

bahn und die anschließende Hedschasbahn selbst, durch die der langgestreckten Türkei „mit einem Male das gegeben wurde, was ihr so lange fehlte: ein Rückgrat, ein Schienenstrang von einem Ende zum andern und damit eine rasche Verbindung zwischen ihren weit auseinanderliegenden Gebieten, die sich vom Persischen Golf und Bab el Mandeb am Roten Meer bis zum Goldenen Horn erstrecken“. Ihre gewaltige Bedeutung als Heeresstraße zeigte die Bagdadbahn bereits im türkisch-bulgarischen Kriege. Da ließen sich syrische und mesopotamische Truppen so schnell herbeiziehen, daß bei Tschataldscha den Bulgaren Halt geboten und Konstantinopel gerettet werden konnte. Von besonderer Wichtigkeit ist noch, daß durch das arabisch-mesopotamische Eisenbahnetz ein für uns wie für die Türkei gleichermaßen gefährlicher Plan des englischen Vizekönigs Lord Curzon durchkreuzt wurde. Er beabsichtigte, ein englisches Dreieck am Indischen Ozean zwischen Kap der guten Hoffnung, Kairo und Kalkutta zu schaffen und Arabien als Landbrücke zwischen dem afrikanischen und asiatischen England zu benutzen. Die beiden Bahnen aber zerschneiden dieses Dreieck, und die deutsch-türkische Verbindung Berlin—Bagdad (Hamburg—Basra) trägt den Sieg davon. Für diesmal — so hoffen wir — sind wir nicht zu spät gekommen im Wettstreit mit England. Der deutsche Ingenieur hat durch das kühne und gewaltige Unternehmen einen glänzenden Beweis seines Könnens erbracht. Sein Werk bietet der Türkei die Möglichkeit zu äußerer Festigkeit und innerer Geschlossenheit durch die Verbindung der verschiedenartigsten Landschaften und Volksstämme. Es ergänzt somit die jahrzehntelange unerdrossene und unermüdete Arbeit an dem Neuaufbau des Osmanenreiches durch den deutschen Generalstäbler, dessen bewährtes Organisationstalent, mit der bewundernswerten Tapferkeit des türkischen Soldaten gepaart, die Schlagfertigkeit und Zuverlässigkeit des türkischen Heeres verbürgt. Als dritter im Bunde wird der unternehmungslustige deutsche Kaufmann niemals ruhen, auf dieser Handelsstraße im friedlichen Wettbewerb den neugewonnenen Abnehmern Zeugnis abzulegen von der Leistungsfähigkeit deutscher Industrie, und von der Zuverlässigkeit und Güte ihrer Erzeugnisse. Damit aber unsere osmanischen Freunde angeregt, begeistert und befähigt werden, selbst mit Hand anzulegen an das Werk des Neuaufbaus und der inneren Wiedergeburt ihres Vaterlandes, muß auch der deutsche Schulmeister seinen wertvollen Beitrag liefern. Bisher haben vornehmlich Franzosen, Italiener, Engländer und Amerikaner die Türkei mit Schulen aller Stufen und Gattungen als Pflegestätten und Verbreitungsmittel abendländischer Kultur versehen. Darin sollten wir es ihnen mehr als bisher nachtun; denn es hat sich erwiesen, daß nicht nur die fremde Sprache vielfach angenommen wurde, sondern auch eine gewisse Vorliebe für die oft recht wenig selbstlosen auswärtigen Wohltäter. Ein ebenso umfassender Ausbau des deutschen Schulwesens in der Türkei ohne selbstliche Nebenziele würde wie die andern Zweige deutscher Arbeit im Orient seinen Lohn in sich selbst finden. Was wir in freundschaftlichem Zusammengehen mit der Türkei bisher in Vorderasien schufen, erweist sich schon jetzt als zweckdienlich und fruchtbringend und berechtigt uns zu den schönsten Erwartungen für später. Und wenn einst die künftigen Geschlechter in ihren Geschichtswerken über unser Jahrhundert nachlesen, dann sollen sie erfahren, daß unser deutsches Volk nach der bangen