

Piotr Kwiatkiewicz

Kuwejt : historia powstania państwowości

Przegląd Naukowo-Metodyczny. Edukacja dla Bezpieczeństwa nr 2, 64-75

2009

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Piotr KWIATKIEWICZ

Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa z siedzibą w Poznaniu

KUWEJT – HISTORIA POWSTANIA PAŃSTWOWOŚCI

Z szablą Mikołaja Mikołajewicza na gardle

Początki rywalizacji mocarstw na obszarze znajdującym się dziś w granicach Republiki Iraku sięgają drugiej połowy XIX wieku. Tereny nad Tygrysem i Eufratem wchodziły wtedy w skład Imperium Osmańskiego. Nie stanowiły w nim jednak wyalienowanej etnicznie enklawy. Obejmowało ono bowiem znaczą część Bliskiego Wschodu, opierając się od wschodu o Persję, na południu o Hidżaz i pas śródziemnomorskich krajów Afryki Północnej po Algierię na Zachodzie. Pod nominalnym bądź bezpośrednio zwierzchnictwem tureckich sułtanów znajdowała się jak widać znaczna część świata arabskiego.

Imperium Osmańskie lata swej świetności miało jednak dawno za sobą. Zajmowany obszar stanowił bodaj ostatnią spuściznę zajmowanej niegdyś pozycji międzynarodowej. Mocno spóźnione próby reform przeprowadzanych w przypadającym na połowę wieku tzw. okresie tanzimat¹ nie były w stanie poprawić na tyle kondycji państwa, aby mogło stawić czoła wyzwaniom epoki. Miraż osmańskiej potęgi rozwiła ostatecznie carska armia w początkach 1878 roku. Przybywając w sukurs antytureckiemu powstaniu w Bułgarii, po kilkunastu tygodniach walk znalazła się na przedmieściach Stambułu. Do szturm miasta nie doszło wyłącznie dzięki zabiegom dyplomacji państw zachodnich wyraźnie zaniepokojonych możliwością przekształcenia przez Rosję basenu Morza Czarnego w zamknięty wewnętrzny akwen. Puszczając wodze fantazji, to właściwie wyłącznie dzięki nim dowodzący armią dunajską Mikołaj Mikołajewicz niezrównoważony psychicznie najmłodszy syn Mikołaja I nie paradował jako zdobywca po tarasach sułtańskiego pałacu Topkapi ze swą otrzymaną rok wcześniej sławną szczyroziłą szablą wysadzaną diamentami, czego zapewne i on musiał bardzo żałować.

Klęska w wojnie z Rosją miała jednak znacznie poważniejsze konsekwencje niż niepełne księżęce ukontentowanie tryumfem, nawet jeśli był nim członek carskiej rodziny. Praktycznie oznaczała początek rozbiorów Turcji. Słabość państwa osmańskiego skrupulatnie wykorzystywały bowiem mocarstwa europejskie, stopniowo ale też bardzo konsekwentnie redukując stan posiadanych przezeń ziem arabskich. Francuzi, odczekawszy przeszło pół wieku od czasu odebrania Algierii (1830), oficjalnie przejęli w 1882 roku kontrolę nad Tunezją, pozbawiając sułtana zresztą i tak już tylko tytularnego zwierzchnictwa nad nią. W tym samym też roku, utracił on podobnie nominalną już tylko władzę w Egipcie na rzecz Brytyjczyków.

¹ Dosłownie tanzimat-i hayriye – dobroczynne reformy, okres od panowania Abdülmecida aż do konstytucji midhatowskiej w 1876 roku, związany z działalnością takich tureckich mężów stanu jak Reşid Pasza (1802 – 1858), Ali Pasza (1815 – 1871), Fuad Pasza (1815 – 1869) i rzecz jasna Midhat Pasza (1822 – 1883) szerz. – J. Reychman: *Historia Turcji*. Wrocław 1973, s. 219-244

Krwawy sułtan i polski syndrom

Rok 1878 okazał się dla Turcji naprawdę feralny. Perspektywy uzdrowienia sytuacji Imperium przedstawiały się marnie. Wydatnie zadbały o to europejskie mocarstwa, starając się scedować na siebie możliwie najwięcej politycznych profitów z militarnego zwycięstwa Rosjan. Postanowienia obradującego po zakończeniu działań zbrojnych kongresu berlińskiego odnoszące się bezpośrednio do Turcji wykraczałyby poza granice dyplomatycznej przyzwoitości, gdyby takowa istniała. Ewidentnym tego przykładem było narzucenie temu państwu kontroli nad przeprowadzanymi w nim reformami wewnętrznymi. Ironia losu zbliżała zatem jedyny kraj, który nigdy oficjalnie nie uznał rozbiorów Polski, do sytuacji, w jakiej ta znalazła się przed wiekiem. Również tu tak jak i w kraju nad Wisłą i Wartą winą za klęskę obarczono obóz liberalno – reformatorski, odbierając jego przedstawicielom wpływ na rząd. Sułtan Abdülhamid II zniósł wszystkie narzucone mu reformy konstytucyjne, rozpoczynając sposób sprawowania władzy, który pozwoli nadać mu w przyszłości przydomek „krwawy”.

Rezultaty nałożonego w 1878 roku nadzoru zewnętrznego, hamującego proces modernizacji gospodarczej, dały o sobie znać bardzo szybko. Po niespełna trzech latach rząd sułtański, nie będąc w stanie spłacić zaciągniętych długów, zmuszony był ogłosić swe bankructwo finansowe. Kwestia regulacji należności spoczęła na powołanym mocą specjalnego dekretu z 20 grudnia 1881 roku Zarządzie Długu Publicznego reprezentującym za pośrednictwem zasiadających w nim przedstawicieli interesy państw wierzycieli. Dzięki niemu nadzorowały one całkowicie dochody państwa, przejmując faktycznie w swoje ręce ster nad gospodarką turecką. Zewnętrzna kontrola klasycznie dla stosunków kolonialnych otworzyła ją całkowicie na penetrację obcego kapitału. Dotyczyło to rzecz jasna całego terytorium państwa tureckiego, także interesujących nas obszarów arabskich nad Eufratem i Tygrysem oraz położonych w górnym biegu tych rzek górskich regionów zamieszkałych w przeważającej mierze przez ludność kurdyjską.

