



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Das Zeitalter des Imperialismus 1884 - 1914

Friedjung, Heinrich

Berlin, 1919

Die Bagdadbahn

[urn:nbn:de:hbz:466:1-73514](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-73514)

„seine eigene Machtstellung in Frage gestellt wäre“. Also: der Einsatz jedes Nebenbuhlers werde künftig so groß sein, daß niemand Deutschland anzugreifen wagen werde. Man hat dies den Risikogedanken genannt, den Sirpiß der Nation wie der übrigen Welt begreiflich machen wollte. England war in diesem Zusammenhange nicht genannt, an einer anderen Stelle aber als Maßstab für die deutschen Rüstungen genommen. So wenig nun auch die deutsche Regierung an einen Angriff auf Großbritannien dachte, so wurden die Engländer doch mißgestimmt. Ihre unbedingte Seeherrschaft war die Grundlage für die Festhaltung ihrer Kolonien. Das ging auch aus dem Kriege gegen die Buren hervor, in den sie damals verwickelt waren. Ihr Imperium aber konnte, wenn sie mit Deutschland in Streit gerieten, durch den Bau der deutschen Flotte in Frage gestellt werden. Es bemächtigte sich der Briten die Vorstellung, die deutschen Schiffe würden gegen sie gebaut, die Kanonen gegen sie gegossen. Ihr Groll blieb während des Burenkrieges unausgesprochen, nach dessen Beendigung aber brach er mit Naturgewalt hervor.

*

Die Bagdadbahn

Gleichzeitig errang die deutsche Diplomatie ohne militärisches Aufgebot im nahen Osten einen Erfolg, durch den sie sich mit einem Schwunge den Weltmächten an die Seite setzte. Das war der Lohn der Umsicht, mit der die Reichsregierung das türkische Problem angefaßt, der Lohn auch der Zuverlässigkeit, durch die sie das Vertrauen der Pforte erworben hatte. Freiherr Marschall von Bieberstein, nach seinem Rücktritte vom Staatssekretariat zum Botschafter in Konstantinopel ernannt, brachte erst hier seine hervorragenden politischen Gaben zur Wirkung. Die Tätigkeit als Staatssekretär des Außern hatte für ihn, dem vordem diplomatische Geschäfte fremd gewesen waren, eine gute Vorschule gebildet. Am Bosporus wuchs er in die Vollreife hinein.

Von dem veränderten Verhältnisse der europäischen Mächte zur Türkei war bereits die Rede (Seite 158). In diesem Betracht war eine förmliche Revolution zu verzeichnen. Rußland zwar und die Donau-

monarchie blieben sich im allgemeinen gleich: die eine Macht mit ihren Ansprüchen auf die Erbschaft des „franken Mannes“, die andere als Verwalterin konservativer Überlieferungen, als Stütze der Erhaltung der Türkei. England aber und Frankreich machten gegen das Ende des 19. Jahrhunderts eine Drehung um 180 Grad des politischen Horizonts durch — die Französische Republik gegen ihr eigenes Interesse, bloß um ihrem russischen Leitstern zu folgen, England aber, weil die Weltwirtschaft sich so ausgeweitet hatte, daß Konstantinopel gegenüber dem Suezkanal und den ostasiatischen Aussichten an Bedeutung zurücktrat.

Neben den politischen und wirtschaftlichen Beweggründen dieses Umschwungs, auf die immer wieder zurückgekommen werden muß, darf auch die Ideologie nicht vernachlässigt werden, welche sich auf den eigentlichen Motiven aufbaute. Da das Türkische Reich dem Streben nach Ausdehnung der britischen Macht über Arabien, Mesopotamien und Persien im Wege stand, so fanden die Engländer, daß die Türkei ein Hemmnis im Fortschreiten der Zivilisation sei. Ganz im Gegensatz dazu hatten Staatsmänner wie Canning, Palmerston und Disraeli in der Türkei ein Bollwerk der europäischen Gesittung gegen die moskowitzische Barbarei gesehen. Lange lebte Salisbury noch in dieser Vorstellung, Gladstone aber wurde der Schöpfer der neuen Doktrin. Es dauerte nicht lange und Albion warf sich gegenüber der angeblich dem Zerfall geweihten Türkei zum Vollstrecker des Jornes des Weltgeistes auf.

