

Der Traum der Deutschen vom Orient

Adolf Freiherr Marschall von Bieberstein war kein Schwärmer. Aber im Januar 1899 ließ der deutsche Botschafter in Konstantinopel, einer der wichtigsten Diplomaten des Kaiserreichs, seiner Begeisterung freien Lauf: Haidar-Pascha, der asiatische Hafen von Konstantinopel, „dem zu erheblichem Teile auf deutschen Schiffen deutsche Waren zugeführt werden, ... die Bahnlinie von dort bis Bagdad ein deutsches Unternehmen, das nur deutsches Material verwendet und zugleich für Güter und Personen die kürzeste Linie bildet aus dem Herzen Deutschlands nach seinen ostasiatischen Besitzungen“ – das war in der Tat eine verlockende Perspektive an der Schwelle zum 20. Jahrhundert.

Zumal sie eine radikale Wandlung der Sicht Deutschlands auf diese Weltgegend markierte. Bis in die achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts war der Orient für die allermeisten Deutschen eine ferne, unbekannte Region – eine Quelle für Träume und Phantasien, Märchen und Geschichten, aber kein Ort für politische oder wirtschaftliche Betätigung. Gewiss hatte es immer wieder einmal jemanden aus deutschen Landen dorthin verschlagen. Etwa den Mathematiker, Kartographen und Forschungsreisenden Carsten Niebuhr. Während der sechziger Jahre des 18. Jahrhunderts hatte er im Auftrag der dänischen Krone die Arabi-



Eine Fahrkarte dritter Klasse für die im Ersten Weltkrieg nicht mehr fertiggestellte Bagdad-Bahn. Foto picture-alliance/opa

sche Halbinsel erkundet und seine Ergebnisse in zwei bedeutenden Werken über „Arabien“ und „andere umliegende Länder“ dokumentiert. Niebuhr lieferte darin eine der frühesten neuzeitlichen Beschreibungen Bagdads.

Oder Helmuth Graf von Moltke, der im Juni 1836 – damals auf „Urlaub“ am Bosphorus weilend – von Friedrich Wilhelm III. zur Organisation und Instruktion der osmanischen Truppen abkommandiert worden war. Der preußische König entsprach damit einer Bitte des türkischen Sultans Mahmud II., der sich durch seinen Statthalter in Ägypten, Mehmet Ali, herausgefordert sah. Zwar hatte Moltkes Mission mit der Niederlage der türkischen Armee Ende Juni 1839 allenfalls einen zweifelhaften Erfolg zu verbuchen – wie so vieles, was die Deutschen fortan in der Türkei anfassten; dem Ruhm des preußischen Offiziers in der Heimat tat das freilich keinen Abbruch.

Insgesamt aber blieben orientalische Expeditionen wie diejenigen Niebuhrs oder Moltkes die Ausnahme, die Neugier der Deutschen auf diese Weltgegend hielt sich in Grenzen. In den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts begann sich das zu ändern, und zwar mit einer bald atemberaubenden Eigendynamik. Sie spiegelte die neue Rolle, die Deutschland seit der Reichsgründung in der Welt zu spielen dachte.

Der erste Reichskanzler stand einer deutschen Betätigung offiziell ausgesprochen skeptisch, wenn nicht ablehnend gegenüber. Otto von Bismarcks Ende 1876 öffentlich formulierte Maxime, dass die ganze orientalische Frage nicht „die gesunden Knochen eines einzigen pommerischen Musketiers werth“ sei, wurde schnell zum geflügelten Wort. Die orientalische Frage – das war die Suche nach einer Antwort darauf, wer die Räume besetzen und kontrollieren sollte, welche die Türken nach und nach freizugeben gezwungen waren, seit sie 1683 ein zweites Mal vor Wien gescheitert waren. Und weil dieser Prozess konfliktträchtig und zumal für eine zentraleuropäische, in weltpolitischen Fragen unerfahrene Macht außerst gefährlich war, wollte Bismarck das Kaiserreich dort militärisch heraushalten.