Mezopotamia w cieniu Suezu

Ziemie te administracyjnie podzielone na trzy wilajety:² Bagdad, Mosul i Basra już w pierwszej połowie XIX wieku były przedmiotem wzmożonego zainteresowania Brytyjczyków. Początkowo najważniejszym powodem była koncepcja przeprowadzenia tędy skróconej drogi do Indii z całą towarzyszącą temu infrastrukturą. Dzięki uzyskanym od władz w Stambule koncesjom na utworzenie linii żeglugowych po Tygrysie i Eufracie uruchomili oni stałe połączenie między Bagdadem a Basrą. Obsługa komunikacji na wodnym szlaku przypadła kontrolowanemu przez nich Osmańskiemu Towarzystwu Żeglugi Rzecznej. Kompania Wschodnio – Indyjska zbudowała natomiast na tym odcinku linię telegraficzną. W efekcie wpływy konsula generalnego w Bagdadzie szybko wyszły poza ramy przypisane protokołem dyplomatycznym.

Otwarcie Kanału Sueskiego w 1869 roku, a precyzyjniej przejęcie przez Brytyjczyków kontrolnego pakietu akcji nad nim trzy lata później wyhamowało nakłady inwestycyjne nad Tygrysem i Eufratem. Nowa droga tranzytu do Indii odebrała co prawda ważny atrybut gospodarczej atrakcyjności, ale zarazem przyczyniła

² Jednostka administracji terytorialnej w Turcji (z arab. wilāyat „rządy; prowincja”).

się do wzrostu ich znaczenia geopolitycznego tego obszaru jako bezpośredniego zaplecza „perły brytyjskiej korony.”³

Arabska „krew” znad Basry

W początkach XX wieku ponownie zresztą zaczęło się ono przeplatać z czynnikiem ekonomicznym. Za sprawą upowszechnienia silników spalinowych napędzanych paliwem produkowanym z ropy naftowej ten teren stał się niemal idealnym rezerwuarem tego surowca. Wysoko gatunkowe złoża zalegające tuż przy powierzchni, co nie nastroczało technicznych problemów z eksploatacją, pozwalały na bardzo tanie wydobywanie. Przy niskim pułapie cen na przednówku XX wieku odpowiadającym obecnie dwudziestu paru dolarom amerykańskim za baryłkę i niewielkim popycie na ropę miało to kluczowe znaczenie. Wobec powszechnego jeszcze występowania tego surowca w przyrodzie, kiedy to wiele państw posiadało własne praktycznie nienaruszone naturalne zasoby, rachunek ekonomiczny był bowiem jedynym czynnikiem decydującym o ich przemysłowym zagospodarowaniu. Złoża w dolnym biegu Tygrysu i Eufratu okazywały się doskonale wręcz dostosowane do panujących wówczas wymogów rynkowych. Zresztą to właśnie w dużej mierze za sprawą eksploatacji ich i im podobnych w regionie bliskowschodnim ceny ropy w świecie systematycznie obniżały się. W Stanach Zjednoczonych nim jeszcze w latach dziewięćdziesiątych XIX wieku doszło do odkryć w Teksasie płacono za nią już trzy a nieraz nawet cztery razy mniej niż na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych kiedy to bezpośrednio następstwa wojny secesyjnej nie odgrywały pod tym względem większej roli.

Wzrost geopolitycznego i ekonomicznego znaczenia szerokiej południowo – wschodniej rubieży Imperium Osmańskiego dostrzegli również konkurenci kolonialni Brytyjczyków. Szczególną aktywność na tym polu wykazały kaizerowskie Niemcy. Był to zresztą swoisty precedens z ich strony. W pierwszej dekadzie istnienia II Rzeszy jednym z narzuconych przez Otto von Bismarcka filarów polityki zagranicznej tego państwa było bowiem stronięcie od angażowania się w rywalizację kolonialną. Turcję postrzegał jednak jako państwo przynależne do Starego Kontynentu. W rezultacie przeświadczenie „Żelaznego kanclerza” o miejscu Niemiec w Europie,⁴ przesunęło jej południowo – wschodnią granicę nad Zatokę Perską.

Weltpolitik czyli Wilhelm II na grobie Saladyna

Raczkująca dopiero co „Weltpolitik” zdawała się świetnie wyczuwać orientalne klimaty. Już na kongresie berlińskim starała się odegrać rolę obrońcę Turcji przed zalewem słowiańskim, a dwadzieścia lat później, u schyłku stulecia – w 1898 Wilhelm II, podróżując do Jerozolimy, wspaniale wpisał się w ten scenariusz, ogłaszając się protektorem wyznawców islamu. Po raz pierwszy deklarację tę złożył w bardzo specyficznym miejscu, bo w Damaszku przy grobie Saladyna,⁵ co bez

³ Potoczne określenie Indii utrwalone podczas powstania Sipajów w latach 1857 – 1858.

⁴ Wytuczające w praktyce geograficzny zasięg właściwych zainteresowań Berlina.

⁵ Salah Ad-Din – z pochodzenia Kurd. Sławny średniowieczny władca i wojownik, pogromca krzyżowców pod Hittin, zdobywca Jerozolimy. Za życia i pośmiertnie otaczany nimbem chwały, bohater arabskich, tureckich i europejskich utworów literackich.

wątpienia posiadało też swoją wymowę. Wypowiedziane tu słowa – „300 milionów muzułmanów może liczyć na moją przyjaźń” – też skłaniały do zadumy.⁶

Nie był to zresztą pierwszy cesarski wojaż po Turcji, dziewięć lat wcześniej w 1889 roku Wilhelm II przybył bowiem z uroczystą wizytą do pałaców sułtańskich w Stambule. W przeciwieństwie do Mikołaja Mikołajewicza wybrał się w podróż otrzymawszy uprzednio serdeczne zaproszenie.