Ohne Frage empfiehlt es sich, im Strome der historischen Entwicklung zu steuern; aber oft stellt sich beim Einstellen der Politik auf den voraussichtlichen Gang der Weltgeschichte ein Irrtum ein. Gewöhnlich überschätzen die Menschen den Einfluß, den die ihnen lieb gewordenen Ideen auch in Zukunft üben werden. Dieser Fehlgriff straft sich durch politische Niederlagen. Metternich glaubte, die Entwicklung Deutschlands und Italiens werde sich im Sinne seiner Vorstellung von der Legitimität vollziehen. Gladstone wieder hegte die Überzeugung, ein Staat wie die Türkei könne im Zeitalter der Selbstbestimmung der Völker und des Nationalismus das 19. Jahrhundert kaum mehr überleben. Das war zum mindesten ein Irrtum in Bezug auf die der Türkei noch beschiedenen Lebensdauer. Das demokratische Vorurteil kann ebenso störend wirken wie jedes andere. Da die Briten aber aus ihrer Geringschätzung des Osmanischen Reiches kein Hehl machten, trieben sie die Pforte in die Arme Deutschlands.

Es lag in der Natur der Sache, daß im Gegensatz hierzu Kaiser Wilhelm, seine Minister und Generale den erhaltenden Kräften in der Türkei übergroße Beachtung schenkten. In ihren Augen waren die ererbte Anhänglichkeit an das Haus Osman, die religiöse Verehrung, die dem Kalifen gezollt wurde, die militärische Tüchtigkeit des türkischen Volkes ebensoviel Bürgschaften des Bestandes des Reiches. Daraus ergab sich eine gewisse Überschätzung des Wertes einer engen Verbindung Deutschlands mit der Türkei.

Sultan Abdul Hamid war schon darüber erbittert, daß England 1896 für die Armenier Partei ergriff und deshalb sogar mit Krieg drohte; seine Abneigung wurde genährt, als England, Rußland, Frankreich und Italien ihm nicht gestatteten, die Frucht des Sieges aus dem Kriege mit Griechenland zu pflücken (Seite 161). Obwohl sein Heer das hellenische schlug, wurde er von den genannten vier Großmächten genötigt, die Insel Kreta fahren zu lassen und ihr Autonomie zu gewähren. Es war weiter für die künftige Gestaltung von Wichtigkeit, daß die zwei mitteleuropäischen Kaiserreiche sich zwar in Konstantinopel an versöhnlichen Ratschlägen beteiligten, um die kretische Frage zu lösen, daß sie es aber für unbillig hielten, die Pforte darob mit Drohungen zu belästigen. Deutschland und Österreich-Ungarn zogen ihre Kriegsschiffe zurück, als die vier anderen Großmächte mit ihren Geschwadern der türkischen Herrschaft auf Kreta ein Ende machten. Bülow sagte darüber am 8. Februar 1898 im Reichstage, es sei nicht notwendig, daß im europäischen Konzert jedermann dasselbe Instrument spiele; der eine, so fuhr er launig fort, schlage in der kretischen Angelegenheit die Trommel, der andere stoße in die Trompete, der dritte halte die große Pauke in der Hand, Deutschland aber habe sich begnügt, in Konstantinopel die Flöte der Aberredung zu blasen, und das nicht ohne Erfolg. Zu anderem könne sich die deutsche Regierung nicht entschließen. „Wenn Streit entsteht,“ schloß er unter der Heiterkeit des Hauses, „treten wir ruhig beiseite; wenn Differenzen laut werden, legen wir die Flöte still auf den Tisch und verlassen den Konzertsaal.“ So blieb den vier anderen Mächten die undankbare Schuhhoheit über Kreta, die ihnen durch mehr als ein Jahrzehnt nichts als Verdruß bescherte. Der Sultan aber war dem Deutschen Reiche zu Dank verpflichtet. Die unparteiische Haltung auch Österreich-Ungarns wurde anerkannt, aber die Pforte konnte es nicht verwinden, daß diese Macht ihr 1878 Bosnien und die Herzegowina entrissen hatte. Demgegenüber stand Deutschlands

Uneigennützigkeit in allen Gebietsfragen außer Zweifel: es erstrebte nichts als Absatz für seine Industrie und trat der Pforte in allen politischen Angelegenheiten wie bei der Reform ihrer Armee wohlwollend zur Seite. Daraus ergab sich für die deutsche Diplomatie am Bosporus die Vorzugsstellung.

