

D

465

.M4



Class D465

Book M4

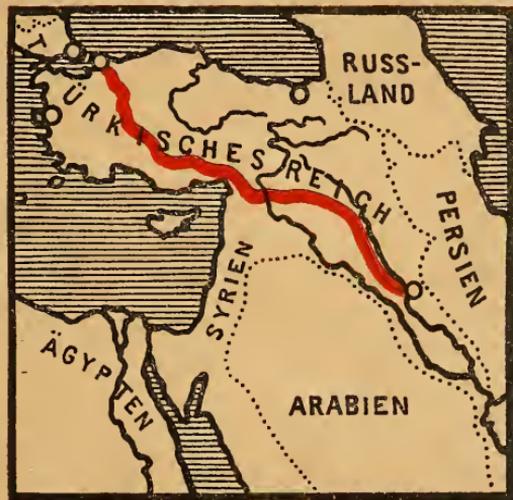
1
L
35.

69 1000 400 10 97-112 Wm.

Der diplomatische Krieg in Vorderasien

Unter besonderer Berücksichtigung
der Geschichte der

Bagdadbahn

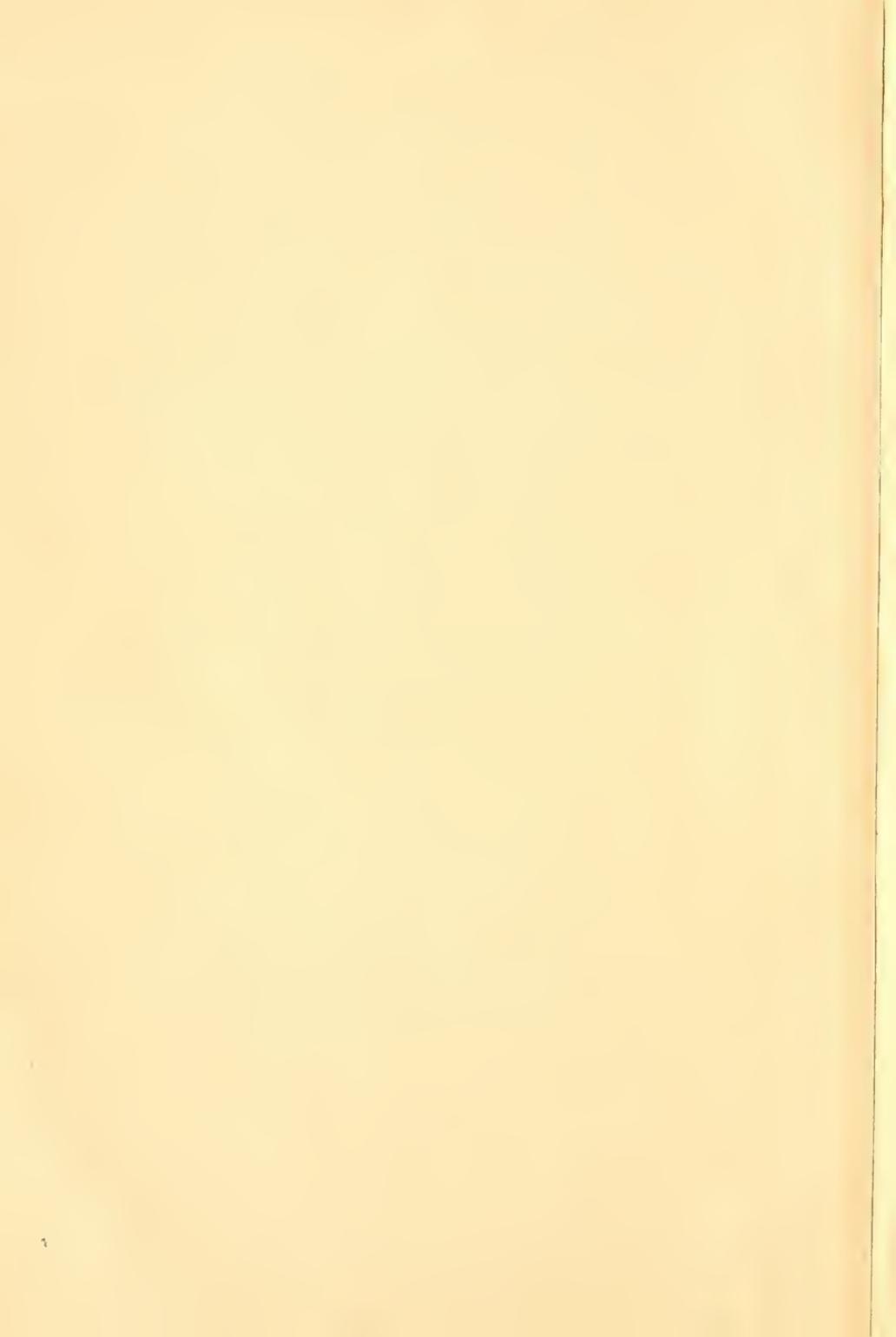


Von
Dr. Karl Mehrmann-Coblenz

1 9 1 6

Verlag: Das Größere Deutschland, Dresden.

Mit zwei farbigen Karten.



Der diplomatische Krieg in Vorderasien

82
185

Unter besonderer Berücksichtigung der Geschichte
der

Bagdadbahn

Von

Dr. Karl Mehrmann=Coblenz

Mit zwei farbigen Karten

..... 1916

Verlag: Das Größere Deutschland, Dresden.

D 465
.M4

City of ...

...



V o r w o r t.

Dessen bin ich mir natürlich durchaus bewußt, daß meine Geschichte der diplomatischen Kämpfe um die Bahnbauten in Vorderasien nur der erste Versuch einer geschlossenen Darstellung sein kann. Selbst die Öffnung der Archive der Staaten und Finanzinstitute, die miteinander gerungen haben, würde in diesem Augenblick noch kein unabänderliches Bild geben. Denn kein Historiker wird heute schon die Entfernung von den Ereignissen haben, die ihm genügend Freiheit von subjectiver Parteinahme geben kann. Das aber darf ich immerhin behaupten, daß ich bei aller nationalen Interessiertheit des Politikers an die Sachlichkeit des Historikers heranzukommen mich bemüht habe. Und ich kann weiter mit einem gewissen Stolz auf das Nachrichtenmaterial sehen, das ich in vielen Jahren eifrigen Sammelns zusammengebracht habe. Aus diesem Quellenfonds habe ich Zusammenhänge der diplomatischen und wirtschaftlichen Ereignisse herausgefunden; hoffentlich weichen meine Vermutungen nicht allzu weit von der Wirklichkeit ab.

Die Fundorte meiner Nachrichten sind sorgfältig vermerkt worden. Wo keine Quelle angegeben ist, ist es in der Regel das Wolffsche Bureau, dem die Mitteilung zu verdanken war. Manche Zeitungsmeldung fand bald eine offiziöse Ableug-

nung oder eine tatsächliche Widerlegung. Sie konnte dann doch zur Kennzeichnung der Stimmungsmache dienen.

An dem Zeitungsleser sind in den 15 Jahren, seitdem wir Deutsche ein Auge und ein Ohr für die Vorgänge in Vorderasien haben, ungeheure Scharen von Mitteilungen und Meinungen vorbeigerauscht. Verwirrend meist, selten klärend. Heute, wo sich die Ereignisse überschauen lassen, ist es möglich, einen leitenden Faden zu finden. Indem ich Spur um Spur den Wegen der Diplomaten und Finanzmänner nachging, konnte ich bemerken, wie sich aus unbewußtem Trieb ein bewußtes Wollen losrang. Ich sah sich schließlich ein Drama entfalten, das schon durch die Folgerichtigkeit seiner Entwicklung ästhetischen Genuß erregt.

Für uns Deutsche aber, die wir zuweilen fast allein gegen eine Welt uns rings umgebender Gegner zu stehen schienen, waren ganz andere als ästhetische Werte auf dem Spiel. Was in Vorderasien vor sich ging, war ein Kampf mit diplomatischen und wirtschaftlichen Mitteln. Aber er war zeitweilig hineingewoben in das große Ringen um unser nationales Dasein. Diese Tatsache gibt allein schon der diplomatischen und wirtschaftspolitischen Geschichte der Bagdadbahn ihre Bedeutung.

Erster Teil.

Die Anatolische Bahn.

I. Die Anatolische Bahn im kleinasiatischen Verkehrsnetz.

Die Politik folgt dem Verkehr und bereitet ihm die Wege. Zwei Bestrebungen suchen sich ihrer zu bedienen; eine, die monopolisiert, und eine, die internationalisiert. Ein politisch und militärisch und erst recht ein auch finanziell starkes Volk wird sich natürlich die Souveränität über alle Verkehrspfade, die innerhalb seines Herrschaftsbereiches liegen, nicht entwinden lassen. Ist ein Staat aber im Verfall, oder ist er, besonders auch wirtschaftlich, noch nicht kräftig genug, dann beginnt der Wettkampf der andern um den größten Einfluß auf diesen Verkehrslinien. Nicht selten auch um Gebietsgewinne an solchen Wegstrecken. Diesem Wettlauf um wirtschaftliche oder gar territoriale Interessensphären steht das bescheidene Bestreben gegenüber, das dem Grundsatz der Gleichberechtigung des Handels alle Anerkennung verschaffen will. Es ist das die Politik der offenen Tür. Sie läßt tatsächlich oder doch nominell das Hoheitsrecht des Staates unangetastet. Aber eine eiferfüchtige Kontrolle der Konkurrenten besteht auf jeden Fall. Zuweilen führt sie bis zu Abkommen der Kontrolleure untereinander und mit dem kontrollierten Staat. Der Verkehr wird dann internationalisiert. Mehr noch wird die Souveränität eines Staates beschränkt durch Neutralisierung seines Gebietes. Das Ausland verbürgt sich dann für die Unversehrtheit des neutralisierten Staates, erhält dafür aber das Recht, unter gewissen Voraussetzungen in Krisenzeiten selbst das Hoheitsrecht des Neutralisierten mißachten zu dürfen, zum Nutzen aller mit Einschluß des Neutralisierten.

Es ist natürlich, daß sich das Bestreben, die Tür offen zu halten, am lebhaftesten betätigt an Flußmündungen und Meerengen, die aus mehreren Staatsgebieten in die offene See oder in Meeresbecken führen. Selbst unser kraftvolles, mit Souveränitätsgefühl reichlich versorgtes Staatsgebilde, das Deutsche Reich, muß es sich noch gefallen lassen, Spuren aus den Zeiten der politischen Schwäche weiter zu tragen. Das deutsche Volk hat am Anfang des vorigen Jahrhunderts die Internationalisierung seiner Ströme erdulden müssen, und gerade jetzt macht das Deutsche Reich als Rechtsnachfolger der deutschen Einzelstaaten den Versuch, die Fesseln seiner Verkehrshoheit zu lockern, indem es sich das Recht auf Erhebung von Schiffsabgaben zurückzuerobert sucht. In derselben Friedensperiode nach dem Wiener Kongreß, die den Verkehr auf dem Rhein und der Elbe internationalisiert hat, wurde derjenige der Scheldemündung gar neutralisiert. Der Pariser Frieden des Jahres 1856 und der Berliner Kongreß von 1878 setzten auf der Donau, dem Schwarzen Meer und an den Dardanellen den Grundsatz des Rechtes auf Verkehrsgleichheit durch. Die Neutralisierung des Suezkanals führte die internationale Gleichberechtigung der Handelsbewegung aus dem Gebiet der europäischen Völkerfamilie nach Afrika und Asien. Auf der Kongo-Konferenz des Jahres 1884 erwirkten Deutschland und Frankreich die Handelsfreiheit auf dem größten Stromsystem Afrikas. Und durch den Tangseevertrag mit Großbritannien hielt das Deutsche Reich die Tür nach dem Innern Chinas offen.

Das war etwa in der Periode, in der sich aus dem Kampf um die Freiheit oder Beherrschung der Flußläufe und Meerengen der Streit um die Gleichberechtigung der Handel treibenden Völker auf den großen Überlandwegen entwickelte. Die internationale Verkehrspolitik heftete sich mehr und mehr an Bahnbauten. Das war nur natürlich in einer Zeit, in der Rußland seine große interkontinentale Bahnverbindung zwischen Europa und dem fernsten Osten Asiens zu Ende führte,

in der Cecil Rhodes den Plan zu seiner großen transkontinentalen Afrikabahn vom Kap bis Kairo zu verwirklichen suchte. In jener Zeit begann die Deutsche Bank die Ausführung des gewaltigen Unternehmens, das eine ununterbrochene Verbindungslinie zwischen der deutschen Nordsee und dem Indischen Ozean, also eine Querbahn mitten durch zwei aneinanderstoßende Festländer herstellt.

Zwei dieser mächtigen Bahnssysteme haben große Kriege entzündet. Der Rhodesische Plan war von dem Angriff Englands auf die Unabhängigkeit der Burenrepubliken begleitet. Der russische Bahnbau nach dem fernen Osten mit seinen Abzweigungen nach der Mandschurei hatte das blutige Ringen der Japaner mit dem Zarenreich zur Folge. Und wenn sich später zwischen den an der Beherrschung der Mandschurei interessierten Mächten, Rußland und Japan einerseits und den Vereinigten Staaten sowie China andererseits, ein diplomatisches Ringen um die Erhaltung der chinesischen Oberhoheit und die internationale Verkehrsfreiheit auf den mandschurischen Bahnen erhoben hat, so leitet sich auch dieser Streit aus dem Umstande her, daß jene Bahnen im Grenzbereich verschiedener Interessensphären liegen. Die Bagdadbahn wiederum war seit einem Jahrzehnt der Zankapfel zwischen der Türkei und Deutschland auf der einen, England und zeitweilig auch Rußland auf der andern Seite. Und das gleiche Verhängnis, daß sie nämlich den Engländern ein Dorn im Auge ist, trifft auch die mehr westlich gelagerte Hedschasbahn, die die Türkei in Gegensatz bringt zu den englischen Plänen, den britischen Einfluß von Ägypten durch Arabien nach Belutschistan auszuweiten.

In Wirklichkeit sind ja weder das Unternehmen der Bagdadbahn noch das der Hedschasbahn die einzigen großen Schienenbauten, die die Türkei in dem letzten halben Jahrhundert in Vorderasien unternommen hat und noch plant. Aber sie sind das Gerippe des ganzen Bahnsystems, das den asiatischen Besitz der Pforte zusammenfassen soll. Oder auch, sie sind die

großen Arterien des Osmanischen Reiches, für die alle andern Bahnen nur die Zufuhradern bilden.

Schon 1856 erhielt eine englische Gesellschaft die Genehmigung zum Bau der Strecke Smyrna—Midin; die 521 km lange Linie wurde später bis Dinêr ausgebaut und durch Zweiglinien nach Tschivril in nördlicher und nach Egerdir in südlicher Richtung erweitert.

Ungefähr parallel mit der eben genannten Strecke, aber nördlich davor gelagert, streckt sich die ebenfalls von Smyrna ausgehende Linie Smyrna—Kassaba aus, die, nachdem sie 1863 genehmigt worden war, gleichfalls mit englischem Kapital erbaut und 1866 eröffnet wurde. Diese Strecke wurde auf Kosten der türkischen Regierung bis Maschehr weiter gebaut und ging dann am 1. März 1878 ebenfalls in den Betrieb der englischen Bahngesellschaft Smyrna—Kassaba über, die die Zweigbahnen Manissa—Soma (nördlich) und Smyrna—Burnabad (südlich) hinzufügte. Die Linie wurde, nachdem 1892/93 die Genehmigung dazu erteilt worden war, mit Staatsunterstützung bis Afiun-Karahissar verlängert. Jedoch machte die Bahn schlechte Geschäfte und wurde deshalb von den Engländern an eine französische Gruppe abgegeben. Das ganze Gleis Smyrna—Afiun-Karahissar ist 420 km lang.

Noch weiter nördlich als die von Smyrna auslaufenden Bahnen liegt die kurze Strecke (42 km), die, 1891 genehmigt, vom Marmarameer nach Süden führt, nämlich von Mudania nach Brussa. Geplant war die Fortsetzung bis Tschitli.

Englischer Veranlassung ist ferner die Bahn zu danken, die aus dem Golf von Iskanderun in nordöstlicher Richtung von Mersina nach Adana (65 km) vorstößt.

Alle bisher aufgezählten Bahnen sind Küstenbahnen, die von dem westlichen, nördlichen und südlichen Rande Kleinasiens auf verhältnismäßig kurze Strecken ins Innere Asiens dringen.

Bei weitem die größte Bahn Kleinasiens ist die deutschen Einfluß unterstehende sogenannte Anatolische Bahn. Es genügt zunächst, wenn aufmerksam gemacht wird, daß dieser Schienenweg (übrigens mit Normalspur eingleisig) im allgemeinen in gemäßigter südöstlicher Richtung von Haïdar-Pascha (gegenüber Konstantinopel) bis Adana (in der Gegend des Taurusgebirges) den westlichen Vorsprung des asiatischen Festlandes in ununterbrochener Linie durchquert. In einer Entfernung von 313 km von ihrem Ausgangspunkte am Bosphorus entsendet die Bahn in Eski-Schehr eine Zweiglinie in östlicher Richtung nach Angora in der alten Landschaft Galata. Diese Nebenbahn ist 264 km lang.

Damit ist das kleinasiatische Bahnsystem kurz, aber genügend skizziert. Nicht nur wegen ihrer größeren Länge, sondern auch wegen ihrer Richtung ist die Anatolische Bahn das wichtigste Glied dieses Bahnnetzes. Denn sie bringt das europäische Gebiet des Osmanenreiches mit dem Rekrutenreservoir des Sultanats in engste Fühlung. Es ist zugleich auch die Strecke, auf der das hochkultivierte Mittelstück der europäischen Staatengesellschaft mit den uralten Bildungsstätten Vorderasiens und der asiatischen Küste des Mittelmeeres in Verbindung treten kann. In diesem Sinne betrachtet, sind die Küstenbahnen nach Brussa und von Smyrna nach Dinêr sowie von Mersina nach Adana nur Fühler, die die europäische Türkei und mit ihr die moderne Kultur vom Meere aus ins Innere Kleinasiens nach jenem Rückgrat hin austreden. Diese Küstenbahnen sind ohne direkten Zusammenhang mit der politischen Zentrale auf europäischem Boden, da die schwache oder noch vollständig ungenügende türkische Flotte das Mittelmeer nicht beherrscht. Einen selbständigen politisch-militärischen Wert haben sie nicht, da sie mit dem einen Endpunkt im Machtbereich fremder Staaten liegen. Aber als Zubringer der Anatolischen Bahn sind sie natürlich ebenso wie die Bahn Eski-Schehr nach Angora höher einzuschätzen.

II. Die Gabelung von Haidar-Pascha nach Angora und Konia.

Man nennt den Krieg kulturfeindlich, und in Wirklichkeit ist er der Bahnbrecher, oder wie der Deutsche lieber sagt, der „Pionier“ der Kultur. Noch sonderbarer: solche Kriege, die eigentlich der Erhaltung des Bestehenden dienen, haben zumeist dem Völkerverkehr neue Wege geöffnet. Nach dem Friedensschluß zu Paris 1856, der dem russischen Vordringen nach dem Bosphorus und über das Schwarze Meer hinüber ein Ende setzte, fing englisches Kapital an, die eisernen Schienen ins Innere Asiens von den Küsten her vorzutreiben. Allerdings fehlte noch der Blick ins Weite. Das Meer blieb im Schwinkel der Bahnpolitik.

Gleichzeitig oder doch bald darauf folgte der Verbündete Englands im Krimkriege, folgte Frankreich vom Mittelmeer her mit Bahnbauten. Aber schließlich geriet das Vordringen der europäischen Westmächte ins Stocken. Etwa um die Zeit, da Frankreichs Vorherrschaft in Europa durch das deutsche Volk zurückgedrängt wurde, vom Ende der sechziger zum Anfang der siebziger Jahre, suchte die Türkei die Umwälzung in der großen Politik zur Vervollständigung ihres Verkehrslebens zu benutzen. Unter der Oberfläche des politischen Geschehens in Europa verknüpfen sich also schon damals die deutsch-türkischen Beziehungen mit Vorderasien.

Diese Befreiung begann mit dem Bau der Strecke von Haidar-Pascha (gegenüber von Konstantinopel) bis Ismid. Jene Strecke wurde von der türkischen Regierung 1870 in Angriff genommen. Aber noch machte sich die Überlegenheit der britischen Vormachtstellung auf wirtschaftlichem Gebiet in der Türkei geltend. Die Strecke Haidar-Pascha—Ismid wurde bald an eine englische Gesellschaft verpachtet. Die Verlängerung der Bahn ließ freilich auf sich warten. Erst als auch das Deutsche Reich als Kolonialmacht auf dem Plan er-

schienen war, und zwar als eine Kolonialmacht auf der westlichen Seite des Indischen Ozeans, erst da ging auch der Bau der Bahn, die vom Bosphorus einen Fingerzeig nach dem Indischen Ozean gab, einen Schritt weiter. Natürlich hat der erste deutsche Lastversuch nicht die Absicht gehabt, auf dem Überlandwege durch Vorderasien an die koloniale Reichspolitik in Ostafrika heranzukommen. Man darf vielmehr getrost annehmen, daß bei dem Versuch des deutschen Kapitals, die Strecke vom Bosphorus über Ismid ins Innere zu verlängern, rein kapitalistische Erwägungen maßgebend gewesen sind. Im Jahre 1888, als deutsches Kapital an den Bahnbau heranging, war die deutsche Politik noch zumeist an europäische Angelegenheiten gebunden. Die Gesellschaft, die ihr Geld für jenen Bahnbau hergab, löste sich sozusagen von der europäischen Interessenwelt los. Ihr Unternehmen schwebte gleichsam in der Luft, weil ihm die unmittelbare Verbindung mit dem heimischen Verkehrsleben fehlte und das Verbindungsglied bis Ismid noch in englischen Händen war. Es lag ganz im Zuge der damaligen türkischen Politik, die dem von Russisch-Asien her bedrohten Teile ihres kleinasiatischen Besitzes näher zu kommen suchte, daß sie der Deutschen Bank einen Bahnbau in östlicher Richtung über Ismid hinaus konzedierte. Die großkapitalistische Bahnpolitik der deutschen Gesellschaft stellte sich also ausschließlich in den Dienst der politischen Interessen der Türkei.

Am 4. Oktober 1888 hatte die Deutsche Bank unter Leitung des Herrn von Siemens die Genehmigung zum Bau und Betrieb der Bahn erhalten. Diese lief nach einer Kniebeuge bei Uda Bazar über Lefke zunächst wesentlich in südlicher Richtung bis Eski-Schehr, bog dort aber östlich in fast gerader Richtung nach Angora. Diese Strecke war 485 km lang. Die Konzession lautete auf 99 Jahre. Das Grundkapital der Gesellschaft bestand aus 45 Millionen Franken für Aktien und 80 Millionen Franken 5 prozentiger Obligationen. In Mark berechnet stellte sich das der Ge-

gesellschaft zur Verfügung stehende Kapital insgesamt auf 65 280 000. Der Bau der Strecke Ismid—Angora wurde von der „Deutschen Gesellschaft für den Bau der Kleinasiatischen Bahnen zu Frankfurt a. M.“ im Jahre 1889 begonnen und in drei Jahren beendet. Am 31. Dezember 1892 konnte der Betrieb eröffnet werden.

Gleichzeitig mit der Genehmigung des Bahnbaues nach Angora hatte die Deutsche Bank auch die Stammstrecke von Haidar-Pascha bis Ismid erhalten, so daß nun die ganze Linie vom Bosphorus bis Angora in ihre Hände kam. Der Preis für die Strecke Haidar-Pascha—Ismid betrug 6 Millionen Franken.

Es erscheint nur folgerichtig, wenn die Fortsetzung über Angora hinweg zunächst nach Osten gesucht wurde. Ein kaiserlicher Ferman vom 6. Februar 1893 übertrug daher der Deutschen Bank den Weiterbau bis Kaisarie. Diese Linie würde 425 km lang geworden sein; aber sie ist heute noch Projekt, obwohl sie zweifellos der türkischen Herrschaft militärisch von großem Nutzen wäre, denn sie würde die unruhige Provinz Kurdistan der politischen Hauptstadt des Reiches näher bringen. Aber vielleicht sind es neben den unruhigen Zuständen politische Rücksichten gewesen, die die deutsche Gesellschaft damals von der Ausführung des Planes absehen ließen. Diese Strecke mit ihrer Tendenz nach Osten stößt gegen die russische Grenze in Asien vor. Allerdings ganz strikte nach Osten wäre diese Bahn nicht orientiert gewesen. Sie hätte etwas südöstliche Neigung gehabt. Diese etwas südlich gerichtete Tendenz ist dann gleichsam die Wegweiserin für das deutsche Kapital und die deutsche Unternehmungslust geworden, nach dem Zwischenland zwischen Euphrat und Tigris.

Allerdings sollte der Weg dahin nicht von Kaisarie gefunden werden. Viel höhere Bedeutung sollte vielmehr eine Konzession gewinnen, die der Deutschen Bank auch am 6. Februar 1893 überlassen wurde. Sie betrifft die Strecke von Eski-Schehr über Afium-Karahissar nach Konia. Die

Linie geht durch Phrygien in südöstlicher Richtung, läuft also westlich von der vorhin genannten Strecke Angora—Kaisarie mit dieser fast parallel.

Jedoch wie weit lag immer noch der Gedanke, einmal von Konia aus den ganzen vorderasiatischen Besitz der Türkei bis an das Indische Meer zu durchqueren. Denn bei der Erteilung der Konzession für die Route nach Konia war bloß von einer Zweigbahn von Eski-Schehr her die Rede. Und das, obwohl die Strecke von Angora nach Konia mit 444 km der Strecke Eski-Schehr—Angora (mit 425 km) an Ausdehnung überlegen ist. Erst der Zwang der politischen Verhältnisse scheint den Entschluß gezeitigt zu haben, die Erschließung Kleasiens durch deutsches Kapital mehr im Westen zu suchen. 1893, als die Konzession erteilt wurde, war jene Veränderung in den Beziehungen Deutschlands zu Rußland fühlbarer geworden, die mit der Neuerneuerung des deutsch-russischen Rückversicherungsvertrages begonnen und zu dem russisch-französischen Zusammenschluß geführt hatte. Mit der zunehmenden Entfremdung zwischen dem Deutschen und dem Zarenreich trat Deutschland in ein sehr freundschaftliches Verhältnis zu England. Und wenn es darum nicht ratsam schien, die Petersburger Regierung durch den Vorstoß des deutschen Unternehmungsgeistes in Vorderasien gegen die russische Grenze hin zu reizen, so mochte es bei der starken deutsch-britischen Freundschaft für um so weniger verhänglich erachtet werden, den Küsten des von der englischen Flotte beherrschten Mittelmeeres nahe zu kommen. Der Weiterbau über Konia hinaus hat dann allerdings bei veränderten deutsch-englischen Beziehungen gerade aus dieser Annäherung an das Mittelmeer eine Konfliktmöglichkeit entstehen lassen.

Die Bahn bis Konia ist in ihrer ganzen Länge bereits am 28. Juli 1896 dem Betrieb übergeben worden. Finanziell war ihr Erträgnis von vornherein dadurch sichergestellt worden, daß sich die türkische Regierung zu Garantien verpflichtete. Die kilometrische Roheinnahme wurde in folgendem

Betrage verbürgt: für die Strecke Haidar-Pascha—Ismid 10700 Fr., Ismid—Angora 15000 Fr., Angora—Kaisarie 17800 Fr., Eski-Schehr—Konia 13800 Fr. Ihren Sitz hat die Société du chemin de fer ottoman d'Anatolie in Konstantinopel immer noch unter dem Einfluß der Deutschen Bank.

Auch die Bahn Haidar-Pascha—Konia durchquert noch nicht das ganze Kleinasien. Sie geht nicht einmal bis an die natürliche Scheidegrenze Kleinasiens gegen Syrien, bis an den Taurus. Sie fuchtelte mit ihrem Endpunkt in der Luft herum. Aber sie ist doch bei weitem keine bloße Küstenbahn mehr. Ihr ist der großkontinentale Charakter ins Gesicht geschrieben. Es bedurfte nur des Entschlusses, die Bahn über den Taurus hinüber mit der Richtung auf Mesopotamien fortzusetzen, um den querkontinentalen Charakter des Unternehmens herauszuarbeiten und seine weltwirtschaftliche Bedeutung sichtbar zu machen. Dieser Entschluß wurde am 22. Januar 1902 ausgeführt und damit der Anatolischen Bahn die Bagdadbahn angefügt.

III. Das deutsche Volk und der Kaiser.

Wenn man heute, kühleren Sinnes und mit den Erfahrungen von anderthalb Jahrzehnten, auf die letzte Hälfte der neunziger Jahre zurückblickt, so wird man sagen müssen, es war eine wunderliche und an Irrungen reiche Zeit. Ich glaube, man tut der Geschichte unseres Kaisers kein Unrecht, wenn man den Verzicht auf den Rückversicherungsvertrag mit Rußland als den Beginn und den diplomatischen Anlaß all der Unrast ansieht, die die politische Welt des europäischen Festlandes dann fast zwei Jahrzehnte lang durchzuckt hat. Zweifellos haben an diesem Ereignis ein wenig ehrgeiziger Tatendrang und sehr viel diplomatischer Dilettantismus in der Caprivischen Ära mitgewirkt. Aber der innere Grund für die Umformung der Beziehungen der Staaten zueinander war der

Übergang Deutschlands von einem hervorragend agrarischen zu einem industriell-agrarischen Staate und das Ausdehnungsbestreben unseres über die Reichsgrenzen hinauslugenden großkapitalistischen Unternehmungsgeistes. Deutschland suchte die Eierschalen seines national beschränkten Wirtschaftslebens abzustreifen und zeigte Lust, sich in eine Weltwirtschaftsmacht umzuwandeln. Aber dieses sich weltwirtschaftlich orientierende Unternehmertum hatte dabei doch die Besonnenheit, den Ursprung und die Quelle unserer Kraft, den heimischen Boden, nicht oder doch nicht allzulange zu verlassen. Nach der Periode der Fast Freihandelspolitik Caprivis war es das Verdienst der Ära Hohenlohe und Bülow, der ersten, diplomatisch (mit der kurzen Unterbrechung des Zuges nach Kiautschou, einer Abschweifung, die wohl hauptsächlich durch das weniger bodenständige Interesse der großen Transportgesellschaften beeinflusst wurde), der andern, auch wirtschaftlich den Heimweg zur Bismarckschen Grundlage unserer militärpolitischen Machtstellung auf dem Festlande gesucht zu haben. Zugleich wurde aber auch dem berechtigten Bedürfnis nach weltwirtschaftlicher Ausdehnung mit den auf dem Boden des Zolltarifgesetzes abgeschlossenen Handelsverträgen Rechnung getragen. Auf koloniale Ausbreitung hat dagegen die damalige Reichsregierung, so sehr auch zuweilen die Lust dazu sie sichtlich anwandelte, verzichtet; sie beschränkte sich auf die diplomatische Unterstützung der großen Bau- und sonstigen Unternehmungen außerhalb der Reichsgrenzen.

Nun aber traf es sich, daß gerade die politisch denkenden Kreise, die den Abfall von der Bismarckschen Rückversicherungspolitik, d. h. also von der Bismarckschen Rücksichtnahme auf unsern stärksten Festlandsnachbar, am heftigsten angegriffen hatten, das Sichzurückziehen der wilhelminischen Politik aus der Übersee am bittersten befürchteten. Sicherlich ist dabei ein groß Teil Bismardorthodoxie mit im Spiel gewesen. Aber derselbe Caprivi, der den Rückversicherungsvertrag mit Rußland aufgab, derselbe Caprivi vollzog den Verzicht auf San-

sibar. Sicher ist Bismarck der Kontinentalpolitiker kat' exochen gewesen; aber indem er die afrikanischen Kolonien und die in der Südsee erwarb, wurde er dem damals beginnenden Drang des deutschen Kaufmannes in die Erdenferne gerecht. Nur hatte seine Kolonialpolitik den Nachteil, daß sie unser Schutzgebiet ohne territorialen Zusammenhang mit der Heimat lassen mußte. Indem nun Caprivi den Sansibarvertrag abschloß, erweckte er den Anschein, als ob die Regierung Kaiser Wilhelms II. den Vorwärtsdrang des deutschen Volkes nach der Übersee überhaupt eindämmen, als ob er den Trieb nach einem größeren Deutschland kastrieren wolle. Mit mehr Hohn ist wohl kaum eine Äußerung eines deutschen Staatsmannes kritisiert worden, als das verfängliche Wort des zweiten Kanzlers, nichts Unangenehmeres könne ihm zu stoßen, als wenn ihm jemand ganz Afrika schenke.

Und nun kam Ende der neunziger Jahre die zweite Enttäuschung. Bülow schloß mit England das sogenannte Afrikaabkommen. Allerdings war es gedacht als Begründung eines Unrechts auf einen Teil der portugiesischen Kolonien, also als Erweiterung unseres afrikanischen Besitzes, lag demnach im Gedankenzuge Bismarcks. Aber es vernichtete mit der Selbständigkeit der Burenstaaten eine diplomatische Stütze unseres überlieferten afrikanischen Kolonialbesitzes. Der Sansibar- und der Bülow'sche Afrikavertrag erschienen damals als die Besiegelung einer Politik, die mit den afrikanischen Erbstücken aus der Bismarck'schen Zeit nichts Rechtes hatte anzufangen verstanden.

Man begreift, daß in den weltpolitisch interessierten Kreisen unseres Volkes eine solche Revolution unserer Kolonialpolitik ohne genügende Aufklärung kein Verständnis finden konnte. Und zweifellos hat es an solcher Aufklärung die Regierung durchaus fehlen lassen. Der Afrikavertrag lag im Schweigen diplomatischen Dunkels, und über die Orientierung unserer weltpolitischen Bestrebungen vom Gesichtswinkel Vorderasiens aus fehlte so gut wie jegliche ernsthafte

Diskussion in der parlamentarischen und journalistischen Öffentlichkeit. Es ist freilich richtig: in den letzten Jahren vor der Jahrhundertwende tauchten häufiger kurze Notizen, öfter auch Depeschen über den Fortgang der Bagdadbahnsache in der deutschen Presse auf. Die Herstellung der Anatolischen Bahn aber war fast spurlos an den deutschen Zeitungen vorübergegangen. Über die Bagdadbahn und ihre Bedeutung erschienen im letzten der neunziger Jahre in den deutschen Blättern sogar hier und da informierende kleinere Aufsätze. Aber auffallenderweise durchweg aus dem sich allmählich mehr und mehr interessierenden Auslande, und wenn auf die Vorteile dieses Bahnbaues in deutschen Blättern aufmerksam gemacht wurde, so wurden mehr die weltwirtschaftlichen Vorzüge als die deutschnationalen Interessen hervorgehoben. Es ist nun einmal so, daß in Deutschland alle Auslassungen, die nicht amtlich abgestempelt sind, über Fragen, die in die auswärtige Politik hinüberstreifen, im deutschen Publikum kein Entgegenkommen finden. Wo die behördliche Zustimmung nicht ausdrücklich verbürgt ist, da finden sich alsbald gegen Hinweise auf die nationalen Vorteile weltwirtschaftlicher und weltpolitischer Bestrebungen kritische Stimmen, die solche Belehrungen als Schädigungen des Reichsinteresses hinstellen. So heben sich Plus und Minus privater Belehrungen auf. Woher aber dann Verständnis und Sympathie des deutschen Staatsbürgers für die weltpolitischen Absichten der Regierung kommen sollen, das ist und bleibt das Geheimnis ebendieser Regierung. Im Falle der Bagdadbahn kam noch hinzu, daß das nationale Interesse einiger Weiterbläsender an dem Unternehmen allmählich verblaßte, je mehr sich herausstellte, daß ihre allzu weit schweifenden Hoffnungen nicht erfüllt werden konnten. Hier und da hatte man längs der Anatolischen und der Bagdadbahn schon deutsche Bauernkolonien entstehen sehen. Und als man nach oder mit dem Begraben dieser Hoffnungen auf neudeutsches Siedlungsgebiet auch noch inne wurde, daß an dem Bahnunternehmen auch fremdes, besonders franzö-

sißes Kapital beteiligt würde, als bekannt wurde, daß die Bau- und Betriebsleitung die französische Sprache und französische Arbeiter — leider — zu bevorzugen scheine, da erlahmte nach der Extravaganz der ursprünglichen Wünsche bei diesen nationalistisch veranlagten Politikern schließlich das Interesse ganz.

Tatsächlich hatte der Kaiser seine weitschauenden Gründe, wenn er nach der Mitte der neunziger Jahre mit zweifellosem Zielbewußtsein unter Ausschluß jeglicher Siedelungspolitik an die Eröffnung eines andern Weges nach dem Indischen Ozean als bloß zur See und von Afrika her ging. Gerade wir, die wir seit ebensolanger Zeit versucht haben, das deutsche Volk dem Zukunftsbeden des Indischen Meeres näher zu bringen, gerade wir sollten es uns zur Ehrenpflicht machen, einzugehen: dem Kaiser gebührt die Priorität des Gedankens, daß die Ausbildung des deutschen Weltwirtschaftsreiches vom Festlande aus und auf dem Festlande möglich ist. Eine starke deutsche Flotte hilft die Grenzen sichern; aber die Stärke unserer Wehrkraft liegt auf dem Lande. Wie die Stärke unserer politischen Offensive. Mit dem Zwang erst des Gefühls für und später der Einsicht in das, was werden soll, hat Kaiser Wilhelm II. das Bündnis mit Osterreich-Ungarn in Verbindung mit der Freundschaft zur Türkei zur Grundlage seiner nach Vorderasien schauenden Politik gemacht und fast bis zur Selbstvergessenheit gepflegt.

Eins wäre interessant zu wissen: wann zum erstenmal wie ein Blick in dem Geiste unseres Kaisers der Gedanke aufgeschossen ist, daß die Fortsetzung der Anatolischen Bahn über Konia hinaus nicht bloß ein Vorteil des in Kleinasien interessierten deutschen Großkapitals, sondern auch ein Mittel zur Ausbildung des deutschen Weltwirtschaftsreiches ist. Eine direkte Bahnverbindung von der deutschen Nordseeküste bis zum Indischen Ozean macht auch den Verkehr mit unsern afrikanischen Kolonien von fremden Einwirkungen unabhängiger, als es der Überseeverkehr durch den englischen Kanal,

die Straße von Gibraltar, die Meerenge von Sizilien, den Suezkanal, das Rote Meer und die Straße von Aden fertig bringt. Auf jeden Fall: doppelt hält besser. Aber diese Gedanken elektrifizierte das deutsche Volk nicht, weil sie ein Geheimnis einiger Weniger blieben.

Es kam hinzu, daß die Volksmeinung überhaupt angefangen hatte, an der Konsequenz der Politik der deutschen Regierung zu zweifeln. Man hatte erlebt, daß sich das Deutsche Reich 1890 von Rußland getrennt und darauf England fast an den Hals geworfen hatte; man hatte erlebt, daß sich zwischen Deutschland, Rußland und Frankreich der ostasiatische Dreibund gegen Japan und damit indirekt auch gegen England zur Zeit des Friedens von Schimonoseki gebildet hatte; man hatte erlebt, daß der Gegensatz gegen England beim Jamesoneinfall in Südafrika fast zum offenen Bruch führte, und man hatte ein paar Jahre später die intimste Annäherung an Großbritannien zur Zeit des Bülow'schen Afrikaabkommens erlebt. Diese diplomatische Wandlungsfähigkeit machte die Zweifel an der Fortdauer der verkehrspolitischen Bestrebungen der deutschen Reichsregierung in Vorderasien durchaus gerechtfertigt. Der raschen Politik des Freundschaftswechsels im Stile der Diplomatie des Großen Kurfürsten, den sich Kaiser Wilhelm II. zum Vorbild gesetzt zu haben schien, konnte naturgemäß die Masse des deutschen Volkes nicht gleich anfangs Geschmach abgewinnen.

Und so gingen Kaiser und Volk, ohne gegenseitiges Begreifen, nach der großen aufsehenerregenden Reise des Herrscherpaares nach Palästina und Syrien im Oktober 1898, an die Lösung der mehr und mehr weltbewegenden Aufgabe heran, den Stumpf der deutschen Verkehrsinteressen, die erst von Haïdar-Pascha bis Konia reichten, bis zum Persischen Golf auszugestalten.

IV. Die Großmächte und die deutsche Bahnpolitik.

Mehr noch als die Verständnislosigkeit in der Heimat riet der Reichsregierung die Tatsache zur Vorsicht, daß sie es mit vier Mächten zu tun hatte: mit England, Frankreich, Rußland und der Türkei.

Was England anbetrifft, so war ihm die Erschließung Mesopotamiens durch andere nicht gerade erwünscht, weil sie eine Ablenkung des Verkehrs aus dem Indischen Ozean von dem von der englischen Marine beherrschten Seewege bedeutete. Der Überlandweg konnte auch eine Konkurrenz erzeugen für die tatsächlich allein von Engländern beeinflusste Schifffahrt auf dem Tigris und für die auf dem Golf, die damals von der britischen Anglo-Arabian and Persian Gulf S. W. Co. so gut wie monopolisiert war. Es war ein Glaubenssatz der britischen Wirtschaftspolitik, daß, wenn einmal an die Aufschließung des südasiatischen Gebietes herangegangen werden sollte, diese Aufgabe von englischen Landesleuten gelöst werden müsse. So machte die „Times“ noch am 29. November 1899 die Randbemerkung, daß eine Bahnverbindung über Bagdad schon vor 50 Jahren von den Engländern geplant worden sei. Und in der Tat war auch 1899 eine englische Gruppe, die sich der Gunst des türkenfreundlichen Parlamentariers Sir Ashmead Bartlett erfreute, und der der vor vier Jahren vielgenannte Abenteuerer Maimon seine Hilfe ließ, in Konstantinopel am Werke, um die Genehmigung eines Bahnbaues von Bagdad nach der syrischen Küste zu erlangen. Es flatterten damals viele Gerüchte über eine Bahn nach Mesopotamien in der Luft umher, die sich mit dem Geraune über deutsche Pläne zu einem chaotischen Gewirr vermischten. So fragte am 27. Juli 1899 Fitzmaurice im Unterhause an, ob die Absicht bestehe, für eine englisch-ungarische Gesellschaft die Konzession für eine Bahn von Konia durch Mesopotamien

mit der Richtung auf den Persischen Golf zu erwirken. Der Regierungsvertreter Brodrid antwortete, die britische Regierung wisse, daß der türkischen derartige Vorschläge gemacht worden seien; aber sie habe keine Kenntnis davon, daß sie angenommen worden seien. Auf jeden Fall habe man von London aus die Aufmerksamkeit des englischen Botschafters in Konstantinopel auf die Angelegenheit gelenkt.

Zu den wirtschaftlichen Bedenken, die Bahn durch andere als britische Unternehmer ausführen zu lassen, kamen politische. Ein Schienengleis von Konstantinopel bis zum Persischen Golf mußte dem Osmanenreiche auch ein lebendigeres staatliches Selbstbewußtsein geben. Damit würde die überlieferte Protektorspolitik Englands gegenüber der Pforte in Gefahr geraten. Am Persischen Golf entstand dann mit der wirtschaftlichen Kräftigung der Türkei eine Militärmacht, und die Freundschaft des Sultans und des Deutschen Kaisers ließ es nicht unmöglich erscheinen, daß sich mit dem wirtschaftlichen auch der politische Einfluß des Deutschtums bis zum Indischen Ozean ausdehnen könnte.

Vorläufig hatte England an jenem Wasserbeden ja dringendere Sorgen vor andern Mächten. Der Golf galt den Engländern von jeher und besonders, nachdem sie den Suezkanal in die Hand bekommen hatten, als eine Flankensicherung des Seeweges vom Mittelmeer nach Indien; seitdem Curzon von einer ununterbrochenen Landverbindung zwischen Ägypten und Indien träumt, auch als eine Station auf dem Landweg durch Arabien. Schon die Ostindische Kompagnie hatte, als sie in Vorderindien festen Fuß faßte, am Persischen Golf keine ernsthafte fremde Macht geduldet. Nach der Vertreibung der Holländer wurden die dortigen Gewässer von dem Seeraub der ostarabischen Stämme gereinigt. Daß in jenen Gegenden und gar unter duldbender Beihilfe des von Frankreich begünstigten Maskat noch immer der Schmuggel mit Waffen nach Afghanistan und der Nordwestgrenze Indiens gedieh, das gibt auch später noch den Engländern immer

wieder den Vorwand, ihre Machtstellung am Golf weiter zu befestigen.

Staatsrechtlich standen ja allerdings die arabischen Küsten unter türkischer Souveränität. Aber die Engländer haben tatsächlich diese osmanische Herrschaft niemals oder doch nicht überall gelten lassen. Sie behaupteten eine Art Selbständigkeit der dortigen Häuptlinge und schlossen mit diesen Verträge, durch die sie über jene Araberstämme eine Art Schutzherrschaft zu begründen suchten. Als Midhat Pascha im Jahre 1870 als Wali von Bagdad am Persischen Golf türkische Verwaltungsbezirke organisierte und die Scheichs durch Geschenke an Konstantinopel zu fesseln sich bemühte, bestand der englische Gegenzug in der Erklärung der britischen Schutzherrschaft über die Bahreininseln. Wie sehr die Engländer auf die Behauptung ihrer Vormachtstellung bedacht waren, zeigte sich, als Frankreich um die Zeit des Fashodakonfliktes gelüstete, durch einen Vertrag mit dem Sultan von Maskat die französische Interessensphäre im Golf zu erweitern. England scheuchte damals die französischen Ansprüche, wie im November 1898 vom Nil, so auch vom Golf durch die Drohung mit dem casus belli zurück.

Gerade dieser Doppelzwist ist dann von der deutschen Regierung mit nicht zu verkennender Geschicklichkeit ausgenutzt worden. Der sonst so viel verrufene und an Enttäuschungen reiche Afrikavertrag des Grafen Bülow weckte, weil er Chamberlain die Burenrepubliken auslieferte, in London lebhafteste Sympathien für die deutsche Regierung. Eine Periode der Trübung brachte im Frühjahr 1899 allerdings noch die brutale Vergewaltigung der deutschen Interessen auf Samoa durch England und die Vereinigten Staaten. Sie machte sich auch in Gegensätzlichkeiten der deutschen Diplomatie und der englischen Unternehmungslust in Roweit fühlbar. Im Juni 1899 erhob Sir Ashmead Bartlett bewegliche Klage über deutsche Widerstände gegen seine Elektrizitätspläne in Saloniki und Smyrna. Die deutsche Botschaft behauptete, daß deutsche

Kapitalisten seit elf Jahren ein Unrecht auf die Ausführung solcher Unternehmungen hätten. Es mußte in London wie ein Eingehen Deutschlands auf die Gelüste Frankreichs nach Revanche für Tschoda und Maskat und daher wie eine Drohung an die englische Adresse empfunden werden, wenn Kaiser Wilhelm am 6. Juli auf seiner Nordlandsreise bei Bergen das französische Kriegsschiff „Iphigenie“ besuchte und mit dem Präsidenten Loubet freundschaftliche Telegramme wechselte. Das und die sich verschärfende Spannung zwischen England und Transvaal, vor allem auch die Angst vor russischen Unternehmungen am Golf machte dann die Londoner Regierung den deutschen Wünschen gefügig.