Allerdings meinte er das in einem sehr engen Sinne wörtlich. Als Bismarck 1890 seinen Hut nehmen musste, waren die Deutschen auch ohne direktes militärisches Engagement vielfältig in die orientalischen Angelegenheiten verstrickt. Das lag nicht zuletzt an der engen Anlehnung an zwei der Hauptgegner in der orientalischen Frage, Österreich-Ungarn und Russland. Dass es zu einer solchen Bindung an die beiden östlichen Flügelmächte wegen des Dauerkonflikts mit Frankreich keine Alternative gab, zeigt, wie eng der Handlungsspielraum der deutschen Außenpolitik nach der Reichsgründung war. Aber es gab ihn noch, und dass Bismarck ihn während der achtziger Jahre nutzte, um in der Orient- wie auch in der Kolonialpolitik auf Distanz zu seinen eigenen Maximen zu gehen, muss festgehalten werden, weil er damit den diplomatischen Spielraum der Nachfolger weiter einengte.

Tatsächlich hatten diese kaum noch Optionen, als es um die Bündnispartner des Deutschen Reiches ging. Weil sich herausstellte, dass die von Bismarck abgeschlossenen Verträge inhaltlich in entscheidenden Bestimmungen kollidierten, mussten sich Kaiser und Regierung für

Österreich-Ungarn oder für Russland und damit gegen einen von beiden entscheiden. Weil die Bindung an Österreich-Ungarn, auf das die Wahl fiel, folglich exklusiv war, zog sie fast zwangsläufig eine Konfrontation mit Russland nach sich – und zwar dort, wo Wien und St. Petersburg über Kreuz lagen, eben in der orientalischen Frage.

Im Übrigen mischten die Deutschen nicht erst nach Bismarcks Abgang im Orient kräftig mit. Im Gegenteil: Der Kanzler selbst hatte 1880 seinem kaiserlichen Herrn empfohlen, an die legendäre Mission Moltkes anzuknüpfen und dem türkischen Wunsch nach einer Entsendung preußischer Offiziere in die Türkei zu entsprechen. Vor allem aber hatte er im September 1888 dem Direktorium der Deutschen Bank signalisiert, dass „politische Bedenken gegen die Bewerbung um eine Konzession für kleinasiatische Eisenbahnbauten nicht“ bestünden, und damit den Weg für die folgenreiche Gründung der Anatolischen Eisenbahngesellschaft im März des folgenden Jahres frei gemacht. Und schließlich hatte der Kanzler im Herbst 1889 Wilhelm II. in den Orient reisen lassen. Gewiss, Bismarck hätte den Besuch des jungen Kaisers in Konstantinopel nicht unterbinden können; auch schickte er für alle Fälle seinen Sohn Herbert, den Staatssekretär im Auswärtigen Amt, mit auf die Reise. Aber abzuhalten versucht hat er den Monarchen eben auch nicht.

Insgesamt dreimal ist der deutsche Kaiser und König von Preußen in den Orient gereist – im November 1889, im Oktober und November 1898 und noch einmal im Oktober 1917, als die Landverbindung nach Konstantinopel durch die Mittelmächte kontrolliert wurde. Die zweite, immerhin sechswöchige Reise war die spektakulärste und in jeder Hinsicht folgenreichste. Sie führte Wilhelm II. im Herbst 1898 nicht nur nach Konstantinopel, sondern unter anderem auch nach Jerusalem, wo er die Erlöserkirche einweihte, und nach Damaskus. Hier hielt der Kaiser eine seiner berühmt-berühmtesten Reden und versicherte „die 300 Millionen Mohammedaner“, die im türkischen Sultan „ihren Kalifen verehren“, seiner Freundschaft.

