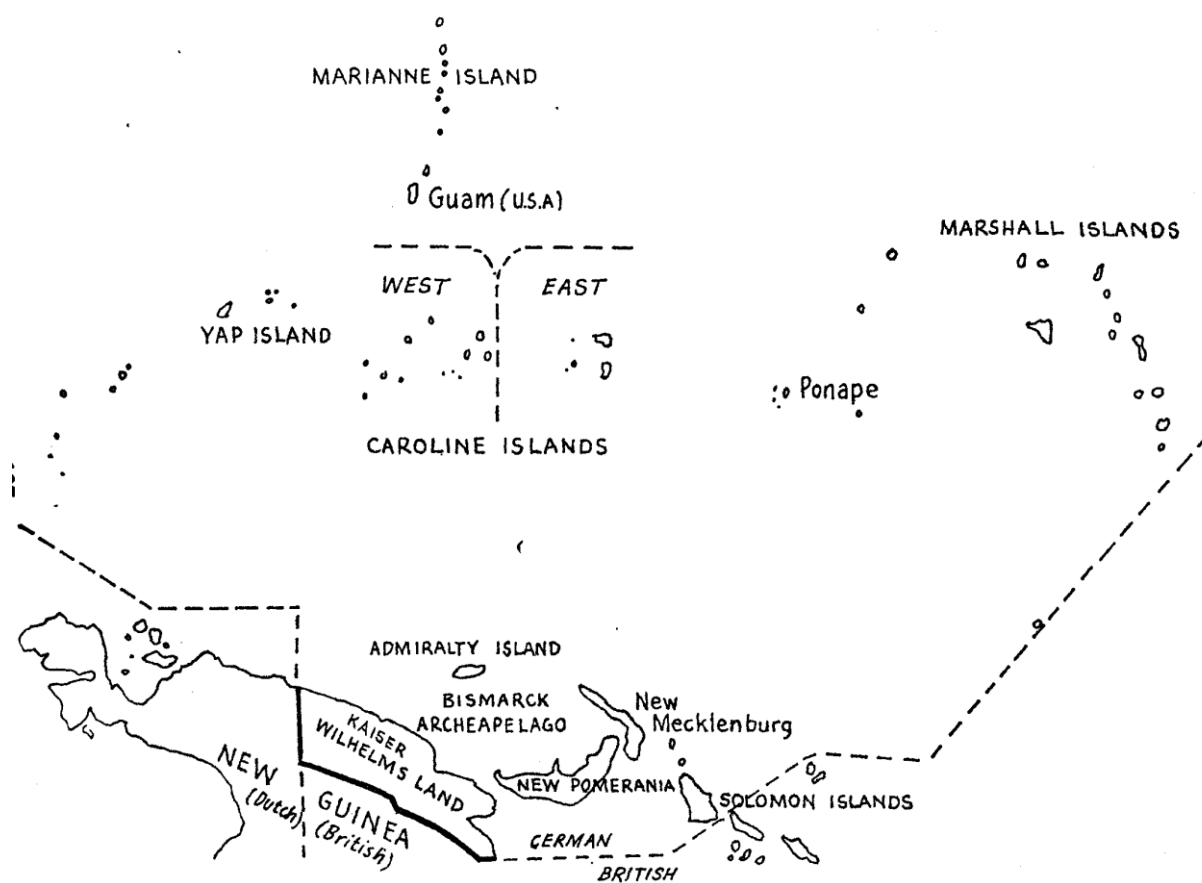
## 6.2. Slike

**Slika 1:** *Njemače kolonije u Africi (iscrtkano)*



