



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Cleinow, George: Die Lösung des Bagdadbahnproblems

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Die Lösung des Bagdadbahnproblems

Von George Kleinow-Berlin



Zeit zwei Jahren schien es, als sei das Bagdadbahnunternehmen infolge unüberwindlicher Schwierigkeiten, die vor allem in der finanziellen Ohnmacht der Türkei begründet lagen, auf den toten Strang geraten. Die englische Presse triumphtierte, Herr Iswolski schmückte sein Haupt mit allslawischem Lorbeer, und von Paris aus wurden die albernsten Märchen verbreitet, die darauf ausgingen, die Leistungsfähigkeit der deutschen Unternehmer in Frage zu stellen. Die deutsche Presse hielt sich allem dem gegenüber zurück, und der ferner Stehende konnte sogar aus ihrem Verhalten auf Resignation schließen. Da plötzlich kommt vom Bosphorus die kurze Meldung: Der Bau der Bagdadbahn ist gesichert! und weiter folgen Einzelheiten, und durch die deutsche Presse geht es wie Siegesjubel: Der Bau der Bagdadbahn ist gesichert! — Ja, fragt wohl mancher, was geht es mich, was geht es die deutsche Nation im Grunde an, daß Herr v. Gwinner ein einträgliches Geschäft macht? Ist das Bagdadbahnunternehmen nicht nur ein Glied in der Kette anderer weltwirtschaftlicher Betätigungen, wie etwa die Schantung-Eisenbahngesellschaft? Für uns Deutsche war in der Tat der Bau der Bagdadbahn von vornherein ein rein wirtschaftliches Unternehmen, ohne jeden nationalpolitischen Hintergedanken. Es verfolgte lediglich den Zweck, reiche Gebiete dem deutschen Handel und Gewerbeleiß zu erschließen. Gegen den Willen der v. Siemens und v. Gwinner aber ist das Unternehmen mehr als zwanzig Jahre hindurch der Drehpunkt für die Weltpolitik der europäischen Großmächte geworden, eine Quelle des Mißtrauens und eine ständige Gefahr für den Weltfrieden. Die jüngst bekannt gewordenen Konventionen vom 21. März d. J. sollen nun die Bagdadbahnfrage des um sie gewundenen politischen Beiwerks entkleidet und sie auf ihre ursprüngliche wirtschaftliche Bedeutung zurückgeführt haben. —

Der Plan, einen Schienenweg von Konstantinopel bis zum Persischen Golf zu bauen, entstand in den achtzehnhundertachtziger Jahren im Schoße der deutschen Finanzgruppe, die in der Form der Anatolischen Eisenbahngesellschaft die Eisenbahnen in Kleinasien gebaut hat. In Gestalt einer an die erwähnte Anatolische Eisenbahngesellschaft überlassenen Konzession vom Jahre 1890 nahm der Plan greifbare Formen an. Die Deutsche Bank übernahm die finanzielle Sicherstellung des Unternehmens. Im wohlverstandenen eigenen Interesse verzichtete die deutsche Finanzgruppe darauf, die Bahn ohne Mitwirkung von Kapitalien anderer Länder zu bauen, obwohl sie dazu bei dem stetig wachsenden Reichtum Deutschlands in der Lage gewesen wäre, und wandte sich an das englische und französische Kapital, um beide zur Mitwirkung zu veranlassen. England lehnte das Anerbieten rund ab und erklärte durch den Mund Lord Landsdowns, es habe kein Interesse an dem Bau von Bahnen in der Türkei, da diese geeignet seien, seine eigenen Kreise zu stören. Frankreich trat dagegen mit den deutschen Finanzleuten in Verbindung, mit denen es schon die inzwischen bis Konia gebauten Anatolischen Eisenbahnen betrieben hatte. Nach Überwindung unsäglicher Schwierigkeiten, die sich der Finanzierung des weitblickenden Unternehmens entgegenstellten, gelang es im Januar des Jahres 1901, das Bagdadbahnprojekt so weit zu fördern, daß mit dem Bau der zweihundert Kilo-