Vor allem aber brachte Wilhelm II. in seinen Gesprächen mit dem türkischen Sultan sein weltpolitisches Lieblingsvorhaben, die Bagdad-Bahn, ein gutes Stück voran. Diese sollte die 1888 konzessionierte Bahnverbindung von Istanbul nach Ankara beziehungsweise Konya, also besagte Anatolische Eisenbahn, bis Bagdad und von dort zu einem noch zu bestimmenden Ort am Persischen Golf fortführen.

Mit seiner Reise verschaffte der Kaiser der Bahn wie dem Orient insgesamt eine bislang in deutschen Landen nicht gekannte Popularität. Fortan gab es kein Halten mehr. „Berlin-Bagdad“ – alternativ auch „Hamburg-Basra“ oder „Helgoland-Bagdad“ – wurde zur Parole weltpolitischer Rhetorik in den Zeitungen, aber auch in Behörden und Parteien, Verbänden und Vereinen. Intern bedeckt hielten sich lediglich die Vertreter der Wirtschaft und namentlich der Banken. Nicht dass man hier grundsätzliche Einwände gegen diese neuen Horizonte deutscher Außenpolitik gehabt hätte. Im Gegenteil. Aber man sah eben auch die wirtschaftlichen und politischen Risiken. Denn das Osmanische Reich war nicht nur mehr oder weniger bankrott, sondern es näherte sich auch zusehends dem politischen Zusammenbruch.

An vorderster Front der orientalischen Geschäfte stand die Deutsche Bank. Sie organisierte die Finanzierung der Bagdad-Bahn und unterzeichnete unter anderem die Verträge, die im Dezember 1899 zur Erteilung der vorläufigen und im März 1903 zur Vergabe der endgültigen Konzession führten. Schon im April desselben Jahres wurde die Bagdad-Eisenbahngesellschaft gegründet. Wohl haben sich die Anatolische Bahn und ihre Fortsetzung, die Bagdad-Bahn, für die Deutsche Bank und die übrigen beteiligten Kreditinstitute finanziell gerechnet, stuerte doch der türkische Staat allein die stolze Summe von 170 Millionen Franc an Garantiezuschüssen bei. Langfristig profitabel wäre das Unternehmen aber nur gewesen, wenn die Bahn den Personen- und insbesondere den Postverkehr nach Indien hätte übernehmen können.

Dazu ist es nicht gekommen, denn bis zur Fertigstellung des Schienenstrangs sollten noch Jahrzehnte vergehen. Erst im Juli 1940, ein halbes Jahrhundert nach Baubeginn der Anatolischen Eisenbahn



Eine Baustelle der Bahn zwischen Konya in Zentralanatolien und Syrien. Foto Ullstein Bild

Die Bagdad-Bahn sollte dem von Bismarck gegründeten Reich die Türkei und den Nahen Osten erschließen. Der Plan scheiterte an Interessenkonflikten, die zum Ersten Weltkrieg führten.

Von Professor Dr. Gregor Schöllgen



Kaiser Wilhelm II. in türkischer Uniform. Das großformatige Ölgemälde von Max Fleck aus dem Jahr 1916 war als Geschenk für den Sultan gedacht; es hängt nach wie vor im damaligen Botschaftsgebäude, dem heutigen Deutschen Generalkonsulat in Istanbul. Foto Deutsches Generalkonsulat Istanbul

und 36 Jahre nach dem ersten Spatenstich für die Bagdad-Bahn, wurde das Werk vollendet – allerdings nicht mehr in deutscher, sondern in irakischer Regie. Schon deshalb und weil die wirtschaftliche Erschließung der „Hinterländer“ mit dem Zerfall des Osmanischen Reiches eine Vision blieb, war aus der Bahn „nicht das ... geworden, was sich ihre deutschen Begründer ... darunter vorgestellt hatten“, wie die „Frankfurter Zeitung“ im Sommer 1940 schrieb.

