

---

# Tysklands expansionspolitik 1871–1914

## Fallet Bagdadjärnvägen

Gunnar Falkemark

### I

#### 1. Inledning

Ett framträdande drag i den mänskliga historien är förekomsten av mäktiga imperier och stormakter. I likhet med alla mänskliga samhällen är dessa storheter – för att tala med Rudolf Kjellén – underkastade förvandlingens och förgångelsens stora lag. Ur ett viktigt perspektiv kan därför historien ses som ”imperiers och stormakters uppgång och fall”. De empiriska mekanismer som förklarar dessa transformationer har börjat uppmärksammas av historiker och statsvetare. Den brittiske historikern Paul Kennedy, exempelvis, nådde internationell ryktbarhet i slutet av 1980-talet med sitt brett upplagda verk *The Rise and Fall of the Great Powers* (1988). Särskilt intensiv debatt vållade hans förutsägelse om att USA, i likhet med Storbritannien mot slutet av 1800-talet är på tillbakagång som stormakt.

Runt år 1500 började ett världsomspännande internationellt system växa fram.<sup>1</sup> Under de därpå följande fyra århundradena kom detta system att domineras av europeiska makter. Internationell politik handlade under denna långa tidrymd väsentligen om relationerna mellan ett litet antal stater i, företrädesvis, västra Europa. Vid sekelskiftet 1900 upphörde emellertid denna europeiska hegemoni. Den internationella politiken globaliserades.<sup>2</sup> Ett tecken härpå är USA:s framträdande som stormakt. År 1898 besegrade USA Spanien och lade grundvalen för ett både formellt och informellt imperium. År 1905 såg sig Ryssland besegrat av den uppåttigande japanska stormakten – en ytterligare demonstration av att Europas exklusiva maktställning var bruten.

Tysklands världsmaktsambitioner före det första världskriget är temat för denna uppsats. Dessa ambitioner innebar, enligt vissa forskare, en utmaning av Storbritanniens (eroderande) hegemoniställning (Modelski, 1987). Enligt detta synsätt var det bakomliggande syftet för Tysklands expansionspolitik att ersätta *Pax Britannica* med *Pax Germanica*. Det krävdes två världskrig för att tillbakavisa de tyska ambitionerna. Segrande princip efter de två andra världskrigen blev istället *Pax Americana* (Taylor, 1993).

Efter kommunismens sammanbrott har kapitalismen (eller marknadsekonomi) uppnått en unik position. Detta ekonomiska system har nu fått verklig global räckvidd; ingen del av världen är längre undantagen dess omvälvande influenser. Sedan kapitalismen (eller marknadsekonomi) har förvärvat en

monopolställning har dess ideologiska grundval – liberalismen – erhållit ett globalt problemformuleringsprivilegium. Kritiskt inriktade teorier, som marxismen i olika former, befinner sig i en djup intellektuell lågkonjunktur.

Det är således inte bara stater som är underkastade konjunkturella processer. Det gäller också vetenskapliga teorier. I denna uppsats kommer jag att fästa stor vikt vid två teorier om internationell politik, som befinner sig i olika faser i konjunkturcykeln. I lågkonjunkturfallet rör det sig om Lenins teori om imperialismen. Den geopolitiska teorin får representera en teori som efter en lång svacka befinner sig i en uppgångsfas.

Vad gäller Lenins teori torde ett par ord till försvar för ett till synes otidsenligt val vara på sin plats. Lenins teori har, menar jag, trots brister icke obetydliga förtjänster. En sådan förtjänst är att teorin fokuserar uppmärksamheten på globalt betydelsefulla fenomen i samtiden. Låt mig här ge två exempel.

Ett inslag i den leninistiska teorin är den s.k. ”lagen om den ojämna utvecklingen”. Lenin tror inte att en bestående fred mellan de ledande kapitalistiska makterna är möjlig, eftersom varje allians och varje uppgörelse mellan dessa vilar på ett instabilt underlag:

... there can be no other conceivable basis under capitalism for the division of spheres of influence... than a calculation of the *strength* of the participants in the division, their general economic, financial, military strength, etc. and the strength of these participants in the division does not change to an equal degree, for under capitalism the development of different undertakings, trusts, branches of industry, or countries cannot be *even*. (1939 s 119)

Även om Lenin (sannolikt) har fel i att den ojämna utvecklingen mellan länderna måste leda till krig fångar han likväl något verkligt betydelsefullt i vår värld. Staterna utvecklas med mycket olika hastighet, vilket ger upphov till spänningar av olika slag.

I ett nyutkommet arbete ger Paul Kennedy några slående exempel på staters olika tillväxtförmåga. Han jämför (bl a) Sydkorea och Ghana. På 1960-talet hade dessa länder samma BNP per capita (USD 230). Idag är Sydkorea (per capita) ca. 10-12 gånger rikare (Kennedy, 1993 s 193). Ett historiskt viktigt exempel på att olika ekonomisk utvecklingstakt skapat allvarliga spänningar finner vi om vi jämför England och Tyskland under senare delen av 1800-talet. Den berömde ekonomhistorikern David Landes konstaterar i detta sammanhang: "... this shift in the balance of power was the dominant influence in European relations". (Landes, 1969 s 327). Kennedy kan på basis av en lång rad konkreta maktindikatorer underbygga Landes slutsats och visa hur Tyskland passerade Storbritannien maktmässigt decenniet före det första världskriget (Kennedy, 1988 s 199–202).

Ett annat viktigt fenomen som Lenins teori uppmärksammar är att kapitalexporten vid sekelskiftet 1900 blivit viktigare än varuexporten. I dagens värld är skillnaden mellan kapital – och varuexport oerhörd. Enligt Kennedy är de internationella kapitalströmmarna "several hundred times larger than the volume of traded goods" (1993 s 55). Det bör påpekas, att de fria kapitalrörelserna inte bara betyder att enskilda stater får allt svårare att föra en självständig po-

litik utan också betyder en viktig maktförskjutning inom de olika staterna. Kapitalägarsidan får sin maktposition stärkt på bekostnad av arbetstagar sidan.<sup>3</sup>

Fördelen med att vara förtrogen med klassiska verk inom en disciplin, som till exempel internationell politik, är att man inte alltid behöver utgå från ett intellektuellt tomrum när man tycker sig ha noterat ett viktigt forskningsområde. I början av 1990-talet upptäcker Susan Strange – för att ge ett belysande exempel – ett nytt lovande forskningsfält: studiet av företag som aktörer i internationell politik. Hon hävdar: "Most commentators on international affairs have paid far too little attention to structural change, particularly to change in the structure of production in the World economy" (1992 s 2). Stranges forskningsområde verkar inte vara alldeles nytt. Redan i Lenins bok om imperialismen (1916) behandlas storföretag som viktiga komponenter i världspolitiken. Likaså lägger bolsjevikledaren stor vikt vid strukturella förändringar i produktionslivet för att förklara förändringar i det internationella systemet.

Efter att under flera decennier varit brännmärkt som ett rättfärdigande av brutal erövringspolitik har geopolitik gjort en remarkabel come-back som ett vetenskapligt legitimt forskningsområde. Tidigare geopolitiska tänkare omvärderas. Detta gäller t.o.m. de tyska geopolitiker som tidigare sågs som Hitlers främsta ideologiska inspirationskälla.<sup>4</sup> Den tyska geopolitikens stora affischnamn, generalen Karl Haushofer, ses nu inte längre som Führerns onda genius utan mer som en försiktig ideologisk medlöpare, vars geopolitiska rekommendationer ignorerades i viktiga avseenden. Så representerade exempelvis den tyska invasionen av Sovjetunionen 1941 själva antitesen av Haushofers geopolitiska doktriner.<sup>5</sup>

Ett tecken på geopolitikens popularitet är att även vänsterorienterade forskare börjar inkorporera geopolitiska element i sitt tänkande. Ett belysande exempel utgör Wallerstein och hans världssystemteori. I en tämligen färsk bok är framställningen kryddad av geopolitiska termer som "sjömakts kontra landmakts" och spekulationer om framtida geopolitiskt betingade omgrupperingar bland samtidens stormakter (Wallerstein, 1991). Wallerstein resonerar (bl a) om konsekvensen av USA:s relativa tillbakagång. Han ser ett tänkbart scenario i en ekonomisk-politisk allians USA/Japan, å den ena sidan, och Västeuropa/Östeuropa/Ryssland å den andra (1991 s 44).

I nästa avsnitt ges den teoretiska ramen för min fallstudie. Därefter tecknas en fyllig bild av hur det stormaktpolitiska projektet Bagdadjärnvägen växte fram och utvecklades. Framställningen här är relativt teorilös. Den bygger på den diplomatihistoriska litteraturen och är tänkt att – åtminstone i princip – kunna accepteras av alla. Därefter presenteras två redan gjorda teoretiska tillämpningar på fallet Bagdadjärnvägen. En sammanfattande diskussion om teoretisk förklaringskraft avslutar uppsatsen.

## 2. Teoriansats

Huvudsyftet med denna uppsats är att kasta ljus över *drivkrafterna* bakom Tysklands expansionspolitik före det första världskriget. Här kommer, som

nämnts, främst ett av det tyska rikets största prestigeprojekt, Bagdadjärnvägen, att behandlas. I en tidigare uppsats har andra aspekter av den tyska expansionen – kolonialpolitiken granskats (Falkemark, 1988).

Detta arbete har karaktär av *fallstudium*. Det är ett land under en viss epok som studeras. Fallstudiernas teoretiska status har varit föremål för skiftande meningar bland vetenskapsteoretiker.<sup>6</sup> Vad gäller teoriers relation till fallstudier kan (åtminstone) tre funktioner urskiljas: Teorier kan (1) *genereras*, (2) *appliceras* och (3) *testas*. I (1) används det enskilda fallet till att uppställa nya teorier som kan appliceras och/eller testas i *andra* sammanhang. I (2) tas teorins sanning för given, medan (3) handlar om att fastställa teorins sanningsvärde, t ex genom att jämföra prediktion och utfall. Vad som kommer att ske här är väsentligen (2), dvs teoriapplikation.

Min forskningsstrategi här är just att *utgå* från två huvudteorier: Lenins teori och geopolitisk teori. Syftet är alltså att försöka förklara så mycket som möjligt med utgångspunkt från dessa teorier. Det kommer att visa sig att vissa viktiga förhållanden förblir oförklarliga om vi nöjer oss med denna teoriuppsättning. Därför kommer en *komplettering* att ske med två andra teorier, nämligen public-choice teori och neo-realistisk teori.

Vad gäller mina två huvudteorier existerar det i litteraturen teoriapplikationer på fallet Bagdadjärnvägen. Dessa kommer senare att redovisas. Några motsvarande applikationer av neo-realistisk teori och public-choice teori finns inte att tillgå.

Teorierna har valts så att de i fallet Tyskland borde ha mycket att ge. Lenins teori är ju närmast modellerad med Tyskland som förebild. Här skulle man med Eckstein kunna tala om "most-likely case". Skulle teorin dåligt svara mot verkligheten i ett dylikt fall måste den överges (Eckstein, 1975 s 118). Även vad gäller geopolitisk teroibildning torde Tyskland utgöra ett sådant "most-likely case". Tysklands prekära läge inklämt mellan andra stormakter och med ett passande antal "onaturliga" gränser – borde göra sådan teoribildning tillämplig. Den neorealistiska teorin är i hög grad en "stormaktsteori", så här föreligger ingen tveksamhet om applicerbarhet. Public-choice teorin, slutligen, har valts främst för dess idéer om roll-relaterad nyttomaximering, som borde ge ett intressant utslag när olika typer av aktörer är involverade.

Mitt teoretiska angreppssätt är inspirerat från två olika håll. En första inspirationskälla är den tyska debatten om "Primat der Aussenpolitik" eller "Primat der Innenpolitik". Debatten handlar primärt om huruvida staters externa agerande beror av interna förhållanden – t ex bemästrande av sociala spänningar – eller om egenskaper och motiv relaterade till det internationella systemet är utslagsgivande.<sup>7</sup>

I Tyskland har debatten i första rummet gällt förklaringar till den egna statens expansionspolitik under olika epoker. Under de senaste tre decennierna har anhängarna av tesen om "Primat der Innenpolitik" haft initiativet. En framstående exponent för denna tes är historikern (med mera) Hans-Ulrich Wehler. Enligt Wehler skall det kejserliga Tysklands utrikespolitik ses som en av de ledande tysk-preussiska skikten genomförd status-quo strategi med anti-emancipatoriska och antiparlamentariska förtecken.<sup>8</sup>

Man kan dock under de allra senaste åren i Tyskland lägga märke till en teoretisk strömkantring till förmån för "Primat der Aussenpolitik". Så hävdar, bl a, Thomas Nipperdey att den tyska utrikespolitiken före det första världskriget inte uteslutande var bestämd av inre strukturella förhållanden. Det fanns, hävdar han, ett betydande utrymme för autonoma maktrelationer, av situationstvång, ja t.o.m. "horrible dictu, von einem irreduzierbaren Machtwillen".<sup>9</sup>

I mitt arbete kommer insikter från *båda* de två stridande skolbildningarna att tillvaratas. Det är ställt utom tvivel att anhängarna av tesen om "Primat der Innenpolitik" dokumenterat en rad intressanta samband mellan inre förhållanden och utrikespolitiska strategier och aktioner. Det är emellertid klart att den internationella kontexten inte får förloras ur blickfånget. Det är också viktigt, vilket för övrigt Hildebrand starkt understryker, att uppmärksamheten riktas mot förekommande växelverkan mellan interna och externa förhållanden.

Den ovan relaterade tyska debatten utgör inte min enda teoretiska inspirationskälla. Jag har lånat en annan del av mitt teoretiska angreppssätt från den amerikanske statsvetaren Michael Doyle. Doyle har gjort en brett upplagd studie av en stor mängd imperier – såväl formella som informella – i världshistorien (Doyle, 1986). Stor vikt läggs vid att förstå bakomliggande sammanhang. Doyles teoretiska antagande är att det ömsesidiga samspelet mellan metropol och periferi inte bara kan förklaras med metropolens styrka och drivkrafter. Ett viktigt inslag i hans förklaringsansats är vidare den roll som transnationella krafter och agenter spelar. Till de senare räknas då kommersiella företag och handelsmän, bankverksamhet, militära trupper, nybyggare, kyrkor och missionärer, diplomater m.m, vilka alla på olika sätt präglat uppkomsten och utvecklandet av imperiala relationer.

Doyle gör gällande, att hitillsvarande imperialismteorier tämligen ensidigt uppmärksammat vissa aspekter i de komplexa metropol–periferi relationerna och härigenom försummat viktiga förklarande aspekter. En Hobson, eller en Lenin, eller en Schumpeter – exempelvis renodlar vissa specifika drag hos dessa och försummar vanligen att tillmäta periferin någon betydelse i förklaringshänseende. Andra teorier, som exempelvis Gallaghers och Robinsons förklaring till 1800-talets imperialism, ställer periferin i centrum och nedvärderar metropolernas betydelse.

Doyle betonar, för det första, att *en* typ faktorer aldrig kan utgöra en fullgod förklaring och, för det andra, att samspelet mellan en rad faktorer – ekonomiska, politiska, militära, sociala och kulturella – i *både* metropol och periferi måste undersökas. Vidare argumenterar han övertygande för att dessa komplexa samspel aldrig helt upprepas. Varje speciellt fall av expansionspolitik kräver således sin specifika förklaring.