Grenzboten I 1911

80

meter langen Strecke Konia—Bulgurlu begonnen werden konnte. Die Ausführung übernahm die ad hoc gegründete internationale „Gesellschaft der Bagdadbahnen“, nachdem das englische Kapital die ihm erneut angebotene Beteiligung zurückgewiesen. Das Kapital wurde durch eine im Jahre 1903 in Deutschland aufgenommene vierprozentige Anleihe in Höhe von 44064000 Mark beschafft. Der Sultan bewilligte eine Kilometergarantie von 15500 Franken, die wieder sichergestellt wurde durch Verpfändung von Überschüssen der sogenannten „revenus concédés“, also der für den Dienst der alten türkischen Staatsschuld verpfändeten und seitens der Dette publique (Murray-Dekret von 1881) verwalteten Einnahmen. Nach Fertigstellung der Strecke bis Bulgurlu am Westhang des Taurus entstanden neue Schwierigkeiten, die den Weiterbau der Bahn aufhielten und daher die Rentabilität der zuletzt gebauten Strecke auf Jahre hinaus in Frage stellten. Die Strecke geht am Südrande der damals noch vollständig unkultivierten wasserlosen Salzwüste von Konia entlang und endete in einem Felsenest mit wenig Verkehr. Eine Verbindung zum Meere bestand nicht, so daß die Waren aus dem Innern Kleinasiens nicht an die nahen Häfen von Merfina geschafft werden konnten. Noch im Jahre 1907 mußte der Sultan für die Strecke Konia—Bulgurlu 275000 Franken als Kilometergarantie zahlen. Trotz der ungünstigsten Verhältnisse erwies sich aber der Nutzen der Bahn für die wirtschaftliche Entwicklung der Türkei auch schon in diesem Stadium so augenfällig, daß der Sultan noch vor Ausbruch der Revolution im Jahre 1908 den Weiterbau der Bahn um 480 Kilometer bis El Gelif anordnete. Den Bau sollte ursprünglich die bestehende „Gesellschaft der Bagdadbahnen“ übernehmen, die Mittel sollten durch Ausgabe von 227000 Franken vierprozentiger Staatsobligationen beschafft werden.

Da brach unter den Schlägen der Junirevolution die alte Türkei zusammen, und mit dem Regiment der Jungtürken schienen zunächst andere Anschauungen über den Wert ausländischer Unternehmungen bei den Türken einzuziehen. Die Bagdadbahnfrage ruhte. Die englische Presse hatte einen vorher ungeahnten Einfluß auf die innertürkischen Angelegenheiten und benutzte die Lage nach Kräften, um Deutschland unehrlicher Pläne und Ziele gegenüber der Türkei zu beschuldigen. In jungtürkischen Kreisen war man um so eher geneigt, solchen Einflüsterungen Glauben zu schenken, als die deutsch-türkischen Beziehungen unter dem alten Regime die denkbar besten waren und England wie allen Revolutionären gegenüber auch den jungtürkischen weiteste Gastfreundschaft geübt hatte. Die Engländer verbreiteten gekliffentlich die Auffassung, Deutschland verstehe lediglich mit dem Absolutismus zu arbeiten. Indessen bald sollten Ereignisse eintreten, die geeignet waren, die englische Freundschaft an türkischen Machthabern in einem anderen Lichte erscheinen zu lassen. Es stand im Widerspruch zu den Freundschaftsbeteuerungen Englands, daß gerade die Mächte der unter Englands Führung zustande gekommenen Tripleentente, Frankreich und Rußland, die Schwierigkeiten der Türkei vermehrten, während Deutschland sich augenscheinlich von allen politischen Fragen fernhielt. Es erwies sich immer deutlicher, daß nicht Deutschland den Liquidationsprozeß, in den die Türkei durch die eigene Schwäche seit 1908 geraten war, förderte — trotz dessen Stellungnahme zur bosnischen Frage —, sondern England. Überall, wo Unannehmlichkeiten auftauchten, wurde die Hand Englands erkannt, gleichgültig, ob es sich um finanzielle Angelegenheiten oder Unruhen im Nauran,

