



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Diplomatische Aktenstücke zur Geschichte der Entente politik der Vorkriegsjahre**

**Siebert, Benno von**

**Berlin [u.a.], 1925**

Achtes Kapitel. Die Ententemächte und die Bagdadbahn: 1. Februar 1907  
bis 30. Mai 1913

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-73564](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-73564)

## Achtes Kapitel.

### Die Ententemächte und die Bagdadbahn.

Protokoll der Sitzung des russischen Ministerrats vom 1. Februar 1907 bezüglich des Abschlusses eines Vertrages mit England über persische Fragen, unter besonderer Berücksichtigung der Bagdadbahn.

Bei Eröffnung der Sitzung brachte der Außenminister in Erinnerung, daß die Frage eines Abkommens mit England über persische Fragen bereits erörtert worden ist, aber ausschließlich aus Anlaß eines Darlehens, das der persischen Regierung gewährt werden sollte. Diesmal handle es sich darum, sich über den Vorschlag der englischen Regierung, Persien in Interessensphären zu teilen, schlüssig zu werden. Bis in die letzte Zeit hat dieser Gedanke in der russischen öffentlichen Meinung keine Zustimmung gefunden, und in Regierungskreisen war man sogar überzeugt, daß Persien ganz unter russischen Einfluß fallen und Rußland bis zum Persischen Meerbusen vordringen müsse, wobei es nötig werden würde, eine transpersische Eisenbahn zu bauen und an den Ufern des genannten Meerbusens eine befestigte Kopfstation zu errichten. Die Ereignisse der letzten Jahre haben jedoch gezeigt, daß dieser Plan unerfüllbar sei, und haben bewiesen, daß alles vermieden werden muß, was zu einem Konflikt mit England führen könne. Das beste Mittel hierzu sei eine Abgrenzung der Interessensphären in Persien. Der Außenminister erklärte sich für einen überzeugten Anhänger dieses Standpunktes und möchte die Meinung der anwesenden Minister über die Zweckmäßigkeit einer derartigen Politik kennen, ehe die Versammlung in die Beratung der von England gemachten Vorschläge eintritt. Der Ministerrat nahm das Prinzip der Interessen-

sphären als einzig mögliche Grundlage für ein Abkommen mit England an, worauf der Außenminister auf den engen Zusammenhang dieser Frage mit der Bagdadbahn hinwies. Ein Vertrag mit England kann zu den erwarteten Resultaten nur dann führen, wenn dieses Abkommen keine Einwendungen von Seiten Deutschlands hervorruft. Wie die Ereignisse in Marokko bewiesen haben, mißtraut Deutschland allen Vereinbarungen, die ohne sein Wissen abgeschlossen werden und die in irgendeiner Weise seine Lage als Weltmacht berühren können. Derartige Befürchtungen unsererseits sind um so mehr begründet, als Deutschland bereits seine Aufmerksamkeit auf Persien gelenkt hat und augenscheinlich beabsichtigt, sich daselbst wichtige Interessen zu schaffen. Dies wird ferner durch den Umstand bestätigt, daß die Möglichkeit eines Abkommens zwischen Rußland und England in Deutschland lebhafteste Beunruhigung hervorgerufen hat. Letztere ist durch Erklärungen der russischen Regierung in Berlin beigelegt worden. Wir haben zu verstehen gegeben, daß Rußland keine Verpflichtungen übernehmen wird, ohne sich vorher mit Deutschland verständigt zu haben, wenn das in Aussicht genommene Abkommen die deutschen Interessen in irgendeiner Weise berühren sollte. Um sich aber vollständig zu sichern, wird es nötig sein, sich mit unserem westlichen Nachbar endgültig zu verständigen und bis zu einem gewissen Grade unsere gegenseitigen Interessen abzugrenzen. Eine solche Verhandlungsbasis bietet die Bagdadbahn, die Rußland bis jetzt auf alle mögliche Weise zu verhindern gesucht hat, wobei es sich auf Frankreich und England stützte. Deshalb muß der Ministerrat jetzt beschließen, ob es für Rußland vorteilhaft sei, von jetzt ab auf eine derartige Politik zu verzichten.

Der Finanzminister wies darauf hin, daß die Gerüchte über weitgehende ökonomische Absichten Deutschlands in Persien stark übertrieben seien. Seinen Informationen zufolge sind die deutschen Banken, die speziell die deutschen Unternehmungen in Asien finanzieren, derart in Anspruch genommen, daß sie kaum imstande sind, sich neuen Unternehmungen in Persien zuzuwenden, um so weniger, als die beständigen Unruhen im Iran kaum günstige Vorbedingungen für Handel und Industrie schaffen. Zwar haben sich einige deutsche Großbanken zu einem neuen Institut, der „Orientalischen Bank“, zusammengeschlossen und be-

absichtigen eine Filiale in Teheran zu eröffnen, aber soweit bekannt, hat die Tätigkeit dieses Institutes in Persien eher informatorischen Charakter, um festzustellen, welche persischen Märkte in Zukunft für Deutschland in Betracht kommen könnten. Immerhin kann die Tatsache deutscher Interessen in Persien nicht geleugnet werden, und das vom Außenminister erwähnte Einverständnis mit Deutschland ist daher entschieden wünschenswert. Was die Bagdadbahn anbelangt, so wiederholt Kokowzew, daß alle seine früheren Einwendungen gegen diese Bahn auch jetzt noch Gültigkeit haben. Als wichtige Transitlinie zwischen Westeuropa und Indien, welche teilweise die Seeverbindungen ersetzen soll, umgeht diese Bahn unser Gebiet und läßt uns folglich an den Vorteilen des Transitverkehrs nicht teilnehmen. Außerdem wird die Bagdadbahn die Fruchtbarkeit der von ihr durchschnittenen Gebiete Kleinasiens und Mesopotamiens unbedingt erhöhen und auf diese Weise eine neue Konkurrenz für den russischen Getreideexport bedeuten. Eine besondere Gefahr für unsere Herrschaft in Nordpersien bedeuten die Zweiglinien in der Richtung der persischen Grenze, welche deutschen und englischen Industrieprodukten den Zugang zu unserer ökonomischen Interessensphäre ermöglichen werden.

Man kann sich jedoch nicht verhehlen, daß wir nicht die Möglichkeit haben, die Erbauung der Bagdadbahn zu verhindern oder sie lange hinauszuschieben. Das einzige uns zur Verfügung stehende Mittel — die Einwirkung auf Frankreich — ist nicht verläßlich, und es würde uns kaum gelingen, das französische Kapital von der Teilnahme an diesem Unternehmen zurückzuhalten.

Ebenso muß man den Gedanken aufgeben, mit der Bagdadbahn durch die Erbauung einer neuen Linie konkurrieren zu können, die die russischen Eisenbahnen mit Indien durch Afghanistan verbindet. England wird ohne Zweifel eine solche Linie für gefährlicher als die Bagdadbahn halten. Wir müssen uns folglich mit dem Gedanken der Bagdadbahn ausöhnen und von Deutschland Kompensationen zu erlangen versuchen. Auf alle Fälle hält es der Minister nicht für wünschenswert, daß Rußland sich an der Bagdadbahn beteiligt. Unsere finanzielle Lage erlaubt uns nicht, uns aktiv zu beteiligen; eine fiktive Beteiligung jedoch durch ein privates Kreditinstitut oder durch eine französische

Kapitalistengruppe gibt uns keine Vorteile. Hierauf bemerkte der russische Botschafter in London, daß England bisher bei der Internationalisierung der Bagdadbahn stets an eine russische Beteiligung gedacht hat; unser Verzicht könne dieser ganzen Frage eine andere Wendung geben.

Der Handelsminister glaubt, daß eine russische Obstruktion in der Bagdadbahnfrage nur dann von Bedeutung sei, wenn man die Herstellung der Bahn auf mehrere Jahrzehnte hinauschieben könne. Da dies nicht erreichbar, so sei es wünschenswert, möglichst vorteilhafte Kompensationen für unsere Zustimmung zu erhalten.

Die Bagdadbahn ist den russischen Interessen so schädlich, daß man kaum hoffen darf, Kompensationen zu erhalten, die für uns von realer Bedeutung wären. Man muß sich daher damit begnügen, den uns zugesügten Schaden nach Möglichkeit zu verringern. In dieser Hinsicht muß man zwischen der Hauptlinie und den Zweigbahnen unterscheiden, die sich der persischen Grenze nähern. Für die russischen Interessen bedeutet die Hauptlinie die Konzentrierung des Transites aus Europa zum Persischen Meerbusen. Dieser Transit berührt, seitdem der Kaukasus im Jahre 1883 geschlossen worden ist, auch jetzt nicht Rußland, so daß unsere Verluste jetzt nur indirekte sein würden. Die erwähnten Zweiglinien jedoch, besonders die persisches Territorium berühren, bedeuten für uns eine direkte Bedrohung, da sie die nordpersischen Märkte, wo wir bis jetzt geherrscht haben, für ausländische Waren öffnen würden. Deshalb müßten in den bevorstehenden Verhandlungen mit England und Deutschland folgende Bedingungen zugunsten Rußlands festgesetzt werden:

1. Deutschland garantiert, daß in der Richtung der persischen Grenze, z. B. Khanekin, keine Zweiglinien gebaut werden sollen.

2. England und Deutschland müßten uns unterstützen, um die von der persischen Regierung bis zum Jahre 1910 übernommene Verpflichtung zu erneuern, daß Persien im Norden keine Bahnen bauen wird oder daß solche nur mit unserer Zustimmung, folglich auch unter Wahrung unserer Interessen, gebaut werden sollen.

3. Das Abkommen des Jahres 1900 mit der Türkei über Eisenbahnbauten in Kleinasien muß zu unseren Gunsten weiter ausgebaut werden.

Die Vertreter des Kriegsministeriums und des Generalstabes bestätigen einstimmig die Unvereinbarkeit der Bagdadbahn mit russischen strategischen Interessen; die Vorteile, die der Türkei durch diese Bahn erwachsen würden, können nur durch eine entsprechende Entwicklung unseres kaukasischen Eisenbahnsystems und eine entsprechende Verstärkung unserer Truppen in den Grenzgebieten aufgehoben werden. Von andern Staaten können wir in militärischer Hinsicht keine Kompensationen erhalten. Immerhin sind sie der Ansicht, daß wir unter gewissen Bedingungen unsere Zustimmung zur Bagdadbahn geben können.

**Sehr vertraulicher Brief des russischen Außenministers Iswolsky an den russischen Botschafter in London vom 6./19. Dezember 1907.**

Ich habe mit lebhaftem Interesse Ihre beiden Briefe vom 6./19. November gelesen, in denen Sie über den Gedankenaustausch über die Bagdadbahn berichten, der neulich in Windsor zwischen Kaiser Wilhelm und Baron Schön einerseits und der englischen Regierung andererseits stattgefunden hat. Ich schätze ganz außerordentlich die Haltung Sir Edward Grey's und die liebenswürdige Mitteilung, die er Ihnen hat zukommen lassen.

Ich bitte Sie, dem Minister meinen besten Dank zu übermitteln, und benutze diese Gelegenheit, um Ihnen in einigen Worten den Standpunkt der Kaiserlichen Regierung in der Bagdadbahnfrage darzulegen.

Wie in England und Frankreich, so hat auch in Rußland das deutsche Projekt keine Sympathien gefunden. Ohne von der strategischen Bedeutung dieses Unternehmens zu sprechen, betrachten wir mit Unruhe den Einfluß, den eine solche Bahn in den türkischen Nachbarprovinzen des Kaukasus, des Schwarzen Meeres und Persiens ausüben würde. Hauptsächlich jedoch hat uns der Einfluß auf Persien beunruhigt, denn wir können nicht den geringsten Zweifel haben, daß die Erbauung der Bagdadbahn und eine eventuelle Verbindung mit zukünftigen Eisenbahnen in Persien dieses Land dem deutschen politischen Einfluß und seinen kommerziellen Unternehmungen eröffnen würde.

Wenn England und Frankreich in dieser Frage eine völlige Handlungsfreiheit bewahrt haben, so ist Rußlands Stellung nicht ganz die gleiche, da das Petersburger Kabinett bei Beginn der russisch-englischen Verhandlungen Berlin die Zusicherung gegeben hat, keine Verpflichtung zu übernehmen, ohne sich vorher mit Berlin in freundschaftlicher Weise verständigt zu haben.

Es ist ganz natürlich, daß unsere spezielle Stellung zu Deutschland zu einem Meinungsaustrausch geführt hat, der ausschließlich den Zweck verfolgte, unsere vitalen Interessen in Persien sicherzustellen; hat doch selbst England diese Interessen in der mit uns abgeschlossenen Konvention als berechtigt anerkannt. Was Deutschland anbelangt, so wollte es uns von unserem grundsätzlichen Widerstand gegen diese Unternehmung abbringen, und in der Tat haben die finanziellen und technischen Seiten dieser Frage nie den Gegenstand von Verhandlungen zwischen Petersburg und Berlin gebildet.

Ich beeile mich hinzuzufügen, daß die Verhandlungen zu keinem Resultat geführt haben und daß Rußland keine Verpflichtung übernommen hat, außer der oben erwähnten, die ja den Kabinetten von London und Paris bereits bekannt ist.

Dies war die Lage, als wir Sir Edward Greys Mitteilung vom 5./18. November erhalten haben. Sie gibt uns die Hoffnung, daß das Berliner Kabinett in allernächster Zeit mit den drei am meisten interessierten Mächten in Verhandlungen über den Bau der Bagdadlinie eintreten wird; dadurch wird eine neue Lage geschaffen, die von der Kaiserlichen Regierung ernstlich geprüft werden muß.

Ich will hinzufügen, daß wir das Resultat dieser Prüfung dem Londoner Kabinett mitteilen werden und daß die freundschaftliche Haltung, die letzteres uns gegenüber eingenommen hat, einen wirksamen Einfluß auf unsere Entschlüsse haben wird.

