



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die Hedschasbahn, der Islam und Englands Stellung dazu

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



Die Hedschasbahn, der Islam und Englands Stellung dazu

Am 1. September ist die Eisenbahn von Damaskus bis Medina feierlich eingeweiht worden. Die Weiterführung bis Mekka ist eine Frage der allernächsten Zukunft. Es handelt sich nur um das Wann, nicht um das Ob. Das Zustandekommen der Strecke, die die beiden dem Islam so heiligen Stätten miteinander verbinden soll — übrigens nur 450 Kilometer —, ist unbedingt gesichert. Von Damaskus bis Mudewwere, 572 Kilometer, ist der Betrieb schon im Frühjahr 1906 eröffnet worden. Die 120 Kilometer lange Fortsetzung bis zur Dase Tebuk wurde Ende 1906 dem Betrieb übergeben; am 1. September 1907 weitere 288 Kilometer bis El Ula. Jetzt ist die 320 Kilometer lange Fortsetzung bis Medina in Betrieb gesetzt worden. Es wird keine anderthalb Jahre mehr dauern, bis die fremden Pilger in Damaskus die Hedschasbahn besteigen und sie nach 1750 Kilometer langer Fahrt in Mekka wieder verlassen können. Diese 1750 Kilometer sind nahezu das Doppelte der Strecke Berlin-Basel; diese mißt nur 887 Kilometer.

Obwohl beinahe die Hälfte der Hedschasbahn schon seit Ende 1906 in Betrieb ist, sprechen wir heute von der Eröffnung der Bahn Damaskus-Medina. Denn die Verbindung von Syrien zu Lande nach dem durch Muhammed dem Islam für ewig geheiligten Städten Medina und Mekka ist der Lebensfaden der Gesamtunternehmung. Von allen andern Eisenbahnbauten der Welt unterscheidet sich diese dadurch, daß sie aus religiösen Gaben ohne Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rentabilität zustande gekommen ist. Die Hedschasbahn ist die größte Leistung des Islam seit mehr als einem Jahrhundert; sie ist ein Werk, auf das auch höherstehende Kulturvölker stolz sein würden. Wohl kann es sich an Länge nicht messen mit den amerikanischen Pazifikeisenbahnen — diese sind sämtlich in der Hoffnung auf einen bedeutenden Geldgewinn gebaut — noch mit der südsibirischen Eisenbahn — hier kamen zu den für sich wohl unzulänglichen wirtschaftlichen Interessen politisch-strategische hinzu, sodaß die Großmacht Rußland ihren Kredit anstrebte, um die Gelder zu beschaffen. Die genannten Bahnen hatten weite, mehr oder weniger fruchtbare Länder aufzuschließen. Bei der Hedschasbahn fällt dieser Beweggrund so gut wie vollständig weg. Von Fruchtbarkeit kann in der ganzen 1750 Kilometer langen Strecke nur nahe südlich von Damaskus, bei dem vulkanischen Haurangebirge die Rede

sein. Der Hauran aber hatte schon eine Eisenbahnverbindung nach Haifa, auf der er sein Getreide an die See bringen kann. Von allem, was weiter jenseits liegt, ist ein auf Ergiebigkeit des Landes beruhender Verkehr von irgend nennenswertem Umfange schlechterdings nicht zu erwarten. Die Erleichterung der Pilgerfahrt sollte dem Niesenwerke die Daseinsberechtigung schaffen. Den Blick nach Süden gewandt, standen die Gläubigen da und schufen durch fromme Gaben die Eisenbahn.

Für uns Deutsche hat der Bahnbau ein noch höheres Interesse als für andre Völker, weil neben dem türkischen Marschall Rasim Pascha ein Landsmann von uns, Meißner Pascha, die Bahn gebaut hat, dieser als Oberingenieur. Einem andern Deutschen, Auler Pascha, türkischem Divisionsgeneral und preußischem Oberst a. D., verdanken wir eine ausgezeichnete Beschreibung des ganzen Bahnbaus, seiner technischen, wirtschaftlichen, religiösen und finanziellen Voraussetzungen. Der erste Teil reicht bis August 1906 und ist als Ergänzungsheft Nummer 154 der Petermannschen Mitteilungen, August 1906, erschienen. Den zweiten Teil, abgeschlossen Dezember 1907, bringt das Ergänzungsheft Nummer 161 derselben Zeitschrift, erschienen am 25. Mai 1908. Der Gedanke, die Eisenbahnverbindung zu schaffen, ging von Isset Pascha aus, einem in Damaskus gebornen Manne, der die Leiden und Entbehrungen der von Damaskus zu Lande nach Mekka wallfahrenden Pilger, 5000 bis 6000 an der Zahl, kannte. Die Kosten einer solchen Wandrung waren so hoch, daß sie vielen Anhängern des Propheten die vorgeschriebne Reise unmöglich machten. Auf Isset Paschas Anregung griff der Sultan Abdul Hamid den Plan auf, durch Anrufung der Opferwilligkeit des ganzen Islam das Kapital für den Bahnbau zu gewinnen. Am 1. Mai 1900 erschien das Fardes des Sultans zum Beginn des Bahnbaus, und sofort wurde mit den Vorbereitungen begonnen. Einige wenige Staatseinnahmen wurden dem Baufonds überwiesen, im übrigen füllte sich dieser allein durch freiwillige Spenden der ganzen mohammedanischen Welt. Jährlich kamen etwa $7\frac{1}{2}$ Millionen Mark zusammen. Bis zum August 1907 hatte man 58 Millionen Mark gesammelt. Nach Bezahlung aller Ausgaben hatte man an diesem Termin noch 12 Millionen Mark verfügbar. Die Sammlungen blieben ferner ertragreich, da man sah, daß wirklich etwas für das Geld geschaffen wurde. Auch machte es großen Eindruck, daß sich keine der vielen in Unterschleifen geübten Hände an diesen heiligen Fonds wagte.