Med beaktande av växelverkan mellan inre och yttre förhållanden kommer jag att arbeta inom *ramen* för Doyles förklaringsansats. Denna är emellertid i sig tom så länge inte specifika teorimoment tillförs. Det är just här som det tidigare presenterade teorikomplexet blir aktuellt. Lenins teori representerar drivkraften inom metropolen Tyskland medan neo-realistisk teori opererar på (internationell) systemnivå. Geopolitisk teori har svårt att entydigt passa in i mönstret metropol-periferi-system. Den opererar – tycks det – på samtliga

nivåer. Någon teori som renodlat anknyter till periferin kommer jag inte att laborera med. Som kommer att framgå ger dock neo-realismen en viktig pusselbit här.

### 3.1 Lenins teori om imperialismen<sup>10</sup>

År 1916 – mitt under brinnande världskrig – sitter Lenin som landsflyktning i Zürich och författar sitt berömda arbete om imperialismens orsaker – *Imperialism, the Highest Stage of Capitalism* (1939). Huvudsyftet är att för den internationella socialiströrelsen klargöra kapitalismens verkliga natur och – samtidigt – avslöja ”borgerliga” professorers verklighetsförvrängningar liksom den ”småborgerliga” reformismens klassförräderi. Uppenbarligen ser Lenin sin bok som ett led i kampen för den proletära världsrevolutionen. Boken bär undertiteln ”A Popular Outline”. Det är emellertid obestridligt att han försöker ge en vetenskapligt korrekt skildring av verkligheten.<sup>11</sup> Så har också i allmänhet både vedersakare och anhängare uppfattat saken. Jag kommer att behandla den leninistiska teorin som vilken vetenskaplig teori som helst.

När man ställs inför en teori är det viktigt att först klargöra vad för slags företeelser teorin egentligen försöker *förklara*? Vad gäller Lenins teori så avser de förklarande ambitionerna främst följande:

- (i) Den väldiga koloniala och imperialistiska flodvågen mot slutet av 1800-talet och början av 1900-talet.
- (ii) Orsakerna till det första världskrigets utbrott.
- (iii) Nödvändigheten av en serie krig mellan stormakterna så länge det kapitalistiska systemet består.
- (iv) De uteblivna revolutionerna i de högt utvecklade kapitalistiska staterna.

Det är möjligt att kortfattat ange *förklaringsmekanismerna* i den leninistiska teorin, dvs att ange hur denna förklarar de tidigare uppräknade fenomenen (i)-(iv).

Kolonialismen – (i) – får sin förklaring främst i de olika stormakternas strävan att skydda kapitalexporten.<sup>12</sup> I jakten på räntabla investeringar i mindre utvecklade delar av världen kommer de ledande stormakterna som alla har stora kapitalöverskott att dras med – att stöta samman. De lönsamma kapitalplaceringarna blir föremål för knivskarp konkurrens. För att skydda sina kapitalplaceringar tvingas de olika stormakterna till aktiva ingripanden. Eftersom innehav av kolonier är det tryggaste sättet att ägna sig åt ekonomisk exploatering blir stormakternas annekteringspolitik således nödvändig.

Vad gäller (ii) och (iii) står förklaringen att finna i det faktum att inga ännu ej exploaterade områden i världen återstår. En uppdelning i kolonier och i ekonomiska inflytelsesfärer har ägt rum. Men eftersom monopolkapitalismen ständigt förvärrar kapitalets överskottsproblem, uppkommer ett ökat behov av ekonomisk expansion. På grund av den redan företagna uppdelningen kan en kapitalistisk stormakt inte expandera utan att det sker på en annan stormakts

bekostnad. Den fortsatta ekonomiska expansionen har alltså för stormakternas del blivit ett klassiskt noll-summespel: den enes vinst är den andres förlust, och vice-versa. Och, hävdar Lenin, den nödvändiga "omfördelningen" kan ej ske på fredlig väg. För att förklara detta förhållande inför han *lagen om den ojämna utvecklingen*. Fördrag mellan kapitalistiska makter om fredlig exploatering och uppdelning i olika ekonomiska zoner kan omöjligen förbli i kraft någon längre tid. De utgör inget annat än en "vapenvila" mellan krig.

Med förändrade styrkeförhållanden kommer vapenvilan att brytas. De som ökat sin relativa styrka kommer inte att tveka att med våld tilltvinga sig mer fördelaktiga villkor. Krig är följaktligen oundvikliga så länge det kapitalistiska systemet består.

Vad gäller (iv) – slutligen – så framlägger Lenin en renodlad konspirations-teori. Den ekonomiska utsugningen som imperialismen innebär är utomordentligt lönsam för de härskande klasserna. Dessa har därför råd att använda en del av uppkomna monopolvinster till bestickning av delar av arbetarklassen. Sålunda: den monopolkapitalistiska exploateringen "makes it economically possible ... to corrupt certain sections of the working class, and for a time a fairly considerable minority, and win them to the side of the bourgeoisie of a given industry or nation against all the others" (ibid s 126). Den framväxande reformismen förklaras alltså med att de ledande skikten inom arbetarklassen förleds att identifiera sina intressen med borgarklassens intressen. Reformismen som klassförräderi ses således som en framgångsrik machiavellisk taktik från borgarklassens sida.

### 3.2 Geopolitisk teori

"Geopolitik" kan definieras som det geografiska lägets och de geografiska naturförutsättningarnas betydelse för politiskt handlande (Alvstam och Falckmark, 1992 s 1). Den vanligaste analysenheten vid geopolitiska studier är staten. Huvuddelen av den geopolitiska forskningen kretsar således om geografins betydelse för mellanstatligt agerande.

Äldre geopolitiskt tänkande utgick ofta från en biologisk statssyn. Influerad av darwinismen betraktade geopolitikerna staten som en organism underkastad biologiska utvecklingslagar. Kriget sågs som ett naturligt urvalsinstrument i kampen för överlevnad.<sup>13</sup>

I Tyskland utvecklade Ratzel i slutet av 1800-talet en teori om biologiska utvecklingstendenser hos statssystemet, som bl a handlade om de starka staternas expansion på mindre staters bekostnad. Starka folk reser, enligt honom, krav på ett vidgat "Lebensraum". I Sverige var Rudolf Kjellén inspirerad av Ratzels tänkande. Jag skall här presentera en översikt över några av den kjellénska geopolitikens huvudtankar.<sup>14</sup>

Låt oss först urskilja geopolitiken i *snäv* mening. Kjellén utgår – som ett första postulat – från att staten förutsätter ett *territorium*. Vilken betydelse som tillkommer en stats territorium bestäms av dess relationer till andra stater. Detta innebär att staters *gränser* kommer i blickfånget. Kjellén skiljer mellan na-

turliga och onaturliga gränser. Naturlig är den gräns som klart avskiljer staternas territorier från varandra. Den mest naturliga gränsen är därför havet. Sålunda har England och Japan naturliga gränser. Tyskland är däremot inte lika lyckligt lottat. Dess gränser i t ex väster är föga naturliga. Genom att Rhenmynningen tillhör en annan stat har tyskarna blivit avskurna från sin "naturligaste port till havet".

*Läge* är en annan viktig geografisk kategori. Det centrala är här inte så mycket den rent rumsliga dimensionen som den politiska dimensionen. Så är exempelvis det brittiska stormaktsväldets uppkomst i hög grad en följd av ett fördelaktigt geografiskt-politiskt läge.

Om sålunda Englands geopolitiska läge är gynnsamt, så gäller detta inte för Tysklands vidkommande. Det tyska riket ligger, framhåller Kjellén, inklämt mellan andra stormakter och får därmed sin rörelsefrihet beskuren. Och rörelsefrihet är något för stormakter ytterst betydelsefullt.

Kjellén urskiljer tre olika *geopolitiska imperativ*. Förutom "rörelsefrihet" räknas hit "behov av utrymme" och "möjlighet till organisk sammanhållning". På grund av den snabba befolkningstillväxten är Tyskland för litet för sitt folk. Sverige utgör ett exempel på motsatsen. "Riket är större än folket." (1917 s 93). Vad gäller det tredje imperativet så kan det illustreras med Englands energiska försök att geografiskt hålla samman sitt vidsträckta imperium bl a genom territoriella nyförvärv. Kjellen ser t ex ockupationen av Egypten 1882 i ljuset av nödvändigheten av att trygga de livsviktiga förbindelserna med Indien.

Indiahafsväldets spänne och nyckel är *Egypten* ... brohuvudet på Sueznäset mellan Asien och Afrika – tag detta ur Englands hand, och den stolta byggnaden faller samman. (Kjellén, 1911–13, III s 39)

Låt mig avsluta presentationen av geopolitiken i snäv mening genom att uppmärksamma s k *lägesförändringar*. Territoriernas politiska vikt är föremål för oavslutliga förskjutningar. En huvudregel är att en stat får sitt politiska värde bestämt av sina grannar. Även om de absoluta talen för en stats makt är oförändrade, så förändras de relativa talen "försåvidt staten tillhör ett statssystem där tyngdpunkten ständigt omflyttas under utvecklingens lag" (Kjellén, 1914–15, III s 178). Den praktiska följsatsen härav är, enligt Kjellén, att en stat alltid söker förhindra sina grannars maktmässiga tillväxt. Detta handlande dikteras då inte, påpekar han, av avund eller illvilja utan av ren självbevaringsdrift.

Till geopolitiken i *vid* mening hänför sig bl a analyser av staters ekonomiska förhållanden, dvs. naturresurser, näringslivets och handelns struktur liksom självförsörjningsförmåga, autarki. Begreppet autarki intar en nyckelställning i dessa sammanhang. Rikliga naturtillgångar och en åtminstone potentiell möjlighet till självförsörjning anses vara en förutsättning för solid stormaktsställning.

Ungefär samtidigt med Kjellén utvecklar engelsmannen Sir Halford Mackinder en besläktad geopolitiks teori.<sup>15</sup> För Mackinder är konflikten mellan landmakt och sjömakten en av den internationella politikens grundläggande dimensioner. Maktförskjutningar hänger intimt samman med förändringar av transport- och vapenteknik. Vid sekelskiftet (1900) ser Mackinder förändring-



ar som verkar till landmaktens fördel. Han syftar i första hand på byggande av stora transkontinentala järnvägar (som exempelvis den Transsibiriska järnvägen). Dessa gigantiska infrastrukturella satsningar kommer, anser han, få viktiga politiska konsekvenser för de stater som är belägna vid den euroasiatiska landmassans randområden. För sjömakten England kan dessa konsekvenser bli plågsamma.

I en berömd bok från 1919 myntar Mackinder termen "hjärtland". Detta område består av Östeuropa, i väster avgränsat ungefär från Rügen till Adriatiska havet, samt Svartahavsområdet. Mackinder lanserar en pedagogiskt klingande geopolitisk formel, som borde viskas i öronen på de i Versailles församlade statsmännen:

Who rules East Europe commands the Heartland.  
Who rules the Heartland commands the World-Island.  
Who rules the World-Island commands the World. (1919 s 150)<sup>16</sup>

Enligt Mackinder gäller det således att förhindra att *en* stat får kontroll över "hjärtlandet". För att förebygga en sådan ödesdiger dominans är det nödvändigt att skapa en serie *bufferstater* mellan Tyskland och Ryssland.

Under det andra världskriget modifierar den hollandsfödde amerikanen Nickolas Spykman Mackinders teori. Spykman hävdar att det inte är det euroasiatiska landmassans hjärtland som är maktens utgångspunkt i världen utan dess "randstater".<sup>17</sup> Dessa randstater är belägna mellan hjärtlandet och dess kuster. "Spykman maintained that the United States had to maintain a margin of superiority on the rimland if it was to prevent the heartland power gaining access to the circumferential maritime routes", framhåller Sloan (1988 s 156). Den amerikanska utrikespolitiken har i hög grad influerats av Spykmans geopolitiska tänkande. Ett exempel härpå är "containmentpolitiken".

I modern geopolitisk forskning intar, vad jag skulle vilja kalla, "världsordningsteori" en nyckelställning. En förgrundsfigur här är den amerikanske statsvetaren George Modelski. I en serie verk har han utvecklat en teori om långa politiska cykler (Modelski 1978, 1987a, 1987b och 1990).

Modelskis teori söker förklara internationella konflikter, främst globala krig, och förändringar vad gäller ledarskap i världen från och med slutet av 1400-talet. Modelski urskiljer fem långa cykler som var och en omfattar ungefär ett sekel. Varje cykel utmärks av att en bestämd (national) stat intar ledande maktställning. I perioden 1494–1580 finner vi Portugal som ledande makt, 1580–1688 har makten glidit över till Nederländerna, medan i nästa cykel 1688–1792 Storbritannien axlar ledarskapet i världen. Storbritannien gör sedan en hittills unik – comeback och är åter ledande under den därpå följande cykeln, 1792–1914. Perioden 1914–1973 är det USA:s tur att spela rollen av dominerande global makt. Som en följd av USA:s eroderande maktbas är vi för närvarande, enligt Modelski, inne i ett något oklart övergångsskede.

Varje cykel karakteriseras av att den genomlöper fyra faser: (i) globalt krig, (ii) framträdandet av en världsmakt, (iii) maktens avlegitimering och (iv) maktens dekoncentrering. Sammanställningen i figur 1 sammanfattar Modelskis uppfattning om världens stormiga historia sedan 1494.<sup>18</sup>

	Global war phase	World power phase	Phases of delegitimation and deconcentration
1.	1494–1516 France is the challenger during Italian and Indian Ocean Wars.	1516–1540 Portugal is leader.	1540–1580
2.	1580–1609 Spain is the challenger during Spanish–Dutch wars.	1609–1640 Netherlands is leader.	1640–1688
3.	1688–1713 France is the challenger during wars of Louis XIV.	1714–1740 Britain is leader.	1740–1792
4.	1792–1815 France is the challenger again during Revolutionary and Napoleonic wars.	1815–1850 Britain is leader again.	1850–1914
5.	1914–1945 Germany challenges during World Wars.	1945–1973 United States is leader.	1973–?

Figur 1. World events since 1494, according to Modelski.

Enligt Modelski kan en stat inte uppnå status som världsmakt om den saknar global räckvidd ("global reach"). Och här understryks *sjömaktens* betydelse. Modelski konstaterar:

It is a fundamental postulate ... that seapower is the sine qua non of action in global politics because it is the necessary (though not sufficient) condition of operations of global – that is, intercontinental – scope. (1987b s 13)

Modelski betonar således sjömaktens nyckelställning. Han menar emellertid inte att den ledande makten nödvändigtvis måste vara den starkaste militär-makten.

För att kunna tilltvinga sig en ledarställning måste en stat tillföra det internationella systemet någon typ av innovation. England, exempelvis, inledde den industriella revolutionen och USA visade stor innovativ förmåga inom vetenskap och teknik. Båda dessa exempel pekar på fenomen med enastående spridningseffekter. En ytterligare egenskap som Modelski finner hos de ledande makterna är stor skicklighet att skapa framgångsrika allianser.

Modelski gör gällande att cyklerna inte är strängt repetitiva. Utgående från Parsons teori om mönstervariabler hävdar han att en inlärningsprocess sker under en cykels olika faser. Vidare påstås komplexiteten i det internationella systemet öka när en cykel ersätts av en ny. Härav anses följa att det internationella systemets interdependens och behov av ordning successivt ökar.

