



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Das Zeitalter des Imperialismus 1884 - 1914

Friedjung, Heinrich

Berlin, 1919-

Deutsche und Briten in Vorderasien. Bagdadbahn.

[urn:nbn:de:hbz:466:1-76985](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-76985)

Deutsche und Briten in Vorderasien. Bagdadbahn

Die englisch-imperialistische Woge hatte sich mit dem Überfluten Ostafrikas und der Unterwerfung der freien Burenstaaten nicht erschöpft. Sie drang hierauf nach Vorderasien vor, das seit dem Tode Disraelis von den Briten vernachlässigt worden war. Curzon hatte in seinem Buche „Probleme des fernen Ostens“ (1894) das Versäumnis gerügt; 1899 Vizekönig von Indien geworden, tat er das Seinige, um Persien, das „Glacis Indiens“, oder wenigstens dessen südliche Teile für England zu sichern. Um weiterhin das indische und das afrikanische Reich der Briten auch zu Lande zu vereinigen, waren Arabien und Mesopotamien als Zwischenglieder notwendig. Dann erst war der Ring geschlossen und der Indische Ozean ein nur von englischen Küsten begrenztes Meer.

Mit Rücksicht darauf war der Bau der Bagdadbahn den Engländern unwillkommen. Mit ihr drang deutscher Einfluß keilförmig zu dem Indischen Ozean vor und zerschnitt die weiten Einflußgebiete Albions. Nun hatte England 1899 der Gewährung des Baues der Bahn nicht entgegengetreten können, da es mit den Buren im Kampfe lag und gleichzeitig in Mittelasien von den Russen bedroht war. Aber auch in dieser Bedrängnis ließ es das untere Stromgebiet des Euphrat und des Tigris, wie den Persischen Meerbusen nicht aus dem Auge. Die Hafenstadt Koweit, westlich von der Mündung, war der Mittelpunkt eines kleinen Uraberstaates unter einem halb selbständigen Scheich oder Sultan, dessen Ländchen zum türkischen Reiche gehörte, was auch Curzon noch 1892 in einem seiner Bücher anerkannt hatte. Als aber die Bagdadbahn in Sicht kam, wurde der wenig beachtete Hafen wichtig, weil er als deren Endpunkt gedacht war und als Umschlagplatz für die Waren von und nach Indien dienen konnte. Dies erkennend bestimmte England 1899 den Scheich, sich zu verpflichten, er werde mit keiner Macht ohne britische Erlaubnis Verträge schließen. Vergebens der Einspruch der Pforte, der England die Behauptung entgegenhielt, Koweit sei ein unabhängiges Sultanat und dürfe frei über sich verfügen. Britisches Geld tat das übrige: damit war ausgeschlossen, daß die Bagdadbahn bis hierher geführt werde, da die

Türkei es nicht auf einen Krieg mit England ankommen lassen durfte. So wurde Roweit ein neues Glied in der Kette der britischen Besetzungen um den Indischen Ozean. Uden war schon 1839 von England besetzt worden, Beludschistan 1854, die Häfen Südpersiens bei der bereits (Band I, Seite 340) geschilderten Rundfahrt Lord Curzons im Jahre 1903.

Dieser Eingriff bestärkte die Pforte in ihrem Mißtrauen gegen England, so daß sie am 5. März 1903 in die Erweiterung der Bagdadbahnkonzession willigte. Der ursprüngliche Freibrief von 1899 (Band I, Seite 251) war der Deutschen Bank gewährt worden, jetzt kam es zur Gründung der Bagdadbahn-Gesellschaft.

