

Wahrheiten über den deutschen Imperialismus

BERLIN



1962

A

2313

BAGDAD



LOTIAN NATI...



BOITIAN MATI...



Lothar Rathmann · Berlin – Bagdad



UNIVERSITÄT SACHSEN-ANHALT



Wahrheiten über den deutschen Imperialismus | 9

Lothar Rathmann

Berlin – Bagdad

Die imperialistische Nahostpolitik
des kaiserlichen Deutschlands



Dietz Verlag Berlin 1962



62 A 23 13

Mit einer Karte (genehmigt unter MdI Nr. 7680/62)

Dietz Verlag GmbH, Berlin · 1. Auflage 1962

Printed in the German Democratic Republic · Alle Rechte vorbehalten

Typographie: Dietz Entwurf · Umschlag: Lothar Böhme

Lizenznummer 1 · Gesamtherstellung: Meißner Druckhaus III-21-3

ES 14 D



Einleitung

Die Menschheit erlebt gegenwärtig einen weltgeschichtlichen Prozeß von außerordentlicher Tragweite: In den vergangenen 15 Jahren haben etwa 1,5 Milliarden Menschen, die Hälfte der Erdbevölkerung, die Ketten des Kolonialjochs gesprengt. Die Geschichte hat dem Kolonialismus ihr Urteil gesprochen. Die Krise des Kolonialsystems ist unter dem Ansturm der antiimperialistischen Befreiungsbewegung in die Phase des endgültigen und raschen Zerfalls eingetreten. Das ist, wie die Vertreter von 81 kommunistischen und Arbeiterparteien in der Moskauer Erklärung vom November 1960 unterstrichen, „in seiner historischen Bedeutung die wichtigste Erscheinung nach der Entstehung des sozialistischen Weltsystems“¹. Nicht mehr die Kräfte des Imperialismus, sondern die des Sozialismus bestimmen den Verlauf und die Richtung der gesellschaftlichen Entwicklung. „Unsere Epoche, deren Hauptinhalt der durch die Große Sozialistische Oktoberrevolution eingeleitete Übergang vom Kapitalismus zum Sozialismus ist, ist die Epoche des Kampfes der beiden entgegengesetzten Gesellschaftssysteme, die Epoche der sozialistischen Revolutionen und der nationalen Befreiungsrevolutionen, die Epoche des Zusammenbruchs des Imperialismus und der Liquidierung des Kolonialsystems, die Epoche des Übergangs immer neuer Völker auf den Weg des Sozialismus, die Epoche des Triumphes des Sozialismus und Kommunismus im Weltmaßstab.“²

Der Imperialismus ist jedoch nicht bereit, widerstandslos den gesetzmäßig verlaufenden Prozeß des Zerfalls des Kolonialsystems, der nicht nur seinen Machtbereich einengt, sondern das imperialistische System selbst untergräbt, hinzunehmen. Das Ziel der imperialistischen Staaten besteht vielmehr darin, ihre Kolonialposi-

tionen zu verteidigen beziehungsweise wiederzugewinnen und die von kolonialer Unterdrückung befreiten Länder in ihre antikommunistischen Pläne einzubeziehen, um die Ausbreitung der Zone des Friedens und den weltweiten Übergang vom Kapitalismus zum Sozialismus aufzuhalten. Infolge der grundlegenden Veränderung des Kräfteverhältnisses in der Welt zugunsten der Kräfte des Friedens und des Sozialismus sind die Imperialisten aber nicht mehr in der Lage, vorwiegend mit den alten Formen der Kolonialpolitik – durch offene militärische Unterwerfung und die Errichtung des Kolonialstatuts – gegen die kolonial unterdrückten Völker und die jungen Nationalstaaten vorzugehen. Deshalb greifen sie zu neuen, elastischeren und zugleich raffinierteren Methoden, die in ihrer Gesamtheit die Erscheinungsform des Neokolonialismus bilden.

„Im Unterschied zum ‚klassischen‘ Kolonialismus ist der Neokolonialismus nicht Ausdruck der ökonomischen und politischen Stärke, sondern der Schwäche und des Niedergangs des imperialistischen Systems. Somit erblicken wir im Neokolonialismus die typische, also hauptsächliche Form imperialistischer Kolonialpolitik unter den historischen Bedingungen des Übergangs vom Kapitalismus zum Sozialismus, insbesondere in der Periode des Zerfalls und des Zusammenbruchs des direkten Kolonialsystems. Der Neokolonialismus versucht, den Prozeß der nationalen Befreiung vornehmlich indirekt abzufangen, was indessen nicht aus-, sondern vielmehr einschließt, daß er sofort zum ganzen ‚klassischen‘ Arsenal von Krieg, Ausrottung, Bodenraub und Peitsche greift, sobald er mit seinem neuen Latein zu Ende ist.“³

Hauptrepräsentanten des Neokolonialismus sind der US-amerikanische und der westdeutsche Imperialismus.⁴ Der klerikal-militaristische westdeutsche Staat erstrebt mit allen Mitteln – getrieben von den Macht- und Profitinteressen der Monopole – die Ausdehnung seines ökonomisch-politischen Einflußbereiches auf Kosten der noch kolonial unterdrückten Völker und der jungen

antiimperialistischen Nationalstaaten. Ihm geht es um die Beherrschung neuer Absatzmärkte, die Ausbeutung der reichen Naturschätze der Länder Asiens, Afrikas und Lateinamerikas sowie um die Ausplünderung der Volksmassen jener Kontinente.

Neben Afrika und Lateinamerika zielt die Hauptstoßrichtung der westdeutschen neokolonialistischen Expansion vor allem auf den *Nahen Osten*. Die dabei angewandten neokolonialistischen Methoden reichen vom Waren- und Kapitalexport, von der indirekten Unterstützung des imperialistischen Überfalls auf Ägypten im Jahre 1956 und der Entsendung hoher Generalstabsoffiziere der westdeutschen NATO-Armee an die türkisch-irakische Grenze unmittelbar nach den revolutionären Ereignissen im Zweistromland im Juli 1958 bis zu einem intensiven kulturpolitischen Vordringen.

Eine hervorragende Rolle im ideologischen Arsenal der neokolonialistischen Politik Bonns im Nahen Osten nimmt die Propagierung der Legende von der traditionellen „Freundschaftsmission Deutschlands“, vom deutschen „Antikolonialismus“ in diesem Raum ein. Unter den historischen Bedingungen des Übergangs vom Kapitalismus zum Sozialismus und des weltweiten erfolgreichen Kampfes der Völker gegen alle Formen imperialistischer Kolonialpolitik hat die Verbreitung der Legende vom „Antikolonialismus“ für die deutschen Imperialisten eine weit größere Bedeutung als zuvor. Mit ihrer Hilfe will der deutsche Monopolkapitalismus die seit seinem Bestehen im Ausgang des 19. Jahrhunderts gegenüber den Völkern des Nahen Ostens betriebene Aggressionspolitik tarnen, die Positionen der NATO-Partner schwächen, die Werktätigen des eigenen Landes irreführen und für die neokolonialistische Expansion gewinnen sowie vor allem den Einfluß des echten Antikolonialismus des sozialistischen Weltlagers auf die Völker lähmen.⁵ Das Märchen vom traditionellen deutschen „Antikolonialismus“ im Nahen Osten, von den imperialistischen Apologeten in Westdeutschland in immer neuen Varianten verbreitet, ist ein gefährlicher Anschlag auf die ge-

schichtliche Wahrheit, ein Attentat auf die unter schweren Opfern erkämpfte politische Unabhängigkeit der jungen Nationalstaaten.

In Wirklichkeit gehört der deutsche Imperialismus zu den gefährlichsten Feinden der Völker des Nahen Ostens, und zwar nicht erst seit seinem Wiedererstehen nach dem zweiten Weltkrieg in Westdeutschland, auch nicht erst seit der Wühlarbeit der faschistischen Agenten in der Türkei, im Iran und den arabischen Ländern sowie dem Vormarsch der faschistischen Divisionen auf Alexandrien, sondern bereits seit seiner Geburt im Ausgang des 19. Jahrhunderts.

Die Nahostexpansion der herrschenden Klassen Deutschlands begann in den achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Die Entwicklung des Kapitalismus hatte in Deutschland im Verhältnis zu England und Frankreich spät begonnen. Doch seit den fünfziger Jahren setzte ein rascher Aufschwung ein, der vor allem nach der Reichseinigung Deutschland zu einer erstrangigen Industriemacht werden ließ. Den mächtigsten Anstoß erhielten nach der Montan- und Hüttenindustrie die chemische, elektrotechnische, optische und feinmechanische Industrie und nicht zuletzt das Bankkapital, das besonders aus den Spekulations- und Schwindelgeschäften der „Gründerjahre“ große Profite zog. Gleichzeitig ging die Bildung von Monopolen in Deutschland schneller und auf breiterer Basis vor sich als in jedem anderen europäischen Land. Gesetzmäßig führte diese Entwicklung, beschleunigt durch den besonders aggressiven Charakter der bourgeois-junkerlichen Militärdespotie, bereits in den achtziger Jahren zur Beteiligung Deutschlands am Kampf um die Eroberung von Kolonien und an der wirtschaftspolitischen Versklavung schwächerer kapitalistischer, vor allem halbkolonialer Länder. Während die deutsche Großbourgeoisie in Afrika ihre Kolonialgelüste in Form brutaler militärischer Eroberungen und grausamer Dezimierung der Bevölkerung zu befriedigen suchte, begann sie sich in der übrigen Welt besonders des Kapitalexports zu bedienen, um rückständige Länder zu berauben und im Konkurrenzkampf mit den alten kapi-

talistischen Rivalen ihrer Kapitaldiktatur zu unterwerfen. Zu diesen Gebieten, von denen sich das rasch erstarkende deutsche Großkapital durch indirekte Kolonialausbeutung Überprofite erhoffte, zählte auch das Osmanische Reich. In der Folgezeit bis zur Jahrhundertwende, das heißt in der Übergangsperiode vom Kapitalismus der freien Konkurrenz zum Imperialismus, legten einflußreiche Gruppen des deutschen Bank-, Industrie- und Handelskapitals mit Unterstützung der politischen und militärischen Instanzen des Reiches die Grundlagen für die Errichtung der deutschen Vorherrschaft im Nahen Osten, wenn auch die Pläne zur Verklavung dieses Gebietes noch nicht im einzelnen ausgearbeitet waren.

Die Aufnahme der *planmäßigen* Nahostaggression des wilhelminischen Deutschlands steht im Zusammenhang mit der vollen Entfaltung des Imperialismus am Ende der neunziger Jahre. Der deutsche Kolonialbesitz entsprach in keiner Weise dem starken Expansionsdrang des deutschen Finanzkapitals. Diese Tatsache machte den deutschen Imperialismus in Verbindung mit seinem mächtigen Wirtschaftspotential, dem absolutistischen Charakter des herrschenden Regimes, der überragenden Stellung des Junkertums im Staatsapparat, der Stärke und Schlagkraft der Armee zur aktivsten Kraft im Kampf um die Neuaufteilung der Welt. Sein Erscheinen in der Weltarena verschärfte die Gegensätze zu den traditionellen Kolonialmächten und erhöhte die Gefahr eines Weltkrieges. Jetzt wurde das asiatische Territorium des Osmanischen Reiches zur wichtigsten Expansionszone des deutschen Imperialismus im Kampf um den „Platz an der Sonne“. Die Nahostpolitik wurde zu einem typischen Beispiel kolonialer Politik des deutschen Imperialismus. In der Türkei, die mehr und mehr das einzige bedeutende Ausbeutungsfeld für die deutschen Monopole wurde, wandte der deutsche Imperialismus eine breite Skala *indirekter* Kolonialmethoden an, die, bekannt als Bagdadbahnstrategie, ihm alle entscheidenden Positionen des Osmanischen Reiches ausliefern sollten.

Träger dieser aggressiven Expansionspolitik, die zunächst nicht mit dem Kommißtiefel und den plumpen und darüber hinaus aussichtslosen Siedlungsplänen der Alldeutschen, sondern mit den raffinierteren und geschmeidigeren Methoden der „pénétration pacifique“, der „friedlichen Durchdringung“, erobern wollte, war jene einflußreiche Gruppe des deutschen Finanzkapitals, die unter der Führung der Deutschen Bank und des Krupp-Konzerns stand und der neben der monopolistisch organisierten Schifffahrt und der Exportindustrie auch die jungen, von der Deutschen Bank weitgehend kontrollierten Industriezweige, vor allem die Elektroindustrie und die chemische Industrie, angehörten. „Das Finanzkapital ist eine so gewaltige, man darf wohl sagen, entscheidende Macht in allen ökonomischen und internationalen Beziehungen“, schrieb Lenin über die Methode der „friedlichen Durchdringung“, „daß es imstande ist, sich sogar Länder zu unterwerfen, und auch tatsächlich unterwirft, die die vollste politische Unabhängigkeit besitzen.“⁶ Die politische Führung des wilhelminischen Deutschlands unterstützte voll und ganz die Methode der indirekten Kolo-nialexpansion, die die unter Führung der Deutschen Bank und des Krupp-Konzerns stehende Gruppe des Monopolkapitals im Nahen Osten praktizierte und die unvermeidlich in den ersten Weltkrieg hineinführte. Es gibt kein weiteres Beispiel, das den Mechanismus der „friedlichen Durchdringung“ und die Rollenverteilung zwischen Diplomatie und Finanzkapital so anschaulich zeigt. Im Vorderen Orient sammelte der deutsche Imperialismus einen Teil jener Erfahrungen, die es ihm neben anderen Faktoren nach 1945 ermöglichten, zu einem Hauptträger des Neokolonialismus zu werden.

Über das Wesen und die Methoden der deutschen Nahostexpansion in der Übergangsperiode vom Kapitalismus der freien Konkurrenz zum Monopolkapitalismus und in den ersten beiden Jahrzehnten nach Herausbildung des Imperialismus berichtet die vorliegende Arbeit.

Die Beziehungen Deutschlands zu den Völkern des Vorderen

Orients haben eine lange Geschichte. Es gibt in diesen Beziehungen große Kulturleistungen von humanistischer Mission erfüllter Gelehrter: Johannes Löwenklau (1533–1593) gab die ersten Darstellungen der türkischen Geschichte aus türkischen Quellen; Freiherr Joseph von Hammer-Purgstall (1774–1856), von Goethe verehrt, gilt als Begründer der Turkologie; Heinrich Schliemann (1822–1890) ließ durch seine Ausgrabungen das sagenhafte Ilion Homers Wirklichkeit werden; Karl Humann (1839–1896) fand in Pergamon Zugang zur hellenischen Kunst; Theodor Wiegand (1864–1936) legte mitten im Weltkrieg Kleinasiens schönste Ruine, den Apollotempel in Didyma, frei und Hugo Winkler (1863–1913) erschloß die Hethiterhauptstadt Bogazköy.

Aber nicht im imperialistischen Bonner Staat haben diese humanistischen Traditionen, die das deutsche Volk mit den Völkern des Nahen Ostens verbinden, ihre Heimstatt gefunden, sondern im ersten Arbeiter-und-Bauern-Staat der deutschen Geschichte, in der Deutschen Demokratischen Republik. Erst durch ihre Gründung wurde ein neues, auf der Grundlage einer tiefen Freundschaft und einer echten Solidarität begründetes Kapitel im Buch der Beziehungen Deutschlands zu den Völkern des Nahen Ostens aufgeschlagen.

Der Vorsitzende des Staatsrats der Deutschen Demokratischen Republik, Walter Ulbricht, sagte in seiner Erklärung vor dem Diplomatischen Korps am 26. September 1960: „Die Außenpolitik der Deutschen Demokratischen Republik wurzelt in den von der Arbeiterklasse, von allen wahrhaft patriotischen Deutschen und den größten Heroen des Geistes unserer Geschichte stets gepflegten weiterentwickelten Traditionen echten Humanismus, der Menschenliebe und Völkerfreundschaft, in der Tradition der Achtung vor der Menschenwürde, vor der Kultur und Leistung eines jeden anderen Volkes.“⁷

Der Kampf des ersten deutschen Arbeiter-und-Bauern-Staates in der deutschen Geschichte zur Bändigung des westdeutschen

Militarismus und Neokolonialismus ist ein untrennbarer Bestandteil des weltweiten antiimperialistischen Ringens aller Völker, eine wertvolle Hilfe für die jungen Nationalstaaten.

Das deutsche Kapital kommt in der Türkei zu spät

Der türkische Staat, der im Ausgang des Mittelalters dem Kaiserreich Byzanz ein Ende gemacht und schließlich seinen Macht- und Schreckensbereich bis an den Atlantischen Ozean und bis vor die Tore Wiens ausgedehnt hatte, war in der Mitte des 19. Jahrhunderts nur noch ein Schatten seiner einstigen Größe. Zwar war der Gebietsumfang des Osmanischen Reiches noch beträchtlich – in Europa beherrschte die türkische Despotie die Balkanhalbinsel zwischen dem Schwarzen, dem Ägäischen und dem Adriatischen Meer mit Ausnahme Griechenlands, in Asien Syrien, den Libanon, Palästina, Mesopotamien und die arabische Halbinsel, in Nordafrika Ägypten, die Cyrenaika, Tripolitanien und Tunesien –, aber der innere Verfallsprozeß näherte sich seinem Ende. Die Erben in Gestalt der europäischen Großmächte versammelten sich am Bett des „kranken Mannes am Bosphorus“, um die Zersetzung der Feudalordnung zu beschleunigen und große Territorien an sich zu reißen.

Bis in die achtziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts waren England, Frankreich und das zaristische Rußland die Hauptkonkurrenten im Kampf um die Unterwerfung des Osmanischen Reiches. Die außerordentlich günstige militärisch-strategische Lage und die territoriale Nähe zu den Industriezentren Westeuropas, der ungenutzte Rohstoffreichtum und die durch die zahlreiche Bevölkerung bedingte relativ große Aufnahmefähigkeit des inneren Marktes für die Waren der kapitalistischen Industrie machten die asiatische Türkei besonders für die expansionslüsterne Bourgeoi-

sie der beiden westeuropäischen Metropolen zu einem heißbegehrten Objekt. Es gelang Frankreich und Großbritannien, sich der entscheidenden ökonomischen und teilweise auch der politischen Kommandohöhen des Osmanischen Reiches zu bemächtigen und die Türkei bereits in den achtziger Jahren in einen halbkolonialen Staat zu verwandeln.

Im Gegensatz zu den beiden führenden kapitalistischen Weltmächten, Großbritannien und Frankreich, war Deutschland bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts an der wirtschaftspolitischen Durchdringung der asiatischen Türkei noch nicht beteiligt. Der Umfang seines Handels mit dem Vorderen Orient blieb nicht nur weit hinter dem britischen und französischen, sondern auch hinter dem österreichischen, russischen, italienischen, spanischen und skandinavischen zurück. Die Ursachen für diese Erscheinung sind in der späten Entwicklung des deutschen Kapitalismus und damit der Exportindustrien und in den außergewöhnlich schlechten Transportbedingungen für deutsche Waren, denen im wesentlichen nur der teure und umständliche Landweg zur Verfügung stand, zu suchen. Doch als seit den fünfziger Jahren in Deutschland die kapitalistische Industrialisierung rasche Fortschritte machte, begann auch die Industrie- und Handelsbourgeoisie in den aufstrebenden Industriezentren des unter preußischer Führung stehenden deutschen Zollvereins, ihre Blicke nach Übersee zu lenken, um dort nach neuen Absatzmärkten für die Massenerzeugnisse der kapitalistischen Produktion zu suchen. Aber erst mit den achtziger Jahren rückte die Türkei mehr und mehr in den Blickpunkt der deutschen Bourgeoisie. Die Ursache ist einfach zu erklären. Die entscheidenden Kreise der deutschen Industrie- und Bankbourgeoisie waren vorher noch nicht stark genug, an eine Einbeziehung des Nahen Ostens in ihre Interessensphäre zu denken.

Drei Ereignisse führten zu einer entscheidenden Wende in der Haltung des deutschen Großkapitals und der deutschen Regierung zur Türkei: die Entsendung einer deutschen Offiziersmission zur Ausbildung der türkischen Armee, die Beteiligung der deutschen

Rüstungsindustrie am profitablen türkischen Waffengeschäft sowie der Erwerb der Konzession zum Bau der Anatolischen Eisenbahn durch die deutsche Bank.

Preußische Militärs drillen die türkische Armee

Die militärischen Beziehungen zwischen Preußen-Deutschland und der Türkei hatten bereits eine gewisse Tradition. Schon 1798 inspizierte der preußische Oberst von Goetze auf Wunsch des türkischen Sultans türkische Armeeverbände. Der spätere Feldmarschall und Generalstabschef der deutschen Armee, Helmuth von Moltke, der sich bemühte, „seine aggressiven Kriegspläne bis zum Niveau philosophischer Kategorien zu erheben“⁸, und der seine Anhänger lehrte, „der ewige Friede ist ein Traum und nicht einmal ein schöner, der Krieg aber ein Glied in Gottes Weltordnung“⁹, arbeitete von 1835 bis 1839 als Instrukteur des türkischen Heeres. Fünf Jahre nach der Rückkehr Moltkes erschien der preußische Oberst von Kuczkonki in Konstantinopel, um nach geheimen Plänen des Sultans das Polizeiwesen der Hauptstadt zu reformieren. Und schließlich veranlaßten die empfindliche militärische Niederlage der Türkei 1877/1878 im Kriege gegen das zaristische Rußland und die zwar niedergeschlagene, aber noch immer unter der Oberfläche schwelende oppositionelle jungtürkische Bewegung den krankhaft mißtrauischen Sultan Abd ul-Hamid II. zu folgendem entscheidendem Schritt: Um nicht noch mehr in die Abhängigkeit von Großbritannien oder Frankreich zu geraten, wandte er sich an das für die Türkei damals weniger gefährliche Deutschland, dessen zu bedingungslosem Kadavergehorsam erzogene und gut gedrilte Armeen im Krieg gegen Frankreich obendrein ihre militärische Schlagkraft nachgewiesen hatten, und ersuchte um die Entsendung einer stärkeren Gruppe von Offizieren zur Reorganisation der türkischen Armee und einiger höherer Verwaltungsbeamten für den türkischen Staatsapparat.

Nach gründlichen Besprechungen zwischen dem Generalstab, Bismarck und – wie nach der Entwicklung dieser Frage zu vermuten ist – unter Hinzuziehung der Rüstungsindustriellen, besonders Krupps, erklärte sich der Kanzler in einem Schreiben an den Kaiser bereit, der Bitte des türkischen Sultans stattzugeben. Mehrere Gründe waren für diesen Entschluß der Generale und des Kanzlers ausschlaggebend: die Gewinnung von politischem und militärischem Einfluß in der Türkei, die Kontrolle über die Tätigkeit der fremden Mächte in Konstantinopel, vor allem ihrer Militärattachés, und die Belieferung der türkischen Armee mit deutschen Waffen. Schließlich dachte Bismarck auch an die militärische Aufrüstung der Türkei gegen Rußland und den militärischen Einsatz ihres von deutschen Instruktoren geführten Heeres im Falle eines deutsch-russischen Krieges – eine Rechnung, die, wie das Beispiel des ersten Weltkrieges beweist, die deutschen Imperialisten in die Tat umsetzen konnten.

Die Zustimmung der deutschen Regierung zur Entsendung von Militärs und Beamten nach Konstantinopel hatte demnach von vornherein einen sowohl gegen die Türkei selbst gerichteten als auch einen antirussischen Gesichtspunkt, den jedoch Bismarck sorgsam zu verhüllen suchte, indem die vorgesehenen Offiziere und Zivilbeamten aus dem deutschen Staatsdienst ausschieden und in den türkischen übertraten.

Nachdem Bismarck auch das Einverständnis der verbündeten österreichisch-ungarischen Regierung eingeholt hatte, traf schließlich mit einiger Verzögerung Ende Mai 1882 die preußische Offiziersmission unter Leitung des Obersten von Kähler in der türkischen Hauptstadt ein. Major von der Goltz, der nach dem Tode Kählers im Jahre 1885 mit der Leitung der Mission beauftragt und zum führenden Repräsentanten des preußischen Militarismus in der Türkei werden sollte, trat erst 1883 seine Reise zum Goldenen Horn an, um als Verantwortlicher für das Militärausbildungswesen seine Arbeit aufzunehmen.

Diese erste größere deutsche Militärmission in der Türkei er-

füllte, besonders unter der Leitung des späteren Feldmarschalls Colmar von der Goltz-Pascha, völlig die Erwartungen des deutschen Generalstabs und der „Wilhelmstraße“, das heißt des Auswärtigen Amtes. Von der Goltz verstand es geschickt, enge persönliche Beziehungen nicht nur zu alttürkischen, sondern vor allem auch zu jungtürkischen Offiziersgruppen herzustellen, die er später, während der jungtürkischen Revolution von 1908/1909, als der deutsche Einfluß schlagartig zurückging, für die aggressive deutsche Orientpolitik benutzen konnte. Er erschlich sich das Vertrauen Abd ul-Hamids II. und teilte dessen vertrauliche Mitteilungen über oftmals wichtige politische Fragen sowie militärische Geheimnisse – zum Beispiel den Zustand der Befestigung bei Konstantinopel und deren Bestückung oder Zeichnungen über die Befestigungen an den Meerengen – dem Auswärtigen Amt und dem Generalstab mit. Darüber hinaus setzte es von der Goltz bei der Pforte, der türkischen Regierung, durch, daß eine größere Anzahl junger türkischer Offiziere zur Ausbildung in die deutsche Armee abkommandiert wurden. Durch diese vom deutschen Generalstab gutgeheißene Maßnahme sollte ein fester, dem preußischen Militarismus verschworener Kern in der türkischen Armee geschaffen werden, mit dessen Hilfe eines Tages das erst in seinen Umrissen sich abzeichnende aggressive deutsche Eroberungsprogramm im Vorderen Orient Wirklichkeit werden sollte.

Rüstungsaufträge für Krupp & Co.

Den größten Dienst leisteten die preußischen Offiziere durch ihre Tätigkeit am Bosphorus den deutschen Rüstungsmagnaten an der Ruhr. Alfred Krupp gelang es bereits im Jahre 1873, ein größeres Rüstungsgeschäft mit der Türkei über „Feldkanonen, Schiffsröhre und auch schwere Abwehrgeschütze für die Dardanellenschlösser und die Forts am Bosphorus“ abzuschließen.¹⁰ Mit Hilfe dieses Millionenauftrages konnte unter anderem die stark mitge-

nommene Rüstungsschmiede des preußischen Militarismus an der Ruhr vor dem Konkurs gerettet werden. Wenige Jahre später lieferte Krupp Geschütze gleichen Kalibers an den unmittelbaren Gegner der Türkei, an das zaristische Rußland; denn „am beliebtesten sind bei Rüstungsgiganten die Engagements mit beiden Seiten einer Front“¹¹. Und so kam es, daß der russisch-türkische Krieg von 1877/1878 zugleich ein „Massenkampf kruppscher Geschütze“¹² war. Durch den Auftrag 1873 gelang es Krupp jedoch nicht, von der Pforte „die Garantie dauernder Lieferungen zu erhalten“ und auf dem Gebiete des Waffenimports die Türkei „botmäßig zu machen“¹³. Noch buchten die großen englischen und französischen Rüstungsgiganten den Hauptgewinn, noch waren sie stark und einflußreich genug, um den lästigen Mitkonkurrenten auf dem profitsicheren türkischen Waffenmarkt, wo meist veraltete und zweifelhafte Modelle gehandelt wurden, weitgehend fernzuhalten. Diese Situation änderte sich erst durch das Erscheinen der deutschen Offiziersmission am Bosphorus. „Die imperialistische Expansionspolitik des Generalstabs förderte gleichzeitig auch das mächtige, unmittelbar die Russen bedrohende deutsche Waffenausfuhrgeschäft; die vom Generalstab stark geförderte Militärmission des Generals von der Goltz in der Türkei zwang zu Ende der achtziger Jahre den Türken die Kanonen des Hauses Krupp auf... die Monopolstellung der deutschen Waffenindustrie in der Türkei ist von Colmar von der Goltz geschaffen worden.“¹⁴ Im einzelnen vermittelte von der Goltz folgende Rüstungsgeschäfte: 1885 setzte er bei dem Sultan für Krupp einen Rüstungsauftrag über 500 schwere und schwerste Geschütze für die Befestigung der Dardanellen durch. Im Februar 1886 kaufte die Türkei zu Überpreisen 426 Feldkanonen und 60 Mörser bei Krupp. Darüber hinaus überzeugte in diesem Jahr der preußische General den Sultan von der angeblichen Notwendigkeit einer türkischen Torpedobootflotte und setzte es durch, daß die Boote bei der deutschen Schichau-Werft in Elbing in Auftrag gegeben wurden. 1886 wurde der Forderung des Leiters der deut-

schen Militärmission nachgegeben und die Neubewaffnung des türkischen Heeres beschlossen. Die dazu notwendigen 500 000 Gewehre und 50 000 modernen Karabiner lieferten 1887 die deutschen Waffenfabrikanten Mauser und Loewe. 1888 sandte die deutsche Rüstungsindustrie für 2,2 Millionen Mark Waffen zum Bosphorus.

Ein Jahr später erschien Wilhelm II. im Jildis Kiosk, der Residenz des türkischen Sultans, um seinen General bei den Waffengeschäften für Krupp und die anderen deutschen Rüstungsindustriellen demonstrativ zu unterstützen. Die Ergebnisse der Kaiserreise waren sofort sichtbar. 1889 und 1890 wurden rund tausend Feldgeschütze und eine Anzahl Kanonen größeren Kalibers bei Krupp, einige hunderttausend Gewehre bei Mauser und Loewe sowie weitere Torpedoboote bei Schichau bestellt. Es handelte sich hierbei um Aufträge im Werte von 15,3 Millionen Mark, für die der Pforte von der Deutschen Bank eine entsprechend hohe Anleihe zur Verfügung gestellt wurde. Auch in den folgenden Jahren blühte das Rüstungsgeschäft mit der Türkei: 1891 sandte die deutsche Rüstungsindustrie für 5,9 Millionen Mark Kriegsmaterial nach Konstantinopel, 1892 für 10,1 Millionen Mark, 1893 für 13,1 Millionen Mark, 1894 für 6 Millionen Mark, 1895 für 12,2 Millionen Mark, 1896 für 4,4 Millionen Mark und 1897 für 1,6 Millionen Mark.

Diese Millionenaufträge der türkischen Regierung an die deutsche Rüstungsindustrie verschafften Deutschland das Monopol im Waffenhandel mit der Türkei. Sie brachten die überraschende Niederlage der englischen und französischen Rüstungsgiganten Vickers & Armstrong und Schneider-Creusot im Kampf um einen der begehrtesten Märkte der blutigen Rüstungsinternationale überzeugend zum Ausdruck.

Einen hervorragenden Anteil an dieser Entwicklung hatte vor allem der Leiter der Militärmission von der Goltz. Dieser General hatte den eindeutigen Auftrag erhalten, in Konstantinopel die Voraussetzungen für ein erfolgreiches ökonomisches, politisches

und militärisches Fußfassen des junkerlich-bourgeoisien Deutschlands im Vorderen Orient zu schaffen. Es ist noch wenig, was der Öffentlichkeit über seine Tätigkeit in der Türkei bekannt ist. Wie – nach den Worten seines Biographen – von der Goltz selbst dem Grundsatz treu blieb, „sein Scherflein nicht so laut in die Büchse“ zu werfen, „daß die ganze Kirche es hören mußte“¹⁵, so verhüllte auch die offizielle Geschichtsschreibung und Publizistik seine Arbeit im Interesse der aggressiven Politik des wilhelminischen Deutschlands und der Profitsucht deutscher Industrie- und Finanzmagnaten mit dem Mantel des Schweigens. Erst wenn die Archive der Heeres- und Marineleitung sowie der Rüstungsindustriellen und der Kriegstreiberdynastie Krupp zugänglich sein werden, wird sich aller Wahrscheinlichkeit nach auch das Bild dieses preußischen Junkers in voller Schärfe zeichnen lassen. Aber jedenfalls steht fest, daß von der Goltz seinen Klassenauftrag zur vollsten Zufriedenheit seiner Berliner Hintermänner erfüllt hatte. War es sonst üblich, dem Kaufmann die preußische Soldateska folgen zu lassen, so sah sich die deutsche Bourgeoisie im Vorderen Orient bei der Stärke der Konkurrenten gezwungen, die Militärs vorzuschicken; diese sollten eine Bresche in die wirtschaftspolitische Monopolstellung Großbritanniens und Frankreichs „schießen“ und dem deutschen Industrie- und Bankkapital den Weg zu einer neuen Ausbeutungszone freikämpfen. Wie sich bald zeigte, war diese Methode auch nicht schlecht gewählt, und führende deutsche Finanzkapitalisten wußten die Tätigkeit des preußischen Militaristen in Konstantinopel durchaus zu schätzen. So erschien beispielsweise 1893 der Rüstungsindustrielle Ludwig Loewe persönlich bei Goltz, um sich für dessen Einsatz im Interesse der deutschen Waffenindustrie zu bedanken und ihm ein Aktienpaket seiner Werke zu überreichen.