Pozornie puste i niewiele znaczące gesty podobne do tego z Damaszku przekładały się jednak na wymierne i bardzo realne korzyści. Abdülhamid II nie pozostał wobec nich obojętny i Niemcy będące w początkach jego panowania niewiele znaczącym, bo piętnastym pod względem wielkości obrotów partnerem handlowym Turcji, pod koniec plasowały się na drugim miejscu tego rankingu, ustępując miejsca tylko Wielkiej Brytanii.

Ekspansja postępowała sukcesywnie do etapów budowy linii kolejowej mającej zgodnie z założeniami połączyć Berlin i Basrę via Stambuł – Mosul – Bagdad. W połowie lat osiemdziesiątych ukończony został system kolei bałkańskich. Natychmiast też zapadła decyzja o rozszerzeniu frontu robót i 4 października 1888 roku reprezentujący niemiecką finansjerę dyrektor Banku Wirtemberskiego Alfred von Kaull, prowadząc negocjacje w imieniu założyciela „Deutsche Bank” Georga von Siemens, uzyskał zgodę na wykup istniejącej już kolei Bosfor – Izmit oraz pozwolenie na budowę nowego połączenia w głąb Imperium. W roku następnym, gdy Wilhelm II gościł po raz pierwszy u sułtana, „Deutsche Bank” i powołane dopiero co przez von Kaulla „Osmańskie Towarzystwo Kolei Anatolijskich” przystąpiły do prac mających na celu przedłużenie linii do Ankarę. Nie minęły cztery lata od wbicia pierwszego sztychu łopaty rozpoczynającego budowę nowej linii, a była ona już gotowa.

Niemiecki pociąg do Zatoki Perskiej

Niezwłocznie, jeszcze w 1892 roku ogłoszono przetargi służące budowie dalszego odcinka do Konya. Obyło się bez niespodzianek. Realizacja inwestycji przypadła na mocy decyzji z 1893 roku „Towarzystwu Kolei Anatolijskich” kierowanemu przez Niemców. Podobnie jak w przypadku poprzedniego etapu Izmit – Ankarę, zajęło im to cztery lata. W 1896 roku Konya pełniła już funkcję stacji końcowej. Zgodnie z założeniami nie miała pozostać nią na długo. Niemcom stojącym przed zadaniem uzyskania dalszych koncesji zdawał się sprzyjać los, zresztą w dużej mierze to oni sami stali się jego kowalami. Choć działania zbrojne przeciw Grecji w 1897 roku przyniosły sułtanowi, po części za ich sprawą, szybkie zwycięstwo, to udowodniły mu jednak, jak wielkie znaczenie strategiczne, ułatwiając translokację wojsk, ma kolej.

Wilhelm II, odbywając rok później wspomnianą już pielgrzymkę do Jerozolimy, nie omieszkał podsunąć Abdülhamidowi II wytyczonego przez niemieckich inżynierów planu przedłużenia kolei z Konya przez Bagdad do Zatoki Perskiej. Zrobił to zresztą, podobnie jak i hołd złożony u grobu pogromcy krzyżowców, przez zapomnienie. Zapewne w jednej z tych chwil, gdy nie doskwierało mu aż tak bardzo opisywane Mikołajowi II uczucie „ogarniającej rozpacz na widok zanikającego

⁶ Dokładnie „Möge der Sultan und mögen die 300 Millionen Mohammedaner, die, auf der Erde zerstreut lebend, in ihm ihren Kalifen verehren, dessen versichert sein, dass zu allen Zeiten der deutsche Kaiser ihr Freund sein wird“. Całość W: *Kaiserreden, Reden und Erlasse, Briefe und Telegramme Kaiser Wilhelms des Zweiten. Ein Charakterbild des Deutschen Kaisers*. Leipzig 1902, s. 430

u chrześcijan wyższych klas uczucia prawdziwej wiary”.⁷ Osobiście bowiem był bardzo zniesmaczony, o czym też z nieukrywanym żalem informował listownie cara, doszukiwaniem się politycznych podtekstów w podjętej przez niego podróży pątniczej.

Dzięki takim właśnie momentom słabości swego władcy Georg von Siemens rok później dysponował już koncesją na przeprowadzenie linii przez Bagdad do samej Basry. Nie obyło się bez komplikacji. Rosja zaniepokojona oficjalnie przebiegiem połączenia zbyt blisko swych granic wymusiła na Turcji korektę przebiegu trasy na północy, co bynajmniej nie zmieniło zasadniczo jej znaczenia. Ostatecznie połączenie przebiegało drogą Konya – Adana – Aleppo – Mosul – Bagdad – Basra.

Orda z mauserami

Nie tylko kolejne kilometry torów znaczyły niemiecką obecność w Turcji. Pochodzący stąd kapitał coraz skuteczniej konkurował na miejscowym rynku z francuskim i angielskim, przysłani przez Berlin doradcy wojskowi reorganizowali sułtańską armię. Na czele przysłanej już w 1883 roku misji mającej szkolić oficerów tureckich stanął Colmar von der Goltz. Wszedł on wespół z wielkim wazyrem i ministrem finansów w skład trójosobowej komisji mającej na celu pozyskiwanie funduszy na zakup sprzętu bojowego. Jak nie trudno się domyśleć, głównym źródłem zaopatrzenia stały się niemieckie firmy zbrojeniowe. Armia osmańskiego imperium stanowiła dla nich najprawdziwsze eldorado. Ponad osiemset tysięcy żołnierzy regularnej armii gotowych nosić produkowane specjalnie dla potrzeb tureckiej armii karabiny Mauser popularnie M1887⁸ a następnie M 93. Nie były to może najnowocześniejsze modele, w Niemczech wycofane z jednostek liniowych bądź kończące już swój żywot standardowego wyposażenia. Pierwowzór M1887, zastępujący go doskonałym M 98, pozostawiono tu już tylko oddziałom zaplecza. W porównaniu do tego, czym dotąd dysponowali, były to prawdziwe cuda techniki. M 93 był zresztą w tym czasie mocno rozreklamowany przez żołnierzy hiszpańskich walczących o górę San Juan na Kubie, kiedy to ich siedmiuset pięćdziesięcioosobowy oddział uzbrojony w te karabiny przez 20 godzin skutecznie odparł ataki 15.000 piechurów armii amerykańskiej wyposażonych w broń Krag-Jørgensen uznawaną wówczas w Stanach Zjednoczonych za najlepszą. Karabiny Mausera były jedynie przysłowiowym czubkiem góry lodowej osmańskich zamówień dla niemieckiej „zbrojeniówki”. Colmar von der Goltz, zbierając fundusze, nie zapomniał bowiem o potrzebach innych formacji wojskowych. Dzięki czemu dostarczała ona do Turcji arsenał w pełnej gamie asortymentu od bagnetów po pancerniki.