Die Schwierigkeiten des Bahnbaus waren aus vielen Gründen außerordentlich groß. Reißende Ströme und Sümpfe waren allerdings nicht zu überwinden, wohl aber Schluchten zu überbrücken, Flugsandstrecken zu umgehen und Abgründe hinunterzusteigen. Alles und jedes Bahnbaumaterial, liegendes wie rollendes, mußte vom Auslande herbeigeschafft werden; dazu auch die Steinkohlen. Glücklicherweise hatte man die Eisenbahn von der Hafenstadt Beirut nach Damaskus schon zur Verfügung. Je weiter man nach Süden vordrang, desto schwieriger war die Beschaffung des Wassers zur Speisung der Lokomotiven,

zur Tränkung der Menschen und Tiere. Auf weite Strecken hin mußte die Eisenbahn selber für jeden Tropfen Wasser sorgen. Auch Nahrungsmittel waren kaum zu haben. Dafür, daß ab und zu die Beduinen mit Hammelherden kamen, mußte man in den Kauf nehmen, daß diese Wüstenföhne in der Nähe der Baustrücke lauerten, ob sich nicht einzelne Personen von ihren Abteilungen entfernten; geschah dieses, so waren der tödliche Schuß und die nachfolgende Ausplünderung sicher. Die Ausführung des Bahnbaus geschah hauptsächlich durch türkische Eisenbahntuppen, was die Kosten verringerte. Die Mannschaften wohnten dabei in Zeltlagern, die mit dem Fortschritt des Bahnbaus vorgeschoben wurden. Im Legen der Schwellen und Schienen hatten die Truppen allmählich eine solche Fertigkeit, daß sie, nachdem die allerdings weit größern Schwierigkeiten der Bettung überwunden waren, täglich zwei bis drei Kilometer legen konnten. Wenn die Lokomotive hier und da eine der wenigen bewohnten Gegenden erreichte, konnte man erkennen, wie sehr damit die Ehrfurcht vor dem Sultan wuchs, der so etwas fertig gebracht hatte. Staunen und Bewunderung machten sich auf urwüchsige Weise Luft.

Ins Jordantal konnte der Bahnbau nicht hinabsteigen; es hätte zum Toten Meer geführt, das 396 Meter unter dem Meeresspiegel liegt. Man hätte schon gleich wieder hinaufsteigen müssen; die nahe östlich vom Toten Meer gelegene Station Katrana liegt schon 783 Meter über dem Meere. Das wäre ein Aufstieg von 1277 Metern auf eine Strecke von 52 Kilometern Länge gewesen. Von der Gegend weiter südlich geben die Aulerschen Bemerkungen zu den einzelnen Stationen ein ergreifendes Bild. Natürlich hat man immer noch die versprechendsten Punkte gewählt. Bei zwei Stationen, die 40 Kilometer voneinander entfernt liegen, heißt es: „Kein Wasser“. Diese trostlosen Worte kennzeichnen manche Station. An andern gibt es Zisternen, die aber noch lange nicht alle Jahre durch einen der seltenen Regengüsse gefüllt werden. Bei Batn-u-Ghul (Bauch des Ungeheuers) heißt es: „Steiler Abstieg an einer schroffen Berglehne. Prachtvolle Aussicht auf wild zerrissene Sandsteingebirge mit auffallend schönen Farbeneffekten. Kein Wasser, auch seit vier Jahren kein Regen.“

In alten Zeiten muß das Klima hier nicht so heiß und trocken, die Gegend nicht so trostlos gewesen sein. Man stößt nicht selten auf Ruinen größerer Städte, die jetzt völlig unbewohnt sind und keinen Ersatz gefunden haben. Bei Maan bleibt die Bahn nur zwanzig Kilometer östlich von der alten Rabatäerhauptstadt Petra, deren aus dem Felsen herausgehauene Tempel und Paläste noch heute stehn. Terrainschwierigkeiten erlaubten der Bahn nicht den kleinen Umweg, doch wird sie den Besuch dieser merkwürdigen Stätte sehr erleichtern.

Nach diesen kurzen Mitteilungen wird man leicht ermessen, welche Leistung unter solchen Umständen ein Bahnbau von 1750 Kilometern Länge ist. Der Betrieb ist finanziell später gänzlich auf die Einnahmen aus der Beförderung

der Pilger angewiesen. Deren Zahl dürfte dann allerdings wesentlich größer werden als bisher. In frühern Zeiten war Damaskus immer einer der Haupt sammelpunkte des Nordens für Mekka karawanen. Aus Kleinasien, Armenien, aus dem nördlichen Persien und Turkestan kamen die Frommen hier zusammen. Nach ihren langen Wandrungen machte auf sie die durch den Antilibanonfluß Barada gebildete Dase von Damaskus einen bezaubernden Eindruck. Der blühende arabische Stil nennt sie die Perle des Orients, die paradiesesduftende, das Gefieder der Paradiesespfauen usw. Jetzt hat die Dampfschiffahrt der Landwanderung viel Abbruch getan. Von allen Häfen Kleasiens aus gehen Dampfer nach Dschidda am Roten Meer, der Hafenstadt Mekkas, von wo es nur noch 75 Kilometer bis zu dieser vielverehrten Stätte ist. Auch aus Syrien gingen viele Pilger zu Schiff nach Dschidda. Selbst aus Damaskus reisten sie mit der Bahn nach Beirut und von dort zu Schiff nach Dschidda. Da England Herr der See ist, so stand es immer in seinem Belieben, die Pilgerfahrt zu Schiff im Fall eines Konflikts mit dem Sultan zu verhindern. Jetzt wird allen Anhängern des Propheten, die aus Europa, Kleinasien usw. zu seinem Grabe wallfahrten wollen, der Eisenbahnweg offen stehn. Das ist für die Türkei sehr wichtig, auch namentlich für das Ansehn des Sultans von Stambul, der das ermöglicht hat.