Am 22. Juni wurde im Unterhause angefragt, ob Rußland Bender-Abbas am Golf gepachtet habe. Brodrič als Regierungsvertreter erklärte, darüber keine Nachricht zu haben. Am 7. Juli wurde aufs neue im Unterhause gefragt, und zwar diesmal, ob Rußland durch eine Eisenbahn von Duschak nach Mesched, wohin die englischen Waren über Seistân gehen, beabsichtige, den britischen Handel in Persien lahmzulegen. Auch hierauf mußte Brodrič mit einem Geständnis seiner Unkenntnis antworten. Als dann aber der Zarenbesuch in Potsdam drohte und den Londonern die Furcht einflößte, Deutschland könne sich den russischen Absichten, während der britischen Gebundenheit in Südafrika einen Vorstoß nach Afghanistan auszuführen, willfährig erweisen, da begegnete die englische Regierung der Krisis nicht nur mit einem raschen Verzicht auf Samoa, sondern auch mit Entgegenkommen gegen die deutschen Pläne in Vorderasien. Schon Mitte September 1899 hatte die „Times“ einen Aufsatz gebracht, der es als unklug bezeichnete, wenn England dem deutschen Bahnplan Hindernisse in den Weg lege. Am 13. September wurde im englischen Ministerrat die vorderasiatische Bahnfrage erörtert. Gleichzeitig fanden auch Besprechungen des Ministerpräsidenten Salisbury mit dem deutschen Botschafter Hakfeld statt. In der Presse wurde ein paar Tage später gar schon von

englischer Kapitalsbeteiligung gemünzelt, doch wurde die Nachricht, daß mit der britischen Rechnizer-Gruppe ein Abkommen geschlossen worden sei, am 19. September dementiert. Fünf Tage nachher, am 24., trat der englische Militärattachee in Konstantinopel, Oberst Bonsonby, eine Studienreise nach Konia und Angora an.

Am selben Tage, an dem der Zar in Potsdam weilte, am 8. November, tat die Londoner Regierung einen Schachzug, der wohl in gleichem Maße auf den Besucher wie den Besuchten wirken sollte. Sie ließ Absichten auf Koweit durchblicken. Als dann aber, nur 14 Tage später, das deutsche Kaiserpaar in London erschien, da traf, noch während des Aufenthaltes des Kaisers in der englischen Hauptstadt, aus Konstantinopel am 26. November die Nachricht ein, daß die britische Botschaft dem Sultan die Erklärung abgegeben habe, dem deutschen Bahnbauplan keinen weiteren Widerstand mehr entgegenzusetzen zu wollen. Von englischer Seite war der Weg freigegeben; am 29. November wurde in Konstantinopel der deutschen Gesellschaft die Konzession erteilt. Nicht bloß die Londoner Regierung hatte sich den deutschen Wünschen gefügt, auch die englische Bevölkerung unterwarf sich im Freudentaumel des Kaiserbesuches. Selbst die sonst uns gegenüber doch so spröde „Times“ begleitete am 30. November die Nachricht von der Konzessionierung der Bahn mit den Worten: „Es gibt keine andere Macht, in deren Hände die Engländer das Unternehmen hätten lieber fallen sehen; denn es gibt keine Macht, die so wesentliche Fortschritte in der Richtung unserer eigenen liberalen Handelspolitik gemacht hat.“ (So die „Times“ vor 17 Jahren!)

Allerdings verschwanden mit dem offiziellen Widerstand der Regierung nicht auch schon die Gegenminnen der britischen Privatinteressen. Der Plan einer englischen Bahn über Bagdad, die Maimon anscheinend in Verbindung mit dem französischen Tripolisunternehmen bringen wollte, wurde hartnäckig weiter verfolgt, und zwar auf dem Wege durch die

Balasttüren in Konstantinopel. Der Ausgang steht aber auf einem andern Blatt.

In der Ausnutzung der englischen Ängste erst vor den französischen Nachgegelüsten, dann vor Rußlands Eroberungsabsichten bestand das Meisterstück der deutschen Diplomatie. Rußlands Interesse an dem Nichtzustandekommen der Bahnging eigentlich parallel dem englischen. Insofern Rußland selbst nach der Südküste Asiens durch Persien hindurch strebte, war ihm jede Begegnung mit einer andern Macht auf diesem Wege oder an dessen Ziel zuwider. Nun traf es sich noch dazu, daß die Konzession für einen Bahnbau in Persien, die Rußland seit längerem besaß, gerade mit dem November 1899 ablief. Schon seit September 1899 wurden russische Absichten auf Straßenbauten in Persien erörtert, und im November setzte das Drängen nach Verlängerung der Eisenbahnkonzessionen in Persien bis zum Oktober 1909 stärker ein. Zu gleicher Zeit suchte Rußland seine Stellung zum Golf fester zu gründen. Denn vom großen Gesichtspunkt der Orientpolitik aus mußte es eine Erleichterung der Konzentration der asiatischen Streitkräfte des Osmanenreiches nach der europäischen Türkei als eine militärische Belastung seiner eigenen Grenzen empfinden. Aber als es daher nach dem Scheitern der Zarenmission in Potsdam durch Entsendung eines Kanonenbootes nach dem Persischen Golf der Türkei und Deutschland kundzutun suchte, wo es selbst seine militärischen Gegenmaßregeln nötigenfalls treffen werde, da zeigte sich doch sofort, daß im Süden Asiens der russisch-englische Gegensatz der stärkere sei. Am 14. November kam die Nachricht, daß sich im Golf auch ein britischer Kreuzer aufhalte. Und als am 10. Dezember bekannt wurde, daß dort mehrere englische Schiffe lägen, da wurde am 15. mitgeteilt, daß zur Beobachtung der britischen Bewegungen zwei russische Kanonenboote nach dem Golf abgegangen seien.

So wurde im Schlußmonat des 19. Jahrhunderts England zum Einpeitscher der deutschen Wünsche gegenüber der

russischen Diplomatie. Die russische Regierung begnügte sich mit den ihr zur Verfügung stehenden finanziellen Druckmitteln. Bekanntlich hatte die Türkei dem Zarenreich gegenüber noch immer aus der Kriegsentschädigung her empfindliche Verpflichtungen. Gleich nach dem erfolglosen Zarenbesuch in Potsdam brachte sie Rußland dem Sultan in Erinnerung, indem es am 14. November gegen eine vertragswidrige Verwendung der für die Kriegsentschädigung verpfändeten Einnahmen aus den Wilajets protestierte, die für die Bagdadbahn die Zinsgewähr liefern sollten. Am 11. Dezember wurde Rußland dringender. Der russische Botschafter Sinowjew forderte beim Sultan selbst die Bezahlung der rückständigen Schuld und kam dabei auch im allgemeinen auf die wirtschaftliche Bedeutung der Bagdadbahn zu sprechen, ohne sich freilich gegen diese festzulegen. Ein wenig glaubte die englische Presse die Gelegenheit zur weiteren Übung im Hezen benutzen zu sollen, indem sie Gerüchte von russischen Truppenbewegungen an der persisch-türkischen Grenze in die Welt setzte. Aber schon schien sich Rußlands Widerstand zu erweichen. Man sprach noch am 28. Dezember davon, daß es in dem an seine Grenzen stoßenden Gebiet von Türkisch-Asien Entschädigung durch die Konzession für einen Bahnbau von Batum nach Trapezunt begehre. Wenn der Gedanke von Petersburg geäußert worden ist, so sah die russische Regierung zunächst von ihm ab. Sie fand ihre Genugtuung darin, daß sie zur selben Zeit, in der Deutschland seine Bagdadbahnkonzession in die Hände bekam, die Verlängerung der persischen Eisenbahnkonzession durchgesetzt hatte (am 28. Dezember).

Rußlands Widersetzlichkeit gegen die deutschen Absichten hatte von vornherein an einem großen Schaden gelitten, weil das verbündete Frankreich in diesem Falle Interessen verfolgte, die ganz von den russischen abgewandt waren. Seit dem Juli 1899 hatte sich lebhafter denn je zuvor das Verlangen nach einem Ersatz für die durch die Schlappen in

Faschoda und Maskat am Indischen Ozean erlittene Einbuße bemerkbar gemacht. Frankreich richtete schon damals sein Augenmerk auf Marokko. Es hatte zu wählen zwischen England oder Deutschland als Helfer. Seitdem Kaiser Wilhelm am 6. Juli den Besuch auf der „Iphigenie“ gemacht und mit Loubet die Freundschaftsdepeschen ausgetauscht hatte, seitdem wurde ein koloniales Zusammengehen Frankreichs mit Deutschland in der Pariser Presse lebhaft erörtert. Als der Burenkrieg dann ausgebrochen war, flammte nirgends stärker als in Paris der Haß gegen England auf. In diesem Haß berührten sich die Gefühle des französischen und deutschen Volkes, und wenn sich auch noch im September während des Dreyfusprozesses eine starke Erbitterung in Deutschland gegen Frankreich bemerkbar gemacht hatte, so war zu Winters Anfang eine völkerverbindende Strömung in den Burensympathien zwischen beiden Ländern zu spüren. Daß Frankreich in der vorderasiatischen Politik auf die Seite Deutschlands gedrängt wurde, ist daher zu gutem Teil das Verdienst des deutschen Volkes, wie es das der deutschen Regierung ist, England gewonnen zu haben. Als Delcassé seine aufsehenerregende Reise nach Petersburg antrat, ließ er — das ist heute ganz vergessen — zur Beruhigung der öffentlichen Meinung Deutschlands eine Zeitungsnote erscheinen, daß er auf gute Beziehungen zu Deutschland größten Wert lege. Die freundlichen Beziehungen beider Länder verdichteten sich noch, als im September Nachrichten über deutsch-französische Waffenbrüderschaft gegen unbotmäßige Negerstämme an der Togogrenze bekannt wurden. Just im September signalisierte das Journal des Débats eine völlige Übereinstimmung der deutschen und französischen Botschaft in Konstantinopel über die kleinasiatischen Bahnen.

Tatsächlich war Frankreich durch die früher geschilderten Küstenbahnen verkehrspolitisch in Vorderasien stark engagiert. Es spukten damals schon allerlei Pläne, die französischen Bahnen ins Innere Türkisch-Asiens zu verlängern. So sprach

noch am 2. Dezember der „*Matin*“ von einer Fortführung der Bahn Beirut—Damaskus bis zum Euphrat und von einer Verbindung mit einer geplanten Strecke Smyrna—Bagdad. Aber bereits am 23. Mai hatte der „*Daily Telegraph*“ von einer deutsch-französischen Interessengemeinschaft zwischen den Gruppen, die über die Anatolische und die Bahn Smyrna—Kassaba verfügen, gesprochen, folgender Art: Es sollten je zwei Direktoren der einen Gesellschaft in den leitenden Rat der andern übertreten und damit die Konkurrenz beseitigen. Eine jede Verlängerung der Linien beider Gesellschaften sollte derart geteilt werden, daß die Deutschen 40 v. H. und die Franzosen 60 v. H. des Gewinnes erhalten. Der „*Daily Telegraph*“ schloß, daß, da die Midinbahn Schwierigkeiten haben werde, sich dieser Fusion gegenüber zu behaupten, die geeinten Gruppen deshalb bald im Besitz des ganzen kleinasiatischen Eisenbahnsystems sein werden. Der „*Daily Telegraph*“ tat damals — im Mai — auch schon einen prophetischen Blick in die Zukunft und verkündete der europäischen Öffentlichkeit, die sich damals noch sehr wenig für diese Dinge interessierte, daß sich das kleinasiatische Bahnnetz einmal werde bis zum Persischen Golf ausdehnen.

Die deutsch-französische Interessengemeinschaft ist dann freilich doch auf etwas anderer Grundlage zustande gekommen. Dem französischen Kapital wurde an dem neuen Unternehmen, das nach Bagdad und dem Indischen Meer führen sollte, ein Anteil von 40 v. H. bewilligt. Diese Finanzgemeinschaft bildete dann den Untergrund der Aktion, die die deutsche Regierung, die deutsche Botschaft und die Deutsche Bank in der türkischen Hauptstadt mit außerordentlicher Zähigkeit und großer Geschicklichkeit durchgeführt haben.

V. Das Taften nach dem Indischen Ozean.

In das Verdienst, bei der türkischen Regierung und Bevölkerung für den Gedanken einer großen Bahnverbindung

durch Vorderasien nach dem Indischen Ozean gewonnen zu haben, teilen sich Kaiser Wilhelm, die Berliner Regierung, die deutsche Botschaft in Konstantinopel und die Deutsche Bank in Berlin. Der Besuch des Kaiserpaares in der türkischen Hauptstadt sowie in Palästina und Syrien im Oktober und November 1898 hatte für die deutschen Pläne beim Sultan und bei der mohammedanischen Bevölkerung eine angenehme Atmosphäre geschaffen. Die Begeisterung in Konstantinopel bei der Ankunft des deutschen Herrscherpaares war außerordentlich groß, und von Damaskus aus hatte der Kaiser am 8. November durch die Glorifizierung Saladins, „des Ritters ohne Furcht und Tadel“, und durch die Versicherung, „dem Sultan und den 300 Millionen Mohammedanern, die, auf der Erde zerstreut lebend, in ihm ihren Kalifen verehren“, in allen Zeiten ein Freund sein zu wollen, die gesamte mohammedanische Welt elektrifiziert.

Was Kaiser Wilhelm an sichtbarem Nutzen von seiner Reise zurückgebracht hatte, mochte freilich, vom weltpolitischen Gesichtspunkte aus betrachtet, zunächst enttäuschen. Es bestand eigentlich nur in der Schenkung der Dormition, also in einem rein religiösen Werte, während andererseits der Konstantinopeler Korrespondent eines offiziellen deutschen Blattes, also wohl auf Veranlassung der dortigen deutschen Botschaft, am 9. November das Gerücht als unrichtig bezeichnete, daß während des Kaiserbesuches die Frage der Massenansiedelung deutscher Bauern in Anatolien auch nur berührt worden sei. Die offiziöse Auslassung erinnerte dafür an das Wort eines deutschen Nationalökonom: „Die deutschen Arbeiterbataillone werden Kleinasien erobern.“ Gleichzeitig, am 6. November, war von Berlin aus die Behauptung zurückgewiesen worden, daß ein deutsch-türkischer Bündnisvertrag zur Garantierung der asiatischen Besitzungen des Sultans geschlossen worden sei. So blieb denn als Ziel der deutschen Politik in Vorderasien die Förderung der wirtschaftlichen Beziehungen Deutschlands zu jenem Teile des Osmanenreiches.

Wiederholt hatte der Kaiser selbst kräftig auf diese zunächst sehr zweckmäßige Beschränkung unserer orientalischen Interessen hingewiesen.

Die Presse des Auslandes stand freilich solchen allgemeinen Versicherungen sehr mißtrauisch gegenüber. Sie suchte positive Angaben herauszulocken. Schon am 25. Oktober hatte sich die „Times“ aus Konstantinopel melden lassen, der Kaiser habe seinen dortigen Aufenthalt benützt, um Konzessionen zu erhalten. Auch dieser Versuchsballon steuert noch sehr im allgemeinen. Aber schon in der ersten Novemberwoche verkündeten die „Daily News“, daß sich die Anatolische Bahn während des Kaiserbesuches bemüht habe, eine Konzession für den Hafenbau in Haidar-Pascha zu erhalten, und französische Blätter fügten mit Ernsthaftigkeit hinzu, daß sich der Kaiser zum Fürsprecher dieser Absicht beim Sultan gemacht habe. Tatsächlich hatte ja das Kaiserpaar am 20. Oktober eine Fahrt auf der Anatolischen Bahn gemacht, und so lag die Vermutung nicht ganz fern, daß aus dem Kaiserbesuch auch ein Profit für die Bahngesellschaft abfallen werde. Es kam hinzu, daß Herr von Siemens am 26. Oktober mit dem Großkordon des Osmanieordens ausgezeichnet worden war. In Deutschland freilich wurde es aus manchen Gründen der Delikatesse wie der diplomatischen Beziehungen nicht für zweckmäßig gehalten, den Kaiser selber als Mitarbeiter an dem verkehrspolitischen Werk der Deutschen Bank erscheinen zu lassen. Am selben Tage, an dem die Bündnisgerüchte zurückgewiesen wurden, mußte der Offiziosus auch seine Feder dazu hergeben, festzustellen, daß der deutsche Herrscher nicht daran gedacht habe, seine Anwesenheit in der türkischen Hauptstadt zur Erlangung einer Konzession auszunützen; die deutsche Bahngesellschaft sei auch nicht so tañklos gewesen, den Kaiser für die Förderung ihrer Zwecke in Anspruch zu nehmen.

Mag dem nun sein, wie ihm wollte; sicher ist, daß im Auslande weiterreichende Pläne der Anatolischen Bahn als

fast selbstverständlich vorausgesetzt wurden. Es war ja damals die Zeit der großen kontinentalen Durchgangsbahnen. Rußland hatte seine Sibirische Bahn; im englischen Unterhause wurde am 11. April 1899 in einer Anfrage McLeans von einer ununterbrochenen Bahnverbindung zwischen Calais und Kalkutta (mit Hilfe der geplanten Linie von Drenburg nach Samarkand) gesprochen; und in der ersten Aprilwoche desselben Jahres suchte Cecil Rhodes in Berlin deutsches Kapital für das in dem deutschen Kolonialbesitz liegende Glied seiner Bahn vom Kap nach Kairo zu interessieren. Wenn der große englische Projektentmacher in jenen Apriltagen mit einigem Mißmut über die Germans, die keine Geschäftsleute seien, sprach, so hatte die Zurückhaltung des deutschen Großkapitals seinen guten Grund in dem Interesse, mit dem es damals vor die Frage der Fortführung der Anatolischen Bahn gestellt wurde. In der ersten Hälfte des Mai 1899 hatte die Deutsche Bank schon die ersten vorbereitenden Schritte getan und Unterstützung bei der deutschen Diplomatie gefunden.

Damals machte der deutsche Botschafter Freiherr von Marschall auf der Anatolischen Bahn eine Fahrt, auf der er dem Sultan telegraphisch seine Freude über den blühernden Zustand des Landes aussprach. Damals bestand auch schon die Absicht, eine Studienkommission unter der Führung des Legationsrates Stemrich, des damaligen Generalkonsuls in Konstantinopel, nach Mesopotamien zu senden zu dem ausgesprochenen Zweck, die wirtschaftlichen Verhältnisse jener Gegend daraufhin zu untersuchen, ob sie die Bürgschaft böten für die gedeihliche Anlage einer Eisenbahn. Von dem Ergebnis dieser Reise sollte es, wie es in einem deutschen Zeitungsbericht vom 13. Mai hieß, abhängen, ob die Deutsche Bank dem Wunsche des Sultans näher treten werde, die Anatolische Bahn in der Richtung nach Bagdad hin zu verlängern. In dieser sichtlich offiziös beeinflussten Notiz wird also der Ausbau des anatolischen Bahnsystems auf einen Wunsch des Sultans zurückgeführt. Aber man darf wohl annehmen, daß

dieser Wunsch dem Sultan deutscherseits untergelegt worden ist. Es handelte sich offenbar um eine diplomatische Vorsichtsmaßregel und um eine notwendige Höflichkeit gegenüber dem Autoritätswillen des türkischen Herrschers. Die offiziöse Notiz vom 13. Mai war somit ein geschickter Schachzug gegen eine am 10. Mai aus Konstantinopel abgegangene Nachricht, daß Deutschland beabsichtige, anfangs Juni eine große Handels- und politische Studienkommission durch Kleinasien, Armenien und Mesopotamien bis nach Bagdad zu schicken.

Den Hebel, mit dem die Zustimmung der türkischen Regierung zu den Bahnplänen der Deutschen Bank erreicht wurde, bot die ständige Finanznot der Pforte. Am 30. September 1899 war diese in einem außerordentlichen türkischen Ministerrat wieder einmal beraten worden. Die Verhandlungen wegen einer neuen Anleihe mit der Ottomanbank waren gescheitert. Geld war nötig, um die von Rußland geforderte Zurückführung der vor den Greueln ins Zarenreich geflohenen Armenier und zugleich die Beseitigung der Erdbebenschäden in Smyrna durchzuführen. Das russische Drängen nach Bezahlung der noch ausstehenden Räte der Kriegssentschädigung machte die finanziellen Ängste der Türkei noch größer. Deutsche Hilfe war daher an und für sich nicht unwillkommen. Am Sultan, dem persönlichen Freunde unseres Kaisers, hatten die deutschen Hoffnungen von vornherein einen starken Rückhalt. Aber in seiner nächsten Nähe, gerade im Palast, machte sich heftiger Widerstand fühlbar, und er fand von dort seinen Weg auch in die türkische Presse. Schon am 6. August 1899 hatte der Sultan dem deutschen Botschafter mitteilen lassen, daß ihn die Angriffe der türkischen Blätter gegen den deutschen Plan einer Bahn nach Mesopotamien unangenehm berührten, und daß er Befehl gegeben hätte, diese Ausfälle einzustellen. Die Opposition im Bildiz war dagegen nicht so leicht zu beseitigen. Sie hatte ihren hauptsächlichsten Rückhalt an der Prinzessin Seniha und an Damad Mahmud, dem Schwager des Sultans. Diesem Mahmud sollte die englische

Finanzgruppe, die die Konzession für die Bahn von der Mittelmeerküste nach Bagdad erstrebte, durch ihren, erst im Jahre 1911 durch den Attendiebstahl im französischen Ministerium des Äußern so berüchtigt gewordenen Vertreter Maimon eine große Summe — man sprach von 3 Millionen Mark — für die Durchquerung der deutschen Absichten zugesichert haben. Die Palastintrige suchte wahrscheinlich die ursprüngliche Forderung des Sultans, daß die Eisenbahn türkisches Eigentum und nur von den Deutschen gebaut und verwaltet werden soll, noch zu verschärfen, um so das Scheitern des Planes herbeizuführen. Auch die Abneigung der türkischen Beamten im Wilajet Bagdad, die im Gegensatz zu den dortigen Kaufleuten politische Nachteile von dem Bahnbau fürchteten, wird den Intriganten eine willkommene Handhabe geboten haben. Schließlich aber überwand die fortgesetzten Einwirkungen der deutschen Diplomatie auf Abdul Hamid und die steigende Finanznot doch alle Bedenken. In der Nacht zum 16. Dezember sah sich Damad Mahmud zur Flucht auf einen französischen Frachtdampfer genötigt. Es zeugt von der Wandlungsfähigkeit Maimons, daß er nun seine wertlos gewordene Puppe sofort fallen ließ und dem türkischen Geschäftsträger das Angebot machte, gegen die Konzessionierung des englischen Bahnprojektes Damad Mahmud in die Hände der türkischen Polizei zu liefern! Zu spät! Die Entscheidung war schon zugunsten der Deutschen gefallen.

Der türkische Ministerrat hatte sich für die Gewährung der Konzession zum Bau einer Bahn von Konia über Bagdad nach Basra an die Anatolische Bahngesellschaft ausgesprochen, und am 26. November hatte ein kaiserliches Trade diesen Beschluß genehmigt. Die Pforte wurde gleichfalls beauftragt, nach der Rückkehr der zur Erforschung der besten Trace ausgesandten deutschen Expedition einen Vorvertrag mit der Anatolischen Bahn wegen des Baues einer Eisenbahn unter Staatsgewähr abzuschließen, vorbehaltlich der bereits im Gange befindlichen Verhandlungen zum Abschluß des end-

gültigen Abkommens. Die Türkei behält sich, wie stets, das Rückkaufsrecht vor. Der Betrieb sollte, falls ihn die Türkei nach dem Rückkaufe nicht selbst übernehme, der Anatolischen Bahn bleiben.

Nach der Erteilung der Konzession trat die deutsch-französische Finanz- und Diplomatiegemeinschaft offen in die Erscheinung. Der Botschafter Freiherr von Marschall begab sich sofort zu dem französischen Botschafter Constans, um ihm Mittheilung von dem Erfolge zu machen. Kaiser Wilhelm drückte seine Freude über die Konzession in einem Telegramm an den Sultan aus, und am 2. Dezember überreichte der deutsche Botschafter Abdul Hamid eine Photographie der kaiserlichen Familie. Die Verleihung eines türkischen Ordens an den Grafen Bülow bildete den Abschluß des bei solchen Anlässen üblichen Höflichkeitsaustausches.

Wie schon erwähnt, hatte sich die deutsche Studienkommission schon vor der Erteilung der Konzession auf den Weg gemacht. Am 16. September war von Konia der Aufbruch erfolgt. Der Expedition gehörten außer dem Generalkonsul Stemrich noch Direktor Madensen, Baurat Knappe und Baumeister Habich an. Sie wollten etwa acht Monate auf ihre Reise verwenden und mit einem Abstecher nach Mosul und Diarbekr ihren Weg nach Basra nehmen. In der Erwähnung des sehr nördlich gelegenen Diarbekr fand sich der letzte Anklang an eine ursprüngliche Absicht, die Anatolische Bahn nicht von Konia, sondern über Angora-Kaisarie zu verlängern. Der Fortgang der Reise entschied dann endgültig für den Bau von Konia. Anfang Oktober befand sich die Kommission in Adana, also südlich vom Taurusgebirge. Von dort ging Stemrich nach Aleppo und am 31. Oktober wieder nördlich, um die anderen Expeditionsmitglieder in Mintâb oder Biredschik am Euphrat wieder zu treffen. Diese Herren hatten sich (unter der Einwirkung des Gedankens, über Kaisarie die Bahn nach dem Süden zu führen) Mitte Oktober in Marasch und am 2. November auf dem Wege zum Euphrat befunden.

Die Vereinigung beider Expeditionsgruppen erfolgte am 11. November in Mardin südlich von Diarbekr. Am 20. November befand sich die Kommission nach Durchquerung der Wüste in Mosul. Am 26. November erfolgte eine neue Trennung. Stemrich und Madänsen kehrten Ende November von einem Abstecher nach Diarbekr nach Mosul zurück. Von dort war Knappe schon nach Bagdad aufgebrochen. Am 15. Dezember kam die Kommission in Bagdad an, am 2. Januar 1900 in Basra. Von dort reiste sie nach Koweit weiter (man merke sich diesen ersten deutschen Vorstoß nach dem später diplomatisch so viel umstrittenen Hafen am Persischen Meerbusen) und kehrte am 25. Januar nach Basra zurück. Von dort wurde ein Abstecher nach Kerbela geplant und damit (11 Jahre vor dem Kiderlenschen Vertrage mit Ssaffonow) zum erstenmal für die Öffentlichkeit die Erweiterung des deutschen Bahnnetzes nach Persien ins Auge gefaßt. Die Rückkehr nach Konstantinopel ging dann ebenfalls glücklich vonstatten.

Auf Grund der Ergebnisse dieser Studienreise erfolgte Zug um Zug mit der finanziellen Leistung der Deutschen Bank der Abschluß des Abkommens. Siemens begab sich zur Feststellung der Vertragsbedingungen selbst nach der türkischen Hauptstadt. Am 15. Dezember traf er dort ein. In der Nacht zum 16. floh, wie schon erwähnt, sein Widersacher Damad Mahmud. Der Vertrag war bereits paraphiert. Am 21. Dezember leistete Siemens einen Vorschuß für den Fastenmonat, die Mekkarawane und die Besatzung in Hodeida. Am 22. Dezember erfolgte die Unterzeichnung des Vertrages durch den Minister Zihni Pascha und Siemens, und zum Jahrhundertwechsel wurde der Vertrag der türkischen Regierung mit der Anatolischen Bahngesellschaft (also nicht mit der deutsch-französischen Finanzgruppe) über den Bau einer Bahn nach Bagdad veröffentlicht.

Der Vertrag enthielt folgende Bestimmungen: Die Anatolische Bahn verpflichtet sich, innerhalb einer Höchstfrist von

acht Jahren eine Bahnlinie in Betrieb zu setzen in einer Normalbreite von 1,44 m von Konia über Bagdad nach Basra. Die Bedingungen und Sicherheiten sollen noch in einem besonderen Vertrage festgesetzt werden. Die Pläne sollen baldigst bei der Pforte eingereicht werden. Die Sicherheiten und die andern Bedingungen sollen nach Beendigung der Studien erörtert werden. Die Gesellschaft verpflichtet sich, weder ihre Linie Haidar-Pascha—Angora und —Konia noch Konia—Basra jemals an eine andere Gesellschaft abzutreten. Die Pforte behält sich die Möglichkeit vor, ihr Rückkaufsrecht auf die Strecke Konia—Basra zu prüfen. Sollte sie sich für Exploitation durch eigene Beamte entscheiden, so wird sie den Betrieb nicht einer andern Gesellschaft übertragen, sondern ihn an die Anatolische Gesellschaft verpachten. Entschädigungsansprüche dürfen nicht erhoben werden, wenn zwischen der türkischen Regierung und der Gesellschaft keine Einigung über die Bedingungen des Vertrages oder über die Pläne erzielt wird. Beide Teile würden dann ihre volle Bewegungsfreiheit zurückerkhalten.

Am selben Tage, an dem dieser Vorvertrag veröffentlicht wurde, konnte die Pforte der russischen Regierung die Zusicherung geben, daß die Restzahlung der Kriegsentschädigung bis zum 13. Januar erfolgen werde.

Es ist, wie schon gesagt: deutsche Verkehrs- und türkische Finanzpolitik machen Zug um Zug ihr Geschäft.

VI. Der englisch-russische Gegensatz.

In nuce sind in dem ersten diplomatischen Ringen bis zum Abschluß des Vorvertrages alle Konflikte enthalten, die in dem nachfolgenden Jahrzehnt die politische Welt Europas und des nahen Orients erschüttern sollten. Will man den Kampf in Konstantinopel am Ende des vorigen Jahrhunderts durchaus als Lehrlingszeit unserer nachbismarckischen, sich weltpolitisch schulenden Diplomatie ansehen, so haben wir in

den Jahren 1900—1911 unsere Gesellenzeit vollendet und hätten dann in dem darauf beginnenden Stadium der Entwicklung bis zu den Verträgen von 1914 die diplomatische Meisterprüfung abzulegen gehabt. Die Prädikate der drei Examina wird die Weltgeschichte erteilen.

Wir sahen, daß sich gegen den deutsch-türkischen Vorvertrag von der britischen Seite her eigentlich nur privater Widerstand geregt hatte. Auch nach dem Abschluß des Vorvertrages überwog in England das Mißtrauen gegen Rußland erheblich das erst langsam keimende gegen Deutschland. Es war damals die schwierige Zeit des Burenkrieges; die deutsche Regierung hielt fest an ihrer wohlwollenden Neutralität und ging nach dem Ausbruch der Boxerunruhen in China (im Sommer 1900) durch den deutsch-britischen Jangtsevertrag sogar eine partielle Interessengemeinschaft mit England in Ostasien ein. Sinegen hatte Rußland schon Ende des Jahres 1899 nicht übel Lust gezeigt, die südafrikanischen Verlegenheiten Englands zu einem militärischen Spaziergang nach Mittelasien zu benutzen. Obwohl der Zar in Potsdam im Herbst 1899 mit diesem Gedanken kein großes Entgegenkommen gefunden hatte, suchte die russische Diplomatie ohne den Tamtam der Gewalttätigkeit ihren Plan doch dem Ziele nahe zu bringen.

Schon am 5. Mai 1899 hatte „Daily Mail“ gemeldet, daß zwischen Rußland und Persien wegen des Hafens Bender-Abbas am Golf und wegen einer Bahn nach Teheran Verhandlungen schwebten. Im September desselben Jahres verlautete dann von russischen Straßenbauten in Persien. Am 8. November machte die gleichzeitige Anwesenheit eines russischen Kanonenbootes und eines englischen Kreuzers im Persischen Golf die dortige Konkurrenz der beiden Großmächte offenbar. Im Dezember wurden russische Wünsche bekannt, die auf eine Verlängerung der persischen Bahnkonzessionen bis 1909 hinausliefen. Wegen seiner starken finanziellen Inanspruchnahme durch die Sibirische Bahn sah sich Rußland näm-

lich außerstande, die Bedingungen der persischen Konzession rechtzeitig zu erfüllen. Am 20. Dezember setzte die Petersburger Diplomatie tatsächlich ihre Wünsche in Teheran durch, nachdem kurz zuvor zwei russische Kanonenboote nach dem Golf zur Beobachtung der dortigen englischen Bewegungen gegangen waren. Am 13. Januar 1900 verursachte den Engländern eine Marnnachricht Beängstigungen über einen angeblichen russischen Vormarsch nach Afghanistan. Wer wollte, mochte glauben, Rußland beabsichtige die Umklammerung Persiens von drei Seiten her. Damit schien schon eine Durchdringung des Reiches des Schahs mit russischen Interessen in nahe Sicht gerückt zu sein, und so fand am 12. Februar die Nachricht nicht gerade ungläubige Ohren, Rußland plane eine Bahn vom Nordwesten Persiens nach Bender-Abbas; eine Bahn, die 2000 Werst lang sein und 150 Millionen Rubel kosten werde. Und damit nicht genug; am selben Tage berichtete die „Frankfurter Zeitung“ von einem Trade des Sultans über den Bau der Bahn von Kars nach Erzerum; auch habe, so hieß es weiter, Rußland das Vorzugsrecht für die Linie Erzerum—Trapezunt und überhaupt für alle nach der russisch-türkischen Grenze führenden Zweigbahnen. Ausgenommen natürlich die, die in den Konzessionsbereich der Bagdadbahn fielen. Stimmten alle für englische Gemüter so unheilvoll zusammentreffenden Meldungen, so schien die Verkehrs- und militärpolitische Umklammerung Persiens durch Rußland unvermeidbar zu sein. Es war daher ein bemerkenswertes Zeichen der in London herrschenden Stimmung, daß Lord Roseberry öffentlich, im Oberhause, am 16. Februar den Vorschlag einer Allianz mit Deutschland (und Amerika) zu machen wagte. Das war zur selben Zeit, als Brodrick — drei Tage vorher — auf eine Anfrage im Unterhause bestätigt hatte, daß der Sultan für den Bau einer deutschen Bahn nach Basra die Konzession erteilt habe.

In der Tat war damals aber die Konzessionierung der russischen Bahnpläne im Osten Türkisch-Asiens in dem von

der „Frankfurter Zeitung“ verbreiteten Sinne noch nicht er-
gangen. Es war die „Kölnische Zeitung“, die — zweifellos
nach Kenntnis aus bester deutscher Quelle — die falsche An-
sicht richtigstellte. Und sehr bemerkenswert war bei dieser Ge-
legenheit die Feststellung durch das offiziöse Blatt am Rhein,
daß mit dem russischen Vorgehen eine Neuerung in das ver-
kehrspolitische Ringen hineingekommen sei: zum ersten Male
habe ein Staat als solcher Konzessionen von der Türkei
zu erwirken versucht, nicht aber für eine ihm untertänige Person
oder Gesellschaft. Der französische Botschafter Cambon, so
fügte der deutsche Offiziosus hinzu, habe freilich auch einmal
ein gleiches Gesuch an die türkische Regierung gerichtet, aber
auf deren Wunsch wieder zurückgezogen und es in ein solches
für eine Person umgewandelt. Rußlands Ziel, so schrieb das
Kölnener Blatt weiter, sei ein mehr negatives; Rußland wolle
den Bau einer Bahn aus dem Innern von Türkisch-Asien
verhindern, besonders also eine Strecke Angora—Siwas—
Erzerum.

Das Ziel der russischen Politik war damit wohl nicht ganz
unrichtig bezeichnet, und es nimmt deshalb nicht weiter wunder,
wenn die „Wiener Politische Korrespondenz“ am 22. Februar
meldete, der türkische Ministerrat erachte die russische Forderung
als zu weitgehend, daß an der russischen Grenze Bahnkonzes-
sionen nur nach vorheriger Zustimmung der russischen Regierung
erteilt werden sollten. Das russische Verlangen bedeutete die
Forderung des Verzichtes der Türkei auf einen Teil ihrer
Souveränität. Die Pforte suchte sich zu retten, indem sie
versprach, an der russisch-türkischen Grenze überhaupt keine
Bahnkonzessionen zu erteilen, dafür aber etwaige Bauten in
eigene Regie zu nehmen. Der russische Botschafter aber fühlte
sich durch derartige Eröffnungen wenig befriedigt. Er griff
zu dem alten Drohmittel, bestand am 26. Februar in einer
Audienz beim Sultan auf dem russischen Baurecht und brachte
zugleich das Verlangen nach der dem Padischah so unliebsamen
Rückführung der vertriebenen Armenier zur Sprache. Das

russische Vorgehen wurde von der Regierung in Konstantinopel als überaus ernst empfunden. Noch am selben Tage beschäftigte sich der Ministerrat mit dem Verlangen des Botschafters nach einer offiziellen Verpflichtung der Pforte. Im Auslande setzte sich daher auf Grund einer Meldung der „Frankfurter Zeitung“ das Gerücht fest, Rußland erstrebe das Protektorat über das ganze nördliche Kleinasien. Und als es am 2. März hieß, es bewerbe sich eine russische Finanzgruppe um die Bahn Samsun—Siwas, da wurde hinter ihr natürlich die russische Regierung vermutet. Die Pforte spielte in geschickter Weise den englischen Gegensatz gegen die russischen Ausdehnungsbestrebungen aus; wenigstens verlautbarte durch den „Temps“, der Sultan werde auf Grund des Cypernvertrages den englischen Schutz anrufen. Der Zeitpunkt für diesen türkischen Schachzug war nicht ungeschickt gewählt; denn das Erscheinen des russischen Kanonenbootes Giljak im Golf am 1. März regte die englische Öffentlichkeit sehr auf, derart, daß Gibson Bowles am 5. März im Unterhause wegen der umlaufenden Gerüchte über einen russischen Bahnbau von Dschulfa durch Persien nach Bender-Abbas am Golf interpellierte. Durch die ausweichende Antwort Brodriacs ließ sich die Aufregung nicht besänftigen. Es war nur ein Sympton der Gefühlserregung, daß die „Kölnische Zeitung“ am 10. März berichtete, die indisch-britische Regierung beabsichtige, nach der Eröffnung des neuen Karawanenweges zwischen Persien und Belutschistan Rußland den Weg nach Bender-Abbas abzuschneiden und die reiche Küstenlandschaft Mekran allmählich in die englische Einflußsphäre hineinzuziehen. Auch wurde der Plan einer Bahn von Quetta über Mufski nach Kerman erwähnt, ein Plan, der also ursprünglich russenfeindlich war.

Der Erfolg des diplomatischen Spiels der Pforte blieb nicht aus. Die russische Politik geriet ins Schwanken. Noch am 7. März wiederholte sie ihre Forderung der Rückführung der Armenier. Am 13. schon hörte die „Frankfurter Zeitung“ in Konstantinopel von russischer Nachgiebigkeit. Drei Tage später

wiederum sprach der „Tems“ von dem Festhalten des russischen Botschafters an seinen bisherigen Forderungen. Doch schon am 19. März teilte das „Wiener Korrespondenz-Bureau“ die grundsätzliche Einigung der Türkei mit Rußland mit, und am 20. abends kannte die „Frankfurter Zeitung“ das Trade, das die russischen Forderungen in folgender Form genehmigte: Im Nordosten Kleinasiens sollen Bahnen nur gebaut werden entweder durch den türkischen Staat oder durch russische Gesellschaften; die vorhandenen Ansprüche der Anatolischen Bahn wurden durchaus anerkannt. Es handelt sich bei diesem Vertrage um einen deutlichen Kompromiß; England freilich hatte in diesem diplomatischen Spiel der Türkei die Rolle des Mohren inne, der gehen konnte, nachdem er seine Schuldigkeit getan hatte. Denn noch am Tage des Erlasses des Trades mußte Brodrick im Unterhause seine Unkenntnis des russisch-türkischen Vertragsinhaltes bekennen, da die Verhandlungen durchaus vertraulicher Natur seien. Auch in Rußland hatte man es nach dem halben Erfolge nunmehr eilig, die Meinungsverschiedenheiten mit der Pforte aus der Welt zu schaffen. Schon drei Tage nach dem Erlaß des Trades war durch eine persönliche Depesche des Zaren an den Sultan die grundsätzliche Einigung besiegelt. Und selbst das Spiel mit einem Gerücht, Rußland beabsichtige den Erwerb einer Kohlenstation an der bulgarischen Küste des Schwarzen Meeres, ein Spiel, das immerhin als Bedrohung der türkischen Interessen aufgefaßt werden konnte, war schon am Tage des Erscheinens des Trades durch ein Dementi aufgegeben worden. Am 2. April hatte auch das Wolffsche Bureau Kenntnis von dem Abschluß der russisch-türkischen Verhandlungen, nachdem man noch am 30. März in diplomatischen Kreisen Konstantinopels die so viel früher erschienene Nachricht der „Frankfurter Zeitung“ als eine Erfindung vergeblich ins Unrecht zu setzen versucht hatte.

Auf der deutschen Seite hatte während dieser Periode der Ausnutzung der russisch-britischen Gegensätzlichkeit durch die Pforte eine offensichtliche Zurückhaltung gewaltet. Das

war schon darum ziemlich begreiflich, weil die Studienkommission ihre Aufgabe immer noch nicht erledigt hatte. Es war freilich ein sonderbarer Zufall — oder hatte er die Nachgiebigkeit Rußlands mit beschleunigt? —, daß am Tage der offiziellen Verlautbarung des russisch-türkischen Abkommens die Rückkehr der Kommission nach Konstantinopel erfolgte.

Schon am 2. März hatte nach der damals durch Herrn von Marshalls Umgebung bestens aus der türkischen Hauptstadt unterrichteten „Frankfurter Zeitung“ verlautet, Dr. von Siemens beabsichtige, in der zweiten Hälfte des März in Konstantinopel einzutreffen, um den endgültigen Abschluß des Vertrages über die Bagdadbahnkonzession herbeizuführen. Sobald die Studienkommission in der türkischen Hauptstadt angekommen war, regte sich auch sofort wieder die Eifersucht der englischen Privationkurrenz. In Indien hatte man ja die Erteilung der Konzession an die deutsche Finanzwelt verhältnismäßig ruhig aufgenommen. Eine Mitteilung aus Kalkutta vom 2. Januar hatte von dem Bau einer Bahn nach Bagdad das Emporblühen Karachis zu einem ersten Handelsplatz Indiens erhofft. Aber schon im April wußte das „Berliner Tageblatt“ von neuen Intrigen englischer Kapitalisten in Konstantinopel zu berichten. Die Stimmung zwischen den beiden Regierungen in Berlin und London blieb dagegen freundschaftlich und führte am 16. Oktober zu dem Abkommen über China, das später unter dem Namen Jangtseabkommen bekannt geworden ist. Als dann am 4. Dezember der damalige Reichskanzler Graf Bülow der Reise Ohm Krügers nach Berlin in Köln ein Ziel setzte, da konnte Campbell-Bannerman, der Führer der parlamentarischen Opposition, am 6. Dezember seiner Freude Ausdruck geben, daß das gute Einvernehmen der englischen Regierung mit Deutschland auch den Gefühlen des britischen Volkes entspreche. Gleichzeitig bemühte sich die deutsche Regierung am 7. Januar 1901 durch einen offiziellen Artikel aus Berlin, eine etwaige russische Beunruhigung über die Tragweite des Jangtseabkommens zu zerstreuen, und am

11. Januar glaubte der deutsche Botschafter Radolin in Petersburg eine Besserung der deutsch-russischen Beziehungen feststellen zu können. Der russischen Presse mochte das Verhalten der deutschen Diplomatie als ein Schaukelspiel erscheinen, und so benutzten die „Wiedomosti“ in einem Artikel vom 6. Februar die Thronbesteigung Eduards VII. zu einer leisen Drohung mit der Möglichkeit einer russisch-englischen Annäherung. Es wehte immerhin schon etwas wie der Lufthauch einer kommenden Ära, als Charles Dilke am 14. Februar dem „Figaro“ bestätigte, daß zwischen Frankreich, dem Verbündeten Rußlands, und England Stimmung für eine Annäherung vorhanden sei.

Auch Frankreich war nicht ganz frei von Eifersucht auf die deutschen Erfolge in Türkisch-Asien geblieben. Diese hatten einen allgemeinen Wettlauf um Bahnkonzessionen entfesselt. Selbst Österreich-Ungarn schien sich von seiner konservativen Vorliebe für europäische Festlandspolitik freimachen zu wollen und hatte am 13. Mai 1900 seinen Militärattaché in Konstantinopel, den Obersten Freiherrn von Giesel — ohne türkische Erlaubnis — auf eine siebenwöchige Reise nach dem türkisch-russischen Grenzgebiet geschickt. Das mochte als eine Unterstützung der deutschen Wirtschaftsentwicklung in Kleinasien gegen Rußland aufgefaßt werden. Es war die Zeit, in der die Türkei in ihrer Geldnot von den Großmächten die Zustimmung zu einer Zollerhöhung von 8 auf 10 Prozent verlangte („Fidam“, 7. März 1900). In diesem Stand der Dinge trat Frankreich mit dem Wunsch nach Bahnkonzessionen an die Türkei heran. Am 17. April meldete die „Kreuzzeitung“, daß Verhandlungen zwischen der Republik und der Pforte über eine Bahn Damaskus—Homs im Gange seien. Das türkische Selbstbewußtsein drängte aber auch im Westen nach Erhaltung der wirtschaftlichen Souveränität. Denn genau am selben Tage wurde der Gedanke des Sultans ruchbar, im Küstengebiet des Mittelmeers eine Eisenbahn und eine Telegraphenlinie von Damaskus nach Mekka zu bauen.

Die deutsche Regierung hielt auch in diesem Bering der Verkehrs- und Wirtschaftsinteressen Türkisch-Asiens an ihrer ostentativen Neutralität fest. Die „Frankfurter Zeitung“ berichtete am 28. April sogar, Deutschland habe die französische Forderung eines Bahnbaues nach Homs lebhaft unterstützt. Am 15. Mai wurde die am Tage vorher dem Sultan vom Ministerrat unterbreitete Konzession bekannt. Danach erhielt ein französisches Syndikat das Vorzugsrecht für alle nach dem Syrischen Meer zu bauenden Bahnen; aber auch hier bleiben die Rechtsansprüche der Anatolischen Bahn ausdrücklich gesichert. Es wurde dem französischen Syndikat nachdrücklich die Verpflichtung auferlegt, die Bahn von Hama später an das Bagdadunternehmen anzuschließen.

Die Ausführung der Meffabahn mußte freilich die französischen Bahnen in Syrien zu reinen Zubringern herabdrücken. Es dauerte allerdings lange, bis die Meffalinie einen erheblichen Schritt vorwärts tat. Am 10. Februar 1901 nahm ein Ausschuß unter dem Vorsitz des türkischen Marineministers die von einem Deutschen, dem Chefingenieur Meißner, vorgeschlagene Trasse an, und Meißner selbst wurde beauftragt, die Vorarbeiten schleunigst zu vollenden. Den Franzosen erschien das als ein Affront der deutschen Politik selber. Und da gerade damals die Engländer im Verdacht standen, die arabischen Häuptlinge gegen die türkische Herrschaft aufzuwiegeln, während sie Frankreich, das sie im Fashodastreit vom Persischen Golf verdrängt hatten, ebendort, in Maskat, am 7. September 1900, eine Kohlenstation eingeräumt hatten, so schien sich eine französisch-englische Interessengemeinschaft gegen die deutsch-türkische von den Endpunkten der Hedchas- und Bagdadbahn her feinhast entwickeln zu können. Am 13. März 1901 brachte Ministerpräsident Salisbury beim Bankett der englischen und französischen Handelskammern in London ein Hoch auf Frankreich aus. Eine andere Zeit war im Werden.