Tajemniczy Kapnist

Niemieckie inwestycje nie budziły większego niepokoju w Londynie, przynajmniej do momentu, gdy nie wykraczały swym zasięgiem poza rdzenny obszar Anatolii. Brytyjczycy zdawali się być im nawet przychylni, dostrzegając w nich przeciwwagę dla wpływów rosyjskich. Łączyły się one zresztą z ich interesami finansowymi, gdyż czwartą część środków „Towarzystwo Kolei Anatolijskiej” pozyskało na Wyspach, a w składzie jego dyrekcji zasiadł brytyjski przewodniczący

⁷ *Pieriepiska Wilhelma II s Nikołajem I*. Moskwa 1928, s. 28

⁸ Mauser wz 1887 będący modyfikacją pozostającego do 1898 roku na wyposażeniu armii niemieckiej modelu 1871/84.

Zarządu Osmańskiego Długu Publicznego. Niemcy zadbali zarazem o przychylność kół politycznych Paryża. Pragnąc zneutralizować potencjalne głosy niezadowolonia, jakie wywołać mogła tam budowana przez nich linia kolejowa, dopuścili do przedsięwzięcia również przedstawiciele francuskiego biznesu. W pełni kontrolowali sytuację i niewiele zwiastowało na to, by cokolwiek mogło zakłócić ten stan rzeczy. Pierwsze perturbacje pojawiły się zaraz po uzyskaniu przez nich koncesji na przedłużenie linii do Bagdadu, umieszczenie jako stacji końcowej Basry spotęgowało kłopoty, zaś domysły Londynu, jakoby mógłby nią stać Kuwejt, rozpętały prawdziwą burzę.

Odpowiedzialność za wyrwanie Brytyjczyków z pozornego letargu, a tym samym podgrzanie politycznej atmosfery w regionie, nie spoczywała jednak na Niemcach. Sprawcą zamieszania okazał się enigmatyczny krewniak rosyjskiego ambasadora w Wiedniu hrabia Władimir Kapnist. Do dziś niewiele da się o nim powiedzieć. Postać na wskroś zagadkowa, nie wiadomo czyje interesy reprezentująca i przez kogo finansowana. Premier a zarazem szef brytyjskiej Foreign Affairs Robert Arthur Talbot - Gascoyne-Cecil markiz Salisbury przypuszczalnie nigdy nie dowiedziałby się o jego istnieniu, gdyby 5 sierpnia 1898 roku nie dostarczono mu depechy nadanej z ambasady w Stambule. Informowała ona o przedłożonej przez tego człowieka Osmańskiemu Ministerstwu Robót Publicznych petycji o przyznanie koncesji na budowę kolei z syryjskiej Trypoli do Kuwejtu nad Zatoką Perską.⁹ Sprawa była poważna, gdyż wspomniany jegomość prosił rząd turecki nie tylko o pozwolenie na odcinek Trypoli – Kuwejt, ale też linie łączące przygraniczny z Persją Chanakin i Bagdad, Al – Musajb nad Eufratem z Karbalą oraz Nadżafem. Mało tego wnosił o zgodę na wzniesienie obiektów portowych w Kuwejcie oraz Trypoli i co najważniejsze prawo do „poszukiwań i eksploatacji surowców mineralnych zwłaszcza ropy naftowej, w strefie 50 kilometrów od środka linii kolejowej...”.

Jeśli Kapnist nie był tylko figurantem firmującym plany swoim nazwiskiem oraz szlacheckim tytułem, to umieszczenie przytoczonego zapisu w przekazanej władzom osmańskim petycji pozwalałoby mu nadać miano genialnego wizjonera. Brytyjczyków najwyraźniej nie trapił jednak problem oceny potencjału umysłowego carskiego poddanego, lecz zagrożenia, jakie przysporzyć mogą ich interesom podejmowane przezeń starania. Ambasador w Stambule sir Nicholas O’Conor przestrzegał Londyn przed możliwością przejęcia przez Rosję dominującej pozycji w Azji Zachodniej. Scenariusz ten według dyplomaty ma szansę się urzeczywistnić, jeśli zrealizują plan budowy linii kolejowej w zachodniej Persji, a Kapnist do-
pnie swego.

Noli Kuwait tangere¹⁰

Markiz Salisbury, chcąc wyrobić sobie pełny pogląd na sytuację, poprosił dodatkowo o opinię kierującego wywiadem wojskowym Johna Ardagha. Ten nie miał najmniejszych obiekcji, co do niebezpieczeństwa, jakie niesie za sobą dla brytyjskiego panowania w regionie przedsięwzięcie Kapnisty. „Nie ulega wątpliwości – relacjonował na piśmie premierowi – uzyskanie portu lub przystani w Zatoce przez

⁹ Pierwsza informacja o zamiarach W. Kapnisty pochodziła z 1 sierpnia. Szeroko na ten temat J. Zdanowski: *Początki państwowości Kuwejtu 1896–1906*. Warszawa 1991, s. 30-34. tam też pozostałe cytowane fragmenty dokumentów o początku państwowości kuwejckiej w tłumaczeniu J. Zdanowskiego.