Sa man kann nicht bloß von Damaskus aus den Schienenweg benutzen. Schon viel weiter nordwärts beginnt er. Die Zeit ist nicht mehr fern, wo man ununterbrochene Eisenbahnverbindung von Konstantinopel, vielmehr von dem gegenüberliegenden Haïdar Pascha nach Mekka haben wird. Der größte Teil ist schon fertig, ein weiterer Teil ist in Angriff genommen. Die von der Deutschen Bank unternommene Anatolische Eisenbahn ist sowohl für die Bagdadbahn wie für die Hedschasbahn die Einleitung.

Fertig und längst im Betrieb ist die Hauptstrecke der Anatolischen Eisenbahn von Haïdar Pascha am Bosphorus bis nach dem berühmten Tauruspaß, den alle Völker gewandelt sind, die von Syrien und Mesopotamien nach Kleinasien wollten oder umgekehrt. Von da über Adana, Antab, Biredschik (wo der Euphrat überbrückt wird) nach Mardin am Südrande des Taurus ist der Bau kürzlich zwischen der Anatolischen Eisenbahn und der türkischen Regierung vereinbart worden; er ist im Gange. Die Weiterführung von Antab nach Osten ist ein Stück der Bagdadbahn. Nach Süden soll die Verbindung zwischen Antab und Aleppo hergestellt werden, eine Strecke von etwa hundert Kilometern in der Luftlinie. Von Aleppo nach Damaskus ist die Eisenbahn schon im Betriebe. Sie steigt von Norden zwischen Libanon und Antilibanon in die einst so blühende, dichtbewohnte, noch immer fruchtbare kölesyrische Ebene, auf die der weiße Schneedom des Hermon herabschaut. Hier kommt die sich schon seit längerer Zeit im Betrieb befindende Bahn Beirut-Damaskus von Westen über den Libanon. Bei Rajak mündet die soeben erwähnte Bahn von Aleppo ein. Dann geht es ostwärts über den Antilibanon, an dessen

östlichem Fuße Damaskus liegt. In Damaskus beginnt die schon ihres religiösen Ursprungs wegen von allen andern Bahnen getrennte Hedschasbahn. In ununterbrochener Fahrt trägt sie den Pilger schon jetzt nach Medina (1300 Kilometer). Im Frühjahr 1910 dürfte Mekka erreicht werden, vielleicht noch früher. Denn man hat sich jetzt endgiltig für die westliche der beiden möglichen Routen entschieden, die bei Rabigh das Rote Meer berührt. Nach Rabigh können alle Eisenbahnbaumaterialien zu Schiff gebracht werden. Von hier aus soll zugleich nach beiden Seiten gebaut werden: nordwärts nach Medina, südwärts nach Mekka. Da die Entfernung nur etwa 450 Kilometer beträgt, so ist nach den bisherigen Erfahrungen der Bau in anderthalb Jahren bequem zu vollenden.

Auler Pascha nimmt an, daß die Reise von Konstantinopel nach Mekka in vier und einem halben Tage zurückzulegen sein wird. Er rechnet wie folgt:

	Entfernung	Kilometer die Stunde	Stunden
Konstantinopel—Bulgurlu	948	60	15,8
Bulgurlu—Aleppo	510	50	10,2
Aleppo—Rajak	332	60	5,5
Rajak—Damaskus	60	23	3,0
Damaskus—Mekka	1750	23	78,5
	3600 Kilometer		113,0 Stunden

Von dieser Riesenstrecke sind schon rund 2600 Kilometer fertig; der Rest ist teils im Bau, teils beschlossene Sache. Über die nur 100 Kilometer lange Strecke Antab—Aleppo fehlt die Entscheidung. Doch bleibt nicht der geringste Zweifel an ihrer baldigen Vollendung, da sie meist in fruchtbares Land fällt. Einst stand diese Gegend in außerordentlicher Blüte: wir meinen die Zeit, als das nahe Antiochien eine der reichsten und üppigsten Städte der Welt war. Sodann fehlt noch das Endstück Medina—Mekka.

Auf Kleinasien hat die Anatolische Eisenbahn den denkbar wohlthätigsten Einfluß ausgeübt. Das Land wird aus seinem tausendjährigen Schlummer erweckt. Der Arm des Staates wird wieder fühlbar, auch gegen räuberische Paschas und bestechliche Kadis. Bürger und Bauer wagen wieder über ihren unmittelbaren Bedarf hinaus zu produzieren, ohne zu fürchten, daß der Steuerpächter ihnen alles abpreßt, was nicht zur unmittelbarsten Erhaltung des Lebens gehört. Die Seidenzucht kommt immer mehr empor. Die Ausfuhr an Getreide, Vieh, Wolle, Fellen ist im Wachsen. Gleiche Erfolge kann man nicht ohne weiteres von allen Teilen der Bahnverbindung nach Mekka erwarten. Der Hauran (südlich von Damaskus) hat, wie wir erwähnt haben, schon seit 1905 eine Eisenbahnverbindung nach Haifa. In diesem Berglande wird eine Ernte gemacht, deren Wert man auf 68 Millionen Mark schätzt, wovon allein 49 Millionen Mark auf Getreide kommen. Von da ab südwärts passiert die Hedschasbahn das Ostjordanland, das einst in hoher Kultur

stand. Der Aulersche Bericht stellt hier und da anbaufähigen Boden fest; anderwärts aber wieder Wasserversorgung durch Zisternen. Große Hoffnungen werden darauf also nicht zu setzen sein. Was südlich vom Toten Meere liegt, ist, wie wir schon weiter oben an Stichproben dargelegt haben, bis auf vereinzelte Oasen Wüste. Auler gibt in seiner zweiten Arbeit von einzelnen solchen Oasen Abbildungen nach Photographien. Die Palmenwälder, die dort in tiefen Terrainfalten Bodenfeuchtigkeit finden, sehen verführerisch aus. Leider sind ihrer so wenige, daß sie nicht viel verschlagen. Wenn wir sagen: der Rest ist Wüste, so wird der kundige Leser nicht an bloßen Flugsand denken. Bällige Vegetationslosigkeit ist nur strichweise vorhanden. Es fehlt nicht an harten, zähen, entbehrungsfähigen Pflanzen, auch selbst nicht an grünen Flächen. Die Tierwelt ist nicht ganz erloschen. Dem Menschen bietet solche Gegend aber nur dann das Existenzminimum, wenn er Halt an Oasen, wenn auch nur an Zisternenwasser hat.

