

Nahost und Europas Imperatoren – Wie alles begann Das Beispiel Bagdadbahn

Der Nahe- und Mittlere Osten sowie Nordafrika zählen zu den von einstigen europäischen Imperatoren am meisten geschundenen kolonialen Herrschaftsregionen. Die Bagdadbahn, ihr Entstehen, Kontroversen und Bau, sind klassische Beispiele hegemonialen Ringens zu Lasten anderer Völker. Die „Geschichte der Araber“¹ (1971) sowie „Aufsteigender Halbmond“² (1911) beziehen dazu komplett gegensätzliche Positionen.

Die Konzession für den Bau der Bagdadbahn wurde am 5. März 1903 erteilt. Sie sollte über 2000 Kilometer Konstantinopel am Bosphorus als Schnittstelle zwischen Mittel- und Schwarzem Meer mit der Hafenstadt Basra am Persischen Golf verbinden. Vertragspartner waren das Osmanische Reich, die Anatolische Eisenbahn sowie die Société Impériale du Chemin de fer de Bagdad unter der Führung der Deutschen Bank. Die Beteiligungen hielten die Deutsche Bank (40 %), die Banque Impériale Ottomane (30 %), die Anatolische Eisenbahngesellschaft (10 %), der Wiener Bankverein und die Schweizerische Kreditanstalt (je 7,5 %) sowie die Banca Commerciale Italiana (5 %). Das Projekt wurde zum großen Teil durch die Ausgabe türkischer Staatsanleihen finanziert, die die Deutsche Bank emittierte. Krupp lieferte Schienen. Die Gegenleistung des Osmanischen Reiches war die Abtretung der Schürfrechte für die Öl- und Gasvorkommen in einem Korridor von je 20 km beiderseits der Bahnlinie.

Die geographischen Koordinaten des Unterfangens erhellen sein strategisches Gewicht für eine ganze Reihe von Staaten und Allianzen, welche sich nur wenige Jahre später im Ersten Weltkrieg gegenüberstehen sollten – Entente und Mittelmächte. Über die internationalen Kräfteverhältnisse entschieden damals aber vor allem die bereits im „Vorderen Orient“ aufgestellten Staaten England, Frankreich, Italien, Osmanisches Reich und das zaristische Russland.

Kaiser Wilhelm II. setzte sich persönlich nachdrücklich für den Bahnbau ein. Er stattete dem Osmanischen Reich 1898 einen Staatsbesuch ab, der „dazu dienen sollte, die vorherrschenden britisch-französischen Positionen in Vorderasien entscheidend zurückzudrängen“, wie die Verfasser der „Geschichte der Araber“ einschätzten. Die von Lothar Rathmann geleitete Autorengruppe des Forschungsbereichs Arabische Staaten der Karl-Marx-Universität Leipzig beschrieb und wertete, wie die Region durch die damaligen Großmächte „seit dem Ende des 19. Jahrhunderts in den Blickpunkt des Weltinteresses geriet“ und sie diese im Ersten Weltkrieg zu einem „Hauptoperationsfeld im Kampf um die Neuaufteilung der Welt“ machten.

Bau und Kontroversen

In „Aufsteigender Halbmond“ schildert Ernst Jäckh als glühender Verfechter der Interessen des deutschen Kaiserreichs und der Bagdadbahn minutiös, wie sich imperiale Widersprüche und Konkurrenzen darstellten. Er erfreute sich als Gast des türkischen Generalstabs sowie Augenzeuge authentischer Einsichten in „Materialien zur Bagdadbahn“ und beobachtete he-

¹ „Geschichte der Araber“, Akademie-Verlag, Berlin, 1971, Band 2, Die Araber im Kampf gegen osmanische Despotie und europäische Kolonialeroberung.

² Ernst Jäckh, Aufsteigender Halbmond, Fortschritt (Buchverlag der „Hilfe“) G.m.bh.

gemoniale Ambitionen europäischer und russischer Konkurrenz. Dem heutigen „Leser in Zeiten deutscher Islamophobie“ fällt auf, dass weder Islam noch Muslime in Jäckhs Betrachtungen zu deutsch-türkischer Kooperation als hinderliche Phänomene eine Rolle spielten. Im Vordergrund seines Interesses standen beiderseitige volkswirtschaftliche Vorteile und der „fleißige anatolische Bauer“.