Ähnliches gilt von anderen wirtschaftlichen Vorhaben. Der Import aus der Türkei beschränkte sich im Wesentlichen auf Erzeugnisse aus der Landwirtschaft wie Rohabak, Nüsse, Rosinen und Opium, außerdem Pelze, Teppiche und Mineralien. Etwas besser sah es für die deutschen Exporte aus, weil hier neben Stoffen und Geweben vor allem die Materialien für die Eisenbahnbauten und nicht zuletzt Waffen und Munition zu Buche schlugen, die als Folge der deutschen Militärmissionen namentlich bei Krupp geordert wurden. Insgesamt aber wurden die Hoffnungen und Erwartungen, welche die Zeitgenossen seit der zweiten Reise des Kaisers in den Orienthandel setzten, doch sehr enttäuscht. Noch im Sommer 1914 war die deutsche Orientpolitik eine Option auf die Zukunft.

Wie rosig hatte sich diese Zukunft nach der Jahrhundertwende dargestellt! Die Türkei galt den Deutschen, und keineswegs nur den Enthusiasten und Agitatoren unter ihnen, als die Lösung vieler, wenn nicht der meisten Probleme. Und man stand vor Problemen, vor großen Problemen. So ging Ernst Jäckh, einer der profiliertesten Publizisten des Kaiserreichs, 1913 von einer glatten Verdoppelung der deutschen Bevölkerung aus – innerhalb von zwei Generationen und gerechnet bis 1930. Wollte man diese ernähren, bedurfte es einer „gewaltigen Einfuhr von Rohstoffen, Nahrungsmitteln und Genußmitteln“. Das prognostizierte nicht nur Karl Hellferich, der damals im Vorstand der Deutschen Bank saß. Von alledem hatten die Türken reichlich, und wären die deutschen Träume in Erfüllung gegangen, hätten man in Zukunft auch Baumwolle, Kohle und nicht zuletzt Erdöl importieren können. Dessen Erschließung und Förderung hatte sich die Anatolische Eisenbahngesellschaft schon 1904 konzessionieren lassen.

Der Import von Nahrungsmitteln und Rohstoffen war die eine Antwort auf das erwartete Wachstum der Bevölkerung; deren Export, also die organisierte Auswanderung, war die andere. Die Ansiedlung von Europäern in der außereuropäischen Welt gehörte zu den genuinen Motiven des Imperialismus, nach dem die Epoche vor Ausbruch des großen Krieges schon von den Zeitgenossen benannt wurde. Fragte man in Deutschland nach der Weltgegend, die für eine Ansiedlung deutscher Kolonisten in Frage kam, bot sich seit den ausgehenden achtziger Jahren das Osmanische Reich wie von selbst an. Fortan war die „Kolonisation der Türkei“, insbesondere eine Besiedlung entlang der Anatolischen Eisenbahn, eines der großen Themen in Deutschland.

Daran erinnerte 1919, als die orientalischen Blütenräume schon der Vergangenheit angehörten, Freiherr Hermann von Eckardstein, der um die Jahrhundertwende als Botschaftsrat in London tätig gewesen war: „Mit einmal hätten ... die schwierigsten Probleme Deutschlands gelöst und der Überschuss seiner stetig zunehmenden Bevölkerung hätte in Zukunft

in den an Bodenschätzen reichsten Gegenden der Welt angesiedelt werden können. Da die Mehrzahl dieser weiten Landstriche das herrlichste, gesündeste Klima besitzt und daher für das Gedeihen von Kindern der weißen Rasse wie geschaffen ist, hätte das deutsche Volk schließlich zu einem weit mehr als hundert Millionenvolk heranwachsen können, statt die am meisten unternehmungslustigen und kräftigsten seiner Söhne an das Ausland abzugeben und zuzusehen, wie diese dem Deutschland verlorengehen.“

So träumten die meisten. Aber so dachten nicht alle. Vor allem die Kenner der orientalischen Verhältnisse hatten erhebliche Bedenken, ob das Klima Mesopotamiens für deutsche Siedler wirklich das „herrlichste“ und „gesündeste“ sei und ob die Deutschen mit der orientalischen Mentalität oder auch den besonderen Eigentumsverhältnissen an Ort und Stelle zu recht kämen. Zu den Skeptikern zählten zum Beispiel Colmar Freiherr von der Goltz, der von 1883 bis 1895 die preußische Militärmission in der Türkei geleitet hatte, oder auch die Berater der Reichsregierung in Sachen Orient Ernst Jäckh und Max Freiherr von Oppenheim.