Was aber außerordentlich schwer ins Gewicht fällt, das ist, daß die Hedschasbahn in Verbindung mit den andern genannten Schienenwegen dem Sultan endlich die Gelegenheit schafft, seine Autorität in Mekka zu kräftigen und rasch durchzugreifen, wenn man sie bestreiten sollte. Wenn er in einer Woche eine ausreichende Truppenmacht hinwerfen kann, unterbleiben aufrührerische Bewegungen schon von selbst. Zwischen Arabern und Türken ist trotz des gemeinsamen Bandes des Islam ein alter Gegensatz. Die Araber fühlen sich als Landsleute des Propheten gleichsam als eine alte Aristokratie. Die Türken sind die Eroberer. Sie sind sicher viel mehr dem europäischen Einfluß ausgesetzt gewesen; sie tragen Hosen nach europäischer Art. Die Einwohner Innerarabiens haben sich der türkischen Herrschaft gänzlich entzogen. Sie haben eine eigne Sekte gebildet, Wechabiten oder Wahabiten. An der Südspitze Arabiens, im „glücklichen Arabien“, Semen, unzweifelhaft dem Saba der Zeitgenossen Salomos, haben die Türken ihre Herrschaft eingebüßt. Die Bewohner dieses fruchtbaren Landstriches stehn seit vielen Jahren in einem gewissen Kriege mit türkischen Truppen, wobei diese jedoch keine Fortschritte machen. Die Araber erfreuen sich der Sympathien der Engländer, deren Besitztum Aden nahe daran grenzt. Den ganzen Süd- und Ostrand Arabiens haben die Engländer schon inne. Als vor einigen Jahren der Sultan, um einen Endpunkt für die Bagdadbahn am Persischen Golf zu gewinnen, die beanspruchte Autorität über den Scheich von Kueit einziehen wollte, hielt England seine Hand über diesen; er sei durch einen Vertrag in ein Schutzverhältnis zu ihm getreten. Ägypten war einst ein in anerkanntem Tributverhältnis zu der Türkei stehendes Land. Jetzt hat der Sultan dort nichts mehr zu sagen.

Könnte er nicht derartiges auch von Mekka befürchten? Allerdings, er ist der Kalif. Aber behält er das Ansehen eines Kalifen, wenn die Priester-schaft von Mekka diese seine Würde bestreitet? Sollte sie von den heiligen

Stätten aus mit Erfolg bestritten werden, so würde es im ganzen Islam heißen: Allah hat dem Sultan vom Bosphorus die Herrschaft über die Gläubigen entzogen. Und dann würde seine Autorität überall aufs tiefste erschüttert sein. In der letzten Zeit ist allerdings die Macht des obersten Priesters von Mekka, des Großscherifs, stark zurückgegangen, aber eben weil sich die türkische Macht befestigen konnte. Es liegen immer türkische Truppen hier, denen sich auch die Priester fügen müssen. Der türkische Pascha ist die oberste Gewalt. Für immer verbürgt ist das natürlich nicht. In den Jahrhunderten der osmanischen Herrschaft hat man wiederholt um Mekka kämpfen müssen. Im Jahre 1803 gelang es den Wahabiten, die heilige Stadt zu erobern. Der Sultan mußte die Ägypter zu Hilfe rufen, nun aber blieben diese bis 1841 in Mekka. Erst seitdem ist die Verwaltung des türkischen Paschas unbestritten geblieben. Mit dem Rückgang der osmanischen Macht in Europa könnten auch in Arabien neue Gefahren entstehen.

Zudem hat England seine Beziehungen zur Türkei vollständig verschoben. Vom Ausgang der napoleonischen Kriege bis etwa 1890 war es anerkanntes Evangelium, daß England den Sultan unterstützen müsse, damit nicht der Bosphorus und die Dardanellen in die Hände Rußlands kämen, das die ganze Levante in Besitz nehmen zu wollen schien. Noch 1878 war Beaconsfield auf dem Berliner Kongreß nahe daran, es wegen des von Ignatiev abgeschlossenen Präliminarfriedens von S. Stefano zum Kriege mit Rußland kommen zu lassen. Seitdem hat die Londoner Politik die Türkei ganz fallen lassen. Sie steht ihr offenbar übelwollend gegenüber. Wer weiß, ob nicht Kombinationen denkbar sind, die England veranlassen, eine nach Unabhängigkeit ringende Priesterchaft von Mekka gerade so wohlwollend zu behandeln wie die Araber von Yemen. Um so wichtiger wurde deshalb die Erbauung der Mekkabahn für den Sultan. Er mußte sie befördern, um sein Ansehen als Kalif in der ganzen mohammedanischen Welt zu heben; er mußte die Reise der Karawane von Damaskus nach Mekka erleichtern; er mußte sich die Möglichkeit schaffen, auf dem für die englischen Schiffe unerreichbaren Landwege Truppen auszusenden, um sich den Besitz der heiligen Stätten zu sichern.

Es ist Tatsache, daß die englischen Blätter den Bau der Hedschasbahn immer unfreundlich beurteilt haben. Wirtschaftlich ist die Unternehmung sicher sehr angreifbar. Rentieren wird sie sich kaum, wenn man auch das ganze Anlagekapital als *fond perdu* abschreibt. Die bankrotte Türkei hätte, so sagen englische Blätter, das viele Geld lieber für nützlichere Zwecke ausgeben sollen, an denen leider kein Mangel sei. Für die dem Bahnbau zugrunde liegende religiöse Regung äußern sie keine Empfindung. Die innere Kräftigung der Türkei ist ihnen gleichgültig, wenn nicht unerwünscht.