Doch nicht nur der deutsche Generalstab und sein verlängerter Arm in Konstantinopel erwiesen sich als eifrige Agenten der deutschen Rüstungsindustrie, auch die politische Führung des Reiches – vom Kaiser über den Reichskanzler bis zum Gesandten in Kon-

stantinopel – warf ihren ganzen Einfluß in die Waagschale, um der deutschen Rüstungsindustrie das türkische Waffenmonopol zu verschaffen. Wilhelm II., Freund und Aktionär des Hauses Krupp, erschien 1889, wie erwähnt, persönlich am Bosphorus, um dem Reaktionär in Essen einen „kaiserlichen Liebesdienst“ zu erweisen. Bismarck, der bis in die Mitte der achtziger Jahre von einer Förderung der ökonomischen Interessen Deutschlands im Vorderen Orient nichts wissen wollte, schickte nicht nur die Militärs nach Konstantinopel, er erreichte es auch durch mehrfache schriftliche Intervention bei der Pforte, daß die fremde Konkurrenz aus dem Felde geschlagen wurde. Und der Gesandte in Konstantinopel wurde im Laufe der Jahre direkt zum Kommiss des deutschen Kanonenkönigs. „Die tüchtigsten und erfolgreichsten der deutschen Auslandsvertreter sind enragierte Kruppfreunde. In Konstantinopel z. B., diesem Brennpunkt der deutschen Vorkriegspolitik, liegt das Palais des Bevollmächtigten der Firma Krupp dicht neben dem Palais des Bevollmächtigten des Deutschen Reichs, und der Botschafter befließigt sich freundnachbarlicher Aufmerksamkeit. Der kruppsche Spionagedienst funktioniert prächtig, und dabei fällt auch manches für die Botschaft ab.“¹⁶

Das Waffengeschäft am Bosphorus ist ein besonders typisches Beispiel für die frühe Verflechtung von Rüstungsindustrie, Generalstab und politischer Führung in Deutschland, für die zunehmende Unterwerfung des Staatsapparates unter das Industrie- und Bankkapital. Die Entsendung der Militärmission, die Rüstungsgeschäfte Krupps und der noch zu behandelnde Kampf der Deutschen Bank um das kleinasiatische Eisenbahnprojekt leiteten eine neue Phase im wirtschaftspolitischen Verhältnis Deutschlands zur Türkei ein. Von jetzt an bemühten sich nicht allein zweitrangige Vertreter der Handelsbourgeoisie um die Intensivierung der ökonomischen Beziehungen zwischen Deutschland und dem Vorderen Orient, seit der zweiten Hälfte der achtziger Jahre wurde vielmehr die asiatische Türkei zu einem erstrangigen Ausbeutungsgebiet des großen und einflußreichen deutschen Finanzkapitals.

Die Deutsche Bank und das anatolische Eisenbahnprojekt

Der Schienenstrang als Sklavenkette des türkischen Völkergefängnisses

In den achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts hatte der Eisenbahnbau im asiatischen Territorium des Osmanischen Reiches erst geringe Fortschritte gemacht. Die intensiven Bemühungen englischer und vor allem französischer Finanzgruppen um den Erwerb profitversprechender Eisenbahnkonzessionen waren wiederholt am Mißtrauen des türkischen Sultans gescheitert, der sich nicht in weitere Abhängigkeit von diesen beiden Großmächten begeben wollte. Lediglich vier Linien befanden sich vor 1888 in Betrieb, von denen drei ihren Ausgangspunkt an der Ostküste des Mittelländischen Meeres hatten und als kurze Stichbahnen in das fruchtbare, relativ dichtbevölkerte Hinterland der Hafenstädte Mersina und Smyrna führten. Diese Linien sicherten den beiden Hauptkonkurrenten im Kampf um die ökonomische Ausplünderung des Osmanischen Reiches in einem begrenzten Gebiet eine Monopolstellung im Warenumsatz und waren sofort rentabel. Sie förderten die wirtschaftliche Eigenentwicklung weitflächiger Räume und ihre Loslösung von der politischen Zentrale Konstantinopel sowie die Bildung von Interessen- oder Einflußsphären des britischen und des französischen Kapitals. Die anatolischen Stichbahnen, später ergänzt durch französische Linien in Syrien, erwiesen sich für die britische und noch mehr für die französische Bourgeoisie als wichtige Voraussetzungen für die geplante Annexion vorderasiatischer Territorien.

Der von den Gewalthabern in Konstantinopel ausgehende Widerstand gegen die britischen und französischen Eisenbahnprojekte im Bereich der kleinasiatischen Mittelmeerküste war, zumindest seit den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts, keineswegs Ausdruck einer grundsätzlichen Ablehnung der verkehrstechni-

sehen Erschließung der Türkei. Inspiriert von einflußreichen hohen Militärs, forderte vielmehr Abd ul-Hamid II. immer dringender den Bau einer die ganze asiatische Türkei durchziehenden Transversallinie zur Verbindung des anatolischen Kernlandes mit den ostarabischen Provinzen. Diese Transversalbahn sollte nach Ansicht Abd ul-Hamids und der ihn umgebenden Feudalclique einem einzigen Zweck dienen: die reaktionäre türkische Feudalherrschaft nach innen und außen zu sichern. Dem ottomanischen Völkergefängnis drohte nicht nur die Gefahr der Zerstückelung durch die am Bett des „kranken Mannes“ ungeduldig wartenden Erben in Gestalt der kapitalistischen Großmächte; der Sultan-Kalif fürchtete ebenso sehr ein Wiederaufleben der grausam unterdrückten jungtürkischen Opposition in seiner eigenen Metropole und die von Jahr zu Jahr stärker um sich greifenden Befreiungsversuche der in sklavischer Knechtschaft gehaltenen nichttürkischen Völker.

Alle diese ihrem Charakter und ihren Motiven nach höchst unterschiedlichen Gefahrenherde für die Herrschaft der alttürkischen Feudalreaktion sollten mit Hilfe eines großangelegten Eisenbahnsystems, das rasche Truppenkonzentrationen an den bedrohten Stellen ermöglichte, beseitigt werden.

Konkurrenten – Korruptionen – Konzessionen

Um die Konzession für diese profitable und politisch höchst bedeutsame Bahnlinie entbrannte der Kampf englischer und französischer Finanzgruppen. Die Aussichten der britischen Kapitalisten waren jedoch gering; zu tief saß die Angst des Sultans vor den kolonialpolitischen Absichten Großbritanniens, hatte es doch wenige Jahre zuvor erst Ägypten der türkischen Gewalt entrissen. Begründeter waren dagegen die Hoffnungen der französischen Ottomanbank auf Übernahme der Konzession, glaubte sie doch, nötigenfalls mittels eines Anleiheboykotts den Sultan und seine

korrupten Minister wie schon so oft zum Nachgeben zwingen zu können.

Doch der Padischah in Konstantinopel suchte sich durch einen weder von den französischen noch von den britischen Finanziers erwarteten Gegenzug von deren gefährlicher Aufdringlichkeit zu befreien. Abd ul-Hamid hatte das Ausnutzen und Schüren von Gegensätzen zum Grundsatz seiner blutigen Regierungspraxis erhoben: Er hetzte Türken und Kurden auf Armenier, um durch blutige Gemetzel Zehntausende Angehörige dieses Volkes zu ermorden; er säte Mißtrauen und Eifersucht zwischen den verschiedenen Cliques seiner Hofkamarilla, um eine gemeinsame Front gegen seine Despotie von vornherein zu verhindern; und er verstand es, den geringen Spielraum, den ihm die europäische Hochfinanz in außenpolitischer Hinsicht noch ließ, zur Sicherung seines Regimes auszunutzen. Recht geschickt gab er dem englisch-französischen und dem englisch-russischen Gegensatz in der Orientfrage durch wechselseitige Begünstigung der einen oder der anderen Partei, besonders bei der Vergebung von Konzessionen, ständig neue Nahrung. Diese Methode, der er zu einem nicht geringen Teil seine Herrschaft verdankte, beabsichtigte er auch bei der Vergebung der Konzession für die anatolische Eisenbahn anzuwenden. Deshalb plante Abd ul-Hamid, die Konzession einer Großmacht zu übertragen, die für die Türkei am ungefährlichsten schien. Dafür kam in der damaligen Situation nur Deutschland in Betracht, spielte es doch in der Wirtschaft der Türkei bis dahin eine völlig untergeordnete Rolle. Zudem hatte Deutschlands leitender Staatsmann mehrmals erklärt, im Orient keine eigenen politischen Interessen zu verfolgen.

Die ersten Fäden wurden von türkischer Seite 1887 mit dem Direktor der Württembergischen Vereinsbank, von Kaulla, geknüpft, der in Konstantinopel den Mauserwerken lohnende Aufträge verschafft hatte und über enge Beziehungen zur türkischen Regierung verfügte. Natürlich wußten auch Abd ul-Hamid und die ihn umgebenden Minister, daß die Württembergische Vereinsbank

bei weitem nicht kapitalkräftig genug war, das Projekt selbständig zu finanzieren. Aber durch und über Kaulla erhoffte die türkische Seite, Verbindung zur deutschen Hochfinanz zu erhalten und diese schließlich – möglichst ohne britische und französische Beteiligung – als Konzessionsträger zu gewinnen. Kaulla war bereit, diese Rolle zu übernehmen. Zu diesem Zwecke setzte er sich mit der Deutschen Bank in Verbindung.

Die Deutsche Bank war 1870 in der Periode des „Gründerfiebers“ von 21 großen deutschen Bank- und Handelsgesellschaften mit einem Aktienkapital von zunächst 15 Millionen Mark gegründet worden. Nach den Kapitalerhöhungen auf 60 Millionen Mark im Jahre 1881, auf 75 Millionen Mark 1888 und schließlich auf 150 Millionen Mark im Jahre 1897 wurde sie zur führenden deutschen Großbank, zu einem der wichtigsten Werkzeuge der imperialistischen Expansion Deutschlands. Die Bank unterhielt enge Beziehungen zu den großen deutschen Schiffahrtsgesellschaften sowie zur deutschen Industrie, und sie beteiligte sich über ihre Tochtergesellschaften oder sogenannte Kolonialbanken von Jahr zu Jahr stärker am Kapitalexport. Bestand ihre Hauptaufgabe zunächst in der Befreiung des deutschen Außenhandels auf dem europäischen und dem überseeischen Markt aus der Abhängigkeit von englischen Banken, so genügte ihr diese begrenzte Zielsetzung bald nicht mehr. Seit den neunziger Jahren kämpfte sie um die führende Position der deutschen Bourgeoisie in den kapitalistischen Weltwirtschaftsbeziehungen schlechthin. Diese Entwicklung der Deutschen Bank war typisch für den Prozeß der Konzentration der Produktion und der Zentralisation des Kapitals, der in jenen Jahren in Deutschland einsetzte und rascher als in jedem anderen Land vor sich ging. Trotz des weitgespannten Rahmens ihrer ökonomischen Expansion, der in Ansätzen schon in den achtziger Jahren zu erkennen war, verhielt sich die Deutsche Bank gegenüber dem kleinasiatischen Eisenbahnprojekt zunächst zurückhaltend. Sie hielt bei der Fäulnis des türkischen Regimes, der Korruption der Verwaltung, der Stagnation der Wirtschaft, der

starken ökonomischen und politischen Positionen des französischen und des englischen Kapitals in der Türkei und auch bei dem Charakter der deutschen Orientpolitik unter Bismarck das Risiko einer erheblichen Kapitalanlage für zu groß und ihre Profite für ungenügend gesichert. Erst nach eingehendem Studium der Garantien Abd ul-Hamids, die eine hohe Kilometereinnahme und die Eintreibung der dazu bestimmten Steuern durch die Staatsschuldenverwaltung vorsah, erklärte die Deutsche Bank ihre Bereitschaft, dem türkischen Angebot näherzutreten. Bevor sie sich jedoch vertraglich band, verlangten ihre beiden Hauptdirektoren am 15. August 1888 die Zustimmung der Reichsleitung.

Die Antwort Bismarcks lag bereits am 2. September vor. Darin brachte der Kanzler ganz unmißverständlich zum Ausdruck, daß der Botschafter in Konstantinopel angewiesen sei, das Eindringen der Deutschen Bank in den Vorderen Orient zu unterstützen. Diese Antwort Bismarcks an das große deutsche Bankunternehmen bedeutete endgültig – wie sich dies bereits bei den Rüstungsgeschäften andeutete – eine Kursänderung seiner Orientpolitik. Das Neue bestand darin, daß der Kanzler den immer mächtiger werdenden Expansionsdrang des deutschen Großkapitals, dem er Rechnung tragen mußte, auch im Vorderen Orient bewußt förderte, daß er mithalf, deutsche ökonomische Interessen in diesem Gebiet zu schaffen. Allerdings sollte dieses wirtschaftspolitische Fußfassen der deutschen Bourgeoisie im Vorderen Orient in Zusammenarbeit mit dem britischen Kapital erfolgen. Durch diese Kapitalgemeinschaft hofften Bismarck und die Deutsche Bank, der deutschen Bourgeoisie das Festsetzen im Nahen Osten zu erleichtern und dem englisch-französischen und englisch-russischen Gegensatz neue Nahrung zu geben. Doch diese Rechnung Bismarcks konnte nur für einige Jahre aufgehen. Bei der besonderen Aggressivität des deutschen Imperialismus, der ja eine Neuverteilung der Welt zu seinen Gunsten anstrebte, mußte sich, auf die Dauer gesehen, die geplante deutsch-britische Partnerschaft in erbitterte Feindschaft verwandeln.

Die Deutsche Bank war aber auch einfach gezwungen, mit dem englischen Bankkapital zusammenzugehen, denn sie war nicht stark genug, um das Projekt allein in Angriff zu nehmen. Die britische Finanzgruppe, die die Aussichtslosigkeit ihrer Konzessionsbemühungen einsah, ließ sich darauf ein: Sie zog ihren Konzessionsantrag zurück und überließ der Deutschen Bank die Verhandlungsführung mit der türkischen Regierung, um erstens die Gefahr eines französischen Erfolges zu beseitigen, zweitens den deutsch-französischen, aber auch den deutsch-russischen Gegensatz in Europa auf das kleinasiatische Territorium des Osmanischen Reiches auszudehnen und um sich drittens, wenn auch im Schlepptau der Deutschen Bank, einen Anteil an den Profiten und an dem zu erwartenden politischen Einfluß zu sichern.

Nach Einigung der Deutschen Bank mit der britischen Gruppe bot jene der türkischen Regierung eine fünfprozentige Anleihe von 1,5 Millionen türkischer Pfund und schlug damit der französischen Ottomanbank das Mittel des Finanzboykotts aus der Hand. Am 4. Oktober 1888 wurde dann die Konzessionsurkunde unterzeichnet und der Anleihevertrag abgeschlossen. Durch die Konzession erhielt die unter Führung der Deutschen Bank stehende Finanzgruppe die bereits in Betrieb befindliche 93 Kilometer lange Linie Haidar Pascha – Ismid gegen eine Zahlung von 6 Millionen Franc als Eigentum, ferner das Recht auf den Bau und Betrieb einer 486 Kilometer langen Linie von Ismid über Eskişehir nach Angora auf 99 Jahre gegen eine Kilometergarantie von 15 000 Franc und die Genehmigung zum Bau einer Anschlußbahn nach Scutari sowie von Verbindungslinien nach Brussa und Kutahia. Außerdem wurde der Deutschen Bank zugestanden, in einem je 20 Kilometer breiten Streifen längs der Strecke Haidar Pascha – Angora Bodenschätze zu fördern und Holz zu schlagen.

Nunmehr stand die Deutsche Bank vor der Aufgabe, den Bau der Bahn finanziell und organisatorisch zu sichern. Die Schwierigkeiten waren nicht unbeträchtlich. Nicht nur, daß in Deutschland Ende der achtziger Jahre noch keine Baugesellschaft existierte, die

die Ausführung des Projekts selbständig hätte übernehmen können, auch die 100 Millionen Franc Bau- und Betriebskapital waren auf dem deutschen Kapitalmarkt schwer aufzubringen. Um die finanziellen „Klippen“ zu überwinden, war die Deutsche Bank bemüht, für die unter ihrer Leitung am 24. März 1889 in Konstantinopel gebildete Société du Chemin de fer ottoman d'Anatolie (Ottomanische Eisenbahngesellschaft Anatoliens) ausländisches, besonders englisches und italienisches Kapital heranzuziehen.

Nachdem die französische Niederlage besiegelt war, stand die britische Hochfinanz, vor allem aus antifranzösischen und antirusischen Gründen, der deutschen Initiative in Kleinasien zwar noch immer recht wohlwollend gegenüber, aber ihr lag nicht daran, mit Hilfe britischer Kapitalien den Bahnbau unnötig zu beschleunigen und der Stärkung der ökonomischen und politischen Position Deutschlands in der Türkei Schrittmacherdienste zu leisten.

Auch die Verhandlungen der Deutschen Bank mit der italienischen Hochfinanz über eine Beteiligung an der Ottomanischen Eisenbahngesellschaft Anatoliens blieben im wesentlichen erfolglos. Die italienischen Banken waren viel zu sehr vom französischen Wucherkapital abhängig. Sie konnten es deshalb nicht wagen, Deutschland, den Partner Italiens im „Dreibund“, bei einem Unternehmen zu unterstützen, das der erbitterten Feindschaft des französischen Außenministeriums ausgesetzt war. So beschränkte sich die Zusammensetzung des hinter der Ottomanischen Eisenbahngesellschaft Anatoliens stehenden Konsortiums – abgesehen von einer unbedeutenden griechischen Gruppe – auf die Deutsche Bank, die Württembergische Vereinsbank und die Deutsche Vereinsbank in Frankfurt (Main). Doch diese deutsche Finanzgruppe, in der die Deutsche Bank eine absolute Vormachtstellung behauptete, war zur Überraschung der europäischen Bankwelt außergewöhnlich kapitalkräftig. Bereits 1889 erwarb sie unter Beteiligung des Wiener Bankvereins von dem österreichischen Spekulanten Hirsch 88 000 von insgesamt 100 000 Aktien der Betriebsgesellschaft für orientalische Eisenbahnen mit der Linie Konstantinopel

– Adrianopel – Philippopel – Bellova, wichtig als Verbindungsstück zur Bahnlinie Wien – Belgrad – Nis –, und ein Jahr später erhielt sie von der Pforte die Konzession für den Bau der mazedonische Bahn Saloniki – Monastir. Durch diese Transaktionen hatte die Deutsche Bank den größten Teil des Bahnnetzes der europäischen Türkei, die Brücke zu den Bahnbauten in Kleinasien, unter ihre Kontrolle gebracht. Für die Bauausführung der Strecke Ismid–Angora wurde 1889 zum Entsetzen des französischen Außenministeriums die französische Baugesellschaft des Grafen Vitali gewonnen, die zusammen mit der deutschen Baufirma Philipp Holzmann & Co., Frankfurt (Main), die Gesellschaft für den Bau der Anatolischen Bahnen mit Sitz in Frankfurt (Main) bildete. Trotz der Geländeschwierigkeiten – mehrere hundert Kilometer Schienen mußten im anatolischen Hochland verlegt werden – schritt der Bahnbau rasch voran. Im Juni 1890 war die Strecke bis Ismid–Arifie (41 km) betriebsfertig, im Juni 1892 die Strecke Arifie–Eskischehir (182 km) und im Dezember 1892 das letzte Teilstück von Eskischehir nach Angora (263 km).

Bis zum Jahre 1888 befanden sich die Eisenbahnen des europäischen und asiatischen Territoriums des Osmanischen Reiches ausschließlich in der Gewalt des französischen, englischen und in bescheidenen Grenzen auch des österreichischen Kapitals. Vier Jahre später hatte sich diese Situation durch den Vorstoß der Deutschen Bank grundlegend geändert. Jetzt kontrollierte die deutsche Finanzbourgeoisie einen etwa 2000 Kilometer langen, entweder konzessionierten oder bereits in Betrieb befindlichen Schienenweg auf dem Balkan und in Vorderasien. Damit hatte die Deutsche Bank in einer kurzen Zeitspanne einen bedeutenden Vorstoß in die kleinasiatische Ausbeutungsdomäne des französischen und englischen Kapitals auf dem Gebiete des Eisenbahnbaus unternommen und der deutschen Bourgeoisie einen Stützpunkt von überragender ökonomischer und politischer Bedeutung gesichert, dessen Wirksamkeit in der imperialistischen Periode eindringlich allen vor Augen geführt wurde.

Die Worte Lenins über die Bedeutung des Eisenbahnbaus für das Großkapital der europäischen Mächte könnten geradezu im Hinblick auf das anatolische Eisenbahnprojekt der Deutschen Bank geschrieben sein: „Der Bau von Eisenbahnen scheint ein einfaches, natürliches, demokratisches, kulturelles, zivilisatorisches Unternehmen zu sein: Ein solches ist er in den Augen der bürgerlichen Professoren, die für die Beschönigung der kapitalistischen Sklaverei bezahlt werden, und in den Augen der kleinbürgerlichen Philister. In Wirklichkeit haben die kapitalistischen Fäden, durch die diese Unternehmungen in tausendfältigen Verschlingungen mit dem Privateigentum an den Produktionsmitteln überhaupt verknüpft sind, diesen Bau in ein Werkzeug verwandelt zur Unterdrückung von *einer Milliarde* Menschen (in den Kolonien und Halbkolonien), d. h. von mehr als der Hälfte der Erdbevölkerung in den abhängigen Ländern und der Lohnsklaven des Kapitals in den ‚zivilisierten‘ Ländern.“¹⁷

Im Kampf um die Konzessionserwerbung und die Übernahme der Anleihe an die türkische Regierung sowie bei der Durchführung der ersten Finanzoperationen im Zusammenhang mit dem Aufkauf der Hirsch-Bahnen auf dem Balkan, der Übernahme der Konzession für die Strecke Saloniki–Monastir und der Fertigstellung der Linie bis Angora hatte sich die Deutsche Bank stark genug erwiesen, eine so bedeutende Finanzmacht wie die französische Ottomanbank aus dem Felde zu schlagen. Seit dieser Zeit wurde ihr Kapitalexport in Form der Anleihegeschäfte und des Eisenbahnbaus zum entscheidenden Mittel der Nahostexpansion des deutschen Imperialismus. Das Vordringen der Deutschen Bank führte zu einer immer engeren Zusammenarbeit zwischen der „Wilhelmstraße“ und dem reaktionären despotischen Regime des Sultans Abd ul-Hamid II. sowohl gegen die europäischen Rivalen als auch gegen die Unabhängigkeitsbewegung der nichttürkischen Völkerschaften innerhalb des Osmanischen Reiches.

Die deutsche Diplomatie steht Pate

Schon bei diesem ersten Auftreten in Konstantinopel fand die Deutsche Bank die Unterstützung der politischen Führung des Deutschen Reiches, nicht zuletzt deshalb, weil sie auch mit ihrer antifranzösischen Frontstellung, ihrer vorübergehenden Allianz mit britischen Finanzkreisen und ihren intensiven Bemühungen, der deutschen Industrie das Lieferungsmonopol für alle bei dem Bahnbau benötigten Waren zu sichern, den Wünschen der Bismarckschen Diplomatie weit mehr entgegenkam als zum Beispiel die Disconto-Gesellschaft oder das Bankhaus Bleichröder. Im Auswärtigen Amt erwies sich vor allem der Unterstaatssekretär Berchem als ein geschickter Vertreter der Interessen der Deutschen Bank. Er entwarf das Antwortschreiben Bismarcks an Georg von Siemens, den Generaldirektor der Deutschen Bank, und auf seine Veranlassung wurde sicher auch Bleichröder dazu gebracht, seinen Widerstand gegen die Deutsche Bank in der türkischen Staatsschuldenverwaltung aufzugeben.¹⁸ In Konstantinopel entfaltete der deutsche Botschafter Radowitz eine äußerst emsige Tätigkeit zugunsten der Deutschen Bank. Geschickt seinen Einfluß bei der türkischen Regierung nutzend, setzte er bei den zuständigen türkischen Ministern alles durch, was ihm Kaulla in den zahlreichen vertraulichen Besprechungen „mundgerecht servierte“.

Die Unterstützung, die die „Wilhelmstraße“ der Deutschen Bank gewährte, war nicht von Anfang an Bestandteil eines vorgefaßten großen Expansionsplanes. Doch die politische Führung hatte im Zusammenhang mit der Übernahme der anatolischen Eisenbahnkonzession durch die Deutsche Bank ihre vorwaltende Abneigung gegen den Ausbau ökonomischer Positionen der deutschen Bourgeoisie im Vorderen Orient endgültig aufgegeben. Sie leitete damit bereits unter Bismarck eine neue Etappe der deutschen Orientpolitik ein, die immer stärker den expansionistischen Interessen der aufkommenden Monopole Rechnung trug und schließlich zur imperialistischen Aggressionspolitik führte, die

Deutschland nach der Jahrhundertwende in scharfen Gegensatz zu England, Frankreich und Rußland brachte. Sehr treffend schreibt der namhafte sowjetische Historiker Jerussalimski: „Unter diesen Umständen würden die Worte, die Bismarck einmal gesagt haben soll: ‚Ich lese keine Post aus Konstantinopel‘, wären sie nun wiederholt worden, offensichtlich wie ein Anachronismus geklungen haben. Die Interessen des deutschen Finanzkapitals wurden für die Regierung und ihre Diplomatie immer gebieterischer, und zwar so sehr, daß sich Kaiser Wilhelm 1889, ohne sich mit der ‚Post‘ zu begnügen, persönlich zum Sultan nach Konstantinopel begab, um die Pläne von Siemens und der Deutschen Bank zu fördern.“¹⁹

Die Zusammenarbeit zwischen dem deutschen Finanzkapital und dem türkischen Despotismus wurde bereits im Sommer 1890 durch ein neues Kapitel bereichert. Noch bevor die Anatolische Eisenbahngesellschaft die Arbeiten an der Strecke Ismid-Angora abgeschlossen hatte, beantragte die Deutsche Bank, unterstützt von der deutschen Regierung, eine Konzession für die Fortsetzung der Strecke von Eskischehir über Aifun Karahissar nach Konia. Dieses ökonomisch relativ fortgeschrittene Gebiet mit einer für kleinasiatische Verhältnisse großen Bevölkerungsdichte betrachteten die französischen und englischen Konzessionäre als Hinterland der von ihnen betriebenen Stichbahnen (Smyrna-Cassaba und Smyrna-Aidin), sie beabsichtigten auch, diese Gebiete direkt in ihren Ausbeutungsbereich einzubeziehen. Diese Absicht versuchte die Deutsche Bank durch ihren Konzessionsantrag, der eine offene Kampfansage sowohl an das französische als auch das englische Kapital bedeutete, zu vereiteln. Bei der Angorakonzession von 1888 konnte die Deutsche Bank, als sie den französischen Widerstand brach, auf die Unterstützung der englischen Finanzwelt rechnen, durch ihren Konzessionsantrag für die Konia-Linie trieb sie jedoch ihren ehemaligen Verbündeten in der kleinasiatischen Eisenbahnfrage auf die Seite des französischen Rivalen. Die

aggressive Politik der Deutschen Bank führte zu gemeinsamen französisch-englisch-russischen Gegenaktionen.

Doch das überraschende Zusammengehen englischer und französischer Kapitalkreise und der britischen, französischen und russischen Botschafter in Konstantinopel gegen den beabsichtigten Vorstoß der Deutschen Bank nach Konia war nicht von Dauer. Abgesehen davon, daß die vorherrschenden weltpolitischen Gegensätze zwischen England und Frankreich sowie England und Rußland auch im Nahen Osten noch immer stärker wirkten als die Angst vor dem gefährlichen deutschen Rivalen, zwang die deutsche Regierung England mit der Drohung, die Unterstützung der britischen Kolonialpolitik in Ägypten einzustellen, zur Aufgabe des Widerstandes gegen die von der Deutschen Bank geplante Konia-Linie. Wie so oft schon benutzte die deutsche Diplomatie den englisch-französischen Gegensatz in Ägypten als politisches Druckmittel, um England zum Nachgeben zu zwingen.

Mit dieser Erpressungspolitik hatte die deutsche Diplomatie Erfolg. Während durch persönliches Eingreifen des englischen Kabinettschefs Lord Rosebery der Botschafter Clare Fort fallengelassen werden mußte und der Widerstand der französischen Ottomanbank durch die deutsche Zustimmung zur Verlängerung der Smyrna-Cassaba-Bahn gebrochen wurde, setzte es in Konstantinopel Abd ul-Hamid auf Drängen des deutschen Botschafters bei seinem widerstrebenden Ministerrat durch, daß am 15. Februar 1893 die Konia-Konzession endgültig an die Anatolische Eisenbahngesellschaft vergeben wurde. Bei der Bedeutung der Bahn für den deutschen Einfluß griff die deutsche Diplomatie „zu allen Mitteln, zu Bestechungen und Intrigen, zu Drohungen und zum Diebstahl diplomatischer Dokumente bei der Pforte“²⁰.

Die neue Konzession beinhaltete das Baurecht für die Linie Eskischehir-Konia, Ismid-Heraklea und Angora-Cäsarea mit der schrittweisen Verlängerung nach Siwas, Diabekir und Bagdad. Der Bau der Linie nach Konia wurde durch die Frankfurter Firma Holzmann & Co. sofort in Angriff genommen und bereits 1896

abgeschlossen. Jetzt kontrollierte das deutsche Kapital dank der aktiven Hilfe durch den deutschen Staat in der Türkei ein fertiggestelltes Eisenbahnnetz von etwa 1020 Kilometern, das unter der Bezeichnung Anatolische Bahnen zusammengefaßt wurde. Nach diesem Erfolg der deutschen Bourgeoisie nahm der Kampf des europäischen Bankkapitals und seiner Regierungen um neue türkische Eisenbahnkonzessionen zeitweilig ab; andere Fragen, wie der britische Aufteilungsplan der Türkei, die vom deutschen Monopolkapital gutgeheißenen Armeniergemetzel Abd ul-Hamids und die bewaffnete Auseinandersetzung zwischen der Türkei und Griechenland, standen im Vordergrund. Doch bereits zwei Jahre nach der Vollendung der Konia-Linie wurde die Jagd nach neuen Eisenbahnkonzessionen wieder aufgenommen. Der Anlaß dazu gab die Forderung des Sultans und der deutschen Regierung nach Fortführung der Bahn bis Bagdad.