in Yemen oder im Abanagebiete handelte. Die Unruhen und Unbotmäßigkeiten der Scheichs im Innern führten die neue Regierung auf den richtigen Weg, auch zur Erkenntnis ihrer eigenen Lage. Es galt, um das Reich vor dem Zerfall zu bewahren, vor allem, eine Militärmacht zu schaffen; es galt, die Armee zu reorganisieren. England, um Rat und Hilfe angegangen, versagte. Deutschland, dessen wirtschaftlichen Plänen eine starke Türkei nicht hinderlich sein kann, stand zur Verfügung. Nachdem aber die Bedeutung der militärischen Fragen einmal erkannt war, ergab sich die Notwendigkeit sicherer Verkehrsmittel von selber. So kam es denn der türkischen Regierung sehr gelegen, daß das Bagdadbahnabkommen vom Mai 1908, das infolge der vorübergehend eingetretenen Unsicherheit am Bosphorus geruht hatte, im November 1909 wieder in Fluß kam durch die zu Glarus in der Schweiz ins Leben tretende Gründung einer „Gesellschaft für den Bau von Eisenbahnen in der Türkei“, die den Bau der zweiten Strecke der Bagdadbahn übernommen und bald darauf unter Meißner-Pascha auch begonnen hat.

Die Engländer waren inzwischen nicht müßig geblieben, wenn sie auch das Bagdadbahnunternehmen zu ignorieren vorgaben. Gerade in den Jahren 1908 und 1909 suchten sie den Schlüsselstein zu ihrer politischen Stellung im Persischen Golf zu legen durch die Monopolisierung der Schifffahrt auf dem Euphrat und Tigris. Seit die eiserne Schlange sich von Nordwesten her langsam gegen den Golf vorschob, suchten die Engländer dort ihre Stellung nach jeder Richtung hin zu befestigen. Der Plan einer Bahnverbindung zwischen Ägypten und Mesopotamien wurde lebhaft erörtert, und großartig geplante Bewässerungsanlagen, von Wilcocks ausgeführt, sollten dem Lande am Golf alten Reichtum wiedergeben. War derart Mesopotamien erobert und mit anderen englischen Kolonien verbunden, dann konnte eine irgendwo im Norden in der Wüste endende Bahn, die überdies keine oder doch nur schlechte Verbindungen zum Meere besaß, der englischen Stellung am Golf nicht mehr viel schaden. Im Gegenteil, sie konnte infolge der Unwirtschaftlichkeit ihres Betriebes das politische Ziel Englands, die Türkei schwach zu erhalten, sogar fördern. Um das angebeutete Ziel zu erreichen, mußte die türkische Hamidieh-Dampfergesellschaft vernichtet werden, die von Midhat-Pascha in den achtzehnhundertsechziger Jahren ins Leben gerufen war, um der seit 1839 den Tigris befahrenden *Vynch-steam-navigation-Comp.* ein Gegengewicht zu bieten. Mit Hilfe Hilmi-Paschas, der als Armenier alte Beziehungen zur englischen Diplomatie und Finanzwelt unterhielt, gelang es auch tatsächlich, im türkischen Parlament einen Gesetzesentwurf zur Annahme zu bringen, der die Schifffahrt auf den genannten Strömen in englischer Hand monopolisiert hätte, wenn das türkische Nationalgefühl nicht noch rechtzeitig erwacht und der englischen Diplomatie einen dicken Strich durch die Rechnung gemacht hätte. So lagen die Dinge Anfang 1910.

Dann traten hier und da Veränderungen zutage, die den späteren Umschwung vorbereiten sollten. König Eduard der Siebente starb, und damit verschwand die faszinierende Persönlichkeit, die dem Kaiser von Rußland das russisch-englische Abkommen über Persien vom Jahre 1907 als ein Glück für Rußland erscheinen zu lassen vermochte. Rußland sah sich durch die englische Politik übervorteilt, erkannte sich als Werkzeug der britischen Weltpolitik. Gleichzeitig verringerte sich der Druck in der Bosphoruspolitik, und größere Schwierigkeiten traten für die türkische Regierung eigentlich mehr in inneren Angelegenheiten auf. Diese Beob-