Über die Ursachen der Schwenkung Englands in seinen Beziehungen zur Türkei ist viel geschrieben worden. Aufgeklärt scheint uns die Sache noch

keineswegs zu sein. Die Wandlung begann schon längst vor 1890. Ihr erstes markantes Anzeichen war das Wort Gladstones von dem „unaussprechlichen Türken“. Gladstone war in der Opposition. Als Führer der Regierungspartei schloß Beaconsfield noch 1878 den Vertrag ab, durch den die Türkei die Insel Cypern an England verpachtete, wofür dieses die Verpflichtung übernahm, das osmanische Reich unverfehrt zu erhalten. Cypern hat niemals eine strategische Bedeutung erlangt. Schon beim Abschluß des Vertrags sagte man, es sei kaum einzusehen, wie diese Insel dazu beitragen könne, Rußland vom Bosphorus oder vom Suezkanal fernzuhalten. Eine Befestigung von nennenswerter Bedeutung hat England nicht ausgeführt. Der bedeutendste Umstand, der seitdem eingetreten ist, ist die Entstehung der englischen Herrschaft in Ägypten und am Suezkanal, die 1904 durch den sogenannten Marokkovertrag auch von Frankreich anerkannt worden ist. Man sagt wohl: Seitdem England selbst Eigentümer des Suezkanals geworden ist, braucht es die Türkei nicht mehr als Prellbock zur Abwehr russischer Eroberungsgelüste. Wir werden sogleich darauf zurückkommen.

Wichtiger ist unstreitig, daß auch Rußland seine Beziehung zur Türkei umgestaltet hat. Viele Jahre hatte es die Auflösung des osmanischen Reiches in kleine christliche Staaten, die notwendigerweise Schutz bei der großen Macht des Nordens suchen mußten, begünstigt. In den Jahren 1876 bis 1878 hatte es einen blutigen Krieg deshalb geführt. Es betrachtete sich wohl als den Erben. Darüber scheint nun die Selbständigmachung Bulgariens durch Stambulow in ausgesprochenem Gegensatz gegen Rußland eine vollständige Änderung hervorgerufen zu haben. Alexander der Dritte wandte sich indigniert von den Bulgaren ab. Ihm eröffnete sich mittlerweile eine viel lockendere Aussicht. Das chinesische Reich schien rettungslosem Verfall überantwortet zu sein. Konnte Rußland zu Lande dorthin kommen, so waren schwerlich die englischen Schiffe in der Lage, eine großartige Ausbreitung des russischen Handels, des russischen Einflusses zu hindern. Der Zar befahl den Bau der sibirischen Eisenbahn. Wenn erst russische Regimente mit der Lokomotive bis jenseits des Amur befördert werden konnten, so war ein Widerstand der Mandarinen im Tsung-li-Yamen von Peking gegen russische Wünsche kaum noch zu befürchten. Das war aber ein Ziel, dessen Erreichung den Engländern im höchsten Grade unerwünscht sein mußte. Ihr wichtiger chinesischer Handel stand auf dem Spiel. Damals fürchtete man auch noch die Entwicklung der russischen Seemacht am Stillen Ozean. Wladiwostok war schon stark befestigt, doch stand es unter dem großen Nachteil, daß es ungefähr ein halbes Jahr durch Eis gesperrt war. Nun erschien Rußland am Golf von Petschili. Es erbaute sich einen Handelshafen in Dalny und einen starken Kriegshafen in Port Arthur. Je mehr das hervortrat, desto mehr wurde die englische Politik von diesen Dingen beherrscht. Australien und Westkanada wurden beunruhigt durch die Aussicht, daß eines Tages

russische Kreuzer vor ihren Häfen erscheinen und sie, sofern sie befestigt wären, bombardieren könnten. Namentlich Australien verlangte von England einen bessern Schutz durch eine beständig in jenen Gewässern zu stationierende Flottenabteilung. Darauf ging England selbst unter Chamberlain und Balfour nicht ein. Vielmehr bemühte es sich, Rußlands Aufmerksamkeit von dem fernen Osten abzuziehen und wieder auf die europäische und asiatische Türkei zu lenken. Es unterstützte die griechischen Forderungen, die Unabhängigkeitsbewegung in Kreta. Die Armenier versuchten, auf revolutionärem Wege gewisse Reformen durchzusetzen. Früher hatte sich England immer bemüht, die Russen aus solchen Dingen fernzuhalten; jetzt gab es ihnen unter den Fuß, sich einzumischen, um den Greuelthaten der Kurden und der Baschibozuks gegen die Armenier zu steuern. Aber nun wollte Rußland nicht; es wollte sich in der Verfolgung seiner ostasiatischen Pläne nicht stören lassen. Rechte Hand, linke Hand — alles vertauscht.

Wiederum vollzog sich ein vollständiger Umschwung der Dinge. Japan war, ohne daß Europa diesen Umstand genügend gewürdigt hätte, zu einer bedeutenden Militär- und Flottenmacht geworden. Es wollte sich die Entwicklung der russischen Macht am Stillen Ozean, eine Vormundschaft über China nicht gefallen lassen. Es griff zum Schwert und errang einen staunenswerten Sieg. Rußland mußte auf jene ostasiatischen Pläne vollkommen verzichten. Es wurde so schwer getroffen, daß es auf eine gewisse Zeit Zusammenstöße mit andern Großmächten vermeiden mußte. Das war der Augenblick, wo England die Sicherung seiner ägyptischen Erwerbung durchführen konnte.

Mit aller Schärfe trat nun der Mangel an Rücksicht gegen den alten Schützling, die Türkei, hervor. Der Versuch auf Ruweit wurde durchkreuzt. Ebenso der türkische Versuch, die Position von Akaba an der Sinaihalbinsel zu verbessern. Die ewig unruhigen Mazedonier fanden an England einen Fürsprecher für ihre Reformforderungen in Konstantinopel.