Rüstungsgeschäfte und Eisenbahnkonzessionen verstärken den deutschen Einfluß in der Türkei

Großreeder und Exportindustrielle wittern das Orientgeschäft

Bis in die achtziger Jahre erschien – wie an anderer Stelle bemerkt – breiten Kreisen der deutschen Bourgeoisie ein erfolgreicher wirtschaftspolitischer Einbruch in den vorderasiatischen Raum bei der Stärke der englisch-französischen Positionen von vornherein als aussichtslos. Nur wenige Exportfirmen und Kommissionshäuser Deutschlands betätigten sich im Orientgeschäft, aber auch sie nur mit traditionellen Waren und ohne den Versuch zu unternehmen, der französischen oder englischen Bourgeoisie Konkurrenz zu bereiten. Erst die Entsendung der Militärmission nach Konstantinopel, die Rüstungsgeschäfte Krupps und anderer deutscher Waffenfabrikanten, der erfolgreiche Ausgang des Kampfes



der Deutschen Bank um das anatolische Eisenbahnprojekt sowie die Förderung dieser Unternehmen durch die politische und militärische Führung des Deutschen Reichs schufen völlig neue Voraussetzungen für das Vordringen des deutschen Waren- und Kapitaleports nach dem kleinasiatischen Territorium der Türkei. Jetzt, da mit aktiver Unterstützung des Auswärtigen Amtes die schon zu jener Zeit mächtigsten und einflußreichsten deutschen Industrie- und Finanzkapitalisten den Vorderen Orient in ihre Expansionssphäre einbezogen hatten und es ihnen gelungen war, die dortige Monopolstellung Frankreichs und Großbritanniens zu brechen, versprachen sich auch die Großreedereien Hamburgs und Bremens und die nach neuen Absatzmärkten lüsterne deutsche Exportindustrie vom Orienthandel ein profitables Geschäft.

Am unmittelbarsten widerspiegelten sich die deutschen Rüstungsgeschäfte am Bosphorus und die Eisenbahnmanipulationen der Deutschen Bank in Kleinasien in der Haltung der hanseatischen Großbourgeoisie zur Frage einer direkten und regelmäßigen Schifffahrtslinie zwischen den deutschen Häfen und dem Vorderen Orient. Die Initiative dazu ging – sicher auf Anweisung des Auswärtigen Amtes – von der Verwaltung der preußischen Staatsbahnen aus, die im Frühjahr 1889 einflußreichen Hamburger Großreedern ihre Bereitschaft erklärte, „zur Förderung der deutschen Ausfuhr einem geeigneten Dampfschiffahrtsunternehmen, das sich zur Einrichtung regelmäßiger Linien verpflichtete, besonders ermäßigte Ausfuhrfrachtsätze zur Verfügung zu stellen und mit demselben durch Herstellung direkter kombinierter Eisenbahn- und Seefrachttarife von den für den deutschen Levantehandel in Frage kommenden Versandstationen nach den Häfen des Orients in ein Verbandsverhältnis zu treten“²¹. Die in der Hamburger Handelskammer organisierte Großbourgeoisie griff diese Anregung sofort auf, indem sie bereits am 6. September 1889 die Dampfschiffahrtsaktiengesellschaft Deutsche Levante-Linie gründete und am 4. Mai 1890 einen besonderen Tarif des Deutschen Levante-Verkehrs in Kraft setzte. Die nord- und mitteldeutschen Bahnen

schlossen sich noch im gleichen Jahr dem Verkehrsverband an, und die süddeutschen folgten Anfang der neunziger Jahre. Damit waren für alle deutschen Industriezentren gleich günstige Verkehrsbedingungen für den Handel mit dem Vorderen Orient geschaffen, denn der kombinierte Eisenbahn- und Seefrachttarif machte nicht nur die Spediteure entbehrlich, sondern gewährte darüber hinaus der Exportbourgeoisie von den zu Hamburg besonders ungünstig gelegenen Produktionsgebieten wie Oberschlesien und Süd- und Südwestdeutschland besonders niedrige Frachtsätze.

Die Linie, die 1890 den Verkehr mit vier Dampfern eröffnete, brachte von Anfang an Hamburg, Bremen und die Seehäfen der Rheinmündung, aber auch die englischen Kohlehäfen Newcastle und Swansea in eine regelmäßige Verbindung mit allen wichtigen Seeplätzen des östlichen Mittelmeeres, des Schwarzen und des Asowschen Meeres. Mersina und die syrischen Häfen von Alexandrette bis Jaffa wurden allerdings zunächst ausgelassen. Noch Anfang der neunziger Jahre begann die Gesellschaft, in allen größeren Hafenplätzen Ägyptens sowie in Smyrna und Konstantinopel Vertretungen oder sogar eigene Geschäftsstellen einzurichten, um an Ort und Stelle den außerordentlich schwierigen Kampf gegen die mit einem bedeutend größeren Schiffspark ausgestatteten traditionellen österreichischen, französischen oder englischen Linien aufzunehmen. 1899 wird die Linie mit Staatshilfe erweitert, werden die syrischen und anderen asiatischen Häfen der Türkei einbezogen. Dank dieser Aktivität gelang es der Levante-Linie bereits in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre, den überwiegenden Teil des deutschen Warenexports, auch den aus Süd- und Südwestdeutschland, nach Konstantinopel, Smyrna und Ägypten an sich zu ziehen.

Aber trotz der Zunahme des deutschen Schiffsverkehrs mit der Türkei stieg nach der türkischen Schifffahrtsstatistik der Anteil der deutschen Flagge in den Häfen des Vorderen Orients lediglich von einem halben Prozent der Gesamttonnage im Jahre 1880 auf zwei Prozent im Jahre 1898. Den 170 deutschen Schiffen, die

1897 im Hafen von Konstantinopel anlegten, standen 4596 britische, 700 italienische, 657 österreichische, 438 russische und 310 französische gegenüber. Nicht viel günstiger gestaltete sich das Verhältnis in Smyrna und in den Häfen Syriens.

Die Waffenlieferungen Krupps und die große Beteiligung der Deutschen Bank im kleinasiatischen Eisenbahnwesen veranlaßten jedoch nicht nur das Hamburger Reederkapital, sich verstärkt auf das Orientgeschäft zu werfen. Auch ein Teil der deutschen Exportindustrie schuf sich 1890 in dem Export-Verband deutscher Maschinenfabriken und Hüttenwerke eine Organisation für die Steigerung des Warenexports nach Griechenland, der heutigen Türkei, Syrien und Palästina. Der Verband, dessen Grundkapital 500 000 Mark betrug, richtete eine ständige Industrieausstellung und ein Warenlager in Konstantinopel ein und bildete Agenturen in Smyrna, Mersina, Aleppo, Beirut, Damaskus, Haifa und Jaffa. Damit versuchte er, die bisher geringe deutsche Wareneinfuhr nach der asiatischen Türkei zu heben und die übermächtige englische und belgische Konkurrenz auf dem Gebiet der Metall- und Maschinenindustrie zu brechen. Darüber hinaus wurde im Mai 1899 eine Deutsch-Orientalische Exportgesellschaft mit dem Sitz in Berlin und Zweigniederlassungen in Konstantinopel, Smyrna und Kairo gebildet.

Ebenfalls 1899 konstituierte sich die Deutsche Palästina-Bank mit Zweigstellen zunächst in Jerusalem und Jaffa, um speziell das südliche Syrien dem deutschen Waren- und Kapitalexport zu erschließen. Die Führung der Bank lag in den Händen des Bankhauses von der Heydt; im Aufsichtsrat saßen: Rittergutsbesitzer Schöller, Reichstagsabgeordneter Peter Paul Cahensly, Rittergutsbesitzer Max Hiller, Landtagsabgeordneter Dr. Porsch, Bankier Karl von der Heydt, der Vorsitzende der evangelischen Missionsgesellschaften Jerusalem-Verein und Deutsche Palästina- und Orientgesellschaft, Graf von Zieten-Schwerin, Justizrat von Schroeder-Poggelow und andere; die meisten von ihnen waren berüchtigte alldeutsche Politiker. Der Bitte des Grafen von Zieten-

Schwerin, Mitglied des Herrenhauses und des Staatsrates, der Bank staatliche Förderung zuteil werden zu lassen, wurde sofort entsprochen. Die Gründung der Deutschen Palästina-Bank ist ein ausgezeichnetes Beispiel für die enge Verflechtung und Interessengemeinschaft von Finanzkapital, Reichsregierung und kirchlicher Missionstätigkeit in der Levante.

Das Deutsche Reich leistet Schrittmacherdienste

Die Regierung in Berlin leistete diesen expansionistischen Bestrebungen des hanseatischen Handelskapitals und der deutschen Exportindustrie nicht nur aktive finanzielle, sondern auf Drängen des Generaldirektors der Deutschen Bank, Georg von Siemens, auch diplomatische Unterstützung. Am 26. August 1890 unterzeichneten ihre Vertreter einen sogenannten Handels-, Freundschafts- und Schiffahrtsvertrag mit der Türkei, der einerseits dem deutschen Handel im Osmanischen Reich unbeschränkte Meistbegünstigung, andererseits der Pforte das Einverständnis Deutschlands mit einer Erhöhung der türkischen Zollsätze sichern sollte. Während jedoch der Vertrag in der Folgezeit tatsächlich den deutschen Warenexport nach der Türkei und die Niederlassung deutscher Kaufleute und Unternehmer an den wichtigsten Plätzen des Osmanischen Reiches erleichterte, mußte die türkische Regierung den niedrigen Wertzoll von 8 Prozent beibehalten; denn eine von den deutschen Verhandlungspartnern geschickt eingefügte Klausel des Vertrages besagte, daß eine Änderung der Zollsätze nur mit Zustimmung der anderen interessierten Mächte vorgenommen werden durfte, und diese war, das wußte die Handelspolitische Abteilung des Auswärtigen Amtes sehr genau, nicht so bald zu erwarten. Durch diesen gerissenen Schachzug, diese „so großzügige und obendrein nichts kostende Geste zugunsten des Osmanischen Reiches“²², festigte die deutsche Regierung ihre ökonomische und auch ihre politische Stellung am Bosphorus, war sie

doch die erste Macht, die zumindest in Worten einer Einschränkung der nachträglich gesicherten Vorrechte zustimmte.

Am 12. Oktober 1890 stand der Vertrag im Deutschen Reichstag zur Debatte, als einziger Redner nahm Georg von Siemens zu diesem Thema das Wort. In seiner „programmatischen“ Rede führte er aus, daß das deutsche Kapital früher in einer „dienenden Form“ ins Ausland ging, sich an englischen und französischen Unternehmungen beteiligte, jetzt aber stark genug sei, um allein auftreten und auch allein alle Gewinne einheimen zu können.²³

Diese Ausführungen eines führenden Vertreters des deutschen Finanzkapitals, von der Tribüne des Reichstages unter dem Beifall der junkerlich-bourgeoisen Rechten und der Regierungsbank verkündet, brachten ganz offen die Absicht der deutschen Bourgeoisie zum Ausdruck, die konzentrierte Kraft ihres expansionistischen Kapitals nach dem Vorderen Orient zu werfen und den Konkurrenzkampf mit Großbritannien und Frankreich (aufzunehmen. Mit Recht schreibt Professor Jerussalimski, daß die rhetorischen Floskeln Siemens' von der notwendigen Stärkung der politischen Kraft der Türkei und ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit „auf den Sultan den günstigsten Eindruck machen“ und die aggressiven Absichten der deutschen Bourgeoisie verschleiern sollten.²⁴

Alldeutsche Kolonialpläne in der Türkei

Der Alldeutsche Verband, die reaktionärste und aggressivste Organisation der deutschen Monopolherren und Junker, propagierte schon seit seiner Gründung im Jahre 1890 die koloniale Unterwerfung der Türkei durch deutsche „Herrensiedler“ und die Errichtung deutscher Kolonialzonen in verschiedenen Gebieten Kleinasiens. Einen Höhepunkt in dieser äußerst intensiv geführten Agitation stellte die vom Vorsitzenden des Alldeutschen Verbandes, Professor Hasse, im Jahre 1896 verfaßte Flugschrift

„Deutschlands Ansprüche an das türkische Erbe“ dar. In ihr wurde erklärt: „Weder die Bevölkerung Anatoliens noch die wenig zahlreichen arabischen Bewohner Mesopotamiens und Syriens dürften einer deutschen . . . Herrschaft besondere Schwierigkeiten bereiten . . . Klima und Bodenbeschaffenheit des Landes aber würden einer deutschen Einwanderung ein reiches und ergiebiges Arbeitsfeld ermöglichen und deutschen Fleiß, deutsches Wissen unter einer starken deutschen Regierung jene Länder, die einst zu den blühendsten der ganzen damals bekannten Welt zählten, zu einem Besitze des Reiches werden lassen, von ähnlicher Bedeutung für dieses, wie der Indiens für Großbritannien.“²⁵ Dies war die vorweggenommene „Volk-ohne-Raum-Theorie“ der faschistischen Geopolitiker, der offene Appell zur Versklavung der Völker des Vorderen Orients durch den deutschen Ausbeuterstaat. Der alte „Drang nach Osten“ werde wieder lebendig, so hatten es die „Alldeutschen Blätter“ bereits 1894 formuliert. Ein 1896 vom Alldeutschen Verband gebildeter Orient-Ausschuß erhielt die Aufgabe, das in der Flugschrift formulierte Nahostprogramm in zahlreichen Versammlungen zu verbreiten, um in Deutschland eine breite chauvinistische Welle hervorzurufen. Gleichzeitig wurden heftige Angriffe gegen die Regierung geführt, der vorgeworfen wurde, die „Interessen“ Deutschlands im Nahen Osten nicht genügend zu vertreten.

Um die angeblich „nationalen“ Interessen Deutschlands im Vorderen Orient erfolgreicher vertreten zu können, bildeten die Alldeutschen verschiedene Komitees und Gesellschaften, rührten sie die Trommel für die Besiedlung Kleinasiens mit „Herrensiedlern“. Einer dieser alldeutschen Nahostpropagandisten, Major a. D. Schlaginweit, brachte in der Hauptversammlung des alldeutschen Kolonialwirtschaftlichen Komitees im Mai 1899 folgenden Antrag ein, der von der Mehrheit unterstützt wurde: „Mit der Generaldirektion der deutschen anatolischen Bahnen in Konstantinopel ist in Verbindung zu treten, behufs Durchführung einer deutschen Kolonisation größeren Stils auf dem anatolischen Hoch-

land.“²⁶ Das Komitee richtete ein Memorandum an den Reichskanzler, und im Mai 1900 bildete sich, inspiriert von Schlaginweit, die Gesellschaft zur Förderung der deutschen Ansiedlung in Anatolien und Palästina.

Diese offene Kolonialpropaganda der Alldeutschen rief nicht nur in London, Paris und Petersburg eine heftige Reaktion hervor, sie verstärkte auch in Konstantinopel das Mißtrauen gegenüber den „uneigennützigsten deutschen Freunden“. Eine starke antideutsch eingestellte Partei begann die Kolonialpropaganda zum Anlaß zu nehmen, um Front gegen die deutschen Eisenbahnbauten zu machen. In dieser Situation, da durch die alldeutsche Agitation dem gesamten aggressiven Nahostprogramm des deutschen Imperialismus und damit den Profitinteressen des deutschen Finanzkapitals Gefahr drohte, griff die Deutsche Bank ein, die das taktische Vorgehen des deutschen Imperialismus im Nahen Osten weitgehend bestimmte. Generaldirektor Siemens erschien persönlich zu einem Vortrag Schlaginweits auf einer Veranstaltung der alldeutschen Kolonialgesellschaft in Berlin. Wie das „Berliner Tageblatt“ vom 11. Januar 1900 zu berichten wußte, sprach er sich auf dieser Veranstaltung gegen die alldeutschen Kolonialpläne aus. Demagogisch betonte er den türkischen Charakter der Anatolischen Bahn und ihrer Verwaltung, und lehnte er die alldeutsche Siedlungspropaganda ab.²⁷ Nach diesem Rüffel hielten sich die Alldeutschen in bezug auf den Nahen Osten etwas zurück. Das Auswärtige Amt legte daraufhin gegenüber den Alldeutschen größere Zurückhaltung an den Tag; das Memorandum des Kolonialwirtschaftlichen Komitees wurde von ihm überhaupt nicht beantwortet.

Die Deutsche Bank hielt die „friedliche Durchdringung“, die indirekte Methode der kolonialen Expansion für vorteilhafter und wirksamer angesichts der starken Konkurrenz im Nahen Osten, und die deutsche Regierung gehorchte folgsam ihren Winken. Sie tat alles, um diese Taktik von staatlicher Seite her zu unterstützen,

indem sie immer und überall sich als Verteidiger der Unabhängigkeit und Selbständigkeit der Türkei aufspielte.

Die in Afrika angewandten Methoden der berüchtigten Kolonialräuber Lüderitz und Peters, das wußte die politische Führung nur zu gut, waren im Nahen Osten nicht anwendbar. Abgesehen von der mit Sicherheit zu erwartenden Gegenaktion der europäischen Rivalen, mußten sie die türkische Regierung abstoßen und die aggressiven deutschen Orientpläne überhaupt gefährden. Die deutsche Regierung und die unter Führung der Deutschen Bank stehenden Gruppen des deutschen Großkapitals sahen deshalb nicht in der Realisierung der alldeutschen Kolonisationsprojekte, sondern in der Stärkung der ökonomischen Positionen der deutschen Bourgeoisie in Asien, der systematischen wirtschaftspolitischen Durchdringung des Osmanischen Reiches durch das deutsche Industrie- und Bankkapital das wichtigste Mittel, um die schließliche Unterwerfung durch Deutschland herbeizuführen. Auf diese Art und Weise glaubten sie – immer unter der Maske des harmlosen „Türkenfreundes“ auftretend –, die Interessen der deutschen Bourgeoisie im Vorderen Orient besser zu vertreten als die „plumpen“ alldeutschen Agitatoren.

Wie stand es aber mit der angestrebten Stärkung der ökonomischen Positionen der deutschen Bourgeoisie im Vorderen Orient? Deutschland war 1897 in der türkischen Wareneinfuhr von der 16. auf die 4. Stelle vorgerückt, doch ein Einbruch der deutschen Exportindustrie in die englische, französische und österreichische Monopolstellung auf dem Gebiet der Warenausfuhr nach der asiatischen Türkei gelang nicht. Noch immer behauptete Großbritannien mit einem Export im Werte von 140 Millionen Mark die führende Position, ihm folgten Österreich-Ungarn mit 65 Millionen Mark und Frankreich mit 50 Millionen Mark; erst dann kam Deutschland mit einem Warenexport im Werte von 31 Millionen Mark, hart bedrängt von Italien, das 1897 Waren im Werte von 25 Millionen Mark nach der Türkei ausführte.

Wesentlich erfolgreicher dagegen verlief – dank der Rüstungsgeschäfte Krupps und der Mauser-Werke und vor allem der Eisenbahnmanipulationen der Deutschen Bank – der systematisch herbeigeführte Prozeß der zunehmenden Verschuldung des türkischen Staates an das deutsche Finanzkapital. Nach einer Untersuchung der Staatsschuldenverwaltung aus dem Jahre 1898 waren die wichtigsten Länder wie folgt an der türkischen Staatsschuld beteiligt: Frankreich mit 44,88 Prozent, Belgien mit 17,95 Prozent, Deutschland mit 12,1 Prozent und Großbritannien mit 10,9 Prozent. Doch der deutsche Anteil von 12,1 Prozent wiegt schwerer als die überragend erscheinende französische Position. Gelang es doch der deutschen Bourgeoisie in solchen entscheidenden ökonomischen Sphären wie dem Waffen- und Munitionsgeschäft sowie dem Eisenbahnbau die englisch-französische Konkurrenz aus dem Felde zu schlagen und eine Vormachtstellung zu erkämpfen, die in Verbindung mit der wachsenden finanziellen Verschuldung des türkischen Staates an die deutsche Hochfinanz und die Wühlarbeit der Militärinstrukteure auch zu einem steigenden politischen Einfluß Deutschlands auf die reaktionären, militärischen und politischen Kreise der Türkei führte.

Eine grobe Bilanz ergibt: In der Periode des Übergangs vom Kapitalismus der freien Konkurrenz zum Imperialismus war es den Rüstungsmagnaten der Ruhr und der Deutschen Bank mit der Methode der *indirekten* Expansion, vor allem durch den Kapitalexport, gelungen, erfolgreich in das zähe Ringen der Großmächte um die wirtschaftspolitische Versklavung der Türkei einzugreifen. Damit war die Grundlage geschaffen für den Kampf der von der Deutschen Bank und dem Krupp-Konzern geführten kapitalistischen Großunternehmungen Deutschlands um den *vorherrschenden* Einfluß in der Türkei die Verwandlung ihres *gesamten* Territoriums in ein riesiges deutsches Ausbeutungsfeld. Eine Voraussetzung für das Gelingen dieser räuberischen Expansionspolitik war die Aufrechterhaltung der despotischen und zum Untergang verurteilten Sultansherrschaft und ihre Bewahrung sowohl vor den Auf-

ständen der unterdrückten Völkerschaften als auch vor den britischen Teilungsplänen von 1896. Damit wird verständlich, warum die deutsche Diplomatie dem türkischen Despoten bei der Niederwerfung der armenischen, mazedonischen und kretischen Aufstandsbewegung in der Mitte der neunziger Jahre politische und materielle Unterstützung gewährte und die Führung bei der Torpedierung des britischen Teilungsplanes übernahm. Diese Politik verstärkte den politischen Einfluß Deutschlands in Konstantinopel und verhieß günstige Aussichten für die Verwirklichung des Herrschaftsprogramms der deutschen Monopole im türkischen Reich.

Weniger erfolgreich verliefen dagegen die Versuche der deutschen Diplomatie, durch geschicktes Lavieren zwischen den widerspruchsvollen Interessen der Großmächte im Nahen Osten das französisch-russische Bündnis von 1893 zu sprengen und einen bewaffneten Konflikt zwischen England und Rußland zu schüren. Diese Rechnung ging nicht auf! Der russisch-englische Gegensatz auf dem Balkan und an den Dardanellen war zwar noch immer vorhanden, aber der kriegerische Zusammenstoß blieb zum Leidwesen der deutschen Diplomatie aus, und die Nahostpolitik Rußlands wurde gerade in diesen Jahren den Interessen des französischen Imperialismus untergeordnet.

Immer deutlicher wurde es in diesen Jahren, daß die Hauptstoßrichtung des deutschen Monopolkapitals der Nahe Osten war. Die expansive Politik Deutschlands konzentrierte sich auf das Osmanische Reich, obwohl das eine Verschärfung der Gegensätze zu England, Frankreich und Rußland bedeutete und darüber hinaus selbst zu Reibungen mit dem Dreibundpartner Italien führen mußte, „dessen imperialistische Appetite sich in erster Linie auf türkische Besitzungen richteten“²⁸. Dieses räuberische Auftreten der deutschen Monopolbourgeoisie im Nahen Osten sollte die übrigen Mächte, wie sich bald herausstellte, zur Beilegung der zwischen ihnen bestehenden Gegensätze bewegen und England, Frankreich und Rußland in eine gemeinsame Frontstellung gegen das deutsche Monopolkapital treiben.

**Die asiatische Türkei
wird die Hauptexpansionssphäre
des deutschen Imperialismus in seinem Kampf
um den „Platz an der Sonne“**

„Also Volldampf vorwärts nach dem Euphrat und Tigris . . .“

Mit dem Übergang zum Imperialismus in Deutschland wurde das asiatische Territorium des Osmanischen Reiches für die herrschenden Klassen des wilhelminischen Kaiserreiches zum wichtigsten Operationsfeld in ihrem Kampf um die Neuaufteilung der Welt. Dabei waren folgende Motive ausschlaggebend: 1. Dieses Gebiet eröffnete dem expansionshungrigen deutschen Monopolkapital ein umfangreiches Betätigungsfeld. Es bot, im Gegensatz zu den von Deutschland bisher eroberten Kolonien, günstigere, profitablere Möglichkeiten für die steigende deutsche Kapitalausfuhr, einen umfangreichen Markt für die Erzeugnisse der Exportindustrie – zumal diese durch die Abwehrmaßnahmen des Auslandes auf die hohen deutschen Zollmauern zahlreiche Absatzmärkte in Europa verlor –, wertvolle Bodenschätze wie Kupfer, Chrom, Blei und vor allem Erdöl, und seine zahlreiche Bauernbevölkerung stellte bei Anwendung kolonialer Ausbeutungsmethoden größte Profite in Aussicht. Außerdem schien Kleinasien – nach Wiederherstellung und Ergänzung der Bewässerungsanlagen – geeignet, Deutschland ausreichend mit Baumwolle, dem wichtigsten Rohstoff für die Textilindustrie, sowie auch mit Lebensmitteln, besonders mit Getreide, beliefern zu können. 2. Es handelte sich hier um ein Territorium, das im Gegensatz zu allen deutschen Kolonialbesitzungen auf dem Landwege zu erreichen war und deshalb nicht durch die britische Kriegsflotte blockiert werden konnte. 3. Die asiatische Türkei bot dem deutschen Imperialismus besonders günstige militärstrategische Möglichkeiten für die Verwirklichung seiner Weltherrschaftspläne. Von hier aus konnten sowohl dem

zaristischen Rußland als auch dem britischen Kolonialreich an ihren verwundbarsten Stellen vernichtende Schläge zugefügt werden. Der Nahe Osten sollte dem deutschen Imperialismus als Ausgangsbasis für den Kampf um die Neuaufteilung der Welt dienen. Die „Alldeutschen Blätter“ formulierten den militärstrategischen Wert der Nahostpolitik mit folgenden Worten: „Also Volldampf vorwärts nach dem Euphrat und Tigris und nach dem Persischen Meer und damit der Landweg nach Indien wieder in die Hände, in die er allein gehört, in die kampf- und arbeitsfreudigen deutschen Hände.“²⁹ 4. Das deutsche Monopolkapital verfügte in der asiatischen Türkei auf Grund der Eisenbahnbauten und der Tätigkeit preußischer Instrukteure in der ottomanischen Armee bereits über entscheidende Positionen für die Aufnahme einer konzentrierten Expansionspolitik. 5. Dem deutschen Imperialismus stand in der Türkei ein dem Zusammenbruch entgegengehendes Staatsgefüge gegenüber, das er verhältnismäßig leicht in seine Gewalt zu bringen hoffte.

Der Verwirklichung dieser Pläne schien die Konstellation der internationalen Machtverhältnisse entgegenzukommen. 1898 war der schon lange schwelende britisch-französische Gegensatz offen im Kampf um den Sudan ausgebrochen (Faschoda-Konflikt), während im Mittleren und Fernen Osten der britisch-russische Gegensatz ständig neue Nahrung erhielt. Hinzu kam, daß England mit seinem imperialistischen Raubkrieg gegen die Buren (1899–1902) beschäftigt war. England durfte in dieser Situation nicht daran denken, sich auch noch Deutschland zum offenen Feind zu machen. Nur zu sehr erinnerte es sich an die Versuche, in der ersten Hälfte der neunziger Jahre eine Liga aller Kontinentalmächte gegen England zu bilden. Ein Teil der englischen Imperialisten trug sich in dieser Situation auch mit dem Gedanken, alle außenpolitischen Schwierigkeiten durch ein Bündnis mit Deutschland zu beheben. Die deutschen Imperialisten schienen also um die Jahrhundertwende Aussicht zu haben, ihre Orientpläne ungestört verwirklichen zu können.

Die entscheidenden Kräfte des deutschen Imperialismus, die verschiedenen Gruppen des deutschen Monopolkapitals, die politische Führung des Reiches, der Generalstab, der Alldeutsche Verband, die bourgeoisen und junkerlichen Parteien sowie der hohe Klerus, billigten, wenn auch nicht in allen Fragen einmütig, die aggressive Orientpolitik. Angesichts des trotz aller Anstrengungen unbefriedigenden Wachstums der ökonomischen und politischen Positionen Deutschlands in der Türkei, begannen sie zwischen 1897 und 1902 auf ökonomischem, politischem, militärischem und ideologischem Gebiet den Generalangriff zur Versklavung des Osmanischen Reiches vorzubereiten.

Aller Welt sichtbar wurde die neue Einstellung der deutschen Regierung zur Orientfrage durch zwei Ereignisse, die im engsten Zusammenhang mit der Vorbereitung des deutschen Imperialismus auf den Kampf um die Neuaufteilung der Welt standen: die Ernennung des ehemaligen Staatssekretärs des Auswärtigen Amtes, des Freiherrn Adolf Marschall von Bieberstein, zum Botschafter bei der Pforte und die zweite Orientreise Wilhelm II. vom 13. Oktober bis 24. November 1898.

Botschafter von Bieberstein vertritt am Goldenen Horn die „weltpolitische Mission“ Deutschlands

Marschall von Bieberstein, der Großgrundbesitzer aus Baden, der seit seiner Tätigkeit als Chef des Auswärtigen Amtes in engsten Beziehungen zur Hochfinanz, insbesondere zur Deutschen Bank, stand, war einer der offensten Vertreter deutscher „Weltpolitik“, ein rückhaltloser Kolonialist, ein eifriger Propagandist des Pangermanismus und vor allem ein aktiver Förderer der deutschen Nahostexpansion. Seine engen Beziehungen zu den Direktoren der Deutschen Bank, sein Ruf als angeblicher Türkenfreund bei der Pforte, seine Erfahrungen in der „großen Politik“ und den damit verbundenen Korruptionspraktiken sowie sein offenes Be-

kenntnis zur „weltpolitischen Mission“ Deutschlands ließen ihn dem deutschen Imperialismus besonders geeignet erscheinen für die politische Vertretung des Reichs am Bosphorus. Deshalb erhielt er 1897, nach seiner Ablösung im Auswärtigen Amt, auch nicht den in Washington unbesetzten Botschafterposten, sondern das Diplomatenamt bei der Pforte. Marschall von Bieberstein setzte alles daran, um dem deutschen Finanzkapital den ersten Platz in Konstantinopel zu erkämpfen.

Der Botschafter war unablässig am Werk, um nicht nur die verantwortlichen Staatsmänner in Berlin, sondern auch den letzten Beamten im Auswärtigen Amt davon zu überzeugen, daß die einzige Chance für Deutschland, den Kampf um die Neuaufteilung der Welt zu seinen Gunsten zu entscheiden, im Vorderen Orient lag. Und seine Berichte erfüllten auch ihren Zweck: Das Auswärtige Amt stellte sich immer bewußter und offener hinter die aggressive Nahostexpansion des Finanzkapitals. Seine Handelspolitische Abteilung verwandelte sich geradezu in ein Büro, in dem es nichts Wichtigeres zu tun gab, als die Anregungen der Botschaft und des Generalkonsulats in Konstantinopel den deutschen Kapitalisten nahezubringen. Und auf keinen anderen Botschafterberichten war so oft das kaiserliche „ausgezeichnet!“, „ganz vorzüglich!“, „entspricht völlig meinen Auffassungen!“, „eine ausgezeichnete Leistung!“ usw. zu finden wie auf den Meldungen Marschalls. Doch Marschall beeinflusste nicht nur die politische Zentrale in der imperialistischen Metropole, er verwandelte zugleich die Botschaft in ein wirkungsvolles Instrument zur Unterstützung der Profitinteressen der deutschen Hochfinanz, in erster Linie solcher großen Unternehmen wie der Deutschen Bank und des Krupp-Konzerns. Wie keine andere politische Vertretung des Reichs griff die Botschaft aktiv ein, um den deutschen Kapitalisten Großaufträge zu sichern. Außer ihren eigenen besoldeten Agenturen verfügte die deutsche Monopolbourgeoisie damit in der Türkei über eine zusätzliche, von den deutschen Werktätigen finanzierte Vertretung: die deutsche Botschaft. Hier begann eine Ent-

wicklung, die heute in Westdeutschland ihren Höhepunkt erreicht hat: der Apparat der Monopole verschmilzt mit dem des Staates.

Durch widerliche Anbiederung, demagogische Freundschaftsbeteuerungen, aber auch durch Drohungen und Erpressungen gelang es Marschall schließlich, einen bedeutenden Einfluß auf Abdul-Hamid zu gewinnen. Bei dem despotischen Regime in der Türkei spielte dieser Faktor eine große Rolle; denn Einfluß auf den Sultan bedeutete Konzessionen für das deutsche Finanzkapital und Gewinnung politischer Macht. Es unterliegt keinem Zweifel, Marschall von Bieberstein war derjenige unter den Botschaftern des wilhelminischen Deutschlands, der am geschicktesten die Interessen des deutschen Imperialismus wahrnahm.