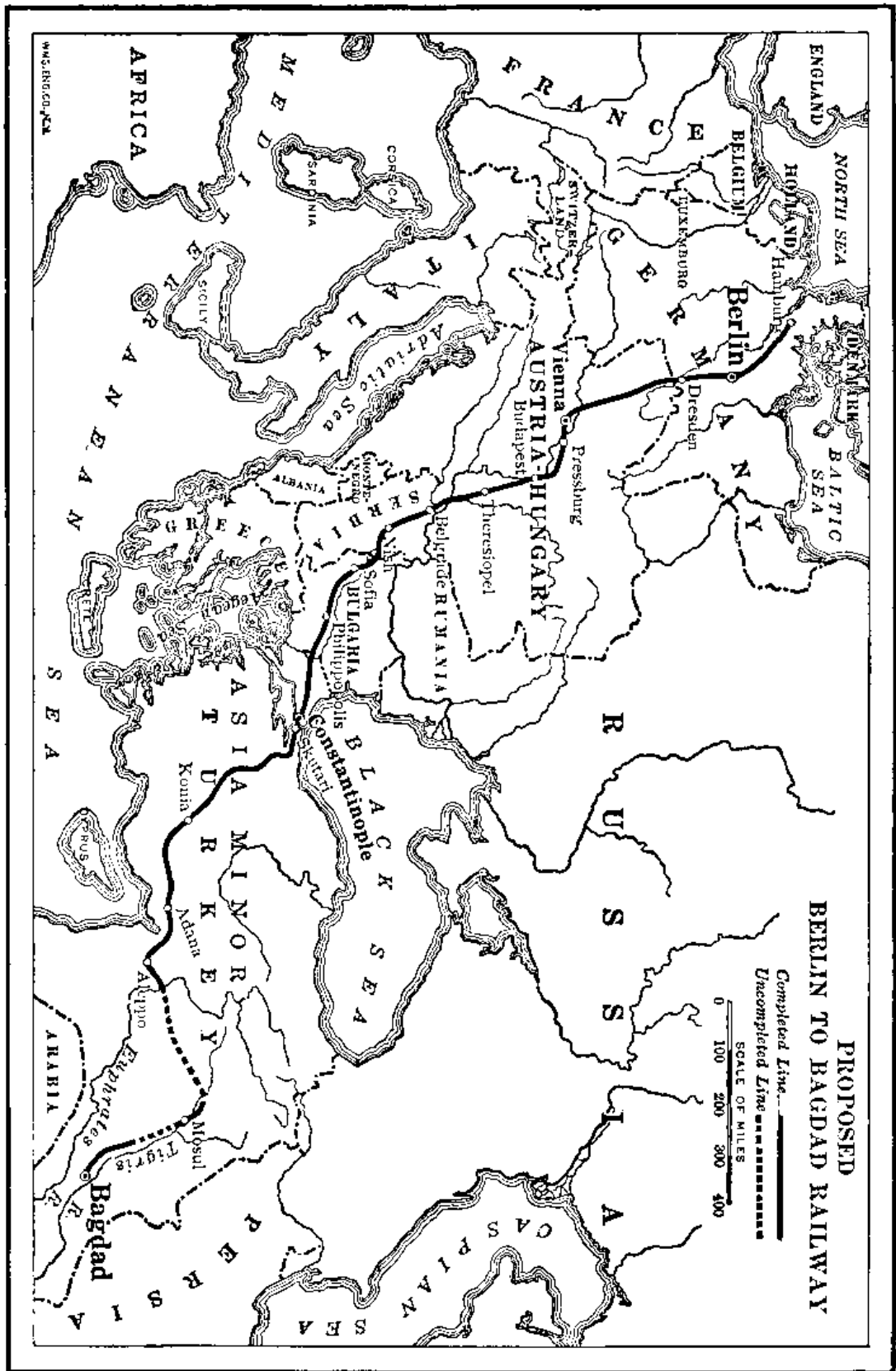
<sup>62</sup> Usp.: HENDERSON, William Otto, nav.dj., Str. 136

