

Bagdad spoorlijn van Berlijn+Hamburg liep via Servië naar het Ottomaanse rijk en de Golf-regio en moest de halsslagader van de Duitse economie worden. Voor de Britten was dat een station te ver. Lawrence of Arabia was in middels druk doende om vanuit het Middenoosten de Duitse plannen te torpederen.

- 1. Het Osmaanse / Ottomaanse rijk als economisch belang voor Duitsland.**
- 2. Brits protectoraat Koeweit.**
- 3. De Anatolische Spoorbaan**
- 4. De financiering van de Bagdad-spoorlijn.**
- 5. Olieboorrechten langs de Bagdadspoorlijn**
- 6. De Duits-Engelse rivaliteit in tweestromenland**
- 7. Lawrence of Arabia (noot van te vertaler)**

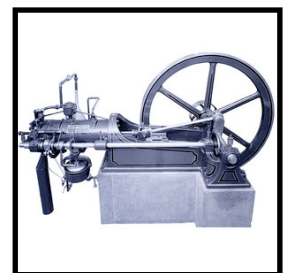
1. Het Osmaanse / Ottomaanse rijk als economisch belang voor Duitsland.



Duitsland trad in het Nabije Oosten als nieuwe concurrent voor Engeland op. Als eerste in de handel en - ten tweede - een paar jaar voor het begin van de Eerste Wereldoorlog bij de poging de pas ontdekte aardoliebronnen van het toenmalige Osmaanse rijk te gebruiken. Reeds vanaf 1888, dus 10 jaar voor de Engelse belangstelling voor de

Golf-regio, spanden Duitse industriëlen en bankiers zich in om het Osmaanse rijk voor Duitsland als economisch belang te ontsluiten. De Duitse activiteiten in deze richting - in ieder geval zonder verdere politieke bedoelingen - werden een dans op de vulkaan toen men tussen Mossul en Koeweit olie ontdekte.

Tot de eeuwwisseling van 1900 verbruikte alleen de USA, Mexico en Rusland aardolie in noemenswaardige hoeveelheden. De nieuwe techniek veranderde snel. Reeds vanaf 1870 kwamen er schepen die gestookt werden op olie in plaats van steenkool, waardoor de actieradius van zulke schepen verviervoudigd werd. Dat was voor handelsvloeden en marine een opzienbarende vooruitgang. Toen in 1883 de benzinemotor en in 1893 de dieselmotor in Duitsland uitgevonden werden, kreeg het bezit van aardoliebronnen uiteindelijk een economische- en eventueel ook een strategische betekenis.



2. Brits protectoraat Koeweit.

De marine van Engeland - rond het jaar 1900 nog zonder aardoliebronnen - spande zich in die tijd in om bij het toenmalige Osmaanse (Turks) Irak en in Perzië een voet tussen de deur te krijgen en zich aldaar zeker te stellen van de pas ontdekte olievelden. In 1899 sloten de Britten met de sjeik van Koeweit **Mubarak bin Sabah Al-Sabah** een verdrag waarin hij beloofde dat noch hij, noch zijn erven ooit verdragen over een nederzetting van derde machten in Koeweit zou ondertekenen. In 1901 stuurde Londen oorlogsschepen naar Koeweit en dwongen de Osmaanse regering, aan wie het Rijk Koeweit toebehoorde, een Brits "protectoraat" over het Sjeikdom Koeweit te accepteren. In 1913 liet Engeland zich bovendien de plaatselijke olieboor-rechten tegen contante donaties aan de sjeik van Koeweit overdragen. In het zelfde jaar kocht de Londense regering het meerderheidspakket van aandelen van een Perzische Oliebedrijf. Als gevolg van het verworvene in Perzië en het "protectoraat" over het toenmalige Osmaanse Koeweit probeerde Engeland in de golfregio na de eeuwwisseling (1900) zo snel mogelijk deze regio als invloeds- & interessesfeer voor zich te winnen.