Man hätte denken sollen, mit der russischen Niederlage im fernen Osten sei für England der Augenblick gekommen, um in seine frühere Schutzstellung am Bosphorus wieder einzurücken. Mußte es nicht erwarten, daß Rußland seine Aufmerksamkeit, seine etwaigen expansiven Tendenzen dem vordern Orient wieder zuwenden werde, sobald es sich kräftig genug dafür fühle? Konnte ihm nicht der Gedanke kommen, daß die ehemals so lockenden Aussichten auf Vererbung des kranken Mannes abermals verführerische Wirkungen haben möchten, gewissermaßen als Ersatz für die verlorenen Chancen in Ostasien? Unzweifelhaft hat Rußland nichts getan, was einen derartigen Verdacht rechtfertigen könnte. Doch war es früher nicht gerade englische Gewohnheit, bei Rußland Zurückhaltung und guten Willen vorauszusetzen. Auch in dieser Beziehung hat sich die englische Politik geändert. Schon das frühere konservative Ministerium hat versucht, die Sorge um die britischen Interessen in Indien dadurch loszuwerden, daß es mit den Russen ein bindendes Abkommen über

alle Differenzen träge. Ein solcher Schritt lag ganz auf der Linie des Marokkoabkommens. Die jetzige liberale Regierung übernahm die auswärtige Politik ihrer Vorgängerin und brachte das Abkommen mit Rußland vom Herbst 1907 zum Abschluß. Dieses stellt die Abhängigkeit Tibets nur von chinesischer Oberhoheit fest und schließt russische Erwerbungsbestrebungen aus. Afghanistan erkennt es als einen ausschließlich in die englische Interessensphäre fallenden Tributärstaat an. Für Persien setzt es die Unabhängigkeit und Integrität fest; zugleich überantwortet es den Norden, d. h. weitaus den fruchtbarsten und bestbevölkerten Teil den Russen als Interessensphäre, den ganz überwiegend dürren Südosten den Engländern; die Mitte, die wenigstens im Westen fruchtbares Berggelände hat, bleibt unverteilt. Im britischen Oberhause hat dieses Abkommen von berufenen Urteilern wie dem frühern auswärtigen Minister Lord Lansdowne und dem frühern Vizekönig von Indien, Lord Curzon, die schärfste Kritik erfahren. Aus ihren Reden geht hervor, daß das alte Mißtrauen gegen die meist so gefürchteten Nachbarn im Norden Indiens noch keineswegs geschwunden ist. Sie werfen Sir Edward Grey und seinen Kollegen vor, viel zu viel an englischen Interessen weggeworfen und sich mit russischen Verpflichtungen begnügt zu haben, deren Wert man daraus ermessen könne, daß sie schon ein Duzend mal übernommen seien.

Uns kommt es weniger auf die Sache an sich an als auf die Rückwirkung des Vertrags auf die Stellungnahme Englands zum Islam. Obgleich, wie man sieht, das Mißtrauen gegen zukünftige russische Pläne noch keineswegs erloschen ist, so ist doch England nicht zu seiner frühern türkenfreundlichen Politik zurückgekehrt. Es hat sich vielmehr zum Führer der Mächte gemacht, die den Klagen der Mazedonier über die Türken Gehör geschenkt haben. Daß im Vaterlande Alexanders des Großen unheilvolle Zustände eingerissen waren, ist sicher. Die Kämpfe der Nationalitäten und der Religionen hatten einen furchtbaren Grad angenommen, sie blieben aber keineswegs auf den Gegensatz zwischen Türken und Christen beschränkt. Vielmehr bekämpften sich Bulgaren, Griechen, Serben, Albanesen untereinander mit Bombenwürfen, Brandstiftung, Raub und Plünderung. Das türkische Militär konnte nicht genügend Ordnung stiften, auch wurde es durch den gänzlichen Mangel an regelmäßiger Besoldung und Verpflegung zu manchen beklagenswerten Bedrückungen und Ausschreitungen veranlaßt. Im englischen Publikum hatten die christlichen Komitees der Mazedonier einen bedeutenden Einfluß, und von hier aus wurde ein Druck auf das liberal-radikale, kirchlich den Nonkonformisten nahestehende Ministerium sowie auf den König ausgeübt. Das Ergebnis dieser zusammenlaufenden Wirkungen spricht sich am schärfsten in der Zusammenkunft des Königs mit dem Zaren in Reval aus. Hier wurde dem Programm für Reformen in Mazedonien die Sanktion erteilt, einem Programm, das der Pforte nicht angenehm sein konnte. Man kann vielleicht, obwohl das noch nicht unbedingt sicher ist, darin den ersten Schritt der Rücklenkung Rußlands in seine frühere

Orientpolitik erkennen. England steht jedoch zu seiner eignen frühern in ausdrücklichem Widerspruch. Es ist noch keineswegs aufgeklärt, wodurch es veranlaßt worden ist, heute wieder die Bahnen Rußlands zu wandeln und gar Rußland zu drängen.

Die beiden an der Revaler Zusammenkunft beteiligten Mächte versuchten gleich nachher, auch Österreich-Ungarn dafür zu gewinnen. Es scheint nicht, daß sie damit Erfolg gehabt haben, denn die Interessen des Donaureiches weisen nicht dahin. Ehe jedoch die Entscheidung fiel, trat die jungtürkische Revolution ein und drängte die vom Auslande kommenden Reformvorschläge ganz in den Hintergrund. Die türkische Armee trat gegen den Sultan auf und verlangte eine Umgestaltung der Staatsverwaltung, eine Verfassung mit Volksvertretung, gleiche Rechte für Moslimen, Christen und Juden. Der Sultan ging auf alles ein, und seitdem ist man eifrig beschäftigt, das schwere Werk durchzuführen. Kein ruhiger Beurteiler kann verkennen, wie viel noch zu seiner Erledigung notwendig ist. Geld ist spärlich vorhanden. Ohne Geld kein Ende der Unterschlagungen und Erpressungen, weil ohne Geld die auskömmliche Befoldung nicht erwirkt werden kann. Ein Parlament mit gleichen Rechten für alle Völker und Religionen ist eine schöne Sache, aber man braucht nur auf Österreich-Ungarn zu blicken, wenn man sehen will, welche Schwierigkeiten auch wieder darin liegen. Dort sollen Moslimen mit Anhängern der griechischen Kirche und solchen des bulgarischen Exarchats zusammenwirken, ferner Türken, Syrer, Araber und Albanesen mit Bulgaren, Serben, Griechen, Armeniern. Damit stehen der Türkei Zeiten in Aussicht, die ihr noch schwer genug werden können.