Varför kommer då, enligt Modelski, en hegemon alltid att utmanas? Förklaringen ligger i det fundamentala faktum att den ledande ställningen skänker dess innehavare *monopolvinster*.

But monopoly rents also attracts rivalry and competition. Hence, in due time each world power also faces the necessity of confronting other great powers willing and ready to reach out for world status. (1987a s 153)

Enligt Modelskis resonemang handlar världspolitik, som all politik, om frågorna "vem vinner?" och "vem förlorar?".

Själva basen för världsmaktsställning finner vi i "functional-network control" (ibid s 155). En sådan ställning vilar på ett maximum av globala funktioner med ett minimum av territoriella bördor. Effektiv maktutövning grundas således på att kontroll över ett antal viktiga globala knutpunkter upprätthålls. England hade exempelvis under sin storhetstid förmågan att genom kontroll över viktiga stödjepunkter (Gibraltor, Malta, Singapore, Suez, osv.) vidmakthålla ett världsvälde utan betungande territoriella erövringar. Enligt Modelski är det först när en världsmakt hotas och den upprätthållna ordningen börjar erodera som en kamp om territorier skjuter fart.

Territoriality is the final nemesis of world power. It is defensive response to the challenge of oligopolistic rivalry. It preserves the form and illusion of control where substance can no longer serve a useful purpose. (1987a s 155)

Denna uppfattning kastar ett nytt ljus över den häftigt uppblossande kolonialismen i slutet av 1800-talet. Denna expansionistiska flodvåg innebar världshistoriens snabbaste och mest omfattande erövring av territorium (Stavrianos, 1981 s 42). Det är sålunda Storbritanniens försvagning som världsmakt och den därpå försvagade globala ordningen som framkallade erövringspolitiken.

Till skillnad från äldre geopolitik läggs inom modern geopolitisk forskning mindre vikt vid studium av territorier och territoriella förvärv. Denna förändring är naturlig. Makt kan numera på ett helt annat sätt än tidigare utövas utan fysiskt besittningstagande. Ett belysande exempel är hanterande av skuldkriser i den fattiga delen av världen under olika historiska epoker. Dagens skuldsatta U-länder kan av långivarna påtvingas långtgående disciplineringsprogram utan varje form av militära hot eller ingripanden (George, 1989). Under skuldkrisen i slutet av 1800-talet blev däremot militär ockupation en vanlig följd av svårigheter att sköta skuldtjänsten (Fieldhouse, 1982).

Det är, av ovan antydda skäl, knappast förvånande att tyngdpunkten inom geopolitiken förskjutits från "conquest of physical space to that of political space" (Slater, 1993).

### 3.3 Waltz' neo-realistiska teori

Kenneth Waltz' *Theory of International Politics* (1979) har kallats den viktigaste boken inom den internationalpolitiska forskningen de senaste femton åren (Wæver, 1992 s 128).

Waltz börjar med att skilja mellan två typer av teorier om internationell politik, *reduktionistiska* resp. *systemiska*. I den första typen av teorier opererar orsaker på individ- eller statsnivå, medan i den andra typen av teorier orsaker placeras på internationell systemnivå. Ett exempel på en reduktionistisk teori är Lenins imperialismteori, enligt vilken en stats yttre agerande är en följd av

interna ekonomiska faktorer. Waltz' egen teori är ett (av mycket få) exempel på en systemisk teori.

Enligt Waltz består ett system av två element: en *struktur* och en uppsättning interagerande *enheter*. I det internationella systemet består enheterna av stater. Detta systems struktur kännetecknas av två principer som avser: (i) ordningsrelationer, (ii) enheternas egenskaper och (iii) fördelningen av kapaciteter mellan enheterna.

Vad gäller (i) skiljer Waltz noga mellan staters interna och externa förhållanden. Internt är staterna *hierarkiskt* ordnade medan de yttre förhållandena är *anarkiskt* ordnade. Om relationerna mellan staterna säger Waltz:

• None is entitled to command, none is required to obey. International systems are decentralized and anarchic. (1979 s 88)

Anarkien i det internationella systemet är emellertid inte liktydig med kaos. Waltz bygger sina resonemang här på mikro-ekonomisk teori. Denna teori visar, menar Waltz, hur en ordning spontant kan formas utan central styrning. Nyckelbegrepp i detta sammanhang är ekonomiska enheter och marknaden.

"International political systems, like economic markets, are individualist in origin, spontaneously generated, and unintended" (1979 s 91).

(ii) syftar på enheternas funktion i systemet. Internt finns hos staterna en långtgående specialisering och arbetsdelning. Dessa egenskaper finns emellertid inte mellan staterna. Här gäller imperativet "take care of yourself!". Waltz karakteriserar det internationella systemet som ett "själv-hjälpsystem". Säkerhetspolitiken kommer alltid att ges högsta prioritet.

Vad slutligen (iii) beträffar kan fördelningen av kapacitet mellan staterna gestalta sig olika. För Waltz är det – i praktiken – fördelningen av militära resurser som avgör systemets karaktär. Exempel på olika internationella system är bipolära- och multipolära maktkonfigurationer. Hollis och Smith konstaterar att den enda variabel i det internationella systemet som, enligt Waltz, kan ändra sig är dess *polära* struktur (1991 s 109).

Waltz framhåller att det strängt taget bara finns en exklusivt internationalpolitisk teori – *maktbalansteori*. Han menar att denna teori kan ges en mikro-ekonomisk tolkning. En sådan tolkning av teorin börjar med ett antagande om stater, nämligen att de är enhetliga aktörer som "at a minimum, seek their own preservation and, at a maximum drive for universal domination" (1979 s 118). Stater söker finna lämpliga medel, i form av bl a rustningar och alliansformationer, att uppnå dessa mål. Ytterligare ett villkor tillfogas – att det internationella systemet har en "hjälp-dig-själv" karaktär. Kort sagt:

Balance of power politics prevail wherever two, and only two, requirements are met: that the order be anarchical and that it be populated by units wishing to survive. (ibid s 121)

Enligt Waltz' teori är det det internationella systemets permanenta egenskaper som förklarar ständigt återkommande fenomen som t ex krig. Trots att staterna *internt* uppvisat en oerhörd variationsrikedom är den internationella politiken sig likväl förbluffande lik genom århundradena.

Waltz ger – slutligen – i skissartad form grundvalarna för en neorealitisk imperialismteori. Imperialism har inte, hävdar Waltz i polemik mot Lenin, något nödvändigt samband med kapitalism (eller någon annan inre egenskap hos staterna). Imperialism är ett stormaktspolitiskt fenomen.

Where gross imbalances of power exist, and where the means of transportation permit the export of goods and of instruments of rule, the more capable people ordinary exert a considerable influence over those less able to produce surpluses. (1979 s 27)

Waltz utgår från ett slags maktvakuumantagande, som ges följande kondenserade formulering. "Weakness invites control" (ibid s 27).

### 3.4 Public-choice teori

Public-choice teori är, till skillnad från Lenins teori, geopolitisk teori och neorealismen – vilka väsentligen är strukturteorier – avsedd att förklara *aktörens* handlingar. Denna teori antar (i) att aktörer är *rationella* och (ii) att grundläggande skillnader i målsättningar och preferenser mellan aktörer är *roll-specifika*.<sup>19</sup>

Det jag här kallar public-choice teori är en *kombination* av standardversionen av rational-choice teori och substantiella antaganden om olika aktörsgruppers specifika nyttomaximeringsprinciper.<sup>20</sup>

(i) innebär väsentligen att aktörers preferenser antas vara välordnade och att deras handlande präglas av nyttomaximering. (ii) kan ses som en generalisering av principen "where you stand depends on where you sit"<sup>21</sup>

Denna princip äger tillämpning inte bara på en stats olika organ utan på olika slags organisationer i ett samhälle. En konsekvens av principen är att ledningar för industriföretag, partier, intresseorganisationer, utrikesdepartement, marinministerier, banker osv. kan förväntas ha inte bara olika målsättningar utan också målsättningar formade av positioner inom resp. samhälls- och statsför. Företrädare för public-choiceskolan har specificerat olika slag av nyttokalkyler för de olika sfärerna. Företagsledningar ses som vinstmaximerare, partier som röstmaximerare, ledningar för byråkratier som budget- eller storleksmaximerare, osv.<sup>22</sup>

(ii) bör, menar jag, inte tolkas i någon strängt deterministisk mening. Det finns vanligen ett visst handlingsutrymme inom de *ramar* som dikteras av strukturella förhållanden. Det finns anledning instämma i Hollis/Smiths uppfattning:

We reject the 'economic' view that reasons for action reduce to correctly calculated expected utilities of means to unquestioned ends. Our actors *interpret* information, *monitor* their performance, reassess their goals. The leading idea is that of reasoned judgement, not of computation. (1991 s 165)

Enligt mitt synsätt var det exempelvis inte oväsentligt för den tyska utrikespolitikens inriktning vid 1900-talets början att ett betydande inflytande utövades av kejsaren Wilhelm II och inte av dennes tidigt bortgångne far, kejsar Fredrik III. (Denne dog i cancer 1888 efter att ha beklätt kejsarvärdigheten i blott 99

dagar). Å andra sidan måste det, naturligtvis, understrykas att handlingsfriheten för en tysk kejsare under den aktuella perioden var underkastad en lång rad strukturella begränsningar av, bl a, ekonomisk, klassmässig, geopolitisk och maktpolitisk natur. Jag kommer således – sammanfattningsvis – att försöka förena aktörsinriktade analyser med strukturförklaringar. Men, frågar sig den kritiske läsaren, är en sådan operation överhuvudtaget möjlig? Jag menar att så är fallet. Min huvudprincip är, konkret uttryckt, följande: Strukturer formar de villkor under vilka aktörerna handlar. Under det förhållandevis korta tidsavsnitt vi rör oss med – cirka 25 år – påverkas aktörerna långt mer av strukturer än tvärtom. Ett par exempel må förtydliga resonemanget. I ena fallet åskådliggörs ”strukturen som möjliggör”, i det andra fallet ”strukturen som omöjliggör”.

Vi kommer längre fram i uppsatsen se att aktören från den tyska bankvärlden intar en viktig plats i utvecklingen av Bagdadjärnvägen. Att så kunde ske berodde på grundläggande förändringar i den tyska ekonomin under senare delen av 1800-talet. ”The rapid industrial expansion of a unified Germany was the most important development of the half-century that preceded the First World War”, konstaterar David Landes (1969 s 326). Tack vare denna snabba ekonomiska utveckling blev det möjligt för tyska bank- och industriintressen att operera utanför landets gränser, i bl a Turkiet. Kort sagt, strukturella förändringar i ekonomin möjliggjorde expansionen. Att vi, omvänt, inte finner några turkiska bankmän i Tyskland på jakt efter räntabla penningplaceringar har en parallell förklaring. Frånvaron av ett solitt ekonomiskt fundament i det ottomanska väldet omöjliggjorde dylika framstötter.

Det bör här, avslutningsvis, påpekas att den speciella teorikonstellation inom ramen för Doyles förklaringsansats, som utnyttjas i denna uppsats, är avpassad till just mitt specifika fallstudium. Ett annat problem, som t ex orsakerna till Sovjetimperiets sammanbrott, skulle kräva en helt annan teoriuppsättning.

## II

### 1. Tysklands världsmaktsambitioner

I samband med att en proposition om utbyggnad av den tyska flottan förelades riksdagen i Berlin i december 1897 framträdde dåvarande statssekreteraren i Auswärtiges Amt, sedermera rikskanslern, Bernhard von Bülow och yttrade:

Wir wollen niemand in den Schatten stellen, aber wir verlangen auch unseren Platz an der Sonne.<sup>23</sup>

Dessa ofta citerade ord om att erövra ”en plats i solen” uttrycker symboliskt det tyska rikets strävan under decennierna före det första världskriget att bli en världsmakt. Viktiga inslag i denna s.k. Weltpolitik kom att bli (1) förvärv av kolonier i Afrika, Asien och Stilla havet, (2) säkerställande av politiskt och ekonomiskt inflytande i Sydamerika, (3) ett vidgat inflytande i Mellérsta Östern samt (4) ett s.a.s. världsmaktsmässigt uppträdande.<sup>24</sup> Låt mig – helt kort exemplifiera de olika inslagen i (1)–(4).

Det första mer synliga beviset på Tysklands strävan att vidga sitt inflytande utöver den europeiska scenen är (1), dvs uppbyggandet av ett vidsträckt kolonialt imperium. Processen inleds av rikskansler Otto von Bismarck 1884 och pågår sedan ända fram till världskrigets utbrott 1914. De tyska kolonierna i Afrika kom att omfatta Togo, Kamerun, Sydvästafrika – nuvarande Namibia – och delar av Östafrika, motsvarande dagens Tanzanias (utom Zanzibar). I Asien förvärvades kustområdena i Kina och delar av Nya Guinea. I Stilla havet införlivades en rad öar, bl a vissa av Samoaöarna, i det tyska riket. Det tyska kolonialväldet var stort, men splittrat och kunde i betydelse inte mäta sig med de brittiska och franska imperierna. En målsättning under det första världskriget var därför att utvidga och binda samman de olika koloniala riksdelarna. Det tyska nederlaget i kriget kom emellertid att gäcka dessa planer.<sup>25</sup>

Vad gäller (2) försökte Tyskland med olika metoder att utöka sitt ekonomiska och politiska inflytande i Latinamerika. I Brasilien slog sig ett stort antal tyskar ner som jordbrukare och i Argentina spelade tyska affärsmän en framträdande roll. Den tyska staten var på olika sätt behjälplig i att främja nationella intressen. Företagens operationer stöddes energiskt. Militära beställningar från de sydamerikanska republikerna uppmuntrades. I synnerhet den franska vapenindustrin, som tävlade med den tyska om lukrativa kontrakt, motarbetades diskret men bestämt. Preussiska militärexperter sändes till länder som Argentina och Chile för att modernisera deras stridskrafter. Viss utbildning av sydamerikansk militär i Tyskland förekom också. Trots försök att ersätta Storbritannien som den ledande makten i Sydamerika lyckades dock tyskarna inte i något mer väsentligt avseende härmed (Forbes, 1978).

(3) behandlas fylligt nedan. Därför går jag här direkt över till (4). Ett illustrativt exempel torde klargöra vad som avses.

År 1900 utbröt det s.k. boxarupproret i Kina. Bakgrunden till upproret var den penetration från stormaktens sida i ekonomiskt, politiskt och kulturellt avseende, som successivt ökat under 1800-talet. Undergrävandet av det traditionella kinesiska samhället skapade en allt mer uttalad fientlighet mot de utländska inkräktarna<sup>26</sup>. Kulmen nåddes då ett stort antal vita missionärer, handelsmän och beskickningstjänstemän mördades. En internationellt organiserad expeditionskår under ledning av den tyske fältmarskalken – eller som man sade 'Weltmarschall' – von Waldersee slog brutalt ner upproret. Då den tyska styrkan avseglade mot Kina höll kejsar Wilhelm II ett tal, som gick helt i stil med hans krigiskt uppvridna mustascher:

Nåd skall inte ges, fångar skall inte tas. Liksom för mer än tusen år sedan hunnerna under kung Etzel gjorde sig ett namn som ännu lever i tradition och saga, må namnet tysk för tusen år framåt så kraftigt inpräntas i det kinesiska medvetandet att en kines inte skall våga så mycket som snegla åt en tysk.<sup>27</sup>

Genom dylika proklamationer tillkännagavs den tyska statsledningens världsmaktsambitioner.