**Brief des russischen Außenministers Iswolski an den russischen Geschäftsträger in London vom 5./18. November 1909.**

Wie wir aus sicherer Quelle erfahren, haben zwischen der Türkei und Deutschland neue Verhandlungen über die Bagdadbahn stattgefunden. Der englische Minister Churchill, der mit

Mahmud Pascha auf den Manövern in Deutschland zusammengetroffen war, hat diesem mitgeteilt, daß eine englische Gruppe die Absicht habe, von der Pforte eine Konzession für den Bau einer Bahn Bagdad—Koweit zu erbitten, und zwar ohne jegliche Garantie. Eine ähnliche Mitteilung scheint gleichzeitig auch dem türkischen Botschafter gemacht worden zu sein. Die türkische Regierung hat aus politischen Erwägungen die Zustimmung zu diesem Vorschlage schwierig gefunden; in der Annahme jedoch, daß England auf seinem Vorschlag bestehen und im türkischen Parlament Unterstützung finden wird, hat sie Deutschland um Rat gefragt. Hierbei will man dem Berliner Kabinett zu verstehen geben, daß die Pforte der englischen Regierung zu erklären beabsichtige, daß die deutsche Bagdadbahn-Gesellschaft eine derartige Konzession bereits erhalten habe, daß aber die Türkei bereit sei, Mittel und Wege zu finden, um England und sogar Frankreich die Teilnahme an dem Bahnbau Persischer Golf—Bagdad zu ermöglichen, und zwar unter denselben Bedingungen wie Deutschland, und ebenso um diesen drei Mächten eine Kontrolle über diese Linie einzuräumen. Deutscherseits hat man sich bereit erklärt, in diesem Sinne auf die Bagdadbahn-Gesellschaft einzuwirken, aber unter der Bedingung, daß die Abmachungen hinsichtlich der Zweiglinie Bulgurlu—Halif und ebenso die sich hieraus ergebenden Verpflichtungen genau eingehalten werden. Augenscheinlich macht die türkische Regierung keine Einwendungen.

**Memorandum der englischen Botschaft in Petersburg vom 6./19. November 1909.**

Die russische Regierung hat davon Kenntnis, daß vor einigen Wochen Sir G. Lomther die Pforte um eine Eisenbahnkonzession gebeten hat, die den Persischen Golf mit Bagdad durch das Tal des Tigris verbinden würde; gleichzeitig hat man um ein Vorzugsrecht gebeten, das Mittelmeer mit Bagdad durch die Verlängerung der genannten Linie längs des Euphrats zu verbinden.

Es wird der russischen Regierung in gleicher Weise bekannt sein, daß die englische Regierung der vierprozentigen Erhöhung der türkischen Zölle unter gewissen Bedingungen zugestimmt hat, unter anderm unter dem Vorbehalt, daß keine Kilometer-Garan-

tien aus der Einnahme dieser Erhöhung bestritten werden sollten, und daß eine schriftliche Verpflichtung in diesem Sinne von Deutschland durch die türkische Regierung verlangt werden wird. Es ist jedoch unwahrscheinlich, daß eine derartige Versicherung gegeben werden kann, denn die Bagdadbahn-Gesellschaft ist sich dessen bewußt, daß keine Kilometer-Garantien bezahlt werden können, wenn die Mächte nicht ihre Zustimmung zu der Erhöhung geben und wenn nicht wenigstens ein Teil dieser Einnahmen für die Kilometer-Garantien verwandt wird.

Vor ein paar Tagen benachrichtigte Herr Gewinner Mr. Babington Smith, daß er jetzt bereit ist, folgende Bedingungen anzunehmen:

1. Englische Kontrolle über den Sektor Bagdad—Persischer Golf.
2. Dieser Sektor wird mit englischem Material und durch englische Unternehmer erbaut.
3. Nichtenglische Interessen nehmen an diesem Sektor nur in unbedeutendem Maße teil.
4. Die Eisenbahn nördlich von Bagdad hängt in keiner Weise von der britischen Gruppe ab.

Sir Edward Grey hat Graf Metternich benachrichtigt, daß die englische Regierung ihre Zustimmung zur Erhöhung des türkischen Zolles nicht geben könne, wenn man nicht zu einem Übereinkommen hinsichtlich der Bagdadbahn gelangt; er wies auch darauf hin, daß die Notwendigkeit, Rußland und Frankreich zu einer Beteiligung aufzufordern, es für die englische Regierung schwierig mache, sich an der Eisenbahn zu beteiligen. Grey hat jedoch soeben erfahren, daß die deutsche Regierung möglicherweise auf alle ihre Rechte, die Bahn südlich von Bagdad fortzusetzen, zugunsten Englands verzichten wolle, welches letzteres in diesem Falle ein Übereinkommen mit der Türkei hinsichtlich der Bahn Bagdad—Persischer Golf treffen könne. Dies ist für die englischen Interessen in Mesopotamien außerordentlich wichtig und ist eine Erwägung, auf welcher die englische Regierung stets bestanden hat. Die anderen Mächte, auch Rußland, sind augenscheinlich geneigt, der Erhöhung der türkischen Zölle bedingungslos zuzustimmen; die englische Regierung wird wahrschein-

lich dasselbe tun, wenn Deutschland in den eben erwähnten Punkten nachgibt.

Eine deutsche Linie nördlich von Bagdad interessiert die englische Regierung viel weniger als eine Bahn in einer anderen Richtung von Bagdad nach dem Westen.

Ein Entschluß in dieser Frage muß gefaßt werden, da es sich um die Erhöhung der türkischen Einfuhrzölle handelt. Die englische Regierung kann sich nicht allein der Zollerhöhung widersetzen, und wenn diese einmal zugestanden ist, so wird es kein Hindernis mehr für den Bau der Bagdadbahn durch Deutschland geben.

**Telegramm des russischen Außenministers Iswolsty an den russischen Botschafter in Konstantinopel vom 10./23. November 1909.**

Streng vertraulich. Der englische Botschafter hat mir ein Memorandum überreicht, aus dem zu ersehen ist, daß sich zwischen England und Deutschland ein Einvernehmen bezüglich der Bagdadlinie anbahnt, welches uns veranlaßt, diese Frage einer erneuten Prüfung zu unterwerfen. Deutschland überläßt England alle seine Rechte hinsichtlich der Linie Bagdad—Persischer Golf, unter der Bedingung, daß England auf die Linie nördlich von Bagdad verzichtet.

Die englische Regierung ist augenscheinlich bereit, den deutschen Vorschlag anzunehmen und ihrerseits der türkischen Zollerhöhung zuzustimmen; dadurch erteilt England seine Zustimmung zur Kilometer-Garantie aus den durch die Zollerhöhung flüssig werdenden Mitteln.

Aus dem englischen Memorandum ist nicht genau ersichtlich, ob England seinem früher gegebenen Versprechen, über diese Frage gemeinsam zu vieren zu verhandeln, jetzt auszuweichen sucht.

Immerhin muß man im Auge behalten, daß diese Frage im Falle der englisch-deutschen Verhandlungen eine ganz neue Richtung einnehmen kann, und dieser Umstand veranlaßt uns, was die Bagdadbahn, die Kilometer-Garantie und die Zollerhöhung anbelangt, zu ganz besonderer Vorsicht.

Ich beabsichtige, diese Frage einer Ministerberatung zu unterbreiten, und bitte Sie, mich von Ihren Erwägungen und Vorschlägen in Kenntnis zu setzen.

**Brief des englischen Botschafters in Petersburg an den russischen Außenminister vom 11./24 November 1909.**

Nach unserer Unterredung am letzten Freitag habe ich meiner Regierung einige Ihrer Bemerkungen mitgeteilt, die Sie selbst nur als Ihre ersten Eindrücke, nicht als Ihre endgültige Ansicht bezeichnet haben. Ich habe nun von Sir Edward Grey weitere Erklärungen erhalten, die, wie ich hoffe, alle Unklarheiten aufklären werden. Vor allem wünsche ich zu betonen, daß mit der deutschen Regierung nichts abgemacht worden ist und noch keine Verhandlungen stattgefunden haben. Meine Regierung hat Deutschland nicht freie Hand gelassen; eine solche freie Hand hat es übrigens schon auf Grund der Konzession gehabt. Deutschland hofft die nötigen Mittel durch eine Zollerhöhung zu erhalten, und alle Mächte mit Ausnahme Englands sind augenscheinlich bereit gewesen, dieser Erhöhung zuzustimmen, ohne irgendeine Bedingung hinsichtlich der Bagdadbahn zu stellen. Meine Regierung mußte überlegen, welche Bedingungen zur Wahrung der englischen Interessen gestellt werden müßten. Dem deutschen Botschafter ist nichts weiter gesagt worden als das, was ich in meinem Memorandum vom 6./19. November mitgeteilt habe. Wie ich Ihnen in meinem Privatbrief vor 2 oder 3 Tagen sagte, hat meine Regierung, sowie sie die Vorschläge Gwinners erhielt, sie Ihnen mitgeteilt, und unsere Ansicht über die Bedingungen, die für Deutschland annehmbar wären, gründete sich auf die Äußerungen Gwinners und nicht auf irgendwelche Verhandlungen mit der deutschen Regierung, denn keine Verhandlungen haben stattgefunden. Es liegt meiner Regierung viel daran zu erfahren, unter welchen Bedingungen die russische Regierung sich an der Eisenbahn nördlich Bagdads beteiligen würde. Wir haben stets die Kontrolle und die Erbauung der Linie südlich von Bagdad beansprucht und können uns nicht mit weniger begnügen. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß die Bahn einmal gebaut werden wird, ob England oder Rußland sich daran beteiligt oder nicht; und aus diesem Grunde muß England

die jetzige Lage und die Gwinnerschen Vorschläge ernstlich prüfen: bevor aber etwas Weiteres geschieht, möchte Grey die Ansicht Rußlands kennen. Aus einem Grunde ist die Frage des südlichen Sektors der Bahn eine äußerst dringende. Die türkische Regierung beginnt Bewässerungsarbeiten südlich von Bagdad, und es ist wahrscheinlich, daß die Flüsse infolge Wassermangels un-schiffbar werden. Der Flußtransport des englisch-indischen Handels, welcher mehr als 50 Jahre in englischen Händen gewesen ist, würde auf diese Weise völlig verlorengehen, ohne die Möglichkeit eines Ersatzes, bis die Eisenbahn gebaut ist.

Sie ersehen aus Obigem, daß meine Regierung Sie ohne Zeitverlust von den Gwinnerschen Vorschlägen in Kenntnis gesetzt hat; und daß sie keine Verhandlungen mit Deutschland begonnen und nichts abgeschlossen hat. Meine Regierung wünscht so bald wie möglich Ihre Ansicht über die Möglichkeit einer russischen Teilnahme an der Bahn nördlich von Bagdad zu kennen und ebenso die Bedingungen, unter denen Sie einer Zollerhöhung zustimmen würden.

**Brief des englischen Botschafters in Petersburg an den russischen Außenminister vom 14./27. November 1909.**

Um die Ihnen schon gemachten Mitteilungen zu vervollständigen, möchte ich noch sagen, daß die englische Regierung nichts weiter getan hat, als Sie und Paris von dem Inhalt der Gwinnerschen Vorschläge zu benachrichtigen, und letztere bisher noch nicht beantwortet hat. Diese Vorschläge stellen das Minimum dessen dar, was die englische öffentliche Meinung und englische Interessen befriedigen könnte, und um den südlichen Sektor zu erhalten, wäre meine Regierung bereit, auf ihre Interessen an der Bahn nördlich von Bagdad zu verzichten. Die britische Gruppe wünscht eine Konzession für eine Zweiglinie von Bagdad nach Khanekin zu erhalten, und obwohl meiner Regierung daran liegt, eine solche Konzession zu erhalten oder zusammen mit Rußland die betreffende Linie zu bauen, so hat sie sich doch jeglicher Schritte in dieser Frage enthalten und wird in dieser Hinsicht ohne Rußland nichts tun. Meine Regierung sieht ein, daß eine Bahnlinie, die zu einem Punkt an der Grenze der russischen Interessensphäre in Persien führt, russische Interessen berührt.

Die deutsche Regierung weiß, daß Öwinner bestimmte Vorschläge gemacht hat, aber meine Regierung will, daß die Verhandlungen auch weiter rein privater Natur bleiben. Wir möchten die Ansicht Rußlands kennen, die uns bisher durchaus unbekannt ist, da eine Entschließung hinsichtlich der türkischen Zollerhöhung nicht lange hinausgeschoben werden kann. Wir haben natürlich nichts dagegen, daß Deutschland die russischen Interessen in der russischen Einflußzone in Persien anerkennt; aber es könnte uns nicht gleich sein, wenn Rußland hierfür Deutschland Zugeständnisse in der neutralen Zone machen würde. Meine Regierung hat natürlich nichts gegen Verhandlungen zwischen Rußland und Deutschland hinsichtlich der Teilnahme Rußlands an der Bahn nördlich von Bagdad, aber die englische Regierung hofft, daß Rußland sie über die Verhandlungen auf dem laufenden halten wird.

**Brief des russischen Außenministers an den russischen Botschafter in Konstantinopel vom 13./26. November 1909.**

Ich habe Ihnen am 10./23. November über das mir vom hiesigen englischen Botschafter übergebene Memorandum Mitteilung gemacht. Beiliegend erhalten Sie eine Abschrift dieses Dokumentes, welches außer den Angaben über das in Aussicht genommene Abkommen zwischen England und Deutschland auch einige nicht ganz klare Hinweise enthält, aus welchen Gründen England und Deutschland ein Abkommen schließen müßten.

Ich will jedoch nicht auf Einzelheiten eingehen, die vielleicht richtiggestellt werden müßten, sondern halte es für nötig, auf die Grundlinien der ganzen Frage und die sich kreuzenden Einzelinteressen einzugehen.

Ihnen ist wohl erinnerlich, daß die Frage der Bagdadbahn, soweit diese unsere direkten Interessen berührt, im Jahre 1907 vom Ministerrat geprüft worden ist, da damals die Frage aufgeworfen wurde, ob nicht zwischen uns und Deutschland ein besonderes Abkommen getroffen werden solle, welches nicht nur die eigentliche Frage der Bagdadbahn, sondern auch deren mögliche Entwicklung mit Bezug auf Eisenbahnbauten in Kleinasien überhaupt umfassen sollte. Die von uns ausgearbeiteten Gegenvorschläge sind damals der deutschen Regierung nicht mitgeteilt

worden, da es sich aus dem Gange der damaligen allgemeinen Verhandlungen ergeben hat, daß die außer Rußland am meisten interessierten Mächte, England und Frankreich, auf den Vorschlag des Londoner Kabinettes hin, die Ansicht vertraten, daß diese Frage von allen vier Mächten gemeinsam geprüft werden müsse. Für uns war diese Stellungnahme äußerst vorteilhaft, da damit die Wahrscheinlichkeit der Erbauung der Bagdadbahn in weite Ferne gerückt schien, und seitdem ist diese Frage in der Tat in unsern Verhandlungen mit Deutschland nicht weiter berührt worden.

