

Die Türkei in der Weltpolitik.

ap. Wieder einmal scheint der türkische Staat, nach einer Zeit anscheinender Gesundung, vor einer Krise, vielleicht sogar vor dem Zusammenbruch zu stehen. Die unmittelbare Stoßkraft geht dabei von der europäischen Seite des Türkenreiches aus; das Eindringen des Kapitalismus in das Balkanland in der Gestalt der Auflösung alter Verhältnisse, der unerträglichen Unterdrückung und Ausbeutung der mazedonischen Bauern und des als nationale Begeisterung auftretenden Expansionsbedürfnisses der kleinen Balkanstaaten hat diese Kraft entfesselt. Jeder weiß, daß dahinter, hemmend oder schürend, die Großmächte als Vertreter des europäischen Kapitals stehen. Die großen Kräfte aber, die ihre Haltung und ihre Gegensätze bestimmen, liegen nicht auf dem Balkan, sondern in Vorderasien, der anderen Hälfte des Türkenreiches. Die imperialistischen Interessen der europäischen Kapitalmächte, die in Vorderasien aufeinanderprallen, machen die alte Orientfrage, die türkische Frage, jetzt zum Brennpunkt, in dem sich die großen weltpolitischen Gegensätze treffen und durchkreuzen; sie machen die Türkei zum Wetterwinkel, aus dem dem Weltfrieden die ernstesten Gefahren drohen.

Die asiatische Türkei ist kein einheitliches Gebiet. Kleinasien bis zum Taurusgebirge gehört im gewissen Sinne noch zu Europa und bildete immer das Hinterland und damit die militärische Kraft der Weltstadt Konstantinopel. Kleinasien ist das echte Stammland der Türken; mögen andere Völker, wie die wilden, ungebändigten Albanier und die kulturell hochentwickelten Araber, dem Sultan oft seine besten Führer, Generäle wie Staatsleute, gestellt haben, so lag doch die eigentliche militärische Macht der Türkei immer in dem mohammedanischen Bauerntum Kleasiens. Jenseits des Taurus fängt das eigentliche Asien an; abgesehen von den Kurden und Armeniern im Norden ist diese asiatische Türkei das Land der Araber. Die Araber bewohnen nach allen Seiten, von Yemen bis Aegypten, Syrien und Babylonien, die Randgebiete um die große Wüste, welche ihnen Handelszooen und Quelle des Reichtums ist. Die Jahrtausende lange Geschichte Vorderasiens besteht darin, daß die kriegerischen Söhne der Wüste wiederholt über die Randgebiete herfielen, —

das letzte Mal unter dem Islam — sie eroberten und zu Ländern hoher Kultur und Zentren des Welthandels machten. Seit vier Jahrhunderten sind jedoch diese Länder verfallen und von den Türken unterjocht; aber das arabische Handelsvolk betrachtet das ungebildete Bauernvolk der Türken immer als Eindringlinge niederer Rasse, deren Herrschaft sie abschütteln möchten.

Durch die Bagdadbahn sind diese Länder nun in den Mittelpunkt der Weltpolitik gezogen worden. Das deutsche Kapital hat durch diese Unternehmung eine feste Interessengemeinschaft zwischen sich und der türkischen Regierung geschaffen. Der Bagdadbahnentwurf bot dem deutschen Kapital hohe Profite und ein vielversprechendes Land für Kapitalanlage unter Schutz einer befreundeten Regierung. Er versprach dem Sultan eine innere Stärkung und Festigung seines Reiches, indem dadurch von Kleinasien aus die Truppen rasch nach Europa und nach Mesopotamien und (durch die schon halb fertige Seitenlinie, die Hedschasbahn nach Mekka) nach Arabien geschickt werden konnten. Auch hat schon das erste Stück, die kleinasiatische Bahn mit den vielen sich daran anschließenden, mit deutschem Kapital gegründeten wirtschaftlichen Unternehmungen die Steuerkraft dieses Landes bedeutend erhöht.

Für das englische Kapital bedeutete dieses Vordringen des deutschen Imperialismus in Vorderasien eine große Gefahr. Einmal schon, weil die deutschen Waren in diesen Ländern immer mehr die englischen Produkte verdrängten; aber noch mehr wegen der Gefahr für die englische Weltmacht. Das Herz der englischen Weltpolitik liegt in Indien, jenem reichen Lande, dessen Ausbeutung der englischen Bourgeoisie ungeheure Schätze einbringt. Indien gegen andere Mächte sichern war im 19. Jahrhundert die bewegende Kraft der englischen Auslandspolitik mit ihrem Gegensatz zu Rußland. Um den Weg nach Indien in seiner Gewalt zu haben, okkupierte England 1882 Aegypten, das ihm seitdem ein wertvolles Ausbeutungsgebiet geworden ist. Jetzt wird die Bagdadbahn, wenn sie bis zum persischen Meer vollendet ist, die kürzeste Verbindung Indiens mit Europa bilden, und diese Verbindung würde sich in deutschen Händen befinden! Kein Wunder, daß England in einem langen, zähen diplomatischen Kampf das Projekt zu hintertreiben suchte, wobei es sich schließlich mit einer Beteiligung an der Endstrecke begnügen mußte. Aber auch im allgemeinen mußte eine innerlich gefestigte und militärisch starke Türkei unter Deutschlands Einfluß für England gefährlich sein; wie leicht könnte sie die alten Ansprüche des Sultans auf

Ägypten wieder geltend machen und den Suezkanal in ihre Hände bringen. Während Deutschlands Interessen eine starke Türkei erfordern, hat England alles Interesse daran, daß die Türkei möglichst schwach und machtlos bleibt oder sogar auseinanderfällt — wobei es also dasselbe Interesse hat wie Rußland, dem die junge Türkei schon in Persien mit hineinreden wollte. Daher zielte Englands Politik als Gegenaktion darauf hin, die Araber gegen die Türken aufzustacheln, wobei es eventuell als letzten Trumpf die Erhebung eines arabischen Kalifen aus dem Geschlechte Mohammeds an die Stelle des türkischen Usurpators ausspielen kann.