3. De Anatolische Spoorbaan



Tien jaar voordat de Britten Koeweit voor zich ontdekten (1889) begonnen Duitse ondernemingen en bankiers een groot economisch project in de zelfde richting met de bouw van een spoorbaan van Istanboel naar Ankara. De Duits-Turkse samenwerking

wierp vruchten af, en in 1890 sloten de Duitse- en de Osmaanse regering een vriendschaps-, handels- en scheepvaartverdrag af, wat er toe leidde dat de Osmaanse sultan Abdul Hamid II de Duitse Bank het aanbod deed een verder spoorwegtracé te bouwen van Eskischehir naar Konya. In 1896 was die spoorweg gereed. Nog niemand had het vermoeden dat deze spoorweg in een richting liep van een gebied waar kort daarna olie gevonden zou worden. In 1898 bood dezelfde Abdul Hamid II Keizer Wilhelm II aan dat Duitse bedrijven de spoorweg van Konya over Bagdad tot Basra en tot aan de Perzische Golf uit te breiden. Wanneer in 1903 de bouw van de Bagdad-baan evenwel begint, zijn de Britten al 2 jaar lang met militairen en olieboor-deskundigen in Koeweit, slechts 100 km ten zuiden van Basra waarnaar de Duitse spoorlijn volgens de plannen zou worden aangelegd.

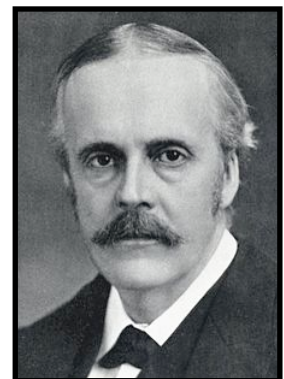
4. De financiering van de Bagdad-spoorlijn.

De Duitse rijksregering zag in een vroeg stadium in dat het Bagdadspoorlijn-project zonder het billijken van de regeringen in Londen en Parijs tot moeilijkheden zou leiden. De Duitse Bank wees er overigens op dat de spoorweg zonder financiële deelname van de Fransen



en Engelsen zo goed als niet te financieren zou zijn. Daarom reisde keizer Wilhelm II reeds in 1899 naar zijn grootmoeder, **Koningin Victoria** in Londen, om haar te vragen de Londense banken te laten deelnemen in de bouw van de spoorweg. Ook de Duitse Bank probeerde kapitaal in Parijs en Londen te vergaren. Er klonk in Frankrijk een klein, doch uit Engeland geheel geen echo. De Engelse premier **Lord Arthur Balfour** zegde zowaar meteen de Britse deelname toe, doch moest deze toezegging later herroepen omdat het

Lagerhuis en de Engelse pers de bouw van de spoorweg ten scherpste bekritiseerden. Zo bleef de mede-financiering uit Londen en Parijs minimaal. Daarentegen was er in 1903 in de Engelse pers een uiterst heftige campagne tegen het Duits-Osmaanse project, de spoorweg naar Bagdad die uiteindelijk bij de Perzische Golf uitkomt.



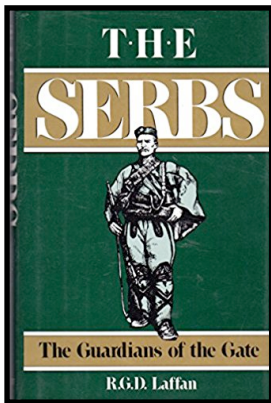
5. Olieboorrechten langs de Bagdadspoorlijn

Het tracé van de Bagdad-spoorlijn voert over de stad Mossul, waar men rond de eeuwwisseling rijkelijk olie ontdekte. In 1912 verleende de Turkse regering de Duitse Bank de rechten voor het winnen van olie en mineralen voor zover die voorkomen binnen 20 kilometer van de spoorlijn tot Mossul als compensatie voor hun kosten bij de bouw van de spoorweg. Zo leverde het voor Duitsland met de Bagdadspoorlijn niet alleen de ontsluiting van een nieuwe markt op, maar ook het uitzicht op een rijk olieveld voor eigen beschikking te krijgen, wat voor zijn industriële en economische ontwikkeling bijzonder belangrijk is.