Die mir in diesen Tagen von Nicolson übergebenen Schriftstücke enthalten keinen direkten Hinweis darauf, daß England sich jetzt entschlossen hat, seine Haltung der Bagdadbahn-Unternehmung gegenüber unabhängig von den Ansichten und Interessen Rußlands und Frankreichs festzulegen. Die Tatsache einer solchen Mitteilung beweist eher das Gegenteil, aber auf alle Fälle müssen wir mit der Möglichkeit rechnen, daß England und Deutschland sich in dieser Frage verhältnismäßig leicht einigen werden. Und diese Erwägung veranlaßt auch uns, unsere eigenen Aufgaben ernstlich zu prüfen und unverzüglich Maßnahmen zum Schutze unserer Interessen zu ergreifen. Die Frage, ob wir auch in Zukunft den Gedanken von gemeinsamen Verhandlungen zu vierein beibehalten oder mit Deutschland einzeln verhandeln sollen — diese Frage wird wahrscheinlich schon in nächster Zeit beantwortet werden, nachdem wir uns hierüber mit dem Londoner Kabinett verständigt haben werden. Wenn ich Ihnen in meinem Telegramm besondere Vorsicht und Zurückhaltung anempfehl, so geschah dies in der Erwägung, daß wir uns völlige Handlungsfreiheit wahren wollen.

Was nun die Frage selbst anbelangt, so kreuzen sich in ihr drei verschiedene Interessen: die Bedeutung der Bahnlinie für uns, die Möglichkeit ihrer Erbauung mit Hilfe der Kilometergarantie und die Überlassung der durch die vierprozentige Zollerhöhung flüssig werdenden Mittel zu diesem Zwecke.

Die Bedeutung der Bagdadbahn in politischer, strategischer und ökonomischer Hinsicht, soweit Rußland in Betracht kommt, ist bereits erschöpfend geprüft worden. Unser Standpunkt bleibt derselbe: die Erbauung dieser Bahn wird für uns schädliche

Folgen haben, und wir müssen Maßnahmen treffen, um diese Wirkung abzuschwächen. Es wird kaum möglich sein, die Ausführung des deutschen Planes zu vereiteln, erstens, weil Deutschland schon so große Auslagen in diesem Unternehmen gemacht hat, zweitens, weil im Grunde genommen die französischen finanziellen Kreise dem Unternehmen wohlwollend gegenüberstehen, und drittens, weil England jetzt geneigt zu sein scheint, unter gewissen Bedingungen seine Zustimmung zu erteilen. Folglich handelt es sich jetzt hauptsächlich darum, zu bestimmen, unter welchen Bedingungen wir uns bereit erklären können, uns dem deutschen Unternehmen nicht länger zu widersetzen. Dabei muß man bemerken, daß Deutschland jetzt augenscheinlich darauf verzichtet, seinen ursprünglichen Plan in seinem ganzen Umfange auszuführen, und wie jetzt England, so werden auch wir die Grenzen der deutschen Handlungsfreiheit bestimmen müssen, um unsere Interessen in der Türkei und in Persien zu schützen. Was die Kilometergarantie anbelangt, so wird ohne eine solche die Bahn kaum gebaut werden können. Auch wird es kaum möglich sein, eine andere Einnahmequelle der türkischen Regierung für diese Garantie heranzuziehen. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, die vierprozentige Zollerhöhung zu diesem Zwecke zu gebrauchen. Der Widerstand der Mächte in dieser Frage hat das deutsche Unternehmen vor unüberwindbare Schwierigkeiten gestellt. Unser weiterer Widerstand könnte die deutschen Absichten weiterhin hemmen. Eine Veränderung unseres Standpunktes in dieser Hinsicht kann von uns von der Nachgiebigkeit abhängig gemacht werden, die Deutschland in der Frage der Abgrenzung der gegenseitigen Interessen in Verbindung mit der Erbauung der Bagdadbahn an den Tag legen würde.

Auf diese Weise ergibt sich die Möglichkeit, die von der Türkei in Vorschlag gebrachte Maßnahme dazu zu benutzen, um bei Verhandlungen über die Bagdadbahn unsere eigenen sehr wichtigen Interessen in den östlichen Gebieten der Türkei zu fördern. Natürlich können diese Verhandlungen auch unabhängig von der Bagdadbahn geführt werden. Selbst wenn wir mit der Pforte ein Einvernehmen hinsichtlich der Zollerhöhung erzielen würden, so würde dies noch nicht die Frage der Kilometergarantie lösen: hier müssen noch weitere Verhandlungen mit uns hinzukommen.

Wenn wir uns andererseits mit Deutschland über die Bagdadbahn einigen, so wäre das Berliner Kabinett daran interessiert, unsere Verhandlungen mit der Türkei möglichst bald zu einem Abschlusse zu bringen, und es würde uns vielleicht helfen, einen Druck auf die Türkei auszuüben.

Dies sind die allgemeinen Erwägungen. Es ist Ihre Aufgabe, alle Seiten der aufgeworfenen Frage ernstlich zu prüfen und sie vom örtlichen Standpunkt aus gesehen zu beleuchten. Ich bitte Sie daher, uns Ihre Ansicht möglichst umgehend mitzuteilen.

**Brief des russischen Außenministers an den russischen Botschafter in Konstantinopel vom 14./27. November 1909.**

Um meinen Brief vom 13./26. November zu vervollständigen, erhalten Sie anbei die Abschrift einer neuen Mitteilung des hiesigen englischen Botschafters. Wie Sie sehen, gibt uns auch England jetzt keine deutliche Antwort, ob die Verhandlungen hinsichtlich der Bagdadbahn gemeinschaftlich geführt oder ob zwischen Deutschland und den übrigen Mächten Einzelverhandlungen stattfinden sollen. Ich habe nach Erhalt des englischen Schreibens dem Botschafter sofort geantwortet, daß die Konzession der Linie Bagdad—Rhanekin der deutschen Gesellschaft bereits gewährt worden ist und daß deshalb kaum neue Verhandlungen mit der Pforte geführt werden können. Was die englischen Wünsche hinsichtlich der neutralen Zone anbelangt, so habe ich in durchaus freundschaftlicher Form die Aufmerksamkeit des Botschafters auf den Umstand gelenkt, daß wir bei etwaigen Verhandlungen mit Deutschland ziemlich große Handlungsfreiheit haben müssen, da Deutschland augenscheinlich auf Zugeständnissen von unserer Seite bestehen wird — ebenso wie England die Absicht hat, auf seine Anteilnahme an der Bahn im Norden von Bagdad zu verzichten. Was endlich Mitteilungen über unsere Verhandlungen mit Deutschland an England anbelangt, so habe ich dies natürlich versprochen, ebenso wie wir auch bisher alle diesbezüglichen Verhandlungen mit Deutschland England gegenüber nicht verheimlicht haben.

**Brief des englischen Botschafters in Petersburg an den russischen Außenminister vom 18. November/1. Dezember 1909.**

Unter Bezugnahme auf unsere früheren Unterredungen betreffend die Bagdadbahn beeile ich mich Ihnen mitzuteilen, daß keine Verhandlungen mit der deutschen Regierung stattfinden, sondern daß Gewinner einer englischen Finanzgruppe Eröffnungen gemacht hat. Es steht noch nicht fest, welche definitiven Vorschläge das Ergebnis dieser Unterredungen sein werden, und bis diese Vorschläge mit Zustimmung der deutschen Regierung dem Londoner Kabinett unterbreitet sein werden, kann man nicht wissen, ob die Vorschläge für uns annehmbar sind. Ist dies der Fall, so werden sie doch nicht von uns angenommen werden, bis wir uns mit Rußland und Frankreich verständigt haben, so daß ein endgültiger Entschluß stets zu vieren gefaßt werden wird.

**Sehr vertraulicher Brief des russischen Botschafters in Konstantinopel an den russischen Außenminister vom 25. November/8. Dezember 1909.**

Ich beeile mich Ihnen mitzuteilen, was mir der hiesige französische Botschafter vertraulich über das in Aussicht genommene englisch-deutsche Bagdadbahn-Abkommen gesagt hat.

Bompard hat mir einen vom französischen Außenminister erhaltenen Erlaß vorgelesen, der den Ihnen von Nicolson gemachten Mitteilungen entspricht.

Die englischen Mitteilungen haben auf das Pariser Kabinett einen peinlichen Eindruck gemacht. Man gibt natürlich zu, daß England in dieser Frage loyal gehandelt hat und das Versprechen einlöst, ein mögliches Einvernehmen mit Deutschland über die Bagdadbahn zusammen mit Rußland und Frankreich zu prüfen. Man kann jedoch zwischen den Zeilen der englischen Mitteilung lesen, daß England viel daran liegt, die deutschen Vorschläge anzunehmen, obwohl letztere den französischen Interessen durchaus nicht entsprechen und auch den unsrigen kaum gerecht werden. Dem Inhalt nach hat das in Aussicht genommene Abkommen die größte Bedeutung: es bedeutet die Teilung der Türkei in eine englische und eine deutsche Interessensphäre, wobei England Deutschland in der europäischen Türkei und in Kleinasien Hand-

lungsfreiheit überläßt und für sich eine solche nur in den türkischen Gebieten in der Nähe des Persischen Golfes beansprucht.

Der französische Botschafter ist der Ansicht, daß England immer mehr und mehr alle seine Anstrengungen auf die Beherrschung der nach Indien führenden Verkehrswege konzentriert: auf den Persischen Golf und die indische Ebene, und immer weniger scheint England sich für Konstantinopel und die eigentlich türkischen Fragen zu interessieren. Durch seine Konventionen mit Rußland hat das Londoner Kabinett sich gegen die Ausbreitung des russischen Einflusses im Persischen Golfe geschützt. Das mit Deutschland in Aussicht genommene Abkommen vervollständigt die Herrschaft Englands im Persischen Meerbusen. Sodann wird England versuchen, sich hinsichtlich Ägyptens von der Verpflichtung zu befreien, die Zustimmung der Türkei in gewissen politischen und finanziellen Fragen einholen zu müssen, und ist dies Ziel einmal erreicht, so wird England sich an den übrigen Fragen nicht mehr aktiv beteiligen. Dies kann aber für Frankreich nicht wünschenswert sein. Obwohl einige Franzosen sich an der Bagdadbahn beteiligen, so ist dies Unternehmen doch ein ausschließlich deutsches, und Frankreich besitzt weder eine Stimme noch irgendwelche Rechte. Die Anzahl von Aktien in französischen Händen ist nicht genügend.

Bompard ist durch die Hartnäckigkeit überrascht, mit der Deutschland auf der Zollerhöhung besteht. Diese Hartnäckigkeit beweist die Richtigkeit der Annahme, daß die für die Garantie der Bahn von Eregli bis El-Halif bestimmten Einnahmequellen für eine zweimalige Ausgabe von Obligationen nicht genügen. Der Botschafter ist der Ansicht, daß die Mächte darauf bestehen sollten, daß die Mehreinnahmen aus den Zöllen nicht zur Bezahlung der Kilometergarantie der Bagdadbahn verwendet werden dürfen. Frankreich wenigstens kann nicht zugeben, daß sein Handel durch eine Erhöhung der Zolleinnahmen zugunsten eines ausländischen Unternehmens gehemmt würde.

Ich bin meinerseits der Ansicht, daß, ähnlich wie seinerzeit zwischen Rußland und England eine Abgrenzung der gegenseitigen Interessensphären in Persien stattgefunden hat, jetzt eine solche zwischen England und Deutschland hinsichtlich der Türkei in Aussicht genommen ist, mit dem Unterschiede, daß

Deutschland ein ungeheures Übergewicht erhält. Andererseits enthalten die Worte des Botschafters einen deutlichen Hinweis auf das Wünschenswerte eines deutsch-englischen Abkommens vom englischen Standpunkte aus. Auch ich muß bestätigen, daß England sich immer weniger in Konstantinopel und den rein türkischen Fragen interessiert zeigt, zum Unterschiede seiner früheren aktiven Politik im nahen Osten; dies entspricht jedoch vollkommen dem allgemeinen Bestreben der englischen Politik, die jetzigen englischen Besitzungen durch diplomatische Konventionen zu sichern, sich in andern Fragen aller aktiven, sogar rein diplomatischen Handlungen enthaltend.

Den deutschen Vorschlag einfach jetzt schon annehmen kann England nur deshalb nicht, weil es früher selbst vorgeschlagen hat, diese Frage zum Gegenstand von Beratungen zu vieren zu machen. Aber die Form der jetzt stattfindenden Verhandlungen, nämlich zwischen Privatgruppen, genügt, ein Übereinkommen zu erzielen, und erschwert für uns und für Frankreich das Zustandekommen der Konferenz zu vieren. Sollte ferner ein Einvernehmen zwischen England und Deutschland erzielt werden, so würden zwei sich gegenüberstehende Gruppen das Resultat sein, Frankreich und Rußland würden allein stehen, was in politischer Hinsicht vermieden werden muß. Es bleibt also nur übrig, direkte aber parallele Verhandlungen zwischen Deutschland und England, Deutschland und Rußland und Deutschland und Frankreich zu führen. Ich bin der Ansicht, daß wir zur Ausführung unseres Planes vom Jahre 1907 schreiten müssen, wobei zu beachten ist, daß sich die Lage jetzt für uns in mancher Beziehung günstiger gestaltet hat. Erstens weist uns England selbst auf die Notwendigkeit direkter Verhandlungen mit Deutschland hin, zweitens haben wir jetzt ein Mittel, auf Deutschland einzuwirken, nämlich unsere Zustimmung zu der Zollerhöhung, drittens wird jetzt unsere Zustimmung zur Zollerhöhung den Gegenstand von Verhandlungen mit dem Berliner Kabinett bilden, und der Pforte gegenüber brauchen wir keine neuen kommerziellen Forderungen zu stellen. Deutschland muß aber von uns das kategorische Versprechen zu erhalten suchen, daß wir die in der türkischen Zirkularnote vom 5. September erwähnte Klausel hinsichtlich der Verwendung der Überschüsse der

Zollerhöhung nicht auf die Kilometergarantie anwenden werden; dies gibt uns die Möglichkeit, auch in Zukunft das deutsche Unternehmen zu hemmen; geben wir unsere Zustimmung, so werden wir entsprechende Zugeständnisse erlangen können. Sollte das Pariser Kabinett diese Klausel auf die Bagdadbahn anwenden wollen, so werden wir hierbei nur gewinnen können. Augenscheinlich werden wir bei den Verhandlungen mit Deutschland versuchen müssen, uns gegen das Eindringen des deutschen Einflusses in die uns selbst interessierenden Gebiete der Türkei und Persiens zu schützen. Zu diesem Zwecke wird Deutschland sich verpflichten müssen, die Linie Bagdad—Khanekin nicht ohne unsere Zustimmung zu bauen. Erreichen wir dies, so wird es uns leichter werden, eine Konzession zur Erbauung der Bahn Samsun—Sinvas zu erhalten. Auch ist es wichtig, daß die Initiative einer Teilung der Türkei in bestimmte Interessensphären von Deutschland ergriffen wird, was den deutschen Interessen in der Türkei gewiß schaden muß.