Inslaget (3) i Tysklands Weltpolitik rör främst relationerna till det ottomanska riket. Det mest spektakulära elementet här var det jättelika projektet att upprätta en järnvägsförbindelse mellan Istanbul och Persiska viken via Bag-

dad. Projektet avsåg en sträcka på omkring 4.000 km (Hüber, 1943 s 48). Detta företag var inte bara det viktigaste i Tysklands Mellersta Östern-politik utan också den främsta beståndsdel i dess världspolitiska strävan. Williamson har helt rätt när han betecknar Bagdadjärnvägen – som projektet brukar kallas – som det wilhelmska Tysklands "foremost Imperial enterprise" (1977 s V). Den franske historikern Ragey konstaterar: "La 'Weltpolitik' trouve dans la Bagdadbahn une première et magnifique occasion de se manifester" (1936 s 123). För de mest hängivna tyska imperialisterna skulle denna Bagdadjärnväg genom att förbinda Berlin med Persiska viken möjliggöra "den torra vägen till Indien".<sup>28</sup>

Bagdadjärnvägen framställs ofta som ett paradigmiskt exempel på tysk imperialism i Mellersta Östern – eller Främre Orienten som man sade på den tid då det begav sig.<sup>29</sup> Genom att en av huvudaktörerna i järnvägsföretaget var Tysklands största bank – Deutsche Bank – ses detta därmed av vissa forskare som ett utslag av en specifik form av imperialism, nämligen finansimperialism.<sup>30</sup>

## 2. Det ottomanska väldet

Det ottomanska väldet tillhör världshistoriens mest omfattande och seglivade imperier.<sup>31</sup> Från 1300-talets början kom en liten statsbildning i det nordvästra hörnet av Mindre Asien med tiden att utvecklas till ett välde, som sträckte sig från Algeriet i väster till Persiska viken i öster och från Ungern i norr till Jemen i söder. År 1453 hade Konstantinopel erövrats och det bysantinska riket hade därmed definitivt gått under.

Kristenheten fylldes av stark fruktan för de stridslystna muslimerna. Två gånger hotade turkarna Wien – senast 1683 – som de dock inte lyckades inta.

En kristen enhetsfront mot "hundturken" visade sig omöjlig att få till stånd. Av maktbalansskäl kom Turkiet snart att dras in i den europeiska stormaktsrivaliteten. Den franske kungen Frans I upptäckte nyttan av sultanens stöd i kampen mot fienden Habsburg. Eftersom sistnämnda makt stod i ett spant förhållande också till Istanbul var ett realpolitiskt motiverat samarbete med Frankrike naturligt. Detta inleddes på 1530-talet och bestod av bl a subsidier till den franske kungen från sultan Suleimans – med tillnamnet "den magnifika" – sida (Lord Kinross, 1979 s 174). Några årtionden senare är det Englands tur att ingå politiska överenskommelser med Höga Porten. Bakgrunden var att turkarna antogs kunna utgöra en hälsosam motvikt till motståndaren Spaniens maktställning i Medelhavsområdet (ibid s 321 ff).

Alliansformationerna Paris-Istanbul med sin spets riktad mot Wien och London-Istanbul gentemot Madrid utgör vackra illustrationer till den maxim som formulerades på 200-talet före Kristus av den indiske tänkaren Kautilya: "Min fiendes fiende är min vän".<sup>32</sup>

Trots att förfallstendenser uppträdde lyckades handlingskraftiga sultaner ett flertal gånger ingjuta ny kraft i det vidsträckta imperiet. Under 1800-talet inträdde emellertid en stagnations- och tillbakagångsperiod, som visade sig omöjlig att upphäva. Det började nu bli vanligt att beteckna Turkiet som "Eu-



ropas sjuke man”. Landet var uppenbarligen allvarligt försvagat maktmässigt. Allt fler av de mer avlägsna provinserna gick förlorade. Så upprättade exempelvis Frankrike 1881 ett protektorat över Tunisien och året därpå inledde England en ockupation av Egypten. Under senare delen av 1800-talet erhöll också flera Balkanstater full eller partiell autonomi.<sup>33</sup> När Rudolf Kjellén i början av vårt sekel gör en brett upplagd översikt över samtidens stormakter, förs Turkiet – följdriktigt – till kategorin ”afdankade stormakter” (1911, I s 31).

Det mest slående beviset på det ottomanska väldets svaghet är statsbankrutten 1875-76 och dess följder. I samband med Krimkriget (1853–1856) började Turkiet att uppta stora lån på de internationella kapitalmarknaderna. Den bakomliggande orsaken härtill var, hävdar den turkiske ekonomen Pamuk, ”The weakness of the central bureaucracy, and its inability to find a long term solution to its longstanding fiscal crisis and budgetary deficits” (1987 s 56). Lånevillkoren kom emellertid att bli alltmer oförmånliga. En lånekarusell – som påminner om dagens skuld kris – inleddes, där man ständigt tvingades ikläda sig nya låneförpliktelser för att kunna sköta skuldtjänsten. En indikation på försvagningen av den turkiska betalningsförmågan är att från det tidiga 1860-talet till mitten av 1870-talet ökade den andel av exportinkomsterna som åtgick att fullgöra skuldtjänsten från 10 till 50 procent (ibid s 59).

Den långvariga ekonomiska depressionsperiod, som inträdde i världen 1873, ledde bl a till att kapitlexporten till Turkiet abrupt inställdes. Som en följd härav tvingades regeringen i Istanbul att 1876 tillkännage en fullständig betalningsinställelse (ibid s 60-1).

Till skillnad från vad som var fallet i Egypten och Tunisien ledde inte den turkiska bankrutten till utländsk ockupation. Den kom däremot att ge upphov till ett system med internationell kontroll av rikets finanser. 1881 bildades ”Ottoman Public Debt Administration” där utländska kapitalägare – med diplomatisk uppbackning av sina resp. hemmaregeringar – sattes att vaka över den turkiska ekonomin.<sup>34</sup> ”The primary aim of this regime was to safeguard the position of those who held shares in the Ottoman public debt”, påpekar Roger Owen (1982 s 192). Men, tillfogar han, ”... in time a second aim came to assume increasing importance: that of opening up the Turkish economy to further European economic penetration” (ibid). Utvecklandet av det turkiska järnvägsnätet var, enligt Owen, det främsta instrumentet för detta andra syfte.

### III

#### Järnvägsutbyggnad i det ottomanska väldet

##### 1. Bakgrund

Den snabba ekonomiska expansionen i USA och Västeuropa var under 1800-talet förbunden med en omfattande järnvägsbyggnation. Stormakternas strävan att vidga sitt ekonomiska och politiska inflytande i de outvecklade regionerna i världen utnyttjade starkt förbättrade kommunikationsleder som ett in-

strument av nyckelkaraktär. Här intog investeringar i spårbundna trafiksystem en framträdande plats.

De första järnvägsplanerna i Turkiet framlades av en engelsk artilleriöverste – Sir Francis Chesney – redan på 1830-talet. Vi möter här för första gången en önskan att bygga en Bagdadjärnväg. Enligt Chesneys planer skulle Medelhavet och Persiska viken förbindas. Av planerna blev emellertid intet. Varken den brittiska regeringen eller privata kapitalister visade något intresse.

Först omkring 1860 kom de första järnvägarna i det ottomanska riket att byggas. Engelsmännen var först på plats och ansvarade för att ett antal kortare linjer kom till stånd. Det första mer betydande linjesystemet etablerades av österrikaren baron Hirsch i den europeiska delen av riket. När detta stod färdigt var en järnvägsförbindelse upprättad mellan Wien och Istanbul. Den 12 augusti 1888 anlände det första tåget – Orientexpressen – till Turkiets huvudstad från Wien (och Paris).

Den asiatiska delen av Turkiet släpade emellertid betänkligt efter vad gäller tillfredsställande kommunikationer. Redan under 1870-talets början hade den turkiska regeringen fattat beslut om en anatolisk järnväg. Både av ekonomiska och militära skäl bedömdes snabbare förbindelser vara av största vikt. Vid denna tid framlade den ryktbare österrikiske ingenjören von Pressel en djärv plan om en förbindelse från Bosporen till Persiska viken via Bagdad. Von Pressel tänkte sig också att detta system skulle förbindas med linjesystemet i den europeiska delen av Turkiet. Earle sammanfattar planerna så, att "... the far-flung territories of the empire would be brought into communication with one another and with the capital, and an era would begun of unprecedented development in agriculture, mining, and commerce" (1923 s 18). Den turkiska statsbankrutten 1875/76 förhindrade emellertid för många år framåt genomförandet av dessa planer. Först 1888 – då ett tyskt konsortium erhöll koncessioner kunde ett mer ambitiöst program för järnvägsutbyggnad inledas i den asiatiska delen av Turkiet.<sup>35</sup>

## 2. Deutsche Bank gör entré

De få och korta järnvägar, som existerade i Mindre Asien före 1888 kontrollerades helt av brittiskt och franskt kapital (Earle s 30). Tyskt kapital saknades här helt och hållet. Några år senare är situationen dramatiskt förändrad. Inte nog med att tyska kapitalägare vid 1890-talets ingång kontrollerade de turkiska järnvägarna i den europeiska delen av Turkiet från Österrike-Ungerns gräns till Istanbul: De var i full färd med att avsluta en linje från Bosporen till Ankara liksom att planera en ytterligare förlängning till Mesopotamiens dalgångar. "Almost overnight, as history goes, Turkey had become an important sphere of German economic interest", konstaterar Earle (ibid s 33).

Hur hade då denna snabba scenväxling kommit till stånd? Det måste då först konstateras, att den turkiska regeringen under sultan Abdul Hamid II:s despotiska ledning verkligen önskade en skyndsam järnvägsutbyggnad. För att upprätthålla rikets inre sammanhållning och motståndskraft ansågs förbättrade interna kommunikationer som ett överlevnadsvillkor (Helfferich, 1923 s

23). Inhemsk finansiering av så kapitalkrävande projekt var emellertid utesluten. Följaktligen måste utländska investerare fås intresserade. Det är nu ostridigt, att initiativet till att intressera *tyska* kapitalplacerare kom från sultanen.<sup>36</sup>

Ett första försök att locka investeringsvilligt kapital från Tyskland gjordes på sultanens uppdrag av den ovannämnde von Pressel. Dennes försök att övertyga Georg von Siemens – chef för Deutsche Bank misslyckades emellertid (Manzenreiter, 1982 s 49). Större framgång hade då Alfred Kaulla. Sedan 1887 hade denné varit verksam i Istanbul och förhandlat med den turkiska regeringen om omfattande vapenleveranser för Mauser-Werkens räkning. Kaulla var också styrelseledamot av Württembergische Vereinsbank och blev av von Pressel informerad om de turkiska järnvägsplanerna (ibid s 47). Av skäl, som inte är alldeles klarlagda, lyckades Kaulla där von Pressel misslyckats (ibid s 52). Siemens blev intresserad av att finansiera järnvägsbyggnad i Anatolien. Flera olika bankkonsortier tävlade om att erhålla koncession av sultanen att påbörja den omfattande linjeutbyggnaden. Vid sidan av ett syndikat under Deutsche Banks ledning verkade en engelsk-italiensk grupp och två franska grupper för att beviljas koncessioner (Seidenzahl, 1970 s 64-5). Sultanen hade emellertid starka skäl att föredraga en tyskdominerad finanskonstellation. För att förklara denna preferens, måste en kort utrikespolitisk utvikning företas.

Hela perioden 1871–1914 utmärktes av skarpa motsättningar mellan stormakterna.<sup>37</sup> Vid krigsutbrottet 1914 förelåg två stormaktspolitiska block – trippelalliansen och trippelententen – som stod emot varandra.

Under 1880-talet hade dessa ännu inte utkristalliserats. Ett stort antal parvisa motsättningar förelåg. England och Frankrike kämpade med varandra i flera frågor av kolonial karaktär bl a i Afrika. Mellan Tyskland och Frankrike rådde stark fiendlighet på grund av krigsresultatet 1870-71 (Elsass-Lothringen). England och Ryssland befann sig på kollisionskurs bl a i Persien och Centralasien, Österrike-Ungern och Ryssland hyste starkt motstridiga ambitioner på Balkanhalvön, etc.<sup>38</sup>

Det av Bismarck skapade tyska riket var efter grundandet 1871 åtminstone tills att Wilhelm II besteg tronen 1888 – en ”tillfredsställd” makt, dvs en makt inriktad i högre utsträckning på att bevara den europeiska freden än på ytterligare territoriella förvärv. Bismarck lyckades binda samman det egna riket med Wien och St. Petersburg i olika maktpolitiska arrangemang. Motsättningarna mellan de sistnämnda staterna gav emellertid dessa arrangemang en bräcklig karaktär. För att hålla motsättningarna mellan Österrike-Ungern och Ryssland på en någorlunda ofarlig nivå, tvingades Bismarck uppge alla ambitioner att odla egna nationella intressen på Balkan (Holborn, 1926 s 112). Tyskland under Bismarck kom således att ge (bl a) Turkiet en låg prioritet (ibid s 5). Ett exempel härpå är rikskanslerns reaktion på sultanens enträgna begäran om att Tyskland skulle ställa militära och civila experter till förfogande för armé- och finansreformer inom Turkiet. I det längsta sökte Bismarck förhålla frågan för att inte övriga stater skulle ta anstöt. Endast ytterst motvilligt villfor han till slut Abdul Hamids begäran och sände iväg en liten kontingent (ibid s 10–26).

Under senare delen av 1800-talet stod Turkiet av olika anledningar på spänd fot med Ryssland, England och Frankrike. Rysslands strävan att kontrollera

utfarten till Medelhavet utgör den främsta förklaringen till den första rivaliteten. England betraktades av sultanen med största misstro. 1878 hade England vid Berlinkonferensen tilltvingat sig Cypern, som tillhörde Turkiet. Fyra år senare kom Egypten, som formellt stod under turkisk överhöghet, att underkastas militär ockupation från britternas sida. Frankrike – slutligen – hade kopplat ett allt kännbarare stryppgrepp på de turkiska finanserna. Det var främst fransmännen, som utövade makt i "Ottoman Public Debt Administration". Härtill kom att den franskt dominerande Banque Imperiale Ottomane innehade praktiskt taget monopol över finansiella operationer i Turkiet.<sup>39</sup>

Av ovannämnda skäl var Abdul Hamid angelägen motverka Rysslands, Englands och Frankrikes maktambitioner i det egna riket. Sett i ljuset härav kom Tyskland, som då inte hade och inte heller uppfattades ha några egna nationella intressen i Turkiet, att framstå som en mycket lovande samarbetspartner. Om – exempelvis – tyska kapitalister fick järnvägskoncessioner, betydde detta bl a att den starka franska dominansen kunde motverkas. Sådan var den internationella bakgrunden till att den turkiske sultanen den 4 oktober 1888 gav ett konsortium under Deutsche Banks ledning koncession att bygga en järnväg mellan Ismid och Ankara (486 km). Konsortiet fick också rätt att köpa den redan existerande 92 km långa banan Haidarpasscha (mitten mot Istanbul) till Ismid.