VII. Vom deutsch-türkischen Vor- zum Hauptvertrag.

Daß die deutsche Orientpolitik im Jahre 1900 anfangs nicht so recht vorwärts kam, daran war überwiegend die mangelnde Feststellung der endgültigen Trasse schuld. Am 3. April verlautete, daß die Studienkommission fünf Tage später in Berlin mit der Deutschen Bank eine Konferenz haben werde, um über die Reise Bericht zu erstatten. Aber erst am 11. Juni fand laut einer Konstantinopeler Meldung der „Frankfurter Zeitung“ in Berlin die erste Konferenz der Fachleute statt, die die endgültige Trasse in Gegenwart Stemrichs, Knappes und Maßensens, Mitglieder der Studienkommission, festlegten. Es wurde die Linie Konia—Bagdad—Basra gewählt. Damit war also die Entscheidung zugunsten der westlichen Route gefallen. Immerhin verschleppte sich die weitere Regelung noch monatelang in der in der türkischen Hauptstadt üblichen Weise, obwohl der deutsche Kaiser am 31. Juli in einem Telegramm an den Sultan der Hoffnung auf baldige Erledigung der Bahnfrage Ausdruck gegeben hatte. Die russische Gegenwirkung machte sich doch allem Anschein nach bemerkbar. Denn am 8. November brachte der russische Botschafter Sinowjew laut einer Meldung des „Wiener Korrespondenz-Bureau“ die Bagdadbahn in Livadia beim Zaren zur Sprache. Zwei Wochen später hatte er beim Sultan gleichzeitig mit dem deutschen Botschafter von Marschall und dem französischen, Herrn Constans, eine Audienz. Am 11. Dezember gab die Ottomanbank der arg in der Klemme stehenden Türkei einen Vorschuß auf Kupfer aus Adana, also aus dem künftigen Wirtschaftsbereich der Bagdadbahn. Das spricht nicht gerade dafür, daß der deutsche Einfluß in Konstantinopel damals der allein herrschende war. Am 25. Januar 1901 traf die deutsche Sondergesellschaft, die in Damaskus der Enthüllung eines Brunnens beigewohnt hatte,

in der türkischen Hauptstadt ein. Natürlich wurde sie sehr gefeiert; das war aber auch fast alles, was sie davontrug. Die deutsche Bahnpolitik in Vorderasien schien zum Stillstand gekommen zu sein.

Aber mit dem Augenblick, wo das Werden der britisch-französischen Liaison deutlicher bemerkbar wurde, fand auch die deutsche Wirtschaftspolitik die Klarheit und die Energie des Handelns wieder.

Rußlands Neigung, sich im Golf zu betätigen, schien mit den fortschreitenden Erfolgen der Engländer in Südafrika abgeflaut zu sein. Zwar klopfte Gibson Bowles im Unterhause noch am 19. Juli 1901 wegen der russischen Absichten in Persien auf den Busch, und am 24. Juli verbreitete die „Daily Mail“ eine Meldung aus Konstantinopel, der russische Botschafter habe die Abtretung einer Kohlenstation am Persischen Meerbusen verlangt. Auch hieß es am 10. September, Rußland setze seine Bemühungen, Handelsbeziehungen zwischen dem Schwarzen Meer und dem Persischen Golf herzustellen, fort, und drei Tage vor Weihnachten berichtete die „Frankfurter Zeitung“ von einer Reise des russischen Konsuls in Buschir nach Englands Sorgenkind Koweit. Schon seien, so gab die russische Gesellschaft für Dampfschiffahrt und Handel in Odessa am 28. Dezember bekannt, zwei Dampfer mit Unterstützung der russischen Regierung nach dem Persischen Golf abgegangen; ein dritter werde am 28. Januar folgen. So fladerte denn auch Mitte Januar 1902 noch einmal in der britischen Presse die helle Eifersucht auf Rußland auf. Aber im großen und ganzen wird doch als das Charakteristische der Haltung Rußlands im Süden Asiens eine größere Behutsamkeit erkennbar. Es ist, als zwingt sich die Petersburger Diplomatie in dem allmählich klarer werdenden deutsch-englischen Gegensatz zu einer Politik der Reserviertheit.

Bei dieser Sachlage war es das Bemühen der deutschen Regierung, die russische in möglichst guter Laune zu erhalten. Schon am 19. März 1901 hatte die „Kölnische Zeitung“ in

einem offiziösen Artikel taube Ohren gegen die Wünsche der „Daily Mail“ gezeigt, das Langzeitabkommen auf die Mandatschürei in einer dem dortigen Vordringen der Russen feindlichen Weise anzuwenden. Am 28. März hielt Kaiser Wilhelm beim Einzuge des Alexander-Regiments in die neue Kaserne eine Rede, die die traditionelle Freundschaft zwischen dem preußischen und dem russischen Herrscherhause feierte. Aus der Begegnung mit dem Zaren bei Hela am 11. September trug denn auch Kaiser Wilhelm die unerschütterliche Überzeugung davon, daß für lange Zeit der europäische Friede erhalten bleibe. Die sofort (am 18. September) folgende Begegnung des Kaisers Nikolaus mit dem Präsidenten der französischen Republik befundete dann freilich gleichsam die Neutralität Rußlands in dem sich immer deutlicher hervorkkehrenden Gegensatz der britisch-französischen Beziehungen zum Deutschen Reich.

Dabei hütete sich die deutsche Regierung, Frankreich einen Anlaß zur Unzufriedenheit zu geben, obwohl die „Birmingham Post“ mit ihrer Meldung vom 6. Juli 1901, es sollten zwei englische Marineoffiziere in Paris die Befürchtungen über ein deutsch-englisches Abkommen über den Persischen Golf zerstreuen, schon auf eine weitreichende englisch-französische Intimität hatte schließen lassen. Herr von Bülow bekam selbst dann noch keinen roten Kopf, als sich Italien am 8. April mit einem den Präsidenten der Republik begrüßenden Geschwader in Toulon zum Flirt mit dem Zweibund einfand. Das Deutsche Reich blieb korrekt, selbst dann, als am 31. Oktober Frankreich gegen Deutschlands Freund, den Sultan, eine Flottenkundgebung angeblich zum Schutze der Geldansprüche französischer Gläubiger veranstaltete und am 5. November vor den Toren Smyrnas, des Ausgangspunkts kleinasiatischer Küstenbahnen, die Insel Mytilene besetzte.

Ganz sicherlich aber war das britische Vorgehen am Persischen Golf jetzt nicht mehr allein als Schutzwehr gegen rus-

siſche Ausdehnungsgedanken, ſondern auch als Riegel gegen das deutſche Vordringen vom Norden her durch Meſopotamien gedacht. Die Hezke des engliſchen Privatkapitals gegen das deutſche Bahnunternehmen vergiftete das öffentliche Leben des Inſelreiches mehr und mehr. Um ſelben Tage, als die „Kölniſche Zeitung“ die ruſſenfeindliche Ausdeutung des Tangtſevertrages abgewieſen hatte, kam die deutſch-engliſche Diſſonanz bei einer Anfrage D'Kellys leiſe zu Gehör. Am 19. Juni 1901 wagte ſich das parlamentariſche Mißtrauen gegen das deutſche Bagdadunternehmen hervor. Seit Mitte Juli wurde der Verdacht britiſcher Einmiſchung in den Hader der arabiſchen Stämme laut. Was England bei dieſen Manövern im Sinne hatte, das ließ ſich aus dem grundloſen Gerücht erkennen, das die „Daily Mail“ am 30. September aus Bombay kolporierte: Deutſchland beabſichtige die Gründung einer Flottenſtation am Perſiſchen Golf. Die „Times of India“ verſtieg ſich am 27. September ſogar zu der Verdächtigung, der deutſche Einfluß dränge die Türkei, am Golf Truppen zuſammenzuziehen. Der Londoner „Daily Graphic“ glaubte deshalb — nach der Kaiſerbegegnung bei Hela — am 1. Oktober die Drohung wagen zu dürfen, es müſſe Deutſchland und Rußland klargemacht werden, was man in England als britiſches Lebenselement am Golf betrachte. Hier iſt der Keim, aus dem ſich dann eine Art Monroedoktrin im Perſiſchen Meerbuſen entwickeln ſollte, nachdem die Verdrängung Frankreichs aus Maſkat während des Taſchodaſtreites die Anregung dazu gegeben hatte. Einen Augenblick ſprach man in Deutſchland auf Grund einer Frankfurter Meldung vom 5. Oktober, England habe das volle Souveränitätsrecht der Türkei in dem ſtrittigen Gebiet anerkannt, von einer Nachgiebigkeit Großbritanniens, das den Bau der Bagdadbahn bis Koweit geſtatten wolle. Aber bald erkannte man den Irrtum, als der türkiſch-britiſche Streit in Arabien ruhig weiterging.

Da kam die Kataſtrophe der deutſch-engliſchen Beziehungen. In Deutſchland hatte die britengegneriſche Stim-

nung mit dem Erlöschen des Burenkrieges nicht abgenommen. Die deutsche Regierung war vielleicht auch mit Rücksicht auf die langsam heranrückenden Neuwahlen zum Reichstag, der über die Handelsverträge zu entscheiden hatte, genötigt, der Volksstimmung eine kleine Konzession zu machen. Am 21. November wandte sich die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ in sehr scharfen Ausdrücken gegen einen das deutsche Empfinden tief verletzenden Vergleich des Kolonialministers Chamberlain zwischen den deutschen Kriegern von 1870 und den britischen Söldlingen in Südafrika, und am 9. Januar 1902 folgte die berühmte Rede des Reichskanzlers: alle Verkleinerer der deutschen Armee würden „auf Granit beißen“. Die englische Presse schäumte. Auch das Unterhaus bäumte sich auf. Am 20. Januar wurde angefragt, ob das deutsch-englische Abkommen, der Ausgangspunkt der jetzt zerbröckelnden deutsch-britischen Freundschaft, etwa die Grundlage der deutschen Verkehrs politik in Kleinasien bilde. Die Antwort der Regierung lautete noch ausweichend. Zwei Tage später wurde über deutsche Unternehmungen im Euphrattal geredet, zum Teil in friedlichem Ton, zum Teil aber mit offensichtlicher Angst. Als Ziel der britischen Gegenwirkung wurde die Erhaltung des Statusquo am Persischen Golf bezeichnet. Der früher in der Presse ausgesprochene Wunsch nach einer britischen Monroedoktrin im Persischen Meerbusen wird nun auch Gemeingut des Parlaments. In der englischen Zeitungswelt wurde der Ton immer gehässiger gegen Deutschland, je mehr man erkennen mußte, daß die deutsch-türkische Einigung über das Bagdadunternehmen nicht mehr zu hintertreiben sei. Am 23. Januar 1902 erfolgte die Unterzeichnung des Bagdadbahnvertrages. Die deutsche Regierung hatte die Unannehmlichkeiten, die der Pforte durch England und Frankreich erregt worden waren, glücklich auszunutzen verstanden. Sie hatte sich in jeder Hinsicht türkenfreundlich erwiesen. In dem im Mai 1901 entstandenen „Poststreit“ hatte die deutsche Botschaft zwar den türkischen Eingriff ruhig abgewiesen, indem

sie die Herausgabe der beschlagnahmten deutschen Postsäcke durchsetzte. Aber an den noch schärferen Maßnahmen der übrigen Großmächte hatte sie jede Beteiligung abgelehnt. Türkenfreundlich war auch eine offiziöse Rundgebung der „Kölnischen Zeitung“ vom 5. Oktober 1901, durch die eine Londoner Meldung zurückgewiesen wurde, daß in Konstantinopel eine Botschafterkonferenz wegen der Zustände in den türkischen Provinzen tagen solle.

Die günstigen Wirkungen dieser Haltung machten sich unverzüglich bemerkbar. Schon am 11. Juni 1901 hatte trotz aller Gegenanstrengungen des französischen Botschafters Constans die Anatolische Bahngesellschaft ein Trade über die Statuten der Hafengesellschaft in Haidar-Bascha erhalten. Das Statut wurde am 29. August durch den türkischen Arbeitsminister zugestellt, wogegen sich die Anatolische Bahn am 10. September zur Zahlung eines Darlehens bereit erklärte. Noch schien sich die Pforte zu sperren. Am 5. Dezember ließ sie sich laut „Wiener Korrespondenz-Bureau“ von der Ottomanbank einen Vorstoß von 600 000 türk. Pfd. geben. Nachdem dann aber die Anatolische Bahn am 13. Januar 1902 ausländischen Anzweiflungen gegenüber ihre finanzielle Leistungsfähigkeit nachgewiesen hatte, kam zehn Tage später die Unterzeichnung des Abkommens über die Bagdadbahn zustande.

Die treibende Finanzkraft, Herr von Siemens, hat dies Ereignis nicht mehr erleben sollen. Am 16. April 1901 hatte er laut „Magdeburger Zeitung“ dem Kaiser in einer Audienz über die Fortschritte in der Vorbereitung berichtet. Das „Wiener Korrespondenz-Bureau“ meldete am 13. Juni, daß ein von der deutschen und französischen Interessengruppe genehmigter Entwurf des Bahnbauplanes vor kurzem vom Direktor der Anatolischen Bahn dem türkischen Bautenministerium übergeben worden sei, jetzt ins Türkische übersetzt und dann dem Sildiz vorgelegt werde. In diesen Stand der Dinge fiel die „Agence Havas“ am 15. Oktober mit einer zweifellosen Tendenzmel-

ding, indem sie behauptete, der türkische Ministerrat habe sich fünf Tage vorher mit dem Bauplan beschäftigt, welche aber vor den Bedingungen zurück, die der deutsche Botschafter und die Deutsche Bank der Pforte auferlegen wolle. Dieser französischen Machte trat eine offiziöse Meldung der „Kölnischen Zeitung“ aus Berlin am 17. Oktober entgegen. Es wurde mit allem Nachdruck betont, daß es sich bei der Bagdadbahn nicht um ein deutsches, sondern um ein mit internationalen Geldmitteln auszuführendes türkisches Unternehmen handle. Deutschland habe daher keinen Grund, die Angelegenheit in dringenderer Weise zu betreiben als die andern Staaten; es sei daher auch durchaus irreführend, wenn die kilometrische Garantie als eine spezifisch deutsche Forderung hingestellt würde; die internationale Finanzgruppe als solche habe ein Interesse daran. Mit einer lässigen Grandseigneuriegebärde schob also dieser Berliner Offiziosus die französische Intrige beiseite.

Am 23. Oktober 1901 abends 11 Uhr starb Herr von Siemens, kurz bevor das Werk, dem er seine ganze Geisteskraft gewidmet hatte, gekrönt werden sollte. Schon sechs Tage nach seinem Tode glaubte die „Times“ den Inhalt des deutsch-türkischen Vertrages verraten zu können. Am 18. Januar 1902 berichteten auch deutsche Zeitungen über den Umfang der Konzession, deren Durchsetzung das Verdienst Zanders und Huguenins von der Anatolischen Bahn war. Sie bestimmte nach der am 22. Januar erfolgten Unterzeichnung des deutsch-türkischen Abkommens etwa folgendes:

Die Konzession für die Bagdadbahn wird für 99 Jahre erteilt; ebenso wird sie für das schon bestehende Bahnnetz Haïdar-Pascha—Angora, Eski-Schehr—Konia auf 99 Jahre vom Augenblick der Erteilung der Bagdadkonzession festgesetzt. Das bisherige Netz soll dafür verbessert werden, damit dem direkten Dienst Konstantinopel—Persischer Golf genügt werden kann. Für die Kosten der Verbesserung erhält die Gesellschaft von der Regierung 30 Jahre lang jährlich 350 000 Fr. als

Entschädigung und weitere 350 000 Fr. jährlich während der ganzen Dauer der Konzession zur Bestreitung der Erhöhung der Betriebskosten, die sich aus der Einrichtung eines direkten Expreszdienstes ergibt. Mit der dem (deutsch-französischen) Syndikat erteilten Bagdadbahnkonzession war auch noch eine Konzession verknüpft für den Minenbetrieb in der von der Bahn durchkreuzten Zone, für die Erbauung von Zweiglinien nach dem Mittel- und dem Schwarzen Meer, für die Tigris- und Euphratschiffahrt. Die türkische Regierung behielt sich das Vorkaufsrecht vor, durfte aber den Betrieb nur der Anato- lischen Gesellschaft übertragen.

Die Länge der Bagdadbahn mit ihren Zweiglinien wurde damals auf rund 2500 km geschätzt.

Zweiter Teil.

Die Bagdadbahnkonzession.

I. Konia—Eregli.

Auch jetzt blieb noch ein erheblicher Unterschied zwischen der Haltung der englischen Regierung und der der britischen Presse, auch des britischen Parlaments. Fast schien es, als wolle sich die Londoner Regierung mit der vollendeten Tatsache abfinden. Sie sah anscheinend in der deutscherseits ziemlich ostentativ betonten Internationalität der künftigen Bahn einen gangbaren Weg, um dem deutschen Vordringen nach dem Golf die Gefährlichkeit für die britischerseits dort beanspruchte Vor-, wenn nicht Alleinherrschaft zu nehmen. Dementsprechend fiel denn auch am 23. Januar im Unterhause die Antwort der Regierung auf eine Anfrage nach der Stellung Englands zum deutschen Bahnunternehmen wenn auch reserviert, so doch nicht unfreundlich aus. Es seien, so hieß es, schon Erwägungen im Gange über die Beteiligung englischen Kapitals und auch über den Ausgang der Bahn am Golf. Diese Haltung der englischen Regierung wird begreiflich, wenn man erfährt, daß am selben Tage „Daily Chronicle“ der Sorge vor einem Konflikt mit Rußland wegen afghanischer Wirren Ausdruck gegeben hatte. Am Tage darauf flackerte auch im Unterhause die Angst vor einer Störung des Statusquo am Golf durch Rußland lebhaft auf. Es schien eine neue Morgenblüte deutsch-englischen Zusammengehens anzubrechen.

Da fiel ein Reif in der Frühlingsnacht. Der 25. Januar brachte in Berlin englandfeindliche Ausschreitungen. Trotz der tadellosen Stellungnahme der deutschen Regierung machte sich die britische Verstimmung im Unterhause in einer Anfrage bemerkbar, ob über das Bagdadunternehmen etwa schriftliche

Übereinkünfte zwischen der deutschen und britischen Regierung vorlägen. Und derselbe Tag brachte das große Ereignis, das die britische Politik der splendid isolation von Grund aus umstürzte. Die Unterzeichnung des englisch-japanischen Bündnisvertrages, die am 11. Februar der überraschten Welt bekannt gegeben wurde, war allerdings in erster Linie eine Flankenbedeckung des britischen Weltreiches gegen Rußland, zugleich aber auch ein Mißtrauensvotum und eine Unabhängigkeitserklärung gegen Deutschland, das das Tangseabkommen nicht als eine russenfeindliche Maßnahme in der Mandchurei hatte ausbeuten lassen wollen. Die europäisch-asiatische Weltgeschichte nahm von diesem Tage einen andern Lauf.

Die freiere Weltstellung Englands zeigte sich in größerer Feindseligkeit der britischen Presse. Die Amerikareise des Prinzen Heinrich (am 15. Februar) wurde mit einem Preßfeldzuge von London her begleitet. Die englische Bewegungsfreiheit wuchs mit dem am 31. Mai unterzeichneten Frieden mit den Buren, und zugleich dehnte die in der Entstehung begriffene Entente mit Frankreich durch die Vereinbarung vom 4. Juni zur Unterdrückung des Seeräubertums im Roten Meer ihre Kreise von Nordafrika bis an die Südensenden Asiens aus. Die Deutschgegnerschaft der Londoner Presse trat in der Verdächtigung der „Morning Post“, daß Deutschland den türkischen Widerstand in dem ewigen Streit an den arabischen Küsten schüre, immer lebhafter zutage, und wenn der „Globe“ fünf Tage später, am 14. Juli 1902, von einer Verstimmung Deutschlands sprach, weil sich England weigere, die Verlängerung der Bahn nach Koweit zu gestatten, so bewies das nicht bloß die britische Unfreundlichkeit gegen das deutsche Unternehmen überhaupt, sondern auch die ewig wiederkehrende Angst um die vom Persischen Golf flankierte Verbindungslinie Englands vom Suezkanal nach Indien.

Einerlei — so fügte der „Globe“ selber hinzu — von welcher Seite eine solche Gefährdung drohen möge. Daß

neben Deutschland an diesem Punkte auch Rußland noch weiter als gefahrdrohend angesehen wurde, tat Gibson Bowles am 30. Juli im Unterhause mit einer Anfrage nach russischen Landkäufen auf der Insel Bahrein im Golf kund. So schwankte die öffentliche Meinung Englands weiter zwischen der Angst vor Rußland und der Abneigung gegen Deutschland. Die Londoner Blätter waren in der Ablehnung eines Vorschlages des Kapitäns Mahan einig, der ein Einvernehmen Englands mit Deutschland über den Persischen Golf befürwortete. Und Minister Balfour mußte die Rede auf dem Lordmanorsbankett am 10. November dazu benutzen, Gerüchte, die sich an die Reise des deutschen Kaisers nach England (am 6. November) knüpften, als „wildeste und phantastische Erzählungen“ zurückzuweisen. Weiter freilich kam die britische Regierung der Deutschgegnerschaft ihrer Landsleute noch nicht entgegen. Ja, sie wagte es sogar, ihre Popularität durch ein gemeinsames Vorgehen mit Deutschland zugunsten der deutschen und englischen Gläubiger Venezuelas durch ein Ultimatum vom 8. Dezember an den allem Völkerrecht Hohn sprechenden Präsidenten Castro aufs Spiel zu setzen. Presse und Parlament aber legten ihrer starken Unlust über jede Kooperation mit Deutschland um so weniger Zügel an. Da aber gerade damals, am 28. Dezember, ein russischer Kreuzer den Persischen Golf bis Basra hinauf- lief, so war die Russenfurcht in London immer noch ein Faktor, der von dem vollen Übertritt Englands in die Opposition gegen Deutschland abhielt.

Ein gleicher Seelenzwiespalt herrschte in Rußland; und auch hier wurde der Gegensatz gegen Deutschland immer noch als der minder wichtige empfunden. Ganz natürlich; denn der Abschluß des englisch-japanischen Bündnisses mußte auf jeden Fall die Augen darüber öffnen, wo der eigentliche Gegner Rußlands saß. Da sich das Zarenreich nach der von der „Agence Havas“ am 19. März mitgeteilten Ausdehnung des Zweibundes auf Ostasien in der östlichen Flanke freier

fühlte, wandte es sich fast aggressiv dem in seiner Front liegenden Persischen Golf zu. Es stellte nach einer Meldung vom 6. April in Konstantinopel das Verlangen nach einer Konzession, die als eine Konkurrenz für die englische Lynch-Schiffahrtsgesellschaft im Schatt el-Arab hätte aufgefaßt werden müssen. Als diese Forderung von der Pforte unter Berufung auf die Priorität der englischen Gesellschaft abgelehnt wurde, kam die „Birshewija Wjedomosti“ acht Tage später sehr deutlich auf den russisch-britischen Gegensatz in Persien zu sprechen. Allerdings wurde dabei die Besorgnis vor der Konkurrenz, die der russische Bahnbau in Persien durch die Bagdadbahn erhalten werde, nicht verschwiegen. Aber der überwiegend damals noch das russische Volk beherrschenden Gegnerschaft gegen England entsprach es, daß zu genau derselben Zeit, am 13. April, in Petersburg ein Regierungsbeschluß angekündigt wurde, von jetzt an jährlich vier Dampfer von Odessa nach dem Persischen Golf laufen zu lassen.

Der Zwiespalt der russischen Seele aber zeigte, daß nach der Kaiserbegegnung in Reval (am 6. August), die in England natürlich mit großem Mißtrauen aufgenommen wurde, die „Nowoje Wremja“ zwar am 31. August die Unmöglichkeit betonte, daß das persische Seistan in die britische Einflußsphäre falle, drei Tage später aber die politisch und militärisch für Rußland ungünstigen Wirkungen der Bagdadbahn aufzudecken suchte. Gleichsam in Konkurrenz zu dem deutschen Bahnunternehmen, so behauptete wenigstens die „Frankfurter Zeitung“ am 14. November, beabsichtige Rußland mit französischem Geld zwei Linien zu bauen: einmal nach Süden, durch Persien von Tiflis nach dem Golf; zum zweiten im Norden, von Angora über Erzerum nach Kars. Nach einer Meldung der „Russischen Telegraphen-Agentur“ vom 21. November sollte eine Bahn von Erivan nach der persischen Grenze sogar schon Anfang 1903 begonnen werden. Herr Gibson Bowles, der so oft schon berufene Fragesteller, spürte

allerdings neben der Spitze gegen Deutschland auch hier die gegen England, und so ließ er am 1. Dezember im Unterhause seiner Wißbegier die Zügel mit der Frage schießen, ob Pariser Ingenieure in Südperisien Bahnvermessungen vornehmen. Cranbornes Antwort bestand im nackten Hinweis auf ein schon am 26. November erfolgtes Dementi des persischen Gesandten in Paris.

So neutralisierte lezhin die gegenseitige Eifersucht Englands und Rußlands ihre beiderseitige Gegensätzlichkeit gegen das deutsche Bahnunternehmen.

Was Frankreich anbetraf, das damals mit seinen Neigungen zwischen dem russischen Bären und dem britischen Walfisch stand, so hegte es bei aller Revanchelust doch immer noch leise Erinnerungen an das einstige koloniale Zusammengehen mit Deutschland zur Bismarckzeit. Obwohl der Minister Delcassé schon ganz im Fahrwasser der Eduardischen Entente-gelüste schwamm, so wies er doch einen vom Abgeordneten Firmin Faure gestellten Antrag, die Bagdadbahn dürfe in Frankreich weder Aktien noch Obligationen ausgeben, sehr bestimmt mit der Erklärung zurück, Frankreich habe ein Interesse daran, seinen Einfluß im Orient zu erhöhen. Die Folge war, daß Faures Antrag am 24. März mit 398 gegen 72 Stimmen in der Kammer abgelehnt wurde. Es entsprach wohl dem Delcasséschen Standpunkt, daß die französische Wirtschaftspolitik neben ihrer Beteiligung am Bagdadunternehmen in Kleinasien eigene Wege wandelte. So meldete das „Wiener Korrespondenz-Bureau“ am 2. Juni aus Konstantinopel, die Bahn Smyrna—Aidin und die französische Bahn Smyrna—Kassaba hätten einen Vertrag über gemeinsame Hafengebauten in Smyrna geschlossen. Gleichzeitig arbeitete Rouvier an einem Plan zur Geldbeschaffung für die türkische Hedschasbahn. Dann allerdings kamen die marokkanischen Sorgen Frankreich über den Hals. Als nach der schweren Niederlage der nordafrikanischen Sultanstruppen bei Tesa die Pariser Abendblätter des 29. Dezember den „Ernst der Lage“

in Marokko feststellten, da war den Franzosen der Ozeident wieder erheblich näher gerückt als selbst der nächste Orient.

Für Deutschland war die Bahn frei zu Verhandlungen über Einzelheiten des Bahnbaues nach Bagdad hin.

Schon am 21. März 1902 hatte der deutsche Botschafter eine Audienz beim Sultan gehabt. In Konstantinopel zeigte sich damals laut einer Meldung des „Wiener Korrespondenz-Bureau“ Neigung, die Bahn Haifa—Damaskus für 155 000 türk. Pfd. zurückzukaufen. Am 25. März wurde der Vertrag von den Beteiligten angenommen. Dabei war der türkische Haushalt im Laufe der Jahre keineswegs besser geworden, da der Aufstand in Arabien große Summen verschlang. Die allgemeine Auffassung ging damals dahin, daß die Pforte entweder die Hilfe der Deutschen Bank oder die Rouviers werde annehmen müssen. Die Ottomanbank hatte freilich am 23. Mai 100 000 Pfd. geboten, aber doch immerhin ein Drittel weniger, als die Pforte wünschte. Am 31. Mai hatte der deutsche Botschafter eine neue Audienz. Auch hatte in Konstantinopel die Erneuerung des durch Italiens Techtelmechtel mit Frankreich zeitweilig für gefährdet gehaltenen Dreibundes den Anschein eines Erfolges der deutschen Diplomatie erweckt. Und immer grauer ward das türkische Finanzelend. Laut „Frankfurter Zeitung“ blieb die Pforte am 14. August die fällige Monatsrate von 40 000 türk. Pfd. auf das im Jahr vorher von der Anatolischen Bahn gewährte Darlehen schuldig. Am 14. September blieb die dritte Rate aus. Dazu kamen die ewigen politischen Konflikte mit England in Arabien und seit dem 21. Oktober auch mit Italien wegen des Seeräuberwesens im Roten Meer. Es schien wirklich, als sei Deutschland der einzig zuverlässige Freund. Von der Vertrauensstellung des deutschen Botschafters gab seine Audienz beim Sultan am 29. November Kunde, in der die mazedonischen Reformen besprochen wurden. Ein Versuch des türkischen Botschaftsrates in Wien, Dschemil Paschas, mit eigenen Mitteln der Türkei eine Bahn von Beikos am Bosphorus

über Amasia und Siwas nach Hochmesopotamien, also eine halbe Konkurrenz zur Bagdadbahn, herzustellen, fiel kläglich ins Wasser. Dschemil konnte nicht die genügenden Gelder aufreiben. Der türkische Kredit stand auf dem Nullpunkt.

Nur von deutscher Seite kam ein Hilfsangebot. Am 11. Januar 1903 unterbrach der Generaldirektor der Anatolischen Bahn, Geheimrat Zander, seinen Urlaub und kehrte zur Beendigung der Verhandlungen über den Baubeginn des ersten Loses der Bagdadbahn, der 182 km langen Strecke Konia—Eregli, nach Konstantinopel zurück. Vielleicht beschleunigte auch das Drängen der Russen am 23. Februar nach Anerkennung ihrer Zinsen aus der Kriegsschuld die Neigung zu Verhandlungen mit Deutschland; desgleichen vielleicht das Erscheinen des österreichisch-russischen Reformprogramms für Mazedonien am 24. Februar. So bestätigte denn ein Trade am 3. März 1903 das Abkommen der Pforte mit der Anatolischen Bahn, und drei Tage später folgte durch den türkischen Bautenminister und den Direktor Gewinner von der Deutschen Bank die Unterzeichnung der Verträge über den Bau der Strecke Konia—Eregli und die Aufnahme einer Anleihe von 43 200 000 Mark. Das Trade hatte zugestanden, daß die Baugelder durch Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen gegen Verpfändung von Staatseinnahmen aufgebracht würden. Dieses System der Aufbringung der Baugelder wurde nicht nur für die 200 km lange Strecke Konia—Eregli, sondern für die ganze Strecke bis zum Persischen Golf angenommen, und zwar — laut einer Nachricht aus Pera — mit der Maßgabe, daß die Gesellschaft Eigentümerin der Linie werde und diese ihrerseits den Gläubigern verpfände. Die „Kölnische Zeitung“ erwähnte in einer Konstantinopeler Mitteilung über die Vertragsunterzeichnung am 6. März als wesentlich die Kapitalisierung der kilometrischen Gewährleistung. Diese war in der ursprünglichen Vereinbarung mit 12 000 Fr. angesetzt. Die Anatolische Bahn ermäßigte den Satz auf 11 000 Fr., wogegen sie von der Regierung eine Kapitalisierung der jähr-

lichen Gewährleistung in 4prozentiger türkischer Staatsrente erhalten sollte. Die Gesellschaft erhält nominell 54 Millionen Franken 4prozentiger Staatsschuldsscheine. Sollte sich ein Überschuß ergeben, so fällt dieser an die türkische Regierung. Die Gewähr für die Betriebskosten mit 4500 Fr. für Jahr und Kilometer blieb; Betriebseinnahmen über 10 000 Fr. für den Kilometer sollten geteilt werden. Die Anatolische Bahn bildet für die Bagdadbahn eine besondere Gesellschaft mit einem vorläufigen Aktienkapital von 15 Millionen Franken. Die Sonderrechte der Anatolischen Bahn bleiben dieser. Die Strecke nach Ereğli soll über Karaman geführt werden.

II. International?

Die Anatolische Bahn hatte dem französischen Geld die Beteiligung am Bau der Bagdadbahn zugestehen müssen. Jetzt war die Frage brennend geworden, ob sich auch die Heranziehung englischen Kapitals empfehle. Einmal, weil die Erweiterung des Geldmarktes die Erschließung neuer Finanzquellen erleichtere, dann auch, um durch die Mitbeteiligung englischen Geldes die nicht mehr zu verkennende Abneigung der öffentlichen Meinung im Inselreich zurückzudrängen. Die deutsche Flottenpolitik vertiefte die Angst des britischen Volkes vor der „deutschen Gefahr“ mehr und mehr. Am 5. März 1903 gab Balfour im Unterhause den Entschluß der Regierung bekannt, auf der nördlichen Seite des Firth of Forth eine neue Marinestation zu bauen, mit der Front also gegen Deutschland. In der Bagdadbahnfrage blieb allerdings die britische Regierung noch doppelgesichtig; sie war in Bereitschaft gegen befürchtete deutsche Gegensätzlichkeit, aber wiederum keineswegs abgeneigt, die von Deutschland dargebotene Hand zu ergreifen. König Eduard mochte vielleicht schon an die diplomatische Offensive gegen das Deutsche Reich denken; sein Ka-

binett noch nicht. Am 25. März hielt der indische Vizekönig Curzon in Kalkutta eine auffehererregende Rede, die die Theorie des Daseins von fünf asiatischen Großmächten aufstellte und unter diesen auch Deutschland als solche neben England, Rußland, Frankreich und der Türkei anerkannte.

Recht entgegenkommend sprach sich dann der englische Ministerpräsident selbst in einer großen Rede im Unterhause über die Bedeutung des deutschen Bahnunternehmens aus. Man erfuhr daraus, daß die englische Regierung schon vor 13 Monaten mit dem französischen und deutschen Botschafter über die finanzielle Internationalisierung Unterredungen geführt habe. Nach Balfours Meinung war dieses Unternehmen durchaus kein rein deutsches, und der Minister des Äußern Lansdowne wünschte daher die Gleichberechtigung des britischen Interesses und Kapitals. Zu diesem Zweck fand ein Meinungs austausch mit englischen Kapitalisten statt, der am 8. April 1903, am Tage der Balfourschen Rede, noch fortgesetzt wurde. Der Ministerpräsident glaubte aber schon damals nicht an eine baldige Entscheidung. Denn wie wenig günstig die öffentliche Meinung der Förderung des deutschen Unternehmens war, leuchtete auch aus der Tatsache hervor, daß sich Balfour gegen den Verdacht verteidigen mußte, er habe sich Deutschland aufgedrängt. Demgegenüber betonte er seinen politischen Realismus, da doch der Bahnbau auf jeden Fall ausgeführt werde. England sei nicht imstande, die Gebiete, die durch die Bahn erschlossen werden sollten, aufzusaugen. Es könne dem Bau wohl Schwierigkeiten machen, ihn aber nicht verhindern. Die britische Zurückhaltung werde nicht einmal die Geldbeschaffung für die deutschen Unternehmer erschweren, und was die politischen Schwierigkeiten anbetreffe, so seien auch diese selbst dann nicht unüberwindlich, wenn sich England in soweit dem Bahnbau quer in den Weg lege; es ständen dann eben andere Punkte des Golfs als Bahnmündungen zur Verfügung. In dieser Hinsicht hat Balfour einen fast prophetischen Scharfblick gezeigt, und sicherlich schätzte

er das Unternehmen durchaus richtig ein, wenn er im Hinblick auf Englands südasiatische Stellung die Bagdadbahn die Operationsbasis zwischen dem Mittelmeer und dem Persischen Golf nannte, gleich bedeutsam für das Sanitätswesen wie für den britischen Handel als kürzester Weg nach Indien, auf dem der Reiseverkehr von Europa nach dem Indischen Ozean unter die Kontrolle nichtenglischer Personen gestellt werde. Also, folgerte Balfour, ist die Internationalisierung der Bahn unter britischer Geldbeteiligung eine Notwendigkeit.

Es ist nicht möglich, aus diesen Erklärungen Balfours letzte Ziele in klaren Umrissen herauszulesen. Aber ist man kühn genug, sich aufs Raten zu verlegen, so könnte man vermuten, der englische Ministerpräsident habe an eine Übertragung des Gleichgewichtssystems aus der europäischen Staatengesellschaft an die Mündung des Euphrat und Tigris, an eine Art verkehrspolitisch dort interessierten Mächtekonzertes gedacht.

Das Echo aus dem britischen Zeitungswald war seiner realpolitischen Erwägung nicht gerade günstig. Die deutschgegnerische Stimmung machte sich in Erinnerungen an die angebliche Dürpierung Englands während der Venezuela-Expedition Luft. Immerhin sprach der „Standard“ von dem Abschluß eines deutsch-englisch-französischen Abkommens, und am 13. April folgte das Gerücht von einer Neugründung der Bagdadbahngesellschaft. Selbst über die Kapitalbeteiligung wurden Angaben gemacht, denen aber alsbald widersprochen wurde. Vielleicht war wieder einmal die Angst vor Rußland der Vater des Gerüchts gewesen, da es zur selben Zeit, als der „Standard“ mit seiner Meldung herauskam, hieß, Rußland suche eine Verbindung mit der Bagdadbahn.

Das war ja freilich nicht zu verkennen, daß sich jetzt, wo für das Zarenreich die Schwierigkeiten in Ost- und Mittelasien wuchsen, zwischen Rußland und seinem westlichen Nachbar ein etwas freundlicheres Verhältnis anbahnte, das sich auch wirtschaftspolitisch bei der Aussprache über den Handels-

vertrag bemerkbar machte. Weil England bei seinen südasiatischen Sorgen immer die Rußland. zugeschriebenen Absichten im Auge hatte, stellte seine Presse bei den Erörterungen über den Bau der Bagdadbahn das Verlangen, der Bau solle gleichzeitig von beiden Enden her in Angriff genommen werden. Das Eingehen auf diesen Gedanken aber hätte Großbritannien vom Indischen Ozean her eine Vortzugsstellung in Mesopotamien verschafft, da der Bau vom Innern des Landes her naturgemäß langsamer an das Zweistromgebiet herangekommen wäre. Die deutschen Wünsche fanden in England keine freundliche Aufnahme. Eine Mitteilung im Unterhause am 23. April bedeutete die Ablehnung der deutschen Bedingungen. Am 29. April erklärte Balfour an der gleichen Stelle, daß keine neuen Vorschläge gemacht worden seien, und der Minister des Äußern Lansdowne bestätigte am 5. Mai im Oberhause, daß Verhandlungen zwischen der englischen Regierung und britischen Bankhäusern, die übrigens nur vertraulich geführt worden seien, nicht fortgesetzt würden. Den Grund des Fehlschlagens der Verhandlungen gab sehr offenherzig der „Daily Telegraph“ zu: Deutschenhaß. Und aus dieser Gesinnung heraus wurden nun gegen die Deutsche Bank britischerseits die nach dem Mißlingen eines Einigungsversuches üblichen Vorwürfe erhoben. In Deutschland dagegen sah man, wie aus einer offiziellen Verlautbarung der „Kölnischen Zeitung“ vom 12. Juni hervorging, der Regelung der Bahnfrage als einer Aufgabe der Zukunft mit ziemlicher Ruhe entgegen.

Inzwischen hatte sich auch der Stand der deutsch-französischen Verhandlungen erheblich verschlechtert. Nicht ganz ohne Mitschuld derjenigen Kreise Rußlands, die in dem Vordringen der deutschen Bahn nach dem Golf eine Beeinträchtigung der russischen Bestrebungen in Persien sahen. Die „Magdeburger Zeitung“ wenigstens meldete, daß sich nicht bloß von England, sondern auch von Rußland her Bemühungen geltend machten, die französische Finanzgruppe von der

Bagdadbahn loszulösen. Anscheinend nicht ohne Erfolg; denn am 2. Juli ließ sich Minister Delcassé gegen die in Aussicht genommene Beteiligungsquote vernehmen. Auf die französischen Vorschläge ging wiederum Deutschland nicht ein. So war die Lage, als die französisch-englische Annäherung am 23. Juli auf dem Londoner Bankett zu Ehren des Besuches französischer Parlamentarier unverkennbar wurde. Einen Tag später schon sandte der „Standard“ eine Nachricht vom Scheitern der deutschen Verhandlungen mit den Franzosen in die Welt. Am 5. August gab der „Matin“ zum erstenmal einige Anhaltspunkte über die britisch-französische Entente, das Werk Eduards VII. Der Besuch des italienischen Königspaares in Paris am 14. Oktober ließ die Interessengemeinschaft der Mittelmeermächte sichtbar werden. Die Gegensätzlichkeit Delcassés gegen Deutschland ging seitdem immer entschiedener in Feindseligkeit über.

Am 23. Oktober wurde bekannt, daß in Brüssel zwischen der deutschen und französischen Finanzgruppe endlich ein Abkommen unterzeichnet worden sei; die Regierungen, so lautete ein Vorbehalt, konnten aber Einwendungen erheben. Der französische Finanzminister, Herr Rouvier, schien sich einer schnellen Entschließung durch eine Reise nach dem Süden entziehen zu wollen. Am 19. November gab dann Herr Delcassé in der Kammer die Versicherung ab, Frankreich wolle sich an der Bagdadbahn nur unter der Bedingung beteiligen, daß das französische Kapital ebenso gestellt werde wie das jeder andern Macht. Er fand eine gleichgestimmte Volksvertretung; denn deren Meinung gab Herr Deschanel mit der Erklärung Ausdruck, er sei gegen die Beteiligung französischen Kapitals an einem Unternehmen, das sich gegen Rußland und Großbritannien richte. Deutlicher ließ sich die Lage nicht bezeichnen.

In der Tat lief mit dieser französischen Auffassung gerade damals eine russische Unfreundlichkeit gegen das deutsche Bahnunternehmen parallel. Rußland protestierte in jener Zeit gegen die Verpfändung von 360 000 türk. Pfd. aus dem

Konia-Zehnten für die erste Teilstrecke der Bagdadbahn. Die Pforte betonte in ihrer Antwort, daß die Türkei durch keine Abmachung an der eigenwilligen Verwendung der Überschüsse aus dem Zehnten behindert sei. Sie wolle aber aus technischen Gründen davon absehen, weil die Verwaltung des Zehnten aus dem Wilajet Konia der Kaiserlichen Ottomanbank übertragen bleibe, während die Bgdadbahn für ihre Pfänder eine solche durch die Dette publique vorsehe. Daher werde die Pforte für die Teilstrecke der Bahn andere Zehnten überweisen.

Der äußere Erfolg Rußlands ist zunächst nicht zu leugnen. Aber das folgende Jahr brachte einen gewaltigen Umschwung in der Machtstellung des Zarenreiches und damit eine günstigere Stellung Deutschlands auch in Konstantinopel. Während des ganzen Sommers 1903 hatte in der europäischen Türkei ein Zustand geherrscht, der sich von einem Aufruhr so wenig unterschied wie ein Ei vom andern. Dazu kamen die fortwährenden Abfallbewegungen in Arabien. Eine Reise des Vizekönigs Curzon nach dem Golf war nicht dazu angetan, die türkischen Beschwerden in jenen Gegenden zu verringern, entfachte aber auch wieder das Mißtrauen der russischen Presse. Schon am 15. November ließ die „Nowoje Wremja“ ihren Seelenzustand erkennen, und noch deutlicher die „Revue Russe“. Selbst in Frankreich erwachten alte Erinnerungen an die ehemalige Stellung der Republik in Maskat. Es ist für den rückschauenden Historiker, der die Meinungen und Stimmungen des Tages oft genug auf einem schmalen Blatt zusammensieht, manchmal sonderbar genug, zu sehen, wie schnell die eine Gefühlsäußerung in die andere umschlägt. Aber nachhaltig wurde dann doch die öffentliche Meinung Rußlands auch gegen England beeinflusst durch die Ereignisse, die sich an den Überfall der russischen Flotte bei Port Arthur durch die japanischen Torpedoboote in der Nacht zum 9. Februar 1904 knüpften. Die Petersburger Politik war für anderthalb Jahre in Ostasien festgelegt. Und die wohlwollende Neutralität des Deut-

ſchen Reiches machte allen bisherigen Schwankungen der ruſſiſchen Volksſtimmung für denſelben Zeitraum ein Ende.

Freilich nutzten auch die Engländer die ruſſiſche Behinderung an der Südküſte Türkiſch-Aſiens im Juli 1904 aus. Die dadurch vermehrten Beſchwerden der Pforte vergrößerten deren Finanznöte. Ein Miniſterrath in Konſtantinopel beſchäftigte ſich mit ihnen am 1. Juli, nachdem er ſchon am 24. Mai aus wohlbegreiflichen Gründen den Ankauf der Bahn Damas—kus—Mezerib einſtimmig hatte ablehnen müſſen. Als Helferin erwies ſich auch jezt wieder die Anatoliſche Bahn.

Schon ſeit zwei Jahren hatten ſich franzöſiſche, engliſche und holländiſche Intereſſenten bemüht, eine Vorkonzession zu Bohrungen nach Petroleum in Meſopotamien zu erhalten. Am 12. September 1904 ſchloß laut „Frankfurter Zeitung“ das Miniſterium der kaiſerlich-ottomaniſchen Zivilliſte mit dem Geheimrath Zander, Direktor der Anatoliſchen Bahnen, einen Vertrag über die Vorſtudien wegen Vorkommens von Petroleum in den Wilajets Bagdad und Moſul ab. Am 4. Oktober wurde die Ermächtigung durch die Zivilliſte an die Anatoliſchen Bahnen erteilt, Bohrverſuche zu veranſtalten. Sollten ſie befriedigend ausfallen, ſo ſollte die Konzession zur Ausbeutung an die deutſche Geſellſchaft erfolgen. Das war ein paar Wochen, bevor ſich die ruſſiſch-engliſche Spannung bis zum Bombardement der britiſchen Fiſcherflottille durch das ruſſiſche Geſchwader Roſheſtweſniks ſteigerte (23. Oktober).

Zwei Tage danach erfolgte die Einweihung der inzwiſchen zur Vollendung gebrachten Bahnſtrecke Konia—Eregli. Schon am 12. Mai hatten die „Hamburger Nachrichten“ aus Konia die Meldung erhalten, der deutſche Botſchafter begeben ſich in allernächſter Zeit zur Beſichtigung der Teilſtrecke. Am 11. Oktober meldete die „Daily Mail“, die Bahn nach Eregli ſei ſo gut wie fertig. Am 16. kündigten die türkiſchen Blätter die Entſendung einer Kommiſſion an, an deren Spitze Turkhan Paſcha als Miniſter der frommen Stiftungen ſtehe; die Kommiſſion ſei zur Abnahme der Bahn beſtimmt. Vier Tage

Später, abends, reiste eine besondere technische Kommission der türkischen Regierung unter der Leitung des stellvertretenden Direktors der Anatolischen Bahn, Huguenin, zur vorläufigen Abnahme aus der türkischen Hauptstadt ab, und am 26. Oktober erfolgte die Eröffnung der neuen, 200 km langen Strecke in Gegenwart Turhan Paschas und des deutschen Militärreformers Nuler Pascha. Die Bedeutung des Ereignisses offenbarte sich in einem Schreiben des deutschen Kaisers an den Vorsitzenden des Verwaltungsrates der Bagdadbahngesellschaft, den Direktor der Deutschen Bank. Es konnte nach all den finanzpolitischen Reibereien erst mit England, dann mit Frankreich die deutsche Geschäftswelt und die deutsche Diplomatie mit wohlberechtigtem Stolz erfüllen, daß selbst die „Daily Mail“ am 11. Oktober hatte bekennen müssen: Die erste Teilstrecke nach Bagdad ist von den Deutschen, trotz der geringen Unterstützung durch französisches Kapital, mit Leichtigkeit gebaut worden. Es hatte sich gezeigt, daß Deutschland imstande war, aus eigener Kraft ein großes weltwirtschaftliches Unternehmen durchzuführen.