Die moderne Wallfahrt des gekrönten Pilgers

Neben der Entsendung Marschall von Biebersteins nach Konstantinopel kündigte die Reise des deutschen Kaisers nach dem Nahen Osten den Beginn der imperialistischen Phase der deutschen Orientpolitik an. Wohl kein anderer Auslandsaufenthalt Wilhelms II. wurde so sorgfältig, aber auch so geheimnisvoll vorbereitet wie diese zweite Reise nach dem Vorderen Orient. Ganz im Gegensatz zur sonstigen Gewohnheit erhielt die Öffentlichkeit nur spärliche Mitteilungen über die Reisevorbereitungen. Die offiziöse Presse sprach von einer Wallfahrt eines gekrönten Pilgers zu den „Heiligen Stätten“. Scharf und ärgerlich wurden allzu plumpe und offene Auslassungen der Alldeutschen über den Zweck der „Pilgerfahrt“ vom Auswärtigen Amt dementiert. Durch diese Verdummungsoffensive versuchte die politische Führung, sowohl die aufmerksam gewordenen europäischen Rivalen als auch die innere deutsche Opposition, die deutsche Sozialdemokratie unter August Bebel und Wilhelm Liebknecht, hinters Licht zu führen. Hinter dem Wunsch des Kaisers, die Wunder des Orients und die „Heiligen Stätten“ zu sehen, verbargen sich höchst prosaische Motive.



Trotz aller entgegengesetzten offiziellen Erklärungen verfolgte der „moderne Kreuzzug“ Wilhelms II., zu einer Zeit, da Frankreich und England wegen ihrer Kolonialpolitik in Afrika (Faschoda-krise) am Rande eines Krieges balancierten und deshalb den Vorgängen am Bosphorus nicht die übliche Aufmerksamkeit zuwenden konnten, das Ziel, den Einfluß Deutschlands im Vorderen Orient auf Kosten seiner europäischen Rivalen zu stärken und die Verwandlung der Türkei in eine Halbkolonie des deutschen Imperialismus zu beschleunigen.

Eine Hauptaufgabe der Reise sahen Wilhelm II. und der ihn begleitende Staatssekretär des Auswärtigen Amtes darin, Marschall in seinen Bemühungen zu unterstützen, den prodeutsch eingestellten Despoten auf dem türkischen Thron, Abd ul-Hamid II., noch fester an den deutschen Imperialismus zu ketten, ihn vollends in ein willenloses Werkzeug der aggressiven deutschen Nahostpolitik zu verwandeln. Die Verwirklichung dieses Planes erforderte die Stärkung der politischen Autorität des Sultans gegenüber den europäischen Konkurrenten Deutschlands in Konstantinopel, gegenüber der antideutsch eingestellten, illegalen, bürgerlich-liberalen jungtürkischen Opposition und vor allem gegenüber den nicht-türkischen Völkerschaften im ottomanischen Nationalitätengefängnis. Diese Überlegungen waren der realpolitische Hintergrund für die Verbrüderungsszenen Wilhelms II. mit dem Armenierschlichter Abd ul-Hamid, für sein „Versprechen“, die Integrität des Osmanischen Reiches zu schützen, und für die Unterstützung, die er der reaktionären, vor allem gegen Rußland gerichteten panislamischen Propaganda des Sultans gewährte.

Ein weiterer unmittelbarer Zweck der Kaiserreise bestand in der Stärkung des kulturpolitischen Einflusses Deutschlands im Vorderen Orient mit Hilfe der zahlreichen deutschen christlichen Gesellschaften in der Levante. Besonders die deutschen protestantischen Missionen entfalteten seit den neunziger Jahren eine äußerst lebhafte Tätigkeit; so der Jerusalem-Verein unter dem Patronat der Kaiserin Auguste Viktoria, der Evangelische Bund in

Jerusalem und die Deutsche Orient Mission in Cilicien, die in Berlin ein eigenes Organ, „Der christliche Orient“, herausgab. Am Ende des 19. Jahrhunderts wirkten etwa 450 deutsche protestantische Missionare mit mehreren hundert Hilfspredigern in der asiatischen Türkei, um der wirtschaftspolitischen Expansion des deutschen Imperialismus die Wege zu ebneten.

Darüber hinaus wollte Wilhelm II. während seines Aufenthalts in Konstantinopel dem deutschen Finanzkapital, vor allem der deutschen Rüstungsindustrie, neue profitable Aufträge sichern und eine Einigung zwischen dem Sultan und Georg von Siemens, der sich ebenfalls in der Begleitung des Kaisers befand, über die Vollendung der Bagdadbahn durch die Deutsche Bank herbeiführen. Dieser Zweck der Reise trat besonders in den Vordergrund, als sich Wilhelm II. an Ort und Stelle von der überragenden Bedeutung der Bahnbauten der Deutschen Bank für eine erfolgreiche deutsche Expansionspolitik im Nahen Osten überzeugte. Die Stellung des Industrie- und Bankkapitals war in Deutschland schon so bedeutend geworden, daß Wilhelm II. sich jetzt persönlich für die Profite der deutschen Unternehmen beim Sultan einsetzte.

Der Krupp-Aktionär und Finanzkapitalist auf dem deutschen Thron erfüllte seine Aufgabe als Handelsreisender zur vollsten Zufriedenheit der deutschen Bourgeoisie. Als er bei seiner Rückkehr auf dem Potsdamer Bahnhof in Berlin von seinen Ministern, der hohen Generalität und den Spitzen der Finanz und Industrie begeistert empfangen wurde, konnte er ihnen folgendes „Souvenir“ des Sultans überreichen: Konzessionen zum Bau eines Hafens in Haidar Pascha und für ein deutsches Kabel zwischen Konstanz und Konstantinopel, die Erweiterung der zwischen der türkischen Regierung und großen deutschen Firmen bestehenden geschäftlichen Beziehungen und die Aussicht auf eine baldige Konzessionserteilung an die Deutsche Bank zur Vollendung der Anatolischen Bahn bis Bagdad.

Durch sein Auftreten in Konstantinopel, Damaskus und Jerusalem und die dabei erzielten Ergebnisse hatte der oberste Reprä-

sentant des imperialistischen Deutschlands vor den Augen der Weltöffentlichkeit eindeutig den Anspruch des deutschen Imperialismus auf eine Vormachtstellung im Vorderen Orient erhoben.

Die „Ratgeber“ – deutsche Militaristen und Bürokraten

Parallel zu den Aktionen der politischen Zentrale verstärkte seit dem Ausgang des 19. Jahrhunderts auch der preußisch-deutsche Generalstab, „das Gehirn des in Deutschland allmächtigen preußischen Militarismus“³⁰, seine Wühltätigkeit in der Türkei. Er stellte sich die Aufgabe, die Großoffensive des deutschen Imperialismus zur Beherrschung des Osmanischen Reiches auf dem militärischen Sektor vorzubereiten. Das wichtigste Werkzeug zur Ausführung seiner aggressiven Pläne in Konstantinopel – nach der Rückkehr des Generals von der Goltz – war der Militärattaché, Hauptmann Morgen, „der große Beziehungen, nicht nur im deutschen Generalstab, sondern auch am Hofe hatte“³¹. Wie Marschall von Bieberstein auf diplomatischer Ebene, so erwies sich Morgen im militärischen Bereich als ein überaus aktiver Vertreter der expansionistischen deutschen Orientpolitik; beide gaben ein „Gespann“ ab, das durch sein rückhaltloses Eintreten für das imperialistische Nahostprogramm den uneingeschränkten Beifall der monopolkapitalistischen Presse fand. Auf Anweisung des Generalstabs war Morgen bestrebt, die türkische Armee noch fester als bisher an den preußisch-deutschen Militarismus zu ketten. Gelang die Verwirklichung dieser Absicht – General von der Goltz hatte bereits gute Vorarbeit geleistet –, standen dem deutschen Imperialismus im Vorderen Orient nicht nur mehrere hunderttausend auf preußische Art gedrillte und mit Kruppschen Waffen ausgerüstete Soldaten für seinen Kampf um die Neuaufteilung der Welt zur Verfügung, dann war er auch in der Unterwerfung des Osmanischen Reiches selbst einen entscheidenden Schritt vorangekommen.

Für dieses militärpolitische Programm des deutschen Imperialismus entfaltete Morgen eine außergewöhnlich geschäftige und erfolgreiche Tätigkeit. Im Frühjahr 1898 verschaffte er der deutschen Rüstungsindustrie einen neuen Großauftrag für Gewehre und Munition; er riet dem Sultan, die türkische Flotte zu verstärken und die Dardanellen zu befestigen; er organisierte eine Reise türkischer Offiziere nach Deutschland, um sie mehrere Monate mit dem Geist des preußischen Militarismus zu infizieren; er überredete Abd ul-Hamid, weitere deutsche Offiziere als Instruktoren in der türkischen Armee und deutsche Beamte als „Ratgeber“ im türkischen Staatsapparat einzusetzen, und schließlich bearbeitete er unermüdlich den türkischen Kriegsminister, damit er der Vollendung der Anatolischen Bahn bis Bagdad durch das deutsche Finanzkapital zustimme.

Auch die Marineleitung, die noch in den neunziger Jahren aus Angst, die Flottenausrüstung könnte vernachlässigt werden, der Nahostexpansion zurückhaltend gegenüberstand, wurde seit der Eröffnung des internationalen Kampfes um die Erdölquellen zu einem der aktivsten Verfechter der Bagdadbahnstrategie. Da sich die wichtigsten Ölgebiete der Erde in der Hand des britischen Rivalen befanden, erwuchs für den deutschen Imperialismus die akute Gefahr, im Kriegsfall von dem Erdöl abgeschnitten zu werden. In diesem Zusammenhang gewannen die bekannten, aber noch nicht angezapften Ölfelder Mesopotamiens höchste Bedeutung, da sie auf dem Landwege zu erreichen waren und nicht im Schußfeld der britischen Kriegsflotte lagen. Aus diesem Grunde verlangte die Marineleitung eine Verstärkung der im Mittelmeer operierenden deutschen Kriegsschiffe und ihren regelmäßigen Besuch in türkischen Häfen, um durch diese Machtentfaltung den politischen Einfluß Deutschlands in der Türkei zu erhöhen.

Der Kampf des deutschen Finanzkapitals um die Bagdadbahn

Die Deutsche Bank trägt den Sieg und die Konzession davon

Die Agitation für den Bau der Bagdadbahn mit einer Streckenführung von Konia oder Angora über Bagdad und Basra zum Persischen Golf begann unmittelbar nach der Vollendung der Anatolischen Linie im Jahre 1896. Ausgelöst wurde sie von den in engen Beziehungen zur Deutschen Bank stehenden konsularischen Vertretern des Reiches in Teheran und Bagdad. Sowohl Generalkonsul Gaertner in Teheran als auch der ihm unterstellte Konsul Richarz in Bagdad waren Verfechter einer aktiven deutschen Expansionspolitik in Anatolien, Mesopotamien, Arabien und Südpersien. Aus ihren Berichten geht eindeutig hervor, daß sie die Verwirklichung des Bagdadbahnprojekts als die entscheidende Voraussetzung für einen erfolgreichen Vorstoß des deutschen Finanzkapitals bis Indien betrachteten. Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes – und spätere Botschafter –, Marschall von Bieberstein, wurde von den Berichten der beiden Konsuln maßgeblich beeinflußt.

Seit der Kaiserreise 1898 begann die „Wilhelmstraße“, die möglichst rasche Vollendung der vorderasiatischen Transversallinie als entscheidende Voraussetzung für das Gelingen der geplanten Ostexpansion des deutschen Imperialismus anzusehen und alle sonstigen Vorschläge deutscher Offiziere, Kapitalisten und Kulturpolitiker, die den Nahen Osten betrafen, dem zentralen Bagdadbahnprojekt unterzuordnen. Andererseits drängte Abd ul-Hamid II. im März 1895 den deutschen Botschafter in Konstantinopel und im Februar 1896 Wilhelm II., die Deutsche Bank zur Aufnahme von Verhandlungen über die Weiterführung der Bahn bis Bagdad zu veranlassen. Nach dem militärischen Siege der Türkei über Griechenland, der in Berlin als ein Erfolg Krupps über Schneider-Creusot und Vickers & Armstrong gefeiert wurde, ver-



langte Abd ul-Hamid eine schnellere Vollendung der Transversallinie, zumal sich ihre strategische Bedeutung für seine reaktionäre Politik schon gezeigt hatte.

Als bei Bekanntwerden dieser Eisenbahnpläne vor allem die russische Regierung heftig protestierte und auch in England die antideutsche Stimmung anwuchs, unterbreitete Botschafter Marschall im September 1899 Abd ul-Hamid den Plan, mit der Deutschen Bank zunächst einen Vorvertrag abzuschließen, durch den die Konzessionserteilung an das deutsche Finanzkapital endgültig gesichert und die gefährlich werdende britische Konkurrenz – Londoner Großbanken hatten sich bereit erklärt, ohne staatliche Garantien zu arbeiten – ausgeschaltet werden sollte. Daraufhin sperrte der Sultan am 25. November 1899 seinen Ministerrat so lange im Sultanspalast ein, bis dieser der Erteilung der Konzession zum Bau einer Normalspurbahn von Konia bis Bagdad-Basra an die Deutsche Bank unter Gewährung einer in ihrer Höhe noch nicht festgesetzten Kilometergarantie zustimmte. Am 23. Dezember 1899 wurde der Vorvertrag von Siemens unterzeichnet.

Der neue Erfolg des deutschen Finanzkapitals in der wirtschafts-politischen Durchdringung des Osmanischen Reiches fand bei der herrschenden Klasse in Deutschland begeisterten Widerhall. Wilhelm II. sandte bereits am 28. November 1899 ein Telegramm an Abd ul-Hamid, in dem er ihm „für den Beweis seines Vertrauens in die Kraft und Loyalität der deutschen Industrie“ dankte.³² Augenscheinlich demonstrierte Wilhelm damit, wie stark der Einfluß der Monopole auf den Staatsapparat geworden war. Die Monopole begannen, den Staat völlig in ihren Dienst zu stellen und selbst gekrönte Staatsoberhäupter in Aktienbesitzer und Geschäftsvertreter zu verwandeln.

Angesichts der Erfolge des deutschen Imperialismus im Kampf um den Nahen Osten gingen die reformistischen Elemente der deutschen Sozialdemokratie dazu über, die „Kulturträgermission des Imperialismus“ zu preisen. So erklärte beispielsweise Ernst Frei in den „Sozialistischen Monatsheften“: „Wir sollten endlich

davon ablassen, auf dem Ozean unsere Zukunft zu suchen. Denn unsere ganzen Verhältnisse, namentlich unsere geographische Lage, weist uns nach anderer Richtung. Es winkt uns auch Exportgelegenheit in Kleinasien, und es drängt uns, aus der Liquidationsmasse der Habsburgischen Monarchie Deutsch-Österreich in unseren deutschen Staatsverband aufzunehmen.“³³ Das war haargenau die alldeutsche Propaganda, die mit der Jahrhundertwende die Einverleibung Österreichs forderte, die dann später von den Nazis in Vorbereitung des zweiten Weltkrieges vollzogen wurde. Diese Position der Reformisten führte dann während des ersten Weltkrieges zum Verrat der rechten Führer an den Interessen der deutschen Arbeiterklasse und des deutschen Volkes, führte und führt erst recht heute zum Pakt mit dem deutschen Imperialismus und Militarismus, der erneut mit dem Anschluß Österreichs liebäugelt.

Unmittelbar nach der Unterzeichnung der Vorkonzession, mit der die Gegenprojekte der englischen Finanz zurückgewiesen wurden, begann der hartnäckige Kampf des deutschen Imperialismus um den endgültigen Abschluß des Vertrages. Wiederum kam es dabei zu einem exakt funktionierenden Zusammenspiel zwischen Marschall und den Bevollmächtigten der Deutschen Bank. Zunächst übernahm der Botschafter die Führung, um mit Hilfe seines Einflusses auf den Sultan die immer stärker werdende türkische Opposition gegen den wachsenden Einfluß des deutschen Imperialismus zurückzudrängen. Nachdem dies gelungen war, überließ Marschall den Vertretern des deutschen Finanzkapitals die weitere Abwicklung der Geschäfte, insbesondere die Sicherung der Profite. Er selbst schrieb darüber an den Staatssekretär des Auswärtigen Amts, Bülow: „Nur in erster Periode bin ich in der vorderen Linie gestanden, während ich in der zweiten die Vertreter der Gesellschaft agieren ließ und in die Reserve trat.“³⁴ Durch diese Taktik wollte die deutsche Diplomatie in Konstantinopel den Eindruck hervorrufen, als ob sie und die Deutsche Bank völlig unabhängig voneinander operierten, als stünde die ökonomo-

mische Initiative des deutschen Finanzkapitals nicht mit politischen Hintergedanken der „Wilhelmstraße“ in Zusammenhang.

Am 16. Januar 1902 gelang dem deutschen Imperialismus der entscheidende Schlag. An diesem Tag unterzeichnete Abd ul-Hamid II. den endgültigen Konzessionsvertrag. Die von der Deutschen Bank kontrollierte Anatolische Eisenbahngesellschaft erhielt dadurch auf 99 Jahre die Konzession zum Bau und Betrieb der Hauptbahn von Konia über Karaman, Eregli, Adana, Hamadie, Killis, Tel Habesch, Neseibin, Mosul, Tekrit, Sadjie, Bagdad, Kerbela, Nedjef, Sobeir, Basra bis an die Küste des Persischen Golfs und der Zweiglinien nach Castobol am Golf von Alexandrette, nach Urfe, von Tel Habesch nach Aleppo sowie von Sadjie nach Chanikin an der persischen Grenze und außerdem Vorzugsrechte für eine Reihe anderer Zweiglinien, unter anderem nach Diabekir, Charput, Marasch, Biredjik und Mardin. Darüber hinaus wurde ihr zugestanden, in Castobol, Bagdad und am Endpunkt der Bahn Hafenanlagen mit allem Zubehör zu errichten. Die Kilometergarantie durch die Türkei überschritt die bisher übliche Höhe. Sie lag bei 16 500 Franc. Mit dem Bau der Bahn – die Bauzeit war auf acht Jahre festgelegt – konnte allerdings nicht sofort begonnen werden, da der Vertrag die Frage der Finanzierung noch offenließ. Die notwendigen Pfänder für die Kilometergarantie ließen sich erst nach Erhöhung der türkischen Staatseinnahmen beschaffen.

Imperialistische Gegensätze am Bosphorus

Durch Anwendung der verschiedensten Methoden – Druck, Intrigen, Bestechung – war der deutsche Imperialismus mit dem Abschluß der Konvention seinem strategischen Ziel, den Vorderen Orient in seine ökonomische und politische Einflußsphäre zu verwandeln, einen mächtigen Schritt nähergekommen. Die Hauptlinie bis zum Persischen Golf schuf die Voraussetzungen für die

wirtschaftspolitische Durchdringung Mesopotamiens, die konzessionierte Zweigbahn bis nach Aleppo ermöglichte einen tiefen Einbruch in die syrische Domäne des französischen Imperialismus, und die geplante Strecke bis nach Chanikin sollte die Waren des kapitalistischen Deutschlands nach Persien werfen und den Anschlußpunkt für ein zukünftiges, unter deutscher Kontrolle stehendes persisches Bahnnetz abgeben. Es war offenbar, welches hervorragendes Ausgangsgebiet die asiatische Türkei für den Kampf des deutschen Imperialismus um die Neuaufteilung der Welt zu seinen Gunsten werden konnte. „Bravo“, schrieb deshalb Wilhelm II. zu folgendem Kommentar, den Marschall aus Konstantinopel gab: „Die nunmehr unterzeichnete Konvention erteilt der Anatolischen Gesellschaft in unwiderruflicher Weise auf 99 Jahre die Konzession zu einem Bahnnetze, welches die wirtschaftliche Entwicklung eines großen Teiles von Kleinasien und von Mesopotamien beherrschen wird.“³⁵

Nach Abschluß der Konzession unternahm die Deutsche Bank intensive Anstrengungen, um die Finanzierung des Riesenprojekts zu sichern. Die Schwierigkeiten lagen daher vor allem in der Sicherstellung der Garantien, die die Türkei für das Anlagekapital aufzubringen hatte. Da die von der Staatsschuldenverwaltung aus den Volksmassen herausgepreßten Steuern den ausländischen Imperialisten längst verpfändet waren, verlangten die deutschen Finanzkapitalisten eine Erhöhung der türkischen Zölle von 11 auf 15 Prozent. Doch eine solche Maßnahme bedurfte der Zustimmung der anderen Großmächte. Die Verhandlungen mit der britischen Finanz endeten ergebnislos. Es zeigte sich, daß der britische Imperialismus zwar versuchte, in gewissen Grenzen Deutschland im Vorderen Orient als „Prellbock“ gegen Rußland zu gewinnen, daß er aber keinesfalls bereit war, seine Kapitalkraft und diplomatische Hilfe für die ökonomische und politische Vorherrschaft des imperialistischen Rivalen Deutschland im Nahen Osten einzusetzen. Seit der Jahrhundertwende wurde der traditionellen Orientpolitik Englands, die es ständig vermieden hatte, in



eine antideutsche Entente zu geraten, durch das deutsche Vorgehen die Grundlage entzogen. Die britisch-französischen Spannungen in Südostasien und in Afrika, die Differenzen mit Rußland in China, an den Dardanellen und in Persien waren zwar noch immer akut, aber die internationalen Beziehungen wurden von jetzt an nicht mehr durch den englisch-französischen und englisch-russischen, sondern durch den deutsch-englischen Gegensatz entscheidend beeinflusst. Dieser deutsch-englische Gegensatz trat mit der Jahrhundertwende, seit den gescheiterten englisch-deutschen Bündnisverhandlungen, mehr und mehr in den Vordergrund. Er wurde genährt durch die Konkurrenz beider Länder auf dem Weltmarkt, durch die seit 1898 anlaufenden gewaltigen deutschen Flottenrüstungen und durch den Kampf um Rohstoff- und Absatzgebiete, um Kolonien und Halbkolonien in Afrika und im Nahen und Fernen Osten. Gerade im Kampf um die Neuaufteilung der Welt hatten solche Länder wie Marokko und die Türkei für England keine untergeordnete Bedeutung. In beiden Ländern, am für den britischen Imperialismus lebenswichtigen Weg nach Indien gelegen, drohte sich das deutsche Monopolkapital festzusetzen. Daher ging England seit 1902 dazu über, eine Anti-Bagdadbahn-Koalition zu bilden. Zwangsläufig mußte der britische Imperialismus dazu übergehen, die deutsche Marokkopolitik zu bekämpfen, ergab sich doch hier für den deutschen Imperialismus die Möglichkeit, den Eingang zum Mittelmeer zu beherrschen, den Weg nach Indien. Daraus ergab sich weiter für England die Notwendigkeit, die Gegensätze mit Frankreich zu begleichen und es als Bundesgenossen zu gewinnen. Der britische Imperialismus nahm jetzt entschieden Kurs darauf, das Bagdadbahnprojekt, das zu einem Zentralpunkt des deutsch-englischen Gegensatzes wurde, zu vereiteln. Der vollständige Übergang Englands auf die Seite der Gegner der Bagdadbahnpolitik und die entschiedene Haltung Rußlands verstärkten auch den Widerstand in Frankreich. Gegen diesen Druck reichte auch der Einfluß der Ottomanbank auf die französische Regierung nicht aus, und im Mai 1903 verbot diese die Notierung der

Bagdadbahnwerte an den französischen Börsen. Die Bemühungen der Deutschen Bank und des Auswärtigen Amtes zwischen 1898 und 1903, die Bagdadbahn mit der finanziellen und diplomatischen Unterstützung Englands, Frankreichs und Rußlands zu bauen, waren damit endgültig gescheitert. Die Mächte hatten ihre Differenzen in der Orientfrage zurückgestellt, um sich zum gemeinsamen Kampf gegen den deutschen Imperialismus zu vereinen.

Doch die Deutsche Bank, aktiv unterstützt vom Auswärtigen Amt, gab trotz dieser außenpolitischen Gegnerschaft ihre Pläne nicht auf. Noch vor der endgültigen Absage der englischen und französischen Regierung beschloß sie, die Bagdadbahn auch gegen den Widerstand der europäischen Mächte zu vollenden. Das war bei der überragenden ökonomischen und militärstrategischen Bedeutung sowohl der Bahn als auch des Territoriums, das sie durchziehen sollte, und der expansionistischen Absichten, die alle europäischen Großmächte hier verfolgten, eine ungeheure Provokation des deutschen Imperialismus, der so – mit „friedlichen Methoden!“ – um den „Platz an der Sonne“ kämpfte. Allein schon die Ankündigung des Vorhabens mußte die Gegensätze der Mächte zu Deutschland verschärfen und zu einer akuten Kriegsgefahr führen. Abd ul-Hamid und die ihn umgebende prodeutsche Clique im türkischen Kabinett waren für den Plan der Deutschen Bank und der „Wilhelmstraße“ rasch gewonnen; denn sie benötigten die Strecke, um die sich überall regende Unabhängigkeitsbewegung in den arabischen Gebieten des Reiches durch den raschen Einsatz türkischer Truppen niederwerfen zu können.

Profite auf Kosten der kleinasiatischen Bevölkerung.

Waffengeschäfte mit 1000 Prozent Gewinn

Nach intensiven Verhandlungen zwischen den Vertretern des deutschen Finanzkapitals und der Pforte wurde am 5. März 1903 ein Zusatzvertrag zur Konvention von 1902 unterzeichnet, der die

Strecke Konia-Persischer Golf in 200-Kilometer-Sektionen mit getrennter Garantie aufteilte. Durch dieses von der Deutschen Bank wohldurchdachte Finanzierungsprinzip wurde die Pforte verpflichtet, die Pfänder für die jeweils zu bauenden Sektionen zur Verfügung zu stellen und nicht – wie das bisher üblich war – unmittelbar bei der Konzessionierung für die Gesamtstrecke. Auf diese Art und Weise hofften die deutschen Imperialisten auch ohne die Erhöhung der türkischen Zölle zumindest einen Teilabschnitt der Bagdadbahn, selbstverständlich bei Sicherung der entsprechenden Profite, fertigstellen zu können. Die erste Strecke, Konia-Bulgurlu (200 Kilometer), deren Bau noch Ende 1903 begann, wurde aus dem Ertrag der zwischen der Deutschen Bank und der Türkei abgeschlossenen „Bagdadbahnanleihe“ finanziert; und zwar wurden die betreffenden Staatsschuldscheine im Nominalbetrage von 54 Millionen Franc von der türkischen Regierung der am 13. April 1903 gegründeten Bagdadbahn-Gesellschaft übergeben, die sie durch die Finanzgruppe der Deutschen Bank im wesentlichen in Deutschland absetzte. Außer den Zinsen dieser Anleihe, die sich auf 200 000 Franc beliefen und somit eine Garantie von 11 000 Franc pro Kilometer darstellten, sollte die türkische Regierung noch 4500 Franc pro Kilometer Betriebsroheinnahmen aufbringen. Um diese außerordentlich hohe Kilometergarantie von 15 500 Franc zahlen zu können, verpfändete die Pforte unter Protest der englischen und russischen Regierung die Zehnten der Vilajets (Provinzen) von Konia, Aleppo und Urfa.

Das von der Deutschen Bank angewandte System der Kilometergarantie charakterisierte Rosa Luxemburg außerordentlich treffend. Sie schrieb: „Die Kehrseite dieser großartigen ‚friedlichen Kulturwerke‘ ist der ‚friedliche‘ und großartige Ruin des kleinasiatischen Bauerntums. Die Kosten der gewaltigen Unternehmungen werden natürlich durch ein weitverzweigtes System der öffentlichen Schuld von der Deutschen Bank vorgestreckt, der türkische Staat wurde in alle Ewigkeit zum Schuldner der Herren Siemens, Gwinner, Helfferich usw., wie er es schon früher beim englischen,

französischen und österreichischen Kapital war. Dieser Schuldner mußte nunmehr nicht bloß ständig enorme Summen aus dem Staate herauspumpen, um die Anleihen zu verzinsen, sondern mußte für die Bruttogewinne der auf diese Weise errichteten Eisenbahnen Garantie leisten. Die modernsten Verkehrsmittel und Anlagen werden hier auf ganz rückständige, noch zum großen Teil naturalwirtschaftliche Zustände, auf die primitivste Bauernwirtschaft aufgepfropft. Aus dem dünnen Boden dieser Wirtschaft, die von der orientalischen Despotie seit Jahrhunderten skrupellos ausgesogen, kaum einige Halme zur eigenen Ernährung des Bauerntums über die Staatsabgaben hinaus produziert, können der nötige Verkehr und die Profite für die Eisenbahnen natürlich nicht herauskommen. Der Warenhandel und der Personenverkehr sind, der wirtschaftlichen und kulturellen Beschaffenheit des Landes entsprechend, sehr unentwickelt und können nur langsam steigen. Das zur Bildung des erforderlichen kapitalistischen Profits Fehlende wird nun in Form der sogenannten ‚Kilometergarantie‘ vom türkischen Staate den Eisenbahngesellschaften jährlich zugeschossen. Dies ist das System, nach dem die Bahnen in der europäischen Türkei vom österreichischen und französischen Kapital errichtet wurden, und dasselbe System wurde nun auf die Unternehmungen der Deutschen Bank in der asiatischen Türkei angewendet. Als Pfand und Sicherheit, daß der Zuschuß geleistet wird, hat die türkische Regierung an die Vertretung des europäischen Kapitals, den sogenannten Verwaltungsrat der öffentlichen Schuld, die Hauptquelle der Staatseinnahmen in der Türkei: die Zehnten aus einer Reihe von Provinzen überwiesen. Von 1893 bis 1910 hat die türkische Regierung auf solche Weise zum Beispiel für die Bahn bis Angora und für die Strecke Eskischehir–Konia etwa 90 Millionen Franken ‚zugeschossen‘. Die von dem türkischen Staat an seine europäischen Gläubiger immer wieder verpfändeten ‚Zehnten‘ sind uralte bäuerliche Naturalabgaben in Korn, Hammeln, Seide usw. Die Zehnten werden nicht direkt, sondern durch Pächter in der Art der berühmten Steuereinnehmer des vorrevolutio-

nären Frankreichs erhoben, denen der Staat den voraussichtlichen Ertrag der Abgaben jedes Vilajets (Provinz) einzeln im Wege der Auktion, das heißt an den Meistbietenden, gegen Bezahlung in bar verkauft. Ist der Zehnte eines Vilajets von einem Spekulanten oder einem Konsortium erstanden, so verkaufen diese den Zehnten jedes einzelnen Sandschaks (Kreises) an andere Spekulanten, die ihren Anteil wiederum einer ganzen Reihe kleinerer Agenten abtreten. Da jeder seine Auslagen decken und soviel Gewinn als möglich einstreichen will, so wächst der Zehent in dem Maße, wie er sich den Bauern nähert, lawinenartig . . . Dies ist der innere Mechanismus der ‚wirtschaftlichen Regeneration der Türkei‘ durch Kulturwerke des europäischen Kapitals.“³⁶

Neben der Deutschen Bank scheffelte dann vor allem die deutsche Rüstungsindustrie, an der Spitze Krupp, phantastische Gewinne. Seit 1898 nahmen die deutschen Waffengeschäfte mit der Türkei ein beachtliches Ausmaß an. Wenn sich auch nicht die genaue Höhe der Umsätze der Rüstungsmonopole ermitteln läßt, so gibt es doch einige schon genug sagende Äußerungen der bourgeois Presse. 1905 ging Krupp aus einem Kampf mit Schneider-Creusot um einen 50-Millionen-Auftrag der Pforte über Rücklaufgeschütze als Sieger hervor, nachdem seine Agenten den türkischen Kriegsminister mit einem ansehnlichen Bakschisch bestochen hatten und Botschafter Marschall bei der Verheiratung von zwei Töchtern eines einflußreichen türkischen Großwürdenträgers mit preußischen Adligen den Vermittler gespielt hatte. „Der mehr oder minder veraltete Geschütztyp, den Essen . . . an die Pforte lieferte, so hat ein ehemaliger Kruppvertreter ausgeplaudert, war in seinen Gestehungskosten auf etwa 14 000 Mark zu veranschlagen, wurde aber mit – 165 000 (hundertfünfundsechzigtausend) Mark in Rechnung gesetzt. Das erklärt vieles von der Gier, mit der die Rüstungshyänen sich um Kunden á la Türkei reißen, und auch die Großzügigkeit der Korruption, ohne die eine Zustimmung selbst des ahnungslosesten Exoten zu solch phantastischen Wucherpreisen unmöglich wäre.“³⁷

Wenn man diese Geschäfte und diese märchenhaften Profite weiß, begreift man auch, warum die imperialistischen Mächte mit solcher Verbissenheit um die Beute rangen, warum sie versuchten, einander die Beute aus den Fängen zu reißen. Nur aus Kolonien und Halbkolonien konnte das Monopolkapital solche Profite von 1000 Prozent herauspressen. Und hier gilt nach wie vor, was Marx im „Kapital“ zitiert: „Das Kapital hat einen horror vor Abwesenheit von Profit, oder sehr kleinem Profit . . . Mit entsprechendem Profit wird Kapital kühn. Zehn Prozent sicher, und man kann es überall anwenden; 20 Prozent, es wird lebhaft; 50 Prozent, positiv waghalsig; für 100 Prozent stampft es alle menschlichen Gesetze unter seinen Fuß; 300 Prozent, und es existiert kein Verbrechen, das es nicht riskiert, selbst auf Gefahr des Galgens. Wenn Tumult und Streit Profit bringen, wird es sie beide encouragieren.“³⁸ Diese Charakterisierung hat auch heute nicht ihre Bedeutung verloren. Die Rüstungsgeschäfte sind nach wie vor für die Monopole die einträglichsten, und deshalb stemmen sich die Imperialisten mit aller Macht gegen jegliche Maßnahmen einer echten Abrüstung.

