

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

arabisch-persischen Dienst, nachdem die Gefahr eines ausschließlichen englischen Schiffahrtsmonopols auf dem Tigris unter der neuen türkischen Regierung beseitigt worden war, einen regelmäßigen monatlichen Verkehr nach Basra und Bagdad (mit Umladung in Basra) eingerichtet. Dort reicht sie der Bagdadbahn die Hand und in einer nahen Zukunft in Basra selbst.

Mit der engeren Verketzung der deutsch-türkischen Beziehungen erweist sich auch die Vertretung deutscher Handelsinteressen durch Zeitungen in der Türkei als notwendig. Zwar bestehen bereits zwei deutsche Zeitungen in Konstantinopel, nämlich das „Konstantinopler Handelsblatt“ seit 1896 und seit 1909 der „Osmanische Lloyd“. Aber noch fehlen heute deutsche Zeitungen in der asiatischen Türkei vollständig. Gerade auf dem Gebiete des deutschen Zeitungswesens ist, wie überhaupt im Auslande, so auch in der Türkei, noch vieles nachzuholen.

Während deutsche Schiffe den Handel und Verkehr zwischen Deutschland und der Türkei vermitteln, heben deutsche Eisenbahnen innerhalb der Türkei den Verkehr, ziehen die Ansiedler herbei, erschließen die Schätze des Bodens und schaffen so die erste große Voraussetzung für den Aufschwung des deutsch-türkischen Handels: einen kaufkräftigen inneren türkischen Markt, der imstande ist, qualifizierte Industrieerzeugnisse aus Deutschland einzuführen und Agrarprodukte nach Deutschland abzusetzen.

Es hieße den Rahmen dieser Schrift überschreiten, die Entwicklungsgeschichte der deutschen Eisenbahnen in der asiatischen Türkei ausführlich darzustellen. Allein die diplomatische Geschichte der Bagdadbahn würde ein besonderes Buch erfordern. Sie ist das Turngerät recht eigentlich für jeden jungen Politiker; spiegelt sich in ihr doch mit besonderer Schärfe die jeweilige Konstellation der europäischen Großmächte in den letzten Jahrzehnten wider. Wir stellen hier nur mit besonderer Freude fest, daß es der deutschen Diplomatie schon vor diesem Kriege zu Anfang 1914 gelungen war, den zähen Widerstand Englands in der Bagdadbahnfrage, den schon Friedrich List vor achtzig Jahren vorausgeahnt hatte, zu einer Zeit, da der englische Oberst Francis Chesney sich die ersten Gedanken über eine Bagdadbahn machte, vollständig zu brechen. Einst stieg der Deutsche mit dem Hut in der Hand in Haidar-Pascha ein, mit dem Zylinder auf dem Kopfe steigt er heute in Basra aus. Im übrigen wird die diplomatische