**Slika 2:** *Njemačke kolonije na Pacifiku*









Slika 4: Željeznica Berlin - Bagdad

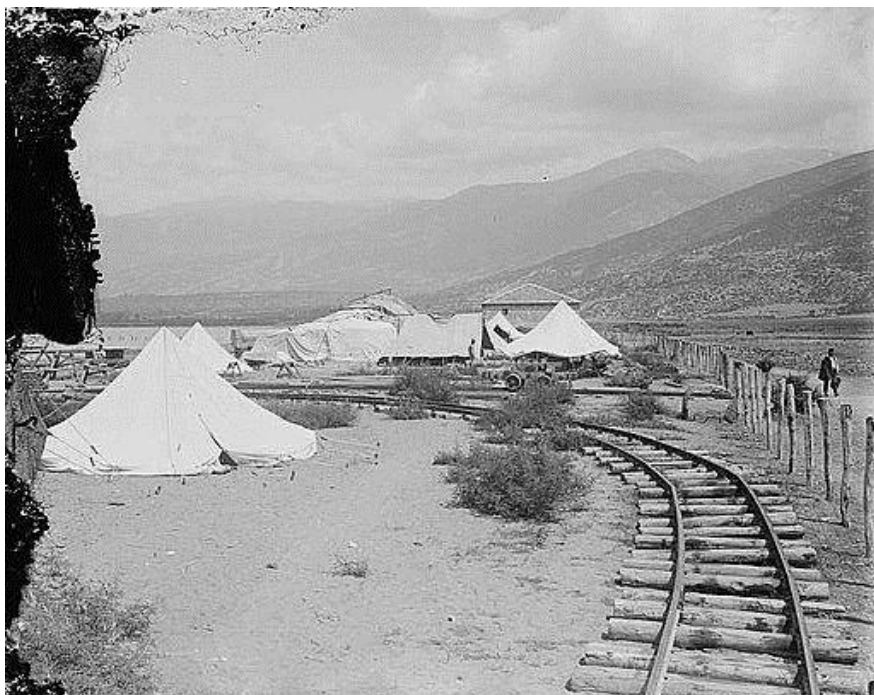
**Slika 5:** *Dr. Bernhard Dernburg (17.7.1865-14.10.1937) – upravitelj Kolonijalnih poslov (1906.-1910.)*



"Public Office is a  
Public Trust."

*Dernburg*

**Slika 6:** *Kamp njemačkih inženjera kod Alexandrette*<sup>63</sup>



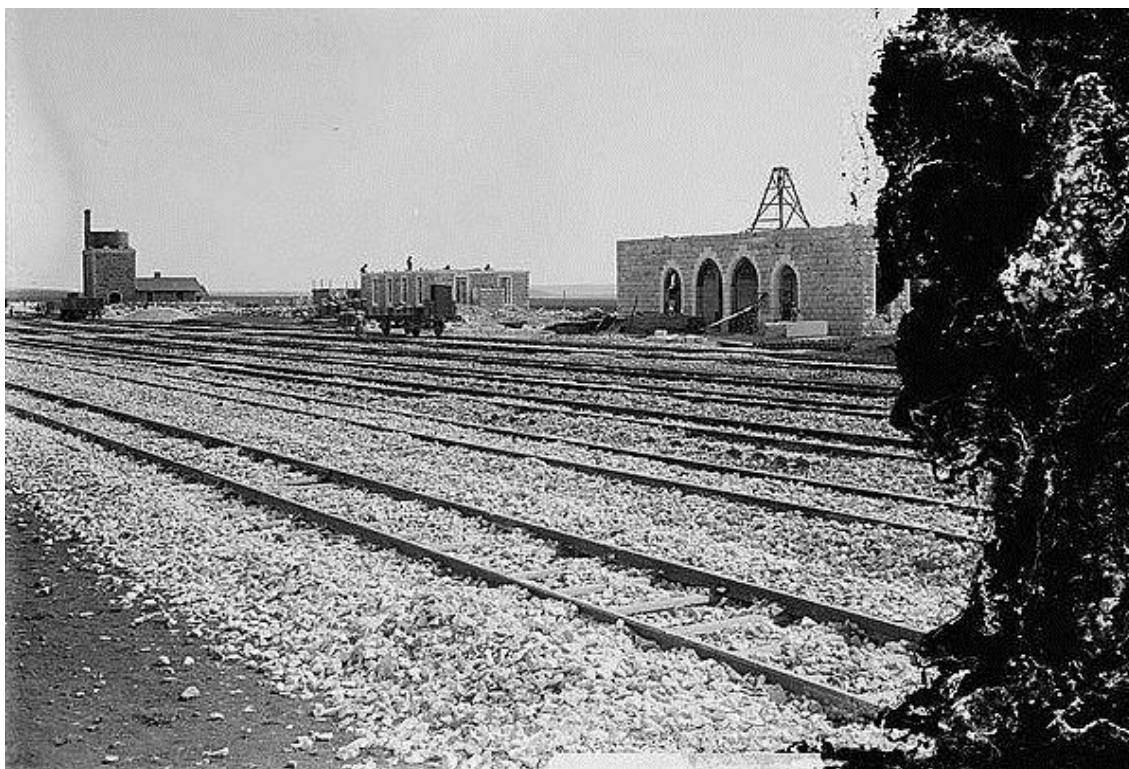
**Slika 7:** *Arapski radnici kod Aleppa*<sup>64</sup>