Die deutschen Imperialisten und Militaristen isolieren Deutschland hoffnungslos

Seit der Jahrhundertwende hatte das deutsche Monopolkapital unter Führung der Deutschen Bank und Krupps im Kampf um den fetten Brocken Türkei beachtliche Fortschritte erzielt, es hatte auf entscheidenden Gebieten, dem Bahnbau und dem Waffengeschäft, eine Monopolstellung errungen. 1896 war also die Bahnlinie bis Konia, dem Mittelpunkt einer wichtigen Kornkammer, fertiggestellt, schon 1899 erhielt die Deutsche Bank die Konzession zur Fortführung der Linie bis Bagdad, was nicht zuletzt darauf zurückzuführen war, daß der britische Imperialismus, gehindert durch den Burenkrieg und den starken Gegensatz zu

Frankreich und Rußland, nicht eingreifen konnte. Zwar fehlten dem deutschen Monopolkapital, an der Spitze der Deutschen Bank, die Mittel, um den Bahnbau sofort zu beginnen – die anderen Mächte hatten zum Finanzboykott gegriffen –, doch im Herbst 1903 konnten dann weitere 200 Kilometer Bahnlinie in Richtung Bagdad in Betrieb genommen werden. Das deutsche Monopolkapital war stark genug, den Bau allein zu betreiben, wenn auch langsamer. Es rückte immer zielstrebig auf der Trasse Bagdad–Persischer Golf vor und bedrohte damit immer ernsthafter Indien. Überdies drohte der Seeweg nach Indien, durch die Festsetzung des deutschen Kapitals in Marokko und durch die Projektierung einer weiteren Bahn in der Türkei zum Roten Meer, der Hedschasbahn, völlig unter deutsche Kontrolle zu geraten. Das war für den britischen Imperialismus angesichts der sich verschärfenden britisch-deutschen Gegensätze in aller Welt und nach dem Scheitern der deutsch-englischen Bündnisverhandlungen um die Jahrhundertwende unerträglich. Freilich hatte England noch andere Gegner, so Rußland und Frankreich. Aber zumindest mit Frankreich glaubten die herrschenden britischen Kreise sich leicht einigen zu können, wenn man ihm Marokko, auf das ja auch Deutschland reflektierte, als Köder hinhielt und es damit gegen Deutschland ausspielte. Die französische Monopolbourgeoisie war ebenfalls einer Einigung nicht abgeneigt. 1904 unterzeichneten England und Frankreich schließlich ein Abkommen, das die beiderseitigen Ansprüche in den verschiedensten Gebieten der Erde regelte und zu einer Beilegung der bisherigen Streitigkeiten führte. Das Kernstück des Abkommens betraf Marokko und Ägypten. Frankreich verzichtete zugunsten Englands endgültig auf Ägypten, dafür erhielt es Marokko zugesprochen. Damit war das englisch-französische Bündnis gegen das imperialistische Deutschland, die Entente cordiale, entstanden. Was die deutsche Diplomatie bisher nicht für möglich gehalten hatte, war eingetreten: die Verständigung zwischen diesen beiden alten Rivalen. Die Ursache dafür lag in der aggressiven deutschen Expansionspolitik begründet, nicht zuletzt

in seiner Expansion im Nahen Osten. Doch die deutschen Monopolherren dachten nach wie vor, die imperialistischen Gegensätze ausnutzen, glaubten auch nach Abschluß der Entente, im trüben fischen zu können. Im Nahen und Fernen Osten versuchten sie, Rußland auf England zu hetzen, um so vielleicht das seit 1893 zwischen Rußland und Frankreich bestehende Bündnis wertlos machen, England beschäftigen, Frankreich zur Preisgabe Marokkos zwingen oder es überfallen zu können. Doch auch diese Bemühungen der deutschen Diplomatie scheiterten. Zwar kam es zum imperialistischen Krieg zwischen Japan, dem Verbündeten Englands, und Rußland, zwar erlitt Rußland in diesem Krieg eine Niederlage und wurde durch die Revolution von 1905 erheblich geschwächt, doch Deutschland mißlang die Sprengung der Mächtegruppierungen Frankreich-Rußland und Frankreich-England.

Die günstige Situation ausnutzend, brach die deutsche Regierung 1905 die erste Marokkokrise³⁹ vom Zaun. Deutschland glaubte, sich jetzt endgültig in Marokko festsetzen zu können. Gleichzeitig damit ging es der deutschen Regierung um den so bitter benötigten außenpolitischen Erfolg, wollte sie doch mit aller Macht die außenpolitische Isolierung beseitigen, in die der deutsche Imperialismus durch eigene Schuld geraten war. Bedenkenlos verschärften zu diesem Zweck die deutschen Imperialisten und Militaristen die internationale Situation, setzten sie die Interessen des deutschen Volkes aufs Spiel, indem sie sogar den Krieg riskierten. Doch damals ging die Rechnung der deutschen Monopolisten nicht auf, England und Frankreich standen in der Marokkokrise zusammen. Das eigene Hinterland war den deutschen Imperialisten und Militaristen darüber hinaus nicht sicher genug. Unter dem zündenden Beispiel der russischen Revolution kam es zu großen politischen Massenaktionen der deutschen Arbeiterklasse gegen die Ausbeutungs- und Eroberungspolitik der deutschen Monopole. Im Januar/Februar 1905 führten 260 000 Ruhrbergarbeiter einen gewaltigen Massenstreik durch, und im November/Dezember 1905



sowie im Januar 1906 fanden in ganz Deutschland machtvolle Wahlrechtsdemonstrationen statt, die am 17. Januar 1906 mit dem halbtägigen politischen Massenstreik in Hamburg ihren Höhepunkt erreichten. Am Jahrestag des „blutigen Sonntags“, zur Erinnerung an den 9. Januar 1905, als über tausend unbewaffnete Arbeiter, Frauen und Kinder von den zaristischen Truppen in Petersburg gemordet worden waren, fanden in zahlreichen deutschen Städten Demonstrationen statt. Große Teile der deutschen Arbeiterschaft demonstrierten am 21. und 22. Januar 1906, dem Jahrestag der russischen Revolution. Diese Massenaktionen richteten sich nicht nur gegen die wachsende Ausbeutung und die politische Reaktion, sondern auch gegen die Kriegsprovokationen der deutschen Imperialisten in der ersten Marokkokrise. So fanden am 9. Juli 1905 zwei große, von der Sozialdemokratie veranstaltete Friedenskundgebungen in Berlin und Konstanz statt. Das deutsche Proletariat wollte nicht für die Interessen des deutschen Monopolkapitals seine Knochen zu Markte tragen, es wollte nicht um der Monopolprofite willen sterben. Die deutschen Imperialisten und Militaristen sahen sich nicht nur außenpolitisch, sondern auch im eigenen Land isoliert. Das erkannte auch Wilhelm II., als er am Silvesterabend 1905 an den Reichskanzler Bülow schrieb: „Die Hauptsache aber wäre, daß wir wegen unserer Sozialisten keinen Mann aus dem Lande nehmen könnten ohne äußerste Gefahr für Leben und Besitz der Bürger. Erst die Sozialisten abschießen, köpfen und unschädlich machen, wenn nötig per Blutbad, und dann Krieg nach außen.“⁴⁰ Wohl oder übel mußte der deutsche Monopolkapitalismus in der Marokkofrage eine Niederlage einstecken. Der Krieg, auf den die deutschen Imperialisten und Militaristen zur Erlangung der Weltherrschaft hinarbeiteten, mußte vertagt werden. Mit ihrem Widerstand gegen die antinationale Kriegspolitik der herrschenden Klasse, der Monopolherren und Junker, vollbrachten die deutschen Arbeiter eine zutiefst nationale Tat.

Anstatt seine außenpolitischen Schwierigkeiten zu beheben, hatte

der deutsche Imperialismus sie nur noch vergrößert. Durch seine aggressiven Kriegsdrohungen während der Marokkokrise hatte er das Bündnis zwischen Frankreich und England nur noch fester zusammengeschmiedet. Und alle Spekulationen auf ein Abdrängen Rußlands von Frankreich erwiesen sich als müßig. Nach Beendigung des russisch-japanischen Krieges und nach der Revolution von 1905 geriet der russische Imperialismus in immer stärkere Abhängigkeit zum französischen Monopolkapital, und die russische Regierung steuerte einen außenpolitischen Kurs, der eindeutig zur Entente tendierte. Mittlerweile hatten sich auch die englischen Imperialisten davon überzeugt, daß der alte Gegner Rußland für ein Bündnis gewonnen werden konnte und mußte, da der neue Hauptfeind Deutschland war. Im August 1907 einigten sich dann England und Rußland über die Beilegung bestehender Konflikte in Mittelasien, besonders in Persien. Die Triple-Entente war damit entstanden; sie bildete den Abschluß einer außenpolitischen Entwicklung, die Deutschland vollends in die Isolierung brachte. Dieser Ausgleich zwischen England und Rußland nahm der bisherigen deutschen Außenpolitik die Möglichkeit des Lavierens, er kündigte weltpolitische Veränderungen an. Er mußte sich vor allem im Nahen Osten in einem versteiften Widerstand beider Mächte gegen die deutsche Bagdadbahnpolitik bemerkbar machen. Darüber hinaus hatte die erste Marokkokrise von 1905 gezeigt, daß das Bündnissystem zwischen Deutschland, Österreich-Ungarn und Italien nicht sehr fest war. Italien neigte mehr und mehr zur Entente. Die Ursache dafür war in den imperialistischen Gegensätzen zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn mit Italien zu suchen. Italien erhob Anspruch auf Teile Nordafrikas und hatte Interessen in Griechenland und der Türkei, wobei es jeweils auf die deutsche Konkurrenz stieß. Aber auch diese Entwicklung, die schon deutlich genug die Fronten des späteren Weltkrieges zeichnete, glaubte das deutsche Monopolkapital durch ein noch rabiateres Auftreten meistern zu können. Die deutschen Monopolisten hielten an ihrer Bagdadbahnpolitik fest, sie

beschlossen, den Bahnbau nur noch energischer zu betreiben, um die strategisch wichtige Türkei sich vollends zu sichern. Mit dem durchgehenden Schienenstrang Berlin-Bagdad, mit der Türkei als Vasallen an der Seite, glaubten sie allen Schwierigkeiten trotzen zu können, glaubten sie sich gewappnet für die militärische Auseinandersetzung mit den englischen, französischen und russischen Imperialisten.

Am 18. Mai 1908 verpfändete die türkische Regierung der Deutschen Bank die Zehnten weiterer Vilajets, und der Bau bis Helif, der technisch schwierigsten und auch teuersten Teilstrecke, wurde in Angriff genommen. Die Projekte des deutschen Monopolkapitals in der Türkei schienen sich tatsächlich ohne nennenswerte Schwierigkeiten verwirklichen zu lassen. Die Entente schien hier den Kampf zu verlieren. Die jungtürkische Revolution jedoch schuf für die Bagdadbahnstrategen eine völlig neue Situation.

Die jungtürkische Revolution droht die Pläne der Deutschen Bank und Krupps über den Haufen zu werfen

Ausgangspunkt der gegen die terroristische Innenpolitik Abd ul-Hamids gerichteten jungtürkischen Bewegung war die Gründung des illegalen Komitees für Einheit und Fortschritt durch liberale Gutsbesitzer, Vertreter des Bürgertums, der Intelligenz, der Beamtschaft und der Offiziere im Jahre 1889 in Konstantinopel. Abd ul-Hamid gelang es zwar, durch die Schergen seiner Geheimpolizei die Mehrzahl der jungtürkischen Organisationen zu vernichten und die Komiteemitglieder zur Flucht nach Paris zu zwingen, aber durch die Auswirkungen der bürgerlich-demokratischen Revolution in Rußland erhielt, wie in den meisten Teilen Asiens, auch in der Türkei die revolutionäre Bewegung einen mächtigen Aufschwung. Die geknechteten Völkerschaften unterstützten die jungtürkische Bourgeoisie, erhofften sie sich doch von ihr eine entscheidende Verbesserung der sozialen und politischen

Lage. Angesichts dieses Aufschwungs der nationaldemokratischen Befreiungsbewegung, die auch auf verschiedene Einheiten der türkischen Armee und Flotte übergriff, verlegte das Komitee für Einheit und Fortschritt 1906 seinen Sitz nach Saloniki, der Zentrale des sich in revolutionärer Gärung befindlichen Mazedoniens, und ein Jahr später einigten sich seine verschiedenen nationalen, aber auch sozialen Richtungen auf folgende Forderungen: Absetzung des Sultans, Unteilbarkeit des Reiches, völlige Gleichberechtigung der verschiedenen Rassen und Religionen sowie Errichtung eines parlamentarisch-demokratischen Regimes.

Am 3. Juli 1908 gab das Komitee der Jungtürken den Offizieren der mazedonischen Festung Resna das Signal zum Aufstand. Vergeblich versuchte der Sultan, Truppen aus den kleinasiatischen Teilen des Reiches einzusetzen – sie gingen zu den Revolutionären über. Daraufhin versprach der Despot bereits am 24. Juli, die Forderungen der Aufständischen zu erfüllen. Die Türkei wurde eine konstitutionelle Monarchie, wobei die gesamte Macht im Lande in die Hände des jungtürkischen Zentralkomitees überging. Eine beschränkte Amnestie gestattete den Emigranten die Rückkehr; die Zensur und die geheime Palastpolizei wurden aufgelöst, ein Teil der reaktionären Alttürken wurde aus dem hohen Offizierskorps und der hohen Beamtschaft entfernt.

Mit diesen Maßnahmen war für die großbürgerliche Führung der Aufständischen die Revolution im wesentlichen beendet. Als türkische Bauern Anatoliens und Arbeiter der wenigen Industriezweige spontane Aktionen und Streiks durchführten, um das jungtürkische Komitee zu entschiedeneren Maßnahmen zu veranlassen, zeigte sich der Klassencharakter der Bewegung. Die Streiks der Arbeiter in den Teppichmanufakturen und die Lohnkämpfe der Hafendarbeiter von Ismir sowie die Unruhen der anatolischen Bauern wurden von jungtürkischen Einheiten blutig unterdrückt. Die Jungtürken fürchteten die revolutionäre Selbständigkeit der Volksmassen, die Umwandlung der jungtürkischen Bewegung, die sich ausschließlich auf die oberen Schichten beschränkte, in eine

bürgerlich-demokratische Revolution. Völlig zutreffend schrieb Lenin bereits 1908 über die türkische Revolution: „Man lobt die Jungtürken für ihre Mäßigung und Zurückhaltung, d. h., man lobt die türkische Revolution dafür, daß sie schwach ist, daß sie die untersten Volksschichten nicht in Bewegung bringt, daß sie kein wirklich selbständiges Handeln der Massen bewirkt, daß sie dem beginnenden proletarischen Kampf im Ottomanischen Reich feindlich gegenübersteht – und zugleich plündert man die Türkei wie ehemals weiter aus.“⁴¹

Darüber hinaus waren die siegreichen jungtürkischen Gutsbesitzer, Offiziere und Beamten nicht gewillt, ihre Versprechungen gegenüber den nationalen Minderheiten des Reiches in die Tat umzusetzen. Die Hoffnungen der unterdrückten Völker erfüllten sich in keiner Weise, denn die grausame Türkisierungspolitik Abd ul-Hamids wurde erneut aufgenommen. Auch die jungtürkische Großbourgeoisie verstand unter Panislamismus oder ihrer neuen Losung „Ottomanismus“ Unterdrückung der nichttürkischen Nationalitäten, einen Panturkismus. Die Jungtürken konnten infolge ihrer klassenmäßigen Beschränktheit und des nationalen Chauvinismus die Völker des Osmanischen Reiches nicht auf den Weg eines wirklich demokratischen, antifeudalen und antiimperialistischen Kampfes führen.

Aus dieser volksfeindlichen Grundhaltung ergab sich auch die Einstellung der Jungtürken zu den europäischen Mächten. Die Imperialisten beider Lager standen den revolutionären Ereignissen in der Türkei feindlich gegenüber, konnte doch eine sich auf die Volksmassen stützende türkische Revolution das halbkoloniale Joch abschütteln und dieses riesige profitsichere Gebiet den ausländischen Kapitalisten entreißen. Die Furcht der Imperialisten war jedoch unbegründet. Das jungtürkische Regime zog ein Bündnis mit ihnen, das halbkoloniale Versklavung bedeutete, dem antiimperialistischen Kampf vor. Der Sturz der Allmacht Abd ul-Hamids stellte keinesfalls den Anfang vom Ende der imperialistischen Knechtschaft dar, sondern lediglich „den Übergang der

Türkei vom Kurs auf Deutschland zur Orientierung auf England“⁴².

Die politische und ökonomische Vorherrschaft des deutschen Imperialismus in der Türkei beruhte bis zum Ausbruch der Revolution zu einem großen Teile auf dem reaktionären Bündnis mit Abd ul-Hamid und der ihm bedingungslos hörigen Palastclique. Die Beseitigung der absoluten Macht dieses orientalischen Despoten mußte das deutsche Finanzkapital in größte Schwierigkeiten bringen und seine aggressiven Nahostpläne gefährden. Dies wurde von den chauvinistischen deutschen Bagdadbahnpolitikern auch recht gut erkannt, deshalb suchten sie nach geeigneten konterrevolutionären Mitteln, um den Brand zu löschen, bevor er ihre ökonomischen und politischen Positionen in der Türkei vernichtete. Der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes, von Schoen, glaubte den Stein des Weisen gefunden zu haben, als er am 25. Juli 1908 „zur Beruhigung der Gemüter und Erstickung der Bewegung“ dem Reichskanzler empfahl, Abd ul-Hamid den rückständigen Sold für seine Soldaten vorzuschießen.⁴³ Doch der Versuch des preußischen Aristokraten, die türkische Revolution mit einigen tausend Goldmark in der Art der bisher üblichen Bestechungsmanöver „nach Hause zu schicken“ oder ihr zumindest die antideutsche Spitze abzubrechen, war selbst bei der ausgesprochen proimperialistischen Haltung der jungtürkischen Oberschicht zum Scheitern verurteilt.

Daraufhin unternahm die deutsche Botschaft in Konstantinopel einen neuen Versuch, um dem Sultan wenigstens den Thron zu retten. Nachdem sie am 27. Juli dem Auswärtigen Amt von einer unverkennbaren Mißstimmung gegen Deutschland in Konstantinopel berichten mußte, schlug sie einen Tag später vor, in der deutschen Presse „telegraphisch zu verbreitende Artikel zu bringen mit Sympathieäußerungen für ottomanisches Volk und seinen aufgeklärten Herrscher, der im richtigen Moment, als er sein Volk dafür reif hielt, Verfassung gab. Bisher einzig dastehendes friedliches Verhalten beweise diese Reife. Es müsse daher gehofft wer-



den, daß sich nicht turbulente Elemente der Bewegung bemächtigen. Mit Spitze gegen englische und französische Presse könnte noch bemerkt werden, daß eine konstitutionelle Türkei stärkeres Rückgrat gegen diejenigen besitzen werde, die sich bisher mit und ohne Flottendemonstration in ihre inneren Angelegenheiten mischten.“⁴⁴

Mit dieser Taktik hatte die deutsche Diplomatie jedoch keinen Erfolg. Als Österreich-Ungarn 1908 auch noch die durch die jungtürkische Revolution entstandene Lage ausnutzte und Bosnien und die Herzegowina, die zum Osmanischen Reich gehörten, annektierte, ergriff Deutschland rücksichtslos die Partei seines österreichisch-ungarischen Bundesgenossen, um seinen eigenen Einfluß in Südosteuropa, dem militärstrategisch unentbehrlichen Zwischenstück der Expansionslinie Berlin-Bagdad, weiter zu stärken. Besonders deshalb griff der Haß gegen den deutschen Imperialismus und den sich in seinem Schlepptau befindlichen Sultan um sich. Der Boykott der Jungtürken gegen österreichische Waren drohte auf deutsche Erzeugnisse überzugreifen. In Adana beschädigten demonstrierende Armenier eine deutsche Baumwollspinnerei. Vor der Villa der Krupp-Vertretung in Konstantinopel kam es im Oktober und November 1908 zu häufigen Protesten türkischer Studenten gegen die korrupte Praxis dieses größten mitteleuropäischen Rüstungstrusts. Bei der Anatolischen Eisenbahngesellschaft streikten die Arbeiter um höhere Löhne und für die Absetzung des Generaldirektors Huguenin. Im Parlament brachte am 18. Januar 1909 der Abgeordnete für Bagdad, Ismail Hakki, eine Anfrage, betreffend die Bagdadbahn, ein. Hakki erklärte, daß die Erteilung der Konzession nur unter einem autokratischen und korrupten Regime möglich gewesen sei.

Für die Deutsche Bank und Krupp waren schlechte Zeiten hereingebrochen. Der Unterstützung der bisherigen türkischen Regierung beraubt, war ihrer Position im Nahen Osten die entscheidende Grundlage entzogen. Der große Gewinner der türkischen Revolution war zweifellos Großbritannien, das schon frühzeitig

auf die jungtürkischen Emigranten gesetzt hatte, um mit ihnen gemeinsam am Tage ihres Sieges den gefährlichen deutschen Rivalen in Konstantinopel aus dem Sattel zu heben. Die britische Rechnung ging zunächst auch auf. Hohe britische Offiziere und Beamte wurden zur Reorganisation der türkischen Flotte, des Finanzwesens sowie der allgemeinen Verwaltung herangezogen. Der erste Großwesir nach der jungtürkischen „Wachablösung“ war der englandfreundlich eingestellte Kiamil Pascha; durch ihn leitete faktisch der britische Botschafter die Regierungsgeschäfte. Die Gründung einer türkischen Nationalbank wurde dem britischen Finanzkapitalisten Cassel übertragen. Zwei englische Gesellschaften erhielten Konzessionen für die Küstenschiffahrt im Marmarameer, in Syrien, im Roten Meer, im Persischen Golf, nach Mazedonien und Albanien. Die Erteilung weiterer Konzessionen für eine Eisenbahnlinie Persischer Golf–Bagdad, die Bewässerung Mesopotamiens, die Schiffahrt auf dem Tigris und Euphrat und für den Ausbau und die Kontrolle der Häfen Basra, Bagdad und Kuwait wurde bereits im türkischen Kabinett diskutiert. Der britische Imperialismus ging äußerst zielstrebig an die Verwirklichung seines Planes, die Machteinbuße des deutschen Konkurrenten zur Errichtung seiner eigenen politischen und ökonomischen Vorherrschaft in dem heißumkämpften Mesopotamien auszunutzen.

„Der Traum der ‚deutschen Bagdadbahn‘ . . . ist ausgeträumt“

Diese Veränderungen im politischen Gefüge der Türkei waren von so einschneidender, für das deutsche Monopolkapital so gefährlicher Bedeutung, daß die führenden Monopolkapitalisten nicht mehr viel Hoffnung auf die Realisierung ihrer Nahostpläne hatten. Helfferich, ehemals Legationsrat in der Kolonialabteilung des Auswärtigen Amtes, jetzt Direktor der Deutschen Bank, berichtete Ende 1908 aus Konstantinopel an den Generaldirektor

der Deutschen Bank, Gwinner: „Es ist traurig zu sehen, wie sich unter den widrigen Verhältnissen die Stellung Marschalls verändert hat, früher nahezu allmächtig, um Haupteslänge über die Botschafter hervorragend, heute zur Ohnmacht verurteilt.“⁴⁵ Im gleichen Brief zog Helfferich resignierend folgendes Fazit aus der deutschen Bagdadbahnpolitik: „Der Traum der ‚deutschen Bagdadbahn‘ bis zum Golf ist ausgeträumt.“⁴⁶

Die deutschen Imperialisten hatten auch allen Grund zur Resignation. Während Frankreich und England schon Jahrzehnte vor ihnen sich im Osmanischen Reich festgesetzt hatten, hatten sie erst später auf schmäler, wenn auch bedeutsamer Front, im Bahnbau und Waffenhandel, einbrechen können. Nach wie vor hatte das französische und britische Kapital auf breiter Front in der türkischen Wirtschaft einen Vorsprung, so im Handel, in der Schifffahrt und in den Finanz- und Geldgeschäften.

Auf dem Gebiet des Warenexports nach der Türkei hatte Deutschland zwar aufgeholt, aber auch 1913 noch hielt England die erste Stelle im türkischen Handel. Deutschland rangierte nach Österreich-Ungarn an dritter Stelle. Auf dem Gebiet des Warenexports war es Deutschland nicht gelungen, die Vormachtstellung Englands und Frankreichs zu brechen, geschweige denn die Türkei in einen ausschließlich deutschen Absatzmarkt zu verwandeln. Ähnlich war es auf dem Gebiet der Schifffahrtsunternehmungen. Es gelang dem deutschen Reedereikapital zwar Boden zu gewinnen, doch gelang es ihm nicht, ein Monopol des Seeverkehrs von und nach der Türkei zu errichten. Auch die Positionen des deutschen Bankkapitals waren in der Türkei nicht die dominierenden, obwohl es einige deutsche Banken für Kredit-, Geld- und Wechselgeschäfte in der Türkei gab. So die Deutsche Palästinabank und die Deutsche Orientbank. Dieses deutsche Bankkapital heimste auch enorme Profite ein, konnte aber keinesfalls das britisch-französische Bankkapital aus dem Felde schlagen. Insgesamt gesehen hatte das deutsche Monopolkapital in der türkischen Wirtschaft keineswegs das britische und französische verdrängt. Die wirt-

schaftspolitischen Positionen Englands, Frankreichs und Rußlands, der Triple-Entente, ließen diejenigen Deutschlands und seines Bundesgenossen Österreich-Ungarn in der Türkei hinter sich.⁴⁷ Deutschlands Positionen waren dafür jedoch auf entscheidende Punkte konzentriert: den Bahnbau und die Rüstungsgeschäfte mit der türkischen Armee. Auf diesen beiden Gebieten hatte der deutsche Imperialismus, dank seiner guten Beziehungen zum korrupten reaktionären türkischen Regierungsapparat, eine Monopolstellung errungen, die ihm bis zur jungtürkischen Revolution die dominierende Stellung in der Türkei gegenüber den anderen Mächten sicherte. Doch mit der jungtürkischen Revolution wurden diese Voraussetzungen deutscher Vorherrschaft hinfällig. Die jungtürkischen Kreise standen auf seiten Englands und Frankreichs, und so drohte die Erteilung von neuen Bahnkonzessionen und die Vergabe der Rüstungsaufträge an die britischen und französischen Monopole. Die Deutsche Bank und Krupp, die deutschen Monopole insgesamt hatten Grund genug, betrübt zu sein und anzunehmen, daß der „Traum der ‚deutschen Bagdadbahn‘ bis zum Golf“ auf dem Wege der „friedlichen Durchdringung“, also der wirtschaftlichen Unterjochung, „ausgeträumt“ war.

Angesichts des Zusammenbruchs ihrer ganzen bisherigen Außenpolitik, deren Hauptelement die Bagdadbahnpolitik war, wollten die deutschen Imperialisten und Militaristen retten, was noch zu retten war, und setzten in typisch abenteuerlicher Manier alles auf eine Karte: auf den Krieg.

Im Herbst 1908, während der Bosnischen Krise, ermunterten die deutschen Imperialisten und Militaristen die Österreicher zu energischem Vorgehen. Die Generalstäbe Deutschlands und Österreich-Ungarns schlossen faktisch eine Militärkonvention und arbeiteten auf den Krieg hin. Ein Krieg Österreichs gegen Serbien hätte zwangsläufig den Krieg mit Rußland, aber auch mit Frankreich und England bedeutet. Aber für die deutschen Imperialisten und Militaristen standen auf dem Balkan und im Nahen Osten hohe Einsätze im Spiel, die sie nicht aufgeben wollten. Es ging

um die Profite der deutschen Monopole. Sie wollten Mesopotamien unbedingt zu ihrer Getreide- und Baumwollkammer machen, wollten über den Nahen Osten die Weltherrschaft ergreifen. Um ihrer Geschäfte und Profite willen setzten und setzen auch heute die Monopole die Lebensinteressen des deutschen Volkes aufs Spiel, setzen sie alles auf den Krieg.

1908/1909 kam es zum Leidwesen der deutschen Imperialisten und Militaristen nicht zum Blitzkrieg gegen Frankreich und daran anschließend zum Sieg über Rußland sowie zur Niederwerfung Englands. Rußland war mit seinen Rüstungen im Verzug und hielt daher seinen Bundesgenossen Serbien an, keinen Vorwand zum Krieg zu geben. Zum anderen waren auch Frankreich und England nicht bereit, Rußlands Stellung auf dem Balkan, am Bosphorus und im Nahen Osten stärken zu helfen.

Deutschland und Österreich-Ungarn hatten in der Bosnischen Krise anscheinend einen großen außenpolitischen Erfolg errungen. Sie hatten ohne Krieg ihre Positionen auf dem Balkan gefestigt. Aber um welchen Preis? Serbien war ein erbitterter Feind Österreich-Ungarns geworden, Rußland wurde nur noch fester an die Seite der Entente getrieben. Auch Italien, dessen imperialistische Balkaninteressen durch das Vorgehen Deutschlands und Österreich-Ungarns mit Füßen getreten worden waren, ging immer weiter auf die Seite Frankreichs und Englands über. Der deutsche Imperialismus hatte einen recht zweifelhaften Erfolg zu verbuchen, vor allem im Nahen Osten half ihm dieser Erfolg noch keinen Schritt vorwärts.

Deutsche und türkische Reaktionäre im konterrevolutionären Bunde

Doch bereits im Sommer 1909 begann sich die Situation für das deutsche Finanzkapital in Konstantinopel entscheidend zu verbessern. Die britischen Kapitalisten und ihre Hintermänner in der

türkischen Regierung hatten seit der Machtverschiebung in Konstantinopel zu entschieden, zu skrupellos auf die Unterwerfung des Osmanischen Reiches und die Inbesitznahme Mesopotamiens durch Großbritannien Kurs genommen.