Jäck beschreibt das Ringen um den Trassenverlauf im Kerngeflecht eines infrastrukturellen hegemonialen Spinnennetzes. Nach deutsch-türkischen Vorstellungen sollte der Bahnverlauf sein: Konstantinopel-Konya-Adana-Mosul-Bagdad-Basra-(Kuweit). Das entsprach wohl damaligen strategischen Absichten im kaiserlichen Deutschland. Nach Jäckh: „Die Bagdadbahn wird als ‚der trockene Weg nach Indien‘ mit den englischen Gibraltar- und Suezstraßen konkurrieren.[...] Die englische Politik sucht zwischen Englisch-Ägypten und Englisch-Indien eine sichere englische Einflusszone, die über Arabien und Mesopotamien das Mittelstück im afrikanisch-asiatischen-australischen Ring Englands bilden soll; eine solche englische Politik muss eine schwache Türkei wünschen und will alles, was sie stärken kann verwünschen und verhindern, insonderheit jenes aufrichtende Rückgrat eben der Bagdadbahn.[...] Und so setzt der dramatische Kampf Englands gegen die Bagdadbahn ein. [...] England will eine ‚englische Bagdadbahn. [...] Von ‚Bagdad mitten über Mesopotamien hinüber direkt nach dem Mittelmeer zu verbinden, über Homs-Tripolis oder Damaskus-Beirut.‘ „Schließlich schwebt über der Bagdadbahn noch das Schwert der Kuweit-Frage, [...] weil England damit die allerletzte Strecke der Bagdadbahn verhindern will: Bagdad-Basra bis an den Punkt Kuweit am Persischen Golf.“ „Auch Russland hat zunächst die Bagdadbahn bekämpft. [...] Die diplomatische Opposition Rulands beim alten Sultan Abdul Hamid hat der Türkei die Verpflichtung abgenötigt, Konzessionen für Bahnbauten im Nordosten Anatoliens nur Russland zu bewilligen.“ „Das offizielle Frankreich (hat) gleichfalls die Bagdadbahn negiert und boykottiert, erst aus dem traditionellen Gegensatz gegen Deutschland in Europa heraus, dann auch in der Abhängigkeit von der englisch-russisch-französischen Tripleentente. [...] Die Entwicklung weist auch Frankreich in die Richtung einer Bagdadbahnverständigung.“

Potsdamer Konferenz zur Bagdadbahn

Von Jäckh erfahren wir auch eine heute wenig bekannte Seltenheit: Dem kaiserlichen Deutschland gelang es, mit dem zaristischen Russland seine Zerwürfnisse in Sachen Bagdadbahn „sanktionsfrei“ zu überbrücken. Auf einer Konferenz 1911 „im Potsdamer Palais sind keine kaiserlich-zarischen Tafeltoaste lautgeworden; aber im hellen und stillen Konferenzzimmer unseres Auslandsministeriums haben deutsche und russische Notwendigkeiten sich verstanden und sich verständigt. Russland gibt seine zwanzigjährige Opposition gegen die deutsch-türkische Bagdadbahn zum allerersten Male auf, ja, es will sie selbst fördern: Russland stimmt der Fortsetzung der Bagdadbahn von Bagdad bis über die türkisch-persische Grenze nach Hannaken zu und baut seinerseits die weitere Fortführung bis Teheran.[...] Und Deutschland erhält so ein Einfallstor für seinen wachsenden Handel nach Persien hinein und Russland eine Zufahrt für seine Produkte bis zum persisch-indischen Meer.“

Sykes-Picot-Geheimabkommen

Die „Geschichte der Araber“ geißelt das „berüchtigte Sykes-Picot-Geheimabkommen“ (16. Mai 1916), in dem die britischen und französischen Regierungen ihre bereits bei der Bagdad-

bahnkonkurrenz transparenten kolonialen Einflussgebiete aushandelten: Sie unterstellten Mesopotamien (ohne Mosul), das spätere Transjordanien, die palästinensischen Hafenstädte Haifa und Akka, das nördliche Wüstengebiet der Arabischen Halbinsel sowie die arabischen Küstengebiete am Arabische Golf und Roten Meer unter britische Kontrolle, Syrien, Libanon und das ölreiche nordirakische Mosulgebiet unter französische. In diesem Zeitraum erfolgte auch die britische Balfour Deklaration, welche auf palästinensische Kosten den Weg für den Staat Israel ebnete. Noch am 2. Dezember 1922 bestimmte der britische Hochkommissar für den Irak, Sir Percy Cox, mit einem Bleistiftzug die Grenzen zwischen Irak und Nejd (später Saudi - Arabien) sowie Kuwait und Nejd. Unvergessen ist auch, dass England erst vor einigen Jahrzehnten seinen arabischen Golfprotektoraten die staatliche Unabhängigkeit gewährte - 1962 Kuwait, 1971 Bahrain, den Vereinigten Arabischen Emiraten und Katar.

Was schert uns das heute?

Es sollte, lebt doch Gestern in unserem Heute und mit Beidem selektiv umzugehen ist gefährlich. Geschichtsvergessenheit ist auch heute noch ein großer Enthammer imperialer Strategien, selbst wenn sie als kollektive daher kommen. Wo liegen Kontinuitäten? Der „Islamische Staat“ walzte mit Bulldoggern als erstes die damals zwischen Irak und Syrien willkürlich gezogene Grenze nieder. Die Bilder gingen um die Welt.