¹⁰ Nie dotyczy Kuwejtu – parafraza *noli me tangere*, słów wypowiedzianych po zmartwychwstaniu przez Jezusa do Marii Magdaleny.

inne państwo, czy też otrzymanie przez nie kolejowej lub innej koncesji wiążącej się z dostępem do Zatoki powinno napotkać na zdecydowany opór z naszej strony. Musimy zrobić wszystko, aby podobne koncesje zostały przyznane wyłącznie koncesjonariuszom brytyjskim [...] Każde dążenie do uruchomienia połączenia między Morzem Śródziemnym a Zatoką Perską i Indiami ma jasny cel, stwarzając możliwość uzyskania przez obce mocarstwo dominującej pozycji w regionie, godzi w nasze obecne i przyszłe interesy.¹¹

Podobnego zdania był również wicekról Indii, George Nathaniel, markiz Curzon of Kedleston.¹² Nim jeszcze powalił się Kapnist, przestrzegał potencjalnie zainteresowanych: *Udostępnienie Rosji przez jakikolwiek kraj portu nad Zatoką Perską będzie traktował za celową obrazę Anglii; jako naruszenie status quo. Każdego ministra brytyjskiego, który dopuści do tego, oskarżę o zdradę stanu.*

Gdy zagrożenie brytyjskich interesów stojące za opisywaną przezeń sytuacją zaczęło z wolna oblekać się w realne kształty, markiz Curzon nie tylko usztywnił swe stanowisko, ale też przedstawił konkretną propozycję wyjścia z opresji. Ponieważ jak sądził: *Rosyjska droga żelazna do Kuwejtu będzie wielkim zagrożeniem dla brytyjskich interesów. Nie mniejszym – niemiecka kolej do Kuwejtu. Jestem przekonany, że nie jest jeszcze za późno, aby zapobiec temu niebezpieczeństwu i krok, który zalecam podjąć, powinien polegać na wprowadzeniu w odpowiednim, jak najbliższym momencie, protektoratu Wielkiej Brytanii nad Kuwejtem, zwłaszcza że jego władca stale prosi nas o to od wielu lat*".

Ten ostatni przestawił później, zresztą już po fakcie, rosyjskim emisariuszom nieco odmienny punkt widzenia na tę sprawę, wspominając im w specjalnym piśmie kierowanym do Petersburga „o dokuczliwych i narzucających się propozycjach Anglików roztoczenia nad Kuwejtem opieki”.

Póki co, wysunięta przez G. N. Curzona sugestia dalszych działań może nie była rozwiązaniem salomonowym, ale na pewno znacznie bardziej subtelny niż opinie cytowanego Johna Ardagha. Ten bowiem, jak przystało na wojskowego kierującego armią szpiegów w czasach „dyplomacji kanonierek” czy jak kto woli „dyplomacji grubej pałki”, wychodził z założenia, zgodnie z którym głębokość dominacji brytyjskiej nad wybrzeżami Zatoki Perskiej – jak to określił – *wyznacza zasięg działań naszych okrętów.*

Zresztą czas naglił. Kapnist pozyskał przychylność kół rządzących w Stambule i pod koniec 1898 roku opublikowany dekret sułtański przyznał mu koncesje na budowę kolei do Kuwejtu ze wszystkimi łączącymi się z nią profitami. Napięcie wokół arabskich terytoriów Imperium Osmańskiego rosło. Dodatkowego smaczku prowadzonej tu rozgrywce politycznej nadawała postać nowego koncesjonariusza. Czyim był protegowanym? Kto faktycznie stał za Kapnistem?

Na pewno nie wyjaśniała tego treść rozmowy przeprowadzonej w początkach 1899 roku między ambasadorem rosyjskim w Berlinie Nikołajem księciem Osten – Sacken a niemieckim ministrem spraw zagranicznych Bernhardem von Bulowem, zresztą również księciem. Reprezentujący interesy carskie dyplomata zaniepokojony rosnącym w Turcji znaczeniem wpływów państwa swego adwersarza rzuca mu ostrzeżenie: *Konstantynopol jest dla Petersburga „noli me tangere”¹³ – co tak naprawdę zamiast rozwiązać zagadkę, pozwala jedynie gubić się w domysłach.*

¹¹ Cyt. za J. Zdanowski, op. cit.

¹² Polakom bardziej znany jako pomysłodawca przebiegu naszej granicy wschodniej.

¹³ A. Bartnicki: *Konflikty kolonialne.* Warszawa 1971, s. 157

Tysiąc funtów szterlingów i „dobra wola” RJKM

Gdy obaj arystokraci wymieniali między sobą uwagi, choć przedmiot konwersacji nie odnosił się bezpośrednio do Kuwejtu, perspektywa ulokowania tu przez kogokolwiek końcowej stacji kolei mocno się oddaliła. Szejkanat, tradycyjnie związany z tą częścią Imperium Osmańskiego, zresztą i przed XVI wiekiem, kiedy to Turcy podbili Mezopotamię, będący jej integralną częścią, wchodząc w skład prowincji Basra, teraz zerwał z macierzą i to bynajmniej nie po to, aby sięgnąć po samodzielność. Parcelacji sułtańskiej włości dokonali Brytyjczycy.