Dieses rücksichtslose Vorgehen rief bei der jungtürkischen Bourgeoisie beträchtliches Mißtrauen hervor, das sich weiter verstärkte, als bekannt wurde, daß England bei dem gescheiterten Putsch von 1909, der zur Absetzung Abd ul-Hamids führte, seine Hand im Spiel hatte und in der Kretafrage die Griechen gegen die Türken vorschickte. Diese räuberische Politik der von Großbritannien geführten Entente führte zu einer Umgruppierung innerhalb des jungtürkischen Komitees. Die Londoner und Pariser jungtürkische Emigration, die bisher im Vordergrund gestanden hatte, wurde beiseite gedrängt. Bereits im Februar 1909 mußte der Großwesir Kiamil Pascha zurücktreten. In die führende Position rückten jetzt die militärischen Führer der Jungtürken, meist in Preußen ausgebildete Offiziere, wie Mahmud Schewket Pascha, Enver Bey und andere, die die Stellen des Kriegsministers, des Unterstaatssekretärs im Kriegsministerium, des Chefs des Generalstabes, des Kommandanten des Gardekorps und andere wichtige Kommandos besetzten. Diese Offiziere, im Geiste des preußischen Militarismus erzogen, unterwarfen ihr Land wieder dem deutschen Imperialismus, anstatt an der Spitze einer revolutionären anti-imperialistischen Volksbewegung den Kampf für einen souveränen, von der Kolonialknechtschaft befreiten türkischen Staat zu führen. Zum sichtbarsten Ausdruck der zurückgewonnenen deutschen Vormachtstellung am Bosphorus wurde die Entsendung des Generals Colmar von der Goltz, der bereits während der bosnischen Annexionskrise zwischen Österreich und der Türkei zu vermitteln versucht hatte, und einer großen Anzahl preußischer Offiziere zur Reorganisation der türkischen Armee im Frühjahr 1909 sowie die Übernahme türkischer Offiziere zur Ausbildung in Deutschland.

Reichskanzler Bülow erteilte Goltz folgenden politischen Auf-

trag: „Er darf sich nicht bloßstellen, soll uns aber die Türken militärisch, politisch und wirtschaftlich halten, gewinnen und an uns ketten.“⁴⁸ Von der Goltz-Pascha erfüllte diese ihm zugedachte Mission als Wegbereiter der imperialistischen Expansion wiederum zur vollsten Zufriedenheit des deutschen Monopolkapitals. Er verstand es, unter Hinweis auf die notwendige Erhöhung der militärischen Schlagkraft der türkischen Armee nicht nur der deutschen Rüstungsindustrie neue Aufträge zu verschaffen, sondern auch die deutschfreundlichen jungtürkischen Machthaber von der Dringlichkeit des Weiterbaus der Bagdadbahn durch den deutschen Imperialismus zu überzeugen. Von der Goltz-Pascha hatte hervorragenden Anteil daran, daß die zum Teil zerrissenen Fäden zwischen den Finanzkapitalisten der Deutschen Bank und der Pforte neu geknüpft und die bisherigen Konzessionsverträge über die Bagdadbahn, insbesondere der von 1908, von der jungtürkischen Regierung anerkannt wurden.

Darüber hinaus war die geschickte Tätigkeit des Generals die notwendige Voraussetzung für eine Aktion der deutschen Diplomatie, die die deutsche Vorherrschaft am Goldenen Horn endgültig wiederherstellen und die herrschende jungtürkische Clique auf Gedeih und Verderb dem deutschen Imperialismus ausliefern sollte. Worum es ging? Die Türkei befand sich unmittelbar nach der Revolution in einer außerordentlich schwierigen finanziellen Krise, die nur durch die Aufnahme einer größeren Anleihe überwunden werden konnte. Doch die Versuche des türkischen Finanzministers, die Anleihe auf dem Londoner und Pariser Geldmarkt unterzubringen, scheiterten einmal an den erpresserischen Bedingungen der französischen und der englischen Hochfinanz und zum anderen an deutschen Intrigen, die auf Anweisung Berlins vor allem von Marschall und von der Goltz ausgingen; denn trotz der angespannten eigenen Finanzlage war die „Wilhelmstraße“ in Verfolgung ihrer aggressiven Ziele unter allen Umständen entschlossen, die von der Türkei gewünschte Anleihe auf dem deutschen Markt unterzubringen. Das gelang auch im November 1910.

Diese von den höchsten Berliner Stellen veranlaßte Aktion nahm den englisch-französischen Konkurrenten die letzte Möglichkeit, einen wirkungsvollen Angriff gegen die Wiedererrichtung der deutschen Vorherrschaft in der Türkei zu führen. Unmittelbar nach der Unterzeichnung des Anleihevertrages begannen neue Verhandlungen zwischen türkischen und deutschen Vertretern über die Fortsetzung des Bagdadbahnbaus, die am 21. März 1911 mit dem Abschluß einer weiteren Konzession, bestehend aus drei Teilen, endeten.

Die erste Konvention gab der Deutschen Bank das Recht, sofort mit dem Bau der Strecke von Bulgurlu bis Bagdad zu beginnen, wofür ihr als Pfänder ein Teil der türkischen Staatseinnahmen und die Überschüsse der für die Anatolische Bahn verpfändeten Einnahmen zur Verfügung gestellt wurden. Marschall bemerkte dazu in einem Telegramm an das Auswärtige Amt: „Mit der Konvention ist Bahnbau bis Bagdad definitiv geordnet. Mit Einschluß der Anatolischen Bahn unterstehen damit zirka 2700 km der deutschen Kontrolle, das ist etwas mehr als die Entfernung von Berlin-Köln-Paris nach Madrid.“⁴⁹

Die zweite und dritte Konvention ermöglichten der Bagdadbahn-Gesellschaft den Bau einer Zweigbahn von Osmanija nach Alexandrette sowie die Anlage eines Hafens in dieser nordsyrischen Stadt. Dadurch sollte der Handel Aleppos und des fruchtbaren Obermesopotamiens, der bis dahin im wesentlichen dem vom französischen Handelskapital beherrschten Tripolis zugute kam, nach Alexandrette geführt und der Bagdadbahn der Zugang zum Mittelländischen Meer gesichert werden. „Der Erfolg, daß Alexandrette in den Bereich der Bagdadbahn mit einbezogen wird“, schrieb der deutsche Konsul aus Aleppo an das Auswärtige Amt, „ist um so höher zu schätzen, als deutscher Einfluß dadurch in einem Hafen vorwiegen wird, an dem bisher sich kein einziger Deutscher befindet und in dem bisher auch sonst deutsche Interessen nur in bescheidenstem Maße vertreten waren.“⁵⁰ Alexandrette war nach Absprache mit den Hamburger Großreedern von

der Deutschen Bank als „das gewaltige Ein- und Ausfalltor der deutschen Bagdadbahn“ ausersehen.⁵¹

Die Konzession vom März 1911 bedeutete für den deutschen Imperialismus einen weiteren Schritt vorwärts auf dem Wege der Unterwerfung des Osmanischen Reiches und zur Verwirklichung seiner expansiven Ziele. Die mehrjährige Unterbrechung im Bahnbau war jetzt zu Ende. Die Bauarbeiten wurden unmittelbar nach Abschluß der Konzession an mehreren Stellen gleichzeitig aufgenommen: bei Bulgurlu, in der cilicischen Ebene, südlich des Taurus und von Bagdad aus in nördlicher Richtung. Zwischen 1911 und 1914 wurden folgende Strecken in Betrieb genommen: Bulgurlu–Ulukischla (38 km am 1. Juli 1911), Dorak–Jenidsche (18 km am 27. April 1912), Jenidsche–Mamure (97 km am 27. April 1912), Radschu–Aleppo–Dscherablus (203 km am 15. Dezember 1912), Ulukischla–Karapunar (53 km am 21. Dezember 1912), Troprakale–Alexandrette (59 km am 1. November 1913), Bagdad–Sumike (62 km am 2. Juni 1914), Dscherablus–Tel Ebiad (100 km am 11. Juli 1914) und Sumike–Istabolat und Istabolat–Samarra (57 km am 27. August 1914 und 7. Oktober 1914). Bei Ausbruch des Weltkrieges waren von der 1715 Kilometer langen Strecke Konia–Bagdad 887 Kilometer fertiggestellt, es fehlten noch die Gebirgsstrecken Taurus (38 km) und Amanus (100 km) sowie die Sektion Samarra–Mosul–Tel Ebiad (690 km).

Die Schienenstränge der Bagdadbahn schoben den Einflußbereich des deutschen Imperialismus von Anatolien aus immer weiter nach Mesopotamien vor, in das zum „indischen Glacis“ gehörende Gebiet des britischen Hauptrivalen im Kampf um die weltpolitische Vorherrschaft.

Auch die Geschäfte der deutschen Rüstungsmonopole, an der Spitze Krupps, florierten wieder. Nach entsprechender Vorarbeit durch den deutschen Militärattaché bei der Pforte, Major Stempel, dem Vertrauensmann der deutschen Rüstungsindustrie am Bosphorus, wurde 1909 deutschen Firmen eine Lieferung von 300 Millionen Patronen übertragen; und zwar beteiligten sich an die-



sem Auftrag die Deutschen Waffen- und Munitionsfabriken in Karlsruhe, die Waffenfabrik Polte & Co. in Hamburg und die Rheinischen Metallwaren- und Maschinenfabriken Düsseldorf.

Ende Januar 1910 handelte Marschall, wiederum mit Hilfe des türkischen Kriegsministeriums, einen weiteren großen Auftrag ein. Die „Frankfurter Zeitung“ plauderte am 13. März 1910 über dieses Millionengeschäft, das die Monopolstellung der deutschen Rüstungsindustrie am Bosphorus weiter festigte, folgende Einzelheiten aus: „Außer Krupp, der einen neuen Auftrag für neunzig Feldgeschütze erhielt, und Schichau in Elbing, welcher vier Kontretorpilleurs (Torpedobootjäger – *L. R.*) liefert, wurde eine mehrere Millionen betragende Tuchlieferung einer Berliner Fabrik zugesprochen. Ferner empfangen bedeutendere Aufträge Dahmann in Gevelsberg, Schanzzeug für ungefähr 600 000 Mk., Hilgers in Rheinbrohl, Brückenzeug für etwa denselben Betrag, Dittmann in Berlin, Telegraphenzeug für 1 300 000 Mk., und Hahn in Kassel, Telemeter für vorläufig 60 000 Mk. Andere bedeutendere Bestellungen stehen noch aus. So dürfte eine solche für die Lieferung von Zelten ebenfalls an die deutsche Industrie vergeben werden . . .“⁵²

1911 und 1912 belieferten die deutschen Rüstungskonzerne die Türkei mit Waffen und Munition für den Krieg gegen den deutschen Bündnispartner Italien; und 1912/1913 verdienten die Rüstungsmagnaten der Ruhr weitere Millionen an den Balkankriegen, da sie nicht nur die Pforte, das sorgsam gehütete Reservat des Essener Hauses, sondern auch Bulgarien und Rumänien mit Kriegsmaterial versorgten.

Schließlich versprach sich der deutsche Imperialismus und Militarismus auch von der Entsendung der Militärmission unter General Liman von Sanders im Dezember 1913 nach Konstantinopel nicht nur eine Stärkung seines politischen und militärstrategischen Einflusses in der Türkei, sondern auch große Aufträge für das deutsche Monopolkapital, besonders für Krupp. „Scheinbar geht es um eine ‚rein politische‘ Angelegenheit, um die Mission

des deutschen Generals Liman v. Sanders, der an der Spitze einer Gruppe ausgewählter Offiziere in die Türkei entsandt worden ist, deren nach dem Balkandebakel zerrüttetes Heerwesen zu reorganisieren. Der Initiator der Sache ist Deutschlands Militärattaché an der Pforte, Major v. Stempel, ein Mann mit erstaunlicher Begabung für Rüstungsgeschäfte, der seine dienstliche Hauptaufgabe darin sieht, den Türken alte Kriegsschiffe und Restposten von Waffen aufzureden. Da wird es nicht überraschen, daß sich die militärische Reorganisation als geschickte Einfädelung eines Geschäfts von wahrhaft überwältigenden Dimensionen entpuppt: zu vergeben ist nicht weniger als die völlige Neuausstattung der türkischen Feldartillerie, der Bau von Docks und Marinearsenalen, Kanonenparks für die Befestigung der Meerengen und riesige Fortifikationsanlagen in der Linie von Tschaltaltscha.“⁵³

Das Waffengeschäft mit der Pforte war ein bedeutender Aktivposten im imperialistischen Außenhandel Deutschlands mit der Türkei. Mehr noch: Die Höhe des „Türken-Kontos“ der Krupp-Werke bildete eine Art Gradmesser für die Intensität des deutschen Einflusses am Bosphorus. Der deutsche Imperialismus hatte trotz heftiger Konkurrenz mit den britischen und französischen Rüstungsmonopolen seine Positionen in der Türkei zu einer monopolähnlichen Stellungen ausgebaut.

Kapitalexport bringt phantastische Gewinne

„Für den neuesten Kapitalismus, mit der Herrschaft der Monopole, ist der Export von *Kapital* kennzeichnend geworden“⁵⁴, schrieb Lenin in seinem Werk „Der Imperialismus als höchstes Stadium des Kapitalismus“. Die schon dargelegten Praktiken der Deutschen Bank in der Türkei bestätigen das nur zu sehr. Dieser Kapitalexport beruht auf einem relativen Kapitalüberschuß im Imperialismus, der auf Grund der Monopolprofite entsteht, die die Monopole auf dem inneren und äußeren Markt einheimen, doch

nur dort anlegen, wo sie erneut enorme Profite scheffeln können. Profitable Anlagegebiete für diesen Kapitalüberschuß erblickt das Finanzkapital in den Kolonien und Halbkolonien. In diesen rückständigen Ländern ist der Profit sehr hoch, denn die Löhne sind sehr niedrig und die Rohstoffe sowie der Grund und Boden billig. In diesen Ländern gab und gibt es meist keine starke Arbeiterbewegung, daher können die Monopole die Arbeiter dort weit stärker ausbeuten als in den imperialistischen Metropolen.

Natürlich könnten die Monopolisten ihr Kapital auch im eigenen Land anlegen, könnten sie die Produktivkräfte des eigenen Landes entwickeln, damit die Lebensbedingungen und den Lebensstandard des werktätigen Volkes heben, doch daran ist ihnen nichts gelegen, da im eigenen Lande nicht so hohe Profite wie in den Kolonien und Halbkolonien zu erzielen sind. Der relative Kapitalüberschuß ergibt sich also dadurch, „daß in einigen Ländern der Kapitalismus ‚überreif‘ geworden ist und dem Kapital (unter der Voraussetzung der Unentwickeltheit der Landwirtschaft und der Armut der Massen) ein Spielraum für ‚rentable‘ Betätigung fehlt“⁵⁵.

Vor dem ersten Weltkrieg drang das deutsche Kapital besonders stark in Ost- und Südosteuropa sowie in die Türkei ein. Führend im Kapitalexport nach der Türkei war die Deutsche Bank über Bahnbauten und Staatsanleihen geworden. Ende 1912 war die Türkei mit 29 Millionen türkischer Pfund an die Deutsche Bank verschuldet, das waren 20 Prozent der türkischen Staatsschuld. 20 Millionen Mark preßte der türkische Staat jährlich aus den geknechteten Volksmassen des Landes heraus, um allein die Zinsen an das deutsche Finanzkapital zahlen zu können.

Die vorherrschende Form des deutschen Kapitalexports in die Türkei war der Bahnbau. Mit dem gigantischen Bagdadbahnunternehmen zog das deutsche Finanzkapital unter Führung der Deutschen Bank der Türkei das „Fell zweimal über die Ohren“: einmal durch die Profite der zahlreichen Anleihen, die der Türkei zur Finanzierung des Bahnbaus „gewährt“ wurden, und zum an-

deren durch den Bahnbau selbst. „Es fällt ja bei solchen internationalen Geschäften immer etwas für den Geldgeber ab, sei es ein handelspolitischer Vorteil oder eine Kohlenstation, sei es ein Hafenbau, eine fette Konzession oder ein Kanonenauftrag. . . . Der Kapitalexport wird zu einem Mittel, den Warenexport zu fördern.“⁵⁶

Allein der Reingewinn der Anatolischen Eisenbahngesellschaft stieg von 767 557 Franc im Jahre 1890 auf 3 382 286 Franc im Jahre 1910 und auf 5 169 894 im Jahre 1914. Der Gründergewinn der Bagdadbahn wurde auf 138 Millionen Franc geschätzt, und die „Einsparungen“, die die Unternehmer der Bank dank der ihnen bewilligten Baukosten erzielten, betrugen 160 Millionen Franc. Man schätzte die direkten Kapitalinvestitionen des deutschen Imperialismus im Eisenbahnwesen der asiatischen Türkei bei Kriegsausbruch auf 225 Millionen Mark; außerdem befanden sich für etwa 500 Millionen Mark türkische Staatsschuldenverschreibungen im Besitz der deutschen Bourgeoisie. Die Eisenbahnbauten der Deutschen Bank gaben den Anstoß für die gesamten wirtschaftspolitischen Unternehmungen des deutschen Monopolkapitalismus im Vorderen Orient. Allerdings war der Umfang des Exports von Kapital aus Deutschland nach der asiatischen Türkei – läßt man die Eisenbahnen außer Betracht – bescheiden. Abgesehen von der Konzessionspolitik der Pforte und den überragenden Positionen der französischen Bourgeoisie in dieser Sphäre der wirtschaftspolitischen Expansion, lag dies in der Haltung der Deutschen Bank begründet, die für sich eine Monopolstellung auf dem Gebiete des Exports von Leihkapital und produktivem Kapital beanspruchte und, unter Ausnutzung ihres überragenden Einflusses, den Versuch deutscher Außenseiter, an der Ausplünderung des Osmanischen Reiches teilzuhaben, oftmals – auch mit Hilfe der von ihr völlig beherrschten Botschaft in Konstantinopel – verhinderte.

Ein typisches Beispiel für den wilden Konkurrenzkampf der Monopole, der selbst gegen die Klasseninteressen der Monopoli-

sten gerichtet ist. Obwohl die Deutsche Bank an einer weitgehenden Unterwerfung der Türkei interessiert war, unterband sie gleichzeitig aus ihren egoistischen Monopolinteressen heraus ein Eindringen anderer deutscher Unternehmer, ein stärkeres Vordringen des deutschen Kapitals überhaupt in der Türkei.

Von größter Bedeutung für die aggressive deutsche Nahostpolitik waren die Kapitalinvestitionen deutscher Finanzkreise, die den Zweck verfolgten, den Wert des Osmanischen Reiches als Rohstoffquelle für die deutsche Industrie zu erhöhen. Als zentrales Unternehmen dieser Art galt das von der Deutschen Bank betriebene Millionenprojekt zur Bewässerung der Koniaebene. Es lag in der Absicht der Direktoren der Deutschen Bank, dieses von der Bagdadbahn durchzogene Gebiet durch künstliche Bewässerung in einen Baumwolllieferanten für die deutsche Textilindustrie zu verwandeln. Wie bei allen ihren Aktionen im Nahen Osten erhielt die Deutsche Bank auch für die Verwirklichung dieses Vorhabens sofort die tatkräftigste Unterstützung des Auswärtigen Amtes. Dabei kam es zu der üblichen Gewaltenteilung: Während die Finanzmagnaten der Bank für die Bereitstellung der Kapitalien – sie dachten an eine Verdoppelung des Aktienkapitals der Anatolischen Eisenbahngesellschaft – sorgten, übernahmen es ihre Vertrauensmänner in der politischen Führung, von der Pforte die Konzession zu erpressen. Am 4. September 1907 hatten sie ihr Ziel erreicht. Der Botschafter konnte dem Auswärtigen Amt melden, daß durch eine Verfügung des Sultans die Anatolische Eisenbahngesellschaft in den Besitz der heißumkämpften Konzession über die Ent- und Bewässerung der Koniaebene, eines Gebietes von etwa 53 000 Hektar, gekommen war. Die Kosten für das Unternehmen, auf 20 Millionen Mark veranschlagt, wurden von der Deutschen Bank bei fünfprozentiger Verzinsung und gegen Verpfändung der zu erwartenden Mehrerträge des Gebietes vorgeschossen – ein wahrhaft profitables Geschäft.

Noch während die Bewässerungsarbeiten in der Provinz Konia im Gange waren, beschäftigte sich die Deutsche Bank mit einem

neuen Riesenprojekt dieser Art, der Bewässerung der Adanaebene. Nachdem die von der Deutschen Bank eingesetzte Studienkommission – ihr waren auch Experten des preußischen Arbeitsministeriums zugeteilt worden – die Bodenaufnahmen abgeschlossen hatte, wurde 1913 die Konzessionierung perfekt. Die Deutsche Bank, wiederum vertreten durch die Firma Holzmann & Co., übernahm es, dem deutschen Imperialismus im Vilajet Adana 500 000 Hektar, speziell für den Baumwollanbau, zu erschließen.

Noch vor Aufnahme des Kampfes um die Erlangung dieser Konzessionen hatte die Deutsche Bank im Jahre 1905 in Dresden jenes Unternehmen gegründet, das die Ausplünderung der Rohstoffe der asiatischen Türkei, vorwiegend der Baumwolle, zugunsten der deutschen Industrie organisieren sollte: die Deutsche Levantinische Baumwoll-Gesellschaft. Dieses Unternehmen, das Niederlassungen in Adana und Smyrna unterhielt, konzentrierte sich vor allem auf den Anbau und die Erfassung von Baumwolle in der cilicischen Ebene. Hier legte sie mit landwirtschaftlichen Maschinen ausgestattete Farmen an, auf denen verarmte türkische Bauern als Lohnarbeiter ausgebeutet wurden. Gleichzeitig drängte sie den Bauern, um diese zum Anbau von Baumwolle zu veranlassen, Kredite in Form von Hypotheken auf. Dadurch gelang es der Gesellschaft, relativ große Landstriche des fruchtbarsten Gebietes Kleinasiens unter ihre Kontrolle zu bringen, die vielleicht eines Tages durch deutsche Kolonisten besiedelt werden sollten.

Weiterhin führte die Deutsche Bank einen zähen Kampf um die Kontrolle der mesopotamischen Ölfelder. Im Konkurrenzkampf mit den britischen Rivalen gelang es ihr 1912, sich einen Anteil von immerhin 25 Prozent am mesopotamischen Erdöl zu sichern. Doch diese Anfangserfolge befriedigten die Deutsche Bank nicht. Sie beanspruchte eine Monopolstellung in der Ausbeutung des Erdöls im Nahen Osten.

Parallel zu den Aktionen der Deutschen Bank eröffnete der deutsche Imperialismus im Jahre 1907 auch den Kampf um seine Beteiligung an der Ausbeutung der Bodenschätze dieses Raumes.

Obwohl Deutschland unter den Importländern türkischer Erze an zweiter Stelle stand, hatte es zu Beginn des 20. Jahrhunderts in der türkischen Minenindustrie noch keine nennenswerten Kapitalien investiert. Alle bedeutenden türkischen Minen befanden sich unter der Kontrolle des französischen und in geringem Maße des britischen Kapitals. Über die wichtigen Rohstoffquellen, die im Konkurrenzkampf der Monopole von entscheidender Bedeutung sind⁵⁷, hatte das deutsche Finanzkapital in der Türkei noch kein Monopol erringen können. Um diesen Zustand zu ändern, gründeten am 19. November 1906 die Nationalbank für Deutschland, die Deutsche Orientbank, die Deutsche Levante-Linie, Vertreter der Hüttenindustrie sowie die Königlich-Preußische Geologische Landesanstalt die Mittelmeer-Bergwerks-Studiengesellschaft. Der Kampf um die Sicherung der Maximalprofite zwang hier die verschiedensten Unternehmen, ein Abkommen zu schließen. „Die Konkurrenz wandelt sich zum Monopol“⁵⁸, wie Lenin schrieb. Doch während das Unternehmen in der europäischen Türkei und auch in Marokko innerhalb kurzer Zeit beachtliche Erfolge aufweisen konnte, gelang es ihm infolge der überragenden englisch-französischen Konkurrenz nicht, sich in Kleinasien festzusetzen. Diese Entwicklung sowie der Ausbruch der jungtürkischen Revolution und die damit verbundene vorübergehende Wiederherstellung des englisch-französischen Einflusses in Konstantinopel führten schließlich zur Auflösung der Gesellschaft.

Einen hartnäckigen Kampf führte der deutsche Imperialismus des weiteren, um Konzessionen auf Ausführung von Hafenbauten und zur Elektrifizierung kommunaler Unternehmen zu erwerben. Besonders letztere versprachen den deutschen Industrien nicht nur hohe Profite, sie konnten auch der Ausgangspunkt für die Stärkung des politischen Einflusses Deutschlands in allen größeren Städten der Türkei, nicht zuletzt durch die dauernde Anstellung deutscher Ingenieure und Techniker, werden. Die Jagd nach Konzessionen für elektrische Unternehmungen gehörte auch zum Großprojekt der mit der Deutschen Bank verbundenen Elektrokon-

zerne, für die sich die politische Zentrale mit bekannter Intensität einsetzte, zumal eine starke englische, französische und belgische Konkurrenz gleiche Pläne verfolgte. Doch der Versuch der deutschen Konzerne, sich mit Elektroerzeugnissen und durch die Montage elektrischer Anlagen in der Türkei eine Monopolstellung zu erkämpfen, scheiterte ebenso wie das Vorhaben, den deutschen Anteil an den extraktiven Unternehmungen zu erhöhen, um an Ort und Stelle die zu Spottpreisen aufgekauften Rohstoffe unter Ausnutzung der billigen Arbeitskräfte und der vertraglichen Vorrechte zu verarbeiten.

Der steigende Export von Kapital aus Deutschland nach der Türkei sollte vor allem das Osmanische Reich in ein ertragreiches Rohstoff- und Agraranhängsel des deutschen Imperialismus verwandeln sowie die Voraussetzungen für seine strategische Beherrschung (Eisenbahnen!) schaffen. Dagegen diente er unter keinen Umständen, wie die Ideologen des deutschen Imperialismus wiederholt versicherten, der Industrialisierung des Osmanischen Reiches. Der deutsche Imperialismus war wie der englische, französische, wie überhaupt jeder Imperialismus, nicht nur gegen die Errichtung von nationalen Industrien in den Kolonien und Halbkolonien, vielmehr zerstörte er durch seinen Waren- und Kapitalexport das entwickelte einheimische Gewerbe, hemmte das Wachstum der Produktivkräfte und beseitigte jegliche Voraussetzungen für eine selbständige wirtschaftliche Entwicklung der Türkei. Dieser Kapitalexport der deutschen Monopole diente auch keineswegs den nationalen Interessen Deutschlands, denn bedeutende Mittel wurden dem Lande entzogen, wodurch die Entfaltung der produktiven Kräfte, der modernen Industrie und Landwirtschaft, der Wissenschaft und Technik sowie der Kultur, behindert wurde. Die von den deutschen Orientchauvinisten prahlerisch verkündete „industrielle Initiative“ Deutschlands in der Türkei wurde ausschließlich von der Gier der Monopole nach Höchstprofiten diktiert.

Kompromiß oder Krieg?

Das Schachergeschäft der imperialistischen Großmächte

Innerhalb der Entente riefen der prodeutsche Kurs des jung-türkischen Komitees, die Berufung preußischer Militärs zur Reorganisation des türkischen Heerwesens und vor allem die Konventionen von 1911 beträchtliche Unruhe hervor. In Petersburg, Paris und London wurde sehr wohl erkannt, daß der deutsche Imperialismus auf dem besten Wege war, die heißumkämpfte Türkei in eine ausschließlich deutsche Einflußsphäre zu verwandeln; zumindest machte sein wichtigstes Werkzeug zur Erreichung dieses Zieles, die Bagdadbahn, trotz des Widerstandes der Entente gegen die türkische Zollerhöhung von 11 auf 15 Prozent rasche Fortschritte. Die Fortsetzung der Abwehraktionen durch die Anti-Bagdadbahn-Koalition konnte bestenfalls die Ausführung der Konventionen von 1911 verlangsamen, aber nicht verhindern. Deshalb setzte sich in den Kabinetten der Entente, die trotz ihrer allgemein-politischen Blockbildung in der Orientfrage nicht frei von Gegensätzen waren, die Ansicht durch, den Widerstand gegen die Bagdadbahn aufzugeben, um dafür – solange noch Zeit war – auf Kosten der Völker des Osmanischen Reiches entsprechende Kompensationen auszuhandeln. Außerdem hatte ja gerade die zweite Marokkokrise zwischen Deutschland und Frankreich von 1911⁵⁹ gezeigt, daß der deutsche Imperialismus, obwohl er ein gewaltiges Kriegsgeschrei erhob, zu Verhandlungen gezwungen werden konnte. Auch im Nahen Osten glaubten die Entente-Imperialisten durch Verhandlungen Vorteile zu ergattern, war ihnen doch auch bekannt, daß der deutsche Imperialismus militärisch noch nicht stark genug war, sich in ein Kriegsabenteuer einzulassen. Dem deutschen Monopolkapital kam aber trotz seiner jüngsten Erfolge in der Türkei dieser Kurswechsel der Entente in der Bagdadbahnfrage äußerst gelegen. Er versprach sich davon ein Ende des Finanzboykotts seiner Rivalen und damit eine schnellere

Fertigstellung der unter seiner Kontrolle stehenden kleinasiatischen Transversallinie, und er hoffte, durch separate Verhandlungen die Gegensätze zwischen den Entente-Mächten ausnutzen zu können, eventuell die Entente zu sprengen. Durch Gewährung einiger Zugeständnisse und ohne den „deutschen“ Charakter der Bagdadbahn aufzugeben, wollten die deutsche Regierung und die Deutsche Bank die außenpolitische Situation für das imperialistische Deutschland verbessern. Hierin offenbarte sich die Schwäche des deutschen Imperialismus gegenüber der geschlossenen Front Englands, Frankreichs und Rußlands. Durch seine aggressive Politik gegen alle Welt, seine Landrüstungen gegen Frankreich und Rußland, seine Flottenrüstung gegen England, sein aggressives Auftreten in Marokko, im Fernen Osten und nicht zuletzt im Nahen Osten hatte der deutsche Imperialismus seine Kräfte verzettelt, die übrigen Großmächte in eine Front gegen sich getrieben. In seiner hemmungslosen Raffgier hatte er sich übernommen, so daß er jetzt gezwungen war, auf Kompromisse einzugehen. Jetzt versuchten die deutschen Imperialisten, einzelne Länder aus der Anti-Bagdadbahn-Koalition herauszubrechen.

Das erste Abkommen über die Abgrenzung der beiderseitigen Interessen im Nahen Osten wurde am 19. August 1911 in Potsdam zwischen Deutschland und Rußland unterzeichnet. Es fiel eindeutig zugunsten der deutschen Imperialisten aus, die im Abkommen die Gleichberechtigung des deutschen Handels in Persien und den Bau einer Eisenbahn von Chanekin nach Teheran spätestens fünf Jahre nach der Fertigstellung der Zweiglinie der Bagdadbahn von Sadidsche nach Chanekin durch russische Unternehmer oder, falls diese nicht dazu in der Lage sein sollten, durch deutsche Kapitalisten zugestanden erhielten. Bei dem überlegenen ökonomischen Potential des deutschen Monopolkapitals war vorauszusehen, daß dieses Zugeständnis nach Vollendung der Bagdadbahn zur wirtschafts-politischen Durchdringung Persiens durch die deutschen Monopole führen mußte. Dem weiteren Vordringen des deutschen Imperialismus war also durch den russischen kein

wirksamer Riegel vorgeschoben worden. Unmittelbar nach diesem Potsdamer Abkommen begannen intensive deutsch-französische Besprechungen über die Abgrenzung der gegenseitigen Interessen in der Türkei, die zwar durch die zweite Marokkokrise, den italienisch-türkischen Krieg 1911/1912 und die Balkankriege 1912/1913 mehrmals unterbrochen, aber am 15. Februar 1914 durch eine von beiden Regierungen bestätigte Vereinbarung zwischen der Ottomanbank und der Deutschen Bank doch noch zu Ende geführt wurden.