Die Internationalität des Bahnbaues hatte sich als überflüssig erwiesen.

III. Die britische Monroedoktrin am Persischen Golf.

Es hätte seinen ganz besonderen Reiz, herauszubekommen, auf wessen Konto die ganz eigentümliche Politik zu setzen ist, die, bald tapfer zugreifend, bald ruhig abwartend, an der Bagdadbahnlinie bisher von Erfolg zu Erfolg geschritten ist. Ganz ohne Überhastung, realpolitisch den Augenblick benutzend, weil zielbewußt. Das war keine Stierpolitik, die durchaus mit den Hörnern durch die Wand wollte, sondern kluge Zurückhaltung, geschmeidiges Entgegenkommen und dann doch wieder

rechtzeitiges Zupacken. Ohne einen Blick in die Geheimakten ist hier natürlich kein Urteil möglich, wer der spiritus rector dieser Art Politik gewesen ist. Wenn man das landläufige Urteil über die Art des Deutschen Kaisers in Betracht zieht, so hat diese opinio communis über Kaiser Wilhelm II. in der Bagdadbahnpolitik sichtbarlich Bankrott gemacht. In ihr macht sich nirgends bloß spontane Begeisterung — es sei denn am Grabe Saladins — bemerkbar, sondern neben diplomatischer Gewandtheit charaktervolle Zähigkeit. Zweifellos lassen sich die bisherigen Erfolge ohne die große Geschäftsklugheit und die zielbewußte Strebigkeit der Deutschen Bank nicht denken. Aber noch ein anderes darf zweifellos nicht vergessen werden: das Verdienst des Botschafters in Konstantinopel, des Freiherrn von Marschall. Ihm war aus langjähriger Berührung mit dem osmanischen Wesen eine vollkommene Vertrautheit mit der orientalischen Diplomatie erwachsen. Auf ihn mochte durch den vieljährigen Verkehr selbst etwas die muselmanische Art übertragen worden sein, die das Biegen dem Brechen vorzieht. Nimmt man zu allen Eigenschaften der verschiedenen Faktoren noch den weltwirtschaftspolitischen Tatendrang des neuen Kurses, so erhält man vielleicht die grobe Summe der Triebkräfte, denen die bisherigen Erfolge zu danken waren.

Mut, Vorsicht und Konsequenz sollte die deutsche Politik in den nächsten Jahren noch Gelegenheit genug erhalten, beizubehalten zu müssen. Schon in der Periode, als sich das Bahnunternehmen über alle Steine den Weg nach Ereğli bahnte und sich dabei noch Petroleumkonzessionen in Mesopotamien zu sichern suchte, schon damals begann sich das weltpolitische Unwetter zusammenzuziehen, ohne das der weitere Fortgang der Bagdadbahnpolitik nicht zu denken ist. Im April 1903 hatte Herr Balfour noch so etwas wie ein System des internationalen Gleichgewichts am Südenende der Bahn im Sinne gehabt. Mit der zunehmenden Entfremdung des englischen und französischen Kapitals setzte sich auch im britischen Mini-

sterium der Gedanke fester, daß England nun und nimmer das Herankommen einer fremden Macht an den Persischen Golf gestatten dürfe. Ein Gedanke, bei der Vertreibung der Franzosen aus Maskat während des Fatschodastreites instinktiv verwirklicht, erhielt jetzt die Form eines Programms. Dieses lautete nach der Erklärung des Ministers Lansdowne im Oberhause vom 5. Mai: Die Festsetzung einer europäischen Macht am Persischen Golf bedeutet den casus belli.

Diese Erklärung des konservativen Ministers hat dann auch die nachfolgende liberale Regierung gebunden und später durch eine Wiederholung Sir Edward Grens ihre Bestätigung erhalten. Vielleicht hätten Rußland und Deutschland gemeinsam damals noch die Gültigkeit dieser Erklärung zuschanden machen können. Aber Deutschland war noch weit vom Schuß, Rußland hatte gegen uns noch ein erhebliches Mißtrauen, und als sich mit dem Jahre 1904 das deutsch-russische Verhältnis besserte, da war das Zarenreich in Ostasien, das Deutsche Reich durch den Hereroaufstand und später durch die marokkanischen Streitigkeiten in Anspruch genommen.

Natürlich sollte die Erklärung Lansdownes mit beiden Ohren sowohl in Petersburg wie in Berlin gehört werden, und in der Tat erinnere ich mich, daß ich die scharfe Betonung des „kesös billei“ sofort als die unzweideutige Aufstellung einer auch gegen uns gerichteten Monroedoktrin bezeichnete. Die Lansdownesche Erklärung ist also tatsächlich als die Köpfung der Bagdadbahn verstanden worden. Das störrische englische Kapital hatte endlich auch die Londoner Regierung zu einer politischen Stellungnahme getrieben, die der Blockierung der Endstrecke der Bagdadbahn gleichkam und versuchte, diese ihres großen interozeanischen Charakters einer Verbindung zwischen dem Atlantischen und dem Indischen Meer zu berauben. Die Handelsrivalität des englischen Volkes und seine Sorge um den ungestörten Zusammenhang mit dem indischen Kaiserreich wollten das deutsche Bahnunternehmen erdroffeln. Die Presseerläuterungen zu

Lansdownes Erklärung ließen über die geheimen Gedanken des britischen Volkes keinen Zweifel, und in Deutschland war man sich über die Gründe der englischen Haltung durchaus im klaren. Eine oftmals für offiziös gehaltene Korrespondenz, die „Berliner Politischen Nachrichten“, wagte es am 9. November sogar, auf den strategischen Wert der Bahn im Falle einer Sperrung des Suezkanals hinzuweisen. Ebenso erfaßte die russische Presse den Kern der englischen Absichten als das Bestreben, den Golf zu einem englischen See zu machen. „Nowoje Wremja“ und „Revue Russe“ hielten es für notwendig, die Überzeugung der südpersischen Bevölkerung zu zerstören, als habe England im Golf besondere Rechte; ja, man schrieb in Petersburg sogar von einer Verständigung Rußlands und der Türkei als der einzigen Lösung aller Probleme in Europa, Asien und Afrika.

Der Überfall bei Port Arthur vereitelte alle solche Träume. Es kam nun die Zeit, wo die britische Politik entschlossen zur Offensive gegen Deutschland vorging, im Süden Asiens, in der ganzen Welt. Es begann die Ära der großen Umzingelungsstrategie Eduards VII. Am 23. Juni 1904 hatte der englische König seine berühmte Reise nach Kiel gemacht. Ganz richtig hatte ihr der Diplomat der „Kölnischen Volkszeitung“ prophezeit, es werde jetzt entweder eine Verbesserung der englisch-deutschen Beziehungen kommen oder eine Verschlechterung; der bisherige Stand sei nicht mehr haltbar.

Es kam eine Verschlechterung.

IV. Die englische Attacke.

Mit größter Zielstrebigkeit hat König Eduard den Gedanken verfolgt, der deutschen Weltwirtschaftspolitik auf Schritt und Tritt Gelände abzugewinnen und sie auf den Heimatboden zurückzudrängen. Die Ententenpolitik wurde

planmäßig vorwärts geführt, und alles, was sich nicht in sie mit hineinziehen lassen wollte, sollte dem Verderben geweiht werden. So knüpfte er an das englisch-japanische Bündnis die britisch-französische Entente, verständigte sich mit Spanien über Marokko und verlockte Italien durch die Hoffnung auf Tripolis. Auch in den nordischen Ländern suchte König Eduard Anhaltspunkte. In Kristiania brachte er eine britische Prinzessin auf den Thron; nur in Stockholm glückten ihm seine Fangversuche nicht, und selbst mit dem Kopenhagener Hof wußte die ritterliche Liebenswürdigkeit Kaiser Wilhelms ein besseres Verhältnis herzustellen. Auch Rußland wurde erst durch die Niederlage in Ostasien und die ihr folgende Revolution des Jahres 1905 gefügig gemacht. Ich habe noch vor dem Portsmouther Frieden gegen den Widerspruch Dr. Albr. Wirths auf die Gefahr aufmerksam gemacht, daß die Niederlage Rußlands in der Mandchurei die Wiederaufrollung der orientalischen Frage, die Belastung der deutschen und österreichisch-ungarischen Ostgrenze und die Annäherung des Zarenreiches an England bedeuten würde. Die Entwicklung hat mir recht gegeben. Die Dankbarkeit für die wohlwollende Neutralität Deutschlands wurde in Rußland vergessen; die Angst vor der durch die Niederlage bei Mukden begründeten militärischen Überlegenheit des Deutschen Reiches und die von London und Paris nach Petersburg geleitete Suggestion, das europäische Gleichgewicht müsse durch eine deutschgegnere Koalition gesichert werden, bewirkten zusammen mit dem Wunsch nach einem Ausgleich mit England in Persien den Eintritt des Zarenreiches in die britisch-französische Entente am 23. September 1907.

Dieses russisch-englische Abkommen bedeutete naturgemäß den Rückzug der Petersburger Politik vom Persischen Golf. England hatte schon während der russischen Behinderung durch den ostasiatischen Krieg in Persien kräftig vorgearbeitet. Schon am 21. Juli 1904 herrschte in Teheran die Ansicht, England benutze die Ablenkung Rußlands, um sich außer

Seïstân auch andere Punkte Persiens anzueignen. Schon am 2. August fühlte sich England Rußland gegenüber stark genug, um im Unterhause der Monroe doktrin am Golf eine solche in Mittelasien zur Verhütung russischer Bahnbauten bis an die Grenze Afghanistans hinzuzufügen. Aber schon damals fühlte sich Balfour so siegesgewiß in Erwartung der künftigen Entwicklung, daß er versicherte: „Was ich am wenigsten erwarte, ist ein Zusammenstoß mit Rußland.“ Wirklich verstand sich die „Nowoje Wremja“ schon am 26. November zu dem Ratschlag, England und Rußland — die dieselben Feinde hätten — sollten in Asien Hand in Hand gehen und besonders Rußland solle Geld für den Bahnbau Enseli—Teheran und von dort zum Golf suchen; nur so sei die Gefahr der Bagdadbahn abzuwenden. Am 4. Januar 1905 setzte dasselbe Panslawistenblatt den Feldzug gegen Deutschland mit einer alsbald von der „Süddeutschen Reichskorrespondenz“ dementierten Falschmeldung aus London fort: alle Bemühungen der deutschen Finanziers, Mittel zur Fortsetzung des Bahnbaues zu erhalten, seien mißglückt, die Gesellschaft müsse liquidieren. Die offizielle Petersburger Politik machte den Schritt zur deutschfeindlichen Entente noch nicht mit; der unglückliche Krieg in Ostasien dauerte noch an. Der Zar und Kaiser Wilhelm trafen am 23. Juli in Bjerkoe zusammen. Nach dem Friedensschluß wurde um so eifriger an einer russisch-britischen Verständigung gearbeitet. Ein Kalkuttaer Brief der „Weltkorrespondenz“ lenkte am 28. März 1906 die Aufmerksamkeit auf brito-indische Bestrebungen nach einem russisch-englischen Einvernehmen über Persien. Schon auf der Marokkokonferenz in Algeciras hatte sich im Januar 1906 die Geschlossenheit der englisch-russisch-französischen Gegenfährlichkeit (und deren Unterstützung durch Italien) gegen die deutschen Wünsche offenbart. In dem seit dem Februar 1906 die englisch-türkischen Beziehungen trübenden Streit um die Zugehörigkeit Akabahs und Tabahs zum Osmanischen Reich oder zu Ägypten war das diplomatische Zusammengehen

des Zweibundes mit England ein weiteres Lebenszeichen der noch nicht fest umrissenen Tripleentente. Es war nach dem „Temps“ zwar noch keine kombinierte Aktion der drei Botschafter in Konstantinopel, aber immerhin hatte Herr Constans als Vertreter Frankreichs dem Sultan den Rat gegeben, die englischen Forderungen im Tabakstreit anzunehmen. Ebenso werde, so hieß es weiter, der russische Botschafter Sinowjew handeln, wegen der damaligen Ministerkrisis in Petersburg aber wahrscheinlich erst etwas später. Der „Temps“ frohlockte laut ob dieser russisch-französisch-englischen „Kombination“, wenn es sich auch noch um keinen „neuen“ Dreibund handle.

Die russisch-englische Annäherung machte nun schnelle Fortschritte. Ende April meldete die „Kölnische Volkszeitung“, sie sei auf Befehl des Zaren schon von Witte unter Mitwirkung Lamsdorffs eingeleitet worden. Eine Nachricht des „Standard“ über das Zustandekommen der Entente wurde am 20. Mai noch vom „Observer“ als aus der Luft gegriffen bezeichnet; am 24. desgleichen durch Minister Grey im Unterhaus. Am 28. stellte Fitzmaurice im Oberhaus eine englisch-russische Verständigung über Persien in Aussicht. Die vom „Temps“ am 21. September genährte Besorgnis vor einer Einnischung deutschen Kapitals in Persien beschleunigte die russisch-englischen Annäherungsversuche, und am 8. November wurde zum erstenmal eine Art gemeinsamen Protektorates Rußlands und Englands gegenüber der Türkei erwähnt. Mit diesem Zusammengehen des Zarenreiches mit England in Mittelasien lief der diplomatische Ausgleich des russischen Gegensatzes zu dem Verbündeten Großbritanniens in Ostasien parallel. Am 15. März 1907 meldete Reuter von Verhandlungen zwischen Rußland und Japan.

Als König Eduard nun auch noch mit dem italienischen Herrscher am 17. April eine Begegnung hatte, da machte sich in Deutschland eine beträchtliche Aufregung über die Entstehung eines Mittelmeervierbundes bemerkbar. Die Begeg-

nung des Kaisers mit dem Zaren schuf keine dauernde Beruhigung, um so weniger, als König Eduard trotz seiner wiederholten Durchreisen durch Deutschland den Weg nach Berlin nicht zu finden vermochte. Man sprach und schrieb nur noch von seinem Bemühen, Deutschland zu isolieren. Die Ratifizierung des englisch-russischen Abkommens am 23. September 1907 war die Krönung des deutschgegnerrischen Bestrebens des britischen Königs. Die Veröffentlichung des Vertragsinhaltes am 25. September brachte zugleich einen erläuternden Zusatz des „Reuterschen Bureaus“: die britische Regierung habe die vollste Anerkennung der englischen Sonderstellung im Persischen Golf von Rußland erreicht, wenn sie auch nicht in den Text des Vertrages aufgenommen worden sei.

So stellte sich der russische Rückzug vom Golf zugleich als ein Glied in der weltpolitischen Umzingelung Deutschlands überhaupt und zugleich als eine Station des Vormarsches Englands gegen die Bagdadbahn dar. Und zur selben Zeit erlitt auch die Türkei eine schwere Schlappe auf der Linie Indien—Persischer Golf—Rotes Meer. Das ging so zu:

Der indische Vizekönig Lord Curzon hatte schon sehr frühzeitig den Gedanken einer Offensive von Indien her nach dem Mittelmeer ins Auge gefaßt. Zu Anfang des Jahres 1903 hatte er die Idee eines indisch-arabischen Bahnbaues in die politische Erörterung geworfen. Je mehr sich die Rivalität mit der deutschen Weltwirtschaftspolitik zu einem weltpolitischen Gegensatz Englands gegen das Deutsche Reich überhaupt auswuchs, um so lockender mochte es erscheinen, den Verkehr von der Nordsee durch Mitteleuropa und Türkisch-Asien nach dem Indischen Ozean mit einer Querbahn vom Indischen Weltmeer nach dem Mittelmeer, der damals noch wie ein englischer Binnensee erschien, abzulenken. Anfang und Ende dieser Bahn standen unter britischer Kontrolle im Indischen Kaiserreich und in Ägypten. Auf der Mittellinie war der Persische Golf tatsächlich in die englischen Hände

geraten; nur das Zwischenstück in Arabien stand noch unter türkischer, also nichtbritischer Aufsicht. Am 1. Mai 1906 hieß es nun, in arabischen Kreisen werde geglaubt, daß die Araberrebelle im Jemen gegen die türkische Herrschaft die englische Protektion anrufen werde. Am 1. Februar war der langwierige Streit Ägyptens mit der Türkei um Akabah ausgebrochen. Um was es sich dabei handelte, wird klar, wenn man das Gerücht kennen lernt, daß die Türkei die Absicht habe, nach Akabah Gleise von der Mekkabahn her zu legen. In England fürchtete man, daß dadurch die Verbindungslinie vom Mittelmeer nach Indien strategisch gefährdet werden könne. Neben dem Akabahstreit lief auch der Kampf um Tabah her, der schließlich auf die Frage des Besitzes der Sinaihalbinsel hinausging. Am 4. Mai 1906 meldete Reuter, England habe an die Pforte eine Note gerichtet, die einem Ultimatum verzweifelt ähnlich sehe. Der Mangel an militärischer Bereitschaft, äußerer Hilfe und finanziellen Mitteln nötigte dann die Türkei zum Nachgeben. Darüber konnte Reuter am 28. September berichten.

Weniger erfolgreich als auf der Linie Indien—Golf—Suezkanal erwies sich der weitere Vorstoß in das Einflußgebiet der deutschen Unternehmungen hinein. Schon am 9. November 1903 war der englische Gesandte in Teheran mit Handels- und militärischen Sachverständigen zu einer Studienfahrt aufgebrochen, die vom Golf bis nach Basra und Bagdad gehen sollte. Nach einer Meldung vom 19. September 1904 sollte eine indische Kommission Ende des Septembermonats zu geschäftlichen Forschungen eine sechsmonatige Reise nach Bender-Abbas antreten. Am 1. März 1906 verbreitete Reuter die Kunde, daß der Engländer Glanville, ein Beamter der Euphrat- und Tigrisgesellschaft in Maaghil, am Schatt el-Arab im Kampf mit Arabern gefallen sei. Das gab englischen Kriegsschiffen erwünschte Gelegenheit, sich vor Basra zu legen. Alle diese Reisen dienten dem vermutlichen Zweck, die britischen Handelsbeziehungen an der Mündung

des Doppelstromes zu befestigen; nach einer Klage des deutschen Konsuls in Bagdad vom Ende des Jahres 1905 war der dortige Schiffsverkehr damals von der britischen Flagge monopolisiert.

Ein unzweideutiger Einbruch in die deutsche Wirtschaftszone war jedenfalls der am 2. Juli 1905 von der „Neuen Hamburger Börsehalle“ ans Licht gezogene, vor zwei Jahren in einer Schrift niedergelegte Plan des Ingenieurs Willcocks. Der Engländer hatte mit Hilfe des britischen Botschafters dem Sultan seinen Plan unterbreitet, die Wilajets Bagdad und Basra durch große Bewässerungsanlagen zu befruchten. Curzons Organ, die „Times of India“, machte sofort für diese Idee Propaganda. Vielleicht aber bedeutete diese Unterstützung durch den Vertreter der den Türken natürlich verhassten Roweitpolitik keine Förderung des Willcocks'schen Planes.

V. Der deutsche Gegenstoß.

In der schwierigen Periode der britischen Attaké ging die deutsche Bagdadpolitik mit äußerster Behutsamkeit vor, bis sie dann plötzlich mit einem kühnen Ruck das Unternehmen ein beträchtliches Stück weiterschob.

Während des ganzen Kriegsjahres 1904 hörte man in der Öffentlichkeit von keinen deutsch-türkischen Verhandlungen. Statt dessen scheinen die Franzosen ihren materiellen Vorteil in Konstantinopel gesucht zu haben. Die Pforte war wie immer in finanziellen Schwierigkeiten. Die Franzosen stellten zwar Geld in Aussicht, aber sie wollten zweierlei: einmal eine Verpflichtung der Türkei auf Abnahme Kreuzotscher Geschütze, und dann auch Vorteile für ihr Bahnsystem in Vorderasien. Vielleicht geschah es aber nicht ohne die geheime Gegenwirkung von deutscher Seite, daß um die Wende des Jahres 1904/05 das französische Anleihegebot durch den Sultan abgelehnt

wurde, weil dieser sich auf die Kanonenbestellung nicht einlassen wollte. Damit stand dann auch wohl eine Nachricht der „Frankfurter Zeitung“ vom 2. Januar 1905 in Verbindung, daß die Pforte und die Syrische Bahngesellschaft, die sich durch die parallel gelegte Meßkabhahn in ihrer Rentabilität geschädigt glaubte, über die Bedingungen des Verkaufs der Strecke Damaskus—Mejerib nicht einigen konnten: die Syrische Bahn forderte eine jährliche Vergütung von 18000 Pfd., die Pforte blieb mit 8000 Pfd. unter dieser Forderung. Am 12. April hatte die Türkei neue finanzielle Aufnahmen beim Versuch einer Anleihe von 60 Millionen in Frankreich. Wie groß die Finanznot damals war, bewies die Tatsache, daß sich die Pforte am 3. Mai einen Vorschuß von 2700 Pfd. von der Dette publique geben lassen mußte, bloß um die Fahrgebühren für die noch im Suezkanal liegenden Truppentransporte nach dem Innern zahlen zu können. Unter solchen Umständen glaubte die französische Republik die Gelegenheit für einen kräftigen Druck gekommen. Laut „Frankfurter Zeitung“ überreichte der Botschafter Constans am 3. Mai eine Note an den Minister des Außern Tewfik Pascha, daß die in der Woche vorher abgeschlossene türkisch-französische Anleihe erst genehmigt werde, wenn die französischen Forderungen wegen der syrischen Bahnen, des Raibaues in Konstantinopel und der Bestellungen für die Armee vollständig befriedigt würden. Die Ottomanbank hatte den im Anleihevertrag vorgesehenen Vorschuß von 10 Millionen Franken an die Pforte noch nicht bezahlt und die Dette publique das wiederholte Verlangen nach Vorschüssen abgelehnt. Nur die Tabakregie fühlte ein menschliches Mitleid und sprang der Regierung am 13. Mai mit einem Vorschuß von 25 000 Pfd. zu Hilfe.

Das Jahr 1906 zeigte auch die Finanzpolitik Englands und Frankreichs in enger Entente. Nach einer Meldung des „Wiener Korrespondenz-Bureau“ vom 12. Februar verhielt sich Großbritannien gegen den türkischen Wunsch nach einer

3prozentigen Zollerhöhung durchaus ablehnend. Die Pforte ging diplomatisch vor und ließ in London erklären, daß sie den Weiterbau der Bahn Smyrna—Uşak genehmigt habe. Die englischen Wünsche klammerten sich damals aber an den arabischen Teil des Osmanenreiches und drängten nach einer schnellen Beilegung des Akabahstreites. England verknüpfte daher die Aufgabe seines Widerstandes gegen die Zollerhöhung am 26. Februar mit dem Verlangen, daß alle seine Forderungen erfüllt würden. Die türkische Regierung drückte am folgenden Tage ihre Verstimmung aus über die Störung ihrer Finanzen und empfand am 8. März wieder bitter das Fehlen von Vorschüssen.

Von diesem Augenblick an macht sich nun die zunächst nur leise Gegenwirkung der deutschen Bestrebungen bemerkbar. Noch vor einem Jahre hatte man sich bei uns vollständig in der Verteidigung gefühlt. Eine Londoner Bürgennachricht der „Nowoje Wremja“, die Bagdadbahngesellschaft habe kein Geld für die Fortsetzung des Bahnbaues erhalten können, wurde von der „Süddeutschen Reichskorrespondenz“ am 4. Januar 1905 in offiziellem Auftrag als unwahr bezeichnet. Noch nicht drei Wochen später, am 20., bewies die Gesellschaft durch die Tat ihre Leistungsfähigkeit. Nach einer Meldung der „Frankfurter Zeitung“ aus Konstantinopel unterbreitete Geheimrat Zander im Tildiz in einer außerordentlichen Sitzung des Ministerrates die deutschen Vorschläge für eine neue Anleihe von 100 Millionen Franken. Die deutsche Regierung selber aber hielt sich politisch in behutsamer Reserve. Sie war eifrig bemüht, ihre Uninteressiertheit an dem türkischen Streit mit Frankreich und England zu bekunden. Das „Wiener Korrespondenz-Bureau“ wußte noch am 28. April 1906 aus Kairo zu melden, daß Legationsrat von Oppenheim angeblich auf Weisung aus Berlin eine geplante Reise nach Syrien aufgegeben habe. Und am selben Tage auch mußte die „Kölnische Zeitung“ offiziös Deutschlands Interesslosigkeit an dem „Wüstensand“ bei Akabah nachweisen. Nach einer

Neutermeldung vom 1. Mai aus Berlin war der dortige englische Botschafter angewiesen worden, der Auffassung von einer deutschen Beteiligung an dem britisch-türkischen Konflikt mit allem Nachdruck entgegenzutreten. Diese englische Beschwichtigungspolitik entsprang der unbequemen Beunruhigung, in die Großbritannien seit Anfang Mai durch panislamitische Sekteartikel angesichts seines großen mohammedanischen Untertanenbestandes versetzt wurde. Es war daher ein weites Entgegenkommen der Berliner Regierung, wenn sie nach einer Berliner Meldung vom 6. Mai sogar den Londoner Botschafter Wolff-Metternich beauftragte, mitzuteilen, daß Deutschland zu dem türkisch-englischen Streit in keiner Beziehung stehe.

Die britische Revanche bestand in einer Erklärung des Ministers Grey vom 8. Mai, daß die Frage der Bagdadbahn in neuerer Zeit von keiner Seite offiziell vor die englische Regierung gebracht worden sei. Gleich darauf aber wurde vom „Standard“ über Rußland hinüber ein Fühler ausgestreckt mit der Meldung, das Zarenreich beabsichtige, seine kaukasischen Bahnen mit der Bagdadbahn in Verbindung zu setzen; Deutschland werde dann die Oberaufsicht über die Bagdadbahn bis Bagdad, England die Kontrolle von Bagdad bis zum Golf erhalten; diese letztere Strecke könne aber auch international werden. Nun erst setzte sich der deutsche Offiziosus, wenn auch in sehr verbindlicher Form, in Oppositionsstellung. Die „Kölnische Zeitung“ legte die Rechtslage der Bagdadbahn dar und untersuchte die britischen Wünsche. Die Folge war eine offensivliche Verstimmung in England, und so begann vom 25. Mai an eine englisch-deutsche Zeitungspolemik; sie gipfelte in einer Zurückweisung von Reuter verbreiteten „Klatsches“, Deutschland habe sich nur die Konzession von Bagdad bis zur persischen Grenze, niemals aber eine solche auf persischem Gebiet gesichert. Das war am 10. Juni. Hier war der Wendepunkt; die deutsche Offensive verdrängte die bisherige Passivität.

In England fand man sich mit der offiziellen deutschen Darstellung nicht so leicht ab. Als Ree am 14. Juni im Unterhause fragte, ob Grey eine offizielle Nachricht über die deutsche Konzession von Bagdad bis zur persischen Grenze (Chanikin) habe, lautete die Antwort des Ministers, daß er keine offizielle Mitteilung besitze. Zwar gab der „Standard“ am 20. Juni eine scheinbar sehr entgegenkommende Erklärung ab, es fielen weder England noch Rußland ein, vertraglich erworbene Rechte Deutschlands zu bestreiten und dieses zur Annahme einer internationalen Aufsicht zu zwingen. Aber die wahre Gesinnung des britischen Volkes offenbarte eine Interpellation im Oberhause am 2. Juli. Lord Newton ängstigte sich, es könnten die Erträge aus einer etwaigen Erhöhung der türkischen Zölle für die Kilometerbereitschaft der Bagdadbahn verwandt werden. Er meinte, die Aussicht, daß eine Bahn vom Bosphorus nach Bagdad ganz und eine Linie von ebendort bis nach Mekka teilweise unter deutsche Kontrolle geriete, sei eine Möglichkeit, die England nicht gleichgültig lassen könne. Unterstaatssekretär Fitzmaurice nannte Newtons Befürchtungen verfrüht, weil die britische Regierung darauf bestände, daß die Zollerhöhung ausschließlich Mazedonien zugute komme. Am 10. Juli hieß es denn auch, der englische Botschafter in Konstantinopel solle die Kollektionnote seiner Kollegen wegen der 3prozentigen Zollerhöhung nicht unterzeichnen. Man fühlte in Deutschland nur zu merkbar die Verquickung des englischen Widerstandes gegen das türkische Werben um erhöhte Zolleinkünfte mit der Opposition gegen den deutschen Wunsch, an den Golf heranzukommen. „Daily Mail“ wollte beispielsweise am 31. Juli wissen, Deutschland habe Koweit als Endpunkt der Bahn aufgegeben, dafür aber Chor Abdullahs nordöstlich von Koweit gewählt. Aber, so fügte das Londoner Blatt hinzu, auch dieser Ort unterstehe dem Scheik von Koweit, mithin auch britischem Schutze. Es war daher eine durchaus begreifliche Reaktion auf die ewige Gegensätzlichkeit Englands und Frankreichs, wenn Deutschland

nun seinerseits nach all der zarten Distanzpolitik gegenüber dem Akabahstreit in das Interessengebiet seiner Gegner vorzudringen suchte. Es geschah dies nach drei Richtungen hin: von der Hedschasbahn gegen die französischen Ansprüche, von Bagdad aus nach dem Golf und von Mesopotamien nach Persien hinein.

Die türkischen Widerstände gegen die französischen Forderungen in Kleinasien und Syrien sind schon erwähnt worden. Am 19. Oktober 1906 verlautete, die französische Gesellschaft der Smyrna-Kassaba-Bahn bewerbe sich um die Verlängerung der Linie von Soma bis Balikesri. Die deutsche Presse begann seit Ende Oktober lebhaftes Interesse für die syrischen Bahnen und besonders für die Rentabilität der Bahn Damaskus—Haifa zu zeigen. Gleichzeitig war auch die Teilnahme an dem Fortgang der Hedschasbahn unverkennbar, zu deren Besichtigung Auler Pascha am 15. August nach Medina gekommen und die am 1. September, zur Thronbesteigungsfeier des Sultans, bis El Ula eröffnet worden war. Den Franzosen machte die Beteiligung des deutschen Generals an dieser Feier offensichtlich Besorgnis, und auch in England scheint die „deutsche Invasion“ ihren Eindruck nicht verfehlt zu haben. Es schien, als strecke die Türkei unter Beihilfe Deutschlands von dem Stiel der Anatolischen Bahn nunmehr eine Gabel nach der britischen Verbindungslinie von Suez zum Indischen Meer. Es schien in Paris wie in London geraten, den Gegensatz gegen die Bagdadbahn nicht zum Äußersten zu treiben. Man wollte das Herankommen der Deutschen an den Golf nicht unter allen Umständen verhindern. Aber man wollte noch Kautelen. Welche, wird noch zu sagen sein.

Einen weiteren Ausgangspunkt für die deutsche Offensive bildete die schon in einem früheren Kapitel gemeldete Festsetzung deutscher Wirtschaftsunternehmungen in Mesopotamien. Am 9. Januar 1905 war die große Kommission zur Untersuchung der Petroleumquellen im Auftrage der Deutschen Bank aufgebroschen. Es gehörten dazu die Ingenieure Cesare Porro

und Professor Rislinger, Dr. Quandt von der Deutschen Bank und ein Vertreter der Internationalen Baugesellschaft in Frankfurt a. M., sowie mehrere andere technisch geschulte Kräfte. Es lag für die deutschen Unternehmer der Gedanke nahe, die Abwehr der Entente-Offensive in einem Vordringen nach dem britischen Interessengebiet zu suchen. Am 24. Juni wurde die Welt durch die Mitteilung überrascht, daß auf dem Tigris, auf dem die Schifffahrt bisher ausschließlich der britischen Firma Lynch gehörte, eine rein türkische Linie mit zwei Schiffen eingerichtet werden sollte. Diese neue ottomanische Dampfergesellschaft sei entstanden durch die Vereinigung der alten türkischen Gesellschaft Osman i Osmani mit der Verwaltung der Sultansgüter.

Die deutsche Unternehmungslust ließ sich auch durch eine sofort im englischen Unterhause auftauchende Querfrage und durch die Antwort des Unterstaatssekretärs Percy, daß die britische Regierung noch heute auf dem vor zwei Jahren eingenommenen Standpunkt gegen jegliches Vordringen einer fremden Macht nach dem Persischen Golf stehe, nicht einschüchtern. Schon Ende des Jahres 1905 hatte der deutsche Konsul in Bagdad beklagt, daß noch keine deutsche Schifffahrtsgesellschaft Schiffe nach dem Persischen Golf gesandt habe, obwohl eine Zweiglinie von der deutschen Linie nach Ostafrika wohl ausführbar sei. Daraufhin begann die englische Beforgnis Schreckgespenster zu sehen. Reuter fabelte von Bemühungen des deutschen Konsuls bei der Pforte wegen Kaufs oder Pachtung der bei Bahrein liegenden Insel Gobel und mußte sich dafür am 10. Juni 1907 von der offiziellen „Süddeutschen Reichskorrespondenz“ Klatschsucht vorwerfen lassen. Trotzdem mußte der englische Minister im Unterhause auf eine Anfrage antworten, ob die Londoner Regierung offizielle Nachrichten habe, daß Deutschland Inseln im Golf erwerben wolle. Der Minister konnte getrost alles ableugnen. Die englische Presse aber griff die Meldung auf, daß die Hapag eine selbständige Schifffahrtsverbindung nach dem Golf

eingerrichtet habe, und folgerte daraus das Gelüste der deutschen Politik nach einer deutschen Flottenstation in jenen Gewässern. Den Höhepunkt erstieg eine „Standard“-Meldung am 3. April 1907, daß die englische Stellung im Golf überhaupt bedroht sei. Es war eine ganz eigenartige Furchthypnose, die die britische Öffentlichkeit trotz der überragenden Machtstellung ihrer Diplomatie damals beherrschte. Deutschland war hier, Deutschland war da. Deutschland war selbst in Persien.

Am 21. September 1906 hatte laut „Kölnischer Zeitung“ die Deutsche Bank aus dem Reiche des Schahs eine Anregung erhalten, die aber über das Stadium der Prüfung noch nicht hinausgekommen war. Es handle sich, so meldete das Blatt, um eine reine Handelsbank ohne politischen Charakter. Am 3. April 1907 stieß der „Standard“ in einer Berliner Mittheilung seinen schon erwähnten Angstschrei über die Lage im Golf aus. Er fügte hinzu: die Deutschen suchten mit Hilfe der Orientbank in Persien eine Schutzherrschaft, wenn nicht die völlige Eroberung vorzubereiten. England könne das nicht zugeben. Erst am 24. April brachte die „National-Zeitung“ ein Dementi. Darin wurde gesagt, ein Abkommen zwischen dem deutschen Gesandten in Teheran und der Persischen Nationalbank bestehe nicht; die Deutsche Orientbank dehne ihre Wirksamkeit auch auf Persien aus; deshalb sei ein Vertreter dieser Bank nach Persien unterwegs, sei aber noch nicht in Teheran angekommen; eine Anknüpfung mit den persischen Stellen sei daher noch nicht erfolgt. Ebenso ließ sich die „Frankfurter Zeitung“ vom selben Tage aus Berlin vernehmen: es seien bloß erst Vorarbeiten im Gange. Diese Vorarbeiten mochten am 8. Juli als beendet gelten. Denn an diesem Tage verließ Direktor Herbert Gutmann Teheran, nachdem es ihm gelungen war, in Schiras und im Süden des Landes Filialen der deutschen Finanzgruppe zu gründen.

Und nun machten sich die von Smyrna durch Syrien bis nach Hedschas, im Persischen Golf und in Persien selbst unter-

nommenen deutschen Gegenstöße gegen die deutschgegerische Offensive bemerkbar. Freilich wurde vielleicht der Eintritt Rußlands in die Entente beschleunigt; aber gleichzeitig wurde doch die französisch=englische Wirksamkeit zaghafter. Schon der „Standard“ hatte in seiner mehrfach erwähnten Berliner Korrespondenz vom 3. April 1907 vorgeschlagen: finanzielle Beteiligung am Bagdadbahnbau durch England, dafür Verzicht Deutschlands auf Einbruch in Persien und Überlassung der Herrschaft an England im Persischen Golf. Nun meldete am 16. September der „Courier Européen“: der französische Botschafter in Petersburg sei bei Rußland für das ausschließliche Monopol der Deutschen Bagdadbahngesellschaft eingetreten; Sir Arthur Nicholson, der Vertrauensmann König Eduards, sei dagegen; aber dieser selbst habe die Notwendigkeit guter Beziehungen zwischen Frankreich und Deutschland betont, und so sei der Beschluß zustande gekommen, daß die Bagdadbahn den Golf erreichen dürfe, jedoch nur unter der Bedingung, daß sie unterhalb Bagdads einer deutsch=englischen Kontrolle unterstellt werde. Es ist für die Durchführung unserer Aufgabe gleichgültig, ob dieser Beschluß wirklich gefaßt worden ist. Es genügt die Erkenntnis, daß die deutsche Offensive ihren Eindruck auf die öffentliche Meinung in Großbritannien nicht verfehlt hat.

Und ebensowenig auf die Türkei. Deren Finanznöte hatten keineswegs die deutsche Kapitalkraft aufgesogen. Mit einem gewissen Stolz hatte die „Süddeutsche Reichskorrespondenz“ in ihrer Polemik gegen Reuter am 10. Juni 1906 betont, daß die Mittel für den Bahnbau über den Taurus vorhanden seien; es brauche dafür kein fremdes Kapital in Anspruch genommen zu werden. Die „Deutsche Orientkorrespondenz“ wollte am 8. November in Konstantinopel erfahren haben, die Direktion der Anatolischen Bahn befaße sich mit dem Bau der Strecke von Bulgurlu bis Adana. Die Bauausführung werde der bekannten Frankfurter Firma übertragen, die damit im nächsten Jahre beginnen solle. Und da=

neben tauchen schon neue Projekte auf. Es seien, so heißt es im Verfolg der eben erwähnten Mitteilung, zwei deutsche Ingenieure von Konstantinopel abgereist, um die Frage zu erwägen, inwiefern sich die Reede von Mersina als End- und Hafenstation eigne, oder ob die Schaffung eines Hafens in Tumurtalik vor Mersina den Vorzug verdiene. Eine solche Bahn bedeutete zweifellos einen Abstecher von der Hauptlinie ins englische und französische Interessengebiet an der mittel-
ländischen Küste. Sie bedeutete darüber hinaus aber noch eine Parallelinie zu dem indoarabisch-ägyptischen Projekt der Engländer. Sollte dieses die deutsche, vom Norden nach dem Süden gerichtete Bagdadlinie in offensiver Absicht durchkreuzen, so lenkte die Linie Basra—Bagdad—Mersina den Verkehr von dem südlicher geplanten britischen Konkurrenzunternehmen ab. Und im Hinblick auf diese Wirkung darf man den Gedanken jenes Abstechers von der Bagdadlinie als eine der wirksamsten Paraden gegen die Offensive der Entente betrachten. Natürlich wurde deutscherseits der Versuch gemacht, die Gegner über die Tragweite dieses Schachzuges zu täuschen. Die „Deutsche Orient-Korrespondenz“ gurrte wie eine verliebte Taube: das Baukapital solle von einem französischen Syndikat, dessen Zusammensetzung noch geheim sei, und von einer englischen Kapitalistengruppe beschafft werden. Wir werden später sehen, wie die neue Bahnlinie bei den Gegnern Deutschlands aufgenommen wurde.

Vorläufig war die deutsche Bahnpolitik bemüht, sich in dem inzwischen gewonnenen Arbeitsgebiet wirtschaftlich einzurichten. Wie sich die Bahngesellschaft das Wirtschaftsfeld in der linken Flanke, die etwaigen Petroleumfelder in Mesopotamien, zu sichern versuchte, so wurde nun die Fruchtbarmachung der großen Ebene von Adana auf der rechten Seite ins Auge gefaßt. Was der Engländer Willcocks im Osten im Sinne hatte, erreichte die deutsche Bahngesellschaft im Westen. In der Türkei herrschte sogar eine gewisse gehobene Stimmung. Am 26. Mai 1907 feierte der „Sabah“ die Abreise

von vier Ingenieuren zum Studium der Linie Bulguru—
Adana mit einem Hymnus auf das Kulturwerk der Durch-
querung des Taurus. Wenn die große Bahnlinie auch durch
Mesopotamien beendigt sei, dann sei der größte Schritt der
ottomanischen Zivilisation getan. Auch die deutsche Presse
würdigte durchaus die Bedeutung der Kultivierung des
Landes durch die Bewässerung der Ebene von Adana. Am
14. Februar 1908 erging das Trade über die Trockenlegung
der dortigen Sümpfe.

Die deutsche Öffentlichkeit erfuhr bei dieser Gelegenheit
zum erstenmal — bei der Erwähnung einer Audienz beim
Sultan am 6. September 1907 — von der Wirksamkeit eines
Mannes, der berufen sein sollte, in den deutschfeindlichen Ring
der Eduardschen Entente die große Bresche zu legen. Kiderlen-
Wächter, Gesandter in Bukarest, war damals zeitweiliger Ver-
treter des Botschafters Freiherrn von Marschall.

VI. Der Sturm auf die deutsche Linie.

Wenn man sich den Knäuel von Staatenverbindungen
ansah, den König Eduard zustande gebracht hatte, so fand
man den Versuch einer Umschnürung des großen Interessen-
gebietes, das damals von der Nordseeküste durch Mittel-
europa und Türkisch-Asien bis an den Indischen Ozean ging.
Eduards VII. Absicht ging aber über eine Umklammerung
durch einen deutschfeindlichen Mächtekonzern hinaus. Die
Linie der Anhänger Deutschlands selber sollte durchbrochen,
das Deutsche Reich somit in seinem Heimatgebiet isoliert
werden. Dann konnte der diplomatische Krieg, den der Drei-
verband gegen den Dreibund nach dem Willen des britischen
Königs führen sollte, als siegreich betrachtet werden.

Die erste Zeit nach der Unterzeichnung des britisch-russischen Vertrages über Mittelasien verlief verhältnismäßig ruhig. Eine durch die Kaiserreise nach England im November hervorgerufene Preßerörterung über die Bagdadbahn war schon am 6. November durch eine Mitteilung im „Berliner Tageblatt“ im Keim erstickt worden, deutscherseits werde eine solche Erörterung nicht angeregt werden, schon um nicht den Anschein der Unentbehrlichkeit des englischen Kapitals zu erwecken. Der Dezember brachte nach dieser Befundung deutscher Reserve den ersten Konflikt kommerziell-diplomatischer Natur im Golf. Am 13. berichtete die „Kölnische Zeitung“ offiziös aus Berlin über die Wegnahme einer Warenniederlage eines deutschen Händlers auf der absolut unbewohnten Insel Abu Musa. Man beschuldigte den Deutschen der Kriegskonterbande. In der Heimat vermutete man aber, es sei den Briten darum zu tun, das dortige Oxydgeschäft in englische Hände zu bringen und die Sapag zu schädigen. Der deutsche Gesandte in Teheran, der spätere Unterstaatssekretär Stemrich, begann sofort auf Weisung aus Berlin diplomatische Auseinandersetzungen mit den Engländern. Das war das Signal, daß sich auf dem ganzen Umkreis die deutschgegnertischen Neigungen gegen die Bagdadbahn bemerkbar machten. Der Standpunkt der britischen Regierung wurde wieder einmal durch eine der beliebten parlamentarischen Erklärungen festgelegt. Unterstaatssekretär Fitzmaurice unterzog sich dieser Aufgabe am 6. Februar 1908. Aber immer wieder bricht im englischen Parlament wie einst gegen Rußland so jetzt gegen Deutschland die Furcht vor einer Bedrohung der britischen Interessen im Golf hervor. Am 30. März sah sich Unterstaatssekretär Runciman zu der Mitteilung genötigt, daß britischerseits die schriftliche Erklärung des russischen Ministers des Außern, das englisch-russische Abkommen berühre die britischen Rechte im Golf nicht, der deutschen Regierung mitgeteilt worden sei. Die Absicht war zweifellos, alle etwaigen Hoffnungen in Deutschland auf die Möglichkeit eines späteren Zu-

sammengehens mit Rußland im Golf zu ertönen. Einen Tag später fügte Lord Fitzmaurice im Oberhause die weitere Mittheilung hinzu, daß die britischen Interessen zwischen Bagdad und der persischen Grenze vollständig geschützt seien. Es zeugte gewiß nicht von Freundlichkeit gegen die deutsche Bahnpolitik, wenn am 30. April im Unterhause Casborne die Frage an die Regierung richtete, ob die Pforte einen Teil der erhöhten Zolleinnahmen für die Kilometergarantie verwenden könne, die Deutschland zur Verlängerung der Bagdadbahn anstrebe. Der britische Staatssekretär stritt in seiner Antwort der Pforte die Berechtigung ab, die Zolleinkünfte anders als für das mazedonische Budget zu verwenden. In derselben Richtung bewegten sich Frage und Antwort in der gleichen Angelegenheit am 15. Mai.

Und die Opposition des englischen Volkes gegen die deutsche Politik wurde nun eine entschlossen weltpolitische. Seit dem 6. März hallte die Presse des Inselstaates wider von der Erregung über den Brief des Deutschen Kaisers an Lord Tweedmouth über die Flottenfrage, und der Lärm hatte schon am 9. März sein Echo im Unter- wie im Oberhause gefunden. Er gipfelte in der starken Betonung der britischen Vorherrschaft zur See am 10. März. Die deutsche Politik säumte nun nicht, die noch ententefreien Mächte nach Möglichkeit an sich zu ziehen.

Am 14. Februar 1908 teilte der „Ikdam“ mit, ein Traktat des Sultans verfüge die Schiffbarmachung der Flüsse Seihun und Dschihan sowie die Trockenlegung der Sümpfe von Adana. Nach einer gleichzeitigen Meldung des „Sabah“ sollte der Minister der öffentlichen Arbeiten an die Sicherung des Verkehrs zwischen Basra und Bagdad gegen das englische Schifffahrtsmonopol durch Einrichtung von Automobillinien denken. Ebenso stieß die türkische Verkehrspolitik zielbewußt nach dem Roten Meer vor. Mit deutscher Unterstützung. Am 2. März schon war erzählt worden, Meißner Pascha solle die Leitung des Hedschasbahnbaues wieder übernehmen. Das „Wiener

Korrespondenz-Bureau“ berichtete zwar am 23. April von finanziellen Schwierigkeiten dieser Bahn. Aber nun zog, nach derselben Quelle, die türkische Politik mit einem Appell an alle Glaubensgenossen, den Bau der Bahn nach der heiligen Stadt Mekka zu unterstützen, mit vollem Bewußtsein eine Bewegung zu Hilfe heran, die der britischen Regierung in den Folgejahren viel Kopfschmerzen machen sollte. Und mit der Verwendung des Panislamismus paarte sich weiter der deutsche Einfluß an der Hedschasbahn. Am 3. Juni berichtete nämlich das „Berliner Tageblatt“, eine Kommission, der auch Padeln, der zweite Dragoman der deutschen Botschaft in Konstantinopel, angehöre, werde eine vierwöchige Studienreise unternehmen, die der Anlage großer Quarantänestationen für die Pilger an der Hedschasbahn dienen solle. Die deutsch-türkische Intimität schien fester als je gefügt zu sein. Im selben Augenblick machte aber die deutsche Verkehrspolitik auf der ihr gehörenden Bahnlinie einen großen Sprung vorwärts.

