Von Berlin nach Basra

Wege durch den Irak: Vor einhundert Jahren wurde die Bagdadeisenbahngesellschaft gegründet – ein Kapitel deutscher Kolonialgeschichte

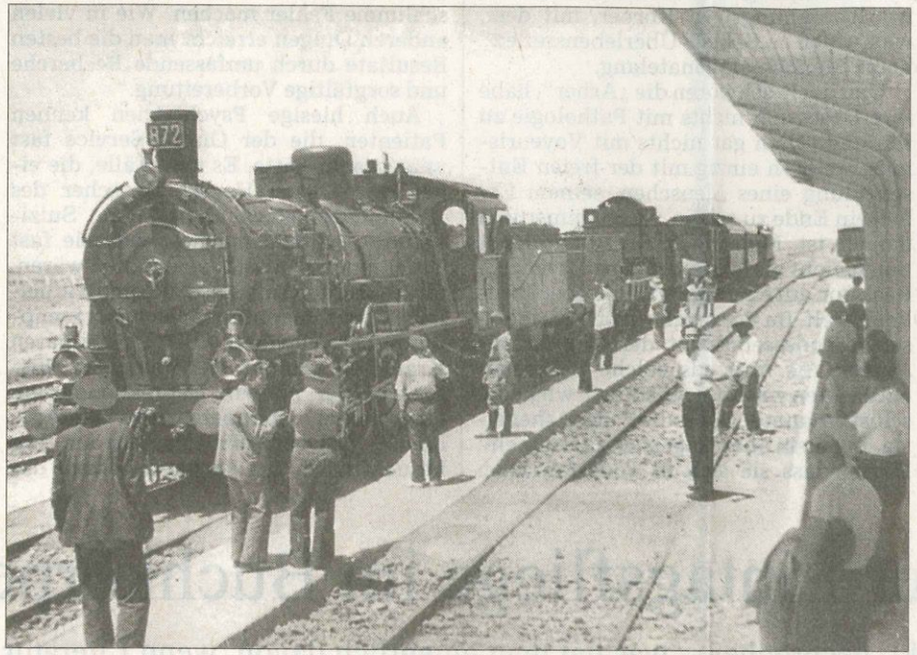
Es war ein großer Tag, vor allem für Wilhelm II.: Am 13. April 1903 wurde im fernen Konstantinopel, der Hauptstadt des Osmanischen Reiches, unter maßgeblicher deutscher Beteiligung die „Société Impériale Ottomane du Chemin de fer de Bagdad", die Bagdadeisenbahngesellschaft, gegründet. Das Kaiserreich stand im Begriff, sich mit einem spektakulären Großprojekt, der Bahnverbindung von Berlin zum Persischen Golf, in der ersten Reihe der Weltmächte zu etablieren.

Jedenfalls stellte sich dies Ereignis für die meisten maßgeblichen politischen Kräfte im Deutschen Reich so dar, allen voran für Wilhelm II. Im Herbst des Jahres 1898 war er, zum zweiten Mal innerhalb von nur neun Jahren, an den Bosporus gereist, um dem türkischen Sultan, Abdul Hamid II., einen Besuch abzustatten. Neben anderen Zielen und Zwecken, wie beispielsweise der Einweihung der Erlöserkirche in Jerusalem, leitete Wilhelm II. dabei die Absicht, eines seiner weltpolitischen Lieblingsvorhaben voran zu bringen.

Eine Station in Kuwait?

Tatsächlich wurde am 23. Dezember 1899 zwischen dem Vorstandssprecher der Deutschen Bank, Georg von Siemens, und dem türkischen Minister für Öffentliche Arbeiten, Zihni Pascha, der Vertrag über die Vorkonzession einer Eisenbahnlinie erteilt, die dereinst Deutschland mit dem Persischen Golf hätte verbinden sollen. Auf türkischem Boden sollte sie von Konstantinopel über Konya, Adana, Jarablus, Mosul und Bagdad nach Basra und von dort zu einem noch zu bestimmenden Punkt am Persischen Golf geführt werden. Eine Zeitlang war Kuweit im Gespräch.

Die deutsche Finanzwelt näherte sich dem Vorhaben mit Zurückhaltung; von Anfang an suchten die Bankiers weitere Sicherheiten. Schon als es 1888 darum gegangen war, die Konzession zum Bau der Anatolischen Eisenbahn, gewissermaßen des Vorläufers der Bagdadbahn, zu erwerben, hatten sie sich nur unter der Bedingung auf eine Beteiligung an dem Unternehmen eingelassen, dass die deutsche Politik dem Projekt Rückendeckung gebe. Tatsächlich war Entsprechendes am 2. September 1888 signalisiert worden: Allerdings hatte Otto von Bismarck, der deutsche Reichskanzler und preußische Minister der Auswärtigen Angelegenheiten, keinen Zweifel aufkommen lasen, dass die „darin für deutsches Kapital liegenden Gefahren ... ausschließlich den Unternehmern zur Last fallen" würden.