**Bericht des russischen Botschafters in Paris an den russischen Außenminister vom 26. November/9. Dezember 1909.**

England hat in Paris ähnliche Erklärungen wie in Petersburg über die von Gwinner eingeleiteten Verhandlungen gegeben. Ich muß jedoch bemerken, daß der französische Außenminister sich abfällig über die Absicht der Engländer geäußert hat, die England unmittelbar interessierende Linie zum Persischen Golfe mit der internationalen Frage der türkischen Zoll-erhöhung in Verbindung zu bringen.

Ich will aus diesem Anlasse erwähnen, daß man hier in Frankreich den Kampf zwischen den englischen politischen Parteien und zwischen dem Ober- und dem Unterhause mit dem größten Interesse verfolgt. Die französischen Sympathien stehen natürlich auf der Seite der jetzigen Regierungspartei, die die Jahrhunderte alten Privilegien der englischen Lords zu bekämpfen sucht. Aber in politischer Hinsicht ist Pichon durch den inneren politischen Kampf in England beunruhigt, welcher die Aufmerksamkeit der englischen Regierung von den Fragen der auswärtigen Politik ablenkt. Es ist aber bei der jetzigen Lage der Dinge für Frankreich äußerst wichtig, daß England in europäischen Fra-

gen seine frühere wichtige Rolle weiterspielt und Deutschland zurückhält; sollte England in den Hintergrund treten, so könnten in Deutschland wieder kriegerische Absichten entstehen, die für Frankreich gefährlich werden könnten.

**Telegramm des russischen Außenministers an den russischen Botschafter in Konstantinopel vom 9./22. Dezember 1909.**

Der hiesige französische Botschafter teilt mir mit, Hilmi Pascha habe kategorisch erklärt, die Türkei werde in keinem Falle einer Lösung der Bagdadbahnfrage zustimmen, welche die Aufteilung dieser Bahn zwischen den interessierten Mächten nach sich ziehen würde; die Türkei kann die Teilnahme der genannten Mächte nur in gleichem Maße auf der ganzen Linie zulassen. Louis ist der Ansicht, daß diese Mitteilung nicht bloß der Ansicht der türkischen Regierung, sondern auch den Wünschen in jungtürkischen Kreisen entspricht. Diese Stellungnahme der Türkei kann die Ausführung des englisch-deutschen Abkommens ernstlich in Frage stellen und zeigt uns einen Ausweg aus der jetzigen schwierigen Lage.

**Brief des russischen Botschafters in London an den russischen Außenminister vom 6./19. Dezember 1909.**

In Abwesenheit Greys habe ich den Unterstaatssekretär Sir Charles Hardinge auf die Schwierigkeiten hingewiesen, die die letzten englisch-deutschen Verhandlungen über die Bagdadbahn hervorgerufen haben. Sir Charles wiederholte mir, daß es sich bis jetzt nur um Verhandlungen zwischen Finanzgruppen handele und daß noch nichts über die endgültigen Vorschläge bestimmt worden sei.

Obwohl er einige Zweifel über die Möglichkeit, die Verhandlungen zu einem günstigen Ergebnis zu führen, äußerte, verheimlichte mir Sir Charles nicht, daß ein unerwarteter Vorschlag, der den politischen Interessen Englands genau entspricht, es dem Londoner Kabinett kaum möglich macht, an demselben achtlos vorbeizugehen. Er fügte jedoch hinzu, daß die russischen Interessen dabei gewahrt werden müssen und daß uns deshalb die englische Regierung sofort von den Verhandlungen in Kennt-

nis gesetzt habe. Ich wies darauf hin, wie unvorteilhaft es für uns sei, daß so etwas wie eine deutsche Interessensphäre im Norden Kleinasien geschaffen werde. Sir Charles gab dies zu und sprach sofort von der Linie Samsun—Sivas und der Zweigbahn Bagdad—Rhanekin, die beide geeignet wären, dieser Gefahr vorzubeugen; in diesen beiden Fragen habe England bereits das Interesse Rußlands anerkannt. Ich ging auf diese Bemerkung weiter nicht ein und begnügte mich zu erklären, daß wir auf die Unterstützung Englands rechneten, wenn Euere Exzellenz noch besondere Fragen zur Erörterung bringen werde. Ich wies jedoch Sir Charles darauf hin, daß unsere Antwort auf die Eröffnungen der englischen Regierung nur in allgemeinen Zügen gehalten sein werde und daß übrigens das Londoner Kabinett sich irre, wenn es behaupte, daß wir der türkischen Zollerhöhung bedingungslos zugestimmt hätten. Sir Charles gab zu, daß in der Tat die englischen Informationen nicht richtig gewesen seien.

Im Laufe der Unterredung gab ich mir davon Rechenschaft, daß Sir Charles Hardinge sich über die Schwierigkeiten der Verhandlungen, die noch nötig sein werden, genau Rechenschaft gibt.

Auf meine Frage, welches die politischen Folgen einer Regelung der Bagdadbahnfrage sein könnten, erwiderte er mir: „Es wird eine wichtige Frage weniger zwischen England und Deutschland geben, die einzige konkrete Frage.“ Ich habe es nicht für nötig gehalten, im Laufe dieser ersten Unterredung die Frage der Verhandlungen zu vieren aufzuwerfen, denn ich wußte, daß Sir Ernest Cassel noch nicht aus Berlin zurückgekehrt war.

Mein Eindruck ist der, daß die englische Regierung nur eine Lösung der Bagdadbahnfrage, wenn die Linie bis zum Persischen Golf geführt wird, zulassen wird, nämlich eine solche, die den letzten Sektor England überläßt; übrigens hat die englische Regierung es nicht eilig, ist zu weiteren Zugeständnissen an Deutschland nicht geneigt und würde dem Abbruch der jetzigen Verhandlungen mit philosophischer Ruhe gegenüberstehen. Die englischen Interessen können nur durch die Erhaltung des status quo oder durch die heute vorgeschlagene Lösung gewahrt werden.

Zimmerhin wünscht die englische Regierung die Lösung einer dornigen Frage, die vielleicht die Beziehungen zwischen den beiden Ländern noch weiter vergiften kann.

Dies, glaube ich, ist der Geist, in dem England die Verhandlungen führt.

**Telegramm des russischen Botschafters in London an den russischen Außenminister vom 8./21. Dezember 1909. — Nr. 240.**

Hardinge teilt mir mit, daß Cassel aus Berlin zurückgekehrt ist, ohne daß bisher eine Einigung erzielt wurde. Cambon hat mir den Inhalt eines Berichtes des französischen Botschafters in Konstantinopel mitgeteilt, der die Nachricht enthält, daß Hilmi Pascha einer Teilung der Bahn in drei verschiedene Sektoren ernstliche Schwierigkeiten bereitet. Cambon hat diesen Bericht Hardinge mitgeteilt. Dieser sagt mir, er halte die Nachricht für richtig.

**Telegramm des russischen Botschafters in London an den russischen Außenminister vom 11./24. Dezember 1909. — Nr. 243.**

Grey hat mir folgendes hinsichtlich der Bagdadbahn mitgeteilt. Da die englische Regierung davon Kenntnis hatte, daß die Überschüsse aus den Zolleinnahmen im voraus der deutschen Bagdadbahn-Gesellschaft zugesagt worden sind und daß in diesem Falle die Bahn unter für England unvorteilhaften Bedingungen gebaut worden wäre, hat das Londoner Kabinett seine Zustimmung zur erbetenen Zollerhöhung verweigert, wenn die türkische Regierung sich nicht verpflichtet, daß die Überschüsse dem deutschen Unternehmen nicht zugute kämen, und wenn nicht außerdem eine offizielle deutsche Erklärung in diesem Sinne erfolge. Diese letzte Erklärung hat nicht gegeben werden können. In diesem Zeitpunkte hat Gwinner auf indirektem Wege ein Mittel vorgeschlagen, welches vom englischen Standpunkte aus die bestehenden Schwierigkeiten hätte beheben können. Die russische Regierung ist hiervon sofort verständigt worden. Hierauf hat Sir Ernest Cassel seine Dienste angeboten, um die Verhandlungen mit Gwinner in Berlin fortzusetzen. Er ist hierzu ermächtigt worden, unter der Bedingung jedoch, daß das Resultat dieser

Verhandlungen in keiner Weise die Entschlüsse der englischen Regierung binden könne, da Rußland und Frankreich an dem Resultate einer deutsch-englischen Übereinkunft interessiert sind. Cassel ist aus Berlin mit ziemlich verwickelten Vorschlägen zurückgekehrt, die das Londoner Kabinett nicht zu befriedigen scheinen. Wenn später zwischen den Finanzgruppen eine für die englischen Interessen befriedigende Lösung gefunden werden sollte, so wird das Londoner Kabinett, ehe es seine Antwort erteilt, Petersburg und Paris benachrichtigen. Diese beiden Kabinette würden dann zu beschließen haben, ob und unter welchen Bedingungen sie ihre Zustimmung zu der Zollerhöhung erteilen.

Vor seiner Abreise nach Berlin hat Cassel gefragt, ob die englische Regierung etwas dagegen hat, wenn er auch über die Linie Bagdad—Rhanekin mit Gwinner spricht. Es ist ihm geantwortet worden, daß die englische Regierung ihn hierzu nicht beauftragen könne, da es sich um russische Interessen handele.

**Auszug aus einem Bericht des russischen Botschafters in Konstantinopel an den russischen Außenminister vom 11./24. Dezember 1909.**

.... Der hiesige französische Botschafter ist der Ansicht, daß die französische Regierung der Pforte nicht nur wie bisher mündlich, sondern schriftlich mitteilen müsse, daß sie die Erhöhung des Zolles auf französische Waren zugunsten eines Unternehmens, an dem Frankreich sich nicht beteiligt, nicht zulassen kann und daß, wenn die Pforte Deutschland geraten hat, sich mit England hinsichtlich der Bagdadbahn zu verständigen, Deutschland auch mit Frankreich in Verhandlungen eintreten sollte.

Was die Verhandlungen selbst anbelangt, so legt ihnen Comptard nicht nur eine örtliche, rein türkische Bedeutung bei, sondern vielmehr eine große, allgemein europäische. Er erblickt in diesen Verhandlungen den ausdrücklichen Wunsch Englands und Deutschlands, eine Entspannung ihrer jetzigen Beziehungen herbeizuführen, wozu die Bagdadbahn eine gute Gelegenheit bietet. Für Frankreich und Rußland ist die Möglichkeit einer englisch-deutschen Annäherung unvorteilhaft und schädlich. Auf alle Fälle werden die beiden Mächte der englischen Unterstützung in Konstantinopel verlustig gehen, auf die sie bis jetzt zählen konnten.

Ich selbst gehe noch weiter als mein französischer Kollege und rechne mit der Möglichkeit eines deutsch-französischen Einvernehmens über die Bagdadbahn, welches im Grunde genommen, soweit französisches Kapital in Betracht kommt, bereits besteht. Wir dürfen kaum darauf rechnen, daß die Pforte dem beabsichtigten Übereinkommen Schwierigkeiten in den Weg legen wird und daß uns dadurch ein Ausweg aus der schwierigen Lage geboten würde. In diesem Falle droht uns eine unvorteilhafte Isolierung, wenn wir nicht bis dahin ein Einvernehmen mit Deutschland und der Türkei erzielt haben werden.

**Bericht des russischen Botschafters in Paris an den russischen Außenminister vom 7./20. Januar 1910.**

In diesen Tagen haben zwischen der französischen und türkischen Regierung Verhandlungen über die Bagdadbahn stattgefunden. Die Türkei hat bei dem Kabinett von Paris angefragt, ob letzteres seine Zustimmung zu einer vierprozentigen Erhöhung der Einfuhrzölle geben würde. Der französische Außenminister hat geantwortet, daß im Hinblick darauf, daß England und Deutschland in Eisenbahnfragen Konzessionen verlangt haben, auch die französische Regierung sich für berechtigt hält, die Konzession für eine Eisenbahn von Bagdad nach der Stadt Choms in Syrien zu verlangen, von wo eine französische Bahn zum Mittelmeer und nach den übrigen syrischen Städten führt.

Auf diese Anfrage ist aus Konstantinopel die Antwort erteilt worden, daß die Türkei unter keinen Umständen die Errichtung von ausländischen Interessensphären und dadurch bedingten Eisenbahnlinien zulassen wird.

Auf diese Weise erscheint auch das beabsichtigte Übereinkommen zwischen England und Deutschland undurchführbar, und die ganze Frage der Bagdadbahn scheint auf unbestimmte Zeit vertagt zu sein. Man muß folglich irgendein neues Ereignis abwarten, welches diese Angelegenheit wieder in Fluß bringen würde.

**Brief des russischen Botschafters in London an den russischen Außenminister vom 20. Januar/2. Februar 1910.**

Wie unser Botschafter in Konstantinopel beschränke auch ich mich jetzt auf persönliche Unterredungen mit meinen Kollegen,

hauptsächlich mit Cambon. Dieser teilte mir mit, daß er Grey gestern gefragt habe, wie es mit der Bagdadbahn stehe. Der Minister hat sich darauf beschränkt, ihm französisch zu antworten: „Es geht gar nicht.“

Bei seiner Rückkehr aus Paris hat mir Cambon von einem Besuche Gwinners in der französischen Hauptstadt gesprochen, der auch zu keinem Resultat geführt hat.

Gwinner hätte sich äußerst kategorisch geäußert und behauptet, die ganze Angelegenheit habe keine politische Bedeutung und Rußland sei nicht direkt interessiert. Er hätte darauf hingewiesen, daß Deutschland im Notfalle für die Erbauung der 840 Kilometer auf die vierprozentige Zollerhöhung verzichten könne, da der Überschuß der öffentlichen Schuld frei werde und zur Finanzierung des Bagdadbahn-Unternehmens herangezogen werden könne.

Cambon hält diese Annahme für eine leere Drohung, da das türkische Budget 1910 mit einem Defizit von 100 Millionen Franken abschließt. Um es zu decken, müßte man zu einer Anleihe greifen, die ihrerseits den obenerwähnten Überschuß als Deckung in Anspruch nimmt.

Grey erwähnte auch die von Gwinner geäußerte Ansicht, es würde genügen, daß die Finanzgruppen sich untereinander verständigen, und die Zustimmung der Regierung sei unnötig. Cambon glaubt jedoch, daß dies, soweit England in Betracht kommt, eine ausschließlich finanzielle Kontrolle des südlichen Sektors bedeuten würde. Es ist kaum anzunehmen, daß die englische Regierung sich hiermit begnügen würde. England besteht augenscheinlich auf einer vollkommenen Kontrolle, d. h. England wünscht den ihm zugesprochenen Teil der Bagdadbahn mit eigenen Mitteln zu bauen und den Betrieb durch englische Beamte zu leiten. Eine Teilnahme der Regierung erscheint also durchaus notwendig.