Am 24. Mai kam aus türkischen Blättern die Nachricht, daß eine Einigung über den Weiterbau der Bahn bis Mardin zustande gekommen sei; doch stehe die Ratifikation noch aus. Es handle sich um den Bau von vier Sektionen von Bulgurlu bis Latif oder Mardin (= 840 km) mit einer Abzweigung nach Aleppo. Die Kilometergarantie betrage 11 500 Fr. Diese und die Betriebskosten (4500 Fr.) seien durch die Überschüsse der revenues concédées verbürgt. Trotz der noch ausstehenden Endentscheidung sei die Fortführung der Strecke bis mindestens Aleppo gesichert. Nach dem „Wiener Korrespondenz-Bureau“ sollte das Trade schon am 22. Mai fertig gewesen sein, die Verträge aber seien am Tage darauf unterzeichnet worden. Am 3. Juni kam dann die Bestätigung der Unterzeichnung. Innerhalb Jahresfrist sollten die Pläne für den Bau der 840 km langen Neustrecke eingereicht, und in spätestens sieben Jahren sollte der Bau bis Helif fertig sein. Die Leitung des Weiterbaues wurde dem Geheimen Oberbau- rat Madensen, der schon beim Bau der Anatolischen Bahn und

der Strecke Konia—Bulgurlu tätig gewesen war, übertragen. Die erste Kolonne von Ingenieuren der Firma Holzmann traf am 13. Juni ein, um eifrig die Einzelstudien für die Weiterführung der Bahn zu betreiben.

Der Tag, an dem die Bestätigung der Unterzeichnung des neuen Vertrages bekannt wurde, war derselbe, an dem das „Berliner Tageblatt“ die Studienreise des deutschen Dragomans nach der Meffabahn gemeldet hatte. In der deutschen Presse flirrte und flimmerte damals die Ahnung, wenn auch nur die Ahnung von der Parallelität der Vorgänge. So schrieb die „Kreuzzeitung“ einen Aufsatz über die Verknotung der Bagdad- und Hedschasbahn und sie wies dabei — eine deutliche Äußerung der damaligen Auffassung in Deutschland — auf den Einfluß des neuen Bahnsystems für die Entwicklung des Islam hin. Gegen diese in der Entfernung gewaltig groß erscheinende panislamitische Gefahr holte nun England zu dem schweren Hieb aus, der mit der Türkei auch das befreundete Deutschland treffen sollte. Der Sturmbock sollte Rußland werden.

Das so lange auf dem Würzsteiger Abkommen ruhende österreichisch-russische Einvernehmen über die Balkanhalbinsel war mit der Rückkehr der russischen Politik aus dem fernen nach dem nahen Osten ins Bröckeln geraten. Seit etwa Mitte Februar 1908 bestanden zwischen Österreich-Ungarn und Rußland Häfeleien wegen der geplanten Balkanbahnen von der Donau nach der Adria und von Serajewo nach Mitrowiça. Durch letztere wäre das Bahnetz der mitteleuropäischen Dreihundmächte an die Verkehrslinien der europäischen und dann auch der asiatischen Türkei geknüpft worden. Rußland und England, seit 1907 durch das Abkommen über Persien sehr intim geworden, regten sich beide zum Widerstand gegen das Vordringen der mitteleuropäischen Verkehrsinteressen nach dem Balkan hinein. Auf der berühmten Begegnung des Königs Eduard mit dem Zaren in Reval am 6. Juni beschloß die neue Entente, die Regelung der Balkanverhältnisse in die

Hände zu nehmen. Am 18. Juni mußte „Reuters Bureau“ der Welt mitteilen: der englisch-russische Vorschlag zur Beruhigung Mazedoniens stehe fest.

Es handelte sich tatsächlich um eine Beschneidung der türkischen Souveränität. Aber in Deutschland fühlte man, daß es um mehr ging, daß die Einkreisungspolitik Eduards VII. nun auch den Versuch mache, die Türkei von uns abzuschneiden. Die „Petersburger Telegraphen-Agentur“ stieß am 25. Juni eine Art Kriegsdrohung gegen die Pforte aus, und am 8. Juli veröffentlichte der frühere Legationsrat Herr vom Rath, wie ich zu wissen glaube mit Zustimmung des Auswärtigen Amtes, im „Tag“ seine berühmte Enthüllung des Curzonschen Memorandums. Natürlich bestritt Lord Curzon selber, die Absicht einer Aufteilung der asiatischen Türkei je geäußert zu haben. Aber in Deutschland schenkte man dem Dementi keinen Glauben. Es war der Kaiser selber, der an sein Volk den großen Appell richtete, bereit zu sein. Über Paris kam das Gerücht von seiner aufsehenerregenden Döberitzer Rede nach Deutschland zurück. Und am 24. Juni zuckte von der großen Handels- und Hansestadt an der Elbe her das stolze Kaiserwort: „Die Hamburger und ich wir verstehen uns“, und der Trutzgesang, den die Hanseaten vor der kaiserlichen Wohnung immer wieder anstimmten, das „Deutschland, Deutschland über alles“, entflamte das ganze deutsche Volk.

Der Friede Europas stand auf dem Spiel. Denn am 10. Juli wurde der englisch-russische Reformplan für Mazedonien den Mächten unterbreitet; an ihm mußten sich die Heerlager Europas scheiden.

Da kam durch den Aufruhr der Jungtürken eine neue Lage. Am 24. Juli wurde das türkische Parlament einberufen.

VII. Die Bresche in der Einkreisung.

Es schien anfangs, als bedeute das Ende des Absolutismus Abdul Hamids, des Freundes Kaiser Wilhelms, auch das Ende der deutsch-türkischen Intimität. Aber es hat in Deutschland selber immer genug Optimisten gegeben, und unter ihnen befanden sich gerade solche, die den Orient aus eigener Anschauung kannten, neben von der Golz Pascha Männer wie Dr. Zäch und Paul Rohrbach, die selbst in den Augenblicken, wo die Jungtürken von Deutschland und dem Dreibunde so gut wie gar nichts wissen wollten, an der Wiederkehr freundlicherer Gefühle in Konstantinopel gegen die deutsche Politik nicht verzweifelten.

Nach der innerpolitischen Veränderung in der Türkei begann ein gewaltiger Wettlauf zwischen Deutschland und England um die Gunst der Machthaber in der türkischen Hauptstadt. Zunächst vertagte England nach einer Unterhaus-erklärung vom 27. Juli seine mazedonischen Reformvorschläge. Der deutsche Gegenzug bestand in einer offiziellen Ablehnung jeglicher Einmischungsgelüste der deutschen Regierung durch die „Kölnische Zeitung“ am 30. Juli. Mit dieser Zurückweisung deutschgegenerischer Gerüchte wurde die am selben Tage stattfindende Audienz des zur Vertretung des Herrn von Marschall nach Konstantinopel entsandten Bukarester Gesandten von Kiderlen-Wächter begleitet, und die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ brachte ihren Glückwunsch zu der staatsrechtlichen Umgestaltung mit den Worten dar: „Wir wünschen der Türkei ein starkes, freies Volk unter einem aufgeklärten Herrscher.“ Aber die „neue Türkei“ war doch nicht so rasch zu gewinnen. Sie schien mit allen Großmächten ihre Geschäfte machen zu wollen. So erklärte der Großwesir beispielsweise dem Vertreter der „Kölnischen Zeitung“ am 10. August, der deutsche Bahnbau in Kleinasien hebe zwar die inneren Kräfte der Türkei, aber die Freundschaft Deutschlands habe das Osmanenreich nicht vor äußeren Stürmen schützen können; die Ver-

sonders auch nach Chanikin, einzuführen. Die Förderung der Synd=Interessen war nun damals freilich wenig nach dem Geschmack der Türken. Der „Tanin“ sah in den britischen Wünschen in einem Aufsatz vom 14. März nur eine Beschränkung des türkischen Lebensinteresses, das den Bahnbau bis Basra fordere.

Wenn neben den Synd=Ansprüchen auf dem Umweg über den „Temp“ in einer vom 14. Februar 1911 datierten Äußerung aus London auch wieder mit dem Gedanken der Internationalisierung des Schlußstückes bis Basra gespielt wurde, so konnte man deutscherseits nach dem althergebrachten Stande der Dinge zunächst hierauf nicht allzuviel erwidern. Wenn aber die „Times“ vom 28. Januar und die „Westminster Gazette“ vom 24. Februar mit aller Energie an dem Verlangen nach Anerkennung des englischen Anspruches auf Vorherrschaft am Golf festhielt, so konnte Deutschland natürlich keine Rechte in einem Gebiet einräumen, das die Türkei selber noch als das ihrige ansah. Es kam hinzu, daß der ursprüngliche Bagdad=bahnvertrag mit der Türkei die Fortführung der Bahn bis an den Golf vorsah. Auch mit Rücksicht auf dieses Vertragsverhältnis konnte Deutschland keine einseitigen Zusagen den Engländern machen, selbst wenn ihm, was natürlich nicht der Fall war, die britische Herrschaft in Roweit lieber gewesen wäre als die türkische. Nicht zu leugnen war allerdings, daß das tatsächliche Machtverhältnis am Golf nicht mehr so sicher für die türkische Herrschaft sprach wie zur Zeit der Studienreise Stemrichs. So schlug man denn deutscherseits die Taktik der Hartnäckigkeit gegenüber den britischen Wünschen ein.

Und man tat noch ein übriges. Man benutzte die Eigenart des Bagdadunternehmens als ein diplomatisches Kampfmittel. Man betonte mit großer Entschiedenheit, daß nicht Deutschland, daß auch nicht die Pforte das Recht habe, mit Großbritannien über dessen Wünsche zu verhandeln. Man wies darauf hin, daß dazu einzig und allein, soweit das Bahnunternehmen bis Bagdad in Frage komme, die deutsche Ge=

ellschaft zusammen mit der Türkei die Fähigkeit besitze. In diesem Sinne bewegte sich ein sehr klar gefaßter Artikel in der Sonntagsausgabe der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ vom 5. März 1911. Und ganz auf denselben Standpunkt hatte sich in der türkischen Kammer am 4. März der Großwesir gestellt. Gegen den Standpunkt der beiden Vertragskontrahenten ließ sich offiziell von der englischen Seite nichts einwenden, wurde auch nichts eingewendet. Um so lebhafter trat die Londoner „Publizistik“ mit Zweifeln hervor. Auch nicht mit Zweifeln an der Richtigkeit der deutsch-türkischen Auffassung, aber an der Konsequenz der deutschen Politik. Die „Times“ knüpfte dabei an den Artikel der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ in einem zwei Tage später erscheinenden Aufsatz an, schalt auf den „Synismus der deutschen Realpolitik“, die doch, entgegen ihrem von der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ vertretenen Standpunkt, über den Kopf der Türkei hinweg mit Rußland verhandelt habe, eine solche Möglichkeit selbständigen Verhandeln mit England dagegen leugne, und dann ihre Hoffnung fundgab, daß Berlin und Konstantinopel auf die Dauer nicht imstande sein würden, die englischen Rechte am Golf zu ignorieren. Der „Standard“ verwahrte sich am selben Tage heftig gegen den England gemachten Vorwurf, das dieses Recht mit Ansprüchen verwechsle. Die Antwort erfolgte mit dem von der „Times“ getadelten Synismus in einer offiziösen Auslassung der „Frankfurter Zeitung“ vom 9. März aus Berlin, die, wie man annehmen darf, ganz von dem überlegenen Hohn des Herrn von Kiderlen durchtränkt war. Die Bagdadbahn habe, so hieß es da, kein Zota ihrer vertragsmäßigen Rechte auf die Linie Bagdad—Chanikin aufgegeben; die deutsche Regierung aber ihrerseits habe mit der russischen nur über Anschlußbahnen in Persien jenseits der türkischen Grenze verhandelt. Das hieß, auf die Golfstraße und England angewandt: die Bagdadbahn baut die ihr konzessionierten Linien in vollem Umfang bis Basra und bis Roweit; die

Engländer könnten nur in Basra oder in Koweit oder in beiden Plätzen die Bagdadbahn in Verkehr setzen mit einer englischen Schiffahrtslinie vom Persischen Golf nach Indien.

Das war starker Tabak. Aber auch die englische Regierung hatte sich durch die Ausführungen der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ zu größerer Furcht angefechtelt gefühlt. Sir Edward Gren wiederholte mit großer Entschiedenheit die Monroedoktrin, die die Erhaltung des Statusquo im Golf einschließe, und die zum Statusquo auch rechne, daß England mit dem Scheich von Koweit in Vertragsverhandlungen eingetreten sei. Man beachte, daß hier nicht von einem abgeschlossenen Vertrage die Rede ist, sondern daß selbst der bloße Beginn von Verhandlungen schon als eine Rechtsstatuierung betrachtet wird. Eine Ehrenverpflichtung nannte es Gren, dem Scheich von Koweit seine Stellung zu erhalten.

Man kann es bei allem deutschen Patriotismus nicht leugnen, daß die deutsche Vorwärtsbewegung, soweit sie etwa noch Koweit als möglichen Zielpunkt der Bagdadbahn im Auge hatte, an dieser Wiederholung der durch Balfour aufgestellten Monroedoktrin ihre nicht mehr überstiegene Schranke gefunden hat. Rechnet man die Balfoursche Erklärung als die erste, so war die Grens die zweite Etappe in der Zurückschraubung der deutschen Wünsche von Koweit nach Basra.

Schon die in der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ erfolgende offiziöse Antwort auf Grens Rede steckte diplomatischer Weise einen Pfosten rückwärts. Wenn die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ in ihrer Wochenrundschau am 12. März die Ausführungen Grens „in staatsmännischem Geiste gehalten“ nannte, wenn sie versicherte, diese Ausführungen hätten einen „sehr günstigen Eindruck“ hinterlassen, und in ihnen einen Weg sah, auf dem eine löbliche Verständigung sowohl in der Frage der Zollerhöhung wie auch hinsichtlich der Durchführung des Bahnbaues von Bagdad bis zum Golf erreicht werden könne, so war ein gewisser Respekt unverkennbar, in den sich Herr Gren mit seiner Erklärung bei den Berliner

Regierungsstellen gesetzt hatte. Immerhin hielt das offiziöse Blatt doch noch an dem Standpunkt fest, daß über die staatsrechtliche Stellung Koweits in erster Linie die Türkei zu befinden habe. Wer sich sehr aufs Tifteln verlegt, wird freilich auch hier eine Retirade sehen wollen, um so mehr, wenn gleichzeitig schon betont wird, daß Koweit „mit der Frage der Durchführung der Bahn bis zum Golf in keinem zwingenden Zusammenhang steht.“ Ein Hieb sauste allerdings doch noch nach England hinüber mit der Feststellung, daß die früheren britischen „Methoden nicht immer frei waren von dem Beigeschmack einer schikanösen Behandlung der Frage des deutschen Verkehrsunternehmens“.

Aber auch nach anderer Richtung hin gewannen die englischen Suggestionen Einfluß auf die deutsche Bahnpolitik. Am 10. März noch hatte die „Neue Preussische Korrespondenz“ ein Anerbieten der „Times“, die Türkei solle auf der Strecke Bagdad—Golf ihre Aktionsfreiheit wieder erlangen gegen Konzession einer Zweiglinie von der Bagdadbahn nach Alexandrette, als unmöglich ernst zu nehmen bezeichnet. Und in der Tat hat die „Times“ mit ihrem Vorschlage in der Form, wie sie ihn machte, kein Glück gehabt. Aber die Linie nach Alexandrette sollte denn doch Wirklichkeit werden.

Das Verhältnis Deutschlands zu der von dem deutschfreundlichen Haffi Pascha geleiteten Türkei blieb nach wie vor tadellos. Derart, daß nach einer Pariser Meldung am 10. März der deutsche Botschafter dem Großwesir für seine bahnfreundliche Haltung danken konnte, hingegen, so meldete das Pariser „Journal“, England geheime Anstrengungen machte, ihn zu Fall zu bringen. Auch „Daily Mail“ äußerte zur selben Zeit ganz beträchtliche Unzufriedenheit mit der Pforte, die der britischen Regierung durchaus nicht günstige, wenn auch nicht ganz abzuweisende Vorschläge über die Bagdadbahn gemacht habe. In Schattenrissen traten aus einer Rede des Finanzministers Djavid Bey am 11. in der türkischen Kammer die Bahnvorschläge hervor. Er versicherte

gegenüber der Opposition, daß das Teilstück El Helif—Bagdad 300 000 und nicht 750 000 Pfd. kosten würde; Deutschland habe auf die 4prozentige Zollerhöhung verzichtet, und mit England seien wegen der Teilstrecke Bagdad—Basra Verhandlungen angeknüpft. Die englische Presse war über den Umfang dieser Verhandlungen keineswegs im klaren. Die „Times“ ließ sich am 13. März aus Konstantinopel melden, daß Rifat Pascha über die Strecke südlich von Bagdad nur in Umrissen gesprochen habe. Einflußreiche Jungtürken verlangten die Anerkennung der türkischen Ansprüche in Koweit; erfolge diese, so werde die Strecke Bagdad—Koweit durch Finanzbeteiligung Englands, Deutschlands, Frankreichs und der Türkei internationalisiert; andernfalls werde die Bagdadbahn auch für die Schlußstrecke die ausschließliche Konzession behalten und die Endstation nach Kasa oder Chor Abdullah, nördlich von Koweit und unverkennbar türkisch, verlegt werden. Die „Daily Mail“ aber meinte am gleichen Tage, daß es sich nicht bloß um den Endpunkt der Bahn, sondern überhaupt um die Abwendung der Gefahr handle, daß die britischen strategischen und Handelsinteressen in Indien und im Osten durch eine unter der Aufsicht einer Großmacht wie Deutschland stehende Bahn bedroht würden. Schon am folgenden Tage erwiderte der „Tanin“ ziemlich scharf, um die Bagdadbahn zu bauen und an den Persischen Golf zu leiten, sei die Türkei auf den Hafen Koweits nicht angewiesen.

Die deutsch-türkischen Verhandlungen gingen nun, nachdem so durch Ministerreden und Pressehden das strittige Gebiet zwischen der Türkei und der Bahngesellschaft einerseits und England andererseits abgesteckt und als vorläufig gleichgültig ausgeschieden worden war, ihren flotten Gang. Eine weitere Einmischung des Dreiverbandes in die deutsch-türkischen Besprechungen wurde nicht mehr gewünscht. In einer Berliner Notiz der „Rheinisch-Westfälischen Zeitung“ vom 15. März wurde kurz und bündig mit dem angeblich vom britischen Minister des Auswärtigen in Vorschlag gebrachten

Konferenzgedanken, mit dem man in Algeciras so schlechte Geschäfte gemacht hatte, aufgeräumt. Am 16. März genehmigte der türkische Ministerrat einstimmig den vom Großwesir in seiner Eigenschaft als Bautenminister vorgelegten Finanzvertrag wegen des Baues der Restlinie von Helif nach Bagdad. Am 17. verkündete die „Bosnische Zeitung“ in einem Telegramm aus Konstantinopel, der Abschluß der Verhandlungen zwischen dem Generaldirektor der Anatolischen Bahn Huguenin als Vertreter der Bagdadgesellschaft und dem Großwesir als Arbeitsminister stehe unmittelbar bevor. Und schon am 19. März 1911 wurde nach einer vom „Wolff-Bureau“ weitergegebenen Meldung des „Wiener Korrespondenz-Bureau“ (nach der „Kölnischen Zeitung“ vom 21. März) das finanzielle Abkommen zwischen beiden unter Zuziehung des Finanzministers Diavid Ben unterzeichnet.

Es handelte sich nach der Darstellung der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ um drei Verträge. „Der Zweck dieser Verträge,“ so schrieb das offiziöse Blatt, „läuft darauf hinaus, den Bau, der durch die ursprüngliche Konzessionsurkunde an sich bereits sicher gestellt war, auf eine solche finanzielle Basis zu stellen, daß seine Vollendung binnen weniger Jahre von der Gesellschaft garantiert werden kann.“ Die Bagdadbahngesellschaft verzichtete auf den Ertrag der geplanten, aber bisher von den Mächten inhibierten Zollerhöhung, der zur Garantie der Kilometerzahl dienen sollte. Dafür erhält sie Pfänder, die ihr den Bau innerhalb von fünf Jahren nach Genehmigung der Pläne gestatten. Dadurch wurde der Gesellschaft ermöglicht, den Bau auch von Bagdad aus in Angriff zu nehmen und sich so zur Einhaltung der fünfjährigen Frist zu verpflichten. Im zweiten Vertrag wurde der Gesellschaft die Erbauung der Zweiglinie von Osmanie nach Alexandrette als kürzesten Schienenstrangs von Aleppo zum Mittelmeer gewährt. Ein dritter Vertrag konzedierte der Gesellschaft den Ausbau des natürlichen Hafens von Alexandrette nach den Bedingungen der Hafenanlage von Haïdar-

Bascha. Über die Fortsetzung der Linie von Bagdad bis an den Golf wurde ein eingehender Vertrag noch nicht geschlossen. Doch wiederholte die Gesellschaft für diese Strecke als deren Konzessionsinhaberin das der türkischen Regierung bereits 1903 für die ganze Bagdadbahnstrecke gemachte Angebot: Den Bau einer neuen Gesellschaft zu übertragen, an der unter Berücksichtigung der erworbenen Rechte der bisherigen Gesellschaft sowohl die türkische Gesellschaft, als auch das Kapital anderer Länder sich beteiligen konnte; also auch englisches. „Sollten sich,“ fügte die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ hinzu, „darauf hinzielende Verhandlungen zerschlagen, so wird der Bagdadgesellschaft nichts übrig bleiben, als sich dem Bau der Endstrecke allein zu unterziehen.“ Auf jeden Fall sollte der deutsche Anteil nicht geringer sein als jeder nichttürkische Anteil.

Das deutsche Recht war gewahrt. Zu der alten, südlich gerichteten Linie von Haidar-Bascha nach Bagdad—Basra, die mindestens zu ihrem größten Teil, und zwar bis an die Wasserverbindung mit dem Golf, unter deutscher Kontrolle stehen würde, zu der großen Verbindung von der Nordsee nach dem Indischen Meer war jetzt ein neuer von Südosten nach Nordwesten gerichteter Verkehrsweg zwischen Indischem Ozean und Mittelmeer getreten, der, völlig unter deutscher Leitung stehend, ebenfalls eine Route zwischen dem großen Meerbecken zwischen Südasien und Afrika mit dem Atlantischen Ozean herstellen wird. Der immer wieder hervorgekehrte Gedanke einer die südwärts streichende Bagdadlinie schneidenden britischen Bahn von Indien nach dem Mittelmeer war durch die neu erworbene Konzession einer Bahn nach Alexandrette (70 km) überholt.

IX. Bagdad—Chanikin.

Der unbestreitbare deutsche Erfolg erregte in London und Paris starkes Unbehagen. Andererseits fühlte man nach der

Grenschens Wiederholung der Montroedoktrin in der Frage der Heranführung der Bahn an den Golf einen ziemlich festen Boden unter den Füßen; der in dem deutsch-türkischen Vertrage bedingungsweise in Aussicht gestellte Verzicht der Bahngesellschaft auf die Schlußstrecke bestätigte diese Vorzugsstellung Englands. So trampfte Sir Edward Gren am 22. März denn noch einmal mit dem temperamentvollen Fuße auf den Boden der Statusquopolitik am Golf. Aber er tat noch mehr; er gab der Türkei und Deutschland in seiner Unterhausrede auch einen Wink, die Bahn als rein kommerzielles Unternehmen zu betrachten. Das war ziemlich deutlich ein Eingriff in die militärische Souveränität der Türkei, und indem sich Herr Gren ihn erlaubte, machte er sich von neuem auf den Sprung zur Offensive. Und in diesem Vorwärtsdrang ließ er sich in der gleichen Rede zu einer Versicherung hinreißen, die die diplomatische Vorsicht stark vermissen ließ. Er versprach, „alles zu tun, um aktiver Teilnehmer wenigstens an einem Teil der Bagdadbahn zu werden“. Die Entwicklung der nächsten Jahre mußte zeigen, ob die britische Auslandspolitik zuviel der Verheißung auf sich genommen hatte oder nicht.

Voraussetzung war freilich, wie wohl zugegeben werden muß, bei dem Wunsch nach finanzieller Mitbeteiligung der Gedanke, daß die Bagdadbahn nicht bloß etwa bis Basra, sondern bis Koweit werde ausgedehnt werden. Unter solcher Annahme scheint nicht bloß Lord Morley im Oberhause am 22. März die Regelung der Bahn- und der Koweitfrage behandelt zu haben, sondern auch die „Times“ am Tage darauf, die den Wunsch nach Kenntnis der Bedingungen für die Heranführung der Bahn nach dem „einzigen Tiefwasserhafen, Koweit“, aussprach. Jedenfalls befreilichigten sich Regierung und Presse in England bei der Erörterung des Bagdadbahnproblems noch ausgesuchter Höflichkeit. „Daily Chronicle“, „Morning Post“ und „Daily Graphic“ überboten sich am 23. März bei der Erörterung der Morleyschen Ausführungen in der Versicherung des Wunsches nach freundlichen und be-

friedigenden Beziehungen zu Deutschland. Als dann aber die Frage der Internationalisierung auf die Tagesordnung gesetzt wurde, verschwanden bald alle Freundschaftsbetenerungen wie haltlose Rauchgebilde.

Einer Konstantinopeler Meldung der „Frankfurter Zeitung“ vom 25. März zufolge hatte die Türkei für sich eine 40prozentige Quote bei der neu zu bildenden ottomanischen Gesellschaft für den Bau und Betrieb der Golfstraße in Anspruch genommen; England, Deutschland und Frankreich wurden je 20 Prozent angeboten. Am 27. meldete aber der „Skdam“, daß England der Türkei zwar 40 Prozent bewilligen wolle, für sich selbst aber 30 Prozent verlange. Die „Bosnische Zeitung“ wollte dagegen wissen, Großbritannien wolle für jede der vier Mächte 25 Prozent festgesetzt sehen; dann hätten also die Türkei und Deutschland keinen Mehrheitsbeschluß fassen können. Einerlei nun, welche Nachricht die zutreffende war, aus beiden leuchtete eine wenig entgegenkommende Stimmung Englands gegen Deutschland hervor. Nach einer Londoner Meldung der „Post“ hätten beide Vorschläge der englischen Regierung vorgelegen. Angeblich war die Türkei gegen Überlassung Koweits bereit, den Vorschlag der 25prozentigen Quote anzunehmen. England, von Frankreich unterstützt, forderte dagegen laut „Post“ nach wie vor die Anerkennung der britischen Oberhoheit über Koweit, daneben aber auch noch einen Engländer als Direktor der neuen Straße Bagdad—Golf. Die Türken wiesen demgegenüber in einem Konstantinopeler Telegramm der „Wiener Politischen Korrespondenz“ vom 29. März auf eine schriftliche Deklaration Deutschlands an die Pforte bei der Abtretung der Teilstrecke nach dem Golf hin, wonach die Kapitalanteile der Türkei und Deutschlands zusammen größer sein müßten als die der Engländer und Franzosen. Daraufhin zog sich am 3. April die Londoner Regierung durch eine Reuter-Erklärung auf ein Dementi mit dem Hinweis auf den vertraulichen Charakter der Verhandlungen zurück. Und ebenso sprach Lord Morley

am 7. April im Oberhause von einem „Anfangsstadium“ der Verhandlungen.

Die Meldungen aus dem französisch=englischen Lager nahmen immer gehässigere Formen an. Am 28. April gab der Londoner Berichterstatter des „Echo de Paris“ ein Gerücht wieder, daß die englisch=türkischen Verhandlungen auf ein totes Gleis geraten seien; England werde sich jeder Beteiligung an der Finanzierung der Golfstraße enthalten, nicht in eine Zollerhöhung willigen, aber den Bau von Konkurrenzbahnen vornehmen, und zwar von Chamosseh über Schuschter nach Choramabad. Der Ort Chamosseh liegt südlich von Mohammerah an der Mündung des Schatt el=Arab. Ferner wurde am 25. März schon in einer Teheraner Meldung der „Times“ ganz offen gegen die deutsche Bahn Bagdad=Chanikin mit der Begründung intrigiert, daß Rußland eine Konzession für die in Potsdam besprochene persische Anschlußbahn Teheran=Chanikin überhaupt noch nicht besitze. Als nun aber eine russische Regierungskommission in Teheran am 5. April zur Erlangung von Bahnkonzessionen eintraf, verlangte England, angeblich gestützt auf einen Erlaß des Schahs vom Jahre 1888, als Gegengewicht gegen die russischen Bahnwünsche ähnliche Konzessionen im Süden. Wenigstens verbreitete Reuters eine solche Nachricht am 26. April, und Sir Edward Grey bestätigte die Gerüchte in einer Unterhausklärung vom 4. Mai.

Wieder finden wir — in diesem Stadium eines besseren Verständnisses Rußlands und Deutschlands an der persischen Grenze — die früher oft bemerkte Verquickung der englischen Angstpolitik gegen das Zarenreich mit der gegen das Deutsche Reich. Immer noch in der strategischen Defensive, befand sich die Londoner Regierung in der taktischen Offensive mit Beobachtung nach zwei Seiten hin.

Auch in Frankreich wuchs der Mut zu neuem Vorgehen, als die ewig neuen Geldnöthe die Türkei zwangen, sich wegen einer neuen Anleihe nach Frankreich zu richten. Schon am

20. März hatte Rifaat Pascha den französischen Geschäftsträger über das deutsch-türkische Bagdadabkommen zu beschwichtigen gesucht. Man erfuhr bei dieser Gelegenheit durch eine Meldung der „Frankfurter Zeitung“ aus Konstantinopel, daß sich die von Frankreich für die europäische und asiatische Türkei eingereichten Eisenbahnkonzessionen auf 3700 km beliefen, nach dem „Wiener Korrespondenz-Bureau“ vom 23. März auf 3500 km, und zwar, so wurde hinzugefügt, handle es sich in Anatolien um die Linien Samsun—Siwas, Siwas—Wan, Siwas—Erzerum und zwei Zweiglinien. Man erinnert sich, daß nach dem früheren Abkommen mit Rußland Kapitalisten dieses Landes ein Vorzugsrecht für Bahnbauten im Becken des Schwarzen Meeres hatten, falls die Türkei die Bahnen nicht selbst baue. Infolgedessen war das Abkommen so gedacht, daß die türkische Regierung die aufgezählten Linien legen solle, aber mit Unterstützung des französischen Kapitals. Laut „Berliner Tageblatt“ war der frühere Gesandte Revoil, damals Direktor der Ottomanbank, von Konstantinopel in Paris eingetroffen. Am 11. April aber meldete das „Wolffsche Bureau“, daß sich dem Abschluß des Abkommens Schwierigkeiten in den Weg gestellt hätten. Erst drei Jahre später wurde eine Einigung erzielt.

Für die damalige diplomatisch-politische Lage kommt es aber nicht auf die Hinausziehung des türkisch-französischen Abkommens an, sondern auf den Charakter der englisch-französischen Bewegungen. Und diese stellen sich nun in ihrer Gesamtheit doch wieder als eine Erneuerung der großen Einkreisungsbewegung König Eduards dar. Nur daß sich Rußland diesmal neutral zu verhalten schien. Aber England rückte gegen den nach Chanikin gerichteten Umbau der Bagdadbahn vom Süden Persiens her vor; vom Norden machten die Franzosen einen Vorstoß auf der Linie Samsun—Siwas, und vom türkischen Süden her drangen die den Briten befreundeten Araber in das Herz der deutschen Bewegung

vor. Denn am 6. Juni meldete das „Wolffsche Bureau“ aus Konstantinopel, daß der Verkehr zwischen Euphrat und Tigris durch einen Araberaufstand in den Wilajets Bagdad, Mosul und Basra unterbunden sei. Dasselbe Telegraphenbureau meldete am gleichen Tage — am 6. Juni —, daß der türkische Botschafter in London beauftragt worden sei, bei der englischen Regierung wegen der durch die Engländer oberhalb Basra vorgenommenen Vermessungsarbeiten einzuschreiten.

Oberhalb Basra — man beachte das. Sechs Tage später, am 12. Juni, erzählen deutsche Blätter in einem Artikel über die Bewässerung Mesopotamiens, Sir William Willcocks habe seine ausführlichen Entwürfe für die Bewässerung Mesopotamiens beendet.

Der englische Vormarsch wurde erleichtert, weil die britische Regierung ihre durch das Potsdamer Abkommen Rußlands sehr beeinträchtigte weltpolitische Stellung bedeutend aufgefrischt hatte. Sie hatte zur selben Zeit etwa, als das deutsch-türkische Bagdadabkommen bekannt wurde, Anschluß an die mit Rußland und Japan sehr heftig in Ostasien zusammengengeratenen Vereinigten Staaten gefunden. Man sprach sogar von einem britisch-amerikanischen Schiedsgerichtsbund, dessen Spitze, wie die in den Vereinigten Staaten lebenden Deutschen sehr wohl empfanden, gegen die deutsche Weltpolitik gerichtet sein sollte. Es war sicherlich keine kleine Leistung der englischen Diplomatie, daß sich trotzdem am 14. Juli 1911 Japan zu einer Revision des Bündnisses mit Großbritannien bereit fand, durch die es England ermöglicht wurde, mit den beiden Konkurrenten um die Vorherrschaft auf dem Stillen Ozean Freundschaft zu halten.

Damals war schon das große Ereignis eingetreten, vor dem der Kampf um die Bagdadbahn in den Hintergrund trat. Am 1. Juli war der Panthersprung nach Agadir erfolgt. Die Marokkokrise setzte Europa in Erregung und fand England an Frankreichs Seite, um die Festsetzung des Deutschen Reiches an der marokkanischen Küste des Atlan-

tischen Ozeans zu hintertreiben. Die Aufmerksamkeit der Berliner Regierung war monatelang auf Afrika gerichtet.

Die türkische Finanznot, die finanzielle Hilfsbereitschaft Frankreichs, englische Umtriebe und der Glaube, daß in Marokko und so überall schließlich doch der Mohammedanismus von Deutschland in Stich gelassen werde, führten eine allmähliche Abwendung der türkischen Freundschaft von der deutschen Politik in dieser Zeit herbei. Die fremden Einflüsterungen wurden schon aus einer am 30. April 1911 aus Konstantinopel der „Magdeburger Zeitung“ zugegangenen Mitteilung klar, daß im Anschluß an einen von der Londoner „Evening Times“ veröffentlichten Entwurf der deutsch-russischen Verhandlungen die deutsche Politik verdächtigt würde, gegenüber der Türkei ein falsches Spiel getrieben und mit einer fremden Macht, eben Rußland, Bestimmungen über das türkische Gebiet nördlich von Chanikin zwischen der Bagdadbahn und der türkisch-persischen Grenze getroffen zu haben. Freiherr von Marschall bestritt natürlich entschieden die Richtigkeit solcher Verlautbarungen. Noch einmal hatte die deutsche Politik einen bescheidenen Erfolg erreicht, als am 6. Juni die türkische Kammer eine Vorlage über den Bau der 135 km langen Zweiglinie von Adabazar nach Boli (Nordwestanatolien) annahm und den Minister der öffentlichen Arbeiten zur Unterzeichnung eines Bauabkommens mit der Anatolischen Bahn ermächtigte. Die Baubewilligung war freilich schon in der Konzession der Anatolischen Bahngesellschaft früher vorgesehen. Durch die neue Bahn sollte das Kohlenbecken von Heraklea am Schwarzen Meer eine Landverbindung mit dem Hafen Haidar-Pascha erhalten.

Bedeutsamer für die Hinneigung der Türkei zur Entente war schon, daß das Chestersche Projekt, das einst als Schreckmittel gegen Rußland benutzt worden war, nun so gut wie fallen gelassen worden war. Obwohl das Staatsdepartement in Washington am 21. April seinen Botschafter in Konstantinopel angewiesen hatte, die Unterhandlungen über die Ge-

währung einer Eisenbahnkonzession in Kleinasien zu beschleunigen, verschob die türkische Kammer am 1. Juni die Beratung des Chester'schen Bahnplanes bis zur nächsten Tagung. Dafür machten die französischen Wünsche nach Konzessionen in Ostanatolien einen bedeutsamen Fortschritt, als die Regierung am 27. April der Kammer einen Gesetzentwurf über die Kosten des Bahnbaues Samsun—Siwas vorlegte. Am 16. Mai nahm die Kammer den Antrag der Baukommission an, für den (formell durch den Staat, tatsächlich mit französischem Kapital auszuführenden) Bahnbau einen auf vier Jahre verteilten außerordentlichen Kredit von 3 105 000 Pfd. zu bewilligen. Zwei Tage später wurde schon aus Konstantinopel gemeldet, der Direktor der Ottomanbank Revoil werde von Paris nach der türkischen Hauptstadt zurückkehren, nachdem er sich in Frankreich um eine Anleihe von 25 Millionen türk. Pfd. für die Bahnbauten bemüht habe. Am 25. Juli unterzeichneten dann der türkische Minister der öffentlichen Arbeiten und der Vertreter der *régie générale des chemins de fer* eine Reihe Verträge, durch die der Regie der Bau und der Betrieb folgender asiatischer (außereuropäisch-türkischer) Linien übertragen wurde: 1. von Samsun nach Siwas; 2. Charput—Erzerum—Trapezunt. Das französische Kapital hatte sich in der Nordost Ecke Anatoliens eingefressen und war von dort nicht mehr zu vertreiben. Der französische Erfolg baute sich nach der Natur der Dinge auf dem russischen Vortzugsrecht auf, das das Zarenreich schon im Jahre 1900 erreicht hatte. Fortan lag die Bagdadbahn mit ihren Zweiglinien eingebettet zwischen französisch-russischen Interessen im Osten und französisch-türkischen im Westen, und nur die letztern wurden durch die Linie Bagdad—Alexandrette in zwei Hälften zerschnitten. Die Marokkokrise brachte Frankreich aber auch im Südwesten der asiatischen Türkei vorwärts. Denn im Oberhause teilte ein Regierungsvertreter am 30. Mai mit, ein französisches Syndikat, David Leon in Paris, habe im Jahre 1909 eine Konzession für den Bau einer Bahn von

Hodeida nach Meſak und Sana (in Weſtarabien) mit einer Zweiglinie nach Amran erhalten. Die Vermeffungen der franzöſiſchen und engliſchen Ingenieure ſeien Ende 1910 vollendet geweſen. Leons Syndikat habe nun den Bau des Hafens Ras el-Kelib und des Bahnabſchnittes von da nach Hudjula übernommen; die Linie werde über Hodeida gehen. Engliſche Bahnbauten im Hinterland von Aden ſeien nicht geplant, ſolange der Statusquo von der türkiſchen Regierung ſtrikte beobachtet werde.

Das Übergewicht der franzöſiſch=engliſchen Interſſenvertretung in der Türkei während der Marokkokriſis war klar. Die Sympathien für Deutschland gingen in Konſtantinopel mehr und mehr zurück, und wenn ſie auch durch das gegneriſche Lager kam und noch dazu mit Vorbehalt wiedergegeben wurde, ſo war doch eine Meldung des „Daily Telegraph“ aus der türkiſchen Hauptſtadt vom 15. Auguſt bezeichnend genug, die Türkei wolle in Zukunft jeder paniſlamitiſchen Propaganda entſagen und ſich nicht mehr an den Dreibund, ſondern an den Dreiverband anlehnen; die Bahnſtrecke von Bagdad nach Koweit ſolle eine engliſche Kapitaliſtengruppe erhalten, die auch den Ausbau des Hafens von Koweit beſorgen werde. Daß Verhandlungen über die Bahnfrage im Gange waren, hatte ſchon fünf Tage vorher das „Wiener Korreſpondenz-Bureau“ aus London gemeldet, ohne etwas Genaues zu wiſſen. Reuter ergänzte am 16. Auguſt dieſe Meldungen dahin, daß die engliſchen Gegenvorſchläge über die geplante Zollerhöhung und die Bahnfrage dem türkiſchen Botſchafter in London ſchon gegen Ende Juli ausgehändigt worden ſeien. Die Golfſtrecke ſolle international unter Beteiligung, wenn auch nicht überwiegender Beteiligung Englands gebaut werden; auf jeden Fall dürfe auf dieſer Linie keine unterſchiedliche Behandlung des Handels erfolgen. Gren beſtätigte am 18. Auguſt im Unterhauſe, daß Verhandlungen über die Erhöhung der türkiſchen Zölle von 11 auf 14 Prozent ad valorem, die endgültige Regelung der Golfſtrecke und die

wirtschaftliche Gleichberechtigung auf der Bahnlinie im Gange seien.

Da kam wie ein Schlag aus heiterem Himmel die Unterzeichnung des deutsch-russischen Chanikin-Abkommens; einen Tag nach Grens Unterhauserklärung. Das Abkommen war vom Grafen Bourtalès, dem deutschen Botschafter, und dem stellvertretenden Minister des Auswärtigen Neratow unterzeichnet.

Es ging von der Gleichberechtigung des Handels aller Nationen in Persien aus, erklärte, daß die deutsche Regierung keine Verkehrskonzessionen nördlich einer Linie von Kasrischirin—Isbahan—Jesd—Ahaik—Gashik nachsuchen, Rußland dagegen eine Bahn von Teheran nach Chanikin bauen werde, um das persische mit dem Bagdadbahnsystem in Verbindung zu bringen. Nach Erlangung einer solchen Bahnkonzession muß Rußland die Bahn nach Chanikin in vier Jahren herstellen. Sollte zwei Jahre nach dem Bau der Zweiglinie der Bagdadbahn von Sadidje nach Chanikin die Linie Teheran nach Chanikin nicht in Angriff genommen worden sein, so wird die russische Regierung die deutsche benachrichtigen, daß sie auf diese Strecke verzichtet. Der deutschen Regierung soll es dann freistehen, ihrerseits die Konzession nachzusuchen. Rußland darf aber den Bahnbau Teheran—Chanikin einer fremden Finanzgruppe übertragen, statt ihn selbst auszuführen. Rußland verpflichtet sich, keinerlei Maßnahmen zu treffen, die den Bau der Bagdadbahn hindern könnten.

Den Eindruck dieses Abkommens gab „Daily Graphic“ am 21. August 1911 mit den Worten zu erkennen, Deutschland sei berechtigt, es als einen Triumph seiner Diplomatie zu beanspruchen; denn das Übereinkommen löse Rußland von der Kombination der Mächte ab, die bisher die Bagdadbahn bekämpften, und sichere Deutschlands Stellung in Nordpersien.

sonders auch nach Chanikin, einzuführen. Die Förderung der Lynch-Interessen war nun damals freilich wenig nach dem Geschmack der Türken. Der „Tanin“ sah in den britischen Wünschen in einem Aufsatz vom 14. März nur eine Beschränkung des türkischen Lebensinteresses, das den Bahnbau bis Basra fordere.

Wenn neben den Lynch-Ansprüchen auf dem Umweg über den „Temp“ in einer vom 14. Februar 1911 datierten Äußerung aus London auch wieder mit dem Gedanken der Internationalisierung des Schlußstückes bis Basra gespielt wurde, so konnte man deutscherseits nach dem althergebrachten Stande der Dinge zunächst hierauf nicht allzuviel erwidern. Wenn aber die „Times“ vom 28. Januar und die „Westminster Gazette“ vom 24. Februar mit aller Energie an dem Verlangen nach Anerkennung des englischen Anspruches auf Vorherrschaft am Golf festhielt, so konnte Deutschland natürlich keine Rechte in einem Gebiet einräumen, das die Türkei selber noch als das ihrige ansah. Es kam hinzu, daß der ursprüngliche Bagdadbahnvertrag mit der Türkei die Fortführung der Bahn bis an den Golf vorsah. Auch mit Rücksicht auf dieses Vertragsverhältnis konnte Deutschland keine einseitigen Zusagen den Engländern machen, selbst wenn ihm, was natürlich nicht der Fall war, die britische Herrschaft in Koweit lieber gewesen wäre als die türkische. Nicht zu leugnen war allerdings, daß das tatsächliche Machtverhältnis am Golf nicht mehr so sicher für die türkische Herrschaft sprach wie zur Zeit der Studienreise Stemrichs. So schlug man denn deutscherseits die Taktik der Hartnäckigkeit gegenüber den britischen Wünschen ein.

Und man tat noch ein übriges. Man benutzte die Eigenart des Bagdadunternehmens als ein diplomatisches Kampfmittel. Man betonte mit großer Entschiedenheit, daß nicht Deutschland, daß auch nicht die Pforte das Recht habe, mit Großbritannien über dessen Wünsche zu verhandeln. Man wies darauf hin, daß dazu einzig und allein, soweit das Bahnunternehmen bis Bagdad in Frage komme, die deutsche Ge-

ellschaft zusammen mit der Türkei die Fähigkeit besitze. In diesem Sinne bewegte sich ein sehr klar gefaßter Artikel in der Sonntagsausgabe der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ vom 5. März 1911. Und ganz auf denselben Standpunkt hatte sich in der türkischen Kammer am 4. März der Großwesir gestellt. Gegen den Standpunkt der beiden Vertragskontrahenten ließ sich offiziell von der englischen Seite nichts einwenden, wurde auch nichts eingewendet. Um so lebhafter trat die Londoner „Publizistik“ mit Zweifeln hervor. Auch nicht mit Zweifeln an der Richtigkeit der deutsch-türkischen Auffassung, aber an der Konsequenz der deutschen Politik. Die „Times“ knüpfte dabei an den Artikel der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ in einem zwei Tage später erscheinenden Aufsatz an, schalt auf den „Synismus der deutschen Realpolitik“, die doch, entgegen ihrem von der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ vertretenen Standpunkt, über den Kopf der Türkei hinweg mit Rußland verhandelt habe, eine solche Möglichkeit selbständigen Verhandeln mit England dagegen leugne, und dann ihre Hoffnung kundgab, daß Berlin und Konstantinopel auf die Dauer nicht imstande sein würden, die englischen Rechte am Golf zu ignorieren. Der „Standard“ verwahrte sich am selben Tage heftig gegen den England gemachten Vorwurf, das dieses Recht mit Ansprüchen verwechsle. Die Antwort erfolgte mit dem von der „Times“ getadelten Synismus in einer offiziellen Auslassung der „Frankfurter Zeitung“ vom 9. März aus Berlin, die, wie man annehmen darf, ganz von dem überlegenen Hohn des Herrn von Kiderlen durchtränkt war. Die Bagdadbahn habe, so hieß es da, kein Jota ihrer vertragsmäßigen Rechte auf die Linie Bagdad—Chanikin aufgegeben; die deutsche Regierung aber ihrerseits habe mit der russischen nur über Anschlußbahnen in Persien jenseits der türkischen Grenze verhandelt. Das hieß, auf die Golfstraße und England angewandt: die Bagdadbahn baut die ihr konzessionierten Linien in vollem Umfang bis Basra und bis Koweit; die

Engländer könnten nur in Basra oder in Koweit oder in beiden Plätzen die Bagdadbahn in Verkehr setzen mit einer englischen Schiffahrtslinie vom Persischen Golf nach Indien.

Das war starker Tabak. Aber auch die englische Regierung hatte sich durch die Ausführungen der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ zu größerer Fortschrittlichkeit angestachelt gefühlt. Sir Edward Gren wiederholte mit großer Entschiedenheit die Monroedoktrin, die die Erhaltung des Statusquo im Golf einschließe, und die zum Statusquo auch rechne, daß England mit dem Scheich von Koweit in Vertragsverhandlungen eingetreten sei. Man beachte, daß hier nicht von einem abgeschlossenen Vertrage die Rede ist, sondern daß selbst der bloße Beginn von Verhandlungen schon als eine Rechtsstatuierung betrachtet wird. Eine Ehrenverpflichtung nannte es Gren, dem Scheich von Koweit seine Stellung zu erhalten.

