



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Hartmann, Martin: Zur mazedonische Frage

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



Zur mazedonischen Frage

Als am 27. Januar Freiherr von Aehrenthal in der Kommission der ungarischen Delegation für die auswärtigen Angelegenheiten seine bekannte Programmrede gehalten hatte, brach ein Sturm los. Die am tollsten schrien, die Russen, beruhigten sich alsbald, als das Unerwartete geschah und der aus verstaubtem Pult hervorgeholte Plan der Adria-Donaubahn von dem kühnen Österreicher anstandslos angenommen wurde. Als dann in den ersten Märztagen Sir Edward Grey das Wort von dem europäischen Gouverneur Mazedoniens sprach, erhob sich wieder ein drohendes Murren. Man ist namentlich in Konstantinopel „unangenehm überrascht“, und man behauptet, das englische Vorgehen trage nur zur Verwirrung der ohnehin heikeln Situation bei: der Sultan sei durchaus bereit, die Mandate der Reformbeamten zu verlängern, und ein so gewaltsamer Schritt sei unnötig und gefährlich.

Die programmatischen Erklärungen der beiden Staatsmänner, des österreichischen und des britischen, beleuchten scharf die beiden Wege auf denen sich die Lösung der mazedonischen Frage zu bewegen hat, den verkehrspolitischen und den staatspolitischen. Kann man auch kaum sagen, daß der britische Vorschlag eine unumgängliche Ergänzung des Aehrenthalschen bietet, so ist er doch mit Freuden als ein Mittel zu begrüßen, den Erfolg, den jener haben muß, zu erleichtern und zu beschleunigen. Dem mit der Geschichte des osmanischen Reichs nicht vertrauten mag die britische Lösung etwas gewaltsam erscheinen, und der Urteilslose wird geneigt sein, sich durch die Lärm-signale am Goldenen Horn ängstlich machen zu lassen. In Wirklichkeit ist diese Lösung bei nur einigem gutem Willen der Beteiligten die leichteste und einfachste, und darauf ist, soviel mir bekannt, noch nicht hingewiesen worden, sie hat eine Parallele, die man wohl einen Präzedenzfall nennen darf.

Die Organisation des Libanon, die im Jahre 1845 von der Pforte im Einverständnis mit den Mächten geschaffen worden war, hatte nicht gehalten, was man von ihr erwartet hatte. Immer von neuem kam es zu Zusammen-

stößen zwischen Drusen und Maroniten, die ebenso erbittert kämpften wie Bulgaren und Griechen in Mazedonien. Die Gemegel des Juni 1860 im Libanon und die sich daran schließende Christenschlächtere in Damaskus schärften Europa das Gewissen. Österreich, Frankreich, Großbritannien, Preußen und Rußland entsandten Kommissare nach Beirut, um nach dem Rechten zu sehen; hinter ihnen stand eine französische Okkupationsarmee. Das wirkte. Es ist bekannt, daß die Pforte bedeutende Opfer bringen mußte, und daß dem Libanon eine Verfassung gegeben wurde, die das Gebirgsland den Intrigen der unmittelbaren osmanischen Beamten entzog und ihm eine Autonomie sicherte, die mit einem Schlage jenen wüsten Kämpfen ein Ende machte und ihm eine Entwicklung schuf, die keine andre unmittelbare Provinz des osmanischen Reichs zu verzeichnen hat. Weniger bekannt ist, daß Großbritannien nichts Geringeres anstrebte, als die Schaffung eines halb unabhängigen Syriens. Am 8. November 1860 unterbreitete diesen Plan Lord Dufferin, der britische Kommissar in Beirut, Sir H. Bulwer, dem Botschafter in Konstantinopel. Natürlich erfolgte ein Gegenzug der Pforte. Ali Pascha protestierte, indem er unter dem 22. Januar 1861 an den osmanischen Botschafter in London, Musurus Pascha, ein Programm für die Verwaltung Syriens zur Mitteilung an die britische Regierung schickte, das völlig befriedigen würde. Dieses Programm, mitgeteilt bei Edwards, La Syrie 1840 à 1862, läßt alles beim alten: von fremder Kontrolle ist keine Rede. Großbritannien bestand nicht auf der Einbeziehung ganz Syriens. Aber auch gegen die maßvollen Forderungen der fremden Mächte betreffend den Libanon erhob die Türkei als zu demütigend Einwendungen. Indessen man blieb fest, und am 9. Juni 1861 wurde das Reglement des Libanon von dem Großwesir und den fremden Vertretern in Pera unterzeichnet.