Was die französischen Forderungen anbelangt, so scheint Cambon offener mit mir gewesen zu sein als mit unserem Botschafter in Paris. Abgesehen von Zweiglinien, die in Syrien zum Mittelmeer führen, besteht die französische Regierung auf einer besonderen Linie, die von Bagdad ausgehend sich fast direkt nach Westen wendet und nach der Durchquerung von Syrien in

Soms-Tripoli endet. Dies bedeutet, wenn ich mich nicht irre, einen rein obstruktiven Plan.

Ohne mich über die Zukunft äußern zu wollen, habe ich den Eindruck, daß die Verhandlungen der Finanzgruppen in Berlin, London und Paris bis jetzt zu keinem Resultat geführt haben.

Der hiesige türkische Botschafter ist der festen Überzeugung, daß die Türkei das Prinzip der einzelnen Sektoren nie zugeben wird.

**Telegramm des russischen Außenministers an den russischen Geschäftsträger in London vom 24. März/6. April 1910. — Nr. 457.**

Ich telegraphiere nach Konstantinopel: Der französische Botschafter berichtet, daß die Verhandlungen zwischen Deutschland und der Türkei über die Bagdadbahn in Konstantinopel wieder aufgenommen worden sind, wobei beabsichtigt wird, statt der Zollerhöhung den Überschuß der Zehntenabgaben zur Kilometergarantie zu verwenden. Louis fügt hinzu, daß den Informationen der französischen Regierung zufolge diese Verhandlungen binnen kurzem zu einem für Deutschland günstigen Resultat führen werden.

Ich bitte Sie, diese Informationen nachzuprüfen und mich zu benachrichtigen, wie derartige Verhandlungen auf die gegenseitigen Beziehungen Englands, Frankreichs, Deutschlands und der Türkei zurückwirken können.

**Telegramm des russischen Geschäftsträgers in London an den russischen Außenminister vom 26. März/8. April 1910. — Nr. 75.**

Ihr Telegramm Nr. 457 erhalten. Eine ähnliche Mitteilung ist gestern hier vom französischen Geschäftsträger gemacht worden, dem geantwortet worden ist, daß vor einigen Tagen ein Telegramm vom englischen Botschafter in Konstantinopel erhalten worden sei, demzufolge ein baldiger und für Deutschland günstiger Abschluß der Verhandlungen zwischen Deutschland und der Türkei hinsichtlich der Ersetzung der Zollerhöhung durch die Zehntensteuer zu erwarten sei. Sir G. Lomther ist beauftragt worden, in Konstantinopel einen Protest einzureichen, da man hier der Ansicht ist, daß eine derartige Kombination unzulässig

ist und nur dazu dient, der Pforte die Möglichkeit zu geben, den Ausfall in der Zehntensteuer durch die Mehreinnahme aus den Zöllen zu decken. Soviel man weiß, ist der Überschuß der Zehntensteuer fürs erste noch nicht frei und wird die türkische Regierung über denselben erst in einigen Monaten verfügen können. Mallet fügte hinzu, man habe gleichzeitig bei der Pforte angefragt, welche Vorteile England erwarten könne, wenn das deutsch-türkische Abkommen abgeschlossen werden sollte.

**Telegramm des russischen Botschafters in Konstantinopel an den russischen Außenminister vom 27. März/9. April 1910.**

Der hiesige französische Botschafter hat mir mitgeteilt, daß er selbst die Nachricht über neue Verhandlungen zwischen Deutschland und der Türkei nach Paris weitergegeben habe. Der Widerstand des Londoner Kabinetts und die Erneuerung seiner Ansprüche auf den Sektor Bagdad—Basra hat die ganze Angelegenheit wieder zum Stillstand gebracht, zum großen Mißvergnügen Deutschlands und der Türkei, und dies hat auch in Frankreich eine gewisse Enttäuschung hervorgerufen.

**Telegramm des russischen Botschafters in London an den russischen Außenminister vom 6./19. April 1910. — Nr. 79.**

Hardinge sagt mir, daß er infolge der deutschen Ansprüche ein Einvernehmen zwischen England und Deutschland nicht mehr für möglich hält. Auch sei die englische Regierung fest entschlossen, von der Türkei eine englische Konzession für die zum Meere führende Linie zu verlangen.

**Bericht des russischen Botschafters in Konstantinopel an den russischen Außenminister vom 8./21. April 1910.**

Der englische Botschafter hat mir den Wortlaut seiner Mitteilung an die türkische Regierung vorgelesen, welche in dem Telegramm unseres Londoner Geschäftsträgers vom 26. März erwähnt wird.

Diese Mitteilung entspricht dem Inhalt des genannten Telegrammes, nur mit dem Unterschied, daß Lowther nicht anfragt, welche Vorteile England erhalten könne, sondern direkt darauf

hinweist, daß England mit Deutschland am Sektor Bagdad—Basra zusammen beteiligt sein müßte.

Es ist mir aufgefallen, daß diese Forderung weit geringer ist als die von England bisher gestellte Bedingung, nämlich daß „der Sektor Bagdad—Basra den Engländern überlassen werden müßte“.

Auf meine Frage, was man unter „gemeinsamer Beteiligung“ verstehen müsse, antwortete der Botschafter, daß dies mit der Wahrung der englischen Interessen gleichbedeutend sei. Augenscheinlich hält die englische Regierung es nicht mehr für möglich, die ganze Linie Bagdad—Basra in eigenen Besitz zu bringen, und ist bereit, sie mit Deutschland zu teilen, wobei es jedoch das Übergewicht in der Frage der Erbauung und der Exploitation dieser Linie für sich beansprucht. Mein englischer Kollege hat mir zu verstehen gegeben, daß er insofern die ganze Sache als einen Mißerfolg betrachtet, als es Deutschland gelingen wird, mit Hilfe der Zehntensteuer die Bahn bis nach Bagdad zu führen, unabhängig davon, ob die anderen Mächte der Erhöhung des türkischen Zolles zustimmen werden oder nicht.

Mir scheint, er hat recht, und besonders recht hat Baron Marschall, der noch neulich behauptet hat, daß die Deutschen die anatolische Bahn bis nach Bagdad führen werden, da nur sie allein diese „erstklassige“ Linie erstellen können, deren die Türkei bedarf. Andererseits sind die letzten bedeutend bescheideneren Forderungen der Engländer für die Türkei viel annehmbarer als die früheren, die einer Aufteilung der Türkei in Interessensphären gleichkamen.

Da bei den letzten Berliner Verhandlungen die Deutschen augenscheinlich bereit waren, den Engländern den Sektor Bagdad—Basra zu überlassen, so muß man mit der Möglichkeit der Beilegung des Bagdad-Konfliktes zwischen England, Deutschland und der Türkei rechnen.

Für die Franzosen wird dies nicht angenehm sein, doch finden sie eine Kompensation in der Teilnahme ihres Kapitals am Unternehmen El Halifa—Bagdad, wobei die Zehntensteuer eine gute Sicherheit bietet.

Es erübrigt nun festzustellen, welche Kompensation wir verlangen könnten.

Deutschland und England müssen uns doch irgendwelche Zugeständnisse machen schon in Anbetracht des Umstandes, daß die englisch-deutschen Verhandlungen, wenn auch nicht unter unserer direkten Beteiligung, so doch mit unserem Wissen geführt werden, wobei das Londoner Kabinett kaum das Recht hat, eine Vereinbarung mit Deutschland abzuschließen, bevor die russischen Interessen geschützt sind.

Aus dem obigen Telegramm unseres Geschäftsträgers muß man schließen, daß England uns mitteilen wird, welche Vorteile es für sich beansprucht. Dann wäre auch für uns der Zeitpunkt gekommen, unsere Wünsche geltend zu machen, z. B. hinsichtlich des Verzichtes Deutschlands auf die Linie Bagdad—Khanekin oder hinsichtlich des Verlangens einer russischen Konzession für eine Bahn von Khanekin nach Teheran.

Wenn die letzten Schritte Deutschlands in Persien wirklich mit der Bagdadbahn zusammenhängen und nicht die ernstliche Absicht Deutschlands bedeuten, sich aktiv an den persischen Angelegenheiten zu beteiligen, so darf man annehmen, daß Deutschland zu einem Kompromiß nicht nur mit England, sondern auch mit uns bereit ist.

**Telegramm des russischen Außenministers an den russischen Botschafter in London vom 9./22. April 1910. — Nr. 523**

Ihr Telegramm Nr. 79 erhalten. Da die Bagdadbahn-Verhandlungen äußerst verwickelt sind, möchten wir gerne wissen, was Hardinge meinte, als er auf die Unmöglichkeit eines englisch-deutschen Übereinkommens in der Bagdadbahnfrage hinwies, und was für eine Linie zum Meere gemeint ist, für die England eine Konzession von der türkischen Regierung verlangt.

**Telegramm des russischen Botschafters in London an den russischen Außenminister vom 10./23. April 1910. — Nr. 80.**

Ihr Telegramm 523 erhalten. Es wird schwer sein, eine Antwort zu geben, ehe Grew am nächsten Freitag zurückkehrt. Hardinge hat mir gesagt, daß die im Laufe einer Unterredung zwischen Bethmann und Goschen gestellten Forderungen keinen Raum für eine Hoffnung ließen, daß ein englisch-deutsches Über-

einkommen erzielt werden wird; daß die englische Regierung fürs erste der deutschen keine Antwort zu geben beabsichtige und sich darauf beschränken werde, in Konstantinopel die Konzession für eine zum Meere führende Bahn zu verlangen — wie ich annehme in Verbindung mit dem französischen Projekt Tripolis—Homs—Bagdad.

**Telegramm des russischen Botschafters in London an den russischen Außenminister vom 12./25. April 1910. — Nr. 82.**

In Beantwortung Ihres Telegramms 523. England verlangt die Konzession zu einer Eisenbahn, die Bagdad mit dem Persischen Golf verbindet. Das Londoner Kabinett wird diese Konzession auf alle Fälle verlangen, unabhängig davon, ob die französische Forderung einer Konzession Homs—Bagdad zu einem Resultat führt oder nicht, um auf diese Weise eine vollendete Tatsache zu schaffen.

**Brief des russischen Botschafters in London an den russischen Außenminister vom 13./26. April 1910.**

Ich habe Ihr Telegramm Nr. 523 über den augenblicklichen Stand der Bagdadbahnfrage erhalten und auf demselben Wege geantwortet.

In meiner Unterredung mit Sir Charles Hardinge hat dieser nicht weiter ausgeführt, warum er nicht an einen Erfolg der deutsch-englischen Verhandlungen glaubt. Er beschränkte sich darauf zu sagen, daß, weit entfernt, zu den zwischen Cassel und Gwinner in Aussicht genommenen Bedingungen zurückzukehren, die ja schon von England als unannehmbar erklärt wurden, das Berliner Kabinett heute noch viel größere Forderungen gestellt habe; er sagte mir, die englische Regierung habe nicht die Absicht, eine direkte Antwort auf die Eröffnung, die Bethmann Hollweg Goschen gemacht hat, zu geben, sondern Deutschland vor eine vollendete Tatsache zu stellen.

Ich glaube jedoch nicht, daß man diese Worte so verstehen muß, daß die Wiederaufnahme der englisch-deutschen Verhandlungen in Zukunft prinzipiell ausgeschlossen ist. England beabsichtigt, ehe es im geeigneten Zeitpunkte die Verhandlungen

wiederaufnimmt, ein sicheres Pfand in der Hand zu haben; schon lange denkt es an dasselbe — heute scheint es sich entschlossen zu haben.

Dies ist übrigens ein Verfahren, das Hardinge schon öfters angedeutet hat, indem er darauf hinwies, wie vorteilhaft es für uns wäre, uns rechtzeitig ein Pfand zu sichern, so z. B. die Konzession einer Bahnlinie Teheran—Ahanekin oder sogar Sam-sun—Sivas.

**Telegramm des russischen Botschafters in London an den russischen Außenminister vom 21. April/4. Mai 1910. — Nr. 85.**

Ihr Telegramm 523 erhalten. Grey hat mir bestätigt, daß er fürs erste nicht die Absicht habe, den Eröffnungen des Deutschen Reichskanzlers Goschen gegenüber Folge zu leisten. Nach seiner Ansicht erfordert diese Unterredung keine direkte Antwort; vor allem aber erblickt Grey in dieser Unterredung keine Verhandlungsbasis, weder für ein politisches Abkommen, noch für eine Lösung der Bagdadfrage. Grey hält es für unzulässig, daß die englische Regierung, welche noch verschiedene Pfeile in ihrem Köcher habe, ihre Beteiligung von Zugeständnissen in Persien abhängig macht. Grey sagt mir, er beabsichtige nicht, der Bagdadbahn systematische Opposition zu machen, aber das Londoner Kabinett widersetzt sich dem Monopol einer andern Macht bezüglich einer Eisenbahnlinie, die für die politischen und ökonomischen Interessen Englands von der größten Bedeutung ist. Hieraus muß gefolgert werden, daß die englische Regierung es entweder erreichen wird, daß sie sich an der Bahn unter den für nötig befundenen Bedingungen beteiligt, und zwar ohne Zugeständnisse in Persien zu machen, oder aber die englischen Interessen gewahrt werden, indem England den letzten Sektor ganz allein baut. Grey hat der türkischen Regierung zu verstehen gegeben, daß er unter den jetzigen Umständen seine Zustimmung zur 4prozentigen Zollerhöhung nicht geben wird. Er glaubt, daß die Absicht, die Zehntenüberschüsse für die Bagdadbahn zu verwenden, nur dann möglich ist, wenn die türkische Regierung die Zustimmung der Mächte zur Zollerhöhung erhält. Grey glaubt, es handelt sich hier nur um ein finanzielles Manöver. Die Erklärungen Greys waren durchaus nicht pessimistisch.

**Telegramm des russischen Botschafters in Konstantinopel an den russischen Außenminister vom 28. April/11. Mai 1910.**

Der hiesige englische Botschafter hat mir gesagt, er habe mit dem Außenminister und dem Großwesir ausführlich über Greys Forderung einer Konzession Bagdad—Persischer Golf gesprochen. Die Türken haben erklärt, daß sie Deutschland gegenüber juristische und moralische Verpflichtungen hinsichtlich der ganzen Bagdadlinie bis zum Persischen Golfe hätten. Der Botschafter hat entgegnet, wenn auch eine moralische Verpflichtung Deutschland gegenüber bestehe, so gäbe es keine juristische. England kann seine Zustimmung zur Zollerhöhung nicht geben, wenn es nicht entsprechende Vorteile für die englischen Kaufleute erhält. Aber eine „Interessensphäre“ haben die Türken nicht gesprochen. Die Unterredung ist resultatlos geblieben.