Ein Teilstück der Bagdad-Bahn 1935: Zwischenstopp in der Wüste. Foto: SZ

Anders die Nachfolger. Weil ihre 1897 großspurig annoncierte „Weltpolitik", von bescheidenen Erfolgen abgesehen, wenig vorzuweisen hatte, entwickelte sich die Bagdadbahn zum wichtigsten Prestigeprojekt des deutschen Imperialismus. Das war nicht ungefährlich. Die deutsche Politik hatte mit Großprojekten dieser Art keine Erfahrung. Das 1871 gegründete Deutsche Reich hatte ja gewissermaßen als Großmacht gerade erst das Laufen gelernt. Nun traten die Deutschen in unmittelbare Konkurrenz zu den routinierten Akteuren im welt- und kolonialpolitischen Geschäft.

Die Bagdadbahn war von Anfang an nicht nur ein wirtschaftliches Unternehmen, sondern auch ein politisches Vorhaben. Denn der Region des Persischen Golfs galt traditionell das imperiale Interesse insbesondere Russlands und Großbritanniens. Für Russland war der Persische Golf das eigentliche Ziel auf seinem Weg zu einem warmen, ganzjährig eisfreien Meer, und Persien galt als die Brücke dorthin. Kein Wunder, dass man in St. Petersburg die deutschen Pläne in der Türkei mit großem Misstrauen verfolgte, zumal die Bagdadbahn den wichtigen, vom türkischen Sultan auch gewollten Nebeneffekt hatte, das Osmanische Reich zu stabilisieren – eine Perspektive, die den Russen wenig zusagte.

Wohl aber den Briten, die ihrerseits wegen der strategischen Bedeutung des Persischen Golfs an stabilen Verhältnissen in der Türkei interessiert waren. Aus der Sicht Londons war gegen eine Bahnverbindung von Konstantinopel bis Bagdad, vielleicht auch bis Basra, nichts einzuwenden – solange sie nicht ausschließlich unter der Kontrolle einer anderen Großmacht stand und dann auch noch bis zum Persischen Golf fortgeführt wurde. Beides war aber, so wie es um die Jahrhundertwende aussah, im Falle der Bagdadbahn gegeben. Damit war ein entscheidendes britisches Interesse tangiert: Der Golf galt als das strategische Vorfeld Indiens, und Indien war damals der tragende Pfeiler des Britischen Empire.

Dennoch hielt sich der britische Widerstand gegen das deutsche Bahnprojekt in Grenzen. Ganz im Gegenteil hatte die Londoner Politik und Finanzwelt zu Beginn des 20. Jahrhunderts sogar Interesse an einer englischen Beteiligung an der Bagdadbahn, die ihrerseits wiederum wegen der großen technischen und finanziellen Herausforderungen des Projekts in Berlin durchaus willkommen war. Für eine Beteiligung sprachen aus britischer Sicht nicht nur der politisch stabilisierende Effekt der Bahnverbindung, sondern auch die durchaus besorgniserregenden Entwicklungen im Empire und an seinen Rändern, die es nicht zuließen, dem deutschen Bahnvorhaben in der Türkei ernstlich Widerstand entgegenzusetzen.

Nachdem die deutsch-britische Zusammenarbeit beim Bagdadbahnprojekt aber im Frühjahr 1903 an den Widerständen der britischen Öffentlichkeit gescheitert war, konnte man in London nicht mehr ausschließen, dass in einer nicht allzu fernen Zukunft – der zügige Fortschritt der Bauarbeiten vorausgesetzt – eine andere Großmacht ihren Einfluss in der Region des Persischen Golfes ausüben könnte. Dass es sich dabei um Deutschland handelte, wurde in England auch deshalb immer argwöhnischer verfolgt, weil sich das Deutsche Reich auch in anderer Hinsicht, zum Beispiel durch den Aufbau einer gewaltigen Schlachtflotte, als der eigentliche Herausforderer und kommende Gegner positionierte. So trug eine geographisch abgelegene Eisenbahn, die es vorerst zu großen Teilen nur auf dem Papier gab, erheblich dazu bei, dass sich Großbritannien außenpolitisch neu orientierte und seit 1904 ausgerechnet mit seinen traditionellen Rivalen Frankreich und Russland kolonialpolitische Arrangements, später sogar regelrechte Militärbündnisse abschloss, die sich immer stärker gegen Deutschland richteten.

Die Geschichte wäre nicht vollständig, würde man nicht zur Kenntnis nehmen, dass Berlin und London im Sommer 1914 doch noch zu einer Verständigung in dieser brisanten Frage fanden. Die Briten gaben ihren Widerstand gegen das Bahnprojekt auf, und die Berliner Politik und Finanzwelt sicherten ihnen unter anderem zu, dass die Bahn nicht bis zum Golf, sondern nur bis Basra gebaut werden sollte, von wo aus dann Schiffe den weiteren Transport von Personen und Waren besorgt hätten.

Dazu ist es nicht mehr gekommen. Bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges war die Bahn noch weit von ihrer Vollendung entfernt, und mit Kriegsende war an eine unter deutscher Regie betriebene Eisenbahnlinie von Berlin nach Basra nicht mehr zu denken. Erst am 15. Juli 1940, 36 Jahre nach dem ersten Spatenstich und mehr als ein halbes Jahrhundert nach dem Baubeginn der Anatolischen Eisenbahn, wurde der Bau abgeschlossen. Zu diesem Zeitpunkt stand das Unternehmen bereits im Schatten der Konkurrenz durch andere Verkehrsmittel. Auch deshalb hat die Bagdadbahn niemals mehr die politische Bedeutung gewinnen können, die sie vor dem Ersten Weltkrieg hatte.

GREGOR SCHÖLLGEN