Regeringen i Berlin spelade inte någon pådrivande roll när Deutsche Bank erhöll sina rättigheter. Detta framgår tydligt vid ett närmare studium av rollfördelningen mellan bankens ledning och statsledningen. När von Siemens började intressera sig för de turkiska locktonerna måste statens inställning till bankens eventuella järnvägsengagemang fastställas. Siemens framförde en försynt formulerad fråga till regeringen – dvs Bismarck – om några invändningar av *politiskt* slag hystes mot bankens påtänkta kapitalplaceringar. Bismarcks svar till von Siemens är intressant av flera skäl. Järnkanslern betonade först, att några politiska invändningar mot företaget *inte* förelåg. För det andra ställdes i utsikt, att ambassaden i Istanbul skulle instrueras att understödja bankens bemödande att förläna koncession. Däremot underströk Bismarck med skärpa, att om denna erhöles, så skulle den tyska staten fortsättningsvis på intet sätt skydda banken mot de betydande risker som affärsverksamhet i Turkiet var förknippade med. Risktagandet i samband med investeringarna måste således *helt* bäras av banken själv.<sup>40</sup>

Seidenzahl, som skrivit Deutsche Banks historia, konstaterar: "Bismarcks Antwort muss man als gedämpfte Zustimmung, gekoppelt mit kühler Warnung, beurteilen" (1970 s 67). Han påpekar också, att löftet att tyska ambassaden skulle understödja banken, inget annat var än det minimum, som var gängse i internationella sammanhang. Ett sådant löfte behövde egentligen inte betyda så mycket (ibid s 67-8).

Något bör så sägas med vilka villkor Deutsche Banks koncernen var förknippad. Sträckan mellan Haidarpasscha och Ismid inköptes till ett pris av 6 miljoner francs. Vad gäller den nästan 500 km långa fortsättningen till Ankara erhöles banken en koncessionstid på 99 år. Preliminärt utlovades också att de tyska intressenterna skulle ges företräde, och om, och när, det blev aktuellt med en

förlängning bortom Ankara. Sultanen garanterade också att den nybyggda sträckan skulle ge en årlig vinst. En kilometergaranti på 15.000 francs utställdes. För det fall avkastningen skulle överstiga en viss angiven nivå skulle 25 procent härav tillfalla den turkiska staten. Vinstgarantin arrangerades på så sätt att inkomsten från ett antal turkiska distrikt pantsattes. Det praktiska handhavandet härav skulle ske genom det organ som övervakade den turkiska statskulden, dvs "Ottoman Public Debt Administration".<sup>41</sup>

von Siemens hade under hela den tid hans bank kämpade om byggnadsrättigheterna varit angelägen att också icke-tyska kapitalplaceringar kom med i bilden. Någon strävan att ge projektet en rent tysk prägel förelåg inte. I synnerhet hystes en önskan att få brittisk medverkan. Den kvinnliga historikern Chapman understryker emellertid, att brittiska kapitalister var tämligen ointresserade av att delta i turkiska äventyrligheter (1948 s 23). Man såg mer lockande vinstmöjligheter annorstädes, som i Indien och inom den västra hemisfären (ibid s 17, not 54). Den brittiska regeringen såg för övrigt vid denna tid med välvilligt intresse på ett vidgat tyskt engagemang i Turkiet. Tyskarna ansågs här kunna utgöra en hälsosam motvikt mot befarat ryskt inflytande (ibid s 14).

### 3. Ytterligare koncessioner

Trots att von Siemens, som vi sett, inte önskade låta utbyggnaden till Ankara ske endast med tyskt kapital, kom så emellertid att bli fallet. Engelska kapitalplaceringar förmåddes blott anslå mindre summor (Wolf, 1936 s 15). Franska investerare var intresserade att delta i projektet. Vid denna tidpunkt ansåg chefen för Deutsche Bank – på grund av sultanens antagonism gentemot Frankrike – det inte lämpligt att tillmötesgå dessa önskemål (Helfferich, 1923 s 41-3).

Det praktiska konstruktionsarbetet förlöpte snabbt under det av Deutsche Bank kontrollerade "Anatoliska Järnvägsbolaget". Redan vid slutet av 1892 nådde man fram till Ankara. Sultanen var nu ytterst ivrig att tyskarna skulle fortsätta sitt framgångsrika arbete och förlänga banan ända till Bagdad (Wolf s 15; Manzenreiter s 64). Till dessa propåer ställde sig emellertid de tyska finanskretsarna mycket tveksamma. Ett skäl härtill var att järnvägsprojekten i Turkiet i ökande grad började leda till storpolitiska förvecklingar (Manzenreiter s 83). Härmed ökade också riskmomenten betydligt. Det är av intresse att konstatera, att när finansmagnaterna tvekar, ingriper tyska regeringen för att förmå dem att anta sultanens anbud. Vi kan i detta sammanhang observera den fundamentala omsvängning som skett på några år. Under Bismarcks tid som rikskansler – han tvingades avgå 1890 efter en rad konflikter med den unge kejsaren Wilhelm II – agerade statsmakten närmast som återhållande kraft visavi finansvärldens operationer i Turkiet. Under den nye kejsaren kom en otvedtydig aktivering till stånd (Earle s 38–45; Manzenreiter, passim).

Det finns olika förklaringar till denna markerade kursavvikelse. En förklaring finner vi i den förändrade statsledning, som uppträder vid Wilhelms troninträde 1888. Vi möter nu en personlighet, som är allvarligt inriktad på att bryta den europeiska centreringspolitik, som gällt under Bismarcks kanslerstid. En annan förklaring är av ekonomisk-politisk natur. När väl tyska ekonomiska

intressen fått fotfäste i Turkiet, kom de att ge upphov till en nästan explosiv utveckling. På några år efter Deutsche Banks första koncession ökade den tyska handeln med Turkiet med 350 procent (Earle s 36). Deutsche Levant Limie etablerade trafik med Istanbul. Tyska banker öppnade snart filialer i olika delar av imperiet (ibid s 37). Turkiet började framstå som en viktig region både som råvaruleverantör och som marknad. Ett begränsat ekonomiskt intresse gav således så småningom upphov till ett ökat *politiskt* intresse. En ekonomiskt viktig region blir automatiskt av politisk betydelse.

Det har nämnts, att Deutsche Bank hyste betänkligheter mot en fortsatt utbyggnad. Den sträckning över Sivas mot Bagdad, som sultanen önskade främst av strategiska skäl, betraktade banken som politiskt riskabel och dessutom som olönsam.<sup>42</sup> Den tyska regeringen utövade nu, som framgått, påtryckningar gentemot en motsträvig bankvärld. Från regeringshåll fruktade man, att det ökade politiska inflytande, som de framgångsrika banarbetarna skapat, skulle gå förlorat om de tyska finansiärerna nu drog sig ur fortsatt arbete. I synnerhet ett franskt dominerat konsortium arbetade energiskt på att få fortsätta den påbörjade linjeutläggningen. Detta konsortium hade kraftig uppbackning från den franska ambassaden i Istanbul (Manzenreiter s 68). Wilhelmstrasse fruktade således att om fransmännen förvärvade koncessioner här, så skulle det tyska inflytandet betänkligt avta (Wolf s 18).

Regeringens påtryckningar blev framgångsrika så tillvida att von Siemens började tänka över en alternativ sträckning mot Bagdad, nämligen en västlig sträckning över Konia. Det förslag som denne till slut framlade väckte emellertid motstånd från främst brittiskt håll. Chapman ger en god sammanfattning av detta motstånds grunder:

Had the German syndicate limited itself to carry forward construction of a railway along the route desired by the Sultan, i.e. from Angora (Ankara) to Bagdad via Sivas, the sharp opposition from British and French railway interests to German activity in Asia Minor might not have arisen quite so soon. Instead the Anatolian Railway Company turns its attention in a more westerly direction, for the German bankers had come to realize..., that a line which would tap the region of Konia would be less difficult to build and much more profitable to operate than one to the south east either to Sivas or to Kaiserich. Such a line, however, would cut into the hinterland of the two (British, G.F.) railways out of Smyrna, and would naturally be opposed by those two older companies. (1948 s 24-5)

De tyska diplomatiska förhandlarna lyckades emellertid bryta det franska och brittiska motståndet. Sultanen förmåddes ge fransmännen kompensation. De fick lov att bygga ett antal mindre järnvägar, bl a i Syrien där de traditionellt hade intressen (Wolf s 18). De brittiska invändningarna kördes över med hjälp av maktspråk. Om inte England gick med på de tyska kraven, så hotade tyskarna med att ställa till svårigheter i Egypten. Här var England i behov av tyskt understöd för planerna att utöka den egyptiska arméns numerär.<sup>43</sup> Det tyska maktspråket uppnådde avsedd effekt. Det anatoliska järnvägsbolaget fick sin koncession avseende sträckan Eskişehir-Konia av sultanen i februari 1893 (Manzenreiter s 81). Kampen om denna koncession visar att frågan om tysk järnvägsbyggnation i Turkiet nu fått en storpolitisk dimension. Fram till

världskrigets utbrott skulle Bagdadjärnvägen komma att bli en av de mest konfliktfyllda frågorna i en allt intensivare stormaktsrivalitet.

#### 4. Definitiv koncession för Bagdadjärnvägen

År 1896 nådde tyskarna fram till Konia. Under de därpå följande två åren skedde inte något konstruktionsarbete. Återigen var det Abdul Hamid som ivrade för tyskt engagemang för fortsatt banarbete ända fram till Bagdad (Manzenreiter s 93). Häri understöddes han energiskt av den tyska regeringen (Chapman s 31). För kejsar Wilhelm hade det också blivit en personlig prestigefråga, att det var tyskt kapital och tyska ingenjörer, som slutförde det väldiga projektet. Efter 1897 kom ambassaden i Istanbul att spela en starkt pådrivande roll i och med Marschall von Biebersteins ankomst som tyskt sändebud (Wolf s 19). De tyska bankirerna var emellertid ytterst försiktiga. De önskade bredda projektet och ge det en mer internationell profil. Främst ville Deutsche Banks ledning få brittiskt och franskt kapital involverat. Skälen härtill var, att man dels ville undvika politiska komplikationer, dels önskade få tillgång till de stora kapitalmarknaderna i London och Paris (ibid s 19-20).

Ambassadör von Marschall insisterade emellertid på att projektets rent tyska karaktär måste bibehållas (Manzenreiter s 111). Utrikesdepartementet i Berlin gick dock emot sin representant vid Höga Porten och förfäktade åsikten att det stod Deutsche Bank fritt att låta utländskt kapital medverka, så länge som kontrollen vilade i tyska händer (Wolf s 22). Efter detta medgivande från Wilhelmstrasse tog Deutsche Bank initiativ till icke-tyskt deltagande i projektet. Man blev framgångsrik i sina bemödanden. I maj 1899 ingicks överenskommelse med franska bankmän i Banque Imperiale Ottomane om samarbete. Sträckan Konia–Bagdad skulle byggas av ett gemensamt franskt-tyskt konsortium.<sup>44</sup> Av aktiestocken skulle fransmännen i realiteten svara för 40 procent och Deutsche Bank för 60 procent (Wolf s 22 och Lemke s 229).<sup>45</sup> Stärkta av detta avtal ansökte den tyska banken senare i maj samma år om koncession för ovan nämnda sträcka.

I likhet med vad som hände 1892 gav också denna koncessionsansökan upphov till en stormflod av konkurrerande krav. Abdul Hamid beslöt emellertid, att det tyska förslaget var det mest tillfredsställande. I november erhöll så det tyskdominerade konsortiet rätt att konstruera en järnväg ända ner till Persiska viken. Denna koncession orsakade internationella förvecklingar, som kom att fortsätta även efter det att Deutsche Bank 1903 gavs slutgiltig bekräftelse på sina rättigheter. En kort sammanfattning av de internationella komplikationerna torde vara på sin plats.

Man kan säga, att den brittiska regeringen fram till 1903 ställer sig välvillig både till Bagdadjärnvägen som sådan och till brittiskt deltagande. I det brittiska samhället växte sig emellertid en allt mer fientligt sinnad opinion stark. Ett antal olika ekonomiska intressegrupper befarade minskade vinster om järnvägen kom till stånd. Vissa rederier – exempelvis – såg sin position hotad, om postbefordran till Indien, såsom avsikten var, hellre skulle ske den snabbare och billigare vägen över Bagdad än med sjötransport. En intensiv och buller-

sam presskampanj drogs igång mot de tyska planerna. Storbritanniens traditionella dominans vid Persiska viken ansågs bli hotad. På våren 1903 såg sig regeringen tvingad, att avstå från officiell sanktion av brittisk medverkan, som man tidigare varit beredd att ge. Bankmännen i London City var intresserade av att delta, men betraktade ett officiellt godkännande som nödvändigt. "With the government no longer willing to back them, the British financiers, who had favored the scheme and believed in its success, had felt themselves unable to continue negotiations with the Franco-German bankers promoting the railway and had withdrawn", summerar Chapman (1948 s 67).<sup>46</sup>

Rysslands reaktion visavi Bagdadjärnvägen har uttryckts mycket enkelt: oreserverad fientlighet. Marschall von Bieberstein hade sannolikt rätt i sin anmärkning, att bakom varje intrig riktad mot projektet dolde sig ett ryskt initiativ.<sup>47</sup> Earle ger en koncis beskrivning av det ryska motståndets grundval:

The rise of German influence at Constantinople – of which the Anatolian and Bagdad Railway concessions were a tangible manifestation – had been a source of annoyance to Russia not only because it prevented Russian domination of Turkish affairs and because it strengthened the position of Austria-Hungary in the Balkans but also because it tended to strengthen Turkish military position. (1923 s 152)<sup>48</sup>

För att – åtminstone temporärt – blidka ryssarna var turkarna, i samförstånd med den tyska regeringen, tvingade att erbjuda kompensation. En konvention undertecknades 1900, som gav Ryssland exklusiv rätt att bygga järnvägar i det turkiska Svarta havsområdet (Wolf s 28). Det ryska motståndet skulle emellertid inte upphöra förrän den tyske kaisern och den ryska tsaren träffade ett slutligt avtal i Potsdam 1911 om olika exklusiva zoner (ibid s 87). Dessa arrangemang om resp. lands inflytelsesfär ingicks – naturligtvis – utan att de berörda folken tillfrågades.

Vad gäller Frankrike så har vi noterat, att fransk kapitalmedverkan blev aktuell efter 1899. Den franska regeringen motarbetade emellertid energiskt, att franska kapitalplacerare enrullerades i vad som uppfattades vara ett tyskt projekt. Från regeringshåll uppställdes en fordran på absolut likaberättigande mellan franska och tyska intressenter. Något dylikt krav uppställde dock inte de franska bankirerna. Ledningen av Deutsche Bank ställde sig i och för sig inte helt avvisande till det franska regeringskravet. I Berlin ville emellertid inte den tyska riksledningen godta att den tyska dominansen helt gavs upp. Trots olika kompromissförslag var man från officiellt franskt håll omedgörlig. Då man från tysk sida inte underkastade sig de franska kraven, bröt förhandlingarna samman. Franska regeringen sade då nej till franskt deltagande. Man beslöt också – för att sätta kraft bakom orden – att Parisbörsen skulle stängas för Bagdadjärnvägens värdepapper. Det har sitt intresse att konstatera, att franska bankintressen nu inte helt gick i regeringens ledband. Banque Imperiale Ottomane trotsade nämligen sin regerings direktiv genom att acceptera en 30-procentig medverkan i projektet.<sup>49</sup>

Konflikterna kring Bagdadjärnvägen har setts som en av de faktorer, som orsakade världsbranden 1914. Det är åtminstone sant såtillvida som starka friktioner mellan stormakterna uppstod i samband med projektets utveckling.