Der Spross des gleichnamigen Bankhauses war seit 1896 Attaché am Kaiserlichen Generalkonsulat in Kairo und galt nicht nur als einer der besten deutschen Kenner des Orients; er war auch ein unabhängiger Mann und hielt als solcher mit seiner Meinung nicht hinter dem Berg. In der Frage einer deutschen Besiedlung Mesopotamiens nicht und in der Frage einer britischen Beteiligung an der Bagdad-Bahn auch nicht. Diese rückte nämlich seit der Gründung der Bagdad-Eisenbahngesellschaft immer stärker ins Zentrum der nationalen wie der internationalen Diskussion über dieses wichtigste Vorhaben deutscher Weltpolitik, und im Sommer 1914 wurde sie auch vertraglich vereinbart.

Für eine Hereinnahme der Briten in das Unternehmen gab es wirtschaftliche und finanzielle Argumente, vor allem aber einen handfesten politischen Grund: Der Bau der Bahn war nur sinnvoll, wenn man mit ihr den Persischen Golf erreichen konnte. Der Golf aber galt den Briten als strategisches Vorfeld Indiens. Wer sich dort zu schaffen machte, hatte zwei Mög-

lichkeiten: Entweder er ließ sich sehen den Augen auf eine Konfrontation mit der führenden Weltmacht der Zeit ein – oder er holte sie ins Boot. In den deutschen Behörden wie auch im Vorstand der Deutschen Bank entschied man sich für den zweiten Weg.

Ein Mann wie Oppenheim, der in Kairo nicht nur die orientalische, sondern eben auch die britische Mentalität studieren konnte, hatte dagegen erheblich Bedenken. Die Hereinnahme der Briten, schrieb er im Juni 1906 nach Berlin, „würde eine Unzahl von angloindischen Beamten, Arbeitern etc. nach Süd-Mesopotamien bringen ... und der englische Einfluß würde dort bald so prädominierend werden, daß bei der gezielten Absorptionspolitik Großbritannien die türkische Herrschaft in diesem reichsten Teile des osmanischen Reiches binnen Kurzem in Frage gestellt sein würde“. Das war durchaus ein realistisches Szenarium, aber es passte nur einmal nicht in die Planungen des Kanzleramts, des Auswärtigen Amts oder auch der Deutschen Bank. Hier kam man zu dem Ergebnis, dass es wohl „besser gewesen wäre, den Bericht im Tintenfaß zu lassen“.

Dabei traf Max von Oppenheim mit seiner Skepsis gegenüber den britischen Absichten ganz und gar die Einschätzung seiner Zeitgenossen. Denn wenn es ein Ziel deutscher Orientpolitik gab, das alle anderen überragte, dann war es der Kampf um eine neben England gleichberechtigte Stellung Deutschlands in der Welt. Darin wussten sich die Deutschen einzig, auch Friedrich Naumann, um nur diesen zu nennen. Der 1860 geborene Theologe und Vertreter eines sozialen Liberalismus – im Übrigen einer der geistigen Ziehväter des ersten Bundespräsidenten Theodor Heuss und Namensgeber einer parteinahen Stiftung – hatte sich 1898, wie „Hunderterte von Deutschen“, gleichzeitig mit dem Kaiser auf den Weg in den Orient gemacht. In seinem Buch „Asia“, in dem Naumann nach der Rückkehr seine Erlebnisse und Eindrücke schilderte, heißt es: „Soviel man aus Kaiserreden sehen kann, sind die Würfel für eine antienglische Politik endgültig gefallen. So müssen sie fallen, wenn wir nicht im Gefolge Englands als deutsche Nation untergehen wollen. Ein mit England verbundenes Deutschland bleibt stets eine unselbständige Größe. ... Keine Verbrüderung mit England! Nationale Politik! Von da aus bestimmt sich unsere Haltung in der Orientfrage.“