Alle Vergleiche hinken, und man muß zugeben, daß die Lage in Mazedonien eine etwas andre ist als die des Libanon. Es handelt sich um ein ungleich reicheres und größeres Gebiet. Es leben da sechs größere und eine Anzahl kleinerer Gruppen nebeneinander, zum Teil durcheinander, die sich befehdn, und von denen einige, wie Bulgaren und Griechen, einen dauernden organisierten Kampf miteinander führen. Den Schwierigkeiten, die sich hier einem geeinten Vorgehn der Mächte bieten, steht aber eine Hilfe gegenüber, die im Libanon nicht vorhanden war: die wirtschaftspolitische Seite. Bei deren richtiger Behandlung wird sich sowohl die ungünstige innerpolitische Lage des Landes heben wie auch der zu erwartende Widerstand des Sultans beseitigen lassen.

Unter den wirtschaftlichen Maßnahmen, die den ausgezeichneten natürlichen Bedingungen des Bodens eine Entwicklung schaffen sollen, steht der Anschluß der Linie Mitrovica—Salonik an das österreichisch-bosnische Bahnnetz in erster Linie. Diese Verbindung schafft dem Lande neue Wege der Ein- und Ausfuhr. Dazu wird schon durch diesen Anschluß Westmazedonien in

Verbindung mit der Adria gebracht, denn Serajevo ist über Mostar mit Gravosa und andern Hafenplätzen verbunden. Doch diese Verbindung darf nicht die einzige bleiben, soll ganze Arbeit geleistet werden. Es handelt sich dabei nicht bloß um ein wirtschaftliches Interesse, sondern zugleich um die Beruhigung der Gemüter, die sehr wohl als Posten wirtschaftlicher Entwicklung in Rechnung zu stellen ist. Es wird beständig über die Präntentionen der kleinen Balkanstaaten gespottet, von denen ein jeder auch seine Bahn haben will. Es darf aber nicht verkannt werden, daß diesem Streben ein durchaus berechtigtes wirtschaftliches Entwicklungsbedürfnis zugrunde liegt. Bei der Behauptung, daß die von Serbien und Bulgarien gewünschten Anschlüsse gar keine Bedeutung für den Verkehr hätten, wird ein wichtiger Punkt außer acht gelassen: die Nähe Italiens, mit dessen vortrefflichem Hafen Brindisi sich eine Verbindung herstellen läßt, die nicht bloß dem Transport von Personen und Stückgütern, sondern auch dem von Massengütern neue Wege weisen würde. Auch hier gibt die historische Betrachtung einen Fingerzeig, der nicht zu verachten ist. Der westeuropäisch-mazedonische Verkehr ging über Dyrrhachium, das heutige Durazzo (slawisch Dratsch), das Epidamnus der Griechen. Dieser Ort, heut ein ärmlicher Hafenplatz, der von den Küstendampfern des Österreicher Lloyd berührt wird, liegt nur 150 Kilometer von Brindisi entfernt, wäre also von dort in fünf Stunden zu erreichen. Nun ist heute Durazzo als ein ungeeigneter Ausgangspunkt einer Bahnlinie zu betrachten. Der Schienenweg ist aber mit Leichtigkeit die 60 Kilometer der Küstenebene nach Norden zu führen in die Nähe des leghin vielgenannten San Giovanni di Medua, von wo aus er dem Drintale zu folgen hat, um nach 200 Kilometern Prizrend zu erreichen. Der diesem Orte in der Luftlinie am nächsten liegende Punkt der Bahn Mitrovica-Üsküb-Salonik ist Varos, 40 Kilometer östlich von Prizrend, doch wird der Terrainverhältnisse halber der Anschluß an einem etwa 20 Kilometer nördlicher gelegenen Punkte, am Süden des berühmten Amselfeldes zu erfolgen haben. Schon durch eine solche Verbindung, die doch nur eine unbedeutende Strecke darstellt und kostspieliger Kunstbauten nicht bedarf, wird Serbien mit der Adria in Verbindung gesetzt, und ebenso Bulgarien, wenn man ihm die kurze Strecke Köstendil-Kumanowa (an der Linie Nisch-Üsküb) bewilligt. Wollen die Serben dann noch ein übriges tun, so mögen sie Nisch mit dem Amselfelde durch eine Bahn verbinden, die im Tal der Toplica aufsteigt zu dem Punkte der serbisch-türkischen Grenze, bis zu dem auf den neusten Karten eine aus dem Amselfelde nach Norden abzweigende Seitenbahn schon trassiert ist. Wird eine gut funktionierende See-Verbindung Brindisi-Durazzo oder Brindisi-San Giovanni di Medua geschaffen, und werden direkte Rüge auf der Linie Adriaküste-Prizrend-Amselfeld geführt, so wird der Hauptverkehr Italiens mit Konstantinopel und Salonik, und sobald die von Herrn von Vehrenthal in Aussicht genommene Verbindung mit Athen hergestellt ist, auch mit diesem den Weg über den Adriahafen