6. De Duits-Engelse rivaliteit in tweestromenland

Duitsland stond op het punt om met de nieuwe spoorbaan naar Bagdad in het Anatolische Turkije ook Irak als economisch gebied voor zich te openen. Het middel daartoe door oude karavaanroutes tot moderne en nuttige transportwegen uit te bouwen, zou het Nabije Oosten aan Europa binden. Wat hier zo positief leek te zijn, had tevens twee negatieve kanten. Ten eerste werden hiermee de oude scheepvaartroutes van Engeland in de Perzische Golf en het transportmonopolie van Engeland en Nederland minder waard. Ten tweede zou de spoorweg - als ze tot Basra en tot aan de Schat el Arab gerealiseerd zou worden - de Duitsers een steunpunt aan de Engelse zeeroute van moederland naar India bieden. Daarmee zou het Duitse rijk de levensader van het koloniale wereldrijk Groot Brittanië kunnen naderen.



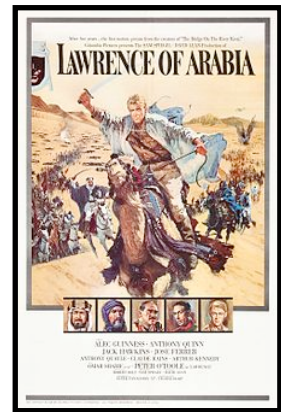
Dat dit in Engeland argwaan wekte kan men in het boek “ The Serbs “, uitgegeven over de serie van voordrachten van de Engelse historicus Prof. Laffan, lezen. Hiermee werden in het jaar 1917 de officials van het Britse ambassade in Servië over de strategische achtergrond van hun missie op de Balkan in de Eerste Wereldoorlog geïnstrueerd. Laffan zei en schreef:

“ Duitsland’s basisgedachte was een ketting van verbonden staten onder Duitse heerschappij samen te stellen, die zich vanaf de Noordzee tot de Perzische Golf uitstreckte..... Zou de spoorlijn Berlijn-Bagdad gereed gekomen zijn, dan zou een reusachtig gebied onder de Duitse heerschappij verenigd worden en waarin iedere denkbare economische rijkdom voorhanden ligt, en die door een zeemacht niet aan te vallen is. Het Duitse en Turkse leger kunnen makkelijk op schootsafstand van onze belangen in Egypte komen, en vanuit de Perzische Golf zou ons Empire bedreigd worden. Een blik op de wereldkaart geeft aan welke staten de ketting vormen die tussen Berlijn en Bagdad liggen: Het Duitse Rijk, Oostenrijk - Hongarije , Bulgarije en Turkije. Slechts een klein gebied verhinderde dat beide einden van de ketting met elkaar verbonden konden worden. Dit kleine stukje grond heet Servië. Zo was Servië inderdaad de eerste verdedigingslinie voor onze bezittingen in het Oosten“.

Zo loopt er een rode draad van de Bagdadspoorlijn naar de Eerste Wereldoorlog.

7. Lawrence of Arabia (noot van te vertaler)

De film Lawrence of Arabia schetst voor de kritische- en historisch bewuste kijker een beeld over de toenmalige rol van de Engelsen in het Midden Oosten. Wie nog verder doorgraaft in deze materie van die tijd kan zien dat met name de Engelsen de grondleggers zijn voor de huidige problematiek in deze regio.



Site Vorkriegsgeschichte.de
Auteur Gerd Schultze Rhonhof
Vertaling Willem Zweers
Naar het boek



ISBN: 9783957681706
650 blz
In NL € 44,36