So kam es, daß Kaiser Wilhelm auf seiner 1898 unternommenen Orientreise glänzende Aufnahme fand. Am 18. Oktober landete das Kaiserpaar mit großem Gefolge, zu dem auch Bülow gehörte, in Konstantinopel, wo mit dem Sultan Freundesgrüße getauscht wurden. Palästina war das nächste Reiseziel. In Jerusalem fand am 31. Oktober die Einweihung der protestantischen Kirche statt, an der sich der Kaiser mit einer Rede voll warmer Empfindung beteiligte. Den Katholiken wieder wendete der Herrscher, um seine Unparteilichkeit zu erweisen, zur Erbauung einer Kirche ein Grundstück zu, wo nach der Legende die Gottesmutter der Ruhe gepflegt hatte. Dann begab sich Wilhelm II. nach Damaskus, wo die Stadtgemeinde ihm ein prächtiges Festmahl gab. Den Trinkspruch des Bürgermeisters erwiderte er mit einer Rede, die in der islamitischen Welt lauten Widerhall erweckte. Darin hieß es: „Möge Seine Majestät der Sultan und mögen die dreihundert Millionen Mohammedaner, die, auf der Erde zerstreut lebend, in ihm ihren Kalifen verehren, versichert sein, daß der Deutsche Kaiser zu allen Zeiten ihr Freund sein wird.“ Ein Ausspruch, der überschwänglich klang, indessen tatsächlich zum Leitmotiv der deutschen Politik wurde. Man stand am Beginn eines neuen Zeitalters: Worte, die unter solchen Umständen fielen, besaßen erhöhte Bedeutung. Die dreihundert Millionen Mohammedaner haben den Wert der ihnen entgegengebrachten Freundschaft Kaiser Wilhelms bis zum Weltkrieg immer höher schätzen gelernt.

Das war die Anbahnung des Bundes Deutschlands mit der islamitischen Welt. Dabei kam Deutschland gewissen Lieblingsplänen Abduls Hamids entgegen. Auch dieser kluge Diplomat rechnete mit den geistigen Strömungen und den Stimmungen seines Volkes. Die Feinde seines Reiches spielten Fangball mit der Idee der Befreiung der christlichen Völker des nahen Orients; demgegenüber förderte der Sultan wo immer die Vorstellung von der Einheit und Gesamtbürgerschaft des Islams. Priester und Dichter lehrten einen Panislamismus, der der Selbstbehauptung des Türkischen Reiches zugute kam.

Die erste Frucht des deutsch-türkischen Einvernehmens war die

Konzession zum Bau der Bagdadbahn. Das war kein Geschenk, das der deutschen Nation von selbst in den Schoß fiel, sondern das Ergebnis lange vorbedachter Arbeit. Ursprünglich lag es nur an den Briten, ob nicht sie die Schöpfer des mächtigen Werkes werden wollten. Denn der Engländer Oberst Chesney war der Vater des Gedankens, Konstantinopel durch einen Schienenstrang mit dem Persischen Meerbusen zu verbinden. Zweimal, von 1830 bis 1832 und von 1835 bis 1837, fuhr er zur Erkundung den Euphrat hinunter. Friedrich List erfaßte sofort die Bedeutung dieser Bestrebungen und sagte voraus, England werde sich am unteren Euphrat festsetzen. Chesney erwirkte auch 1836, dann 1862 vom Sultan eine Konzession zum Bau, fand aber in England nur laue Unterstützung, das Kapital war nicht zusammenzubringen. Disraeli freilich, für jede Idee empfänglich, die dem Reiche im Orient neue Ausichten eröffnete, fühlte sich von dem Entwurf angezogen, eine Eisenbahnverbindung bis an die Tore Indiens herzustellen. Indessen kam er erst nach dem Tode Chesneys 1874 zur Macht. Darauf schickte er den Afrikareisenden B. L. Cameron zum näheren Studium der Linie nach Syrien und Mesopotamien. Zurückgekehrt, veröffentlichte Cameron 1880 das zweibändige Werk „Our future highway“ (Unsere künftige Hochstraße), worin der „trockene Weg“ nach Indien für ebenso wertvoll erklärt wurde wie die Wasserstraße von Suez.

Disraeli mußte 1880 das Steuer an Gladstone abgeben und starb im Jahre darauf. Gladstone aber fehlte das Organ für die Weltweite. Schon die Besitznahme Ägyptens wurde von ihm eigentlich nicht gewollt; mit Vorderasien beschäftigte er sich überhaupt nur, um seinem krankhaften Hass gegen die Türkei die Zügel schießen zu lassen. So blieben die Entwürfe Chesneys und Camerons unausgeführt. In den Jahren 1880 bis 1900 beschäftigte sich die Nation fast ausschließlich mit der Ausdehnung des afrikanischen Reiches. Rhodes und Milner hatten im Süden, Cromer in Ägypten alle Hände voll zu tun. Die Phantasie der Briten war von der Eisenbahnlinie Kap—Kairo angeregt, die Bagdadbahn geriet fast in Vergessenheit.