Rządzący nim Mubarak as Sabah najzwyczajniej podporządkował im swój kraj. Stawka, jaką przyszło im zapłacić, nie była zresztą wygórowana. Tysiący funtów w gotówce oraz mglista obietnica ochrony gaju palmowego na obszarze Imperium Osmańskiego będącego majątkiem rodzinnym As Sabahów. Zagląające mu w oczy widmo utraty władzy, zagrożonej przez lokalnych rywali oraz prawdopodobną karna ekspedycja wojsk tureckich, do czego zresztą sam dostarczył pretekstu, napadając i rabując podległe Stambułowi plemiona, nie czyniły zeń twardego negocjatora. Pertraktacje nie trwały też długo. Brytyjski rezydent w Zatoce Perskiej major Malcolm J. Meade popołudniu 23 stycznia 1899 roku opuścił pokład cumującej nabrzeży Kuwejtu kanonierki „Lawrence”, pod koniec dnia porozumienie było już parafowane. Szejka uroczyście ślubował w nim „z własnej i nieprzymuszonej woli - zgodnie z widniejącym w tekście zapisem – ... nie przyjmować ani agenta dyplomatycznego, ani przedstawiciela jakiegokolwiek państwa lub rządu w Kuwejcie czy też w innym miejscu znajdującym się w granicach jego posiadłości bez wstępnej zgody na to rządu brytyjskiego”. Rzecz jasna uczynił to nie tylko we własnym imieniu, lecz też za swych następców i potomków. Dotyczyło ich też złożone zobowiązanie do nie przekazywania nikomu pod żadną postacią nawet skrawka terytorium szejkanatu, jeśli uprzednio nie otrzyma „przyzwolenia na to Rządu Jej Królewskiej Mości”. Załączony do porozumienia list obligował Mubaraka do „zachowania w całkowitym sekrecie faktu podpisania umowy i nie ujawniania jej treści w jakiegokolwiek formie” bez zgody Londynu. Zawierał też ciekawą klauzulę, według której zobowiązania ważne są, dopóki szejka a po nim „jego potomkowie i następcy będą skrupulatnie przestrzegać warunków porozumienia”. Przystawały obowiązywać oczywiście tylko jedną stronę, rzecz jasna brytyjską. Zresztą cały ciężar powinności nakładany na nią przez układ sprowadzał się do zapewnienia szejka o „dobrej woli rządu Brytyjskiego wobec niego”. Bezsprzecznie nie był on zatem przygniatający, nawet jednak i to uznano nad Tamiżą za zbyt wiele i major Malcolm J. Meade – autor obietnicy – postawiony został w stan oskarżenia i musiał odpowiadać za przekroczenie kompetencji. Brytyjczycy po raz kolejny dowiedli tym swej nadzwyczajności, nigdy bowiem żaden inny naród nie przywiązywał aż tak wielkiej wagi do „dobrej woli”.

Goście szejka

Doceniła to najwyraźniej dyplomacja rosyjska. Trudno się temu dziwić, gdzie bowiem bardziej niż w Petersburgu fascynowano się staro – arystokratycznym stylem zachodniego mocarstwa. Dowiedziawszy się o umowie z 23 stycznia 1899 roku, włożono zapewne nie mało wysiłku, aby dorównać taktem rządowi królowej Wiktorii, jakby nie było carskiej krewniaczki. Na list nadesłany przez Mubaraka

piszącego o swych politycznych spostrzeżeniach słowami „nie mogę się obejść bez łaskawej uwagi Waszego państwa” a dalej „błagam Was o skierowanie na nas Waszego wzroku”, odpowiedziano krótką ale za to utrzymaną w bardzo kurtuazyjnym tonie odmowną notą.

Przepojona pragmatyzmem natura Niemców najwyraźniej nie dawała im jednak spokoju. Przeczuwając jedynie, bo Brytyjczycy nie zdecydowali się ujawnić im charakteru swych stosunków z Mubarakiem, istnienie tajnego porozumienia łączącego obie strony, postanowili sami przekonać się, na ile silna jest ta więź. Udali się w tym celu do Kuwejtu z listem polecającym od dowódcy wojsk tureckich w Bagdadzie. Przebieg audiencji udzielonej im przez miejscowego „władcę” bardziej frasujący niż tajemniczy stanowi sam w sobie niełichą zagadkę.

Spotkanie opisują bowiem dwa raporty: niemiecki i brytyjskich. Oba mocno różnią się treścią i to bynajmniej nie w szczegółach.

Pierwszy sporządzony przez Stemricha, konsula w Stambule, nie potwierdzał wcześniejszych podejrzeń rządu w Berlinie. Przedstawiał Mubaraka w bardzo korzystnym dlań świetle. Wspominał o wypowiedzianych przezeń słowach podkreślających pełne oddanie sułtanowi a także przesączonych goryczą żalach szejka z powodu niedoceniań go przez administrację turecką. Nie wydawał się Niemcom być przeciwnikiem lokalizacji na swych obszarach końcowej stacji Kolei Bagdadzkiej. Wobec niejasności co do statusu samego Kuwejtu nie podnieśli też spraw łączących się bezpośrednio z dzierżawą bądź zakupem miejscowych terenów. Stemrich oraz Kapp kierujący wspólnie z nim misją główny inżynier Towarzystwa Kolei Bagdadzkiej, choć nie udało im się uzyskać żadnej wiążącej decyzji, to i tak wyjeżdżali z szejkanatu skłonni uznać za błędne uprzednie podejrzania o istnieniu tajnego porozumienia między Mubarakiem a Londynem. Przynajmniej takie wrażenie odnieść można było na podstawie lektury sporządzonej przez Stemricha relacji.

Nazajutrz po opuszczeniu Kuwejtu przez Niemców zjawiał się tu J.C. Gaskin, zastępca brytyjskiego rezydenta w Zatoce Perskiej. Opracowane przez niego sprawozdanie zawierało wersję wydarzeń zrelacjonowaną mu przez szejka. Zgodnie z nią ten nie dał im absolutnie żadnych podstaw do snucia sądów na temat swej zależności od Stambułu. Zaakcentował co prawda w ich obecności swój szacunek dla osoby sułtana, wspominając o niekwestionowanym przezeń uznaniu zwierzchności głowy osmańskiego imperium. To co mówił – zgodnie z wyjaśnieniem – sprowadzało się do kwestii religijnych i tylko w tejże sferze, co tłumaczyć miał Niemcom, a nie politycznej oznaczającą podległość Kuwejtu wobec Turcji, winien mu jako przywódcy muzułmanów posłuszeństwo.