nehmen. Es ist namentlich ein gewaltiger Aufschwung Saloniks zu erwarten, das bei Ausbau dieses Netzes mit Italien, mit Österreich (durch die Linie Üsküb—Mitrovika—Serajevo), mit Ungarn (durch die alte serbische Linie) und mit Bulgarien und Rumänien in Schnellverbindung gebracht ist.

Man wird die Wirkung der ungeheuern Arbeitsmenge, die durch die Bevölkerung zu bewältigen ist, wenn es zur Ausführung der hier kurz skizzierten Unternehmungen kommt, nicht überschätzen dürfen. Die berühmten Hammeldiebe, die in jenen Gegenden haufen, wobei sich die Unfähigkeit, mein und dein zu unterscheiden, durchaus nicht auf die niedern Klassen beschränkt, sind nicht ganz leicht zu erziehen. Vielleicht kann man für ihre Arbeitsfähigkeit anführen, daß der Krieg aller gegen alle, der jetzt dort herrscht, nicht uneträchtliche Anforderungen an physische Kraftleistung, Energie und Ausdauer stellt. Ein nicht geringer Prozentsatz wird sehr bald einsehen, daß die Ausnutzung der Arbeitsgelegenheit bekömmlicher und einträglicher ist als das Brigantenhandwerk und das Komitadschigewerbe. Hier wird die staatspolitische Leitung einzugreifen haben.

Um diese in die Wege zu leiten, bedarf es hauptsächlich der wohlwollenden Haltung des Landesherrn, des Sultans. Glücklicherweise ist hier durch die Märzsteger Punktationen vom 1. Oktober 1903 und die wohlwollende Haltung, die die andern Mächte den Abmachungen Österreichs und Rußlands gegenüber eingenommen haben, vorgearbeitet worden. Die osmanische Regierung kann sich nicht darüber täuschen, daß es den Mächten mit dem Willen, dem unerträglichen Zustande in Mazedonien ein Ende zu machen, Ernst ist, und daß keine Intrige von Stambul aus auf die Dauer diesen Willen wird brechen können. Es ist auch nicht abzusehen, warum Abdul Hamid nicht tun sollte, was Abdul Medschid im Jahre 1860 tun konnte: eine seiner Provinzen durch einen seiner christlichen Untertanen regieren zu lassen und diesem Generalvollmacht zu seiner Vertretung zu geben. Die kleine Beschränkung, daß dieser Beamte in Übereinstimmung mit den fremden Mächten auf Zeit zu ernennen ist und vor Ablauf der Zeit nicht absetzbar ist, ist ein unwesentlicher Nebenumstand, den der erleuchtete Herrscher des osmanischen Reichs gern gewähren wird, wenn man ihm die Vorteile dieses Verhaltens klarmacht.