Man kann es bei allem deutschen Patriotismus nicht leugnen, daß die deutsche Vorwärtsbewegung, soweit sie etwa noch Koweit als möglichen Zielpunkt der Bagdadbahn im Auge hatte, an dieser Wiederholung der durch Balfour aufgestellten Monroedoktrin ihre nicht mehr überstiegene Schranke gefunden hat. Rechnet man die Balfoursche Erklärung als die erste, so war die Grens die zweite Etappe in der Zurückschraubung der deutschen Wünsche von Koweit nach Basra.

Schon die in der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ erfolgende offiziöse Antwort auf Grens Rede steckte diplomatischer Weise einen Pfosten rückwärts. Wenn die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ in ihrer Wochenrundschau am 12. März die Ausführungen Grens „in staatsmännischem Geiste gehalten“ nannte, wenn sie versicherte, diese Ausführungen hätten einen „sehr günstigen Eindruck“ hinterlassen, und in ihnen einen Weg sah, auf dem eine loyale Verständigung sowohl in der Frage der Zollerhöhung wie auch hinsichtlich der Durchführung des Bahnbaues von Bagdad bis zum Golf erreicht werden könne, so war ein gewisser Respekt unverkennbar, in den sich Herr Gren mit seiner Erklärung bei den Berliner

Regierungsstellen gesetzt hatte. Immerhin hielt das offiziöse Blatt doch noch an dem Standpunkt fest, daß über die staatsrechtliche Stellung Koweits in erster Linie die Türkei zu befinden habe. Wer sich sehr aufs Tifteln verlegt, wird freilich auch hier eine Retirade sehen wollen, um so mehr, wenn gleichzeitig schon betont wird, daß Koweit „mit der Frage der Durchführung der Bahn bis zum Golf in keinem zwingenden Zusammenhang steht.“ Ein Hieb sauste allerdings doch noch nach England hinüber mit der Feststellung, daß die früheren britischen „Methoden nicht immer frei waren von dem Beigeschmack einer schikanösen Behandlung der Frage des deutschen Verkehrsunternehmens“.

Aber auch nach anderer Richtung hin gewannen die englischen Suggestionen Einfluß auf die deutsche Bahnpolitik. Am 10. März noch hatte die „Neue Preußische Korrespondenz“ ein Anerbieten der „Times“, die Türkei solle auf der Strecke Bagdad—Golf ihre Aktionsfreiheit wieder erlangen gegen Konzession einer Zweiglinie von der Bagdadbahn nach Alexandrette, als unmöglich ernst zu nehmen bezeichnet. Und in der Tat hat die „Times“ mit ihrem Vorschlage in der Form, wie sie ihn machte, kein Glück gehabt. Aber die Linie nach Alexandrette sollte denn doch Wirklichkeit werden.

Das Verhältnis Deutschlands zu der von dem deutschfreundlichen Hakkı Pascha geleiteten Türkei blieb nach wie vor tadellos. Derart, daß nach einer Pariser Meldung am 10. März der deutsche Botschafter dem Großwesir für seine bahnfreundliche Haltung danken konnte, hingegen, so meldete das Pariser „Journal“, England geheime Anstrengungen machte, ihn zu Fall zu bringen. Auch „Daily Mail“ äußerte zur selben Zeit ganz beträchtliche Unzufriedenheit mit der Pforte, die der britischen Regierung durchaus nicht günstige, wenn auch nicht ganz abzuweisende Vorschläge über die Bagdadbahn gemacht habe. In Schattenrissen traten aus einer Rede des Finanzministers Djavid Ben am 11. in der türkischen Kammer die Bahnworschläge hervor. Er versicherte

gegenüber der Opposition, daß das Teilstück El Helif—Bagdad 300 000 und nicht 750 000 Pfd. kosten würde; Deutschland habe auf die 4prozentige Zollerhöhung verzichtet, und mit England seien wegen der Teilstrecke Bagdad—Basra Verhandlungen angeknüpft. Die englische Presse war über den Umfang dieser Verhandlungen keineswegs im Klaren. Die „Times“ ließ sich am 13. März aus Konstantinopel melden, daß Rifat Pascha über die Strecke südlich von Bagdad nur in Umrissen gesprochen habe. Einflußreiche Jungtürken verlangten die Anerkennung der türkischen Ansprüche in Koweit; erfolge diese, so werde die Strecke Bagdad—Koweit durch Finanzbeteiligung Englands, Deutschlands, Frankreichs und der Türkei internationalisiert; andernfalls werde die Bagdadbahn auch für die Schlußstrecke die ausschließliche Konzession behalten und die Endstation nach Kasa oder Chor Abdullah, nördlich von Koweit und unverkennbar türkisch, verlegt werden. Die „Daily Mail“ aber meinte am gleichen Tage, daß es sich nicht bloß um den Endpunkt der Bahn, sondern überhaupt um die Abwendung der Gefahr handle, daß die britischen strategischen und Handelsinteressen in Indien und im Osten durch eine unter der Aufsicht einer Großmacht wie Deutschland stehende Bahn bedroht würden. Schon am folgenden Tage erwiderte der „Tanin“ ziemlich scharf, um die Bagdadbahn zu bauen und an den Persischen Golf zu leiten, sei die Türkei auf den Hafen Koweits nicht angewiesen.

Die deutsch-türkischen Verhandlungen gingen nun, nachdem so durch Ministerreden und Pressehden das strittige Gebiet zwischen der Türkei und der Bahngesellschaft einerseits und England andererseits abgesteckt und als vorläufig gleichgültig ausgeschieden worden war, ihren flotten Gang. Eine weitere Einmischung des Dreiverbandes in die deutsch-türkischen Besprechungen wurde nicht mehr gewünscht. In einer Berliner Notiz der „Rheinisch-Westfälischen Zeitung“ vom 15. März wurde kurz und bündig mit dem angeblich vom britischen Minister des Auswärtigen in Vorschlag gebrachten

Konferenzgedanken, mit dem man in Algeciras so schlechte Geschäfte gemacht hatte, aufgeräumt. Am 16. März genehmigte der türkische Ministerrat einstimmig den vom Großwesir in seiner Eigenschaft als Bautenminister vorgelegten Finanzvertrag wegen des Baues der Restlinie von Helif nach Bagdad. Am 17. verkündete die „Bosnische Zeitung“ in einem Telegramm aus Konstantinopel, der Abschluß der Verhandlungen zwischen dem Generaldirektor der Anatolischen Bahn Huguenin als Vertreter der Bagdadgesellschaft und dem Großwesir als Arbeitsminister stehe unmittelbar bevor. Und schon am 19. März 1911 wurde nach einer vom „Wolff-Bureau“ weitergegebenen Meldung des „Wiener Korrespondenz-Bureau“ (nach der „Kölnischen Zeitung“ vom 21. März) das finanzielle Abkommen zwischen beiden unter Zuziehung des Finanzministers Djavid Bey unterzeichnet.

Es handelte sich nach der Darstellung der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ um drei Verträge. „Der Zweck dieser Verträge,“ so schrieb das offiziöse Blatt, „läuft darauf hinaus, den Bau, der durch die ursprüngliche Konzessionsurkunde an sich bereits sicher gestellt war, auf eine solche finanzielle Basis zu stellen, daß seine Vollendung binnen weniger Jahre von der Gesellschaft garantiert werden kann.“ Die Bagdadbahn-gesellschaft verzichtete auf den Ertrag der geplanten, aber bisher von den Mächten inhibierten Zollerhöhung, der zur Garantie der Kilometerzahl dienen sollte. Dafür erhält sie Pfänder, die ihr den Bau innerhalb von fünf Jahren nach Genehmigung der Pläne gestatten. Dadurch wurde der Gesellschaft ermöglicht, den Bau auch von Bagdad aus in Angriff zu nehmen und sich so zur Einhaltung der fünfjährigen Frist zu verpflichten. Im zweiten Vertrag wurde der Gesellschaft die Erbauung der Zweiglinie von Osmanie nach Alexandrette als kürzesten Schienenstrangs von Aleppo zum Mittelmeer gewährt. Ein dritter Vertrag konzedierte der Gesellschaft den Ausbau des natürlichen Hafens von Alexandrette nach den Bedingungen der Hafenanlage von Haidar-

Pascha. Über die Fortsetzung der Linie von Bagdad bis an den Golf wurde ein eingehender Vertrag noch nicht geschlossen. Doch wiederholte die Gesellschaft für diese Strecke als deren Konzessionsinhaberin das der türkischen Regierung bereits 1903 für die ganze Bagdadbahnstrecke gemachte Angebot: Den Bau einer neuen Gesellschaft zu übertragen, an der unter Berücksichtigung der erworbenen Rechte der bisherigen Gesellschaft sowohl die türkische Gesellschaft, als auch das Kapital anderer Länder sich beteiligen konnte; also auch englisches. „Sollten sich,“ fügte die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ hinzu, „darauf hinzielende Verhandlungen zerbrechen, so wird der Bagdadgesellschaft nichts übrig bleiben, als sich dem Bau der Endstrecke allein zu unterziehen.“ Auf jeden Fall sollte der deutsche Anteil nicht geringer sein als jeder nichttürkische Anteil.

Das deutsche Recht war gewahrt. Zu der alten, südlich gerichteten Linie von Haibar-Pascha nach Bagdad—Basra, die mindestens zu ihrem größten Teil, und zwar bis an die Wasser Verbindung mit dem Golf, unter deutscher Kontrolle stehen würde, zu der großen Verbindung von der Nordsee nach dem Indischen Meer war jetzt ein neuer von Südosten nach Nordwesten gerichteter Verkehrsweg zwischen Indischem Ozean und Mittelmeer getreten, der, völlig unter deutscher Leitung stehend, ebenfalls eine Route zwischen dem großen Meerbecken zwischen Südasien und Afrika mit dem Atlantischen Ozean herstellen wird. Der immer wieder hervorgekehrte Gedanke einer die südwärts streichende Bagdadlinie schneidenden britischen Bahn von Indien nach dem Mittelmeer war durch die neu erworbene Konzession einer Bahn nach Alexandrette (70 km) überholt.

IX. Bagdad—Chanikin.

Der unbestreitbare deutsche Erfolg erregte in London und Paris starkes Unbehagen. Andererseits fühlte man nach der

Gren'schen Wiederholung der Monroedoktrin in der Frage der Heranführung der Bahn an den Golf einen ziemlich festen Boden unter den Füßen; der in dem deutsch-türkischen Vertrage bedingungsweise in Aussicht gestellte Verzicht der Bahngesellschaft auf die Schlufstrecke bestätigte diese Vorzugsstellung Englands. So trampfte Sir Edward Gren am 22. März denn noch einmal mit dem temperamentvollen Fuße auf den Boden der Statusquopolitik am Golf. Aber er tat noch mehr; er gab der Türkei und Deutschland in seiner Unterhausrede auch einen Wink, die Bahn als rein kommerzielles Unternehmen zu betrachten. Das war ziemlich deutlich ein Eingriff in die militärische Souveränität der Türkei, und indem sich Herr Gren ihn erlaubte, machte er sich von neuem auf den Sprung zur Offensive. Und in diesem Vorwärtsdrang ließ er sich in der gleichen Rede zu einer Versicherung hinreißen, die die diplomatische Vorsicht stark vermissen ließ. Er versprach, „alles zu tun, um aktiver Teilnehmer wenigstens an einem Teil der Bagdadbahn zu werden“. Die Entwicklung der nächsten Jahre mußte zeigen, ob die britische Auslandspolitik zuviel der Verheißung auf sich genommen hatte oder nicht.

Voraussetzung war freilich, wie wohl zugegeben werden muß, bei dem Wunsch nach finanzieller Mitbeteiligung der Gedanke, daß die Bagdadbahn nicht bloß etwa bis Basra, sondern bis Koweit werde ausgedehnt werden. Unter solcher Annahme scheint nicht bloß Lord Morley im Oberhause am 22. März die Regelung der Bahn- und der Koweitfrage behandelt zu haben, sondern auch die „Times“ am Tage darauf, die den Wunsch nach Kenntnis der Bedingungen für die Heranführung der Bahn nach dem „einzigen Tiefwasserhafen, Koweit“, aussprach. Jedenfalls befleißigten sich Regierung und Presse in England bei der Erörterung des Bagdadbahnproblems noch ausgesuchter Höflichkeit. „Daily Chronicle“, „Morning Post“ und „Daily Graphic“ überboten sich am 23. März bei der Erörterung der Morleyschen Ausführungen in der Versicherung des Wunsches nach freundlichen und be-

friedigenden Beziehungen zu Deutschland. Als dann aber die Frage der Internationalisierung auf die Tagesordnung gesetzt wurde, verschwanden bald alle Freundschaftsbeteuerungen wie haltlose Rauchgebilde.

Einer Konstantinopeler Meldung der „Frankfurter Zeitung“ vom 25. März zufolge hatte die Türkei für sich eine 40prozentige Quote bei der neu zu bildenden ottomanischen Gesellschaft für den Bau und Betrieb der Golfstrecke in Anspruch genommen; England, Deutschland und Frankreich wurden je 20 Prozent angeboten. Am 27. meldete aber der „Skdam“, daß England der Türkei zwar 40 Prozent bewilligen wolle, für sich selbst aber 30 Prozent verlange. Die „Bosnische Zeitung“ wollte dagegen wissen, Großbritannien wolle für jede der vier Mächte 25 Prozent festgesetzt sehen; dann hätten also die Türkei und Deutschland keinen Mehrheitsbeschluß fassen können. Einerlei nun, welche Nachricht die zutreffende war, aus beiden leuchtete eine wenig entgegenkommende Stimmung Englands gegen Deutschland hervor. Nach einer Londoner Meldung der „Post“ hätten beide Vorschläge der englischen Regierung vorgelegen. Angeblich war die Türkei gegen Überlassung Koweits bereit, den Vorschlag der 25prozentigen Quote anzunehmen. England, von Frankreich unterstützt, forderte dagegen laut „Post“ nach wie vor die Anerkennung der britischen Oberhoheit über Koweit, daneben aber auch noch einen Engländer als Direktor der neuen Strecke Bagdad—Golf. Die Türken wiesen demgegenüber in einem Konstantinopeler Telegramm der „Wiener Politischen Korrespondenz“ vom 29. März auf eine schriftliche Deklaration Deutschlands an die Pforte bei der Abtretung der Teilstrecke nach dem Golf hin, wonach die Kapitalanteile der Türkei und Deutschlands zusammen größer sein müßten als die der Engländer und Franzosen. Daraufhin zog sich am 3. April die Londoner Regierung durch eine Reuter-Erklärung auf ein Dementi mit dem Hinweis auf den vertraulichen Charakter der Verhandlungen zurück. Und ebenso sprach Lord Morley

am 7. April im Oberhause von einem „Anfangsstadium“ der Verhandlungen.

Die Meldungen aus dem französisch-englischen Lager nahmen immer gehässiger Formen an. Am 28. April gab der Londoner Berichterstatter des „Echo de Paris“ ein Gerücht wieder, daß die englisch-türkischen Verhandlungen auf ein totes Gleis geraten seien; England werde sich jeder Beteiligung an der Finanzierung der Golfstraße enthalten, nicht in eine Zollerhöhung willigen, aber den Bau von Konkurrenzbahnen vornehmen, und zwar von Chamosch über Schuschter nach Choramabad. Der Ort Chamosch liegt südlich von Mohammerah an der Mündung des Schatt el-Arab. Ferner wurde am 25. März schon in einer Teheraner Meldung der „Times“ ganz offen gegen die deutsche Bahn Bagdad—Chanikin mit der Begründung intrigiert, daß Rußland eine Konzession für die in Potsdam besprochene persische Anschlußbahn Teheran—Chanikin überhaupt noch nicht besitze. Als nun aber eine russische Regierungskommission in Teheran am 5. April zur Erlangung von Bahnkonzessionen eintraf, verlangte England, angeblich gestützt auf einen Erlaß des Schahs vom Jahre 1888, als Gegengewicht gegen die russischen Bahnwünsche ähnliche Konzessionen im Süden. Wenigstens verbreitete Reuter eine solche Nachricht am 26. April, und Sir Edward Grey bestätigte die Gerüchte in einer Unterhaus-erklärung vom 4. Mai.

Wieder finden wir — in diesem Stadium eines besseren Verständnisses Rußlands und Deutschlands an der persischen Grenze — die früher oft bemerkte Verquidung der englischen Anglistpolitik gegen das Zarenreich mit der gegen das Deutsche Reich. Immer noch in der strategischen Defensive, befand sich die Londoner Regierung in der taktischen Offensive mit Beobachtung nach zwei Seiten hin.

Auch in Frankreich wuchs der Mut zu neuem Vorgehen, als die ewig neuen Geldnöthe die Türkei zwangen, sich wegen einer neuen Anleihe nach Frankreich zu richten. Schon am

20. März hatte Rifaat Pascha den französischen Geschäftsträger über das deutsch-türkische Bagdadabkommen zu beschwichtigen gesucht. Man erfuhr bei dieser Gelegenheit durch eine Meldung der „Frankfurter Zeitung“ aus Konstantinopel, daß sich die von Frankreich für die europäische und asiatische Türkei eingereichten Eisenbahnkonzessionen auf 3700 km beliefen, nach dem „Wiener Korrespondenz-Bureau“ vom 23. März auf 3500 km, und zwar, so wurde hinzugesetzt, handle es sich in Anatolien um die Linien Samsun—Siwas, Siwas—Wan, Siwas—Erzerum und zwei Zweiglinien. Man erinnert sich, daß nach dem früheren Abkommen mit Rußland Kapitalisten dieses Landes ein Vorzugsrecht für Bahnbauten im Becken des Schwarzen Meeres hatten, falls die Türkei die Bahnen nicht selbst baue. Infolgedessen war das Abkommen so gedacht, daß die türkische Regierung die aufgezählten Linien legen sollte, aber mit Unterstützung des französischen Kapitals. Laut „Berliner Tageblatt“ war der frühere Gesandte Revoil, damals Direktor der Ottomanbank, von Konstantinopel in Paris eingetroffen. Am 11. April aber meldete das „Wolffsche Bureau“, daß sich dem Abschluß des Abkommens Schwierigkeiten in den Weg gestellt hätten. Erst drei Jahre später wurde eine Einigung erzielt.

Für die damalige diplomatisch-politische Lage kommt es aber nicht auf die Hinausziehung des türkisch-französischen Abkommens an, sondern auf den Charakter der englisch-französischen Bewegungen. Und diese stellen sich nun in ihrer Gesamtheit doch wieder als eine Erneuerung der großen Einkreisungsbewegung König Eduards dar. Nur daß sich Rußland diesmal neutral zu verhalten schien. Aber England rückte gegen den nach Chanikin gerichteten Ausbau der Bagdadbahn vom Süden Persiens her vor; vom Norden machten die Franzosen einen Vorstoß auf der Linie Samsun—Siwas, und vom türkischen Süden her drangen die den Briten befreundeten Araber in das Herz der deutschen Bewegung

vor. Denn am 6. Juni meldete das „Wolffsche Bureau“ aus Konstantinopel, daß der Verkehr zwischen Euphrat und Tigris durch einen Araberaufstand in den Wilajets Bagdad, Mosul und Basra unterbunden sei. Dasselbe Telegraphenbureau meldete am gleichen Tage — am 6. Juni —, daß der türkische Botschafter in London beauftragt worden sei, bei der englischen Regierung wegen der durch die Engländer oberhalb Basra vorgenommenen Vermessungsarbeiten einzuschreiten.

Oberhalb Basra — man beachte das. Sechs Tage später, am 12. Juni, erzählen deutsche Blätter in einem Artikel über die Bewässerung Mesopotamiens, Sir William Willcocks habe seine ausführlichen Entwürfe für die Bewässerung Mesopotamiens beendet.

Der englische Vormarsch wurde erleichtert, weil die britische Regierung ihre durch das Potsdamer Abkommen Rußlands sehr beeinträchtigte weltpolitische Stellung bedeutend aufgefrischt hatte. Sie hatte zur selben Zeit etwa, als das deutsch-türkische Bagdadabkommen bekannt wurde, Anschluß an die mit Rußland und Japan sehr heftig in Ostasien zusammengengeratenen Vereinigten Staaten gefunden. Man sprach sogar von einem britisch-amerikanischen Schiedsgerichtsbund, dessen Spitze, wie die in den Vereinigten Staaten lebenden Deutschen sehr wohl empfanden, gegen die deutsche Weltpolitik gerichtet sein sollte. Es war sicherlich keine kleine Leistung der englischen Diplomatie, daß sich trotzdem am 14. Juli 1911 Japan zu einer Revision des Bündnisses mit Großbritannien bereit fand, durch die es England ermöglicht wurde, mit den beiden Konkurrenten um die Vorherrschaft auf dem Stillen Ozean Freundschaft zu halten.

Damals war schon das große Ereignis eingetreten, vor dem der Kampf um die Bagdadbahn in den Hintergrund trat. Am 1. Juli war der Panthersprung nach Agadir erfolgt. Die Marokkokrise setzte Europa in Erregung und fand England an Frankreichs Seite, um die Festsetzung des Deutschen Reiches an der marokkanischen Küste des Atlan-

tischen Ozeans zu hintertreiben. Die Aufmerksamkeit der Berliner Regierung war monatelang auf Afrika gerichtet.

Die türkische Finanznot, die finanzielle Hilfsbereitschaft Frankreichs, englische Umtriebe und der Glaube, daß in Marokko und so überall schließlich doch der Mohammedanismus von Deutschland in Stich gelassen werde, führten eine allmähliche Abwendung der türkischen Freundschaft von der deutschen Politik in dieser Zeit herbei. Die fremden Einflüsterungen wurden schon aus einer am 30. April 1911 aus Konstantinopel der „Magdeburger Zeitung“ zugegangenen Mitteilung klar, daß im Anschluß an einen von der Londoner „Evening Times“ veröffentlichten Entwurf der deutsch-russischen Verhandlungen die deutsche Politik verdächtigt würde, gegenüber der Türkei ein falsches Spiel getrieben und mit einer fremden Macht, eben Rußland, Bestimmungen über das türkische Gebiet nördlich von Chanikin zwischen der Bagdadbahn und der türkisch-persischen Grenze getroffen zu haben. Freiherr von Marschall bestritt natürlich entschieden die Richtigkeit solcher Verlautbarungen. Noch einmal hatte die deutsche Politik einen bescheidenen Erfolg erreicht, als am 6. Juni die türkische Kammer eine Vorlage über den Bau der 135 km langen Zweiglinie von Adabazar nach Boli (Nordwestanatolien) annahm und den Minister der öffentlichen Arbeiten zur Unterzeichnung eines Bauabkommens mit der Anatolischen Bahn ermächtigte. Die Baubewilligung war freilich schon in der Konzession der Anatolischen Bahngesellschaft früher vorgesehen. Durch die neue Bahn sollte das Kohlenbecken von Heraklea am Schwarzen Meer eine Landverbindung mit dem Hafen Haidar-Pascha erhalten.

Bedeutsamer für die Hinneigung der Türkei zur Entente war schon, daß das Chester'sche Projekt, das einst als Schreckmittel gegen Rußland benutzt worden war, nun so gut wie fallen gelassen worden war. Obwohl das Staatsdepartement in Washington am 21. April seinen Botschafter in Konstantinopel angewiesen hatte, die Unterhandlungen über die Ge-

währung einer Eisenbahnkonzession in Kleinasien zu beschleunigen, verschob die türkische Kammer am 1. Juni die Beratung des Chester'schen Bahnplanes bis zur nächsten Tagung. Dafür machten die französischen Wünsche nach Konzessionen in Ostanatolien einen bedeutsamen Fortschritt, als die Regierung am 27. April der Kammer einen Gesetzentwurf über die Kosten des Bahnbaues Samsun—Siwas vorlegte. Am 16. Mai nahm die Kammer den Antrag der Baukommission an, für den (formell durch den Staat, tatsächlich mit französischem Kapital auszuführenden) Bahnbau einen auf vier Jahre verteilten außerordentlichen Kredit von 3 105 000 Pfd. zu bewilligen. Zwei Tage später wurde schon aus Konstantinopel gemeldet, der Direktor der Ottomanbank Revoil werde von Paris nach der türkischen Hauptstadt zurückkehren, nachdem er sich in Frankreich um eine Anleihe von 25 Millionen türk. Pfd. für die Bahnbauten bemüht habe. Am 25. Juli unterzeichneten dann der türkische Minister der öffentlichen Arbeiten und der Vertreter der *régie générale* des chemins de fer eine Reihe Verträge, durch die der Regie der Bau und der Betrieb folgender asiatischer (außereuropäisch-türkischer) Linien übertragen wurde: 1. von Samsun nach Siwas; 2. Charput—Erzerum—Trapezunt. Das französische Kapital hatte sich in der Nordostede Anatoliens eingefressen und war von dort nicht mehr zu vertreiben. Der französische Erfolg baute sich nach der Natur der Dinge auf dem russischen Vorrangsrecht auf, das das Zarenreich schon im Jahre 1900 erreicht hatte. Fortan lag die Bagdadbahn mit ihren Zweiglinien eingebettet zwischen französisch-russischen Interessen im Osten und französisch-türkischen im Westen, und nur die letztern wurden durch die Linie Bagdad—Alexandrette in zwei Hälften zerschnitten. Die Marokkokrise brachte Frankreich aber auch im Südwesten der asiatischen Türkei vorwärts. Denn im Oberhause teilte ein Regierungsvertreter am 30. Mai mit, ein französisches Syndikat, David Leon in Paris, habe im Jahre 1909 eine Konzession für den Bau einer Bahn von

Hodeida nach Meſaf und Sana (in Weſtarabien) mit einer Zweiglinie nach Amran erhalten. Die Vermeffungen der franzöſiſchen und engliſchen Ingenieure ſeien Ende 1910 vollendet geweſen. Leons Syndikat habe nun den Bau des Hafens Ras el-Ketib und des Bahnabſchnittes von da nach Hudjula übernommen; die Linie werde über Hodeida gehen. Engliſche Bahnbauten im Hinterland von Aden ſeien nicht geplant, ſolange der Statusquo von der türkiſchen Regierung ſtrikte beobachtet werde.

Das Übergewicht der franzöſiſch-engliſchen Interſſenvertretung in der Türkei während der Marokkokriſis war klar. Die Sympathien für Deutſchland gingen in Konſtantinopel mehr und mehr zurück, und wenn ſie auch durch das gegneriſche Lager kam und noch dazu mit Vorbehalt wiedergegeben wurde, ſo war doch eine Meldung des „Daily Telegraph“ aus der türkiſchen Hauptſtadt vom 15. Auguſt bezeichnend genug, die Türkei wolle in Zukunft jeder paniſlamitiſchen Propaganda entſagen und ſich nicht mehr an den Dreibund, ſondern an den Dreiverband anlehnen; die Bahnſtrecke von Bagdad nach Roweit ſolle eine engliſche Kapitaliſtengruppe erhalten, die auch den Ausbau des Hafens von Roweit beſorgen werde. Daß Verhandlungen über die Bahnfrage im Gange waren, hatte ſchon fünf Tage vorher das „Wiener Korreſpondenz-Bureau“ aus London gemeldet, ohne etwas Genaueres zu wiſſen. Reuter ergänzte am 16. Auguſt dieſe Meldungen dahin, daß die engliſchen Gegenvorſchläge über die geplante Zollerhöhung und die Bahnfrage dem türkiſchen Botſchafter in London ſchon gegen Ende Juli ausgehändigt worden ſeien. Die Golfſtrecke ſolle international unter Beteiligung, wenn auch nicht überwiegender Beteiligung Englands gebaut werden; auf jeden Fall dürfe auf dieſer Linie keine unterſchiedliche Behandlung des Handels erfolgen. Gren beſtätigte am 18. Auguſt im Unterhauſe, daß Verhandlungen über die Erhöhung der türkiſchen Zölle von 11 auf 14 Prozent ad valorem, die endgültige Regelung der Golfſtrecke und die

wirtschaftliche Gleichberechtigung auf der Bahnlinie im Gange seien.

Da kam wie ein Schlag aus heiterem Himmel die Unterzeichnung des deutsch-russischen Chanikin-Abkommens; einen Tag nach Greys Unterhauserklärung. Das Abkommen war vom Grafen Bourtalès, dem deutschen Botschafter, und dem stellvertretenden Minister des Auswärtigen Neratow unterzeichnet.

Es ging von der Gleichberechtigung des Handels aller Nationen in Persien aus, erklärte, daß die deutsche Regierung keine Verkehrskonzessionen nördlich einer Linie von Kasri-Schirin—Isbahan—Jesd—Khal—Gashik nachsuchen, Rußland dagegen eine Bahn von Teheran nach Chanikin bauen werde, um das persische mit dem Bagdadbahnssystem in Verbindung zu bringen. Nach Erlangung einer solchen Bahnkonzession muß Rußland die Bahn nach Chanikin in vier Jahren herstellen. Sollte zwei Jahre nach dem Bau der Zweiglinie der Bagdadbahn von Sabidje nach Chanikin die Linie Teheran nach Chanikin nicht in Angriff genommen worden sein, so wird die russische Regierung die deutsche benachrichtigen, daß sie auf diese Strecke verzichtet. Der deutschen Regierung soll es dann freistehen, ihrerseits die Konzession nachzusuchen. Rußland darf aber den Bahnbau Teheran—Chanikin einer fremden Finanzgruppe übertragen, statt ihn selbst auszuführen. Rußland verpflichtet sich, keinerlei Maßnahmen zu treffen, die den Bau der Bagdadbahn hindern könnten.

Den Eindruck dieses Abkommens gab „Daily Graphic“ am 21. August 1911 mit den Worten zu erkennen, Deutschland sei berechtigt, es als einen Triumph seiner Diplomatie zu beanspruchen; denn das Übereinkommen löse Rußland von der Kombination der Mächte ab, die bisher die Bagdadbahn bekämpften, und sichere Deutschlands Stellung in Nordpersien.

Dritter Teil.

Das Ringen um die Endstrecke.

I. Die englisch-deutsche Annäherung.

Der ganze Erfolg eines an diplomatischen Kämpfen reichen Sommers war in Vorderasien für England verloren. Nach einer Reutermeldung vom 24. August 1911 hatten die britisch-türkischen Verhandlungen seit der im Juli an die osmanische Regierung gerichteten Note über die Bagdadbahn keine Fortschritte gemacht. Eine „Sabah“-Nachricht vom 28. August vertröstete wegen einer Antwort des Großwesirs auf die englische Denkschrift auf die Zukunft, und schon am nächsten Tage verbreitete das „Wolffsche Bureau“ sogar Gerüchte vom Abbruch der Verhandlungen. Der „Daily Graphic“ vom 2. September zog sich daher auf die Sicherung der britischen Vorzugsstellung in Koweit zurück, da eine gleichmäßige Kapitalsbeteiligung doch nicht zu erreichen sei. Diese britische Resignation muß nach zwei Konstantinopeler Berichten der „Rheinisch-Westfälischen Zeitung“ vom 5. und 8. September durchaus begreiflich erscheinen, die vom Stößen der englisch-türkischen Beziehungen und einer unbefriedigenden Antwort der Pforte sprachen. England wußte allerdings das Machtmittel, das ihm in der Kretafrage zu Gebote stand, zu benutzen. In einer Konferenz des britischen Botschafters mit dem Großwesir, von der das „Berliner Tageblatt“ am 20. September erfahren hatte, war die Besprechung der Golfbahn und der Koweitfrage mit dem des Kretaproblems verbunden worden. Wenn zur selben Zeit die hellenische Zeitung „Ameroliptos“ über eine Annäherung Griechenlands an den

Dreiverband berichtete, so warf diese Meldung die Schatten der künftigen Balkankrisis voraus.

Ein paar Tage später war die Verwicklung da, die dann das ganze Balkansystem vollständig umkrempeln sollte. Italien machte sein Verlangen nach Tripolis geltend als Folge des deutsch-französischen Ausgleichs in Marokko und Zentralafrika auf Grund der früheren Abkommen mit der benachbarten Republik und mit Großbritannien. Mit dem italienischen Ultimatum vom 26. zum 27. September an die Pforte vollzog sich aber auch ein vollkommener Umschwung in der Stellung der Türkei zum Dreibund überhaupt. Schon in Erwartung des Konflikts mit Italien hatten die Jungtürken nach einer „Berliner Tageblatt“-Meldung vom 25. September ihre Hoffnung auf Kiamil Pascha als Vermittler des Anschlusses an England selbst um den Preis von Roweit gesetzt.

Deutschland und Osterreich-Ungarn standen am Scheideweg. Zweifellos hatte bei den Völkern Mitteleuropas die Abneigung gegen Italien einen Augenblick die Oberhand, und auch die offizielle habsburgische Politik schien von ihr beeinflusst zu sein, als sie der italienischen Flotte an der adriatischen Küste halt gebot. Die deutsche Reichspolitik und in ihrem Verfolg auch die Wiener steuerte aber zielbewußt auf die Befestigung des Dreibundverhältnisses mit Italien los, und sie hatten damit um so mehr Erfolg, je mehr sich zwischen Italien und den beiden Mittelmeermächten des Dreiverbandes Verstimmung breit machte. Frankreich besetzte Ende des Jahres die Dase Dschanet, deren Zugehörigkeit zu dem jetzt von Italien begehrten Tripolis die Türken bis dahin immer behauptet hatten. Und geräuschlos gliederten zur selben Zeit die Engländer die ebenfalls für tripolitanisch geltende Bucht von Solum an Ägypten an. Die Gereiztheit zwischen Italien und Frankreich kam bei einer Schiffsbeschlagnehmung und bei der Beschließung von Bauwerkstätten der französischen Gesellschaft, die die Bahn von Hodeida nach Sana herzustellen

hatte, zu Anfang des Jahres 1912 in spitzigen Preßfehden zum Ausbruch.

Der weltpolitische Stand der Dinge war für England nunmehr der: Das deutsch-russische Chanikin-Abkommen wurde in London als ein Austritt des Zarenreiches aus der Gegnerschaft gegen die Bagdadbahn empfunden; die Türkei freilich hatte Lust zur Abschwenkung von der Seite Deutschlands, ohne doch schon deshalb dem Dreiverband zu trauen, der sich auf Kosten des in Konstantinopel doch noch immer als türkisch betrachteten Tripolitanien bereicherte. Italien aber war dreibundfreundlich, wie seit langen Jahren nicht mehr. Bei dieser Lage der Dinge nahm zunächst die Londoner Presse den Ausfall der deutschen Reichstagswahlen zum Anlaß, um die Schwengung Englands zu einer mehr deutschfreundlichen Politik vorzubereiten. „Daily News“ glaubte am 5. Februar einen radikalen Umschwung in der englischen Stimmung, die sich bisher vor dem „deutschen Schreckgespenst“ gefürchtet habe, bemerken zu können: eine deutsch-britische Verständigung sei im Hinblick auf die Möglichkeit einer durch den Tripoliskrieg verursachten allgemeinen Balkankrisis durchaus möglich; England brauche Deutschland nur in der Bagdadbahnfrage entgegenzukommen und sich zum Übergang der westafrikanischen Kolonien Portugals unter die deutsche Herrschaft freundlich zu stellen; dafür müsse Deutschland aber die maritime Überlegenheit Englands anerkennen.

Die maritime Rüstungsfrage bildete dann freilich noch lange einen Stein des Anstoßes bei der deutsch-englischen Annäherung. Aber während ein Besuch des österreichischen Thronfolgers bei dem in Wien zu Besuch weilenden Großfürsten Alexander Wladimirowitsch einen Schritt zur russisch-habsburgischen Ausöhnung bedeutete, leitete eine am selben Tage, am 7. Februar, begonnene Reise des englischen Kriegsministers Haldane nach Berlin die Ära — so muß man doch wohl sagen — der englisch-deutschen Annäherungsversuche ein.

In Konstantinopel schuf der Besuch Haldanes in der deutschen Reichshauptstadt, nach einer Äußerung des „Tanin“ vom 14. Februar zu schließen, großes Unbehagen, da man dort bei einem etwaigen deutsch-englischen Abkommen eine Übergehung der Türkei in der Bagdadbahnfrage befürchtete, so wie man sie bei dem deutsch-russischen Chanikinvertrag angenommen hatte. Immerhin zog die offizielle Diplomatie der Türkei ihre Folgerungen aus dem neuen Stand der Dinge. Nach einer Meldung der „Frankfurter Zeitung“ aus Konstantinopel vom 13. Februar beschloß der Sultan die Verleihung der Insignien des Hamidani=Ali=Osmain=Ordens an den englischen König. Dieser höfisch-politische Akt wurde der Ausgangspunkt der sich nun durch mehr als zwei Jahre hindurch schleppenden allgemeineuropäischen Verhandlungen über die Ordnung der vorderasiatischen Verkehrs- und Wirtschaftsverhältnisse.

Bei diesen Verhandlungen trat naturgemäß Deutschland zunächst mehr in den Hintergrund. Sicherlich konnten nach den zwischen der Bagdadbahngesellschaft und der Türkei bestehenden Verträgen keine Abmachungen zwischen der Pforte und andern Mächten über die Schlußstrecke getroffen werden ohne Zustimmung der Deutschen; aber um seine Zustimmung geben zu können, geriet Deutschland nun etwas in die Rolle des Beobachters und Begutachters. Die deutsche Tätigkeit in Türkisch=Asien lag denn auch in der allernächsten Zeit mehr auf technischem Gebiet. Nach einem Telegramm der Deutschen Kabelgesellschaft wurde am 10. Februar 1912 mit der Schienenlegung östlich von Aleppo begonnen. Nach einer Meldung vom 23. April begab sich der damalige Arbeitsminister Djavid Ben zur Eröffnung der Strecke Tarsus—Adana. Am 15. Dezember desselben Jahres wurde die Neubaustrecke Aleppo—Radju im Amanusgebirge und Aleppo—Djerabulos am Euphrat aufgenommen; am 21. Dezember die Strecke Ulukischla nach Karapunar an der großen Tschakitischlucht. Der Baubeginn der Strecke Tell-el-Helif—Bagdad

war am 27. Juli in der Kalifenstadt auf dem rechten Flußufer in Gegenwart Meißner Paschas, des Erbauers der großen Hedschasbahn, erfolgt. Am 11. Juni ward der erste Spatenstich für die Bauarbeiten in Alexandrette getan. Die außerordentliche Generalversammlung der Anatolischen Bahn hatte schon am 19. Februar die Ausgabe von 60 Millionen Franken Obligationen beschlossen, von denen ein Teil zur Deckung für Bau und Betrieb einer Zweigbahn von Adabazar bis etwa 60 km jenseits Boli verwendet werden sollten. Nach einer Konstantinopeler Meldung der „Kölnischen Zeitung“ vom 15. März einigte sich der türkische Finanzminister Nial Ben mit der Deutschen Bank über einen Vorschuß von 54 Millionen Mark, der bis März 1913 zurückgezahlt und auf 111 Millionen aus der Zollanleihe verrechnet werden sollte, die schon mit 55 Millionen belastet war. Im übrigen beschränkten sich nach einer Erklärung Djavid Bens vom 17. Mai in der Zeitung „Sabah“ die deutsch-türkischen Verhandlungen auf die Regelung der Strecke nach Chanikin und über die Bewässerung der Ebene von Adana.

Beim Zurücktreten der deutschen Anforderungen wuchs mit dem stärkeren Hervortreten der britischen Wünsche auch der englische Einfluß auf Kosten des deutschen in Konstantinopel. Schon am 13. April munkelte der „Corriere d'Italia“ vom Ende der deutschen „Hegemonie“ in der türkischen Hauptstadt. Nun war freilich bei dem abnormen Verhältnis der Apenninenhalbinsel zum Osmanischen Reich die Einschätzung des Verhältnisses des deutschen Verbündeten zu der Italien verfeindeten Türkei durch das italienische Blatt nicht ganz einwandfrei. Immerhin machte sich doch auch in der öffentlichen Meinung Deutschlands Besorgnis laut, als der bisher erfolgreiche Botschafter Freiherr von Marschall ehrenvoll von der türkischen Hauptstadt nach der englischen verpflanzt wurde. Die deutsche Diplomatie machte aber aus der Not des Botschafterwechsels mit einigem Geschick eine Tugend, indem sie Herrn von Marschall als bestem Kenner des nahen Orients

den Auftrag zur Führung der Verhandlungen über die deutsch-britischen Streitpunkte in Vorderasien erteilte.

Das Ausgleichswerk schritt freilich nicht in dem erwünschten Tempo fort. Der immer wieder erneuerte Meinungsaustausch über die Festlegung des maritimen Stärkeverhältnisses, dann auch die Absicht, die Beziehungen zu den Entente-Freunden und das europäische Gleichgewicht, wie man es in London für nötig ansah, nicht zu stören, waren Hemmungsmomente. Im August 1912 hallte die europäische Presse von dem Lärm über den Versuch wieder, den russisch-französischen Landbund durch ein Marineabkommen zu erweitern. Gerade damals erwachte auch in Mittelasien das russische Streben, mit der Bagdadbahn in Wettbewerb zu treten, wieder stärker. Am 25. April hatte in Paris die konstituierende Versammlung der aus französischen, englischen und russischen Interessenten bestehenden Gesellschaft zum Studium des Planes einer transperischen Eisenbahn stattgefunden. All das legte den Engländern Rücksichten auf, die sich durch Verlangsamung der deutsch-britischen Ausgleichsbestrebungen bemerkbar machten. Zwar bemühte sich am 2. August eine unter dem Vorsitz des frühern Berliner Botschafters Lascelles in Homburg v. d. H. abgehaltene Versammlung, die Verständigung weiterzubringen. Aber ein wirklicher Fortschritt war erst fühlbar, als die Kriegserklärung der Balkanstaaten an die Türkei am 17. Oktober die Sorge um die Verhütung eines allgemeinen europäischen Krieges aus dem Schlummer weckte. Herr von Marschall hatte allerdings ein plötzlicher Tod seinem neuen Wirkungskreise entzogen. Aber sein Nachfolger Fürst Vichnowskij arbeitete in gleichem Sinne, und während Prinz Heinrich von Preußen wiederholt seine „gänzlich privaten Reisen“ nach England machte, korrespondierte Herr Halbane auf gleiche Weise mit seinen völlig „unpolitischen“ Besuchen in Deutschland. Im Jahre 1913 schienen Deutschland und England in dem Willen nach möglichster Erhaltung des asiatischen Besitzes der Türkei einig. Allerdings, während Großbritannien

eine lose Entente mit dem Dreibund zur Einschränkung des slawischen Übergewichts auf dem Festland einging, schloß es sich zur See um so inniger an seine beiden Genossen im Dreiverband, um den mit der Flottenvermehrung Osterreich-Ungarns und dem innigeren Anschluß Italiens an die mitteleuropäischen Kaiserkräfte stark gewachsenen Einfluß des Dreibundes im Ostbecken des Mittelmeeres zu beschneiden.

II. England gewinnt Roweit.

Der Doppelcharakter der englischen Politik, wie ihn der Verlauf der beiden Balkankriege und deren Folgen herausgebildet hatte, macht es begreiflich, daß der größte Teil des deutschen Volkes, soweit es politisch interessiert ist, den Verlauf der deutsch-britischen und der englisch-türkischen Verhandlungen mit einem beträchtlichen Maß von Mißtrauen verfolgte. An das erste Stadium der deutsch-englischen Annäherung, das durch die Reise Haldanes nach Deutschland bezeichnet wird, schloß sich schon acht Tage später nach einer Meldung des „Wiener Korrespondenz-Bureau“ die Wiederaufnahme der britisch-türkischen Verhandlungen durch den englischen Botschafter und den Großwesir über den Golf und andere Punkte des Wilajets Basra. Nach der „Zeune Turc“ hatte am 13. Februar der türkische Ministerrat Nachricht über den Inhalt der Besprechungen Haldanes und Sir Ernest Cassels mit den deutschen Staatsmännern, soweit den Gegenstand der Besprechungen die Bagdadbahn bildete. Im üblichen Überschwang der Korrespondenzmeldungen berichtete der „Exchange Telegraph“ am 16. schon von einer für England vorteilhaften Beendigung der britisch-türkischen Auseinandersetzungen.

Die Pforte war weit entfernt von einer Überstürzung der Aussprache, war um so mehr davon entfernt, als ihr am

15. Februar Vorschußverträge mit der Banque nationale de Turquie und der Banque de Salonique über 1½ Millionen türk. Pfd. wieder einmal vorübergehend geholfen hatten, sich finanziell frei zu fühlen. Es war eine Art Neutralitätspolitik gleichmäßig verteilten Wohlwollens, das Hussein Dschahid am 18. Juni in einem Leitartikel des „Tanin“ den Westmächten sowie den beiden mitteleuropäischen Kaisermächten gegenüber empfahl. Und auf demselben Wege lief der Gedankengang eines Aufsatzes in der Zeitung „Sabah“.

Mit Ministerberatungen und mannigfachen Gerüchten über bald größere, bald geringere Nachgiebigkeit der Pforte war inzwischen die Zeit seit der Wiederanknüpfung der britisch-türkischen Verhandlungen hingegangen. Diese waren seit dem März nach London verlegt worden, wohin sich der Rechtsbeistand des Ministeriums des Äußern Reschid Bey am 9. März begeben hatte. Am folgenden Tage wurde dem „Wiener Korrespondenz-Bureau“ im türkischen Ministerium des Äußern erklärt, einziger Verhandlungsgegenstand sei die Linie Bagdad—Basra. Es wurde von einer gleichmäßigen Beteiligung der vier Mächte, der Türkei, Englands, Deutschlands und Frankreichs, gesprochen; nur solle der Präsident ein Türke sein, aber er solle nicht zwei Stimmen besitzen. Dabei hatte der „Daily Telegraph“ zwei Tage vorher die angebliche Neigung der Pforte verraten, dem Scheich von Koweit den erblichen Gouverneurposten zu übertragen, dazu auch gewisse Handelsrechte, wenn der Scheich die Oberhoheit des Sultans ausdrücklich anerkenne. Hinwiederum erzählte die „Kölnische Volkszeitung“ am 16. März, die Pforte wolle dadurch, daß sie Basra als Endpunkt der Bahn bestimme, die Koweitfrage vollständig ausschalten. Sir Edward Grey hütete sich trotz einer Anfrage im Unterhause, unter ausdrücklicher Berufung auf den vertraulichen Charakter der Verhandlungen, mehr zu sagen, als daß seit einiger Zeit über eine Schiffsverbindungsfrage zwischen Bagdad und dem Golf verhandelt werde. Nachdem am 21. März die Überreichung der dem englischen

König schon im Februar verliehenen Ordensinsignien erfolgt war, stand der englische Minister seit dem 27. März mit dem türkischen Botschafter in Konferenzen.