Auch in diesem Abkommen erreichte der deutsche Imperialismus, daß der Widerstand gegen die Bagdadbahn eingestellt wurde und die von den Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn durchzogenen Gebiete als deutsche Interessensphäre anerkannt wurden. Aber die Kompensationen, die er dem französischen Rivalen – nicht zuletzt auf Wunsch des jungtürkischen Komitees, das auf das französische Kapital bei der Verwirklichung größerer industrieller, verkehrstechnischer oder militärischer Projekte nicht verzichten konnte – gewähren mußte, waren weit bedeutungsvoller als die dem Zarismus zugestandenen. Syrien, mit Ausnahme einer neutralen Zone im Norden, Armenien und das nördliche Anatolien wurden als französische Einflußsphäre anerkannt, wozu auch das Recht des Eisenbahnbaus gehörte. Diese weitgehenden Zugeständnisse des deutschen Finanzkapitals und des Auswärtigen Amtes an Frankreich widersprachen völlig der seit der Jahrhundertwende betriebenen Orientpolitik des deutschen Imperialismus, die auf die Verwandlung der Türkei in ein ausschließlich deutsches Ausbeutungsobjekt abzielte. Wenn entgegen dieser nach wie vor gültigen Zielsetzung der deutsche Imperialismus den „traditionellen Erbfeind“ derart „großzügig“ Anteil haben ließ an einer Beute, die er zum gegebenen Zeitpunkt unter allen Umständen allein erben wollte, dann deshalb, um dem französisch-russischen und französisch-englischen Gegensatz im Vorderen Orient neuen Zündstoff zu geben, um eventuell Frankreich von seinen Bündnispartnern zu trennen.

Wichtiger als mit Rußland und Frankreich war für das Auswärtige Amt die Auseinandersetzung mit Großbritannien, denn diese Macht spielte die führende Rolle in der Anti-Bagdadbahn-Koalition. Der deutsch-englische Antagonismus war auch im Vorderen Orient längst zum entscheidenden Gegensatz geworden, und die britische Bourgeoisie versperrte durch heftigen Widerstand den heißersehnten Zugang zum Persischen Golf. Beide Mächte führten seit der Jahrhundertwende einen erbitterten Kampf um die Beherrschung Mesopotamiens, wobei der deutsche Imperialismus durch die Bagdadbahn von Norden aus sein Ziel zu erreichen suchte, während England von seinen Stützpunkten im Persischen Golf und von Südpersien her das fruchtbare und militärisch bedeutsame Zwischenstück auf dem Landweg von Ägypten nach Indien unter seine Kontrolle zu bringen suchte.

Bei diesem gegenseitigen Abtasten der Hauptanwärter auf das türkische Erbe ergab sich folgende Zwischenbilanz: Der deutsche Imperialismus hatte sich zwar durch das Abkommen von 1911 den Bahnbau bis Bagdad gesichert, es gelang ihm jedoch nicht, wenigstens nicht mit den Mitteln der „friedlichen Durchdringung“, den britischen Widerstand gegen die Vollendung der Bahn bis zum Persischen Golf unter deutscher Führung zu beseitigen oder für eine britische Beteiligung hohe Kompensationen zu erpressen. Auf der anderen Seite mußte sich aber die „Downing Street“ davon überzeugen, daß gegenüber dem vereinigten deutsch-türkischen Widerstand eine englische Vorherrschaft über die Strecke Bagdad-Kuwait nicht durchzusetzen war. Im Gegenteil, ein weiterer britischer Druck in dieser Richtung mußte das Bündnis der jungtürkischen Machthaber mit dem deutschen Rivalen noch fester werden lassen.

Dieses Kräfteverhältnis im nahöstlichen Raum und die schon charakterisierte internationale Lage ließ beide imperialistischen Kontrahenten ebenfalls nach einer Kompromißlösung suchen. Ein ernstes Streitobjekt zwischen Deutschland und England in Mesopotamien war die Flußschiffahrt auf dem Schatt-el-Arab und dem

Euphrat und Tigris. Im Kampf um ihre Kontrolle besaß Großbritannien gegenüber Deutschland einige Vorteile. Seit 1860 hatte die Lynch-Company, diese britische Firma wurde von der Indien-Regierung gestützt, das Schiffahrtsmonopol in Mesopotamien.

Mit dem Bau der Bagdadbahn erhielt die Flußschiffahrt im Zweistromland auch für den deutschen Imperialismus steigende Bedeutung. Im Falle ihrer Beherrschung übte er gleichzeitig die Oberhoheit über die beiden wichtigsten Verkehrswege Mesopotamiens aus; dann hätte er sowohl den Warenumschatz als auch die türkischen Truppentransporte in diesem Teil des Osmanischen Reiches seiner Kontrolle unterworfen. Andererseits bedeutete die britische Vormachtstellung am Schatt-el-Arab und auf dem Tigris eine ständige Bedrohung der deutschen Bagdadpolitik, eine gefährliche „Bremse“ für das nahöstliche Eroberungsprogramm des deutschen Monopolkapitalismus. Deshalb bildete die Schiffahrt auf dem Euphrat und Tigris eine der umkämpftesten Fragen in den deutsch-britischen Verhandlungen über die Bagdadbahn. Dabei kristallisierten sich folgende Standpunkte heraus: Der britische Imperialismus hielt seine Forderung nach einem englischen Schiffahrtsmonopol auf den Flüssen Mesopotamiens aufrecht; nur unter dieser Bedingung war er bereit, dem Bau der Bagdadbahn bis Basra zuzustimmen. Das deutsche Finanzkapital mußte, wollte es nicht seine aggressiven Nahostziele ernsthaft gefährden, zunächst die Fortsetzung der Bahnlinie über Bagdad hinaus sichern. Deshalb gab es den Plan einer eigenen deutschen Flußschiffahrtsgesellschaft auf, verlangte aber dafür eine hohe Beteiligung an dem englischen Unternehmen und ein oder zwei Sitze im Verwaltungsrat.

In dem auf englische Initiative zustande gekommenen Vertrag vom 15. Juni 1914 überließ Großbritannien dem deutschen Imperialismus die Strecke bis Basra, gab den Plan auf, Konkurrenzbahnen zu bauen, und versprach, „keinerlei Maßregeln zu ergreifen oder zu unterstützen, die geeignet wären, den Bau oder den



Betrieb des Bagdadbahnnetzes durch die Bagdadbahngesellschaft zu erschweren oder die Beteiligung von Kapital an diesem Unternehmen zu verhindern“⁶⁰. Die deutsche Regierung verzichtete dagegen auf den Bau der Strecke Basra-Kuwait, sie überließ England gegen eine deutsche und türkische Beteiligung von je 20 Prozent das Schifffahrtsmonopol auf dem Euphrat und Tigris, die Schiffbarmachung und Schiffbarerhaltung des Schatt-el-Arab und die Ausbeutung der Erdölvorkommen bei Mossul gegen eine deutsche Beteiligung von 25 Prozent. Schließlich stellte sie britischen Staatsangehörigen zwei Sitze im Verwaltungsrat der Bagdadbahngesellschaft und englischen Kapitalisten eine Beteiligung an dem Ausbau der Häfen von Basra und Bagdad in Aussicht.

Nach rund zehn Jahren hatte so der deutsche Imperialismus in eine Übereinkunft eingewilligt, die schon 1903 von englischer Seite zu weit günstigeren Bedingungen angeboten worden war.⁶¹ Doch die deutschen Imperialisten hatten damals das Angebot ausgeschlagen, hatten über zehn Jahre einen erbitterten Kleinkrieg mit den britischen Imperialisten geführt und waren auch jetzt, 1914, nicht bereit, entscheidende Zugeständnisse zu machen. Die imperialistischen Gegensätze waren so mächtig, wie die weitere Entwicklung zeigte, daß noch so viele kleinere Kompromisse sie nicht beseitigen konnten.

Die deutschen Imperialisten setzen auf den Krieg

Die deutsch-englischen Verhandlungen um die Bagdadbahn standen im engen Zusammenhang mit den 1909, 1910, 1911 und 1912 geführten deutsch-englischen Flottenverhandlungen. Der englische Imperialismus hatte sich auf einen militärischen Konflikt mit Deutschland seit 1909 eingestellt, aber einflußreiche Monopolkreise auf beiden Seiten traten für eine Beilegung der Gegensätze ein. Ein Teil der britischen Imperialisten wollte sich auf Kosten der Entente-Verbündeten mit Deutschland verständigen, er

hoffte, die mächtige deutsche Militärmaschine gegen seine übrigen Konkurrenten in aller Welt einsetzen zu können. Das deutsche Monopolkapital war an einer solchen Übereinkunft nicht uninteressiert, hatte es doch 1911 in der zweiten Marokkokrise eine Niederlage einstecken und 1911/1912 erleben müssen, daß sein offizieller Bundesgenosse Italien Tripolis und die Cyrenaika in Nordafrika der Türkei, seinem anderen Bundesgenossen entriß, hatte es sich doch gezeigt, daß die Feindschaft mit England dem imperialistischen Deutschland empfindliche Schlappen gebracht und zu seiner völligen Isolierung geführt hatte. War immerhin ein Kompromiß über die Bagdadbahn für das deutsche Monopolkapital, vornehmlich für die Deutsche Bank, tragbar, so war eine Verständigung über einen Stopp der Flottenrüstungen unmöglich. Die deutschen Rüstungsmonopole, die Panzerplatten- und Kanonenkonzerne, an der Spitze Krupp, verbateten sich solche Vereinbarungen. Für sie ging es um ihre enormen Monopolprofite, um die dauernde Auslastung ihrer Rüstungsproduktionskapazitäten. Nur ständig steigende Heeres- und Flottenrüstungen garantierten ihnen das. Um dieser Profite willen standen sie hinter der Politik des Wettrüstens, trieben sie die deutsche Regierung seit der ersten Marokkokrise von 1905 von einer Kriegsprovokation zur anderen, setzten sie skrupellos die Existenz der deutschen Nation aufs Spiel. Sie warteten nur auf eine günstige Situation, um die Neuaufteilung der Welt mit militärischen Mitteln durchzusetzen.

Die aggressive Expansionspolitik der deutschen Monopolherren und Junker in alle Himmelsrichtungen hatte England, Frankreich und Rußland gezwungen, sich zur Abwehr der imperialistischen deutschen Ansprüche zusammenzuschließen. Das imperialistische Deutschland hatte sich durch seine Raubpolitik hoffnungslos isoliert. Der Knoten imperialistischer Widersprüche in Europa war bei dem allgemein imperialistischen Charakter der Politik aller Mächte nur im Krieg zu lösen. Auf diesen Krieg legten sich am Vorabend des ersten Weltkrieges mehr und mehr alle Gruppierungen des deutschen Monopolkapitals fest. Die Rüstungsmono-

pole stellten sich auf ihn seit Anfang 1914 ein. Ab März 1914 hatten die deutschen Militaristen den Mobilmachungsplan fertig ausgearbeitet, im Sommer 1914 waren die Kriegsvorbereitungen beendet. In einem unwiderstehlichen Blitzfeldzug gedachten die deutschen Imperialisten und Militaristen Frankreich und Rußland niederzuwerfen und sich dann anschließend mit England, das nach ihren Erwartungen neutral bleiben würde, verständigen zu können. Dieser Krieg sollte natürlich den Nahen Osten dem deutschen Monopolkapital sichern. Für den Krieg glaubte man sich also gerüstet, es fehlte nur noch der Anlaß. Der Mord von Sarajevo sollte ihn bringen.

Die Bagdadbahnstrategie – eine der Kriegsursachen

Im Kampf um die Neuaufteilung der Welt war der deutsche Imperialismus in drei Richtungen vorgedrungen, in Afrika, im Nahen und im Fernen Osten. Besonders im Nahen Osten hatte er dem britischen, französischen und russischen Imperialismus beachtliche Positionen streitig gemacht und besetzt. Hauptträger der als „Bagdadbahnstrategie“ bekannt gewordenen Türkenpolitik des wilhelminischen Deutschlands waren einflußreiche Großbanken (Deutsche Bank, Deutsche Palästina-Bank, Nationalbank für Deutschland, Dresdner Bank), Rüstungsmagnaten (Krupp, Mauserwerke), Schiffahrtskonzerne (Deutsche Levante-Linie, Norddeutscher Lloyd, Hamburg-Amerika-Linie), Teile der monopolistisch organisierten Chemie- und Elektroindustrie (AEG, Siemens & Halske, Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg) und kapitalistische Großunternehmen der Exportindustrie (besonders Textilindustrielle Sachsens und Berlins sowie Eisenindustrielle des Rheinlandes). Diese unter Führung der Deutschen Bank und des Krupp-Konzerns stehende Monopolgruppe organisierte durch intensiven Kapital-export die zunehmende finanzpolitische Versklavung der Türkei,

sie stellte mit dem Bau der Anatolischen und der Bagdadbahn dem deutschen Imperialismus das entscheidende Mittel zur Verwirklichung seiner expansionistischen Pläne zur Verfügung, sie unternahm größte Anstrengungen zur Erhöhung des Warenexports nach dem Vorderen Orient und zur Ausplünderung seiner Rohstoffe, sie beteiligte sich erfolgreich am Wettrennen der „blutigen Rüstungsinternationale“ um das türkische Waffenmonopol, und sie griff zum Mittel der Bestechung und der Intrige, um eine mit dem deutschen Imperialismus paktierende türkische Bourgeoisie heranzubilden.

Durch die konzentrierte Anwendung der verschiedenartigen Methoden der „friedlichen Durchdringung“ verwirklichte der deutsche Imperialismus bis zum Jahre 1914 einen Teil seiner aggressiven Pläne: Die türkische Armee, im wesentlichen mit deutschen Waffen ausgerüstet, befand sich unter der Kontrolle des deutschen Militarismus. Die „Korsettstange“ des türkischen Verkehrswezens, die Bagdadbahn, war ein Instrument der deutschen Hochfinanz, und ihre Vollendung bis zur Kalifenstadt schritt trotz vieler Schwierigkeiten voran. Die deutsche Diplomatie hatte den im 19. Jahrhundert allmächtigen englischen, französischen und russischen Einfluß in Konstantinopel Schritt für Schritt zurückgedrängt und sich selbst mit der Zuckerbrot-und-Peitsche-Taktik in den Vordergrund gespielt, ohne allerdings eine eindeutige politische Überlegenheit zu erkämpfen.

Diese Erfolge des deutschen Imperialismus, in einem Raum errungen, in dem sich die Interessen aller Großmächte kreuzten, mußten die Gegensätze zwischen Deutschland und den Mächten der Entente verschärfen. England und Rußland sahen durch den deutschen Vorstoß nach Vorderasien nicht nur ihre Aggressionspläne gefährdet, sondern waren außerdem im eigenen Machtbereich bedroht.

Abgesehen von den ungewissen Auswirkungen der von Deutschland geschürten panislamischen Propaganda auf die Völker in den mittelasiatischen Gebieten des zaristischen Rußlands, in der

britischen Kronkolonie Indien und in Ägypten, rief die Bagdadbahnpolitik die reale Gefahr eines Angriffes der von deutschen Offizieren befehligten und mit Hilfe der interkontinentalen Eisenbahnlinie mit Waffen und Nachschub versorgten türkischen Millionenarmee auf russisches Territorium und die wertvollsten Gebiete des englischen Kolonialreiches hervor.

Die in London und Petersburg aufmerksam registrierte gefährliche Perspektive der deutschen Nahostexpansion bewirkte den Interessenausgleich der einstigen Gegner und die Festigung der Entente. Der Nahe Osten wurde zum Hauptoperationsfeld der beiden imperialistischen Kriegsblöcke im Kampf um die Neuaufteilung der Welt. Hier schwelte ein großer Teil jenes Zündstoffes, der im August 1914 den ersten Weltkrieg zwischen den beiden großen imperialistischen Mächtegruppierungen in der damaligen Welt auslöste.

Der Nahe Osten wurde mit dem Moment zum gefährlichsten Pulverfaß der Welt, als die hier interessierte deutsche Monopolgruppierung sich für die militärische Auseinandersetzung zumindest mit Frankreich und Rußland, notfalls auch mit England, entschied. Für die Deutsche Bank kam das immerhin der Aufgabe der bisherigen Taktik der zeitweisen Übereinkunft zumindest mit England gleich. Diese Taktik der Verständigung mit England, um Zeit zu gewinnen, um allein schon das ökonomische Übergewicht Deutschlands mit der Zeit wirksam werden zu lassen, um die imperialistischen Gegensätze zwischen den Entente-Mächten wieder aufzubrechen, diese Taktik hatte ihren Ausdruck in den Kompromissen von 1911 und 1914 mit Rußland, Frankreich und England in bezug auf die Bagdadbahn gefunden. Aber gerade diese Abkommen hatten der deutschen Monopolgruppe um die Deutsche Bank deutlich die Grenzen einer solchen Taktik gezeigt. Die deutsche Monopolgruppe, die auf die Ausführung der Bahnlinie bis zum Persischen Golf verzichten mußte, erkannte, daß sie trotz aller Kraftanstrengungen die geschlossene Front der englischen, französischen und russischen Imperialisten nur mit

ökonomischen Mitteln nicht durchbrechen konnte. Immer mehr festigte sich gerade während der Verhandlungen mit den Konkurrenten bei der deutschen Monopolgruppe die Überzeugung, daß die Mittel der „friedlichen Durchdringung“ im Kampf mit den Rivalen im Nahen Osten und in der ganzen Welt nicht mehr genügten, reifte bei ihr der Entschluß, im Rahmen einer allgemeinen militärischen Auseinandersetzung auch die Orientfrage als wichtigste Voraussetzung für die Weltherrschaft endgültig zugunsten des deutschen Imperialismus zu lösen. Die schon eingeleiteten Verhandlungen, besonders die mit Frankreich und England, wurden zum Abschluß gebracht, weil man damit Keile in die Entente zu treiben hoffte und die eingetretene Wandlung in der Politik der Monopolgruppe um die Deutsche Bank und die Kriegsvorbereitungen des deutschen Imperialismus verbergen konnte. Die Gruppe um die Deutsche Bank war 1914 ebenso von der Notwendigkeit des Krieges zur Durchsetzung der Weltherrschaft der deutschen Monopole überzeugt wie die Monopole der Schwerindustrie.

Die Weltherrschaftspolitik des deutschen Imperialismus ist zum Scheitern verurteilt

Im ersten imperialistischen Weltkrieg kämpfte das deutsche Monopolkapital um die Eroberung bedeutender Territorien in Europa und um die Vergrößerung seines Kolonialreiches sowohl in Afrika als auch in Asien, um eine radikale Neuaufteilung der Welt zu seinen Gunsten.⁶² In Westeuropa sollten Nordwestfrankreich bis zum Atlantik und sogar Teile Englands, in Osteuropa das Baltikum, Polen und die Ukraine sowie im Nahen Osten und in Afrika ein großes Kolonialreich erobert werden. Beide Monopolgruppen waren sich in diesem Ziel, der Weltherrschaft, einig, nur über die anzuwendenden Methoden gab es Unstimmigkeiten. Die schwerindustrielle Monopolgruppe, vornehmlich Krupp, Kirdorf,

Thyssen, Stinnes, Reusch, Röchling und andere, verfocht die offene Annexion, die unverhüllte Ausplünderung der eroberten Gebiete. Diese Politik der extremen und unverhüllten Annexionen war schon vor dem ersten Weltkrieg vom Alldeutschen Verband propagiert worden. Die andere Monopolgruppe, die Deutsche Bank, die Elektrokonzerne, die chemische Industrie, die Exportindustrie und das Reedereikapital, war für die Anwendung raffinierterer Methoden der Unterjochung, Beherrschung und Ausplünderung. Über Zollvereinbarungen und Wirtschaftsabmachungen sollten die zu beherrschenden Länder besonders in ökonomische Abhängigkeit von Deutschland gebracht, ihnen jedoch formell die Unabhängigkeit belassen werden. Diese Auffassungen über die anzuwendenden Methoden legte 1915 der Politiker Friedrich Naumann, einer der maßgeblichsten Ideologen der Deutschen Bank, in seinem Buch „Mitteleuropa“ dar. Er verfocht besonders die „friedliche Durchdringung“ „Mitteleuropas“, also gerade die Methoden pries er an, die die Deutsche Bank mit Erfolg in der Türkei angewandt hatte.⁶³ Eine „Mitteleuropäisch-Vorderasiatische-Militär- und Wirtschaftsunion“⁶⁴, eine Art Europäische Wirtschaftsgemeinschaft des ersten Weltkrieges, der auch die Türkei angehörte, sollte den deutschen Imperialisten dann als Voraussetzung für die Weltherrschaft dienen.

Ihre Kriegsziele verkündeten die deutschen Monopolisten in einer gewaltigen Broschüren- und Denkschriftenflut. Sie wollten damit einmal die Volksmeinung vergiften und breite Schichten für die imperialistische Raubpolitik gewinnen. Zum zweiten gedachten die Monopole durch eine breite Erörterung der Kriegsziele die Regierung zur Akzeptierung auch der weitesten Annexionen zwingen zu können. In der offiziellen bürgerlichen Geschichtsschreibung Deutschlands seit dem ersten Weltkrieg werden diese Kriegsziele bis auf den heutigen Tag größtenteils rundweg geleugnet. In der umfangreichen Literatur zur „Kriegsschuldproblematik“ schuf sie die Legende vom deutschen „Verteidigungskrieg“, von den im Vergleich zur Entente belanglosen deutschen Kriegszielen



im Südosten.⁶⁵ Zweck dieser Legende, die heute von den Ultras in der westdeutschen Geschichtsschreibung aufgefrischt wird⁶⁶, war und ist die ideologische Rechtfertigung des deutschen Imperialismus und Militarismus und die Schützenhilfe für die Vorbereitung und Durchführung neuer Aggressionspläne.

Die historische Wahrheit straft eindeutig die alten und die neuen Apologeten des Monopolkapitals Lügen. Wenn es auch noch nicht möglich ist, das Zusammenspiel zwischen Monopolkapital, Heeres- und Marineleitung und Reichsregierung in der Kriegszielfrage, speziell in bezug auf das nahöstliche Programm, in allen Einzelheiten zu enthüllen⁶⁷, so zeigt doch schon die Auswertung der bisher unveröffentlichten Aktenbestände in der DDR, daß sich die politische Leitung Deutschlands weitgehend mit den Kriegszielen der „Mitteleuropa“-Fraktion der deutschen Monopole, also der Deutschen Bank, identifizierte. Einige Beispiele sollen dies beweisen: Bereits am 9. September 1914, auf dem Höhepunkt der Marneschlacht, entwickelte Reichskanzler Bethmann Hollweg seinem Stellvertreter, dem Staatssekretär des Innern, Delbrück, aus dem Großen Hauptquartier sein Kriegszielprogramm, das neben der Annexion umfangreichen Territoriums von Frankreich, Belgien, Polen und vor allem Rußlands auch die Schaffung eines „Mitteleuropäischen Zollverbandes“ entsprechend den Expansionsforderungen der an der Ausbeutung Südosteuropas und des Nahen Ostens beteiligten deutschen Monopolverbände vorsah. „Es ist zu erreichen“, schrieb Bethmann Hollweg, „die Gründung eines mitteleuropäischen Wirtschaftsverbandes... Dieser Verband, wohl ohne gemeinsame konstitutionelle Spitze, unter äußerlicher Gleichberechtigung seiner Mitglieder, aber tatsächlich unter deutscher Führung, muß die wirtschaftliche Vorherrschaft Deutschlands über Mitteleuropa stabilisieren.“⁶⁸

In den Akten des Sächsischen Landeshauptarchivs fand sich ein „streng vertraulicher“ Bericht über eine Besprechung, die am 20. Dezember 1915 im Königlich-Sächsischen Ministerium unter der Leitung des Ministers des Innern und der Auswärtigen Ange-

legenheiten, Graf Vitzthum von Eckstädt, und in Anwesenheit hoher Staatsbeamter und führender sächsischer Industrieller und Großgrundbesitzer über die Kriegszielfrage stattgefunden hatte. Die Versammelten forderten eindeutig ein großes deutsches Kolonialreich in Afrika zu schaffen, die deutsche Vorherrschaft über Ägypten zu errichten und – wenn auch noch so vorsichtig formuliert – die Türkei in eine unter deutscher Führung stehende „mitteleuropäische Gemeinschaft“ einzubeziehen.⁶⁹

Um die gleiche Zeit erbat der Staatssekretär des Reichskolonialamtes, Solf, von den wirtschaftlichen Interessenskreisen und ihren Organisationen sowie von den zuständigen Ministerien und den Chefs der Heeres- und Marineleitung Vorschläge für die Gestaltung des deutschen Kolonialreichs und der deutschen Einflußgebiete nach Kriegsende.⁷⁰ Am 9. September 1916 erhielt er auf seine Anfrage vom Chef des Admiralstabes der Marine eine geheime Denkschrift mit folgenden Forderungen zugesandt: Schaffung von Einflußsphären in den Balkanländern und Vorderasien, Erwerbung von Stützpunkten im Atlantischen und Indischen Ozean.⁷¹ In einer geheimen Besprechung im Großen Hauptquartier vom 15. Mai 1917 zwischen den Beauftragten des Reichskolonialamtes und des Admiralstabes wurden die Vorschläge des Chefs des Admiralstabes der Marine gebilligt und präzisiert. Unter anderem wurde von beiden Seiten Einigung über die Annexion von Stützpunkten im Mittelländischen Meer und im Indischen Ozean sowie über die Schaffung eines großen zentralafrikanischen Kolonialreiches erzielt.⁷²

Am 30. September 1917 verlangte der Chef des Generalstabes des Feldheeres, Ludendorff, vom Staatssekretär des Reichskolonialamtes und dem Staatssekretär des Auswärtigen Amtes Auskunft, „welche Art Garantien zur Wiederaufrichtung unseres Welthandels für erforderlich gehalten werden“⁷³. In dem Schreiben heißt es unter anderem: „Abmachung und Verträge über ‚offene Türen‘, ‚wirtschaftliche Gleichberechtigung‘ oder ‚Meistbegünstigung‘ allein genügen m. E. auf keinen Fall . . . Wir müs-

sen uns daher *feste* Garantien auf wirtschaftlichem, maritimem und kolonialem Gebiet schaffen.“⁷⁴ Daraufhin fand im Großen Hauptquartier zwischen dem Staatssekretär des Auswärtigen Amtes und Ludendorff, dem Exponenten des Alldeutschen Verbandes in der Obersten Heeresleitung, eine vertrauliche Besprechung über die Kriegszielfrage statt. Das auf den Nahen Osten und Afrika bezugnehmende Ergebnis dieser Zusammenkunft faßte Ludendorff am 23. Dezember 1917 in einem Schreiben wie folgt zusammen: „Unser militärisches Verhältnis zur Türkei muß ein dauerndes bleiben... Wir gebrauchen ein *großes afrikanisches Kolonialreich* quer durch Afrika, mit Marinestützpunkten an den Küsten des Indischen und Atlantischen Ozeans. Ich behalte mir vor, mich über andere Marinestützpunkte noch zu äußern... Besonders wichtig ist das Katangagebiet wegen seines Reichtums an Kupfer und sonstigen Erzen.“⁷⁵ Solf gab am 30. Januar 1918 folgende Geheimantwort: „Ich begrüße es mit Genugtuung, daß auch der Herr Chef des Generalstabes des Feldheeres für Deutschland die Notwendigkeit eines mittelafrikanischen Kolonialreiches mit Marinestützpunkten an den Küsten des Indischen und Atlantischen Ozeans anerkennt. Für die Schaffung dieses Kolonialreiches bin ich seit langem eingetreten.“⁷⁶ Und kurze Zeit darauf präzierte Wilhelm II. die Forderungen Deutschlands an Großbritannien im Bereich des Mittelländischen Meeres: „Gibraltar, Malta, Ägypten müssen herausgegeben werden.“⁷⁷

Reichsregierung, Oberste Heeresleitung und Marineleitung erwiesen sich während des Krieges als die hörigen Verfechter der Interessen der Monopole. Um aber absolut sicher seine Interessen wahren zu können, hatte das Monopolkapital sich den Staatsapparat völlig untergeordnet. Sachwalter der Monopole, einflußreiche Bagdadbahnpolitiker und -ideologen saßen in entscheidenden staatlichen Funktionen: Paul Rohrbach avancierte zum Leiter der dem Auswärtigen Amt unterstehenden Zentralstelle für Auslandsdienst, der Direktor der Deutschen Bank, Karl Helfferich, übernahm das Amt des Staatssekretärs im Reichsfinanzministerium.

Ernst Jäckh erhielt die Leitung der vom Auswärtigen Amt und anderen Ministerien subventionierten Zentralstelle zur wirtschaftlichen Ausplünderung des Osmanischen Reiches, die Monopolisten Emil Rathenau, von Siemens und von Gwinner lenkten zusammen mit Industriellen der unter Führung der Ruhrindustrie stehenden Monopole den Kriegsausschuß der deutschen Industrie, und Friedrich Naumann, der geschickteste Demagoge im Dienste der Deutschen Bank, wurde Vorsitzender des Arbeitsausschusses „Mittel-europa“ und hielt sich im amtlichen Auftrag mehrere Monate in Südosteuropa auf, um für die Verwirklichung seiner „Mittel-europa“-Konzeption die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen.

Doch welche Anstrengungen das deutsche Monopolkapital zur Verwirklichung seiner Eroberungspläne auch machte, es hatte das Kräfteverhältnis nicht real eingeschätzt. In verbrecherischer Weise hatte es das deutsche Volk und die anderen Völker in das Massensterben gestürzt, aber gewinnen konnte es diesen Krieg nicht. Seine Kriegsziele waren nicht nur unmenschlich und barbarisch, sie waren die räuberischsten und hatten deshalb keine Aussicht auf Erfolg. Verzweifelt suchte sich der deutsche Imperialismus vor der unabwendbaren Niederlage und vor dem Zorn des Volkes zu bewahren. Nach der Februarrevolution und der Oktoberrevolution 1917 in Rußland hoffte er noch einmal auf den Sieg. Er zwang Sowjetrußland den Schandvertrag von Brest-Litowsk auf, besetzte den Kaukasus und die Ukraine, zweifellos sollten diese Maßnahmen auch den Schienenweg Berlin-Bagdad sichern helfen, jedoch alle diese Schritte bewahrten den raubgierigen deutschen Imperialismus nicht vor der Niederlage.

Die Oktoberrevolution von 1917 war für die deutschen Werktätigen das Signal, unter Führung der Spartakusgruppe die Aktionen gegen die volksfeindliche und verbrecherische Herrschaft der Monopole zu verstärken, für die Schaffung wahrhaft demokratischer Verhältnisse in Deutschland zu kämpfen. Auch für die Völker des Nahen Ostens eröffnete die Oktoberrevolution eine völlig neue Perspektive, sie wurde für sie das Signal für den zum Teil heute

noch andauernden Kampf dieser Völker gegen das Kolonialjoch, für die nationale Befreiung. Der Aufruf der siegreichen Sowjetmacht vom 3. Dezember 1917 „An alle werktätigen Mohammedaner Rußlands und des Ostens“ wurde trotz der Nachrichtensperre der äußeren und inneren Reaktion von den patriotischen Kräften der Völker des Vorderen Orients vernommen, er gab ihnen neue Kraft in ihrem schweren und opferreichen antiimperialistischen Kampf:

„Mohammedaner des Ostens, Perser und Türken, Araber und Inder, alle diejenigen, mit deren Köpfen und mit deren Freiheit und Heimat die gierigen Räuber Europas jahrhundertlang Handel treiben, alle diejenigen, deren Länder die Plünderer, die den Krieg begonnen haben, verteilen wollen:

Wir erklären, daß die geheimen Verträge des gestürzten Zaren über die gewaltsame Besitznahme Konstantinopels . . . jetzt zerrissen und vernichtet sind . . .

Wir erklären, daß der Vertrag über die Teilung Persiens zerrissen und vernichtet ist . . .

Wir erklären, daß der Vertrag über die Teilung der Türkei und die Wegnahme Armeniens zerrissen und vernichtet ist . . .