Das also wollten die Deutschen dort: Die Orientpolitik war der Preis, den sie für die Reichsgründung zu zahlen hatten. Mit dieser war Deutschland in die Rolle einer europäischen Großmacht kapituliert worden. Im Zeitalter des Imperialismus aber hatte eine Großmacht gar keine andere Wahl, als sich am Wettlauf um Macht und Einfluss in der außereuropäischen Welt zu beteiligen. Wer da ins Hintertreffen geriet, galt als schwach und gab sich in Europa eine offene Flanke. Weil aber die Welt, als die Deutschen auf dieser Bühne erschienen, weitgehend verteilt war, blieb ihnen für ihre weltpolitische Betätigung nur das, was andere bislang hatten links liegen lassen, oder aber ein Feld, für das sich die anderen gleichfalls interessierten. Dazu gehörte der Orient, und das konzentrierte Interesse aller an dieser Weltgegend machte daraus die orientalische Frage.

Wenn es einen gefährlichen Dauerkonflikt in der Weltpolitik gab, dann war es dieser. Was hier auf dem Spiel stand, hatten zuletzt die russisch-türkischen Kriege der Jahre 1853–1856 und 1877/78 gezeigt. Der erste, der als Krim-Krieg in die Geschichte eingegangen ist, entwickelte sich zu einer ebenso verlust- wie folgenreichen Konfrontation zwischen Russland auf der einen, Großbritannien und Frankreich auf der anderen Seite. Der zweite sah große Teile des Balkans in Flammen. Mit Bedacht hatte sich Preußen beziehungsweise das Deutsche Reich aus diesen Konflikten heraushalten lassen. Seit den ausgehenden achtziger Jahren war das aber praktisch nicht mehr möglich. Deutschland war durch die enge Bindung an die Donaumonarchie zum Garanten der Balkan-Interessen Österreich-Ungarns und durch die Bagdad-Bahn zur Klammer des zerfallenden Osmanischen Reiches geworden.

Das konnte nicht gutgehen, jedenfalls nicht für eine in der Weltpolitik wenig erfahrene Nation wie die deutsche. Am Ende war nicht nur Deutschlands Stellung im Orient, sondern in der Welt insgesamt ruiniert. Denn die deutsche Orientpolitik trug das Ihre zu den internationalen Verwerfungen bei, die schließlich in die Katastrophe des Ersten Weltkrieges mündeten. Hatte die Bagdad-Bahn entscheidenden Anteil an jenem Schulterschluss, den England und Russland, die traditionellen Rivalen in dieser Weltgegend, seit 1907 gegen Deutschland suchten, so sah man Deutschland seit Beginn des Balkan-Konflikts im Herbst 1908 ohne Wenn und Aber an der Seite Österreich-Ungarns und damit auf Konfrontationskurs mit Russland und dessen Verbündeten.

Bismarck hatte also schon recht, als er Mitte der siebziger Jahre ein Engagement in der orientalischen Frage ablehnte. Dass er selbst sich konsequent an diese Maxime gehalten habe und die deutsche Außenpolitik erst unter seinen Nachfolgern durch den Drang nach Südosteuropa und Mesopotamien einer kaum mehr beherrschbaren Eigendynamik erlegen sei, gehört jedoch ins Reich der Legende.

Der Autor leitet das Zentrum für Angewandte Geschichte (ZAG) an der Universität Erlangen. Der Text beruht auf einem Vortrag bei der Historischen Gesellschaft der Deutschen Bank.