Quidquid id est, timeo Germanos et dona ferentes?¹⁴

Według świadectwa Mubaraka przedstawiony został mu plan budowy kolei do Kuwejtu oraz przedłożona propozycja kupna przylądka Al- Kazina i wydzierżawienia dwóch położonych w jego pobliżu miejscowości. Niemcy przekonywali go o celowości przedsięwzięcia, obiecywali mu stworzenie w Kuwejcie najważniejszego portu handlowego na szlaku z Europy do Bombaju i potencjalnych profitach, jakie miałyby z tego tytułu czerpać. On pozostał jednak nieczuły na te argumenty.

¹⁴ *Czymkolwiek to jest, obawiam się Niemców, nawet gdy przynoszą dary* – parafraza słów Leokoona o koniu trojańskim z Eneidy Wergiliusza w org. *quidquid id est, timeo Danaos et dona ferentes* – *czymkolwiek to jest, obawiam się Greków, nawet gdy przynoszą dary*.

Niczym nie dał się też zaskarbić, nawet przywiezionymi mu podarkami. Pomny bowiem na „zasady arabskiej gościnności” odmówił przyjęcia prezentu i to nie byle jakiego, bo sześciu karabinów Mauser!!! Nie godząc się na przeprowadzenie rozmów w sprawie inwestycji zatrzasnął zarazem za nimi furtkę powrotu do rokowań, gdyż ani on ani żaden inny mieszkaniec Kuwejt – co rzekomo usłyszeli na odchodne – nie życzy sobie obecności cudzoziemców na swoim terytorium.

Jeśli takie słowa padły faktycznie na zakończenie rozmowy, to planowanie budowy ostatniego odcinka Kolei Bagdadzkiej w Kuwejcie straciłoby zupełnie rację bytu. Przynajmniej dopóki, dopóty władzę sprawował tu Mubarak. Był on jednak zbyt szcwanym lisem politycznym, aby wszystko stawiać na jedną kartę. Kuriozalnym błędem byłoby ich wypowiedzenie, co z prawdopodobieństwem granicznym o pewność należy też wykluczyć. Gaskin spisał raport wyłącznie, czego miał zresztą pełną świadomość, na podstawie tego, co przekazał mu szejka. Kulisy spotkania znał też tylko on oraz uczestniczący w nim członkowie misji niemieckiej, a przynajmniej z ich punktu widzenia wszystko wydawało się być w najlepszym porządku. Treść opracowania Gaskina przesłana zwierzchnikom musiała miejscami więcej niż odbiegać od prawdy, co też ci ostatni założyli już pewnie a priori, biorąc pod uwagę wiarygodność źródła, na podstawie którego zostało ono sporządzone. Nie mylili się zresztą. Trudno było zresztą wnioskować po zajmowanym przez Niemców stanowisku, aby wyjechali z Kuwejt niczego nie wskórawszy odesłani z przysłowiowym kwitem, co wyraźnie oznajmił brytyjskiemu oficjelowi szejka. Odnosiło się to również do tego, co powiedział on na temat związków łączących go z Imperium Osmańskim. Niemal w przededniu opisywanej wizyty władze tureckie zmieniły na przykład będącego przedmiotem wspomnianych żalów Mubaraka nieprzychylnego mu gubernatora Basry, co wcale nie musiało być do końca wyłącznie wynikiem uwzględnienia skarg słanych do Stambułu przez samego zainteresowanego taką zmianą.

Utrzymanie pod berłem Imperium Osmańskiego integralności pozostałej mu części świata arabskiego leżało w najlepiej pojętym interesie Niemiec. Nominalnie na mocy postanowień kongresu berlińskiego byli zresztą tego gwarantami. Secesja Kuwejt mogła by stanowić groźny precedens i co ważniejsze niekorzystny dla nich. W świetle tego, co usłyszeli od Mubaraka, nie było jednak powodów do obaw. Coś w postawie szejka nie dawało im jednak spokoju. Być może rola lojalnego i niedocenianego przez administrację turecką sługi sułtańskiego, choć on sam wypadł w niej bardzo wiarygodnie, zbyt mocno kolidowała z tym, co zdolali się dowiedzieć o nim uprzednio. Zresztą z podobną nieufnością odnieśli się do niego również Brytyjczycy, podejrzewając władającego Kuwejtem o prowadzenie własnej o bliżej nieznanym im celu rozgrywki politycznej. Co zaś tyczy się Niemców, to sama partia przeznaczonych na prezent dla Mubaraka wspaniałych Mauserów w bagażu powrotnym miała prawo dawać do myślenia.

Status quo po angielsku

Długo zresztą nie musieli się zastanawiać, co ona oznacza. Brytyjski ambasador w Stambule sir Nicholas O'Connor odbył 9 kwietnia 1990 roku rozmowę ze swym niemieckim odpowiednikiem Marshalllem von Biebersteinem. Nie poinformował go w niej co prawda otwarcie o istnieniu sekretnego porozumienia uzależniającego wszelkie kontakty dyplomatyczne ze światem zewnętrznym szejka od zgody Londynu, dał mu jednak to do zrozumienia. Wspominając o konflikcie interesu

z kapitałem brytyjskim, również pragnącym inwestować w budowę kolei, najwyraźniej starał się przestrzec przedstawiciela Niemiec przed konsekwencjami, jakie może przynieść dalsze aktywne angażowanie się jego kraju w tego typu przedsięwzięcia w południowej Mezopotamii. Optymalnym rozwiązaniem byłoby, co obaj przyznali, połączenie wysiłku na tym polu brytyjskich i niemieckich spółek. Sugestia ta niewiele miała jednak wspólnego ze stanowiskiem zajmowanych przez reprezentowane przez nich rządy. Nie odzwierciedlała nawet osobistych przekonań rozmówców, dając jedynie wyraz politycznego taktu panów ambasadorów i tego wszystkiego, co się z nim łączy: kurtuazji, etykiety, obycia, manier etc.