Ein richtiges Bild ließ sich von ihnen auch noch nicht gewinnen, als Ministerpräsident Asquith am 2. Mai im Unterhause erklärte, die Verhandlungen bezögen sich auf die englische Teilnahme an dem Bau der Straße Bagdad—Basra. Am 4. ließ sich der Großwesir durch den aus London zurückgekehrten Reschid Bey Vortrag halten, und der türkische Botschafter mußte der Regierung in London eine sechs Punkte umfassende Denkschrift überreichen. Grey blieb auch gegenüber einer Anfrage im Unterhause am 9. Mai, ob etwas bei den Verhandlungen über den Golf zustande gekommen sei, mit einem „Nein“ vollständig zugeknöpft. Auch das „Reutersche Bureau“ hielt sich frei von jeder Geschwähigkeit, bestritt nur eine Konstantinopeler Meldung der „Kölnischen Zeitung“, daß der Anteil Englands und Frankreichs Aussicht habe, etwas erhöht zu werden, mit der Versicherung am 10. Mai, daß keine formellen Gegenvorschläge der Türkei vorlägen und daß sich der Gang der Verhandlungen zumeist auf Anfragen technischen Charakters beschränke. Überhaupt schien sich das „Reutersche Bureau“ in der Rolle der Dementiermaschine äußerst wohl zu fühlen. Eine Meldung der „Deutschen Orient-Korrespondenz“, die Pforte habe Koweit als Endstation der Bahn aufgegeben und suche dafür einen Platz an der Bucht von Chor Abdullah, rief Reuter am 4. Juni mit einer Ablehnung auf den Plan. Greys Verschwiegenheit enttäuschte auch am 6. Juni die neugierigen Unterhausmitglieder. Alles was sie erfuhren, bestand in der Eröffnung, daß über die Bahn jenseits von Bagdad noch keine Entscheidung gefallen sei. Die Presse freilich bestand immer wieder auf der Behauptung, daß sich die Türkei mit Basra als Endpunkt begnüge. Am 8. Juni sprach die „Times“ sogar schon von der Zustimmung Englands zu diesem Gedanken, der freilich den englischen Wünschen durchaus entgegenkam, erkannte dem

Scheid von Koweit „Selbständigkeit“ unter türkischer Oberhoheit zu, die durch seine Unterstellung unter englischen Schutz erst ihre rechte Farbe erhalten sollte, und wünscht zugleich Rußlands Beteiligung an der Endstrecke. Die Koweitfrage wird von dem Londoner Blatt als eine rein türkisch-englische Frage behandelt. Etwas deutlicher — das ist klar — zeichnen sich wenigstens in der britischen Öffentlichkeit die Schattenrisse des Kommenden ab.

Allmählich floß nun auch das deutsche Interesse in die türkisch-englische Auseinandersetzung lebhafter hinein. Das geschah mit dem Augenblick, wo die Ernennung des Herrn von Marshall zum Londoner Botschafter Wahrscheinlichkeit wurde. Die „Daily News“ suchte schon am 8. Mai in Anknüpfung an die Möglichkeit des Botschafterwechsels dem künftigen Vertreter des Deutschen Reiches begreiflich zu machen, daß seine Aufgabe in London die Zustimmung zur Zurückdrängung des politischen Interesses Deutschlands vom Golf und die Beschränkung unserer Belangen aufs wirtschaftliche Gebiet sein müsse. Und die Ankunft Marshalls in London benutzte die „Daily Mail“ am 18. Juni zur Feststellung, daß England keinesfalls die Golfstrecke unter ausschließlich türkische Aufsicht stellen werde, da diese nur eine nominelle sein würde. Zu einem für England so gefährlichen Zugeständnis werde Herr von Marshall Großbritannien niemals bewegen können. Nun erst, fast einen Monat später, am 10. Juli, wird endlich auch Gren im Unterhause etwas deutlicher. Der Minister nennt als Gegenstand der Unterhandlung eine Anleihe für eine Bahn unterhalb Bagdads; es handle sich gegenwärtig darum, ob England seine Zustimmung zu einer von der Türkei begehrten Zollerhöhung geben solle. Bahn- und Finanzpolitik erscheinen hier im engsten Zusammenhang, und außerdem wünschte Sir Edward Gren eine Verständigung über einen England befriedigenden Statusquo am Golf. Ein Abschluß aller dieser Unterhandlungen sei noch nicht erreicht. Der Schluß der Rede Grens ist vielleicht das Bezeichnendste: „Wir sind

keiner Finanzgruppe verpflichtet und werden uns keiner verpflichten, wenn uns die Bedingung gestellt wird, daß die Eisenbahn über Basra hinausgehen soll.“ Mit andern Worten doch wohl: Die deutsche Bagdadbahn soll, soviel in Englands Kräften steht, bei Basra geköpft werden. Bis dahin war das immer nur als türkische Absicht bezeichnet worden, um so die politische Seite der Koweitfrage aus der britisch-türkischen Erörterung auszuschneiden. Jetzt hören wir auch die englische Forderung in gleichem Sinne. Es fragte sich fortan nur noch, ob auf diesem Schnittpunkt der türkischen und britischen Ansichten für die Türkei die Souveränität über Koweit gerettet werden konnte. Was die Verbindung Basras mit dem Golf betraf, so erhoffte Djavid Bey nach einer Erklärung im Juni in der Kammer alles von der Erreichung freier Schiffahrtskonkurrenz auf dem Tigris der Lynch-Gesellschaft gegenüber.

Die Schiffahrtsfrage, die nunmehr bis in den September hineinspielt, erhält auch eine ganz neue Bedeutung. Am 21. September hatte der „Figaro“ eine schwere Gefahr entdeckt, die Rußland und damit dem dreifachen Einvernehmen aus einem Abkommen entstehen könne, das unter Mitwirkung Sir Ernest Cassels zwischen der Bagdadbahngesellschaft und der Lynch-Kompagnie getroffen worden sei. Beide Gesellschaften, so sagte der „Figaro“, wollten eine neue Gesellschaft in Brüssel gründen, um ausschließlich die Schiffahrt auf Euphrat und Tigris und ihren Nebenflüssen zu betreiben. Die „Times“ mußte das zwei Tage später dahin berichten, daß die neue Dampfergesellschaft die Lynch-Gesellschaft nicht aufsauge und den Zweck habe, das Baumaterial für die Bagdadbahn flußaufwärts von Basra bis weit oberhalb von Bagdad zu schaffen. Wäre, meint die „Times“, die Lynch-Gesellschaft auf diesen Plan nicht eingegangen, so hätte Deutschland das Schiffahrtsgeschäft unter Ausschluß englischer Gewinnbeteiligung gemacht. Es ist aber weiter klar, daß mit dieser Gründung einer gemischt-englisch-deutschen Flußschiffahrtsgesellschaft, wenn diese zunächst auch nur für einen besonderen Zweck

geschaffen worden war, ein deutscher Einbruch in ein bisher englischer Unternehmung tatsächlich vorbehaltenes Verkehrsgebiet erfolgte. Auf jeden Fall war dieses neue Ereignis entwicklungsfähig. Schlug England dem deutschen Bahnunternehmen den Kopf bei Basra ab, so war Deutschland fortan imstande, das tatsächlich britische Schiffsfahrtsmonopol nördlich von Basra zu halbieren und so die Konkurrenz, die die Flußschifffahrt dem Bahnunternehmen auf der Strecke Bagdad—Basra machen konnte, zu beschneiden. Es kam darauf an, ob dafür die deutsche Diplomaten- und Finanzkunst ausreichte.

Die Verhandlungen über die Bahn hatten seit dem 10. Juli wenigstens für die Öffentlichkeit keine wesentlichen Fortschritte gemacht. Erst am 5. September meldete die „Times“, daß sie bald wieder aufgenommen werden würden. Sie müssen also in der Zwischenzeit — vielleicht in den Sommerferien — geruht haben. Aber inzwischen hatte die englische Regierung, wohl nicht ohne den Hintergedanken, auf die Pforte zu drücken, eine Flankenbewegung zur Bagdadbahn auf der sonst in England nicht gerade sehr beliebten transpersischen Trasse gemacht. Nach der Gründung der Studiengesellschaft am 25. April folgten vom 8. Mai an wiederholte Bemühungen, die europäische Welt durch Preßnotizen über diese Bahn in Atem zu halten. Die Pforte zeigte ja damals sonderbare Selbständigkeitsgelüste, hatte von einer zum 20. April bevorstehenden Ausschreibung des ersten Teils der Bewässerungsanlagen in Mesopotamien etwas verlauten lassen und schien durch einen Beschluß vom 1. Mai, der den unverzüglichen Bau der Bahn Mekka—Medina betraf, ihr augenblicklich geringeres Interesse an den östlichen Verkehrsfragen betonen zu wollen. Nun beeilte sich England, seine Machtmittel im Osten der Bagdadbahn zu zeigen. Am 31. Mai fand wegen der persischen Transversalbahn eine Besprechung im Londoner Handelsamt statt; am 10. Juni wurde laut Reuter in Paris vom Aufsichtsrat der Studiengesellschaft eine Kommission zur Erlangung einer Konzession von der persischen

Regierung gebildet. Presse und Parlament (Lord Curzon im Oberhaus am 15. Juli) waren von der britischen Beteiligung am persischen Bahnbau allerdings sehr wenig erbaut, da sie von seiner Vollendung das Ende des Bufferstaates Afghanistan befürchteten. So trat denn die britische Regierung mit dem alten Plan einer ägypto-indischen Bahn von Port Said über Basra bis an die afghanische Grenze am 22. August vor die Pforte. Für das Studium einer solchen Linie hatte sich die Royal United Service Institution zur Verfügung gestellt. Selbst wenn man mit diesem Gedanken nicht zum Ziel kam, so mochte doch das Spiel mit ihm einen für England günstigen Einfluß auf die Verhandlungen über die Golfstraße ausüben. Andere wohlbekannte Dinge dienten demselben Zweck, so die Konzentration von militärischen Streitkräften im Golf bei Gelegenheit von Eingeborenenunruhen in Bender-Abbas in der zweiten Hälfte des Mai; dazu neue Kämpfe der Türken im Jemen, und immer aufs neue die Vorschubbedürfnisse der Pforte. Am 3. September wurde neben Paris auch London als Ausgabeort einer türkischen Anleihe genannt. Und dann kam zu allem der schwere Schicksalsschlag des Zusammenbruchs der türkischen Armee bei Adrianopel und in Mazedonien.

England stand vor der Erfüllung seiner langjährigen, mit bewundernswerter Zähigkeit verfochtenen Ansprüche, soweit soweit in Frage kam. Wie die Pariser Ausgabe des „New York Herald“ am 12. Februar 1913 erfuhr, sollte Hakkı Pascha der britischen Regierung die Konzession für die letzte Bahnstrecke der Bagdadbahn überbringen, wenn Sir Edward Gren der Pforte helfe, im Besitz Adrianopels zu bleiben. Dem Glauben an die Ausführbarkeit dieses türkischen Angebots trat freilich schon drei Tage später eine offiziöse Kundgebung der „Kölnischen Zeitung“ aus Berlin entgegen, und mit einigem Geschick wurde dabei der so oft behauptete Wille Englands, im Konzert der Mächte bleiben zu wollen, gegen ein so einseitiges Tauschgeschäft ausgespielt. In der Tat erklärte denn auch Hakkı Pascha selber am 22. Februar die Annahme, daß seine

Sendung mit Verhandlungen über die Bagdadbahn und Ko-
weit in Verbindung stehe, für unrichtig.

Wochte dem nun sein wie ihm wollte, zweifellos war die Absicht der Briten, ihre Stellung am Golf in diesem günstigen Augenblick nach allen Seiten zu sichern. Reuter selber berichtete am 27. Februar aus Teheran, daß der englische Gesandte der persischen Regierung 100 000 Pfd. Sterl. für die Gendarmerie angeboten habe gegen Anerkennung der besonderen britischen Interessen am Golf. Zur gleichen Zeit wurde (nach einer Reutersnachricht vom nächsten Tage) zwischen der persischen Regierung und einem britischen Syndikat über den Bau einer südpersischen Bahn von Mohammerah oder einem benachbarten Punkte nach Choramabad verhandelt. Am 5. März erteilte Persien dem englischen Syndikat die Option für zwei Jahre, die geplante Bahn zu bauen. Zugleich wurde in Konstantinopel nach einer Meldung der „Vossischen Zeitung“ auch von englischen Wünschen gesprochen, die Konzession für die Bewässerung Mesopotamiens zu erhalten, und da im gleichen Augenblick auch vom baldigen Zusammentritt des Studienkomitees für die transpersische Bahn gesprochen wurde, so schien die britische Politik die Bagdadlinie mit einem Halbkreis von Anforderungen von Osten her umklammern zu wollen.

In diesem Zeitpunkt trat die Geldmacht der Deutschen Bank in die Front. Der „Zeune Turc“ wollte freilich zu Anfang März wissen, daß eine indische Bank bereit sei, der Pforte eine unverzinsliche Anleihe von 10 Millionen Pfund Sterling auf zehn Jahre zu gewähren. Aber schon am 4. März hatte die Anatolische und die Bagdadbahn der Regierung in Konstantinopel aus der Not der Gegenwart mit der Auszahlung von 300 000 Pfd. geholfen, die in Wirklichkeit der Regierung erst später aus den Betriebsüberschüssen zustanden. Bald darauf verlautete aus Berlin (vom 10. April), daß die Verhandlungen zwischen London und der deutschen Reichshauptstadt über die Schlußstrecke von Bagdad aus wieder auf-

genommen worden seien, da England nunmehr eine entgegenkommendere Haltung einnehme. Die gleichzeitig ausgesprochene Hoffnung auf eine endliche Regelung der deutsch-englischen Verhandlungen mußte freilich noch recht lange auf Erfüllung warten. Noch am 2. Mai konnte die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ nichts weiteres berichten, als daß die Besprechungen Deutschlands mit England und mit der Pforte erst in ihrem Beginn ständen.

Die englisch-türkischen Verhandlungen dagegen waren, wie das offiziöse Berliner Blatt an jenem Tage mitteilte, mit der Fertigstellung eines Entwurfs zu einem Abkommen in der Bagdadbahnfrage vorläufig erledigt. Dabei wies die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ auch auf eine Unterhaus-erklärung Greys hin, daß das englische Übereinkommen mit der Türkei nichts enthalte, was mit den Rechten Deutschlands in seinem Abkommen mit der Türkei nicht im Einklang stehe. Deutschland hatte, so fügte das Organ der deutschen Regierung hinzu, über den Gang der englisch-türkischen Verhandlungen Auskünfte entgegengenommen und sich eigene Besprechungen mit beiden Teilen vorbehalten. Am 14. Mai veröffentlichte dann, nachdem die „Frankfurter Zeitung“ am selben Tage aus Konstantinopel mitgeteilt hatte, daß seit einigen Tagen der zwischen Sakki Pascha und dem Auswärtigen Amt in London verabredete Entwurf vom türkischen Ministerrat erörtert werde, das türkische Regierungsorgan „Taswi i Esfiar“ Einzelheiten des englisch-türkischen Abkommens.

Danach erkennt die Pforte das Schutzrecht Englands über Koweit endlich an; sie erlaubt die Gründung eines freien Handelszentrums in Mohammerah am Schatt el-Arab auf persischem Gebiet. Sie verpflichtet sich — eine Nachgiebigkeit gegen Rußland — Urmia, wo einst die deutsche Unternehmungslust den Beherrschern Nordpersiens Angst einjagte, an Persien zurückzugeben. England wird in Basra einen größeren Hafen anlegen und der Türkei eine Anleihe von 3 Mil-

lionen Pfund Sterling zur Durchführung von Reformen in Ostanatolien und Syrien verschaffen; dazu nach Möglichkeit alsbald nach dem Friedensschluß noch weitere Kredite. England baut und betreibt die Strecke Basra—Koweit. Ähnlich lauteten die Mitteilungen Reuters aus der türkischen Hauptstadt vom selben Tage. Nur wurde hier noch ausdrücklich gesagt, daß die Bagdadbahn in Basra endigen, das Recht der Weiterführung nach Koweit „gegebenenfalls“ England erhalten solle, dem außerdem zwei Vertreter im Vorstand der Bagdadbahn zustehen sollten.

Der Eindruck dieser Veröffentlichungen auf die Mehrzahl der deutschen Blätter war keineswegs günstig, und die deutsche Regierung beeilte sich, noch am selben und am folgenden Tage durch die „Kölnische Zeitung“ und die „Frankfurter Zeitung“ zu versichern, daß ein Grund zur Beunruhigung über die Wahrung der deutschen Interessen nicht vorliege. Breiter mußte die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ am 16. Mai ausführen, daß einmal die bisherigen Mitteilungen über die britisch-türkischen Abkünfte teils unvollständig, teils unrichtig seien; des ferneren, daß eine englisch-türkische Verständigung nur unter Zustimmung der Bagdadbahn und der deutschen Regierung „perfekt“ werden könne.

Auch diese Darlegung brachte in der öffentlichen Meinung Deutschlands keine Beruhigung. Es war zwar bezeichnend, daß auch in Frankreich die gleiche Unruhe bemerkbar war. Ihr gab Denis Cochin am 17. Mai in der Kammer Ausdruck, aber die Erkenntnis, daß auch französische Politiker von Bängnis erfüllt seien, wollte in Deutschland doch nicht so ganz als Trost verfangen. Auch daß Herr von Gwinner in einer Unterredung mit dem Berliner Vertreter des „Daily Telegraph“ am 20. Mai eigentlich keine andern „Kompensationen“ für den etwaigen deutschen Verzicht auf die Strecke nach Koweit zu nennen wußte als die Gewährung der Gleichberechtigung für den deutschen Durchgangshandel und Erleichterungen für die deutsche Schifffahrt im Golf, verstimmt. Da-

bei erfuhr man im selben Augenblick, daß englischerseits schon mit der Deutschen Bank verhandelt worden sei, und zwar durch Lord Morley, der am 20. Mai von Berlin nach London zurückreiste. Wenn, so mochte man denken, bei solcher Sachlage Herr von Gwinner keine andern „Kompensationen“ als die angeführten zu nennen wußte, so würden sie allein wohl den Gegenstand der Verhandlungen seiner Bank mit Lord Morley gebildet haben. Die deutsche Besorgnis kam am 22. Mai in einer kurzen Anfrage von Müller-Meinungen im Reichstage zum Ausdruck; die Antwort des Staatssekretärs von Jagow brachte am 30. Mai aber nur eine Wiederholung der Grenschen und Reuterschen sowie der Mitteilungen der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“.

In einer großen Rede hatte nämlich Sir Edward Gren am Tage vorher im Unterhaus den Inhalt des englisch-türkischen Vertragsentwurfs skizziert und dabei ausdrücklich die Zustimmung des Oppositionsführers Bonar Law gefunden. Gren hatte bestätigt, daß Basra der Endpunkt der Bagdadbahn sein werde, daß ein Weiterbau über Basra hinaus ohne Zustimmung Englands unmöglich ist. Auf die Beteiligung am Bau der Strecke Bagdad—Basra verzichtete Großbritannien, wünschte aber zwei Mitglieder im Vorstande der Bahn zu haben, um unterschiedliche Tarife nicht bloß, sondern auch Verschiedenheiten in der Praxis zu verhüten. Die beiden englischen Vorstandsmitglieder sollen nicht etwa eine Verwaltung ausüben oder behindern — dazu sei ihre Zahl zu schwach —, sondern die Londoner Regierung über etwaige Unterschiedlichkeiten in den Frachtsätzen unterrichten, die dann auf diplomatischem Wege auf ihre vertragsmäßige Beseitigung dringen würde. Die türkische Suzeränität über Koweit wird anerkannt, aber die englischen Verträge mit dem dortigen Scheich bestehen weiter. Die Schifffahrt nach Bagdad, an der England beteiligt war, darf nicht behindert werden. Für all das willigte England in eine Erhöhung der türkischen Zölle.

Die Ängste der deutschen Öffentlichkeit knüpften sich nun

an die Bestimmungen über die Schifffahrt. Herr von Jagow mußte am 1. Juli auf eine kurze Anfrage Bassermanns und Richthofens, ob die deutsche Regierung für immer auf jede deutsche Beteiligung an der Schifffahrt auf dem Tigris verzichtet habe, antworten. Er tat das, indem er eine solche Meinung für unrichtig erklärte. Die Schifffahrtsfragen würden im Einvernehmen mit den interessierten deutschen Schifffahrtsfreisen gelöst werden.

Sehr leicht gab sich allerdings die deutsche Öffentlichkeit auch jetzt noch nicht zufrieden. Eine ausweichende Antwort Grens am 22. Juli auf eine Frage des Unionisten Ronaldshay über die Schifffahrt auf dem Flusse gab der „Frankfurter Zeitung“ in einem Londoner Telegramm Anlaß zu der Mitteilung, daß Herr von Jagow zwar Recht habe, daß deutscherseits kein Verzicht auf die Flußschifffahrt „für immer“ zugestanden werde, wohl aber auf 60 Jahre, und zwar zugunsten einer neuen englischen Gesellschaft des Lord Inchaape, der den der britischen Regierung durch seine Kritik der persischen Politik unbequemen Lynch von der Flußschifffahrt verdrängen solle. Das Endziel der englischen Regierung, so meinte die „Frankfurter Zeitung“, sei die Monopolisierung der Entwicklung Mesopotamiens zugunsten und nur zugunsten Englands.

Damit war die öffentliche Erörterung in ein neues Gleis geschoben. Es handelte sich nunmehr auch um das Schicksal der Öllager in Vorderasien. Am 1. Dezember vorigen Jahres meldete der „Daily Telegraph“ aus Konstantinopel in dem Augenblick, als der russische Protest gegen die deutsche Militärmission in der türkischen Hauptstadt die Gemüter daheim bei uns erregte: daß nunmehr der englisch-türkische Vertrag, über den Gren und Saffi Pascha seit Mai verhandelten, demnächst unterzeichnet werden solle. Und zwar habe man sich geeinigt: 1. Die britische Regierung erhält die Konzession für alle Petroleumquellen in Arabien, Mesopotamien und wohl auch in Syrien. Das erschien wichtig für die Ölversorgung der bri-

tischen Flotte und damit für die englische Kontrolle über das Mittelmeer. 2. Die Grenzen des Sultanats Koweit werden den englischen Wünschen gemäß bestimmt. Der Scheich steht nominell unter türkischer Suzeränität, ist aber tatsächlich unabhängig und führt seine auswärtige Politik ohne jede türkische Einmischung. Er erhält ein großes Hinterland und wird damit die Hauptmacht in Arabien. 3. Die Euphrat- und Tigrisschiffahrt wird das Monopol einer internationalen Gesellschaft (England 50, die Türkei und Deutschland je 25 Prozent). Die deutsche Beteiligung ist der Gegenwert für die Zulassung zweier englischer Aufsichtsräte zur Verwaltung der Bagdadbahn. In der Praxis — meinte das Londoner Blatt — dürfte die mesopotamische Schifffahrtsgesellschaft halb englisch, halb deutsch werden.

Den Bedenken in der deutschen Presse ließ Abgeordneter Bassermann am 5. Dezember mit einer kurzen Anfrage im Reichstage nach der Überlassung der Petroleumquellen an die Engländer das Wort. Der Staatssekretär erklärte die Meldungen für unzutreffend und erinnerte an die seit langer Zeit auch von deutschen Interessentengruppen gepflogenen Verhandlungen über den Erwerb großer Petroleumkonzessionen. Eine Meldung der „Wiener Politischen Korrespondenz“ nahm jedoch die Nachricht von der britischen Monopolisierung der Öllager wieder auf und fand damit in der „Nationalliberalen Korrespondenz“ ein Echo, wurde jedoch durch ein offizielles Telegramm der „Kölnischen Zeitung“ vom 21. Januar 1914 dahin beschieden, daß sich seit der amtlichen Auskunft durch den Staatssekretär am Stand der Angelegenheit nichts geändert habe. Immerhin hatten die Engländer durch die große Fallsperrre des Euphrat bei Feludja, die nach den Plänen von Willcocks geschaffen und am 2. Dezember 1913 eröffnet worden war, mit der Wiedergewinnung von 1½ Millionen Hektar besten Ackerlandes eine Kulturthat vollbracht, die bei ihrer Festsetzung in Mesopotamien schwer ins Gewicht fallen mußte.

Und nun endlich war im zweiten Monat des neuen Jahres die englisch-türkische Verständigung bis zur formellen Genehmigung durch den Sultan reif geworden. Am 7. Februar wurde das Übereinkommen, das aus vier Protokollen besteht, dem Sultan zur Bestätigung vorgelegt. Diese erfolgte laut „Daily Telegraph“ durch ein Trade.

III. Das russisch-französische Geschäft.

Es ist auffallend, eine wie überaus lebhaftere Anteilnahme die deutsche Öffentlichkeit durch Presse und Parlament in überwiegend sachlicher Form an den doch immerhin schwierigen Fragen des Verhältnisses Deutschlands zu den englisch-türkischen Verhandlungen nahm. Hier wirkte doch vielleicht die Aufrüttelung durch die Marokkokämpfe des Jahres 1911 nach. Vielleicht ist es auch aufs Konto dieser Erinnerungen zu setzen, daß die Ruhe des Tones bei der Kritik der Ergebnisse aus den britisch-türkischen Abmachungen einer größeren Lebendigkeit Platz machte da, wo es sich um Nachrichten über die französisch-russisch-türkischen Verhandlungen handelte. Nicht übersehen darf man freilich, daß sich mit der scheinbaren Intimität zwischen Deutschland und England auch eine steigende Abneigung in Rußland gegen dessen westlichen Nachbar bemerkbar machte. Die Petersburger Politik hat es nie gern gehabt, daß zwischen Berlin und London freundlicher Verkehr herrschte. Deutsch-englische Intimität wurde in der Hauptstadt des Zaren immer als eine Entfesselung der britischen Eigeninteressen gegenüber dem russischen Weltreichsbestreben empfunden. Diesem besonderen Fall des wiederholten Zusammenarbeitens Englands mit Deutschland während der beiden Balkankriege lag nun offensichtlich das gemeinsame Interesse Deutschlands und Großbritanniens zu-

grunde, dem panslawistischen Vordringen auf der Balkanhalbinsel nach der Adria hin und dem russischen längs der Schwarzen=Meer=Küste durch Nordkleinasien nach dem Bosphorus und den Dardanellen eine Schranke zu setzen. Wenn sich Deutschland und England in dem Gedanken einigten, solange als irgend möglich für die Erhaltung des Überrestes der Türkei einzutreten, gingen sie eine Interessengemeinschaft ein, die dem Verlangen des Zweibundes, den Dreiverband in einen Dreibund umzuwandeln, in London den Resonanzboden entzog. Um so inniger allerdings schmiegte sich Frankreich an „Väterchens“ Brust. Nicht ohne dabei für sich materielle Vorteile zu finden.

Mit dem Beginn des 20. Jahrhunderts hatte Rußland bekanntlich ein Vorrecht auf den Bau von Bahnen östlich der anatolischen Bahnkonzessionen, falls die Pforte jene Bahnen in der russischen Zone nicht selber baute. Weder die Türkei noch Rußland hatten dazu das nötige Geld. Die Türken hatten sich früher einmal den Anschein gegeben, es sich aus Amerika holen zu wollen. Aber diese Chester'schen Pläne gehörten seit 1912 der Vergangenheit an, wenn sie auch später hin und wieder noch einmal auftauchten. Schon am 5. September 1911 hatte das türkische Arbeitsministerium beschlossen, das Chesterprojekt angeblich infolge der vielen technischen Schwierigkeiten zurückzuziehen. Die Kammer argwöhnte freilich am 25. November 1910, der Minister wolle den Bau der Linie den Deutschen zuwenden. Am 11. Dezember bekannte sich die Kammer zur Politik des Abwartens. Anfang Juni 1912 erschien dann der bis zum Herbst des vorhergehenden Jahres mit der Führung der amerikanischen Botschaft in Konstantinopel betraute Diplomat Carter. Er kam jetzt als Privatmann, um im Namen Pierpont Morgans wegen der Konzession der Linie Charput—Wan und einer Zweiglinie nach dem Hafen Zumurtafk zu verhandeln. Trotz angeblicher Geneigtheit des türkischen Bautenministeriums kam auch dieser amerikanische Vorstoß nicht vorwärts.

Um so energischer griffen jetzt das französische Kapital und die französische Diplomatie ein. Sie gingen gleich aufs Ganze, sahen sich in Vorderasien und in der europäischen Türkei um. Die Pforte hatte schon im September 1911 die festere Verkettung ihrer Hedschasbahn mit dem Westen von Afoulé nach Jerusalem im Auge gehabt. In der Zeit des Tripolis-Krieges bot Frankreich eine Anleihe von 10 Millionen türk. Pfd. an. Für die von dem Gouverneur der Ottomanbank Revoil laut einer Konstantinopeler Meldung der „Frankfurter Zeitung“ vom 4. Mai 1912 unterzeichnete Anleihe wurde freilich der Vorbehalt der Ausführung bis zum 13. März 1913 ausgesprochen. Aber es wurde schon damals bestimmt, daß aus dem Erlös der Anleihe 2½ Millionen türk. Pfd. für den längst geplanten Bau der Bahn Samsun—Siwas vorbehalten werden sollten. Daraufhin kam auch die Einigung Frankreichs mit Rußland zustande, und zwar wurde am 14. August 1912 auf Grund der Unterredungen des damaligen französischen Ministerpräsidenten Poincaré mit den russischen Ministern von Paris aus folgender Stand der Dinge verkündet: Frankreich unterstützt Rußland in Ostasien und gibt im übrigen zu, daß sich die französischen Bahnen in Ostanatolien nicht allzusehr der Kaukasusgrenze nähern, um eine Massenansammlung türkischer Truppen gegen das russische Gebiet zu verhindern. Nach dem zwischen dem türkischen Bautenminister und Revoil als Gouverneur der Ottomanbank sowie Delaunay als Vertreter der régie générale am 6. Juni unterzeichneten ersten Abschnitt der an die französische Gruppe erteilten Bahnkonzession wurde die Linie Trapezunt—Erzerum (285 km) fallen gelassen; das wurde sofort als ein Zugeständnis an Rußland betrachtet. Im übrigen wurden drei Netze von Schienensträngen genannt: Samsun—Siwas (393 km) mit einer Abzweigung von Turchal nach Tokat (47 km); Siwas—Tschalta—Erzingian mit einer Abzweigung von Tschalta nach Charput (505 km) und Erzingian—Erzerum (213 km). Für letztere Linie, so wurde hinzugefügt, hätten

die Russen den Anschluß nach Kars zur Bedingung gemacht. Die *régie générale des chemins de fer* sollte den Bau vollständig auf Kosten der türkischen Regierung übernehmen, die der Unternehmung 20 000 Fr. für den Kilometer Generalspesen sowie den entsprechenden Nutzen garantierte, der natürlich einen gewissen Mindestsatz nicht überschreiten durfte. Die Gesellschaft sollte den Betrieb auf 25 Jahre erhalten; der Betriebsvertrag selbst war noch nicht unterzeichnet. Die Kosten des Baues wurden auf etwa $\frac{1}{2}$ Milliarde Franken veranschlagt. Um die Russen für diesen französisch-türkischen Vertrag gefügig zu machen, wies Poincaré während seines Petersburger Besuchs im August 1912 auf die Möglichkeit eines Anfalls der fraglichen Bahnlinie an die amerikanischen Unternehmer hin, kam den russischen Wünschen außer in der Kaukasusfrage auch noch mit dem Zugeständnis entgegen, daß die französische Gesellschaft den Bau der Strecken von einer besonderen Vereinbarung zwischen Rußland und der Türkei abhängig machen sollte. Während sich in dieser Form die Poincaréschen Abmachungen in Petersburg nach einer alsbald vom „*Temps*“ bestätigten Mitteilung Dillons in der „*Contemporain Review*“ darstellten, sollten nach einem Wolffschen Telegramm vom 2. Oktober 1912 die französischen Bahnen in Ostanatolien einstweilen Erzingian und Erzerum nicht berühren.

In der französischen Presse ergaben sich sogleich aus Eifersüchteleien, die aus der nun begründeten Nachbarschaft zum deutschen Bahngebiet in Anatolien entsprangen, Reibungen mit den deutschen Bahninteressen. Der „*Figaro*“ hatte daher am 21. September England und Rußland gegen Deutschland scharf zu machen gesucht, indem er der deutschen Politik Neigung zuschrieb, von Chanikin aus ins persische Gebiet nach Teheran vorzustoßen. Französischerseits bestand dabei vielleicht die Absicht, die Ende November in Maskat und Anfang Dezember in Syrien etwas unbequem eigenmächtig auftretenden Engländer hinter die deutsche Politik herzuheken,

um dabei die Republik zu entlasten. Denn gerade in diesen Tagen verhandelte der türkische Finanzminister Djavid Ben in Berlin mit der Deutschen Bank laut einer Meldung des „Berliner Tageblatt“ vom 28. November über die Zweiglinie Bulgurlu—Siwas und die Strecke Diarbekr—Arghana. Bei diesem Ort und nicht, wie die Franzosen wünschten bei Diarbekr, soll sich die deutsche Zweiglinie der Bagdadbahn mit der französischen Bahn Siwas—Charput vereinigen. Das französische Widerstreben suchte man türkischerseits durch eine am 15. Januar 1913 in dem „Wiener Korrespondenz-Bureau“ enthaltene Drohung zu brechen, Djavid Ben werde, falls seine Anleihebemühungen in Paris scheitern sollten, einem amerikanischen Gewerkeverein, dessen Vertreter der amerikanische Botschafter Morgenthau sei, die Ausführung des Chesterprojektes übertragen.

Ein kleiner Augenblicksvorteil war die am 1. März 1913 vom „Wiener Korrespondenz-Bureau“ gemeldete Erteilung der Konzession eines Bahnbaues von den Dardanellen nach Smyrna an eine französische Gesellschaft. Aber seine Wirkung war nicht nachhaltig genug, um in der französischen Presse Mitte März die Erregung über den britischen Erfolg in Koweit und über die Aussicht auf eine deutsch-englische Verständigung niederzuhalten. Den Klagen des „Temps“ vom 15. und des „Figaro“ vom 16. Mai schloß sich an diesem Tage der Londoner Korrespondent des „Echo de Paris“ an, der sich in Betrachtungen über die Besiegelung der „Niederlage des französisch-englisch-russischen Widerstandes gegen die Bagdadbahn“ erging. Das letztgenannte Blatt stellte als Entschädigung folgendes Bahnprogramm auf: in Armenien Samsun—Siwas—Charput—Diarbekr; später solle die Linie Diarbekr—Erzerum—Trapezunt hinzugefügt werden; in Syrien die Verlängerung der Linie Damaskus—Hamah von Rajaf südwärts nach Jerusalem; vertragsmäßige Teilung des Verkehrs auf den beiden Strecken Damaskus—Hamah und auf der Hedschaslinie, von denen die erstere die syrische Küste in

Beirut, die zweite in Haifa erreicht. Mit diesem Programm des „Echo de Paris“ hatte die französische Bahnpolitik zu ihrem östlichen Flügel (in Anatolien) den westlichen (in Syrien) markiert und sich mit diesem auf die vor kurzem erwähnte Lasklinie der Türkei von der Hedschasbahn nach der Mittelmeerküste gestellt.

In der Türkei stieß das Umsichgreifen der französischen Wünsche auf eine sehr starke Erregung. „Eine türkische Autorität“ machte ihren Gefühlen am 16. Mai in der „St. James Gazette“ Luft. In Rußland dagegen trat die französisch-russische Interessengemeinschaft seit dem 20. Mai mit ziemlicher Lebhaftigkeit in einer Artikelreihe der „Nowoje Wremja“ gegen die deutsch-englische Annäherung in der Bagdadfrage zutage. Dabei spielte wohl auch der Umstand mit, daß die russische Politik in Ostanatolien bei ihren Reformfragen an die Mit- und zeitweise Gegenwirkung der deutschen Diplomatie gebunden war. Das Eintreten des Staatssekretärs von Jagow am 3. April in der Budgetkommission des Reichstages für die Erhaltung der Lebensfähigkeit und des asiatischen Besitzes der Türkei rief in der Konstantinopeler Presse, z. B. im „Tanin“ vom 16. April, sofort eine warme Gegenäußerung zugunsten der Freundschaft mit Deutschland hervor. Der russische Gegenschlag bestand in einer Petersburger Meldung des „Temps“ vom 22. Mai, daß Herr Sfassonow die Besprechung über alle die asiatische Türkei betreffenden Fragen internationalisieren wolle. Eine Londoner Reutermeldung vom 26., die Pforte habe England ersucht, Lord Milner zur Ausführung der anatolischen Reformen in türkische Dienste treten zu lassen, wurde zwar am folgenden Tage von der „Kölnischen Zeitung“ als verfrüht bezeichnet. Aber am 25. Juli hieß es dann doch aus Konstantinopel, daß die Internationalisierung des Reformwerks auf dem Marsche sei: ein Beamtenauschuß der dortigen Botschaften habe das Studium der Reformentwürfe für Ostanatolien beendet; die Botschaftervereinigung selbst werde sich demnächst mit dieser Frage be-

schäftigen. Das Osmanische Reich stand, wie vor dem Sturz des Absolutismus mit Mazedonien, so jetzt unter jungtürkischer Herrschaft im Osten Vorderasiens wieder unter der vollen Kontrolle der Großmächte.

Die Verlegung der Konzertpolitik vom Boden der Balkanhalbinsel in die asiatischen Besitzungen der Türkei schloß natürlich nicht aus, daß die Großmächte in verkehrspolitischer Hinsicht ihre besonderen Interessen weiter verfolgten. Aber ein Neues machte sich nun doch bemerkbar. Während die französisch-englische Entente schon früher und neuerdings in Ost-anatolien auch der Zweibund in unverkennbarer Arbeitsgemeinschaft standen, hatte bis dahin Deutschland seinen jedesmaligen Gegnern beim Ringen um die Gunst der Türkei isoliert die Front bieten müssen. Nun aber übertrug sich endlich auch die Kampfgenossenschaft des Dreibundes von der Balkanhalbinsel nach Vorderasien. Am 19. Mai 1913 schrieb die Wiener „Montags-Revue“, das österreichisch-ungarische Ministerium des Äußern nehme lebhaften Anteil an allen Verhandlungen über die Bagdadbahn; die Erörterung auch über die habsburgischen Wünsche mit England und mit der Türkei würden durch Deutschland geführt. Im französischen Senat gab Minister Pichon acht Tage später dem Bedauern darüber Ausdruck, daß Deutschland die Konzession der Bagdadbahn erhalten habe, aber Frankreich werde seine Rechte in den benachbarten Gegenden zur Geltung bringen. Er fand mit dieser als energisch angesehenen Äußerung den begeisterten Beifall des „Journal des Débats“ und des „Temps“. Die Wirkung auf die Türkei war überraschend schnell; diese wies am 2. Juni ihre Vertreter auf der Pariser Finanzkonferenz, die die pekuniäre Seite der Folgen des Balkankrieges regeln sollte, an, der französischen Regierung bei den Verhandlungen über Bahnbauten in Anatolien möglichst entgegenzukommen. Dem „Echo de Paris“ vom 22. Juli zufolge verlangte Frankreich, daß die Teilstrecke Deraa—Haifa im syrischen Bahnnetz mit einer etwaigen Zweiglinie nach Jerusalem unter die Kontrolle

einer französischen Gesellschaft gestellt werde. Als nun aber gleich darauf aus einem halb eine Pariser Nachricht demontierenden, halb bestätigenden Erguß des „Popolo Romano“ vom 20. August hervorleuchtete, daß auch Italien mit dem Gedanken an eine Unterbringung seiner Arbeitslust in Kleinasien schwanger ging, da schien es der Pariser Diplomatie doch kaum mehr ratsam, dem jetzt in breiter Front auch in Vorderasien auftretenden Dreibund in schmollender Unfreundlichkeit gegenüber zu verharren. Der Dreiverband war durch die englische Neigung, mit Deutschland an der ganzen Bagdadbahnlinie in ein Einvernehmen zu kommen, auf verkehrspolitischem Gebiet zerstückelt worden. Der russische Gegensatz zu Deutschland in Ostanatolien hatte durch die Internationalisierung der reformpolitischen Bestrebungen an aktueller Schärfe verloren. Außerdem bestand ein starker Glaube, darüber, daß sich so etwas wie eine deutsch=englische Entente zur Erhaltung der asiatischen Türkei herausgebildet hatte. Mochte man in Frankreich — der „Temps“ hatte das am 30. Mai bei einer Besprechung des englischen Strebens nach einer Verständigung mit Deutschland über die Bagdadbahn unvorsichtig genug erkennen lassen — über die britische Sonderpolitik noch so mißvergnügt sein, es blieb schließlich kaum etwas anderes übrig, als in die von London aus zuerst aufgenommene Linie eines Ausgleichs auch mit Deutschland einzuschwenken.

Eine neue Phase der vorderasiatischen Verkehrspolitik begann. Sechs Tage nach der Ankündigung durch den „Popolo Romano“, daß auch Italien nach Kleinasien überzuspringen gedente, belehrte der „Temps“ die Welt, daß Unterhandlungen französischer und deutscher Banken über die Bagdadbahn stattfinden, und zwar gleichzeitig in Berlin und Paris; Rußland und England würden über diese Verhandlungen täglich auf dem Laufenden erhalten. Und begründet wurde die französische Nachgiebigkeit durch den Temps mit dem Hinweis auf das Vorbild, das Rußland in Potsdam gegeben

habe, England durch seinen Verzicht auf den Widerstand gegen die Bahn bis Basra geben wolle.

Ein großes verkehrspolitisches Vertragsnetz begann sich über Türkisch-Asien auszuspannen; nicht so etwa, daß alle beteiligten Großmächte zu einer gemeinsamen Konferenz zusammentraten, sondern derart, daß jede mit der Türkei allein und mit dem andern Partner getrennt verhandelte. Durch den „Temps“ wurden für Frankreich und Deutschland folgende große Unterhandlungslinien vorgezeichnet: Die Ottomanische Bank tritt der Deutschen Bank ihren Aktienbesitz an der Bagdadbahn ab; die Deutsche Bank verzichtet zugunsten der Franzosen auf andere Bahnkonzessionen auf der Küstenstraße des Schwarzen Meeres und in Syrien. Deutschland erhält auf seiner Strecke volle Freiheiten ohne fremde Kontrolle; die neuen Abkommen werden erst endgültig nach vollkommener Verständigung zwischen Paris, Petersburg und London und nach einem vollständigen und wechselseitigen Abkommen der drei Ententemächte mit der Türkei. Das französische Bemühen, den Dreiverband wieder zu einer geschlossenen Einheit zu bringen, ist danach offensichtlich. Um den Eindruck zu verwischen, als ob Deutschland mit Frankreich über türkische Interessen verhandelt habe, bestritt schon am Tage nach der „Temps“-Enthüllung ein Berliner Offiziosus, daß etwas anderes als ein privater und unverbindlicher Gedankenaustausch zwischen Vertretern der deutschen und französischen Finanzgruppe erfolgt sei. Eine gleiche offiziöse Rundgebung aus Berlin versicherte auch am 2. September wieder, daß zwischen der deutschen und französischen Regierung auch noch nicht einmal vertraulich verhandelt worden sei, zwischen den Banken aber nur in unverbindlichen Vorberatungen.

Schon aber war aus Konstantinopel vom 1. September gemeldet worden, daß der Unterdirektor der Ottomanbank, Dupuis, nach Paris gereist sei, um der Pforte 1½ Millionen türk. Pfd. zu verschaffen. Vorläufig schien es allerdings, als ob Rußland zu den französischen Plänen in Ostanatolien noch

ziemlich sauer sähe. Nach dem „Njetsch“ vom 5. September drohte man von Petersburg, selbst das Vorrecht auf Bahnbau im Osten Türkisch-Asiens mit Hilfe ausländischen Kapitals auszunutzen. Einen Teil der Konzessionen wollte man gnädigst an Frankreich abtreten, weil man ja zur Hauptsache auf dessen Geldquellen angewiesen war. Aber schon am 13. September wurde aus Konstantinopel gemeldet, daß Bichon und Djavid Bey am Tage vorher ein Abkommen über die Bahnen in Ostanatolien und Syrien, die 4prozentige Zollerhöhung und eine türkische Anleihe von 700 Millionen Franken unterzeichnet hätten. Nach dem „Journal des Débats“, das hierbei sicher offiziös beeinflusst war, handelte es sich aber nur um die Unterzeichnung einiger grundsätzlicher Bestimmungen. Am selben Tage, als das „Journal des Débats“ diese Wichtigstellung brachte, am 15. September, kehrte Djavid Bey von Paris nach Konstantinopel zurück. Der türkische Unterhändler selber äußerte sich dann am 20. September dem Vertreter des „Echo de Paris“ zufolge über den Inhalt folgendermaßen: die Türkei bekommt die französische Zustimmung zur Erhöhung des Einfuhrzolls von 11 auf 15 Prozent, zur Ausdehnung der Gewerbesteuer auf französische Staatsangehörige, zur Einführung gewisser Monopole und zur Zulassung der neuen türkischen Anleihe von 700 Millionen Franken an der Pariser Börse; dafür bekommt Frankreich den Bau und Betrieb von Hafenanlagen in Heraklea und Ineboli am Schwarzen Meer sowie in Tripolis, Haifa und Jaffa in Syrien, ferner den Bau der Bahnen Samsun—Siwas und Siwas—Charput—Erzingian—Erzerum—Trapezunt sowie der Linie Rajak—Ramleh zur Verbindung der Syrischen mit der Jaffa=Jerusalem=Bahn; die russische Regierung habe ihre Zustimmung schon gegeben; zur Ratifikation des türkisch-französischen Abkommens notwendig ist noch die vorherige Verständigung mit Deutschland über die Bagdadbahn.

Herr Djavid hatte die gleiche Gelegenheit benutzt, um den engen Anschluß der Türkei an den Dreiverband zu

empfehlen. Da sich die deutsche Botschaft in Konstantinopel darüber laut „Echo de Paris“ sehr verstimmt zeigte, nahm ein offizielles türkisches Communiqué am 23. Anlaß zu versichern, daß es nicht Djavids Absicht gewesen sei, „ein Glaubensbekenntnis exklusiver Art in politischer oder finanzieller Hinsicht abzulegen“. Schon einen Tag später begannen in Berlin Unterhandlungen der französischen Finanzleute mit den maßgebenden Herren der Deutschen Bank auf Grund der im August gepflogenen unverbindlichen Besprechungen. Die neuen Konferenzen dauerten bis zum 26. September und bezogen sich laut „Tag“ auf die etwaige Überlassung gewisser Seitenlinien, für die die Anatolische und die Bagdadbahn das vertragsmäßige Vorzugsrecht besaßen, an die französischen Interessenten gegen Übernahme gewisser Posten von Bagdadanteilen aus den Händen der Ottomanbank. Am 29. September war schon wieder die Abreise der französischen Unterhändler nach Paris erfolgt.

Diesen deutsch-französischen Finanzbesprechungen war eine Nachricht vorausgegangen, und zwar im Konstantinopeler Blatt „Stambul“ vom 15. September, daß der italienische Cavaliere Rogara einen Vertrag mit der osmanischen Regierung über Vorarbeiten zu einem Eisenbahnbau in Anatolien unterzeichnet habe, dessen äußerster Punkt Adalia sei. Im übrigen widersprachen sich die alsbald lebhaft einsetzenden Preßerörterungen über den eigentlichen Lauf der geplanten Bahn. Das kam wohl daher, daß sich hier mit ungenauer Kenntnis phantasiervolle Wünsche vermischten. Nach einer Mitteilung der „Frankfurter Zeitung“ vom 20. September dachte man in Rom zum Teil weniger an eine Linie Adalia—Burdur als an eine Bahn von Adalia nach Eregli oder Bulgurlu, um Pamphylien und Cilicien mit dem Mittelmeer zu verbinden und so einen zweiten Strang der Bagdadbahn nach dem Mittelmeer, zu dem nach Mersina, zu legen. Nach der „Kölnischen Zeitung“ vom 23. September aber sollte die englische Bahn Smyrna—Midin, die ein Vorzugsrecht auf

Verlängerung ihrer bis Egerdir reichenden Strecke bis Adalia besetzt, in das italienische Unternehmen einbezogen werden. Der Mailänder Korrespondent der „Bosnischen Zeitung“ meldete wiederum am 9. Oktober seinem Blatte, es handle sich nur um die Konzession zu Vorstudien innerhalb von fünf Jahren für die Strecke Adalia—Burdur, und zwar habe die Societa Commerciale d’Oriente (nach einem Bericht der „Frankfurter Zeitung vom 24. Oktober mit einem Kapital von 100 Millionen Franken) die Konzession bekommen.