Det är en ödets ironi, att dessa friktionsanledningar till sist bilades – på sommaren 1914. Tre år tidigare hade, som påpekats, de tysk-ryska mellanhavandena klarats upp. Efter långa och segslitna förhandlingar hade även konflikterna mellan Frankrike-Tyskland och England-Tyskland undanröjts. Den 15 juni 1914 – två veckor före de ödesdigra skotten föll i Bosniens huvudstad Sarajevo – ingicks den slutgiltiga överenskommelsen mellan London och Berlin. Den hann aldrig vinna formellt ikraftträdande.

#### IV

##### 1. En leninistisk teoriapplikation

Jag skall i detta avsnitt presentera en *tillämpning* av den leninistiska teorin på den tyska politiken visavi det ottomanska väldet – och då i synnerhet på Bagdadjärnvägen – som utförts. Det är främst DDR-forskare som genomfört denna teoretiska elaborering. Nedanstående framställning bygger på östtyskarna Gutsches (1985) och Rathmanns arbeten (1961, 1964).

Enligt Rathmann utgjorde den asiatiska delen av Turkiet den tyska imperialismens viktigaste expansionsområde (1961 s 246). Förutom de, med det leninistiska synsättet, generella motiven – att finna räntabla kapitalplaceringar, utvinnbara råvaror och avsättningsmarknader för industrins produkter – utpekades ett specifikt motiv. Detta är, intressant nog, av geopolitisk natur. Rathmann framhåller de ur militärstrategisk synvinkel goda möjligheter, som Turkiet kunde erbjuda (ibid s 246-7). Dessa fördelar var av två olika slag. För det första utgjorde Turkiet – till skillnad från kolonierna – ett område som kunde nås *landvägen*. Detta förhållande innebar, att den överlägsna brittiska flottan här inte kunde blockera tillfarten. Det turkiska territoriet var, för det andra, väl ägnat att förverkliga de planer på världsherravälde, som Rathmann tillskriver den tyska statsledningen. Härifrån kunde nämligen, hävdar han, förödande slag utdelas mot såväl det tsaristiska Ryssland som Storbritannien på deras känsligaste punkter (Rathmann, 1964 s 103-4).

Uppfattningen att den ökande tyska närvaron i Turkiet hade en väsentligen fredlig och deciderat anti-kolonial karaktär avvisas som en myt. Den till synes fredliga expansionen ("Penetration pacifique") förklaras av den skarpa imperialistiska rivaliteten mellan stormakterna, dvs mellan – främst – England, Ryssland, Frankrike, Tyskland och Österrike-Ungern. På grund av deras stora intressen i det ottomanska väldet, tvingades de imperialistiska kretsarna välja andra och mer indirekta metoder än formell annektering i försöken att vinna ökat inflytande.

Det viktigaste inslaget i den tyska imperialismen i Mellersta Östern var, hävdar Rathmann, byggandet av Bagdadjärnvägen.<sup>50</sup> Som detta projekts främste tillskyndare utpekades Deutsche Bank. Etableringen av en landförbindelse mellan Berlin och Persiska viken beskrivs följaktligen som "... ein Instrument der Hochfinanz" (Rathmann, 1961 s 253). Även om Tysklands största bank ses som huvudaktören framhålls, att även andra aktörer medverkat till att ge den

imperialistiska framstöten både bredd och tyngd. Särskilt nämns den betydelse som *rustningsindustrin* (Krupp, Mauser-Werke m.fl.) och *rederinäringen* med den hanseatiska "storbourgeoisien" (Deutsche Levant-Linie och Norddeutsche Lloyd) i spetsen, spelat.

För att befrämja den härskande klassens intressen i Turkiet utnyttjades en hel arsenal av olika maktinstrument. Vid sidan av att *ekonomiskt* knyta Turkiet närmare Tyskland strävade man efter att politiskt få landet att gravitera mot Berlin. Ett inslag här var att skapa vad Rathmann kallar ett inhemskt "kompradorskikt", vilket skulle fås att identifiera sina egna intressen med den tyska imperialismens intressen. Det militära inflytandet utövades både genom att göra den turkiska krigsmakten beroende av de tyska vapensmedjorna och genom att tysk militärpersonal gavs ansvar i utbildningen av turkisk militär. En höjdpunkt i den militära offensiven gentemot Turkiet kom, hävdar Rathmann, år 1913 när general Liman von Sanders besatte en viktig kommandopost i den turkiska armén. Slutligen framhålls den kulturpropaganda om Tysklands "Freundschaftsmission" i Mellersta Östern, som kom att bli ett allt viktigare inslag i de tysk-turkiska förbindelserna. Ett slående exempel härpå som Gutsche omnämner, är Kaiser Wilhelms uppmärksammade löfte till världens muslimer, att de alltid kunde vara förvissade om att i honom finna en varm och trofast vän (Gutsche, 1985 s 27-8).

Den tyska statsmakten framställs i det här angivna perspektivet som ett renodlat *instrument* för finansintressenas expansionssträvanden. Så betecknas t.o.m. kejsaren som "der Finanzkapitalist auf dem deutschen Thron" (Rathmann, 1964 s 111). Wilhelm II:s beramade "pilgrimsresa" till Det Heliga Landet 1898 – hans andra orientresa som kröntes med intåget i Jerusalem – hade väsentligen till syfte att befrämja bestämda materiella intressen. De officiella motiveringarna, att resan var av privat-religiös natur, avvisas som rent nonsens. Bakom låg – förklarar Gutsche – "vor allem handfeste ökonomische Expansionsinteressen deutscher Grossbanken und Industriemonopole" (ibid s 22).

Den tyska statens stöd till den av Deutsche Bank ledda expansionen i Turkiet framgår också, hävdas det, av den vikt som ambassaden i Istanbul tillmättes. Som representant för det Tyska riket placerades här år 1898 en av Auswärtiges Amts yppersta krafter, nämligen den förutvarande utrikesministern Marschall von Biberstein. Denne storgodsägare från Baden, som under en följd av år med kraft företrädde tyska intressen vid Höga Porten, hade redan innan sin ambasadörstid intima förbindelser med ledningen av Deutsche Bank: Han var, låter oss Rathmann veta, "... einer der offensten Vertreter deutscher 'Weltpolitik'; ein rückhaltloser Kolonialist, ein eifriger Propagandist des Pangermanismus und vor allem ein aktiver Förderer der deutschen Nahostexpansion" (1961 s 250, n. 15).

Rathmann anknyter till ett ofta förbisett element i Lenins imperialismsteori, nämligen att finanskapitalets herravälde över mindre utvecklade länder bäst och tryggast säkerställs genom den koloniala exploateringsformen (1964 s 105). I enlighet med denna tanke görs gällande, att de ledande kretsarna i Tyskland avsåg att på sikt också i mer reell mening infoga det ottömanska väldet i

den tyska maktsfären. 1891 bildades *Alldeutscher Verband* (Pan-German League), som propagerade bl a för att förvandla Turkiet till en tysk koloni. I flera sammanhang tog man från ledande håll avstånd från förbundets aggressiva och skråniga kolonialpropaganda. Rathmann ser emellertid dessa avståndstaganden som mer skenbara än verkliga. När – exempelvis – Deutsche Banks chef, von Siemens, uttryckligen avvisar kraven på tysk bosättning i stor skala i Mindre Asien är, enligt Rathmann, denna åtgärd uteslutande bestämd av taktiska överväganden (ibid s 134).

Den nu redovisade elaboreringen av den leninistiska teorin på de tysk-turkiska förbindelserna utmynnar i följande huvudteser. (i) Den tyska penetrationen av det turkiska riket var av utpräglat imperialistiskt slag. (ii) Den drivande kraften bakom denna imperialism återfinns vi i finansvärlden med Deutsche Bank som huvudaktör. Slutligen – (iii) tjänstgjorde den tyska statsmakten som ett villigt verktyg för storfinansen. Ett slags symboliskt uttryck härför är betecknandet av kejsar Wilhelm II som ”finanskapitalisten på den tyska tronen”.

## 2. En geopolitisk teoriapplikation

I detta avsnitt skall jag kortfattat redogöra för en *tillämpning* av geopolitik som gjorts på Tysklands expansion visavi det ottomanska väldet. Det är Kjellén som i en skrift från 1915 djärvt försöker härleda den tyska expansionen ur ”geografins egen logik” (1915 s 56).

Kjellén startar, som sig bör, från sina tre geopolitiska imperativ: tillbörligt utrymme, rörelsefrihet och möjlighet till stark sammanhållning. I fallet ”utrymme” betonas att stormakternas koloniala besittningar måste adderas till moderlandets territorium. Här är då det tyska riket förfördelat. ”Med 1/10 af det ryska moderlandets storlek förenar Tyskland ett kolonialområde på icke mera än 1/3 – 1/4 af Europas storlek” (ibid s 30). Till och med Frankrike står i detta avseende på ett annat plan, framhåller Kjellén.

Tyskland är emellertid inte bara otillräckligt utrustat med utrymme. Rörelsefriheten är också starkt beskuren. Olyckligt är ”själfva mellanläget mellan andra stormakter, utan någon sida fri som de” (ibid s 32). Storbritannien har vidare eftertryckligt stängt vägen ut mot världshaven. Denna maritima stormakt kan således spärra inte bara Engelska kanalen utan också den bredare vägen till Atlanten mellan Skottland och Norge. Förbindelserna med de avlägsna kolonierna blir härmed ytterst sårbara.

Tysklands kolonier ligga långt bort i Afrika, och det beror i närvarande konstellation helt och hållet på Englands nåd om moderlandet får komma i förbindelse med dem eller ej. (ibid s 33)

På basis av ovan relaterade fakta drar Kjellén slutsatsen att den tyska expansionstanken med nödvändighet får en bestämd riktning. Vi står ”inför geografiska axiom, då vi konstatera sydost som kompassstrecket för denna expansionstanke” (ibid s 38). Denna sydostliga stötriktning mot Balkan och Orienten

gör alliansen med Österrike-Ungern nödvändig. Kjellén sammanfattar här situationen på ett karakteristiskt sätt:

I detta orient syndikat är Tyskland endast underdirektör på den europeiska linjen (Wien-Konstantinopel), men generaldirektör på den asiatiska (Konstantinopel-Bagdad). Förhållandet är utan tvivel kompliceradt, det ger Tyskland ingalunda så fria händer som de andra stora imperierna, det binder det kategoriskt vid Österrike-Ungern; men så länge Österrike-Ungern för sin självbevarelses skull är lika kategoriskt bundet vid Tyskland, så ligger utsikten klar för Tyskland i denna riktning att öfvervinna sitt medfödda onda, mellanläget; så mycket mera som Tysklands öfverlägsna kraft tillförsäkrar det ledningen i firman. (ibid s 49-50)

Enligt Kjellén är stormaktskonflikter på Balkan och i (vad vi idag kallar) Mellanöstern ofrånkomliga. Området mellan Kaukasus och Nilen ses som ett geopolitiskt nyckelområde som utgör en brygga mellan tre världsdelar. Två vägar leder häröver: en över näset vid Suez, den andra över Mesopotamien genom Persiska viken. Just i kampen om dessa passager ser Kjellen roten till den intensiva stormaktsrivaliteten och som den verkliga orsaken till världskrigets utbrott.

För Rysslands del hotar Tysklands järnvägsutbyggnad i det ottomanska imperiet att tillintetgöra planerna på kontrollen över utfarten från Svarta havet till Medelhavet. Därmed kan den ryska längtan mot "varma hav" gäckas. För Englands del hotar – enligt Kjellén – den tyska Bagdadjärnvägen de brittiska intresseområdena i Egypten, Persien och Indien. De geopolitiska imperativ som Kjellén formulerat leder alltså stormakterna, vad avser bryggan mellan tre världsdelar, in på en oundviklig kollisionkurs:

Tre makter af första ordningen söka nämligen där sina närmaste utvecklingsmöjligheter: Tyskland sin rörelsefrihet, Ryssland sitt 'varma' haf, England sitt territoriella sammanhang i kolonialvärlden. (ibid s 59)<sup>51</sup>

Kjellén hävdar vidare att Tyskland av rent geografiska skäl inte kommer att nöja sig med framgång i den sydostliga stötriktningen. Goda förbindelser mellan moderlandet och kolonierna och mellan dessa sinsemellan kommer att bli ett verksamt handlingsmotiv. Om expansionen visavi det turkiska väldet, enligt Kjellén, främst är defensivt betingad får ett vidgat projekt "Elbe-Ekvatorn" en annan karaktär. Då, men först då, kommer den tyska expansionspolitiken att få en väsentligen aggressiv inriktning.

I fallet "Berlin-Bagdad" kan Kjelléns analys sammanfattas på följande sätt. Här har Tyskland "den enda naturliga vägen till världsmakten" (ibid s 49).

## V

### Sammanfattande analys

Jag avser i denna avslutande sektion dra samman trådarna från de föregående avsnitten. Det kan härför vara lämpligt att påminna om uppsatsens huvudsyfte, nämligen att utreda drivkrafterna bakom Tysklands expansionspolitik. För att

uppnå detta syfte bör huvudfrågeställningen brytas ned i två delfrågeställningar:

- (1) Varför *expanderade* Tyskland överhuvudtaget?
- (2) Varför tog expansionen den *riktning* och den *form* som den gjorde?

Innan dessa frågor behandlas vill jag ägna ett par ord åt begreppet "expansion". Med detta begrepp menar jag "åtgärder som syftar till politisk och ekonomisk dominans bortom det egna landets gränser". Denna utåtriktade verksamhet kan resultera i olika former av dominans: kolonier, semi-kolonier och inflytelse-sfärer av olika slag.<sup>52</sup>

*Frågeställning 1.* Lenins teori ger en viktig del av förklaringen till den tyska expansionspolitiken. Tyskland utvecklades ekonomiskt mycket snabbt under den senare delen av 1900-talet. Behovet av marknader för den allt stridare strömmen av varor från de tyska industrierna ökade markant. Likaså ökade behovet av nödvändiga råvaror. Efter den tyska föreningen under Bismarck började också ett kapitalöverskott växa fram som sökte lämpliga placering-möjligheter.<sup>53</sup>

Lenin har rätt i att dessa väldokumenterade behov kunde tillgodoses under en frihandelsregim. Enligt hans uppfattning förvandlades emellertid de utvecklade staterna från en frihandels- och konkurrenskapitalism till en mer elakartad form av kapitalism, nämligen monopolkapitalismen. Denna uppfattningens förklaringsförmåga kommer nedan att betvivlas. Det bör dock först konstateras att Lenin har rätt på ytterligare ett par punkter. Som framhållits i inledningen ger hans "lag om den ojämna utvecklingen" en viktig del av förklaringen till den intensiva stormaktsrivaliteten decennierna runt förra sekelskiftet. Slutligen har Lenin rätt i att tyska banker var en viktig aktör i den tyska expansionspolitiken. Detta gäller i synnerhet i fallet Turkiet.