Augenscheinlich wird Rifaat Pascha die ganze Angelegenheit in London zur Sprache bringen, wohin er morgen mit dem Thronfolger zum Begräbnis König Eduards abreist. Soviel Lowther weiß, ist die Frage der neuen Richtung der Bagdadbahn nach Alexandrette immer noch nicht entschieden, obwohl der deutsche Botschafter in diesen Tagen eine günstige Antwort erwartete.

**Telegramm des russischen Botschafters in London an den russischen Außenminister vom 5./18. Mai 1910. — Nr. 107.**

Ich habe Hardinge gefragt, wie es um die englische Konzession bis zum Persischen Golf stände. Hardinge antwortete, diese Frage werde mit Rifaat Pascha anlässlich seiner Anwesenheit in London besprochen werden, und das Londoner Kabinett habe die Absicht, die Verhandlungen in sehr energischer Weise zu führen.

**Telegramm des russischen Botschafters in London an den russischen Außenminister vom 27. Mai/9. Juni 1910. — Nr. 122.**

Es bestätigt sich, daß die englisch-türkischen Verhandlungen keinen günstigen Verlauf nehmen. Unter diesen Bedingungen ist es sehr unvorteilhaft, mit Deutschland zu unterhandeln, und es ist unwahrscheinlich, daß das Londoner Kabinett die Ver-

handlungen mit Berlin aufnimmt. Ich glaube, auch wir sind in der gleichen unvoreilhaftesten Lage. Es scheint mir, wir müssen uns erst über eine gemeinsame Basis verständigen und dann einen günstigeren Augenblick abwarten. Hier wird man jedenfalls vorziehen, daß Deutschland die Initiative ergreift.

**Telegramm des russischen Außenministers an den russischen Botschafter in London vom 10./23. Februar 1911. — Nr. 182.**

Der hiesige englische Botschafter hat mir mitgeteilt, England beabsichtige eine Bahn von Mohammera nach Rhoremabad in der Nähe der Grenze unserer persischen Interessensphäre zu bauen. Ich erwiderte, daß eine solche Bahn unseren ökonomischen Interessen direkt schaden und starke Beunruhigung bei uns hervorrufen würde.

**Brief des russischen Botschafters in London an den russischen Außenminister vom 13./26. Februar 1911.**

Ich habe Ihr Telegramm Nr. 182 erhalten, und Sir G. Buchanan hat seinerseits über seine Unterredung mit Ihnen hierher berichtet. Ich werde meinerseits nicht verfehlen, die Worte zu meiner Richtlinie zu machen, die Sie dem englischen Botschafter gegenüber gebraucht haben. Ich weiß nicht, ob die englische Regierung bereits einen definitiven Entschluß in dieser Angelegenheit gefaßt hat. Ich glaube, viel wird vom Resultate der bevorstehenden Verhandlungen zwischen England und der Türkei und später auch wahrscheinlich zwischen England und Deutschland hinsichtlich des Golf-Sektors der Bagdadbahn abhängen. Auch unser Abkommen mit Deutschland über die Linie Khanekin—Teheran wird ins Gewicht fallen — mit andern Worten, es handelt sich um die ganze Linie Bagdad—Teheran. Ich neige zur Ansicht hin, daß England versuchen wird, sich Konzessionen im Süden Persiens zu sichern, um, wie Sir Edward sagt, zu verhindern, daß diese später irgendeiner andern Macht zufallen — der Bau selbst wird von den Umständen abhängen.

Ich muß jedoch bemerken, daß der Druck der öffentlichen Meinung auf die englische Regierung immer stärker wird, um einen wirksameren Schutz der englischen Handelsinteressen in diesen Gegenden zu erreichen.

Solange Persien ein verschlossenes Land war, wurde die Frage nicht aufgeworfen, aber das Zeitalter der Konzessionen und der Unternehmungen ist angebrochen. Es erscheint mir kaum möglich, daß England mit seinen vielfachen Interessen Zurückhaltung zeigt. Dies war auch mein Eindruck, als ich das Telegramm unseres Generalkonsuls in Kalkutta las. Es besteht kein Zweifel, daß unsere Eisenbahnlinie im Norden, welche früher oder später ein ausgedehnteres Eisenbahnnetz nach sich ziehen muß, den Beginn der Aufteilung Persiens bedeutet und notwendigerweise zur Erbauung von englischen Linien in Südpersien führen muß: ich stelle mir vor, daß diese Bahnen an der indischen Grenze in englische Hände übergehen werden und später vielleicht mit unseren Bahnen an einem noch zu bestimmenden Punkte verbunden werden werden. Aus diesem Grunde verstehe ich nicht, warum derartige Bahnbauten bei uns so wenig Beifall finden, obwohl ich die Wichtigkeit der finanziellen Erwägungen zulasse. Ich fürchte, wir verlieren Zeit, und ich glaube, wir müssen uns wenigstens die Konzessionen sichern.

Unter diesen Umständen glaube ich auch nicht, daß es uns gelingen wird, die englische Regierung zu veranlassen, auf ihre Absichten zu verzichten.

Ich sage dies, weil ich es für meine Pflicht halte, Sie über den englischen Standpunkt genau zu unterrichten.

Ich glaube, wir wären nicht gerechtfertigt, auf Grund der englisch-russischen Konvention Einspruch gegen den englischen Plan zu erheben, ebenso wie England nicht gegen unsere Linie, die nach Teheran führt, protestieren könnte.

Die englisch-russische Konvention, deren Wortlaut absichtlich so gefaßt war, daß Proteste anderer Mächte unmöglich gemacht wurden, verfolgte aber — ich glaube nicht, daß man dies bestreiten kann — den Zweck, der öfters zutage getreten ist, nämlich unsere Anstrengungen zu vereinen, um Deutschland zu verhindern, in Persien Fuß zu fassen; Deutschland sollte sich dort nicht Interessen schaffen, die politischen Charakter annehmen könnten. Dieses Einvernehmen ist bald auf die ganze Frage der Bagdadbahn ausgedehnt worden.

Indem wir von der Freiheit, die uns die Konvention gelassen hat, Gebrauch machen, haben wir mit Deutschland ein

Übereinkommen abgeschlossen und einige Zugeständnisse ökonomischer Natur gemacht und dafür politische Vorteile erhalten. Jedenfalls haben wir aber nur in unserem eigenen Interesse gehandelt.

England hat jedoch keinerlei Zugeständnisse von Seiten Deutschlands erhalten. Es handelt sich vor allem darum, ökonomische Erwägungen zu berücksichtigen. Der Bau der Bahn von Bagdad nach Khanekin gibt deutschen Waren die Möglichkeit, auf einer deutschen Eisenbahn in Gegenden einzudringen, deren Markt England bisher beherrschte. Ferner muß auch England die politische Seite der Frage berücksichtigen, wenn eines Tages Verhandlungen mit Deutschland aufgenommen werden. Es erscheint mir kaum möglich, daß England diese doppelten Interessen opfern wird, um russische ökonomische Interessen zu fördern. Was uns Grey anlässlich der Verbindung Khanekins mit Teheran gesagt hat, berührt eine Frage, die mir ganz besonders wichtig erscheint — er hat uns gesagt, daß das russische Abkommen mit Deutschland seine Stellung geschwächt habe, wenn er mit Deutschland über die Bagdadbahn verhandeln muß. Er behauptet, daß das deutsche Unternehmen sich einen Ausgang gesichert hat, der es nun von der englischen Zustimmung unabhängig macht; außerdem kann sich England nicht mehr auf den prinzipiellen Widerstand Rußlands gegen die Bagdadbahn stützen. Der Widerstand Frankreichs ist von jeher nicht sehr kategorisch gewesen. Sir Edward Grey findet also, England sei jetzt in dieser Frage viel isolierter als früher.

**Brief des russischen Botschafters in London an den russischen Außenminister vom 1./14. März 1911.**

Grey hat mich heute ersucht, ihn aufzusuchen. Er sagte mir, daß er in der letzten Zeit infolge der Abwesenheit Asquiths so beschäftigt gewesen sei, daß er mich nicht haben sehen können; er beeile sich jedoch, mich davon in Kenntnis zu setzen, daß die englische Regierung aus Konstantinopel formelle Vorschläge hinsichtlich der Bahnlinie zwischen Bagdad und dem Persischen Golfe erhalten habe.

Diese Vorschläge zielen darauf ab, diesen Teil der Bagdadbahn zu internationalisieren, wobei Deutschland, England und

Frankreich sich mit je 20 % und die Türkei mit 40 % beteiligen würden. Der Endpunkt der Linie wäre Koweit, welches als türkisches Territorium zu gelten hätte.

Sir Edward sagte mir sofort, daß die englische Regierung diesen Vorschlag nicht annehmen werde; er habe sich jedoch damit begnügt, vorerst zu erklären, daß die türkischen Vorschläge in Erwägung gezogen werden würden. Mir gegenüber hat der Minister weiter nichts hinzugefügt. Nur hinsichtlich Koweits erklärte er, daß England durch seine Verträge mit dem Scheich gebunden sei, welche es zur Aufrechterhaltung der jetzigen Lage verpflichteten.

Sir Edward ersuchte mich, obige Mitteilungen als vertraulich zu betrachten; dem französischen Botschafter hat er die gleiche Erklärung abgegeben.

Ich brauche nicht erst zu bemerken, daß die neuen türkischen Eröffnungen die Lösung der Frage nicht fördern werden und daß die vom englischen Staatssekretär in Aussicht gestellte Erwägung der türkischen Vorschläge nur eine Sache der Form ist, um die Verhandlungen nicht durch eine direkte Abgabe abzubrechen.

**Telegramm des russischen Außenministeriums an den russischen Botschafter in London vom 3./16. März 1911. — Nr. 271.**

Ich telegraphiere nach Teheran: Der englische Botschafter ist auf die Frage der Konzession für eine englische Bahn von Mohammera nach Rhoremabad zurückgekommen. Er bemerkte, daß England viel daran gelegen sei, sich eine derartige Konzession zu sichern, obwohl es nicht die Absicht habe, die Bahn zu bauen, ohne sich mit uns verständigt zu haben. Später werde man diese Linie bis Zulfa verlängern können, um sie mit unseren kaukasischen Linien zu verbinden, wie dies im russischen Vorschlage des Jahres 1908 hinsichtlich einer persischen Eisenbahn vom Kaspischen Meere über Teheran nach Mohammera vorgesehen war. Augenscheinlich braucht die englische Regierung eine solche Konzession hauptsächlich, um die öffentliche Meinung in England zu beruhigen, und vielleicht auch, um auf Deutschland in der Frage des südlichen Endes der Bagdadbahn einen Druck ausüben zu können. Ich habe den Botschafter wieder darauf hin-

gewiesen, wie schädlich eine solche Bahn für unsere Handelsinteressen sein würde, worauf er wiederholte, daß es sich vorerst nur um eine Konzession handele.

**Telegramm des russischen Botschafters in Konstantinopel an den russischen Außenminister vom 8./21. März 1911.**

Die Verhandlungen der Pforte mit der Bagdadbahn-Gesellschaft sind beinahe beendet, und die Unterzeichnung soll in diesen Tagen erfolgen. Gleichzeitig hat die türkische Regierung dem englischen Botschafter mitgeteilt, daß sie nur die Unterzeichnung des deutschen Verzichts auf die Linie Bagdad—Persischer Golf erwarte, um mit England in Verhandlungen über diesen Teil der Bagdadlinie einzutreten. Die Verhandlungen mit den Franzosen über die adriatische Eisenbahn und die Linie Samsun—Sivas nehmen einen günstigen Verlauf, wobei die Türken den Franzosen augenscheinlich entgegenzukommen wünschen. Die Verhandlungen mit Chester hingegen ziehen sich in die Länge, was letzteren von uns abhängig macht; diesen Umstand werden wir wahrscheinlich in nächster Zeit ausnutzen können.

**Telegramm des russischen Außenministeriums an den russischen Botschafter in London vom 11./24. März 1911. — Nr. 312.**

Unser Gesandter in Teheran telegraphiert: In diesen Tagen ist aus Südpersien einer der Direktoren der Anglopersischen Petroleumgesellschaft und der persischen Banken, Greenway, eingetroffen. Er hat von sich aus persönlich den Ministern und dem Regenten vorgeschlagen, eine Eisenbahn von Mohammera nach Smirenabad zu finanzieren, wenn die englische und russische Regierung hiermit einverstanden sind.

Die Minister haben diesen Vorschlag beifällig aufgenommen, befürchten jedoch Widerstand von seiten des persischen Parlamentes. Der Regent wünscht, daß die Eisenbahnen in Persien möglichst bald gebaut werden, wobei seiner Ansicht nach Rußland und England einen gemeinsamen Plan ausarbeiten und ihn allmählich, je nach der Wichtigkeit der einzelnen Linien, zur Ausführung bringen müßten.

**Telegramm des russischen Außenministeriums an den russischen Botschafter in London vom 14./27. März 1911. — Nr. 330.**

Wir beantworten die Mitteilung des englischen Botschafters hinsichtlich der Linie Mohammera—Rhoremabad mit folgendem Memorandum: „Die in Aussicht genommene Bahn befindet sich in der neutralen Zone, und auf Grund von Artikel 3 der Konvention von 1907 können wir England das Recht nicht absprechen, eine derartige Konzession für sich zu beanspruchen. Der Endpunkt dieser Linie befindet sich jedoch in nächster Nähe unserer Einflußzone, die Linie würde unsere ökonomischen Interessen schädigen und würde deshalb von unserer öffentlichen Meinung sehr ungünstig aufgenommen werden. Wir nehmen insolgedessen mit Vergnügen davon Kenntnis, daß es sich fürs erste nur darum handelt, diese Konzession für England zu sichern, und daß alle Fragen, die sich auf die Ausführung dieses Unternehmens beziehen, später gemeinschaftlich mit uns geregelt werden sollen. Endlich danken wir dem Botschafter für seine Mitteilung, daß man in London keine Einwendungen dagegen erhebt, daß sich englisches Kapital an dem Bau der russischen Linien in Nordpersien beteiligt.“

**Telegramm des russischen Gesandten in Teheran an den russischen Außenminister vom 19. März/1. April 1911. — Nr. 221.**

Der hiesige englische Gesandte ist beauftragt worden, die persische Regierung offiziell zu bitten, England eine Konzession für die Erbauung eines Hafens in Ormusieh zu gewähren, ebenso für eine Eisenbahn von diesem Punkte bis Rhoremabad und eine Zweiglinie nach Mohammera. Es wird bestimmt darauf hingewiesen, daß es sich fürs erste nur um ein Vorzugsrecht handelt.