Kwintesencją tego stylu był list przekazany jeszcze tego samego dnia przez sir Nicholasa O'Conora tureckiemu ministrowi spraw zagranicznych o następującej treści:

Rząd Jej Królewskiej Mości nie pragnie naruszać status quo lub podważać autorytet sultana w rejonie Zatoki, ale ze względu na poważne interesy brytyjskie nie może pozostać obojętny wobec prób zmiany układu sił w tym regionie. Nie może też pozwolić, aby jakiegokolwiek państwo uzyskało specjalne prawa na terenach należących do szejka Kuwejtu, z którym Rząd Jej Królewskiej Mości posiada określone porozumienie.

Trudno uznać niemal wiek późniejsze sławne „nie chcem ale muszem” za archetyp użytej tu formuły, ale po usunięciu zbędnych frazesów do tego właśnie przekazu sprowadzał się cały sens noty. Nazywając rzecz po imieniu: zapomniano tu jedynie dodać załącznik z brytyjską wersją terminu status quo, bo stosowany przez ostatnie dwa tysiąclecia najwyraźniej przestał być adekwatny i po prostu nie pasował.

Materializacja „dobrej woli”

Brak skrupulatności zdawał się obruszyć niemieckiego ducha. Zdaniem Berlina postawa Brytyjczyków stanowiła bowiem naruszenie wszelkich obowiązujących zasad i reguł. Ambasador Marshall von Bieberstein musiał też rzetelnie przyłożyć się do tego, aby ustalić zakłócony niedopełnioną formalnością właściwy i obowiązujący teraz porządek rzeczy. Ze znamiennej dla reprezentowanego przezeń narodu solidnością podjął się próby wyjaśniania kryjącej się za nią tajemnicy. Ponieważ dyplomacja brytyjska nie kwapiła się, by samodzielnie odkryć przed kimkolwiek swój sekret, nie pozostało mu nic innego, niż empiryczne dochodzenie do prawdy. W tym celu namówił władze tureckie do wysłania swych wojsk do Kuwejtu. Nie nastrożało to zresztą specjalnych trudności, odczuwały one podobnie do Niemców silny dyskomfort z powodu zaistniałej sytuacji.

Postępki Londynu niemal dosłownie przyprawiły tęgiego bólu głowę całemu szeregowi osobistości w wyższych kręgach urzędniczych odpowiedzialnych za administracyjną jedność państwa i sułtańską politykę zagraniczną. Szybko też znalazł się stosowny pretekst do skierowania ekspedycji karnej przeciw szejkowi. Były nim tradycyjne w świecie arabskim właśnie plemienne. Stambuł poparł rządzącego sąsiednią krainą emira zwanego Ibn Raszid,¹⁵ najgroźniejszego wówczas wroga Mubaraka. Akcję zaplanowano na 1 maja 1901 roku. W dniu 27 kwietnia przybył do Basry, gdzie od połowy miesiąca koncentrowano oddziały regularnej armii, mający dowodzić karną ekspedycją wojsk tureckich gen. Muhammad Dage-

¹⁵ władca Dżabal Szammaru - Abd al. -Aziz Ibn Mutab Ar - Raszid

stani Pasza. Począwszy od tego momentu, Mubarakowi nie pozostałoby nic innego, niż odliczanie ostatnich godzin swego panowania w Kuwejcie a przypuszczalnie i życia, gdyby nie „dobra wola” R.J.K.M. Zmaterializowała się ona 29 kwietnia w porcie pod postacią kanonierki „Cossack”. Pełnego kształtu nadać miały jej dwie kolejne jednostki płynące z Indii. W tym samym czasie w Stambule sir Nicholas O’Conor odwiedził gmach tureckiego ministerstwa spraw zagranicznych. Wiele epitetów pozwalałoby oddać charakter złożonej przez brytyjskiego ambasadora wizyty, lecz do najmniej adekwatnych należałoby tu jednak określenie „kurtuazyjna”. Relację zawierającą treść przeprowadzonej z nim rozmowy niezwłocznie też przekazano sułtanowi.

Demonstracja siły wsparta interwencją dyplomatyczną odniosła zamierzony skutek. Wojska tureckie natychmiast zwinęły się spod Kuwejtu miast go spacyfikować, a gen. Muhammad Dagestani Pasza przesłał Mubarakowi obszerny list z wyjaśnieniami. Tłumaczył w nim obecność swych oddziałów pragnieniem załagodzenia sporu między kuwejckim szejkiem a Ibn Raszidem, podkreślając zarazem swe pokojowe zamiary wobec adresata, gdyż znany jest on – jak to ujął w piśmie – ze swej lojalności i oddania sułtanowi.

Przysługa

Aktualizacja formuły status quo zakończyła się tym sposobem powodzeniem, choć to, co się stało terminologicznie zasługiwało bardziej na miano redefinicji pojęcia. Secesja Kuwejtu z Imperium Osmańskiego, a co ważniejsze dla późniejszych losów regionu, wyrwanie go spod utwierdzonej wielowiekową tradycją administracyjnej przynależności do okręgu Basry, stała się faktem.

Całą sprawę w ciekawym świetle stawia treść datowanej na 11 stycznia 1900 roku depešy przesłanej do Kalkuty przez Ministerstwo ds. Indii. Zgodnie z nią zdaniem brytyjskiego ministra spraw zagranicznych markiza Salisbury *„Obecna chwila nie jest odpowiednia do poinformowania rządu niemieckiego o porozumieniu z Mubarakiem. Należy czekać, dopóki Niemcy nie wykażą zamiaru zwrócenia się w sprawie Kuwejtu do Turcji. Wówczas albo będziemy mogli powtórzyć nasze ostrzeżenia wobec Porty, albo ułożyć się z Niemcami w sprawie końcowego punktu linii kolejowej.”*

W tym kontekście Downing Street od samego początku do końca monitorowała i kontrolowała cały proces, a ambasador Marshall von Bieberstein i gen. Muhammad Dagestani Pasza tylko spełnili pokładane w nich przez Brytyjczyków nadzieje, robiąc dokładnie to, czego po nich oczekiwano, czyli dostarczyli pretekstu do sformalizowania zmian regionalnego status quo. Samodzielne wyjście Londynu z podobną inicjatywą byłoby nie tylko niestosowne, ale też dyplomatycznie bardzo niezręczne.