achtung führte zu dem Entschluß, das türkische Eisenbahnnetz, insbesondere die Bagdadbahn, in beschleunigtem Tempo weiter auszubauen. Da aber trat wieder England hindernd dazwischen. Es hinderte die Türkei an der Nutzung neuer Geldquellen und benutzte seinen Einfluß in der Schuldenverwaltung, um eine neuerliche Erhöhung der Einfuhrzölle um 4 Prozent (erste Erhöhung 1907 um 3 Prozent) von der Bestimmung abhängig zu machen, daß die aus der Erhöhung erzielten Einnahmen keiner ausländischen Eisenbahngesellschaft in irgend einer Form zufließen dürften. Damit war der Weiterbau der Bagdadbahn über El Helif hinaus wieder für Jahre in Frage gestellt! Die Deutsche Bank konnte, da sie lediglich wirtschaftliche und keine politischen Werte suchte, von der Erhöhung der Kilometergarantie zunächst nicht abgehen. Damit aber war das Bagdadbahnunternehmen, das bis dahin nur in der Phantasie der englischen Diplomatie einen politischen Vorstoß Deutschlands gegen England darstellte, durch das Verhalten Englands auch für die Türkei zu einer politischen Lebensfrage geworden, an der die Zukunft des Osmanischen Reiches hing. Die Bagdadbahnangelegenheit, zu einem deutsch-englisch-russischen Streit gestempelt, halfte sich zu einem schier unentwirrbaren Knäuel zusammen, den schließlich niemand anzurühren wagte, weil er den Weltkrieg in sich barg.

Als Eduard des Siebenten erkaltete Hand die so fein verworrenen Fäden fallen ließ, nahm sie der Leiter der deutschen auswärtigen Politik, Herr v. Riederlen-Wächter, auf, ein Kenner des Orients und seit Jahren gelassener Beobachter des englischen Spiels. Mit kundiger Hand ergriff er das richtige Ende des Fadens. Herr Esafonow kam aus Petersburg nach Potsdam. Deutschland erkannte die aus dem Vertrag von 1907 resultierenden Interessen Rußlands in Nordpersien als bestehend an, wogegen Rußland sich verpflichtete, dem Weiterbau der Bagdadbahn nach Persien hinein keinerlei Schwierigkeiten zu bereiten und selbst eine Verbindung zwischen Changhai und dem Kaukasus zu schaffen. Damit aber war der englische Widerstand entkräftet; denn wenn die Bahn zum Persischen Golf auch nicht gebaut werden sollte, so standen doch ihrem Bau an die indische Grenze ernsthafte Schwierigkeiten nicht mehr entgegen. Die Bagdadbahn sank auch für die englische Diplomatie zu einer in erster Linie wirtschaftlichen Bedeutung herab. Nachdem so die Diplomatie die Luft gereinigt hatte, galt es einen Modus zu finden, der Bagdadbahngesellschaft für den Bau freie Bahn zu geben. Das nun ist gelungen durch die Konventionen vom 21. März dieses Jahres. Ohne große Opfer von deutscher Seite war es zwar nicht möglich. Diese aber sind gebracht worden, indem Herr v. Gwinner auf eine Ausdehnung des Pfandrechts auf die Einnahmen aus der Zollerhöhung verzichtete und indem er einen Teil der Konzession, nämlich die Strecke Bagdad — Persischer Golf, in die Hand der türkischen Regierung unter den Bedingungen zurücklegte, wie sie bereits im Jahre 1903 für die ganze Bahn angeboten worden waren, damit es englischen Interessenten ermöglicht wird, sich noch am Bau der letzten Strecke der Bahn zu beteiligen. Die Türkei ihrerseits hat der Bagdadbahngesellschaft die Konzession zum Bau einer sechzig Kilometer langen Linie von Alexandrette am Mittelländischen Meer bis Osmanieh an der Haupttrasse der Bagdadbahn, sowie zur Anlage eines Hafens in Alexandrette erteilt. Die wirtschaftliche Bedeutung der scheinbar winzigen Konzession erhellt am besten daraus, daß England selbst den Plan erwog, von