Da griffen die Deutschen helläugig den großen Plan auf. Dem Schwaben Wilhelm Pressel gebührt die Ehre, ihnen den Weg gewiesen zu haben. Seit 1872 als Ingenieur in türkischen Diensten stehend, befürwortete er im wesentlichen den Zug der später gebauten Linie. Der ehrenhafte und aufrechte Mann wollte sich jedoch von dem Finanzbaron Hirsch nicht als Werkzeug gebrauchen lassen und verließ Kon-

stantinopel, um in Wien für seinen Plan zu werben, auch die Balkanhalbinsel mit einem Netz von Eisenbahnen zu überspannen. Doch er starb dahin und ein Größerer erst verwirklichte den Gedanken. Nachdem das Haus Bleichröder sich vorübergehend mit der Bagdadbahn beschäftigt hatte, wurde Georg von Siemens der Schöpfer des Werkes.

Siemens sagte 1889 im Reichstage, die Banken seien eine Art Führer des Unternehmungsgeistes der Nation. Er setzte die großen Hilfsmittel der von ihm geleiteten Deutschen Bank daran, Vorderasien der deutschen Volkswirtschaft zu erschließen. Ein bescheidener Anfang war's, daß die Anatolische Eisenbahngesellschaft gegründet wurde, welche zunächst die kleine Schienenstrecke von Haidar Pascha (am Bosphorus) nach Ismid kaufte. Gleichzeitig erhielt sie vom Sultan die Konzession für die Linie von Ismid nach Konia. Mit Konia wurde 1896 der Hauptstapelplatz des Innern von Kleinasien erreicht. Dann weiteten sich die Gedanken, formten sich die Entwürfe. In dem 1898 erschienenen Buche Naumanns „Asia“ waren Ausblicke in eine große Zukunft eröffnet. Die Pforte erkannte den Wert der Eisenbahnverbindung mit den südöstlichen Gebieten ihres schwer lenksamen Reiches an. Votschafter Marschall war der eifrige Förderer des großen Planes, dem Kaiser Wilhelm seinen Schutz angedeihen ließ. Am 23. Dezember 1899 schloß Siemens das grundlegende Abkommen mit der türkischen Regierung, das den Bau einer Linie von Konia nach Bagdad und Basra zum Inhalt hatte.

Die günstige Weltlage war von dem weitblickenden Bankherrn erfaßt und benutzt worden. Zum Glück stieg damals der Wettbewerb Englands mit Rußland zu einer Höhe, daß sie sich ungefähr die Wage hielten; was sie sich gegenseitig mißgönnten, fiel den Deutschen zu, die von ihnen zwar scheel angesehen, aber noch nicht als gefährlich betrachtet wurden. Der Sultan vertraute die Ausführung lieber Deutschland an als den zwei ihm mißgünstigen Weltreichen. Rußland ließ gerade damals Vorderasien aus den Augen, da die Erwerbung Port Arthurs 1898 und große hinterasiatische Pläne alle seine Kräfte in Anspruch nahmen. Ein günstiger Zufall wollte, daß die von französischen Kapitalisten geleitete Ottomanbank zu der Zeit auf die Stütze der Deutschen Bank angewiesen und zum Bunde für den Bau der Bagdadbahn bereit war. Die Ottomanbank hatte sich auf unglückliche Spekulationen in südafrikanischen Bergwerksaktien eingelassen und solche Verluste erlitten, daß 1895 ein Sturm gegen ihre Kassen erfolgte. Siemens, die

Abficht hegend, deutsches mit französischem und englischem Geld für das Werk zusammenzuspannen, führte die Verbindung mit dem französischen Kapital alsbald herbei. Nicht weniger als 45 Prozent der türkischen Staatsschuld waren in Frankreich untergebracht, so daß die französische Regierung ein Werk unterstützte, das der Türkei wirtschaftliche Vorteile versprach.