**Telegramm des russischen Gesandten in Teheran an den russischen Außenminister vom 21. März/3. April 1911. — Nr. 224.**

Fortsetzung meines Telegramms Nr. 221. Streng vertraulich. Sofort nach Empfang der Note des englischen Gesandten hat ihn der Außenminister, die Note zeitweilig zurückzunehmen, angeblich weil die persische öffentliche Meinung diese Konzession mit dem Bestreben Englands in Verbindung bringen werde,

bessere Beziehungen zur persischen Regierung zu unterhalten. Auf Grund erhaltener Instruktionen hat der englische Gesandte diese Bitte abgelehnt.

**Telegramm des russischen Gesandten in Teheran an den russischen Außenminister vom 13./26. April 1911.**

Die persische Regierung hat die Bitte Englands um eine Eisenbahnkonzession von Mohammera nach Rhoremabad unter dem Vorwande abgelehnt, daß die Eisenbahnen in Persien rein kommerzielle Unternehmungen sein müssen. Der Außenminister hat dem Gesandten mündlich erklärt, die Perser erblicken in dieser Linie insofern ein politisches Ziel, als die Bahn nicht in die russische Einflußsphäre einführen soll, wodurch sozusagen die Teilung Persiens in Interessensphären bestätigt würde. Der Regent hat die Meinung geäußert, daß eine Konzession für eine Eisenbahn von der russischen Grenze nach Mohammera wahrscheinlich einem internationalen oder englisch-russisch-französischen Syndikate erteilt werden würde. Letzteres könnte dann die Kontrolle der einzelnen Teile der Linie gemäß den Interessensphären unter sich verteilen.

**Telegramm des russischen Außenministers an den russischen Botschafter in Konstantinopel vom 26. April/9. Mai 1911. — Nr. 576.**

Die Verhandlungen über die Eisenbahn von Bagdad zum Persischen Golf scheinen sich in die Länge zu ziehen und bitte ich Sie, folgende Fragen zu beantworten:

1. Inwieweit kann die Türkei über diese Linie wieder frei verfügen und welche Rechte hat Deutschland für sich ausbedungen?

2. Ist die Deutschland gewährte Konzession für eine Bahn von Bagdad nach Alexandrette und die Erbauung des dortigen Hafens eine Kompensation für den Verzicht auf die Linie Bagdad—Persischer Golf?

3. Sind die entsprechenden Abmachungen dokumentarisch niedergelegt, und zwar in welcher Form und in einem oder mehreren Dokumenten?

**Telegramm des russischen Botschafters in Konstantinopel an den russischen Außenminister vom 28. April/11. Mai 1911. — Nr. 229.**

Ihr Telegramm 576 erhalten. Die Verzögerung des Abschlusses der Verhandlungen beunruhigt die Türken und ist damit zu erklären, daß England immer noch keine Antwort auf den türkischen Vorschlag über die Internationalisierung der Bahn Bagdad—Persischer Golf gegeben hat.

1. Den Informationen des englischen und französischen Botschafters zufolge hat Deutschland sich nur folgendes Recht ausbedungen: Der Anteil Deutschlands muß ebenso groß sein wie der irgendeiner anderen Macht. Im übrigen scheinen die Türken wieder frei über diesen Sektor verfügen zu können.

2. Die Konzession für die Bahn und den Hafen in Alexandrette ist anlässlich der letztjährigen Anleihe in Berlin und Wien gewährt worden. Um sich aber diese wichtige Konzession endgültig zu sichern, hat Deutschland wahrscheinlich bei seinem Verzicht auf die Linie Bagdad—Persischer Golf weitgehendes Entgegenkommen gezeigt.

3. Die formale Seite der Abmachungen ist geheim, doch werde ich versuchen, Ihnen möglichst genaue Mitteilungen hierüber zu machen.

**Telegramm des russischen Außenministers an den russischen Botschafter in Konstantinopel vom 2./15. Mai 1911. — Nr. 610.**

Aus meiner Unterredung mit dem deutschen Botschafter schließe ich, daß Deutschland noch nicht endgültig auf die Linie Bagdad—Persischer Golf verzichtet hat. Eine endgültige Entscheidung wird erst erfolgen, nachdem einige andere Deutschland interessierende Fragen geregelt sein werden. Wir würden gern wissen, welcher Zusammenhang zwischen der Konzession Alexandrette und dem Verzicht Deutschlands auf die Linie Bagdad—Persischer Golf besteht und ob die Ausführung des ersten Unternehmens von letzterem abhängt.

**Telegramm des russischen Botschafters in Konstantinopel an den russischen Außenminister vom 4./17. Mai 1911. — Nr. 264.**

Unter Nr. 265 erhalten Sie den Wortlaut der dem englischen und französischen Botschafter gemachten türkischen Mit-

teilungen über den deutschen Verzicht auf die Linie Bagdad—Persischer Golf. Der Wortlaut der deutschen Deklaration selbst ist den Botschaftern unbekannt. Beide halten die Deklaration für absichtlich unklar und wie alle Abmachungen Deutschlands mit der Türkei unvorteilhaft für letztere, wozu gewöhnlich Bestechungen beitragen. Die Konzession Alexandrette ist endgültig und hängt von der deutschen Teilnahme an der Bahn Bagdad—Persischer Golf nicht ab. Die englische Regierung hat immer noch nicht geantwortet.

**Telegramm des russischen Botschafters in Konstantinopel an den russischen Außenminister vom 4./17. Mai 1911. — Nr. 265.**

„8. März 1911. Deklaration. Die Bagdadgesellschaft ist bereit, von ihrer Konzession der 4- oder 500-Kilometer-Eisenbahn vom Persischen Golfe abzusehen, ebenso von der Konzession eines Hafens in Basra und im Persischen Golf zugunsten einer neuen türkischen Gesellschaft, in welcher die Bagdadbahn-Gesellschaft hinsichtlich des türkischen Kapitals in der Minderheit zu sein bereit ist. Immerhin wünscht sie sich in gleichem Maße wie das Kapital einer dritten nichttürkischen Macht zu beteiligen. Gleichzeitig behält sich die Bagdadbahn-Gesellschaft vor, sich mit der neuen Gesellschaft oder dem türkischen Staat zu verständigen, um eine Kompensation für den für sie aus dem Verzicht auf die oben erwähnten 500 Kilometer erwachsenden Schaden zu erhalten; um so mehr, als die Erbauung der erwähnten Strecke leichter und weniger kostspielig ist als der übrige Teil der Bagdadlinie.“ Dieser Wortlaut ist den beiden Botschaften am 11./24. März mitgeteilt worden. In dem von Lottner übergebenen Exemplar sind die Worte „ist bereit abzusehen“ von Rifaat Pascha in „sieht ab“ verändert, und das Wort „Kompensation“ ersetzt das Wort „Entschädigung“, welches durchgestrichen ist. Die Botschafter erklären sich nicht diesen Unterschied.

**Brief des russischen Botschafters in London an den russischen Außenminister vom 19. Juli/1. August 1911.**

Sir Edward Grey hat mir vor einigen Tagen versprochen, mir die Antwort Englands auf die Vorschläge der Türkei hin-

sichtlich der Bahn Bagdad—Persischer Golf und der türkischen Zollerhöhung mitzuteilen. Der türkische Vorschlag sah, wie Ihnen bereits bekannt, eine neue Gesellschaft vor, an der die Türkei sich mit 40, und Deutschland, Frankreich und England mit je 20 % beteiligen sollten. Auf diese Weise hätte Deutschland indirekt über 60 % verfügen können.

Der englische Gegenvorschlag ersetzt diese Kombination durch eine gleiche Anteilnahme der genannten vier Mächte und einen fünften Teil für Rußland, wie wir es seinerzeit gewünscht haben.

Ich glaube nicht, daß die Türkei oder Deutschland diese neuen englischen Vorschläge annehmen können.

**Telegramm des russischen Botschafters in Konstantinopel an den russischen Außenminister vom 16./29. Dezember 1911. — Nr. 762.**

Der englische Botschafter hat mir gestern vertraulich mitgeteilt, er habe energisch, wenn auch nicht offiziell, gegen die der deutschen Bagdadbahn-Gesellschaft zugeschriebene Absicht protestiert, die Richtung der Linie zwischen Mossul und Bagdad im Sinne einer Annäherung an Khanekin zu verändern. Eine derartige Veränderung der Hauptlinie könne nicht zugelassen werden, solange zwischen London und Konstantinopel Verhandlungen über die Linie Bagdad—Persischer Golf geführt werden, die auf der Voraussetzung beruhen, daß der übrige Teil der Bagdadbahn keiner Veränderung unterworfen wird. Der Großwesir hat ihm geantwortet, ihm sei von einer derartigen Absicht der Bagdadbahn-Gesellschaft nichts bekannt, er halte jedoch die vom Botschafter angeführten Gründe für stichhaltig. Der stellvertretende Außenminister erklärte gleichfalls, von einem derartigen Vorhaben der deutschen Gesellschaft nichts zu wissen. Er bestätigte dem Botschafter, daß das türkisch-persische Protokoll über die gegenseitige Abgrenzung in Teheran unterschrieben worden ist und daß die türkischen Mitglieder der gemischten Kommission bereits ernannt sind und sich in Konstantinopel befinden. Aus Zeitungsnachrichten ist ersichtlich, daß der Ministerrat den türkischen Truppen in persischen Gebieten befohlen hat, alle Zusammenstöße mit russischen Truppen zu vermeiden.

**Telegramm des russischen Konsuls in Bagdad an die russische Botschaft in Konstantinopel vom 30. Januar/12. Februar 1912.**

Die Vorarbeiten der Strecke Mossul—Bagdad sind beendet und werden zur Bestätigung nach Frankfurt und dann nach Konstantinopel geschickt. Meisner sagt, daß ein neuer Rekord der Schnelligkeit erzielt worden sei, da man im Durchschnitt täglich einen Kilometer im Plan eingetragen hat, trotz mancher technischen Schwierigkeiten. Nach einer wöchentlichen Pause werden die Ingenieure die Arbeiten auf der Strecke Sadidja—Khanekin beginnen.

**Telegramm des russischen Botschafters in Konstantinopel an den russischen Außenminister vom 10./23. April 1912. — Nr. 177.**

Unser Konsul in Bagdad telegraphiert: Die Pläne der Linie Bagdad—Mossul sind vom Verkehrsminister bestätigt worden. Meisner ist nach Basra gefahren, um dort Depots zu organisieren.

**Telegramm des russischen Botschafters in Paris an den russischen Außenminister vom 19. Mai/1. Juni 1912. — Nr. 92.**

Sicheren Informationen zufolge braucht die Deutsche Bank weitere Mittel für die Bagdadbahn und hat von der Ottomanischen Bank verlangt, den noch nicht eingelösten Teil der Obligationen für ungefähr 60 Millionen Franken zu bezahlen, andernfalls auf diesen Teil zu verzichten, ebenso wie auf die Teilnahme an weiteren Emissionen. Da die Ottomanische Bank über keine flüssigen Mittel verfügt, hat sie die französische Regierung gebeten, ihr zu erlauben, die genannte Summe mit Hilfe von französischen Banken zu realisieren. Die französische Regierung befürchtet einerseits, daß Frankreich im Falle einer Absage vollständig aus dem Bagdadunternehmen ausgeschlossen sein wird, und andererseits, daß eine derartige, wenn auch nicht öffentliche Realisation als erster Schritt zur Zulassung deutscher Werte an der Pariser Börse aufgefaßt werden kann. Man beabsichtigt sich an englische Banken zu wenden. Über diese Frage ist vom Ministerrate besonders beraten worden. Ich werde die weitere Entwicklung verfolgen.

**Telegramm des russischen Botschafters in London an den russischen Außenminister vom 1./14. Juni 1912. — Nr. 170.**

Nicolson hat mich gebeten, Sie ganz vertraulich zu fragen, inwieweit es der russischen Regierung wirklich daran liegt, sich mit einem Fünftel an dem Golfsektor der Bagdadbahn zu beteiligen. Er sagt, er habe dieselbe Frage Cambon gestellt. Bis jetzt wären die Verhandlungen zwischen England und der Türkei davon ausgegangen, daß die fünf Mächte gleiche Teile erhalten, wobei Deutschland nur darauf bestanden habe, daß sein Anteil ebenso groß sei wie der irgendeiner andern nichttürkischen Macht. Nicolson sagte, daß in Wirklichkeit Deutschland anfangs mehr verlangt habe, daß diese Forderungen aber keinen Erfolg gehabt und daß die Türkei sich heute fünf gleichen Teilen widersetze; andererseits sei es jetzt möglich, eine Lösung zu finden, die England 50 % geben würde, wenn Rußland und Frankreich eine Beteiligung ihrerseits nicht für durchaus notwendig halten.

**Telegramm des russischen Außenministers an den russischen Botschafter in Paris vom 4./17. Juni 1912. — Nr. 1131.**

Ich beziehe mich auf das Telegramm Bendendorffs Nr. 170. Die Frage unserer Teilnahme an dem südlichen Ende der Bagdadbahn hat für uns wenig Bedeutung, obwohl wir auf diese Weise die Möglichkeit hätten, über die Lage der Dinge in diesem Sektor der Bagdadbahn besser unterrichtet zu sein. Seinerzeit haben wir uns bereit erklärt, einen fünften Teil zu übernehmen, hauptsächlich um das Prinzip des gemeinsamen Vorgehens mit England und Frankreich in dieser Frage aufrechtzuerhalten und um unsere Stimme zugunsten dieser beiden Staaten abgeben zu können. Jetzt sind wir bereit, auf diese Beteiligung zu verzichten, möchten aber gerne vorher die Ansicht der französischen Regierung kennen.

**Telegramm des russischen Botschafters in Paris an den russischen Außenminister vom 7./20. Juni 1912. — Nr. 113.**

Ihr Telegramm Nr. 1131 erhalten. Poincaré hat eine ähnliche Anfrage aus London erhalten, dieselbe jedoch noch nicht

beantwortet, da in Berlin augenblicklich Verhandlungen zwischen der Deutschen Bank und den französischen Teilnehmern des Bagdadbahn-Unternehmens stattfinden. Vom Ausgange dieser Verhandlungen wird es abhängen, ob die Franzosen in diesem Unternehmen bleiben, was Poincaré sehr wünscht, und dieses muß andererseits auf die Stellungnahme Frankreichs in der oben-erwähnten Frage zurückwirken. Poincaré dankt für unsere freundschaftliche Anfrage, bittet uns jedoch noch zuzuwarten.