Alexandrette aus eine Bahn über Aleppo—Palmira nach dem Tigris zu bauen, um eine Konkurrenz gegen das Bagdadbahnunternehmen zu schaffen. Gerade die kurze Strecke zum Mittelländischen Meere erhebt die Bagdadbahn für Jahrzehnte zu einem konkurrenzlosen Verkehrsunternehmen. Der Neuordnung der Dinge ist eine um so größere Tragweite gesichert, als es der Deutschen Bank gelungen ist, sich durch Aukauf der Aktien in den Besitz der Küstenbahn von Messina nach Adana an der Bagdadbahntrace zu setzen, die bis vor kurzem in englischen Händen lagen. Außerdem hat die Deutsche Bank die Konzession zur Bewässerung der Konia-Wüste sowie der Adana-Ebene erhalten. Abgesehen von den auf der Hand liegenden wirtschaftlichen Vorteilen wird es nun auch möglich sein, den Bahnbau zunächst an vier verschiedenen Stellen fortzusetzen, nämlich von Bulgurlu, Adana, Alexandrette und Bagdad. An drei Stellen können die Waren der neu erschlossenen Gebiete dem Meere zugeführt werden. Welche positiven wirtschaftlichen Erfolge die Arbeit deutschen Fleißes schon erzielt hat, zeigt das neue Bild der Koniassteppe: Während früher zwischen den schwarzen, drohend einhermarschierenden Sandhöfen nur trügerische Luftspiegelungen dem Reisenden reiche, bunte Landschaftsbilder vorzauberten, ziehen sich nun schon wirklich vorhandene Weideflächen, Palmenhaine und Gärten längs der Bahn hin. Wenige Jahre friedlicher Arbeit werden genügen, auch das Bild zu verwirklichen, das die Einleitung zu Sardanapal uns zeigt. An der Mündung des Kalikadmos, in dessen Wellen Kaiser Rotbart einst versank, werden weite Baumwollplantagen ihre Frucht zur Reife tragen. Gewaltig aber und von höchster politischer Bedeutung ist der Gewinn, den die Türkei aus dem Abschluß der jüngsten Konventionen zieht. Wenn die türkischen Behörden die Prüfung der Pläne nicht wider Erwarten verzögern und wenn keine elementaren Ereignisse den Bau selbst stören, soll die Bahn bis Bagdad schon im Jahre 1916 dem Verkehr übergeben werden. Die türkische Regierung erhält einen außerordentlichen Kraftzuwachs und bisher unbekanntem Einfluß auf die entlegenen Gebiete; sie wird auch befähigt, die unbotmäßigen Scheichs von Koweit, der Bareininseln und von Oman unter das Zepher des Sultans zurückzuführen. Und in dieser Möglichkeit liegt auch die große Bedeutung, die die Konventionen vom 21. März für die Weltpolitik und insbesondere für die englische Politik haben.

England, in den Jahren 1890 und 1903 aufgefordert, sich an der gesamten Bahnlinie zu beteiligen, sieht sich heute dank der von ihm der Bahn bereiteten Schwierigkeiten zurückgedrängt auf eine Teilstrecke von wenig mehr als fünfhundert Kilometern. England, seit zwanzig Jahren bemüht, ein friedliches Wirtschaftsunternehmen zu einer politischen Frage zwischen sich und Deutschland zu erheben, muß eingestehen, daß diese Politik falsch war, muß sich sagen lassen, daß es die Lunte am Dynamit gehalten hat, bereit jeden Augenblick den Weltbrand zu entfachen. Und diese brennende Lunte Albion aus der Hand geschlagen zu haben, das ist das große Verdienst der deutschen Diplomatie. Die Bagdadbahnfrage ist seit dem 21. März 1911 wieder eine wirtschaftliche, wie im Jahre 1890. Das gibt nun auch England zu. Die politischen Momente, mit denen England künstlich das Unternehmen belastet hat, sind abgefallen. Sie erscheinen als winzige Meinungsverschiedenheiten zwischen der Türkei und England irgendwo fernab am Rande der arabischen Wüste und werden um so leichter beseitigt werden, je stärker sich die neue Türkei wirtschaftlich und politisch entwickelt.