Wenn also das osmanische Reich die in ihm vereinigten Provinzen zu größerer Wohlfahrt bringen soll, so hat es auf Geduld und Schonung vom Auslande Anspruch, besonders seitdem es selber so freimütig auf Reformen eingegangen ist. Bisher ist nicht erkennbar geworden, daß England darauf eine mehr als vorübergehende Rücksicht nehmen werde. Aufschub hat es freilich als notwendig anerkannt. Seine eignen Reformpläne hat es vorläufig zurückgezogen, jedoch unter der ausdrücklichen Bedingung, wieder darauf zurückzukommen.

Inzwischen pocht die fortrollende Zeit vernehmlich an die Tore auch des englischen Moslimentums. Dieses ist sehr bedeutend. Man kann rechnen: in Ägypten 3 Millionen, in Cyprien, Oman, Aden, Zeila, Sansibar 2 Millionen, in Indien 63 Millionen, zusammen 68 Millionen, ungerechnet das eigentliche Ostafrika, Westafrika, Borneo und andre in der Kultur rückständige Gebiete. Demgegenüber hat der Sultan nur knapp 20 Millionen moslimische Untertanen. Längst vor der jungtürkischen Revolution hat sich Indien mit dem Verlangen gemeldet, auch eine Verfassung und Volksvertretung zu haben. Die Bewegung begann schon vor dem ostasiatischen Kriege, empfing aber durch den Sieg der Japaner einen mächtigen Anstoß. Es machte ein gewaltiges Aufsehen, daß ein asiatisches Volk die Großmacht besiegt hatte, vor der die Engländer den

Indiern immer Furcht gepredigt hatten. Japan hatte russische Heere besiegt, neben denen die europäischen Besatzungstruppen in Indien winzig genug erschienen. Dabei belief sich Japans Volkszahl noch nicht auf den sechsten Teil der Indiens. Die allerdings sehr kleine Zahl der geistig genügend entwickelten Indier, die auf Grund europäischer Universitätsstudien die Weltlage beurteilen können, lieferte viele Elemente, die eine freie Presse, Vereine und dergleichen gründeten und sich mit dem Rufe: „Indien für die Indier“ an die Spitze stellten. Sie wollten ein unabhängiges Land; ferner Ministerien und alle höhern Ämter im Zivil- wie im Kriegsdienst nur mit Indern besetzt sehen. Das Parlament sollte über Einnahmen und Ausgaben entscheiden. Es bedarf keines Nachweises, daß England hierauf nicht eingehn konnte; mit seiner Herrschaft wäre es vorbeigewesen.

Gelegentlich nahm die Bewegung schon einen aufrührerischen Charakter an. Aus Anlaß der Teilung der Provinz Bengalen in eine überwiegend moslimische Osthälfte und eine überwiegend brahmanische Westhälfte brachte die Erbitterung der Hindus hie und da zum Ausbruch. Die Presse wurde ganz rabiat, es erfolgten Bombenattentate und ähnliche Terrorismen. Zugleich zeigten sich die Erscheinungen in Bengalen und im Pendschab. Noch gelang es den Engländern, mit leichter Mühe die einzelnen Ausbrüche niederzuhalten. Die Führer wurden verhaftet, die aufrührerischen Zeitungen unterdrückt. In den letzten Monaten ist mehr Ruhe eingetreten, doch gehn die Europäer in Kalkutta und besonders im Innern nie mehr ohne Revolver über die Straße.

Die mohammedanischen Indier beteiligen sich bis jetzt nicht an diesen Dingen. Ihr Gegensatz gegen die Hindus ist stark. Da sie nur 63 Millionen zählen, die Hindus 207 Millionen, suchen sie als Minderheit Halt an den Engländern. Sie gewähren aber auch den Engländern Stütze. Diese werden so leicht nicht wieder wie 1857 die beiden großen Religionsgemeinschaften zugleich herausfordern. Dennoch haben die Moslimen viel zu klagen. Schon seit Jahren fehlt es nicht an Ausdrücken der Unzufriedenheit darüber, daß England jetzt den Sultan so sehr vernachlässige, anstatt ihm wie früher Stütze zu gewähren. Auf der Versammlung des mohammedanischen Nationalvereins machte ein Redner die wegwerfende Bemerkung, der Sultan habe den indischen Gläubigen nichts mehr zu sagen. Darauf verließ die ganze Gesellschaft demonstrativ den Saal. Auch die mohammedanischen Indier verlangten schon vor der jungtürkischen Revolution eine Volksvertretung für Indien. Es ist nicht anzunehmen, daß sie darin nachlassen, wenn sie sehen, wie in der bisher absolutistischen Türkei der Wunsch, den sie an das konstitutionelle England richten, erfüllt wird. So groß auch die Verdienste der Engländer um Indien sind, so liegen die Forderungen doch zu sehr im Geiste der Zeit, als daß sie übersehen werden könnten.

Laut verlangen schon die Ägypter ihr Parlament. Am Nil hat sich das englische Regiment, so großartig auch seine Wohltaten sind, noch lange nicht

so sehr eingewöhnt und befestigt wie in Indien. Man vergißt nicht, daß man bis vor kurzem nur von der wenig fühlbaren Oberhoheit der Türkei abhängig gewesen ist, und daß man im vorigen Jahrhundert ägyptische Waffen bis an den Taurus getragen hat. Mit den Mahdisten hat gerade die ägyptische Aristokratie lebhaft sympathisiert. Die Gesinnungen, die Arabi Pascha 1881 und 1882 mit den Engländern in Konflikt brachten, sind nicht ausgestorben, trotz Lord Cromers segensreichem Regiment. Arabi brachte schon 1881 die Berufung einer Notabelnkammer zustande; er war das Haupt der Nationalpartei und entrollte als Kriegsminister gar die Fahne mit der Inschrift: „Ägypten für die Ägypter“. Es kam zum offenen Kampfe mit den Engländern, wobei allerdings Arabi geschlagen und gefangen genommen wurde.