Die auf Grund des Vertrages vom 5. März 1903 gegründete Gesellschaft hatte einen internationalen Charakter. Vom Aktienkapital zeichnete die Deutsche Bank 40%, die französische Finanzgruppe (Ottomanbank) 30%, die Anatolische Eisenbahngesellschaft 10%, der Rest wurde von der Türkei, Osterreich-Ungarn, Italien und der Schweiz aufgebracht. Das Aktienkapital war klein, die Hauptsumme für den Bau sollte durch Ausgabe von türkischen Staatsschuldverschreibungen aufgebracht werden. Diese Obligationen hätten aber, wenn die Türkei nicht Pfänder für die pünktliche Zinszahlung stellte, keine Abnehmer gefunden. Als Pfand dachte man sich anfänglich den Mehrertrag der Eingangszölle des Reiches, die man von 11 auf 15% erhöhen wollte. Indessen war die Höhe der Zölle durch Verträge mit den Großmächten festgelegt, und England wie Rußland erhoben gegen die Erhöhung Einspruch. Endlich gaben sie nach, jedoch nur unter der Bedingung, daß der Mehreingang zugunsten der Reformen in Mazedonien verwendet werde; die Bagdadbahn ging also leer aus. Aberhaupt versagte England diesem Unternehmen jede Förderung, während Frankreich sich freundlich stellte. Das hing damit zusammen, daß 45% der türkischen Staatsschuld in Frankreich abgesetzt waren, so daß dieses Land den Wunsch hegte, die wirtschaftliche Entwicklung der Türkei zu fördern. Die osmanischen Staatsschulden wurden von einer internationalen Behörde verwaltet, welcher der Eingang aus bestimmten Steuern zugewiesen war. Als diese Abgaben ein Mehr über den Bedarf der Schuldenverwaltung einbrachten, konnte endlich 1908 angeordnet werden, die frei gewordene Summe habe der Verzinsung der Bagdadbahnobligationen zu dienen. Erst als diese Bürgschaft vorhanden war, schritt man zur Ausgabe von Schuldverschreibungen.

Infolge des finanziellen Notstandes hatte der Bau seit 1904 einige Jahre gestockt, zu welcher Zeit erst die Strecke von Konia bis Bugurlu, 200 Kilometer lang, fertiggestellt war. Daraus erwuchs für England die Aussicht, das Unternehmen in seinen Besitz zu bringen. Diesen Gedanken sprach der Redakteur der „Times“, Chirol, in seinem 1903 erschienenen Buche „The middle eastern question“ (die mittel-orientalische Frage) ohne Fehl aus. Seiner Ansicht nach war es ausgeschlossen, daß die Türkei die finanzielle Bürgschaft für die Verzinsung des gewaltigen Baues bieten könne. Das Unternehmen werde also nach der kostspieligen Durchquerung des Taurus in den unfruchtbaren Einöden am oberen Euphrat und Tigris steckenbleiben. Dann müsse die britische Geldmacht eingreifen, denn zu dieser Zeit, so deutet Chirol an, werde das bankrott gewordene Unternehmen billig zu haben sein. Die Rechnung war aber irrig, da sich, wie erwähnt, 1908 die Mittel zur Fortführung des Baues fanden. Infolgedessen wurde der Bau nach sechsjähriger Pause 1910 wieder in Angriff genommen¹⁾.

Auch in Mesopotamien arbeiteten Deutsche und Engländer einander entgegen. Bei diesem Mittelstück zwischen Ägypten und Indien handelte es sich den Briten vornehmlich um den Süden, schon wegen der Nähe des Meeres und auch weil die nördlichen Gegenden Mesopotamiens an Wassermangel litten. Indessen wendete Britannien auch diesen entfernteren Gebieten Aufmerksamkeit zu. Ziemlich spät erfuhr man in Europa, daß englische Offiziere und Ingenieure dort reisten und Messungen zur Anlage von Kanälen vornahmen. Ein Vortrag des hervorragenden britischen Wasserbaumeisters Willcox brachte nähere Aufklärung. Dieser Ingenieur hatte in Indien erfolgreich gewirkt und übernahm dann die oberste Leitung der Strombauten Ägyptens. In dieser seiner Eigenschaft bereiste er das Land zwischen Euphrat und Tigris, das zur Zeit der Babylonier und unter den Kalifen eine Stätte hoher Kultur gewesen war, jetzt aber verödet dalag. Willcox stellte fest, daß die ehemalige Fruchtbarkeit des Schwemmlandes wiederkehren werde, sobald Kanäle und Schöpfwerke dieselbe Arbeit wie im Altertum und Mittelalter leisten würden. In seinem Vortrage sprach er die Ansicht aus, daß indische und ägyptische Bauern, weil in ihrer Heimat mit Bewässerungsarbeiten vertraut, sich am besten zur Be-

¹⁾ Das Obige nach E. A. Schäfer, „Die Entwicklung der Bagdabbahnpolitik“, S. 58, 50, 61.