Verliert keine Zeit und schüttelt von Euren Schultern die hundertjährigen Räuber Eurer Länder ab. Überlaßt ihnen nicht mehr Eure heimatliche Erde zur Plünderung. Ihr müßt selbst Herren Eurer Länder sein. Ihr müßt selbst Euer Leben nach Eurer Art und nach Eurem Wohlbefinden einrichten. Ihr habt das Recht dazu. Euer Schicksal ist in Eurer Hand.“⁷⁸

„Nichts reicht mehr für die Imperialisten“

Die Nahostpläne des deutschen Imperialismus waren mit seinen Weltherrschaftsplänen zum Scheitern verurteilt. Seiner Niederlage auf den europäischen Kriegsschauplätzen entsprach der Zusam-

menbruch der deutsch-türkischen Front in Palästina. Im Dezember 1917 besetzten die britischen und die später vom englischen Imperialismus schamlos betrogenen arabischen Streitkräfte Jerusalem, im Herbst 1918 durchbrachen sie die von deutschen und türkischen Truppen errichtete Sperrlinie von Jaffa, am 30. September zogen sie in Damaskus ein, und am 30. Oktober unterzeichneten die türkischen Bevollmächtigten nach der bedingungslosen Kapitulation den Waffenstillstand zu Mudros. Ende 1918 begann der Abtransport der geschlagenen deutschen Truppen, der politischen „Ratgeber“ und der deutschen „Kulturbringer“ aus dem in revolutionärer Gärung befindlichen Vorderen Orient.

Aber das militärische Fiasko des wilhelminischen Deutschlands befreite die vom „Drang nach Osten“ bedrohten Völker nicht endgültig von der Geißel des deutschen Imperialismus und Militarismus. Die Novemberrevolution in Deutschland entmachtete weder die Monopole noch die Großgrundbesitzer. Die rechten SPD-Führer, die schon seit den ersten Tagen des Krieges mit den Monopolen paktierten, stellten sich auch jetzt schützend vor das Monopolkapital und schlossen verräterisch am 10. November 1918 das Bündnis mit Groener und Hindenburg, mit der Obersten Heeresleitung, zur Niederschlagung der revolutionären Arbeiter und Bauern. So wurde nur das Aushängeschild gewechselt, die Monarchie wurde gegen die bürgerliche Republik eingetauscht. Die Herrschaft der Monopole blieb erhalten und damit ihr aggressives Streben nach der Weltherrschaft. Auch die Nahostziele der Kreise um die Deutsche Bank waren nicht aus der Welt geschafft. Der „Drang nach Osten“ bestimmte nach wie vor die deutsche Außenpolitik. Doch jetzt zielte er mit Wissen und im Einverständnis der Westmächte, also Frankreichs, Englands und der USA, in erster Linie gegen den ersten sozialistischen Staat der Welt, die Sowjetunion. Das hinderte den deutschen Imperialismus natürlich nicht, auch die Nahostpolitik im Rahmen der vorhandenen Mittel und Möglichkeiten wieder aufzunehmen. Schon wenige Wochen nach der militärischen Niederlage im Weltkrieg und nach der Novem-

berrevolution wurden im Frühjahr 1919 in Berlin die aktivsten Repräsentanten der Bagdadbahnstrategie des deutschen Imperialismus im „Bund der Asienkämpfer“ zusammengeschlossen. Hauptverantwortlich für die Fortführung der Nahostexpansion unmittelbar nach dem militärischen Zusammenbruch im Jahre 1918 und in der Zeit des Faschismus war wiederum jene deutsche Monopolgruppe, deren Kern die Deutsche Bank, die AEG, Siemens, die Großreedereien und jetzt auch die IG-Farben bildeten. Aber auch im zweiten Weltkrieg gelang es dem deutschen Monopolkapital nicht, den Osten, die Sowjetunion, und den Südosten zu unterwerfen sowie die Weltherrschaft anzutreten. Das deutsche Monopolkapital erlitt bei diesem zweiten Versuch, die Weltherrschaft zu erlangen, seine größte Niederlage. Doch das hindert die deutschen Imperialisten, nachdem sie vornehmlich mit Hilfe der US-Monopole ihre Positionen in Westdeutschland wiedergewonnen und Westdeutschland vom deutschen Nationalverband abgespalten haben, nicht, heute an ein erneutes Vordringen nach Osten und Südosten zu denken. Dabei gehen sie im Unterschied zur Zeit vor dem zweiten Weltkrieg noch raffinierter vor. Im ersten und im zweiten Weltkrieg gingen sie daran, die Weltherrschaft mit den Mitteln der militärischen Gewalt zu erringen. Das ist beide Male völlig gescheitert. Angesichts der heutigen Machtverhältnisse in der Welt wenden sie andere, raffiniertere Methoden an. Nicht die militärische Unterjochung, sondern die wirtschaftliche Unterwerfung und Durchdringung wird heute von den westdeutschen Imperialisten angewandt. Unter dem Deckmantel der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG), diesem abgewandelten, modernen „Mitteleuropa“ der Zeit des ersten Weltkrieges, versucht das westdeutsche Monopolkapital, angeführt unter anderem von der sattsam bekannten Deutschen Bank, sich ganz Westeuropa, einschließlich England, ökonomisch zu unterwerfen. Natürlich schließt das nicht die Gewaltanwendung aus; die westdeutschen Monopolisten werden je nach den Umständen und Bedingungen „friedliche“ oder nichtfriedliche Mittel, auch den Krieg,

anwenden. Im Moment jedenfalls sind sie bemüht, mit den schon einmal in der Türkei vor 1914 erprobten Mitteln der „friedlichen Durchdringung“ sich heute erst einmal ganz Westeuropa botmäßig zu machen, um dann, gestützt auf die Potenzen ganz Westeuropas, ihre alten Eroberungsziele in der Welt durchzusetzen. „In gewohnter unheilvoller Verkennung der Entwicklungsgesetze der Gesellschaft und des Kräfteverhältnisses, wie es sich nach dem zweiten Weltkrieg entwickelt hat, entschloß sich die in ihrer Herrschaft jetzt auf Westdeutschland beschränkte Großbourgeoisie zur Wiederaufrüstung und Revanchepolitik. Der Anschluß an das aggressive amerikanische Militärbündnis – die NATO – sollte es ihr ermöglichen, unter den neuen Bedingungen ihre alte, der deutschen Nation so verderbliche Politik der Aggression fortzusetzen. Das ist der Lebenszweck des westdeutschen Staates, der westdeutschen Bundesrepublik.“⁷⁹ Doch heute hat sich das Kräfteverhältnis schon so verändert, daß solche Pläne hoffnungslos zum Scheitern verurteilt sind. Walter Ulbricht konnte deshalb auch auf dem 14. Plenum des ZK der SED feststellen: Die Ultras können gebändigt werden. Das mächtige sozialistische Lager unter Führung der Sowjetunion, der nationale Befreiungskampf der Völker und die antiimperialistischen Aktionen der Arbeiterklasse und der Völker der kapitalistischen Staaten haben ein neues Kräfteverhältnis geschaffen. „Dieses neue Kräfteverhältnis bringt die westdeutschen Imperialisten zur Raserei. Da haben sie sich nun mit der stärksten imperialistischen Macht, den USA, verbündet oder, besser gesagt, sich dieser Macht unterworfen! Und nun müssen sie zu ihrer Enttäuschung erleben: Auch das reicht nicht! Nichts reicht mehr für sie!“⁸⁰

Literaturnachweis

- ¹ Erklärung der Beratung von Vertretern der kommunistischen und Arbeiterparteien, November 1960, Dietz Verlag, Berlin (1960), S. 40.
- ² Ebenda, S. 10.
- ³ Probleme des Neokolonialismus und die Politik der beiden deutschen Staaten gegenüber dem nationalen Befreiungskampf der Völker. Referat, gehalten von Prof. Dr. Walter Markov, und Schlußwort von Peter Florin auf der Wissenschaftlichen Konferenz in Leipzig, 5. bis 8. April 1961, Dietz Verlag, Berlin 1961, S. 12.
- ⁴ Siehe ebenda, S. 7.
- ⁵ Siehe ebenda, S. 23/24.
- ⁶ W. I. Lenin: Ausgewählte Werke in zwei Bänden, Bd. I, Dietz Verlag, Berlin 1960, S. 775.
- ⁷ Neues Deutschland, 27. September 1960.
- ⁸ A. S. Jerussalimski: Die Außenpolitik und die Diplomatie des deutschen Imperialismus Ende des 19. Jahrhunderts, Dietz Verlag, Berlin 1954, S. 81.
- ⁹ Ebenda.
- ¹⁰ Bernhard Menne: Krupp. Deutschlands Kanonenkönige, Zürich 1937, S. 135.
- ¹¹ Ebenda, S. 134.
- ¹² Ebenda, S. 136.
- ¹³ Ebenda, S. 154.
- ¹⁴ George W. Hallgarten: Imperialismus vor 1914, Bd. I, München 1951, S. 268, 406.
- ¹⁵ Bernhard v. Schmiterlow: Aus dem Leben des Generalfeldmarschalls Colmar Frhr. v. d. Goltz-Pascha. Nach Briefen an seinen Freund, Berlin 1926, S. 105.
- ¹⁶ Bernhard Menne: Krupp, S. 239.
- ¹⁷ W. I. Lenin: Ausgewählte Werke in zwei Bänden, Bd. I, S. 712/713.
- ¹⁸ Das Bankhaus Bleichröder, Berlin, arbeitete in der türkischen Staatsschuldenverwaltung mit der französischen Ottomanbank zusammen.
- ¹⁹ A. S. Jerussalimski: Die Außenpolitik . . . , S. 269.
- ²⁰ Ebenda, S. 270.



- ²¹ Zit. in Karl Helfferich: Georg von Siemens. Ein Lebensbild aus Deutschlands großer Zeit, Dritter Bd., Berlin 1923, S. 37.
- ²² A. S. Jerussalimski: Die Außenpolitik . . . , S. 267.
- ²³ Siehe Karl Helfferich: Georg von Siemens. S. 57.
- ²⁴ A. S. Jerussalimski: Die Außenpolitik . . . , S. 267.
- ²⁵ Deutschlands Ansprüche an das türkische Erbe, Flugschrift, hrsg. vom Alldeutschen Verband, München 1896, S. 11.
- ²⁶ M. v. Schlaginweit: Deutsche Kolonisationsbestrebungen in Kleinasien, München 1902, S. 48/49.
- ²⁷ Siehe Karl Helfferich: Georg von Siemens, S. 76.
- ²⁸ Rosa Luxemburg: Ausgewählte Reden und Schriften, I. Bd., Dietz Verlag, Berlin 1955, S. 304.
- ²⁹ Alldeutsche Blätter, 6. November 1898.
- ³⁰ A. S. Jerussalimski: Die Außenpolitik . . . , S. 88.
- ³¹ Ebenda, 678.
- ³² Karl Helfferich: Georg von Siemens, S. 103.
- ³³ Sozialistische Monatshefte, 1900, Heft I, S. 38.
- ³⁴ Die Große Politik der Europäischen Kabinette 1871—1914. Sammlung der Diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes, Berlin, Bd. 17, Nr. 5247.
- ³⁵ Ebenda.
- ³⁶ Rosa Luxemburg: Ausgewählte Reden und Schriften, I. Bd., S. 295—297.
- ³⁷ Bernhard Menne: Krupp, S. 256.
- ³⁸ Karl Marx: Das Kapital, Erster Band, Dietz Verlag, Berlin 1961, S. 801.
- ³⁹ Siehe Günter Heidorn: Ein Weltkrieg wird vorbereitet. Zur deutschen imperialistischen Außenpolitik während der Marokkokrisen 1905—1911, Dietz Verlag, Berlin 1962.
- ⁴⁰ Bernhard Fürst von Bülow: Denkwürdigkeiten, II. Bd., Berlin 1930, S. 198.
- ⁴¹ W. I. Lenin: Werke, Bd. 15, S. 218.
- ⁴² Geschichte der Diplomatie, Bd. II, Berlin 1948, S. 229.
- ⁴³ Die Große Politik . . . , Bd. 25, 2, Nr. 8879.
- ⁴⁴ Ebenda, Nr. 8886.
- ⁴⁵ Ebenda, Bd. 27, 2, Nr. 9958 Anlage.
- ⁴⁶ Ebenda.
- ⁴⁷ Siehe Edward M. Earle: Turkey, the Great Powers, and the Bagdad Railway. A Study in Imperialism, New York 1924, S. 104. — Kurt Wiedenfeld: Die deutsch-türkischen Wirtschaftsbeziehungen und ihre Entwicklungsmöglichkeiten, München und Leipzig 1915, S. 12. —

- Deutsches Handelsarchiv, Jg. 1902, 1, S. 142; Jg. 1908, 1, S. 389; Jg. 1916, 1, S. 901.
- ⁴⁸ Die Große Politik . . . , Bd. 27, 1, S. 278, Anmerkung 3.
- ⁴⁹ Die Große Politik . . . , Bd. 27, 2, Nr. 10 037.
- ⁵⁰ Deutsches Zentralarchiv Potsdam, Nr. 6668, Bl. 74/75.
- ⁵¹ Die Post, 18. Dezember 1913.
- ⁵² Zit. in: Bernhard Menne: Krupp, S. 256.
- ⁵³ Ebenda, S. 299.
- ⁵⁴ W. I. Lenin: Ausgewählte Werke in zwei Bänden, Bd. I, S. 758.
- ⁵⁵ Ebenda, S. 759.
- ⁵⁶ Ebenda, S. 761.
- ⁵⁷ Siehe ebenda, S. 776.
- ⁵⁸ Ebenda, S. 726.
- ⁵⁹ Siehe Günter Heidorn: Ein Weltkrieg wird vorbereitet.
- ⁶⁰ Die Große Politik . . . , Bd. 37, 1, Nr. 14 907.
- ⁶¹ Siehe Th. Rothstein: Der Streit um die Bagdadbahn. In: Die Neue Zeit, 31. Jg. 1912/13, Zweiter Band, S. 527 u. 531.
- ⁶² Siehe Heinz Küster: Die Kriegsziele des deutschen Imperialismus zu Beginn des ersten Weltkrieges (1914—1916), Phil. Diss., Berlin 1961.
- ⁶³ Friedrich Naumann: Mitteleuropa, Berlin 1915, S. 177.
- ⁶⁴ Siehe Gertrud Theodor: Friedrich Naumann oder der Prophet des Profits, Berlin 1957. — A. M. Deborin: Die Mitteleuropa-Idee in der Propaganda der deutschen Imperialisten. In: Neue Welt, 9. Jg., Berlin 1954, Nr. 22. — Werner Basler: Die Expansionspolitik des deutschen Imperialismus gegenüber Polen und den baltischen Staaten 1914—1918, Habilitationsarbeit, Potsdam 1959. — Jdeněk Jindra: Über die ökonomischen Grundlagen der „Mitteleuropa“-Ideologie. In: Probleme der Ökonomie und Politik in den Beziehungen zwischen Ost- und Westeuropa vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart, Berlin 1960. — Janusz Pajewski: „Mitteleuropa“. Studia dziejow imperializmu niemieckiego w dobie pierwszej wojny swiatawej (Mitteleuropa. Eine Studie aus der Geschichte des deutschen Imperialismus in der Zeit des ersten Weltkrieges), Poznan 1959.
- ⁶⁵ Siehe Lothar Rathmann: Zur Legende vom „antikolonialen“ Charakter der Bagdadbahnpolitik in der wilhelminischen Ära des deutschen Monopolkapitalismus. In: Zur Geschichte des Kolonialismus und der nationalen Befreiung, Sonderheft der Zeitschrift für Geschichtswissenschaft, 1961. — Lothar Rathmann: Zur Widerspiegelung der anti-imperialistischen Befreiungsbewegung der arabischen Völker in der bürgerlichen deutschen Historiographie. In: Zeitschrift für Geschichtswissenschaft, 1962, Heft 3.

- ⁶⁶ Der westdeutsche Historiker Walther Hubatsch fälscht die Geschichte folgendermaßen: „Wenn von seiten der Rechtsparteien und von der kleinen Gruppe der Alldutschen in Überschätzung der deutschen militärischen Erfolge des Jahres 1915 auch Bestrebungen zur Annexion flämischer und kurländischer Gebiete ausgingen, so haben sie doch die Regierungspolitik nicht bestimmen können. Kein Kanzler hat sich während der Kriegsjahre ein annexionistisches Programm zu eigen gemacht.“ (Walther Hubatsch: Der Weltkrieg 1914–1918, Konstanz 1955, S. 32.)
- ⁶⁷ Die Akten der Politischen Abteilung des Auswärtigen Amtes und der Heeres- und Marineleitung befinden sich unter der Verfügungsgewalt der NATO-Staaten.
- ⁶⁸ Siehe Deutsches Zentralarchiv Potsdam, Reichskanzlei Gr. H. Qu. 21, Vorbereitung des Friedensschlusses, Nr. 2476. — Heinz Küster: Die Kriegsziele des deutschen Imperialismus . . . , S. 119 ff.
- ⁶⁹ Sächsisches Landeshauptarchiv Dresden, Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten, Politische Akten, Nr. 2112.
- ⁷⁰ Deutsches Zentralarchiv Potsdam, Reichskolonialamt, Akten-Nr. 7216.
- ⁷¹ Ebenda, Akten-Nr. 7213.
- ⁷² Ebenda, Akten-Nr. 7215.
- ⁷³ Ebenda, Akten-Nr. 7216.
- ⁷⁴ Ebenda.
- ⁷⁵ Ebenda.
- ⁷⁶ Ebenda.
- ⁷⁷ Zit. in: Fritz Fischer: Deutsche Kriegsziele, Revolutionierung und Separatfrieden im Osten 1914–1918. In: Historische Zeitschrift (München), 1959, Bd. 188, Heft 2, S. 309.
- ⁷⁸ Zit. in: Lothar Rathmann: Araber stehen auf. Über den Befreiungskampf der arabischen Völker bis zum Ausbruch des zweiten Weltkrieges, Berlin 1960, S. 27/28.
- ⁷⁹ Die geschichtliche Aufgabe der Deutschen Demokratischen Republik und die Zukunft Deutschlands, Berlin 1962, S. 16/17.
- ⁸⁰ Der XXII. Parteitag der KPdSU und die Aufgaben in der Deutschen Demokratischen Republik. Bericht des Genossen Walter Ulbricht und Beschluß der 14. Tagung des ZK der SED 23. bis 26. November 1961, Dietz Verlag, Berlin 1961, S. 26.

Inhalt

Einleitung	5
Das deutsche Kapital kommt in der Türkei zu spät	12
Preußische Militärs drillen die türkische Armee	14
Rüstungsaufträge für Krupp & Co.	16
Die Deutsche Bank und das anatolische Eisenbahnprojekt ..	21
Der Schienenstrang als Sklavenkette des türkischen Völkergefängnisses	21
Konkurrenten – Korruptionen – Konzessionen	22
Die deutsche Diplomatie steht Pate	30
Rüstungsgeschäfte und Eisenbahnkonzessionen verstärken den deutschen Einfluß in der Türkei	33
Großreeder und Exportindustrielle wittern das Orient- geschäft	33
Das Deutsche Reich leistet Schrittmacherdienste	37
Alldeutsche Kolonialpläne in der Türkei	38
Die asiatische Türkei wird die Hauptexpansionssphäre des deutschen Imperialismus in seinem Kampf um den „Platz an der Sonne“	44
„Also Volldampf vorwärts nach dem Euphrat und Tigris ...“	44
Botschafter von Bieberstein vertritt am Goldenen Horn die „weltpolitische Mission“ Deutschlands	46
Die moderne Wallfahrt des gekrönten Pilgers	48
Die „Ratgeber“ – deutsche Militaristen und Bürokraten	51
8 Rathmann: Berlin	113

Der Kampf des deutschen Finanzkapitals um die Bagdadbahn	53
Die Deutsche Bank trägt den Sieg und die Konzession davon	53
Imperialistische Gegensätze am Bosphorus	56
Profite auf Kosten der kleinasiatischen Bevölkerung. Waffengeschäfte mit 1000 Prozent Gewinn	59
Die deutschen Imperialisten und Militaristen isolieren Deutschland hoffnungslos	63
Die jungtürkische Revolution droht die Pläne der Deutschen Bank und Krupps über den Haufen zu werfen ..	68
„Der Traum der ‚deutschen Bagdadbahn‘ ... ist ausgeträumt“	73
Deutsche und türkische Reaktionäre im konterrevolutionären Bunde	76
Kapitalexport bringt phantastische Gewinne	82
Kompromiß oder Krieg?	89
Das Schachergeschäft der imperialistischen Großmächte	89
Die deutschen Imperialisten setzen auf den Krieg	94
Die Bagdadbahnstrategie – eine der Kriegsursachen ..	96
Die Weltherrschaftspolitik des deutschen Imperialismus ist zum Scheitern verurteilt	99
„Nichts reicht mehr für die Imperialisten“	105
Literaturnachweis	109
Kartenbeilage: Die Bagdadbahn bis 1914	

Schriftenreihe:

Wahrheiten über den deutschen Imperialismus

Heinz Kühnrich · Der KZ-Staat

Rolle und Entwicklung der faschistischen Konzentrationslager
1933 bis 1945

144 Seiten · Mit 4 Bildern und einer graphischen Darstellung
Broschiert 1,40 DM

Karl Heinz Biernat · Der Reichstag brennt

Hintergründe und Auswirkungen der faschistischen
Reichstagsbrandprovokation

100 Seiten · Mit 5 Illustrationen · Broschiert 1,50 DM

**Wolfgang Hahn / Lothar Kruss · Elektrokonzerne –
Rüstungskonzerne**

107 Seiten · Mit einem Faksimile · Broschiert 1,70 DM

J. Etinger · Bonn greift nach Afrika

127 Seiten · Mit einer Karte · Broschiert 1,50 DM

**B. M. Chwostow / A. M. Nekritsch · Wie der zweite
Weltkrieg entstand**

104 Seiten · Broschiert 1,40 DM

Militaristisches Gift in der westdeutschen Schule

112 Seiten · Broschiert 1,50 DM

Günter Heidorn · Ein Weltkrieg wird vorbereitet

Zur deutschen imperialistischen Außenpolitik
während der Marokkokrisen 1905–1911

112 Seiten · Broschiert 1,— DM

Die Reihe wird fortgesetzt.



Dietz Verlag Berlin

**Schriftenreihe:
Kämpfe der deutschen Arbeiterklasse**

HEFT 1

Spartacus spricht!

Kampfdokumente der Spartakusgruppe aus der Zeit
des ersten Weltkriegs

144 Seiten · Broschiert 1,40 DM

HEFT 2

**Julian Marchlewski
Imperialismus oder Sozialismus?**

Mit einem Nachruf von Clara Zetkin

63 Seiten · Broschiert —,80 DM

HEFT 3

Liebknecht kontra Rüstungskapital

Karl Liebknechts Kampf gegen Krupp, Imperialismus und Kriegsgefahr
1913/1914

Ausgewählt, eingeleitet und mit Zwischentexten von Werner Otto

112 Seiten · Mit 2 Illustrationen · Broschiert 1,40 DM

HEFT 4

**August Bebel
Diesem System keinen Mann und keinen Groschen**

Aus Reden und Schriften

Ausgewählt und eingeleitet von Dr. Heinrich Gemkow

96 Seiten · Broschiert 1,40 DM

Die Reihe wird fortgesetzt.



Dietz Verlag Berlin

62A 2313

DIE BAGDADBAHN

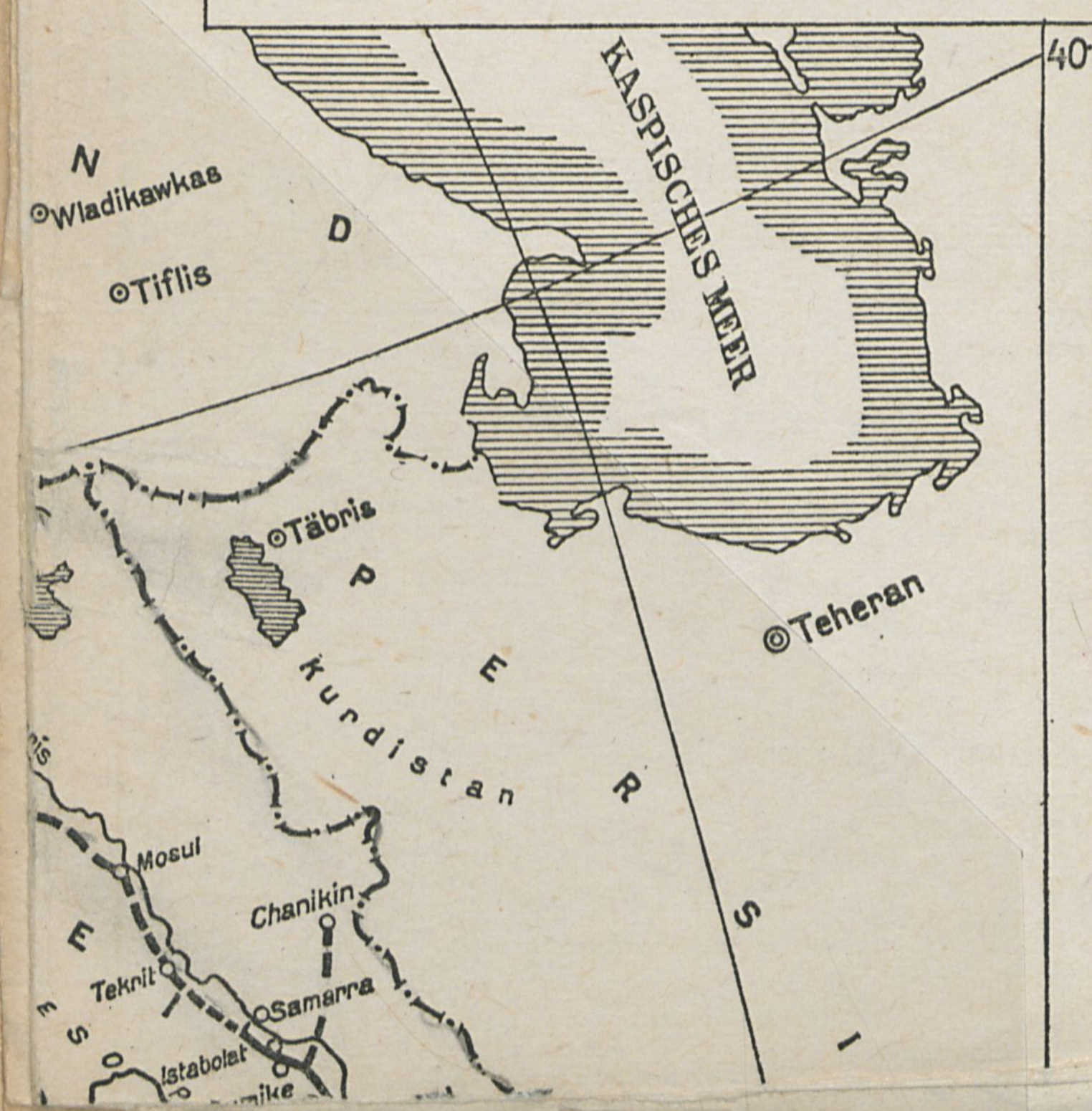
bis 1914

— Eisenbahnlinien in Europa

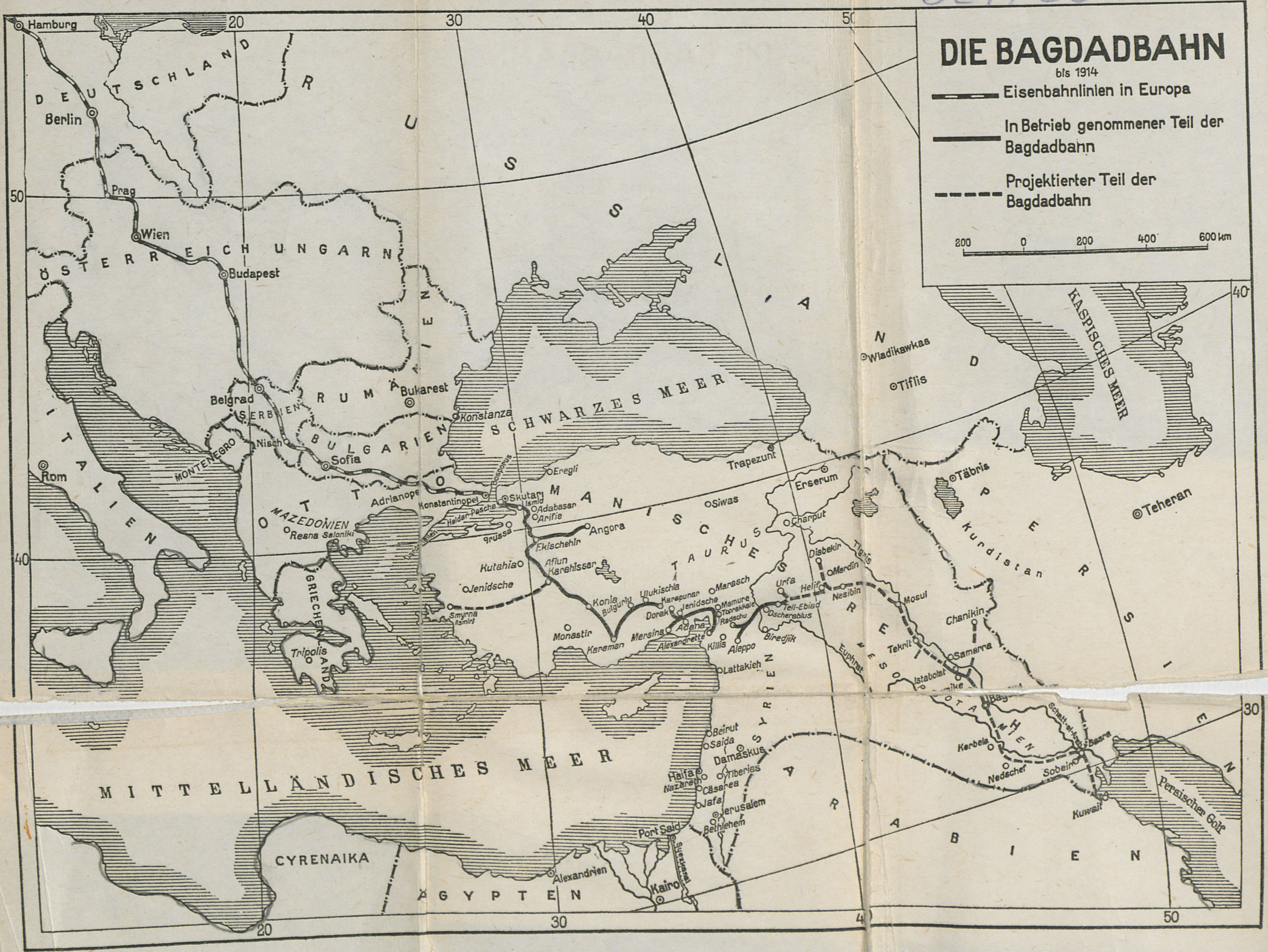
— In Betrieb genommener Teil der Bagdadbahn

- - - - - Projektierter Teil der Bagdadbahn

200 0 200 400 600 km



62A 2313





62A2313



28. Juni 1968

5.1. AUG. 1969

6. Mai 1970

25. April 1975

11. Jan. 1978

29.1.2.8.8 ✓

27.03.90

-7. Feb. 92

14. Mai 92

27. Juni 1994

13. Feb. 1995

02A 2313

- 1. Dez. 76 D

27. Mai 78

2. Mai 79

9. Mai 1980

28. Okt. 1996

Bagdad - Baku

= allgemein; Musings

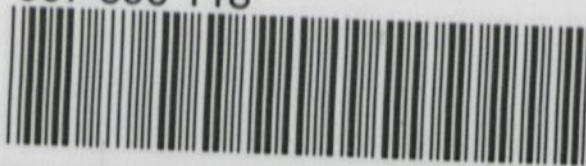


eis 1,60 DM

ULB Halle

007 690 118

3





B.I.G.

Farbkarte #13

Blue Cyan Green Yellow Red Magenta White 3/Color Black

ahrheiten über den deutschen Imperialismus | 9

Lothar Rathmann

Berlin – Bagdad

Die imperialistische Nahostpolitik
des kaiserlichen Deutschlands

Dietz Verlag Berlin 1962