Jetzt verlangt man auf legalem Wege von den mittlerweile zu anerkannten Herren gewordenen Engländern den Erlaß einer Verfassung. Ägypten sei der bestentwickelte Teil des frühern türkischen Reiches. Nationale und religiöse Unterschiede gebe es dort nicht. Wie könne England den Ägyptern verweigern, was es selber den Mazedoniern habe erstreiten wollen, und was diesen der Großherr so edelmütig bewilligt habe? Die Stellung Englands dazu ist noch nicht deutlich erkennbar. Radikale Stimmen in London erklären freilich schon, daß das Verlangen nicht abzuweisen sei.

Ägypten ist von Jahr zu Jahr von größerer Wichtigkeit für England geworden. Der Suezkanal ist die Hochstraße für den Verkehr zwischen dem Mutterlande einerseits und Indien, Ostasien, Australien, Ostafrika andererseits. Wenn hier eine Störung einträte, so würde Englands Weltstellung beunruhigt sein, so würde wenigstens eine Revolution in Indien ungleich bessere Aussichten haben, als wenn England fortwährend auf dem kürzesten Wege Kriegsschiffe und Truppen nach Bombay und Kalkutta senden könnte. Man hat oft daraufgelegt, daß der Schlüssel für die veränderte Haltung Englands zur Türkei darin liege, daß es jetzt Ägypten und den Suezkanal sein eigen nenne. Es brauche nun die Türkei nicht mehr. Das ist schwer einzusehen. Den Fall eines indischen Aufstandes erwähnten wir schon. Eben so wichtig ist der eines Krieges mit Rußland, der für die nächste Zukunft ausgeschlossen ist, fernerhin jedoch sehr möglich ist. Wenn sich England einem etwaigen Untergange der Türkei gegenüber völlig gleichgiltig verhält, so sagt es damit, daß es sich mit dem Eindringen der Russen in Kleinasien und Syrien recht wohl abfinden könnte. Bedenkt man aber, wie leicht es einem in Syrien stehenden russischen Heere wäre, bis zum Suezkanal und Ägypten vorzudringen, ohne daß England ihm eine genügende Macht entgegensetzen könnte, so will jener Gedanke nicht einleuchtend scheinen. Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in der asiatischen Türkei kann ein solches Vordringen der Russen sehr erleichtern. Man begreift wohl, daß England, wenn es eine antitürkische Politik betreibt, eine starke Abneigung gegen die Entwicklung der Eisenbahnen in Kleinasien und Syrien hat. Aber daß es seine Interessen im Orient und in Indien für gesichert halten kann

ohne die Zwischenstufe der Macht einer soliden türkischen Herrschaft, das ist nicht einleuchtend.

Ein Konflikt mit Rußland und ein Aufstand in Indien können sehr leicht zusammenfallen, nicht nur zeitlich, sondern auch ursächlich. Ist es dann den Gegnern möglich, die Verbindung durch den Suezkanal abzuschneiden, so sinken Englands Chancen merklich. Ein solches Unternehmen kann von Rußland ausgehen, aber auch von empörten Ägyptern, die auf solche Weise ihren kämpfenden Glaubensgenossen in Indien zu Hilfe kommen wollen.

Das Gedeihen der Türkei ist von vielen und teilweise recht heikeln Umständen abhängig. Dazu gehört auf der einen Seite der Gang der jungtürkischen Revolution, oder richtiger muß man jetzt sagen: der jungtürkischen Reformtätigkeit. Die äußere Macht hat die Reformpartei errungen, nun muß sie auch zeigen, wie weit ihre politische Schaffenskraft geht, und ob die Umstände sie begünstigen. Auf der andern Seite gehört die Ausbildung des Eisenbahnwesens dazu, sowohl in der europäischen wie in der asiatischen Türkei. Die Wirksamkeit des erleichterten Verkehrs von Konstantinopel bis Angora, bis Konia und Bulgurlu ist überraschend gewesen; ebenso die der Bahnen in Syrien und Palästina. Jetzt kommt die Hedschasbahn hinzu. Mag aus den geschilderten Gründen ihre wirtschaftliche Bedeutung gering sein, ihre politische und moralische Wirkung dürfte sehr groß sein.

Noch bleibt viel zu tun übrig. Masche muß noch an Masche geheftet werden, ehe das Eisenbahnnetz dicht genug ist, das ganze heutiger Kultur zugängliche Gebiet aufzuschließen. Mag die Entwaldung auch, wie in allen Mittelmeerländern, in der asiatischen Türkei unsäglichen Schaden angerichtet und einst fruchtbares Gelände für immer seiner Ackerkrume beraubt haben, es ist immer noch viel jetzt brachliegendes Kulturland da. Von allen Seerändern her müssen kleinere Eisenbahnen ins Land vorgestoßen werden. Das Küstenland des Schwarzen Meeres hat solche noch gar nicht. Dann muß die Angorabahn bis Erzerum weitergeführt werden. Diarbekir muß eine Bahn haben. Siwas muß über Kaisarie mit Bulgurlu an der Taurussscharte verbunden werden. Vor allem muß die Bagdadbahn weitergeführt werden bis zu dem noch immer an Fruchtbarkeit überquellenden Bagdad, in das zu kanalisierende chaldäische Tiefland, bis an den Persischen Meerbusen. Gesichert ist die Bagdadbahn erst bis Mardin zwischen Euphrat und Tigris. Alle diese Länder können aus totensähnlichem Schlaf erweckt werden.

Durch die Hedschasbahn hat das türkische Volk wieder Selbstvertrauen erlangt. Möge ihm dieses zum Segen gereichen!