Trots obestridliga förtjänster ger dock Lenins teori en i vissa avseenden vilseledande analys. Ett exempel är den vikt som läggs vid övergången till den s k monopolkapitalismen. Här finner vi en bättre förklaring i geopolitisk världsordningsteori. Dessa två teorier har dock en sak gemensamt; frihandels försvagning mot slutet av 1800-talet skapade ökade motsättningar mellan stormakterna.

Den frihandelsregim som växte fram mot mitten av förra århundradet var ett viktigt element i *Pax Britannica*:

At its height(1849-80) the Pax Britannica emphasized an open, interdependent world economy based on free trade, nondiscrimination, and equal treatment rather than one based on the control and possession of colonies. (Gilpin, 1981 s 135)

Mot slutet av 1800-talet försvagades emellertid Pax Britannica. Förklaringen härtill är dels Storbritanniens maktmässiga tillbakagång, dels flera utmanares uppgång (främst Tyskland och USA). Det är just i detta skede som maktkampen mellan stormakterna går in i en territoriell fas. Försvagningen av hegemonstatens maktställning skapar, som Modelski argumenterar, behov av territoriell utvidgning hos de ledande stormakterna.

En annan viktig förklaring till den ökande territoriella rivaliteten under den epok vi behandlar är också den ekonomiska stagnationsperiod som inleds 1873 och varar cirka tjugofem år framåt. Om vi talar i Kondratieffs termer möter vi här en övergång från en uppgångsfas (IIA) till en nedgångsfas (IIB).<sup>54</sup> Kombinationen av försvagning av den av Storbritannien definierade frihandelsregimen och en allvarlig ekonomisk stagnationsperiod skapade en kedjereaktion av *protektionism* under perioden 1880–1900 (Landes, 1969 s 244-5). För ett antal stormakter blir expansion – när marknader, råvarukällor och avsättningsområden för överskottskapital riskerar strypas – ett kategoriskt imperativ. Tysklands strävan efter kolonier och andra ”säkra zoner” för nödvändig ekonomisk aktivitet får i ljuset av dessa förhållanden sin förklaring.

Ett viktigt element i den leninistiska interpretationen av den tyska expansionen är bankernas starkt pådrivande roll. Statsmakten ses som ett renodlat instrument för bankvärldens expansiva intressen. Man talar t o m om kejsaren som ”finanskapitalismen på den tyska tronen”.

Uppenbart har forskarna i det forna Östtyskland dokumenterat en del intressanta samband mellan bankvärld och statsledning. Dock måste den påstådda relationen ovan att den senare gick i den förras ledband betraktas som *i huvudsak* felaktig. Det är långt mer korrekt att tala om två självständiga aktörer med delvis förenliga och delvis oförenliga intressen.

En fråga av stor betydelse för att bedöma i vad mån statsmakten var underkastad bankmännens intressen är följande: *Enligt vilka kriterier fattade bankvärld resp statsledning sina beslut?* För att bevisa bankernas stora dominans måste man, menar jag, visa att den tyska statsledningen under den aktuella tidsperioden sås adopterade bankkretsarnas *beslutskriterier*. Det är emellertid, som vi sett i den deskriptiva framställningen av Bagdadjärnvägen, lätt att påvisa att de två aktörerna – bank och stat – i långa stycken opererar på basis av *olika* kriterier. Detta påstående äger sin giltighet inte bara för Tysklands vidkommande. Samma divergenser som vi finner i det tyska fallet återfinns också på brittisk och fransk sida. Huvudresultatet här är att bankmännen är *långt mer* inriktade på internationellt samarbete är vad de olika statsledningarna är. Detta resultat är den leninistiska teorin oförmögen att förklara.

Om ovannämnda teori ger en avgörande ledtråd till förståelsen av de inre förhållanden i Tyskland som tvingade fram expansionspolitiken, kan detsamma inte sägas om den geopolitiska teorin. Den har överhuvudtaget inget att tillföra diskussionen om denna politikens inre förutsättningar. Däremot ger teorin, som påvisats, viktiga pusselbitar för förståelsen av *externa* förhållanden.

*Frågeställning 2.* Vad gäller riktningen av den tyska expansionen och alliansen med Österrike-Ungern och Turkiet ger Kjelléns geopolitiska analys en tillfredsställande förklaring. Flera andra forskares uppfattning kan åberopas till stöd härför. Sålunda anser, exempelvis, engelsmannen Geoffrey Parker:

During the period of the Kaiserreich both Mitteleurope and Drang nach Osten were implicit in the alliances with Austria-Hungary and the Ottoman Empire, in the cultivation of good relations with the Balkan States and in the development of close economic ties with south-east Europe. A spectacular project which linked economic development and political advantage was the Berlin to Baghdad Rail-

way, seen as being a continental alternative to the Suez Canal and outflanking British maritime supremacy. (1988 s 55. Min kursivering)

Kjelléns tre geopolitiska imperativ förklarar således både inriktningen av expansionspolitiken och alliansen Berlin/Wien. Däremot har Kjellén svårare att förklara varför Tysklands utåtriktade strävan fick en särskild styrka och intensitet efter Bismarck. Här kompletterar Modelskis världsordningsteori på ett utmärkt sätt Kjelléns analys. I takt med den gradvisa eroderingen av Pax Britannica får det tyska expansionsprogrammet en tydligare karaktär av kategoriskt imperativ.

Det viktiga sambandet mellan Bagdadjärnvägen och alliansen Tyskland/Österrike-Ungern betonas av flera forskare. År 1903 hade en viktig regimförändring ägt rum i Serbien, som tidigare varit en ren vasallstat till Österrike-Ungern. Ett program för serbisk expansion, bl a för att nå fram till Adriatiska havet, inleddes (Jalevich, 1975 s 146).

Serbiens expansionspolitik hotade inte bara fundamentala österrikisk-ungerska intressen utan också tyska intressen. Säkra kommunikationer till Turkiet var en högprioriterad tysk målsättning. Serbiens framstöt mot Adriatiska havet hotade att klippa av en nyckelsträcka på Bagdadjärnvägens europeiska del (Geiss, 1991). På grund härav blev upprätthållandet av Habsburgs territoriella integritet för Tyskland av stor betydelse. (Tysklands oreserverade stöd åt Wien den ödesmättade månaden juli 1914 får här en god del av sin förklaring.)

Tysklands expansion i det ottomanska imperiet tog en icke-kolonial form. Härvidlag skilde sig den tyska expansionen från den politik som bedrevs av England och Frankrike liksom från en territoriell strävan från Rysslands sida. Förklaringen till denna skillnad mellan stormakterna var att Tyskland från Turkiets sida var en intressant samarbetspartner just genom att man saknade koloniala ambitioner. För Tyskland blev – åtminstone på kort och medellång sikt – bevarandet av det ottomanska väldet ett viktigt mål. Endast härigenom kunde det stora järnvägsprojektet fullföljas. Hade turkarna motverkat de tyska planerna hade ett sådant projekt knappast varit möjligt. Men just det förhållandet att en fullt utbyggd järnväg skulle stärka Turkiet gjorde bl a Ryssland till dess motståndare. Tysklands intresse av Turkiets territoriella integritet – och Rysslands motsatta intresse – kan således ges en geopolitisk förklaring.

Det måste understrykas att frånvaro av tyska koloniala ambitioner i Turkiet inte betyder att Tyskland generellt stod främmande för territoriella förvärv. Så var ingalunda fallet. Tvärtom, i andra delar av världen deltog Tyskland med liv och lust i den ”koloniala huggsexan”.

Vi har nu kritiskt diskuterat tillämpningar av geopolitisk teori och Lenins teori på fallet Bagdadjärnvägen. Här skulle vi kunna sluta. Vi skulle kunna nöja oss med att konstatera att flera viktiga förhållanden av dessa teorier får sina förklaringar.

Det är emellertid uppenbart att helt tillfredsställda kan vi inte vara. Framför allt framstår den i vårt fall avgörande relationen mellan bankvärld och statsledning som oförklarad. Vill vi få en förklaring av också denna relation måste

teoretisk assistans från annat håll eftersökas. Det är här som public-choiceteori och neo-realistisk teori kompletterar bilden.

Vi har, som framgått, funnit betydande divergenser mellan statsledningar och ledande företrädare för storbanker. Public-choiceteori kan här hjälpa oss att fördjupa förståelsen varför så är fallet. Inom denna teori finner vi nämligen instrument att analysera olika aktörers grundläggande målsättningar. Enkelt uttryckt: den institutionella positionen är nyckelvariabeln för att avgöra vilken typ av nyttomaximering vi i olika fall har att göra med. Teorin utpekar klart de skilda beslutskriterier som så olika aktörer som bankvärld och en stats ledning utgör.

Vilka är då bankledningars grundläggande målsättningar? Svaret är *säkra* och *räntabla* kapitalplaceringar. "What the bankers wanted primarily were profits, and they were willing to engage in any transactions which promised good financial returns", påpekar Jacob Viner i en studie om bankernas roll i stormaktspolitiken före 1914 (Viner, 1925). Eftersom bankmännens operationer har (och hade) en internationell orientering är (och var) de också starkt intresserade av *fred*. "International-oriented business has an interest in peace, rather than war", konstaterar Gill och Law (1988 s 98). Viner bekräftar denna uppfattning empiriskt för perioden 1880–1914:

... the bankers in general seem to have been pacifically inclined, and to have been much more favorably disposed than their governments to international cooperation and reconciliation and to settlements of difficulties by friendly negotiation in the spirit of national compromise. (Viner, 1925 s 451)

Staley gör samma analys med särskild tonvikt på bankintressen: "Business interests can be compromised much more readily ... than can strivings for national power, prestige, and glory" (Staley s 422).

Efter att ha fastställt bankledningarnas fundamentala beslutskriterier uppstår frågan om vilken kriterieuppsättning som gäller för statsledningarna. Svaret är, formulerat i termer av nyttomaximering, *säkerhet*. Enligt den neo-realistiska teorin kommer denna målsättning, med särskild tonvikt på upprätthållande av territoriell integritet, alltid att ha högsta prioritet. I Waltz' föreställningsvärld är *maktbalanshänsyn* av fundamental betydelse för (i synnerhet) stormakterna. De divergenser vi funnit i vårt fall mellan statsledning och bankledning i Tyskland (och flera andra stormakter) får i detta perspektiv sin naturliga förklaring. Av maktbalansskäl kunde de olika statsledningarna ofta inte tillåta den typ av internationellt samarbete som bankmännen eftersträvade. Detta gällde särskilt när samarbetet tenderade att ske med aktörer inom "fel" maktblock, t ex mellan tyska och franska bankirer.

Waltz' teori ger vidare en del av förklaringen till varför stormakternas rivalitet visavi Turkiet var så intensiv. Förutom den geopolitiska förklaringen i termer av Turkiets strategiska läge inbjöd landets svaghetsstillstånd till kontrollförsök. Turkiets starkt försvagade maktposition vid sekelskiftet var ett allmänt talesätt. Man talade om "Europas sjuke man". Waltz' tes att "weakness invites control" innebär att maktvakuum – särskilt i viktiga regioner – tenderar



att fyllas av starkare makter. Det var just denna strävan att fylla ett maktmässigt tomrum som vi bevittnar decennierna före första världskriget.

*Sammanfattningsvis:* Lenins teori förklarar på ett tillfredsställande sätt varför Tyskland måste expandera. Tesen om bankernas pådrivande och aggressiva roll är dock i huvudsak felaktig. Den ofta förekommande diskrepans mellan bankledning och statsledning, som lätt låter sig dokumenteras, förklaras av den kompletterande public-choice-teorin. Den geopolitiska teorin har inte mycket att säga om de inre drivkrafterna i det tyska riket. Däremot ger denna teori en god förklaring till både riktningen av rikets expansion och av dess intensitet. Geopolitiken förklarar också de uppkomna konflikterna mellan Tyskland och andra stormakter. Waltz' teori kompletterar bilden med maktbalanspolitikens nödvändighet och dess konsekvenser. Denna teori anger också en orsak till varför Turkiet attraherade andra staters kontrollförsök.

### Noter

1. Se, t ex Modelski 1987.
2. Se, t ex Pommerin 1991.
3. Se Gill/Law 1987 och Hansson – Stenelo 1990 s 109.
4. Se, exempelvis, Paterson 1987.
5. Sloan 1988 s 42.
6. För en grundlig diskussion hänvisas till Flyvbjerg 1991 s 137–158.
7. För en utmärkt översikt över de olika positionerna, se Hildebrand 1989.
8. Se, t ex Wehler 1972 och Wehler 1979.
9. Nipperdey citeras i Hildebrand 1989 s 101.
10. Avsnittet bygger, något nedkortat, på Falkemark 1988 s 6–9.
11. Den vetenskapliga ambitionen framgår tydligt av *Notebooks on Imperialism* (1968), där man i detalj kan studera hans arbetsmetod. Hans beläsenhet är omfattande; han har under sina förberedelser för boken läst, excerperat och kommenterat 148 böcker och 232 artiklar. I sin strävan att finna sanningen om imperialismen hämtar Lenin, utan ideologiska betänkligheter, en myckenhet data och statistik från borgerliga vetenskapsmän.
12. Lenin hävdar inte att kapitlexporten är den enda faktor av betydelse. Vid sidan av kapitlexporten, är säkrandet av marknader och råvaror också av betydelse. Men enligt Lenins uppfattning är kapitlexporten den viktigaste faktorn och den faktor som relativt sett ökar mest i betydelse. För en fördjupad marxistisk analys av hur dessa tre faktorer förhåller sig till varandra rekommenderas Bucharin 1969 s 104–120.
13. Se, t ex, Sloan 1988, kap. 1–2.
14. För en mer fullständig presentation hänvisas till Falkemark 1992 s 89–109.
15. Se Mackinder 1919, Sloan 1988 och Alvstam/Falkemark 1992.
16. Med "världsön" avses den samlade landmassan av Europa, Afrika och Asien.
17. Spymans teori och dess betydelse för amerikansk utrikespolitik diskuteras ingående i Sloan 1988. För en kortare presentation av Spymans idéer hänvisas till Thompson 1980 s 92–96.
18. Denna goda sammanställning finner vi hos Rosecrance 1987.
19. Dunleavy 1991 s 3, 168 och passim.
20. Standardversionen av rational-choice-teorin utvecklas av Elster 1986, kap. 1. Att standardversionen inte innehåller några substansantaganden om olika aktörers nytto-maximering framhålls av Brennan 1992.
21. Principen formuleras av (bl a) Allison 1971 s 176. Det förtjänar påpekas att denna kan ses som en (grov) "operationalisering" av Marx' överbyggnadsteori.
22. Se, t ex, Downs 1957, Niskanen 1973 och Tullock 1976. För en intresseväckande kritik, se Hindess 1989.

