

Die Bagdadbahn und das Seidenstraßenprojekt

Sigurd Schulien

Die deutsche Industrie bemühte sich seit den späten 1880er Jahren im Osmanischen Reich - es umfaßte damals ganz Kleinasien und große Teile Arabiens – Fuß zu fassen und eine wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen dem Deutschen und dem Osmanischen Reich herzustellen. Die Zusammenarbeit entwickelte sich erfolgreich. Im Jahre 1890 schloß Deutschland mit dem Osmanischen Reich einen Freundschafts- und Handelsvertrag. Auf Grund dieser Übereinkunft wurde z.B. die anatolische Bahn zwischen Istanbul und Konya gebaut und bis 1896 fertiggestellt. 1898 vereinbarte man, daß deutsche Firmen die Bahn von Konya über Mossul bis Bagdad und ev. bis Basra verlängerten. Die Idee der Bagdadbahn stammte vom türkischen Sultan, der seine vorderasiatischen Provinzen enger an die Hauptstadt anschließen und wirtschaftlich mit deutscher Hilfe entwickeln wollte.

Hier ist eine kurze Zwischenbemerkung erforderlich, um die spätere Entwicklung in dieser Region zu verstehen. Im Jahre 1883 wurde der Benzinmotor erfunden, 1893 der Dieselmotor, der den Schiffsbau revolutionierte, weil keine Kohlen mehr zum Antrieb der Schiffe nötig waren, sondern leichter handhabbare Treibstoffe wie Autobenzin oder Dieselöle, die aus Erdöl gewonnen werden. Der Erdölmarkt versprach ein riesiges Geschäft zu werden. Erdölquellen gab es reichlich in Mesopotamien. 1901 schickte Großbritannien Kriegsschiffe an die Küste von Kuwait - es liegt ca. 100 km südlich von Basra und ist reich an Erdöl – und zwang die osmanische Regierung, Kuwait als Protektorat von Großbritannien anzuerkennen. Kuwait verpflichtete sich, kein Territorium an andere Staaten abzutreten mit Ausnahme von England. Diese Vereinbarung richtete sich gegen das geplante Bagdadbahn-Projekt und gegen deutschen Einfluß in der Region Mesopotamien. Ein Angebot des Deutschen Reichs, sich am Bagdadbahn-Projekt zu beteiligen, lehnte Großbritannien ab. Es erhielt vom Sultan die Konzession zur Förderung des kuweitischen Erdöls.

Zur gleichen Zeit entdeckte man in der Gegend von Mossul reiche Erdölvorkommen. Die Bagdadbahn verläuft über Mossul. 1912 erhielt die Deutsche Bank von der osmanischen Regierung die Konzession zur Förderung aller Öl- und Mineralvorkommen 20 km beiderseits der Bahnlinie zur Bezahlung der Kosten des Bahnbaus. Dies wurde in Großbritannien mit großem Mißfallen zur Kenntnis genommen, weil Deutschland durch den Bau der Bagdadbahn in den Besitz von Erdölquellen kam und weil durch die Bagdadbahn eine große zusammenhängende Landmasse unter deutschen Einfluß gekommen wäre von der Nordsee über Deutschland, Österreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien, Kleinasien bis zum persischen Golf, nur unterbrochen durch Serbien, das unter dem Einfluß der Entente (England-Frankreich-Rußland) stand. Der persische Golf, den England als sehr wichtiges eigenes Einflußgebiet betrachtete, war allerdings ein gefährliches Pflaster für das Deutsche Reich.

Die Bahn wurde von deutschen Firmen und mit deutschem Kapital gebaut. Die Bauarbeiten begannen 1903. Sie wurden durch den 1. Weltkrieg unterbrochen und dauerten bis 1940.

Das Deutsche Reich hatte mit dem Bagdadbahn-Projekt im Osmanischen Reich mit einem Land verbündet, mit dessen Zerfall man rechnete, von dem England, Frankreich, Rußland profitieren wollten und auch profitiert haben nach dem 1. Weltkrieg.

Das politische Projekt einer wirtschaftlichen Zusammenarbeit Mitteleuropas mit den Ländern des Balkans und des Vorderen Orients wurde nach dem 1. Weltkrieg nicht weitergeführt, weil die Westmächte ganz andere Pläne für diese erdölbereiche Region hatten, wie das Sykes-Picot-Abkommen zur Aufteilung der asiatischen Türkei zwischen England und Frankreich am 16.5.1916 zeigt: für England war vorgesehen Mesopotamien, Jordanien, Palästina, für Frankreich Syrien. Das Abkommen ist nach den beiden Unterhändlern Sykes und Picot benannt und steht im Widerspruch zu den Landzuweisungen, die man den Arabern versprochen hatte für ihre Unterstützung der Entente im 1. Weltkrieg gegen das mit Deutschland verbündete Osmanische Reich durch Aufstände in Arabien (s. Lawrence von Arabien). Dies ist u.a. die Ursache für das bis heute herrschende Chaos im Nahen Osten, verursacht von anglo-amerikanischen Plutokraten.

Die heutige Lage Chinas und seines Seidenstraßenprojekts im Hinblick auf die anglo-amerikanischen Weltherrschaftsbestrebungen ist vergleichbar mit der Lage des Deutschen Reichs um 1900, als der Bau der Bagdadbahn beschlossen wurde, was in Großbritannien zu massiven Gegenreaktionen (beschleunigter Aufbau der Entente und des Heeres) und zum 1. Weltkrieg führte.



Die geplante Bahn von Berlin nach Bagdad