<sup>63</sup> Izvor: <http://www.yourmiddleeast.com>

<sup>64</sup> Isto

**Slika 8:** *Izgradnja željezničke stanice u Mosulu*<sup>65</sup>



<sup>65</sup> Izvor: <http://www.yourmiddleeast.com>



## 7. Literatura

BLEICKEN, Jochen, *Povijest svijeta III. dio*, Marijan tisak, Split, 2005.

CONRAD, Sebastian, *German Colonialism: A Short History*, Cambridge University Press, New York, 2012.

DIRLMEIER, Ulf, *Povijest Njemačke*, Barbat, Zagreb, 1999.

FUHRMANN, Malte, *Visions of Germany in Turkey: Legitimizing German Imperialist Penetration of the Ottoman Empire*, u:

[http://users.ox.ac.uk/~oaces/conference/papers/Malte\\_Fuhrmann.pdf](http://users.ox.ac.uk/~oaces/conference/papers/Malte_Fuhrmann.pdf) (14.09.2013.)

GOLDTEIN, Ivo (ur.), *POVIJEST: Kolonijalna carstva i imperijalizam (1871. – 1914.)*, knjiga broj 15, Europapress holding, Zagreb, 2008.

HAYES, Paul, *Themes in Modern European History 1890-1945.*, Routledge, London & New York, 1992.

HENDERSON, William Otto, *Studies in German Colonial History*, F. Cass & Co. London, 1962.

HOBSBAWM, Eric, *The Age of Empire 1875-1914.*, Vintage Books, New York, 1987.

IVAŠOV, Leonid, *Izvrtnje povijesti za novi "Drang nach Osten!"*, u: [http://www.val-znanje.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=266:izvrtnje-povijesti-za-novi-drang-nach-osten&catid=31:tekstovi&Itemid=55](http://www.val-znanje.com/index.php?option=com_content&view=article&id=266:izvrtnje-povijesti-za-novi-drang-nach-osten&catid=31:tekstovi&Itemid=55) (13.07.2011.)

JASTROW, Morris, *The War And The Bagdad Railway*, J.B. Lippincott Company, Philadelphia, 1918.

MANN, Golo, *The history of Germany since 1789*, Penguin Books, Ringwood, 1974.

POPOVIĆ, Vasilj, *Prodor na istok*, u: <http://www.glas-javnosti.rs/clanak/glas-javnosti-08-03-2008/prodor-na-istok> (13.07.2011.)

RANĐELOVIĆ, Nebojša, „Istočno pitanje i njegove refleksije na društveno-pravne procese na Balkanu“, u: *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, God. 43, 3-4/2006., Split, 2006.

RENOUVIN, Pierre, *Evropska kriza i Prvi svjetski rat*, Naprijed, Zagreb, 1965.

SCHÖFERT, Arne, *Kolonialabteilung, Reichskolonialamt und Reichskolonialministerium 1890-1920*, u: <http://www.traditionsverband.de/magazin/rka.html> (14.07.2011.)

TAYLOR, Allan John Percivale, *Borba za prevlast u Evropi 1848.-1918*, Veseli Masleša, Sarajevo, 1968.

THE TIMES: *Atlas svjetske povijesti*, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb, 1989.

TILLY, Charles, TILLY Louise, TILLY Richard, *Buntovno stoljeće 1830.-1930.*, Naklada Jesenski i Turk Zagreb, 2002.

Web portal: <http://www.yourmiddleeast.com>