23. Bernhard von Bülow citeras i Baumgart 1986 s 63.
24. Se, exempelvis, Carr 1987 s 190 och Schmidt 1985 s 67.
25. För en kort framställning av det tyska kolonialväldet, se Falkemark 1988. Fylliga framställningar ges bl a av Gründer 1985, Wehler 1969 och Westphal 1984.
26. För en god skönlitterär gestaltning av boxarupproret rekommenderas Tore Zetterholms roman *De främmande djävlar* (1976).
27. Wilhelm II citeras i Svanström 1978 s 78.
28. Se, bl a Rathmann 1964 s 103. Uttrycket "den torra vägen till Indien" återfinns i Harden 1917, I s 252.
29. Projektets imperialistiska karaktär betonas av bl a Baumgart 1986 s 74, Earle 1923, kap. 5, Mejcher 1975 s 476-7 och Schmidt 1985 s 76.
30. Tesen om finansimperialismen företräds av bl a Gutsche 1985 s 21-30, Manzenreiter 1982 s 194-6, Mejcher 1975 s 448-9 och Rathmann 1964, 1961.
31. En god och fyllig framställning av det turkiska imperiets växlande öden får läsaren i Lord Kinross 1979.
32. Principen citeras i Jönsson, Elgström, Jernéck 1986 s 9.
33. Processen skildras i bl a Fieldhouse 1973, kap. 9.
34. För en noggrann beskrivning av denna kontrollregims sätt att fungera, se Blaisdell 1929.
35. Ovanstående avsnitt bygger främst på Hüber 1943 s 9-21 och Issawi 1980 s 146-52.
36. Till stöd för detta betydelsefulla konstaterande hänvisas till Holborn 126 s 84 och passim, Schöllgen 1984 s 39 och Wolf 1936 s 14. Även i DDR-litteraturen medges, att initiativet kom från turkisk och inte från tysk sida. Här understryks också - vilket tycks vara med sanningen överensstämmande - att det var först efter stor tvekan, som Deutsche Bank accepterade den turkiska invitationen. Se Rathmann 1964 s 96.
37. En god översikt återfinns i Taylor 1971.
38. För en utmärkt framställning av stormaktspolitiken under denna period rekommenderas Langer 1950.
39. Banque Impériale Ottomanes starka dominans över Turkiets ekonomiska liv skildras av Holborn 1926 s 72-83. Banken hade grundats 1863 som ett gemensamt brittiskt-franskt företag, men kom snart att behärras av franska kapitalintressen (Manzenreiter s 13, not 29).
40. Bismarcks svar till von Siemens är publicerat i Seidenzahl 1970 s 67.
41. Villkoren anges av Helfferich 1923 s 38-9.
42. Det var främst ryssarna, som skulle reagerat mot en sådan sträckning.
43. Chapman 1948 s 26-31 redogör för bakgrunden till den tyska "hållhaken" på England i Egypten.
44. Huvudmotivet för fransmännen var helt enkelt att goda vinstmöjligheter erbjöd sig. Ett kompletterande skäl var att man fruktade att förlora sin ledande ställning som bank om man stod utanför järnvägsprojektet (Lemke s 230).
45. Genom ett tekniskt arrangemang ordnades saken så, att det skulle *se ut* som om fransmännen var en tyskarna likaberättigad part (Wolf s 22).
46. De brittiska reaktionerna under perioden 1899-1903 beskrivs i Chapman 1948 s 38-75.
47. Se *Die Grosse Politik*, 17, Nr. 5245.
48. Exakt samma bedömning gör också Baumgarten 1986 s 76.
49. Lemke (1984) ger en ingående beskrivning av de olika förhandlingsturena.
50. Lenin tillskrev järnvägarna stor betydelse: "Railways combine within themselves the basic capitalist industries: coal, iron and steel; and they are the most striking index of the development of the international trade and bourgeois-democratic civilisation" (1939 s 10).
51. Man noterar här en viss inkonsekvens hos Kjellén. Rysslands strävan mot "varma" hav är ju inget annat än ett uttryck för imperativet "rörelsefrihet".
52. Ett begrepp med ungefär besläktat innehåll är "imperialism". På grund av detta be-

grepps normativa konnotationer har det här i huvudsak undvikits.

53. För en utmärkt analys av den tyska expansionens ekonomiska rötter, se Poidevin 1985, sid. 71–83.

54. Se, exempelvis, Taylor 1993 s 13–23. Enligt Kondratieffs teori varar en full ekonomisk cykel cirka femtio år. Den består i en uppgångsfas och en nedgångsfas om vardera cirka tjugofem år. (Enligt denna teori borde vi nu – 1994 – snart bevittna en ny uppgångsfas, V A.) För en intresseväckande diskussion om sambandet mellan ”långa vågor” och tekniska innovationer, se Thompson 1990.

### Bibliografi

- Allison, G. T., 1971, *Essence of Decision*. Boston: Little Brown.
- Alvstam, C. och Falkemark, G. (red.), 1992, *Geopolitik*. Göteborg: Padrigu.
- Baumgart, W., 1986, *Deutschland im Zeitalter des Imperialismus, 1890–1914*. Stuttgart: Verlag W. Kohlhammer.
- Blaisdell, D., 1929, *European Financial Control in The Ottoman Empire*. New York: Columbia University.
- Brennan, G., 1992, ”What Might Rationality Fail to Do?”, i *Zey*.
- Bucharin, N., 1929, *Imperialismus und Weltwirtschaft*. Berlin: Verlag für Literatur und Politik.
- Carr, W., 1987, *A History of Germany, 1815–1985*. London: Edward Arnold.
- Chapman, M. K., 1948, *Great Britain and the Bagdad Railway. 1888–1914*. Northampton, MA.: Smith Studies in History.
- Downs, A., 1957, *An Economic Theory of Democracy*. New York: Harper & Row.
- Doyle, M., 1986, *Empires*. London: Cornell University Press.
- Dunleavy, P., 1991, *Democracy, Bureaucracy and Public Choice*. New York: Harvester/Wheatsheaf.
- Earle, E. M., 1923, *Turkey, The Great Powers, and the Bagdad Railway*. New York: Macmillan.
- Eckstein, H., 1975, ”Case Study and Theory in Political Science”, i Greenstein, T. och Polsbay, N. (eds.): *Handbook of Political Science*, Vol 7. Reading: Addison Wesley.
- Elster, J. (ed.), 1986, *Rational Choice*. Oxford: Basil Blackwell.
- Falkemark, G., 1988, ”Lenin, Bismarck och det tyska kolonialväldet”, *Statsvetenskaplig Tidskrift*, 91, nr 1.
- Falkemark, G. (red.), 1992, *Statsvetarporträtt*. Stockholm: SNS Förlag.
- Fieldhouse, D. K., 1973, *Economics and Empire, 1830–1914*. London: Macmillan.
- Fieldhouse, D. K., 1982, *The Colonial Empires*. London: Macmillan.
- Flyvbjerg, B., 1991, *Rationalitet og magt*, Band 1. Odense: Akademisk Forlag.
- Forbes, I. L. D., 1978, ”German Informal Imperialism in South America before 1914”, *Economic History Review*, 31, nr 3.
- Geiss, I., 1991, ”’Weltpolitik’: Die Deutsche Version des Imperialismus”, i Schöllgen.
- George, S., 1989, *A Fate Worse than Debt*. London: Penguin Books.
- Gill, S. och Law, D., 1988, *The Global Political Economy*. New York: Harvester and Wheat-sheaf.
- Gilpin, R., 1981, *War and Change in World Politics*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Gründer, H., 1985, *Geschichte der deutschen Kolonien*. München: Schöningh.
- Gutsche, W. & Kaulisch, B. (Hg.), 1985, *Bilder aus der Kaiserzeit. Historische Streiflichter. 1897–1917*. (Öst) Berlin: Urania Verlag.
- Hansson, G. och Stenelo, L. G., 1990, *Makt och internationalisering*. Stockholm: Carlsson Förlag.
- Harden, M., 1917, *Gestalter. Första samlingen*. Stockholm: Lars Hökerberg Förlag.
- Helfferich, K., 1923, *Georg von Siemens. Ein Lebensbild aus Deutschlands grosser Zeit*, 3 vol., Berlin: Verlag von Julius Springer.
- Hildebrand, K., 1989, *Deutsche Aussenpolitik 1871–1918*. München: R. Odenbourg Verlag.
- Hindess, B., 1989, *Political Choice and Social Structure*. Aldershot: Edward Elgar.
- Holborn, H., 1926, *Deutschland und die Türkei 1878–1890*. Berlin.
- Hollis, M. och Smith, S., 1991, *Explaining and Understanding International Relations*. Oxford: Clarendon Press.

- Hüber, R., 1943, *Die Bagdadbahn*. Berlin: Juncker und Dünnhaupt Verlag.
- Issawi, C., 1980, *The Economic History of Turkey, 1800–1914*. Chicago: Chicago University Press.
- Jelavich, B., 1969, *The Habsburg Empire in European Affairs 1814–1918*. Hamden: Rand McNally & Company.
- Jönsson, C. & Elgström, O. & Jerneck, M., 1986, *Internationell politik*. Lund: Studentlitteratur.
- Lord Kinross, 1979, *The Ottoman Centuries. The Rise and Fall of the Turkish Empire*. New York: Morrow Quill.
- Kennedy, P., 1988, *The Rise and Fall of The Great Powers*. London: Unwin and Hyman.
- Kennedy, P., 1993, *Preparing for the Twenty-first Century*. New York: Random House.
- Kjellén, R., 1911–13, *Stormakterna, I–IV*. Stockholm: Hugo Gebers Förlag.
- Kjellén, R., 1914–15, *Politiska essayer, Samling I–III*, Stockholm: Hugo Gebers Förlag.
- Kjellén, R., 1915, *Världskrigets politiska problem*. Stockholm: Bonniers.
- Kjellén, R., *Sverige*. Stockholm: Hugo Gebers Förlag.
- Landes, D. S., 1969, *The Unbound Prometheus*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Langer, W., 1950, *European Alliances and Alignments, 1871–1890*. New York: Alfred A. Knopf.
- Lenin, V., 1939, *Imperialism the Highest Stage of Capitalism*. New York: International Publishers.
- Lemke, H., 1984: "Das Scheitern der Verhandlungen über die offizielle Beteiligung Frankreichs am Bagdadbahnunternehmen 1903", *Jahrbuch für Geschichte*, 29.
- Lepsius, J. et al (Hg.), 1922–27, *Die Grosse Politik der Europäischen Kabinette, 1871–1914*, 40 vol., Berlin: Deutsche Verlagsgesellschaft für Politik und Geschichte.
- Mackinder, H., 1919, *Democratic Ideals and Reality*. New York: Constable.
- Manzenreiter, J., 1982: *Die Bagdadbahn als Beispiel für die Entstehung des Finanzimperialismus in Europa (1872–1903)*. Bochum.
- Mejcher, H., 1975: "Die Bagdadbahn als Instrument wirtschaftlichen Einflusses im Osmanischen Reich", *Geschichte und Gesellschaft*, 1.
- Modelska, G., 1978, "The Long Cycle of Global Politics and the Nation-State", *Comparative Studies in Society and History*, 20.
- Modelska, G., 1987(a), *Long Cycles in World Politics*. London: Macmillan.
- Modelska, G. och Thompson, W., 1987(b), *Seapower in Global Politics 1494–1993*. London: Macmillan.
- Modelska, G., 1990, "Is World Politics Evolutionary Learning?", *International Organization*, 44, nr 1.
- Niskanen, W. A., 1973, *Bureaucracy: Servant or Master*. London: Institute of Economic Affairs.
- Owen, R., 1981, *The Middle East in World Economy, 1800–1914*. London: Methuen.
- Pamuk, S., 1987, *The Ottoman Empire and European Capitalism, 1820–1913*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Parker, G., 1988, *The Geopolitics of Domination*. London: Routledge.
- Paterson, J. H., 1987, "German Geopolitics Re-assessed", *Political Geography Quarterly*, 6, nr 2.
- Poidevin, R., 1985, *Die unruhige Grossmacht*. Freiburg: Ploetz.
- Pommerin, R., 1991, "Deutschlands Reaktion auf die Globalisierung der Internationalen Beziehungen" i Schöllgen.
- Rathmann, L., 1961, "Zur Legende vom 'antikolonialen' Charakter der Bagdadbahnpolitik in der wilhelminischen Ära des deutschen Monopolkapitalismus", *Zeitschrift für Geschichte*, 9.
- Rathmann, L., 1964, "Vollampf vorwärts nach Euftrat und Tigris. Die planmässige Vorbereitung des deutschen Imperialismus auf den Endkampf um die Beherrschung des Osmanischen Reiches in den Jahren 1897 bis 1903" i Markov, W. (Hg.): *Kolonialismus und Neokolonialismus in Nordafrika und Nahost*. (Öst) Berlin.
- Ragey, L., 1936, *La Question du Chemin de Fer de Bagdad*. Paris: Les Editions Rieder.
- Rosecrance, R., 1987, "Long Cycle Theory and International Relations", *International Organization*, 41, nr 2.
- Schmidt, G., 1985, *Der Europäische Imperialismus*. München: R. Oldenbourg Verlag.
- Schöllgen, G., 1984, *Imperialismus und Gleichgewicht*. München: R. Oldenbourg Verlag.

- Schöllgen, G. (Hrsg.), 1991, *Flucht in den Krieg? Die Aussenpolitik des kaiserlichen Deutschland*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
- Seidenzahl, F., 1970, *100 Jahre Deutsche Bank*. Frankfurt am Main: Deutsche Bank.
- Slater, D., 1993, "The Geopolitical Imagination and the Enframing of Development Theory". Paper prepared for the Trilateral Conference on Global Change, Amsterdam, March.
- Sloan, G. R., 1988, *Geopolitics in the United States Strategic Policy*. Brighton: Wheat-sheaf.
- Staley, E., 1935, *War and the Private Investor*. New York: Doubleday.
- Stavrianos, L. S., 1981, *Global Rift*. New York: William Morrow and Company.
- Strange, S., 1992, "States, Firms and Diplomacy", *International Affairs*, 68, nr 1.
- Svanström, R., 1978, *Kejsaren. En bok om Wilhelm II*. Stockholm: Norstedts.
- Taylor, A. J. P., 1971, *The Struggle for Mastery in Europe. 1848–1918*. Oxford: Oxford University Press.
- Taylor, P. J. (ed.), 1993(a), *Political Geography of The Twentieth Century. A Global Analysis*. London: Longman.
- Taylor, P. J., 1993(b), *Political Geography*. New York.
- Thompson, K. W., 1980, *Masters of International Thought*. London: Louisiana State University Press.
- Thompson, W. R., 1990, "Long Waves, Technological Innovation and Relative Decline". *International Organization*, 44, nr 2.
- Tullock, G., 1976, *The Vote Motive*. London: Institute of Economic Affairs.
- Viner, J., 1925, "International Finance and Balance of Power Diplomacy, 1880–1914", *Political and Social Science Quarterly*, 9.
- Wæver, O., 1992, *Introduktion til Studiet af International Politik*. København: Forlaget Politiske Studier.
- Wallerstein, I., 1991, *Geopolitics and Geoculture*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Waltz, K., 1979, *Theory of International Politics*. Reading: Addison–Wesley.
- Wehler, H. U., 1969, *Bismarck und der Imperialismus*. Köln: Kiepenheuer & Witsch.
- Westphal, W., 1984, *Geschichte der deutschen Kolonien*. München: C. Bertelsmann.
- Williamson, J., 1971, *Karl Helfferich 1872–1924*. Princeton: Princeton University Press.
- Wolf, J. B., 1936, *The Diplomatic History of The Bagdad Railway*. University of Missouri, 1936.
- Zetterholm, T., 1976, *De främmande djävlar*. Höganäs: Bokförlaget Bra Böcker.
- Zey, M. (ed.), 1992, *Decision-Making. Alternatives to Rational Choice Models*. London: Säge.