Diese Vorteile sind bedeutend. In erster Linie steht die Geldfrage. Die drei Vilajets Salonik, Monastir und Kossowo, die Mazedonien ausmachen, mögen schon jetzt ganz gute Erträge abwerfen, aber die Aufwendungen für Verwaltung und militärische Expeditionen dürften den größern Teil verschlingen. Daneben die Opfer an Leben und Gesundheit der tapfern türkischen Soldaten, die immerwährend im Felde stehn müssen, um die allorten ausbrechenden Aufstandsbrände zu löschen! Nur wenige Jahre der Ruhe und eines geordneten gewerblichen Lebens, und das herrliche Land, in dem hochragende Berge, liebliches Hügel land und weitgedehnte, fruchtbare Ebenen schön wechseln, wird dem kaiserlichen Schatz die reichsten Erträge zuführen.

Eine zweite, nicht minder wichtige Seite ist, daß durch den Ausbau des Bahnnetzes in dem ausgeführten Sinne die Zentralregierung von Stambul die Möglichkeit erhält, zunächst die nördliche der beiden albanischen Provinzen, Schkodra, zu pazifizieren. Auch dort gärt es beständig, und gerade der unbotmäßigste Teil wird von der Bahn durchschnitten werden. Ist einmal dort Ordnung geschaffen, dann wird sich auch die südliche Provinz, Janina, leicht völlig beruhigen lassen.

Diese Aussichten werden den Großherrsnn geneigt machen, dem Drängen der Mächte nachzugeben und einem seiner Untertanen die Verwaltung des Landes in der freiesten Weise anzuvertrauen. Ein Mann mit Generalvollmacht, dem der Rat erfahrener fremder Kommissare zur Seite steht, wird leicht die Geschäfte führen können nach einem Reglement, das ähnlich wie das Statut Organique du Liban die Hauptzüge festlegt. Es wird alles darauf ankommen, ähnlich wie im Libanon die tatsächlichen Verhältnisse richtig einzuschätzen, und den verschiedenen Gruppen die Institutionen zu gewähren, die ihrer Vorstellungswelt angepaßt sind: der oberste Verwaltungsbeamte eines Bezirks muß der Religion der Majorität angehören, ebenso die Richter. Im Libanon hat sich dieses System vortrefflich bewährt. Wo ein Bezirk in mehrere Gruppen gespalten ist, ist möglichst eine Verschiebung herbeizuführen. Man wird es bei gehöriger materieller Entschädigung immer erreichen, daß Elemente, die in stammfremder Umwelt wohnen, zu den Stammesgenossen übersiedeln. Die Kosten, die durch solche Schiebungen verursacht werden, werden sich reichlich einbringen. Noch ist die Bevölkerung jener Gegenden bedürfnislos, und das Geld hat eine bedeutende Kaufkraft; da werden die Aufwendungen zu solchen Zwecken nicht zu hoch sein.

Von dem Lärmen gegen Herrn von Aehrenthals Bahn durch Novibazar ist es stille geworden. So wird auch das Geschrei verhallen, das über den durchgreifenden Vorschlag Sir Edward Grey's erhoben wurde. Wenn Friedrich List vor nun etwa achtzig Jahren predigte: „Deutschland hat eine Kulturmission in Südosteuropa“, so ist die Gelegenheit dazu verpaßt, und es ist müßig, zu spekulieren, durch wessen Schuld. Das Österreich des Herrn von Aehrenthal wird, daran dürfen wir nicht zweifeln, Träger deutschen Wesens sein. Das Reich kann und darf einen direkten Einfluß in den Gebieten, um die es sich hier handelt, nicht üben. Es hat aber die Pflicht, an der gemeinsamen Aktion der Mächte im Sinne der Kulturentwicklung teilzunehmen und nicht etwa den Widerstand zu unterstützen, der voraussichtlich in Stambul wird versucht werden. Die deutsche Nation hat die Pflicht, in den Wettbewerb, der nun da unten beginnen wird um Gewinnung moralischer und materieller Werte, energisch und zielbewußt einzutreten.

Hermesdorf bei Berlin

Martin Hartmann