siedelung des Zwischenstromlandes eignen würden. Weitaussehende Pläne, würdig der Ausführung durch ein mächtiges Kulturvolk. Die Zukunft mußte entscheiden, ob Deutsche oder Briten hierzu bestimmt sein sollten¹⁾. Gleichzeitig war Arabien Gegenstand der diplomatischen Arbeit der Engländer und mehr noch ihrer politischen Phantasie²⁾. Nicht bloß Aden, auch die Südküste Arabiens, Hadramaut, standen bereits unter englischer Oberhoheit. Im Innern des Landes wieder brachen regelmäßig Aufstände gegen die Pforte aus. Alle Welt wußte, daß zu ihrer Förderung Waffen aus Großbritannien und Ägypten eingeschmuggelt wurden, mochte auch die englische Regierung ihre Hand nicht im Spiele haben. Indessen argwöhnte Sultan Abdul Hamid immer, die Engländer würden eines Tages ganz Arabien ihrem Reiche einverleiben. Als Mittel hierzu mochte den Feinden des Padischah die Wiederherstellung des Kalifates in der heiligen Stadt Mekka dienen, wo Mohammed und seine ersten Nachfolger gethront hatten: auf diese Weise konnten sich die Araber der ungerne ertragenen Herrschaft des türkischen Sultans entziehen. Diese Besorgnisse spornten Abdul Hamid zu einer ihm sonst nicht eigenen Rührigkeit an. Es drängte sich ihm die Notwendigkeit auf, Mekka und Medina mit dem Innern des Reiches durch einen Schienenstrang zu verbinden, um die religiösen Mittelpunkte des Islam militärisch festhalten zu können. Er ließ also eine von Damaskus nach Mekka führende Linie, die Hedschasbahn, in Angriff nehmen. Sie war eine der wenigen Taten der Gesittung, zu denen sich Abdul Hamid aus eigenem Antriebe verstand. Für das Werk strömten reiche freiwillige Gaben der Gläubigen zu, außerdem ließ er für den frommen Zweck den Offizieren und Beamten des Reiches einen Gehaltsabzug auferlegen. Am 1. September 1908 war Medina, später auch Mekka durch den Schienenstrang erreicht. Leiter des Baues war der deutsche Ingenieur Meißner mit einer Anzahl seiner Landsleute. Überall gab Abdul Hamid deutschen Beratern, Bahnbeamten, Offizieren den Vorzug.

Schon diese von Nord nach Süd führende syrisch-arabische Bahn war den Engländern nicht angenehm. Da faßte die Pforte den Plan, von Ma'an, einer Station der Hedschas-Linie, eine Zweigbahn nach

¹⁾ Paul Rohrbach, „Deutschland unter den Weltvölkern“, 2. Aufl., Berlin 1908, S. 265, 277.

²⁾ Stuhlmann, „Der Kampf um Arabien zwischen der Türkei und England“, in den „Hamburger Forschungen“ 1916.

Westen bis nach Akaba am Roten Meere zu bauen, um bei dieser Grenzstadt Agypten zu erreichen. Jetzt fuhr England gereizt dazwischen. Das fehlte noch, daß auf diese Weise einmal türkische Truppen nach Agypten geschoben werden könnten — am Ende gar unter deutschen Generälen und Offizieren! England stellte also die Behauptung auf, Akaba gehöre gar nicht den Türken, sondern sei ägyptischer Boden, stehe also von Rechts wegen unter britischer Botmäßigkeit; die Bahnverbindung wurde kurzerhand untersagt. Die Pforte ließ das nicht gelten und sandte nach Ma'an Truppen, um den Bau in Angriff zu nehmen. Darauf verlangte Britannien deren Zurückziehung binnen zehn Tagen und unterstützte die grobe Forderung durch Kriegsschiffe, die von Malta herandampften. Nicht bloß Frankreich, auch Rußland stellte sich auf Seite Großbritanniens, was der erste der Dienste war, die sich die Kabinette von Petersburg und London abwechselnd leisteten. Der Türkei blieb nichts übrig als nachzugeben. So verhinderten die Briten zwei große Kulturwerke, die Eisenbahnverbindung bis zum Persischen Meerbusen wie die von Syrien nach Agypten. Diese zwei Linien konnten ihnen nicht nur in einem künftigen Kriege gefährlich werden, sondern dienten schon im Frieden der militärischen und wirtschaftlichen Kräftigung der Türkei¹⁾. Mit Akaba und Roweit, die beide vom osmanischen Reiche losgerissen wurden, gewann Britannien neue Stützpunkte seiner Herrschaft; die weitschauende Politik wurde mit rücksichtsloser Energie durchgeführt.

*

Englische Feindseligkeiten gegen Deutschland. Eduard VII. Northcliffe

Alle diese Dinge gelangen den Briten ohne die Anstrengungen eines Krieges. Beim Lenken der auswärtigen Angelegenheiten verteilten der König und die Parteiführer — wie erwähnt — wie nach Verabredung die Rollen unter sich, indem der Premierminister Campbell-Bannerman der Welt Frieden und Abrüstung predigte, Grey und

¹⁾ Rohrbach, S. 274.