Aber nicht nur in der Beziehung der Bagdadbahn zu den alten Weltmachtinteressen der Staaten liegt ihre Wichtigkeit. Sie hat Vorderasien selbst als Gebiet für Kapitalanlagen zu einem der wichtigsten Kampfgebiete der Mächte gemacht. Riesige Gewinne sind schon der „Deutschen Bank“ mit den ihr nahestehenden Kapitalkreisen aus dem Bahnbau selbst zugeflossen. Hinzu kommt die schon erwähnte ökonomische Erschließung und Ausbeutung Kleinasiens durch deutsches Kapital, die zugleich seine Entwicklung als Kolonialland zur Lieferung von Rohprodukten an den europäischen Markt ist. Noch mehr als Kleinasien birgt das dahinter liegende armenische Bergland Schätze in seinem Schoß; reiche Erzlager harren der Ausbeutung und wie Nasgeier haben sich darauf die Kapitalisten aller Länder gestürzt, zu Konsortien zusammengefügt und mit allen Mitteln der Diplomatie und Intrige einander die Konzessionen abjagend. Zwei Gruppen ringen da miteinander, eine englisch-amerikanische steht einer deutsch-französischen Gruppe gegenüber. Wie schon in der Bagdadbahn, in der das französische Kapital sich stark beteiligt hat, so gehen auch in den anderen Unternehmungen das deutsche und das französische Kapital brüderlich Hand in Hand, entgegen der Mächtegruppierung in der allgemeinen Politik, die Frankreich an Englands Seite stellt, und die sich daher in der Stellung zur Türkei, an deren Erhaltung Frankreich auch als Hauptgläubiger ein Interesse hat, nicht durchsetzen kann.

Aber ein noch wichtigeres Anlagegebiet harret dem europäischen Kapital: die Urbarmachung Mesopotamiens. Das alte Babylonien, die Geburtsstätte der ältesten menschlichen Kultur, im Altertum sowie unter den Kalifen das blühendste, reichste und zivilisierteste Land der Welt, liegt verödet, durch den Verfall seiner Bewässerungsanlagen teils verjumpt, teils in Sand erstickt. Die Wiederherstellung dieser Anlagen in moderner Weise würde die

alte Fruchtbarkeit neu erwecken, das Land zu einem Wohnsitz von Millionen von Bauern und zu einem wichtigen Produktionsland von Baumwolle und Weizen für den europäischen Markt machen, und damit dem Kapital, das in das Land hineingesteckt würde, reiche Profite bringen. Der englische Ingenieur Willcocks hatte dafür im Auftrage des Sultans die Entwürfe schon fertig gestellt, als er durch die Quertreibereien des deutschfreundlichen Wali von Bagdad das Land verlassen mußte. Trotzdem betrachtet das englische Kapital Babylonien als zu seiner künftigen Einflußsphäre gehörend und die Aufschließung dieses Landes als seine Aufgabe; es hofft aus ihm ein zweites Aegypten zu machen. Und wieder spricht dabei das weltpolitische Interesse mit: hat England Mesopotamien in der Hand, so hat es, genau wie früher den französischen Suezkanal, jetzt die deutsche Eisenbahn als Zugangsweg nach Indien unter seine Kontrolle gebracht. Hier, bei Bagdad, stoßen der englische und der deutsche Imperialismus aufeinander, der deutsche vom Westen her die Bahn bauend, der englische vom Osten, vom persischen Meere vordringend, dessen Schiffsverbindung mit Bagdad er schon monopolisiert hat. Mesopotamien, der alte Garten Eden, ist das Gebiet, in das sie beide, einander entgegenarbeitend, vordringen, das sie beide beanspruchen werden, das jetzt noch keinem gehört und gerade deshalb am ehesten zu ihrem Kampfobjekt wird.

Wer es bekommen wird, das hängt vom Schicksal des türkischen Staates ab. Bleibt er durch seine militärische Kraft aufrecht, als eine Kreatur Deutschlands, deren Waffen dem deutschen Kapital zur Verfügung stehen, so ist dem Vordringen des deutschen Kapitals in Bagdad kein Einhalt zu gebieten. Fällt die Türkei auseinander, so wird England sich in Bagdad festsetzen. Um den Besitz der alten Kalifenstadt Bagdad geht es als Anlaß und Einlaß, wenn in der Nordsee die Dreadnoughts gegeneinander mobilisiert werden.

Der Kampf um Vorderasien ist der aktuellste, der am unmittelbarsten gefährliche Teil der großen weltpolitischen Gegensätze zwischen dem englischen und dem deutschen Imperialismus. Dort stehen die Pulverfässer, aus denen am ehesten ein Weltbrand ausflodern kann — wenn nicht zuvor das Proletariat mit seiner Weltpolitik dazwischenfährt. —