Das alles war jedoch nicht so wichtig wie die Ablenkung Englands auf die in Südafrika und in Ostasien aufgetauchten Schwierigkeiten. Es überstieg die Kräfte Albions, zugleich das Burenvolk auf die Knie zu zwingen, die Russen von Peking abzuhalten und im selben Augenblick auch dem Deutschen Reiche die Stirne zu bieten. So hatten die Deutschen am Bosphorus Elbogensfreiheit. Im Herbst 1899 bot Chamberlain dem Grafen von Bülow ein Bündnis an, er mußte ihn also bei der Pforte gewähren lassen. Albion war durch die anfänglich in Südafrika erlittenen Niederlagen so bedrängt, daß die schon damals den Deutschen nicht eben freundlichen „Times“ bei der Besprechung des Bagdadbahnentwurfes am 30. November 1899 schrieben: „Es gibt keine Macht, in deren Hände England das Unternehmen hätte lieber fallen sehen¹⁾.“ Wie anders urteilten die Engländer gleich nach Schluß des Burenkrieges! Es gehört zu den beherrschenden Tatsachen der Weltpolitik, daß die Engländer den Wert Helgolands verkannten und daß sie sich die Bagdadbahn entgehen ließen, deren Erwerbung ihnen zur Zeit ihres der Türkei gewährten Schutzes geringe Mühe gekostet hätte.

In dem Vertrage vom 23. Dezember 1899 war ausgemacht, daß die Bagdadbahn binnen acht Jahren gebaut sein solle, die Kosten wurden auf 500 Millionen Mark veranschlagt. Es ergaben sich aber so große Schwierigkeiten, besonders finanzieller Art, daß die Verbindung mit Bagdad bis zum Weltkrieg nicht vollständig hergestellt war. Georg von Siemens starb 1901, worauf Artur Gwinner das Unternehmen leitete. Jede neu eröffnete Strecke war für die Türkei ein militärischer und wirtschaftlicher Vorteil. Nicht der Geldgewinn war für die Deutsche Bank der Hauptantrieb, denn die Aktien der Anatolischen und der Bagdadbahn haben gewöhnlich nur fünf Prozent getragen. Deutschlands Ansehen aber in der Welt stieg mit dem Fortschreiten des Baues,

¹⁾ E. A. Schäfer, „Die Entwicklung der Bagdadbahn-Politik“ (Weimar 1916), Heft 17 der „Deutschen Orientbücherei“.

der übrigens bis zum Weltkrieg mehr ein Symbol als ein Werkzeug der Macht des Deutschen Reiches geblieben ist.

*

Erwachender englisch-russischer Gegensatz zu Deutschland

Durch das Flottengesetz von 1900, dann durch die erhöhte Geltung Deutschlands im nahen Orient änderte sich das Verhältnis des Reiches zu den Weltmächten vollständig. Die deutsche Regierung hatte zwar nichts Feindseliges gegen Britannien oder gegen Rußland vor, sondern folgte bloß dem Triebe jedes gesunden Organismus, seiner Natur nach zu wachsen. Der Unternehmungsgeist der Deutschen forderte neue Felder der Betätigung, die angesammelten Kapitalien suchten lohnende Anlage. Damit aber kam das junge Reich, wenn auch ohne vorgefaßten Plan, England wie Rußland in die Quere. Das Zarenreich fühlte sich zunächst weniger beengt, da es in Konstantinopel bloß den englischen durch den deutschen Einfluß ersetzt sah: bei der noch auf voller Höhe stehenden russisch-englischen Nebenbuhlerschaft erschien das nicht als Nachteil. Auch waren Rußlands Beziehungen zur deutschen Regierung noch immer die besten. Zudem stand das Zarenreich in Ostasien mitten in großen Unternehmungen: die Mandschurei, China und Japan nahmen seine Aufmerksamkeit voll in Anspruch. Es waren also zunächst nur die panslawistischen Kreise, die sich über die Konzession zum Bau der Bagdadbahn aufregten. In dem Verhältnisse der Höfe und der Regierungen dagegen zeigte sich keine Trübung.

Anders wirkte der Bau der deutschen Schlachtflotte auf England. Es war zwar ein kluger Schachzug, daß Kaiser Wilhelm und seine Ratgeber damit zu der Zeit begannen, als die Briten in Südafrika beschäftigt waren. Anscheinend nahm Albion das an sich Unwillkommene ruhig hin, wozu die beschwichtigenden Worte Bülow's das ihrige beitrugen. So war es selbstverständlich, daß, als Fürst von Hohenlohe, von Alter und Krankheit heimgesucht, am 17. Oktober 1900 den Abschied nahm, Graf von Bülow zum Reichskanzler ernannt wurde.

Es war nun die weitere Aufgabe der deutschen Staatskunst, zu