Ein blühendes Dasein von Bahnwünschen ringsum. Selbst das transpersische Projekt regte sich am 6. Oktober aufs neue mit einer Sitzung des Verwaltungsrates und Direktoriums der Studiengesellschaft. Dabei suchte sich Rußland nunmehr tatkräftiger in Besprechungen seines Botschafters mit Djavid Ben laut „Nowoje Wremja“ (vom 14. Oktober) Zusicherungen zu verschaffen, daß das an den Kaukasus grenzende Gebiet von Bahnbauten freibleibe, andernfalls behielt sich Rußland die Genehmigung und Kontrolle der dort zu legenden Schienenstränge vor. Nach der „Frankfurter Zeitung“ vom 18. Oktober wünschte Rußland die Konzession für die Verlängerung der französischen Linie Erzingian—Beferridsch von diesem letzten Ort nach Erzerum bis an die russische Karsgrenze; ferner wurde versichert, daß es sich um einen Studienvertrag für eine Bahn von Trapezunt nach Erzerum handle. Die Petersburger „Rjetsch“ gab am 23. bekannt, daß sich Rußland hauptsächlich das Recht auf die Bauten in den kaukasischen Grenzgebieten gewahrt habe, und die „Nowoje Wremja“ behauptete am 28., daß sich Rußland das Baurecht im ganzen Gebiet östlich von der Linie Samsun—Diarbekt bis zur persisch-russischen Grenze gesichert habe.

Genau zur selben Zeit verlautete nach dem „Wiener Korrespondenz-Bureau“ in Konstantinopel, das türkisch-französische Abkommen werde am 29. Oktober unterzeichnet werden, und genau an diesem Tage brachte der „Tanin“ eine ausführliche Kartenskizze über die Frankreich bewilligten Bahnen

zur Richtigstellung einer Karte des „Tems“. Danach erhielt Frankreich die Bahnen Samsun—Siwas (440 km), Siwas—Tschalta—Bikridsch und Tschalta—Charput (612 km), Sardazo—Boli (440 km) und Rajak—Ramleh (200 km); auch sei grundsätzlich eine Linie Charput—Bitlis beschlossen, aber die Trasse sei dafür noch nicht festgelegt.

Mit dem Abschluß der türkisch-französischen Unterhandlungen gleichzeitig und über sie hinaus liefen englisch-französische Ausgleichsbestrebungen am Persischen Golf. Die Republik war durch die diplomatische Niederlage im Fashoda-Streit aus ihrer Stellung in Maskat politisch so gut wie verdrängt worden. Immer aber fühlte sich England noch durch den fast ganz in französischen Händen liegenden Waffenhandel in seiner Bewegungsfreiheit im Persischen Golf beengt und belästigt. Durch Verhandlungen, die zwischen der Republik und dem britischen Freunde seit dem Herbst 1913 stattfanden, wurde am 5. Februar 1914 ein Abkommen erzielt, in dem Frankreich auf das Vorrecht des Waffenhandels in Maskat verzichtete. Dafür hatte England in Aussicht gestellt, den Waffenschmuggel nach Französisch-Nordafrika von Gibraltar aus zu unterbinden.

Die Vorherrschaft Englands im Persischen Golf war von Koweit bis nach Maskat auch der letzten Fesseln fortan entledigt.

IV. Die deutschen Verhandlungen.

Vor dem Antritt seiner Reise nach Berlin wurde David Ben am 25. Oktober laut „Berliner Tageblatt“ vom Sultan in Audienz empfangen. Vier Tage später befand er sich auf dem Wege nach der deutschen Reichshauptstadt, nachdem am Tage seiner Abreise, am 28. Oktober, nach türkischen Blättermeldungen der deutsche Militärattaché mit dem Kriegs-

minister in Konstantinopel einen Vertrag abgeschlossen hatte, daß die türkische Armee reform einer deutschen Militärmission übertragen werden sollte. Als günstiges Omen der kommenden Ereignisse konnte es betrachtet werden, daß am 31. Oktober durch die Abnahme der Zweiglinie Toprak—Kaleh—Alexandrette (60 km) der Anschluß der Bagdadbahn an das Mittelmeer erreicht wurde. Der Betrieb selbst wurde am Tage darauf eröffnet, zur selben Zeit, als Djavid Bey in der deutschen Reichshauptstadt eintraf, um mit der Deutschen Bank über die Beschleunigung des Baues der Bagdadbahn, sowie mit der deutschen Regierung über die 4prozentige Erhöhung des Einfuhrzollens und über die Schaffung einiger Monopole zu verhandeln.

Schon am 7. November hatte Djavid seine dritte Unterredung mit den Vertretern der Deutschen Bank, und als ihn ein Vertreter des „Berliner Tageblatt“ an diesem Tage interviewte, glaubte er als Hauptschwierigkeit der Berliner Verhandlungen feststellen zu können, daß die Deutsche Bank bestreite, mit der Verlegung der Bagdadlinie aus der Richtung Siwas—Diarbekr ihre früher dort erlangten Konzessionen aufzugeben zu haben; daß somit die französischen Ansprüche in jener Gegend mit den Rechten der Deutschen Bank im Konflikt ständen. Am 12. versicherte allerdings der türkische Unterhändler der „Bosnischen Zeitung“, schon bei der Feststellung der Einzelheiten angekommen zu sein. Zu diesem Zweck habe der Direktor im türkischen Arbeitsministerium Muthtar Pascha die Reise von Konstantinopel nach Berlin angetreten.

Nebenher liefen im November türkisch-französische Verhandlungen über den endgültigen Abschluß des früher skizzierten Abkommens, und seit dem 16. November erfuhr man von Paris her auch von Besprechungen des Botschafters Jules Cambon und des Unterdirektors der Bank von Frankreich, Sargent, des Finanzmanns von Klapka sowie des Abgeordneten Bonsot als Sekretariatschef der internationalen bal-

kanischen Finanzkommission mit dem deutschen Unterstaatssekretär des Auswärtigen über die finanztechnische Ausarbeitung des anatolischen Bahnabkommens. Auf deutscher Seite beteiligten sich noch Legationsrat von Rosenberg, Botschaftsrat von Radowik, sowie die Herren von Gwinner und Helfferich. Nach dem „Echo de Paris“ betrafen die deutsch-französischen Unterhandlungen in erster Linie die Festlegung des Weges Aleppo—Sivas. Der Pariser Korrespondent des „Berliner Tageblatt“ bestätigte aber, daß es sich nur um die finanztechnischen Einzelheiten des vor fünf Monaten in Berlin ausgearbeiteten Abkommens handle, da sie die Billigung des französischen Finanzministeriums damals nicht gefunden hatten.

Es fanden nach der „Petite Republique“ vom 16. November an etwa fünf oder sechs Sitzungen statt. Dann aber stellten sich Schwierigkeiten ein. Nach der französischen Darstellung, weil deutscherseits der Wunsch zutage trat, die (am 4. September) zwischen den deutschen und französischen Banken getroffene Einigung in Hinsicht auf die Bahnführung und die Kilometerzahl der Frankreich eingeräumten Linien von Grund aus zu ändern. Die Zinsgarantien, so behauptete die „Petite Republique“, würden von diesen Linien aus dann auf die türkischen Finanzen und auf die Zölle eine ganz andere Rückwirkung ausüben. Unter diesen Umständen glaubte der Botschafter Jules Cambon selbst in die Verhandlungen eingreifen zu müssen und hatte zu dem Zweck mit dem Unterstaatssekretär Zimmermann am 25. November eine Unterredung. Der Erfolg war laut einer offiziellen Mitteilung der „Kölnischen Zeitung“ vom nächsten Tage, daß in den deutsch-französischen Verhandlungen ein vorläufiger Ruhepunkt eintrat. Aber während der stets optimistische deutsche Offiziosus das Stocken der Konferenzen mit der Zuversicht auf bestimmtere Arbeit der Diplomatie maschierte, skizzierte die erheblich ehrlichere „Petite Republique“ die Lage dahin, daß zur Beunruhigung kein Anlaß zu sein brauche, daß die Unterhandlungen zwischen Cambon und Zimmermann „in gewissem Maße“ die Hoffnung ge-

statten, daß das Abkommen noch vor dem 15. Dezember abgeschlossen werden könne. Die „Action“ bezeichnete am 27. November die Schwierigkeiten als solche, die bei der Grenzfestlegung zwischen den Arbeitszonen und besonders bei der Bestimmung der Querbahn entstanden seien, die die Bagdadbahn mit dem Ägäischen Meere verbinden sollte. Deutschland, so sagte die „Action“, behaupte, von der Türkei das Vorrecht zum Bau aller Zweigbahnen von der Bagdadbahn nach der Küstenzone Tripolis—Merjina erhalten zu haben. Die „Action“ verlangte, daß Frankreich von jedem Wettbewerb südlich von Beirut freibleibe.

Es muß zugegeben werden, daß sich die französische Regierung bemühte, durch Preßäußerungen etwaige Beunruhigungen über eine Verschlechterung des deutsch-französischen Verhältnisses zu bannen. Aber die Pariser Presse suchte doch nach alter Manier aus der augenblicklichen Lage eine kleine Sekerei herauszufördern. Die Gelegenheit dazu mußte gleich am 26. November die im Entstehen begriffene Erregung in Rußland über die Entsendung einer deutschen Militärmission nach Konstantinopel zu einem internationalen Preßfeldzuge gegen Deutschland geben. Djavid Ben sah sich daraufhin noch am gleichen Tage zum Eingreifen genötigt, indem er dem Berliner „Temps“-Korrespondenten gegenüber sein Erstaunen über die Behandlung der deutschen Militärmission durch die chauvinistische Presse Frankreichs ausdrückte. Dabei mochte der türkische Vertreter selbst nicht einmal besonders vergnügt auf die Ergebnisse seiner Berliner Verhandlungen blicken, da sich die Hemmungen der deutsch-französischen Besprechungen auch als Schwierigkeiten für die deutsch-türkischen bemerkbar machten. Nach der „Bosnischen Zeitung“ vom 25. November konnte Djavid Ben auch nicht die schon für den Fall einer nahen Verständigung vorgesehene Zusammenkunft mit dem Staatssekretär von Jagow erreichen. Am 7. Dezember schien ein Hoffnungsstrahl zu leuchten, da die „Kölnische Zeitung“ die Wiederaufnahme der Verhandlungen zunächst zwischen den

beiderseitigen Finanzvertretern nach der Rückkehr der nach Paris zur Einholung von Anweisungen gereisten französischen Vertreter in Aussicht stellte. Die Konferenzen schleppten sich noch eine Zeitlang hin, bis — angeblich nur durch die Feiertage — eine Unterbrechung eintrat. Eine Berliner Meldung der „Düsseldorfer Zeitung“ vom 19. Dezember wies auf Unstimmigkeiten wegen der Anlage eines Hafens in Suedie (Seleucia) hin. Am Tage vorher schon hatten die französischen Vertreter ihre Koffer zur Rückkehr nach Paris gepackt. Am 20. begaben sich Djavid Ben und der Generaldirektor der Bagdadbahn, Huguenin, auf den Heimweg nach Konstantinopel, wo der letzte am 22. Dezember, Djavid Ben etwas später eintraf, da er noch Station in Wien machte. Am 27. hatte er mit dem Großwesir und dem Minister des Innern eine Unterredung.

Die Verhandlungen über den deutsch-französischen Interessensbereich ruhten. Um so lebhafter begann nun, von französischer Seite geschürt, der russische Gegensatz gegen Deutschland die Welt zu beschäftigen. Das russisch-türkische Reformprogramm für Ostanatolien war mit der Paraphierung in Konstantinopel und der Übersendung zur Genehmigung nach Petersburg seit dem 5. November zu einem gewissen Ruhepunkt gekommen. Nun hatten die russischen Ansprüche an die Entsendung der deutschen Militärmission nach Konstantinopel. Mit Frankreich stand auch England gegen jede militärische Vorzugsstellung Deutschlands an der Europa und Asien trennenden Meerenge auf seiten Rußlands. Frankreich drohte der Türkei mit Finanzsperrung; aber wieder sprang die deutsche Finanzhilfe ein, indem die Deutsche Orientbank von der türkischen Regierung den Rest der 1902er 6prozentigen Schatzbons übernahm. Das war zu derselben Zeit, am 17. Dezember, als mit dem Beginn der Weihnachtspause die deutsch-französischen Konferenzen in Berlin ins Stocken gerieten. Der türkische Finanzminister Rifaat, der daraufhin nach der deutschen Reichshauptstadt zu einer Besprechung mit Djavid Ben

zu reisen beschloß, konnte am 19. Dezember bekannt machen, daß am Tage darauf ein Monatsgehalt ausgezahlt werden würde. Immerhin konnte, wenn das „Wiener Korrespondenz-Bureau“ aus Konstantinopel vom 22. Dezember richtig unterrichtet war, der Botschafter Bompard einen bedeutsamen Erfolg der französischen Schulpolitik in der Türkei buchen. Die Genehmigung des Sultans sollte erfolgen, wenn die Verhandlungen mit Frankreich über die Bahnbauten und die Anleihe ihren formellen Abschluß gefunden hätten. Man begreift es, daß Ministerpräsident Doumergue mit einem gewissen Stolz in der französischen Kammer die Erfolge seiner Orientpolitik hervorheben konnte; insoweit er sich dabei bei der Aufzählung der Bahnbauten einer starken Übertreibung des Erreichten schuldig machte, löste er auf der deutschen Seite eine von leiser Verstimmung nicht freie Berichtigung am letzten Jahrestage heraus.

Noch vor Jahreschluß begannen auch die Erörterungen über das ostanatolische Reformprogramm, das Billigung nicht gefunden hatte, wieder. Am 22. Dezember stellte die „Frankfurter Zeitung“ in Aussicht, daß an diesem Tage die Antwort der Pforte an die Botschafter Rußlands und Deutschlands auf ihre Vorschläge erfolgen sollte. Am 27. wurden beide Botschafter zusammen vom Großwesir empfangen, um die Abänderung des Reformentwurfs zu überreichen, die laut Petersburger Informationen des „Berliner Tageblatt“ im wesentlichen die Einsetzung europäischer Beiräte im Auge hatte, die mit türkischen Inspektoren unter dem obersten Interventionsrecht der Botschafter zusammenarbeiten sollten. Als erledigt galt dagegen nach dem „Wiener Korrespondenz-Bureau“ die Teilung der sechs in Betracht kommenden Wilajets in zwei Inspektionszonen, für die je ein Generalinspektor aus einem neutralen Staat auf zehn Jahre verpflichtet werden sollte. Giers und Mutius, der russische Botschafter und der deutsche Geschäftsträger, hatten am 3. Januar 1914 eine Besprechung mit dem Großwesir, worauf der türkische Minister-

rat die Frage, wer beim Konflikt zwischen dem Generalinspekteur und dem Zentraldepartement entscheiden solle, am 7. Januar erörterte. Am 18. war eine Einigung über den Wirkungsbereich der Generalinspektoren fast vollkommen erzielt; es erübrigte noch die Frage, ob die Nationalitäten und Konfessionen in den Generalräten der Wilajets eine Vertretung nach dem Proporz- oder Paritätsystem haben sollten. Mit einigem Erstaunen stellte am 4. Februar der „Zeune Turc“ fest, daß, nachdem das unterzeichnete Abkommen unterzeichnet nach Petersburg abgegangen sei, von dort noch neue Forderungen erhoben würden, nach Ansicht der „Frankfurter Zeitung“ Entschädigungsforderungen für russische Staatsbürger muslimanischen Glaubens, die durch die letzten Balkankriege betroffen worden seien. Das war die Zeit, wo durch Europa wiederum Gerüchte von russischen Absichten spukten, einen neuen Balkanbund gegen Österreich-Ungarn herzustellen. Vier Tage später hatte Rußland seine grundsätzliche Übereinstimmung mit der Pforte über die ostanatolischen Reformen erklärt.

Und auch hier wieder ist die schon so oft beobachtete Parallelität der Verhandlungsabschlüsse zu bemerken. Von dem Augenblick an, wo — seit Anfang Januar — Rußland mit Deutschland an der Erhaltung des asiatischen Besitzes der Türkei durch Reformierung Ostanatoliens zu arbeiten schien, nahmen auch die deutsch-französisch-türkischen Bemühungen, zu einer Einigung zu kommen, wieder ein schnelleres Tempo an. Am 1. Januar erfuhr das „Wiener Korrespondenz-Bureau“, daß der türkische Ministerrat beschlossen habe, der Pariser Finanzgruppe Perrier, die der Türkei einen Vorschuß von 100 Millionen Franken gewährt habe, die Erlaubnis zum Bau einer Bahn von Smyrna nach den Dardanellen zu erteilen. Das war eine wertvolle Ergänzung des bisherigen anatolischen Bahnbauprogramms der französischen Finanzgruppen. Der türkische Ministerrat beauftragte wiederum Djavid Ben, nach Paris zu gehen, und zwar am 11. Januar. In Berlin

weilte fast zur gleichen Zeit nach einem Bericht des „Tag“ Roget, Präsident der französischen Kammerkommission für auswärtige Angelegenheiten, und nach einer anscheinend offiziellen Note aus Paris vom 19. Januar sollten die beiden technischen Delegierten Frankreichs, Ponsot und Sargent, nächster Tage wieder in Berlin eintreffen. Als hauptsächlichste noch zu behandelnde Frage wurde die der Verbindung des deutsch-französischen Bahnnetzes in der Gegend von Cesarea sowie die der Erbauung einer Anzahl von Zweigstrecken in einer Gesamtheit von 150 km bezeichnet.

Die allgemeine Verständigung aller in Betracht kommenden Faktoren ging jetzt mit raschen Schritten voran. Wie immer gehörte dazu als beschleunigendes Moment der türkische Geldbedarf. Nach Nachrichten des „Wiener Korrespondenz-Bureau“ vom 3. Februar aus jungtürkischen Zirkeln, „die in gewissen diplomatischen Kreisen bestätigt“ wurden, hatte Frankreich für die große türkische Anleihe Bedingungen politischer Natur gestellt, darunter als erste die bedingungslose Anerkennung der Note der Großmächte über die Entscheidung des griechisch-türkischen Streites um die ägäischen Inseln. Die finanziellen Bedingungen betrafen nach einer aus Finanzkreisen stammenden Information besonders die Überwachung der türkischen Finanzen durch die Banque Ottomane. Das hätte natürlich die Zurückstößung der Türkei in den Stand der vollen Bevormundung durch das Ausland wie in den Zeiten des Absolutismus, vor allem aber die finanzielle Vorherrschaft Frankreichs bedeutet. Man kann es der Pforte nachfühlen, daß sie sich nach andern Hilfsquellen umseh und wieder wie in der Periode des Chesterprojektes nach amerikanischer Hilfe ausspähte. Die „Frankfurter Zeitung“ vom 2. Februar kannte ein amerikanisches Angebot von 7 Millionen Pfd. Sterling, wofür die Erlaubnis zur Ausbeutung der Wälder und Minen in den Bezirken von Erzerum erteilt werden sollte. Auch der Panislamismus regte sich; ein indischer Radjah, so klang es am 3. Februar verheißungsvoll aus Saffa herüber,

habe zum beschleunigten Ausbau der Straße Medina—Mekka 20 Millionen Mark zur Verfügung gestellt. Alle diese Lastversuche retteten die Pforte aber nicht mehr vor dem Zwang der drückenden Not des Augenblicks. Der französische Spartopf erschien den Konstantinopeler Politikern als letzte Hilfe. Die Pariser Anleiheverhandlungen wurden fortgesetzt, und schon am 12. Februar konnte die Pforte amtlich ein günstiges Fortschreiten melden. Die Beamten riefen nach ihrem Monatsgehalt. Perrier, die Banque Ottomane und die Türkische Tabakregie stredten, so erzählte man am 16. in Konstantinopel, Vorschüsse vor, und Djauid verhandelte nach dem „Zeune Turc“ über eine Milliarden-Anleihe. Die Meldung kam am selben Tage, als aus Berlin das deutsche Volk von der im dortigen Auswärtigen Amt am 15. Februar erfolgten Paraphierung des deutsch-französischen Abkommens unterrichtet wurde.

Schon am 10. Februar war eine vom „Matin“ in die aufhorchende Welt geworfene Nachricht wie eine Bombe geplatzt: Frankreich und Deutschland hätten sich über den Verzicht des ersten Landes auf eine Beteiligung an der Bagdadbahn geeinigt; ferner über den Anschluß der Bagdadbahn an die Eisenbahnlinie am Schwarzen Meer, die Frankreich bauen solle, und über ein Desinteressement Deutschlands gegenüber französischen Bahnbauten in Syrien. Es handle sich nun nur noch um die Lösung der Frage des Anschlusses der im äußersten Norden Syriens zu erbauenden Bahn an das deutsche und französische Netz und um die Abgrenzung der beiderseitigen Arbeitsphären. Nun überstürzten sich die Berliner Offiziösen, durch Meldungen an die ihnen zur Verfügung stehenden Blätter die deutsche Öffentlichkeit unter Geheimhaltung aller Einzelheiten aufzuklären, daß das von Sargent, Bonsot, de Klapka als französischen Vertretern und von Dr. von Rosenberg und Direktor Helfferich als deutschen (vorbehaltlich der Ratifikation durch die beiden Regierungen) unterzeichnete Protokoll das ganze Gebiet der deutsch-französischen Eisen-

bahninteressen in der Türkei, besonders das Verhältnis zwischen der Anatolischen und Bagdadbahn einerseits und der syrischen Eisenbahngesellschaft sowie der neu zu gründenden Bahngesellschaft für Nordanatolien andererseits betreffe. Mit einem gewissen Uff! der Erleichterung stellte der offiziöse Mitarbeiter der „Frankfurter Zeitung“ zum Schlusse seiner Ausführungen fest, daß nun die Periode überwunden sei, in der Deutschland „in allen Unterhandlungen mit der Türkei, populär gesagt, Knüppel zwischen die Beine“ von Frankreich und England geworfen worden seien. Denn auch mit Großbritannien waren, wie Reuter schon am 13. verkündet hatte, die Hauptpunkte geregelt worden; es blieben nur Einzelheiten zu erledigen.

Von einer Veröffentlichung des deutsch-französischen Abkommens wurde zunächst noch abgesehen. Aber das hielt die Kritik der Presse in keinem der beteiligten Länder mehr auf. Nur wenige besonnene Blätter enthielten sich jeder Voreiligkeit. Bei der Mehrzahl wurde Unzufriedenheit und Mißtrauen laut; selbst im freisinnigen Lager tauchten Zweifel auf, ob das deutscherseits Aufgegebene wohl den erzielten Vorteilen entsprechen werde. Sogar die „Kölnische Volkszeitung“ klagte: „Berrier bekommt alles!“ Die offiziöse Gegenarbeit machte wenig Eindruck; die „Tägliche Rundschau“ hingegen spottete am 20. Februar mit gutem Grund über Entrüstung wegen einer Sache, die noch unbekannt sei, und Dr. Jäch suchte mit der Sachlichkeit des realpolitischen Denkers in der neuen Zeitschrift „Das größere Deutschland“ den Fortschritt der deutschen Bagdadbahnpolitik von ihren Anfängen an aufzudecken. Eigentlich auch hätte es die schnelle Kritik in Deutschland stutzig machen müssen, daß das gleiche Mißtrauen, dieselbe Ablehnung der Anerkennung eines Erfolges ihrer Regierung die französische Presse zu lauten Äußerungen des Mißmutes trieb. So schrieb der „Temps“ schon am 16. Februar: „Frankreich . . . kann die Schuld an diesem kläglichen Ergebnis nur jenen beimessen, die in seinem Namen gesprochen

haben Das französische Volk fühlt sich noch nicht so herabgekommen.“ Der „Figaro“ nennt am 17. Februar die Verhandlungen einfach „eine Liquidation, und zwar eine verspätete und deshalb schlechte Liquidation. Nirgendwo hat sich der Mangel an Folgerichtigkeit und an Übersicht so klar gezeigt, wie in unserer Orientpolitik.“ Auch der „Gaulois“ spricht im gleichen Sinne am gleichen Tage von einem „Rückzuge, den wir hätten vermeiden können, wenn unsere Diplomatie vorausblickender und tatkräftiger gewesen wäre“. Nur der „Petit Parisien“ zeigt etwas größere Versöhnlichkeit mit der Anerkennung des Abkommens als eines „Unterpfandes der Beruhigung“.

Und nun die Türkei? Der liberale „Pejam“ drückte am 22. Februar die Gefühle der Bitterkeit aus, mit denen die Nachricht von dem deutsch-französischen Übereinkommen in Konstantinopel aufgenommen wurde. „Wir konnten die Arbeiten selbst nicht ausführen und mußten sie andern überlassen. Wir können uns darüber nicht beklagen, die Sache ist jedoch darum nicht weniger traurig.“ Das war am selben Tage, an dem ein Trade veröffentlicht wurde mit der Ermächtigung für das Ministerium, mit der Pariser Omniumgesellschaft, hinter der die Bank Perrier steht, einen Vertrag abzuschließen. Danach sollte die Gesellschaft die Konzession für den Bahnbau Edremid—Smyrna und für eine Abzweigung nach den Dardanellen erhalten. Die Gesamtlänge sollte 500 km ausmachen. Das Bankhaus Perrier überwies dem türkischen Staatsschatz 35 Millionen Franken für Rechnung der bekannten Schatzscheinanleihe von 100 Millionen Franken. Am 26. zahlte die Pforte der anatolischen und der Bagdadbahn-gesellschaft 5½ Millionen Franken als Schuld für die Militärtransporte des letzten Jahres aus. Die Dette publique schloß sich am selben Tage mit der Auszahlung von 700 000 Fr. an dieselben Gesellschaften für Kilometergarantien an, und die ottomanische Regierung sollte 700 000 Fr. erhalten als Anteil an den Überschüssen der Linie Saidar=Pascha—Angora.

Alf Fehd' hatte nun ein Ende. Die Türkei und die beiden deutschen Gesellschaften erhielten Gold aus derselben Quelle, aus dem Topf des französischen Sparers.

Die Veröffentlichung der von Deutschland geschlossenen Verträge, die anfangs für eine kurze Zukunft angekündigt worden war, zog sich von Monat zu Monat hin. Von Ende März bis über Ostern und noch über Pfingsten hinaus.

V. Der Weltkrieg.

Die Verträge sollten überhaupt nicht gültig werden. Es kam die große Katastrophe, die alle Diplomatenarbeit verschütten zu wollen schien. Am 28. Juni 1914 wurde in Serajewo das österreichisch-ungarische Thronfolgerpaar ermordet.

Es ist heute noch zu früh, in eine politisch uninteressierte, rein wissenschaftliche Betrachtung der Ursachen des Krieges einzutreten. Aber das wird man sagen dürfen: dieser plötzliche Zusammenbruch aller politischen Weltordnung wäre unerklärlich, wenn sich nicht ein jegliches Gefühl des Aufeinanderangewiesenseins turmhoch überragender Berg gegensätzlichen Empfindens unter den Völkern angehäuft hätte. Er mußte die Staatengesellschaft Europas, in der die Nationen nebeneinander gewohnt hatten, mit der Wucht eines unerbittlichen Schicksals begraben, sobald das letzte Körnlein seinen Schwerpunkt verrückte. Dieses letzte Körnlein war der Irrwahn des Großserbentums, es könne mit einem Stoß gegen die habsburgische Monarchie an die Adria gelangen und den Staat des Peter Karageorgewitsch zur Vormacht des Balkans machen. Der Berg von Leidenschaften aber, der sich auf der Seite des Dreiverbandes aufgetürmt hatte, bestand aus moskowitzischem Hochmut und panslawistischer Eroberungssucht, britischer Mißachtung des

Eigenrechtes anderer und jingoistischem Neid auf Deutschlands Handelsgeltung, aus gallischem Prestigeverlangen und französischem Nachedurst.

Der Boden, auf dem jede Staatengesellschaft errichtet ist, ist eine gesunde Mischung des staatlichen Selbsterhaltungstriebes mit dem menschlichen Verkehrsbedürfnis. Aber dieser von Natur nicht ganz feste Untergrund mußte unter der Last unfreundlicher Leidenschaften um so mehr ins Schwanken geraten, je mehr das Mißtrauen zu überwiegen begann. Zwar hatte die deutsche Diplomatie immer wieder den Versuch gemacht, die Gegensätzlichkeit Rußlands und Englands durch Ausgleichsbestrebungen zu mildern, und es ist aus unserer ganzen Darstellung klar geworden, daß der Fortgang unserer vorderasiatischen Verkehrspolitik aus zeitweiligen Entspannungen örtlichen Nutzen zog. Aber für die große Summe unserer weltpolitischen Beziehungen bildete schon der bloße Fortbestand des Dreiverbandes eine stete Mahnung, immer auf der Hut zu sein.

Man kann heute darüber streiten, wieweit das Potsdamer Abkommen einem ehrlichen Willen Ssasanows entsprang, mit dem westlichen Nachbar dauernd in Einigkeit zu leben. Der hinterhältige Charakter der Politik des russischen Ministers des Außern in den letzten Julitagen 1914 läßt die Vermutung nur zu berechtigt erscheinen, daß es sich für die Petersburger Diplomatie nur um Zeitgewinn bis zur militärischen Wiedergeburt des Zarenreiches handelte. Vielleicht sollte eine scheinbare Annäherung an Deutschland den Genossen im Dreiverband die Bundesgenossenschaft Rußlands wertvoller erscheinen lassen. Auf jeden Fall hat die Politik der zurückhaltenden Neutralisierung, zu der sich der Zar nach der diplomatischen Niederlage im bosnisch-serbischen Streit entschlossen hatte, nur so lange gedauert, bis Rußland mit der Gründung des türkengegnerischen Balkanbundes so festen Boden unter den Füßen zu haben glaubte, daß es seine Begehrlichkeit zugleich nach den Darda-

nellen und der Adria richten konnte. Mit dem diplomatischen Feldzug, den Rußland unter dem Decamantel seiner Arbeit für armenische Reformen und im Einverständnis Rumäniens namens der Freiheit der Durchfahrt durch die Dardanellen zu Anfang des Jahres 1914 gegen die Türkei richtete, suchte es das Schwarze Meer von Süden zu umklammern und sich Konstantinopel zu nähern. Dabei erschien ihm die deutsche Militärmission des Marschalls Liman von Sanders in der türkischen Hauptstadt als ein Hindernis. Und während sich in Byzanz die russischen Bestrebungen, die nach den Dardanellen zielten, mit der vorderasiatischen Verkehrspolitik Deutschlands kreuzten, das vor der Unterzeichnung seiner Verträge mit England, Frankreich und der Türkei über die Bagdadbahn stand, durchquerte die Annäherung Österreich-Ungarns an das durch den zweiten Balkankrieg in seinen Rechtsansprüchen gekränkte Bulgarien den russischen Drang vom Schwarzen nach dem Adriatischen Meere. Der zweifellos offiziöse Aufsatz, den die Kölnische Zeitung im März 1914 als Petersburger Brief veröffentlichte, beleuchtete wie ein Scheinwerfer die russische Absicht, nach Vollendung der Rüstungen alle, auch die militärischen Kräfte daran zu setzen, die Orientfrage endgültig im russischen Interesse zu lösen. Man nahm bei uns in Deutschland als Zeitpunkt dieser Auseinandersetzung das Jahr 1917 an. Die nach dem Mord in Serajewo gewonnene Überzeugung der Petersburger Diplomatie, daß man des militärischen Rückhalts Englands gewiß sein könne, trieb den Zaren schon drei Jahre vor diesem Termin in den Krieg.

Man mag über den englischen Minister des Außern denken wie man will, ich kann mich heute noch nicht ganz von dem Glauben frei machen, daß Greys und Haldanes Eingehen auf Bethmann Hollwegs Plan einer deutsch-englischen Annäherung doch etwas mehr als bloßer Schein gewesen ist. Grey wollte zwei Pfeile im Köcher haben. Englands Interessengegensatz gegen die Gruppe der Mittelmächte

war ja freilich deutlich genug. Das britische Weltreich empfand eine Verkehrsgemeinschaft der Gebiete zwischen Nordsee und Persischem Golf mit dem italienischen Seitenzweig, der das Mittelmeer halbiert, als eine gewaltige Flankenbedrohung seiner Machtstellung am englischen Kanal, im Mittelländischen und Indischen Meere. Aber die englische Diplomatie sah nicht minder scharf, daß der russische Vorwärtswille nach dem ägäischen und adriatischen Seebecken die britische Verkehrslinie ebenfalls flankiere. Und sie begriff, daß dem Drang Rußlands nach Indien durch das Abkommen über Persien nur zeitweilig Einhalt geboten war. Man darf daher vielleicht annehmen, daß Grey neben dem Bündnis mit Rußland noch ein Übereinkommen mit Deutschland wünschte, um jeden Augenblick den russischen oder den deutschen Degen für britische Interessen, den einen gegen den andern ziehen zu können. Für Herrn Grey war das Verbrechen von Serajewo zunächst ein unwillkommenes Ereignis, weil die Verständigung mit Deutschland noch nicht weit genug gediehen war. Ebendarum aber stellte er sich dann, als er Rußlands Entschlossenheit zum Bruch mit Deutschland sah, auf die Seite des Zarenreiches, um beide Mächte, die er als Gegner Englands einschätzte, bluten zu lassen. Seine volle Hinterhältigkeit offenbarte er, als er dem deutschen Botschafter Vichnowsky seinen diplomatischen Beistand für den Friedensschluß in Aussicht stellte. Er versuchte noch im Augenblick des Bruches den zweiten Teil seines ursprünglichen Programms festzuhalten und Deutschland gegen Rußland einzufangen. Ihn trifft der volle Anteil an der Schuld des ungeheuerlichen Blutvergießens.

Und ebenso Herrn Poincaré. Das französische Volk, dessen Souveränität in der Nationalversammlung vertreten war, hatte ihn zum Präsidenten der Republik gewählt, obwohl es seinen Willen zur Eigenpolitik und seinen Ehrgeiz kannte. Er war die Verkörperung des Offensivegedankens, der in Frankreich die Richtung auf Elßaß-Lothringen und

nach dem Ostbecken des Mittelmeeres nahm. Die französische Grenzbevölkerung gefiel sich in den letzten Jahren in immer gehässigeren Revanchefundgebungen, und die habsburgische Monarchie sah sich durch die fortschreitenden Werbungen der Republik und ihrer Freunde um die Gunst Italiens und Griechenlands vor der Gefahr, in die Nordecke der Adria hineingezwängt zu werden.

Die mitteleuropäischen Großmächte trachteten das ringsum aufsteigende Unwetter von Feindseligkeit durch eine militärische Kraftanstrengung ohne Vorgang zurückzuhalten. Aber nun begab sich etwas Seltsames. Der Zweibund, der in seiner Überschätzung der Nachgiebigkeit der mitteleuropäischen Großmächte von einer Herausforderung zur andern geschritten war, wurde nun angesichts der Heeresverstärkung in Deutschland und Österreich-Ungarn von einem ebenso ungerechtfertigten Argwohn gegen heimliche Angriffspläne Deutschlands gepackt. Frankreich insbesondere drängte Rußland zur Beschleunigung seiner Rüstungen und suchte für sich und seinen östlichen Bundesgenossen zur See Rückhalt in fest bestimmten Flottenabkommen mit England. Selber nahm es durch Wiedereinführung der dreijährigen Dienstzeit den Wettlauf mit Deutschland in der Erhöhung der Friedensstärke seines Heeres auf. Aber es fühlte genau, daß es früher oder später finanziell und wirtschaftlich bei seiner geringeren Volkszahl unter dieser Last zusammenbrechen müsse. Die Machthaber in Paris hatten alles auf eine Karte gesetzt: ihre Zukunft hing von dem Bekenntnis oder der Vermeidung des Bankrottes ihres politischen Systems ab, mit dem sie die Großmachtstellung der Republik verquidelt glaubten. So spielten sie in ihren Träumen mit dem Gedanken eines kriegerischen Angriffs. Als daher Rußland, des englischen Hinterhalts gegen Deutschland gewiß, das österreichisch-ungarische Ultimatum an Serbien zum Anlaß kriegerischer Verwicklungen mit den beiden Nachbarn im Westen nahm, lehnte die Regierung des Herrn Poincaré, der eben noch aus eigenem Anschauen

die Stimmung in Petersburg kennen gelernt hatte, die ihr gebotene Möglichkeit, neutral zu bleiben, ab. Die demokratische Republik trat an der Seite des absolutistischen Zaren und des aristokratischen Imperialismus Großbritanniens sowie der nach der ausschließlichen Herrschaft am und im Stillen Ozean geizenden asiatischen Großmacht Japan in den Krieg.

Gut ein Vierteljahr später, am 12. November 1914, rief die Türkei als Bundesgenossin Deutschlands und Österreich-Ungarns gegen deren Feinde die Befehrer des Islams zum „heiligen Krieg“. Sie tat das in klarer Erkenntnis, daß ihr beim Erliegen der mitteleuropäischen Großmächte die völlige Auflösung drohe. Zwar erweiterte Italien im Mai 1915 durch einen Treubruch ohnegleichen gegenüber seinem bisherigen Verbündeten aus Rassenhaß, aus Lust am fremden Eigentum, in falscher Bewertung seiner eigenen Kraft und mit der Hoffnung auf Alleinherrschaft in der Adria und auf Kolonien in Kleinasien den Vier- zum Fünfverband. Aber der „Korridor“, den die beiden mitteleuropäischen Großmächte in wunderbarem Zusammenwirken mit Bulgarien, das am 14. Oktober 1915 den Kriegszustand mit Serbien amtlich bekanntgab, über den Balkan nach der Türkei freimachten, das mit heldenmütiger Tapferkeit die Zugänge nach Konstantinopel verteidigt hatte, eröffnete den ungestörten Verkehr in einer Staatengemeinschaft, die von der Nord- und Ostsee bis zum Roten und Indischen Meer reicht.

Und mitten in den Stürmen des Krieges brachten es die viel geschmähte Barbarei der „Boches“ und die so oft gescholtene „Indolenz“ der Osmanen fertig, das große Kulturwerk der Bagdadbahn um gewaltige Stücke seiner Vollendung weiter entgegenzuführen. Am 16. Juni 1915 wurde der 5 km lange Tunnel bei Bagtische, an dem vier Jahre gearbeitet worden war, durch die Hauptkette des Amanus durchschlägen. Dadurch wurde die kilikische Ebene mit dem nördlichen Syrien verbunden. Am 20. Oktober 1915 wurde

die Strecke von Islahie nach Radju (östlich des Amanus) im Norden von Aleppo dem Verkehr übergeben. Dadurch wurde das syrische Netz um 47 km näher an den oben erwähnten Haupttunnel bei Bagtsche herangeführt. Die große Euphratbrücke war am 26. April 1915 für den Verkehr frei, die 62 km lange Teilstrecke der Bagdadbahn Tel Ebiad nach Tuan östlich des Euphrat am 2. Juni desselben Jahres. Am 20. Dezember 1914 waren in der Richtung von Aleppo nach Bagdad die beiden Strecken Aleppo—Moslemie—Ras el Ain (etwa 300 km) und Samarra—Bagdad (etwa 142 km) vollständig ausgebaut. Dazwischen fehlten noch das Mittelstück Ras el Ain—Mossul—Samarra von 591 km sowie in der Richtung von Aleppo nach Konia einige Tunnelstrecken im Taurus. Das deutsche Kapital stand trotz der ungeheuren Kosten, die der eigene Krieg dem deutschen Volk verursachte, hilfsbereit, um die Bagdadbahn ihrer Vollendung entgegenzuführen. Am 5. November veröffentlichte das türkische Amtsblatt die der Regierung von der Kammer erteilte Ermächtigung, in Deutschland eine Anleihe zu Bahnbauzwecken im Betrage von 2112000 Pfund abzuschließen.

Inzwischen hatte die Türkei auch mit entschlossenem Zielbewußtsein daran gearbeitet, die noch von früher her bestehenden Interessen der feindlichen Staaten aus Vorderasien auszuräumen. Schon am 11. November 1914 war die englische Bahnlinie Smyrna—Midin in Vergeltung der Beschlagnahme zweier in England auf türkische Rechnung gebauter Schlachtschiffe, der Angliederung Cyperns an das britische Weltreich und des völkerrechtswidrigen Verhaltens Englands in Ägypten beschlagnahmt. Am 25. November 1914 verlautete, die französische Bahn Haifa-Nablus werde der Verwaltung der Hedschasbahn unterstellt werden, zwei Tage später wurde der Betrieb der von französischen Gesellschaften verwalteten Bahnen Damaskus—Beirut, Damaskus—Hauran und Rajaf—Aleppo der Hedschasbahn übertragen. Am 14. Juni 1915 beschloß die Pforte, alle feindlichen

Untertanen angehörenden Bahnen in Syrien und im Libanon-gebiet durch die Verwaltung der Hedschasbahn zurückkaufen zu lassen, und am 30. Juli desselben Jahres erfolgte die Enteignung der französischen Linien Rajak—Aleppo, Homs—Tripolis und Jaffa—Jerusalem. Die Veröffentlichung des Gesetzes zum Rückkauf geschah im Amtsblatt am 21. August.

In der Zwischenzeit ging die Türkei mit Umsicht daran, die in Syrien und Arabien gewonnene Bewegungsfreiheit zum weiteren Ausbau des Verkehrsnetzes auszunützen. Die Kammer hatte schon am 17. Januar 1915 einen Kredit von 200 000 Pfund für eine Zweigbahn von der Hedschaslinie nach Ägypten bewilligt, um den Engländern besser am Suezkanal beikommen zu können. Die Bahn sollte Eigentum der Hedschasbahn werden und von einem durch das Hauptquartier zu bestimmenden Punkte von der im Bau begriffenen Linie Afuleh—Nablus zwischen Rabin und Sebastia (in Samarien) ausgehen und über Tul i Kerin, also durch Palästina, nach Ägypten geführt werden.

Den Hauptschlag zur Befreiung vom feindlichen Einfluß aber führte das Osmanische Reich mit der Aufhebung des erst zwei Jahre alten Gesetzes, das der französischen Verkehrspolitik erlaubt hatte, sich in der Flanke der Anatolischen Bahn festzusetzen. Am 16. November 1915 faßte die Kammer den Beschluß, das Gesetz, das dem französischen Kapital in Anatolien den Weg freigegeben hatte, aufzuheben und 1½ Millionen Pfund für die Ausführung der dortigen Bahnpläne auszuwerfen. Ein vorläufiger Beschluß war schon am 17. Juli 1915 veröffentlicht worden. Es sollen folgende Bahnen vom Kriegsministerium gebaut und betrieben werden: Angora—Erzerum, Erzerum—Küste am Schwarzen Meer, Muradli—Kodosto (Marmarameer), außerdem Hafenanlagen an den Endpunkten dieser Bahn sowie die Linie Samsun—Sivas. Der Bau der Bahn Angora—Erzerum wurde bereits während des Krieges in

Angriff genommen. Mitte November waren schon 86 km fertig, der Endpunkt der Bahn von Erzerum nach dem Schwarzen Meer sollte erst nach dem Kriege bestimmt und bekanntgegeben werden. Mit unerbittlicher Folgerichtigkeit hatte der Krieg die Fesseln abgeschüttelt, die die Widerspenstigkeit feindlicher Interessen der Verkehrsfreiheit der souveränen Türkei anzulegen getrachtet hatte. Die Anatolische Bahn war des Druckes und der Gefahr der Einschünteung ledig geworden. Die Hedschasbahn strebte mit kühnem Wagemut auch nach dem das Rote mit dem Mittelmeer verbindenden Suezkanal. Über das Gelingen dieses Seitensprunges und über den Anspruch der Bagdadbahn, ihren eigenen Kopf in der Basra—Koweit-Frage durchzusetzen, mußte das Schwert entscheiden. Auch um die Bahnen Erzerums geht das eiserne Würfelspiel des Krieges.

Politischer Instinkt und kapitalistische Unternehmungslust hatten vor bald zwanzig Jahren die ersten Fäden zwischen dem deutschen Norden Europas und dem türkischen Asien geknüpft. Bewußte Diplomatie und militärisches Genie haben nun die losen Fäden zu einem zwei Erdteile verknüpfenden Netz gewoben, dessen Hauptstränge das Rhein- und Elbe- sowie das Donautal, die Orientalische und die Anatolische Bahn mit ihren Gabelungen, der Hedschas- und Bagdadlinie, sind. Die diplomatischen Verträge hat der Krieg zerrissen, soweit sie mit unsern Gegnern geschlossen waren. Aber die Arbeit und Mühe ist nicht vergebens gewesen. Die Grundzüge unserer Verständigung mit der Türkei werden bleiben, und auf diesen Grundlinien ist unsere wirtschaftliche und politische Zukunft aufgebaut; eine Zukunft, die hinausreicht über die Enge unseres mitteleuropäischen Enklavendaseins; eine Zukunft, die uns zu unbehinderten Mitgenießern der Vorzüge aller Zonen vom gemäßigten Norden bis zum tropischen Süden macht; eine Zukunft, die uns hoffentlich auch unsern Kolonialbesitz in Mittelafrika wiedergibt und erweitert; eine Zukunft, die uns einen in sich geschlossenen Interessen-

kreis von der Nordsee durch den Indischen und Atlantischen Ozean nach dem englischen Kanal verheißt; eine Zukunft, in der das mitteleuropäisch-vorderasiatische Militär- und Verkehrsbündnis in der sich formenden Weltstaatengesellschaft ein neues, sichereres Kräftegleichgewicht verbürgt; eine Zukunft, die unser Gedeihen und das unserer Verbündeten im Auge hat und doch eine Zukunft ist, die in einem dauerhaften Frieden zugleich das Wohlergehen der Menschheit fördert.

Bestellscheine

Zeitungs-Bestellschein

An das

Kaiserliche Postamt

in _____

Anfrankiert
zur Post
geben!

Bücherzettel

An die Buchhandlung

3 Pfennig

Bestellscheine

Um deutliche Schrift wird gebeten!

Datum:

(Name):

(Ort): (Straße Nr.)

Exemplare	Benennung der Zeitung	Diese Zeitung erscheint in	Bezugszeit	Bezugsgeld		Bestell
				<i>M</i>	<i>S</i>	
	"Das Größere Deutschland"	Dresden Verlag "Das Größere Deutschland"	I. II. III. IV. Vierteljahr	3	20	—
	Für Nachlieferung der vom Quartal bereits erschienenen Hefte (wenn nicht gewünscht, durchstreichen)			—	10	

Wird die Zeitung von der Post abgeholt, so ist das Bestellgeld durchzustreichen.

Quittung:

Obige *M* *S* sind heute richtig bezahlt

den ten 1

Durch die Post

Post-Annahme

Bestellschein

Ich bestelle hierdurch

I. II. III. IV. Vierteljahr
..... Probenummern }

„Das Größere Deutschland“
Bezugspreis $\frac{1}{4}$ jährlich Mk. 3.00

Datum:

Name:

Ort u. Straße:

Durch die
Buchhandlung

LIBRARY OF CONGRESS



0 021 544 484 3