**Telegramm des russischen Botschafters in Paris an den russischen Außenminister vom 13./26. Juni 1912. — Nr. 122.**

Poincaré hat mir erklärt, daß der Zusammenhang zwischen der von den Engländern aufgeworfenen Frage und den französischen Verhandlungen mit der Deutschen Bank rein finanzieller Natur ist. Wenn die Deutschen auf der Realisation eines Teiles der Anleihe bestehen, welche sich im Portefeuille der Ottomanischen Bank befindet, wird letztere sich wahrscheinlich an englische Banken wenden und dies könnte zu einem Abereinkommen hinsichtlich des südlichen Teiles der Bagdadbahn führen.

**Telegramm des russischen Geschäftsträgers in Paris an den russischen Außenminister vom 1./14. August 1912. — Nr. 145.**

Die Zeitungen haben die vom Echo de Paris gebrachte Nachricht nicht beachtet. Unser Finanzagent jedoch legt der Nachricht über die Gründung einer neuen Gesellschaft große Bedeutung bei. Dies würde seiner Ansicht nach beweisen, daß die Bagdadbahn-Gesellschaft beschlossen hat, den Bau der Bahn von Bagdad zu beginnen und eine Linie nach Sadidje und eine Zweiglinie nach Khanekin zu führen, um uns auf diese Weise zu zwingen, die Linie Khanekin—Teheran zu bauen. Aus der Zeitung ist nicht ersichtlich, ob die neue Gesellschaft von der türkischen Regierung anerkannt worden ist.

**Telegramm des russischen Außenministeriums an den russischen Geschäftsträger in London vom 8./21. August 1912. — Nr. 1591.**

In der französischen Zeitung Echo de Paris vom 12. August wird mitgeteilt, daß zwischen Lynch und der Deutschen Bank

ein Abkommen getroffen worden ist, eine Gesellschaft unter dem Namen „Gesellschaft orientalischer Flußtransporte“ zu gründen, um auf dem Tigris und Euphrat Baumaterialien, Arbeiter und auch sonstige Waren für die Bagdadbahn zu befördern. Auch die türkische Dampfschiffgesellschaft soll diesem Unternehmen beitreten. Ich bitte Sie, uns zu telegraphieren, ob die Nachricht über die Bildung einer solchen Gesellschaft richtig ist — sie wäre das erste englisch-deutsche Unternehmen.

**Telegramm des russischen Geschäftsträgers in London an den russischen Außenminister vom 10./23. August 1912. — Nr. 214.**

Ihr Telegramm Nr. 1591 erhalten. Ich erfahre von Mallet, daß in der Tat ein Abkommen zwischen Lynch und der Deutschen Bank unterzeichnet worden ist. Einzelheiten sind mir unbekannt. Die Verhandlungen wurden von Lynch selbständig geführt, und erst nach deren Abschluß hat er angefragt, ob die englische Regierung Einspruch erhebe. Da diese dem Unternehmen keine politische Bedeutung beimißt, hat sie ihre Zustimmung gegeben.

**Telegramm des russischen Geschäftsträgers in Paris an den russischen Außenminister vom 25. August/7. September 1912. — Nr. 186.**

Der aus der Schweiz zurückgekehrte N. Rafalowitch bittet mich, Ihnen folgendes mitzuteilen: Nach Abschluß des Abkommens mit Lynch hat Gwinner der Ottomanischen Bank in Paris als der Vertreterin der französischen Gruppe an der Bagdadbahn mitgeteilt, daß man beabsichtigt, den nächsten Abschnitt nicht von Westen aus, sondern von Bagdad aus zu bauen, um auf diese Weise Khanekin im Jahre 1916 zu erreichen. Die Mitwirkung der französischen Gruppe ist wichtig, da sie ihre Teilnahme bei der Realisation der Obligationen für den neuen Abschnitt von Westen aus versprochen hat. Gwinner wünscht diese Zustimmung zu dem Abschnitt Bagdad—Sabidje zu erhalten. Die Ottomanische Bank hat diesen Vorschlag günstig angenommen. Es ist durchaus notwendig, auf dieselbe mit Hilfe der französischen Regierung einzuwirken. Das beste Mittel, die Haltung der Franzosen in dieser Frage zu verändern, würde darin bestehen, daß wir sie zur Beteiligung an der transpersischen

Bahn heranziehen und möglichst schnell die Bahnlinie Baku—Teheran in Angriff nehmen. Die Franzosen werden anscheinend gern mit uns in Verhandlungen eintreten, doch darf man nicht Zeit verlieren, da sie ihre Beteiligung an der Bagdadbahn nur einem andern realen Unternehmen zum Opfer bringen werden. Das letzte Vorgehen der Deutschen ist sehr entschieden und erfolgreich gewesen und zwingt uns, unverzüglich zu handeln.

**Telegramm des russischen Außenministers an den russischen Geschäftsträger in London vom 29. August/11. September 1912. — Nr. 1790.**

Unser Generalkonsul in Bagdad telegraphiert, das Abkommen mit den Türken ist am 3. September unterzeichnet worden. Lynch stellt die Dampfschiffe, die Deutsche Bank die Flußlähne, die Türken geben ein Drittel des nötigen Kapitals. Da Lynch das ganze Unternehmen leiten wird, so wird es von der öffentlichen Meinung nur als eine Ausdehnung der Dampfschiffahrtsgesellschaft Lynch betrachtet. Man kennt hier noch keine Einzelheiten.

**Telegramm des russischen Geschäftsträgers in London an den russischen Außenminister vom 31. August/13. September 1912. — Nr. 230.**

Das Projekt, die Zweiglinie Bagdad—Rhanekin zu bauen, ehe die Hauptlinie fertiggestellt ist, widerspricht der Ansicht Greys nach den Interessen Deutschlands und wäre nur für England vorteilhaft, da dieses dann den ganzen Handel über den Persischen Golf in seine Hände bekommen würde. Grey zweifelt daher, daß die südliche Zweiglinie im Jahre 1916 fertiggestellt sein wird, es sei denn, daß Rhanekin mit der schon bereits erbauten Hauptlinie verbunden würde.

**Telegramm des russischen Botschafters in London an den russischen Außenminister vom 26. April/9. Mai 1913. — Nr. 433.**

Nicolson benachrichtigt mich, daß sich der frühere Standpunkt der englischen Regierung geändert habe, und daß das Kabinett von London keinen Einspruch mehr gegen den Bau der Bahn Bagdad—Basra erhebe, jedoch unter der Bedingung, daß zwei der Direktoren Engländer sein müssen.

**Telegramm des russischen Außenministers an den russischen Botschafter in London vom 3./16. Mai 1913. — Nr. 1266.**

Die Zeitungen berichten über den Abschluß des folgenden englisch-türkischen Übereinkommens: Koweit befindet sich in der englischen Einflußsphäre. Die Engländer bauen einen Hafen in Basra, sie übernehmen die Leitung der Linie Basra—Koweit und gewähren eine Anleihe von 3 Millionen Pfund Sterling für Reformen in Ostanatolien und Syrien. Ich bitte Sie, uns zu benachrichtigen, wieweit diese Nachrichten richtig sind. Wenn andere Staaten im Zusammenhang mit der Lösung der Frage Kompensationen erhalten, so müssen auch wir auf solche Ansprüche erheben.

**Telegramm des russischen Botschafters in Konstantinopel an den russischen Außenminister vom 5./18. Mai 1913. — Nr. 354.**

Ihr Telegramm 1266 erhalten. Soviel ich weiß, sind die von dem Korrespondenten der Zeitung *Matin* mitgeteilten Nachrichten übertrieben. Der englische Botschafter behauptet, nicht auf dem laufenden der Verhandlungen zu sein, da diese in London geführt werden. Der Großwesir erklärt ziemlich unbestimmt, daß die Verhandlungen einen günstigen Verlauf nehmen, daß jedoch über zwei Punkte noch kein Einvernehmen erzielt sei. Ich nehme an, daß es sich nicht um eine offizielle Anerkennung des englischen Protektorates über Koweit handelt, sondern um die türkische Anerkennung der erblichen Rechte des Scheichs von Koweit, den die Pforte bis jetzt als einen einfachen Kaimakam betrachtete. Eine derartige Anerkennung stärkt natürlich den englischen Einfluß.

Was die Bedingungen der Erbauung der Bagdadbahn anbelangt, so sind diese aus meinen früheren Berichten bekannt, und ich habe keine Informationen, daß eine Änderung eingetreten ist. Die Dreimillionen-Anleihe scheint mir unwahrscheinlich, bis die Pariser Kommission ihre Arbeiten beendet haben wird. Ich nehme an, daß genauere Nachrichten aus London zu erhalten sein werden.

**Telegramm des russischen Geschäftsträgers in London an den russischen Außenminister vom 6./19. Mai 1913. — Nr. 452.**

Nicolson bestätigt, daß die Nachrichten der Times vom 4. Mai den Tatsachen entsprechen. Die Verhandlungen mit der Türkei wurden hier mit Haki Pascha geführt, welcher, wie es sich jetzt herausstellt, die hiesige deutsche Botschaft über diese Verhandlungen systematisch unterrichtet hat. Nach der Rückkehr Lichnowskys erwartet man auch die Ankunft Gwinners, und dann wird wahrscheinlich der Meinungsaustausch mit der deutschen Regierung beginnen. Da es in der Türkei kaum gelingen wird, eine besondere Gesellschaft zum Bau des letzten Abschnittes zu bilden, so glaubt Nicolson, daß dieser letzten Endes der Bagdadbahn-Gesellschaft überlassen werden wird.

**Telegramm des russischen Botschafters in London an den russischen Außenminister vom 8./21. Mai 1913. — Nr. 461.**

Grey hat Cambon und mich gebeten, ihn aufzusuchen, und uns mitgeteilt, er habe mit uns über die Bagdadbahn zu sprechen, erstens weil England durch die russische und französische Zustimmung zu der vierprozentigen Zollerhöhung gebunden sei, und zweitens, weil diese Frage von der Pariser Kommission besprochen werden müßte. Grey sagte uns, die englische Regierung halte es nicht mehr für möglich, sich der Bagdadbahn prinzipiell noch länger zu widersetzen, doch müsse sie ihre eigenen Interessen beim Bau der Linie bis zum Persischen Golf wahren. Deshalb sei die englische Regierung im Begriff, mit der Türkei ein Abkommen zu treffen, dem zufolge gewisse Fragen im Persischen Golf, wie Koweit, die Insel Bahrin und die Schifffahrt, geregelt werden würden, während andererseits die Türkei die Möglichkeit erhalte, die Bahn von Bagdad nach Basra zu bauen, unter der Bedingung, daß dieselbe über Basra nicht hinausgehe, jedenfalls nicht ohne englische Zustimmung, und daß zwei der Direktoren der Bahn Engländer seien, ohne daß sich England sonst an der Unternehmung beteilige, da alle Versuche, diese Bahnlinie zu internationalisieren, erfolglos geblieben wären. Diese Direktoren hätten keine andere Aufgabe, als die englischen Interessen in Tariffragen zu vertreten. Diese beiden Bedingun-

gen seien vorbeugender Natur, und England erwerbe auf diese Weise nur ein negatives Recht. Unter diesen Bedingungen sei England bereit, im Falle der Zustimmung Rußlands und Frankreichs, seine Einwilligung zur vierprozentigen Zollerhöhung zu geben. Grey hat Cambon und mich, dies zur Kenntnis unserer Regierungen zu bringen. Unterdessen hat Rühlmann, der mit einem Beamten des englischen Außenministeriums, Parker, diese Frage behandelt, erklärt, daß diese Angelegenheit zwar die deutschen Interessen direkt berühre, da die deutsche Konzession sich nicht nur bis Basra, sondern auch bis zum Persischen Golf erstreckte, daß aber Deutschland trotzdem keine Einwendungen gegen ein englisch-türkisches Abkommen erheben werde, unter der Bedingung jedoch, daß für die finanziellen Mittel zum Bau der Linie bis Bagdad und bis Basra ein Äquivalent gefunden werde, da ein Teil der zu diesem Zwecke in Aussicht genommenen Mittel aus der europäischen Türkei, die ja jetzt nicht mehr einen Bestandteil des Türkischen Reiches bildet, herstamme. Dieses der Stand der Verhandlungen mit Deutschland.

Grey wies uns darauf hin, daß Englands Zustimmung zur Zollerhöhung nur den Zweck hat, seine Interessen zu wahren, soweit sie durch das Unternehmen Bagdad—Basra in Frage gestellt werden. Diese Garantien konnten auf keine andere Weise gesichert werden. Auf meine Frage, ob im Laufe der Verhandlungen auch von der Linie Bagdad—Khanekin die Rede gewesen sei, erwiderte Grey, daß, abgesehen von nicht autorisierten finanziellen Kreisen, die Frage dieser Linie nicht berührt worden sei und daß die englische Regierung keine Verhandlungen über eine Bahnlinie führen werde, an der Rußland unmittelbar interessiert sei.

**Telegramm des russischen Botschafters in Paris an den russischen Außenminister vom 13./26. Mai 1913. — Nr. 260.**

Hinsichtlich der englisch-türkischen Verhandlungen verfügt man hier ungefähr über dieselben Informationen wie unsere Botschafter in Konstantinopel und London. England verzichtet auf den Bau der Linie Bagdad—Basra, ernannt aber zwei Mitglieder der Verwaltung. Die Strecke Basra—Koweit wird überhaupt nicht gebaut werden. Die Türkei erkennt die Stellung

Englands in Koweit und im Persischen Golfe an. Diese Frage ist nunmehr endgültig erledigt. Hinsichtlich der Verhandlungen Englands mit Deutschland glaubt Pichon, daß die Deutschen die englische Zustimmung dazu erhalten wollen, daß alle Überschüsse der „öffentlichen Schuld“ zur Sicherstellung des Bagdadunternehmens verwandt werden. Grey hat versprochen, keinen Beschluß zu fassen, ohne sich mit Frankreich verständigt zu haben. Das Pariser Kabinett berät, wie es sich zu dieser neuen Lage der Dinge stellen solle. Hiermit in Verbindung steht die Frage der Realisation der 8 Millionen Franken, die den französischen Anteil an den beiden letzten Abschnitten der Bagdadbahn darstellen. Die Deutsche Bank besteht auf dieser Realisation, während die französische Regierung einer solchen Emission auf dem französischen Markte immer noch abgeneigt ist. Die Frage wird wahrscheinlich durch die Errichtung eines „Omnium“ für die französischen Eisenbahnunternehmungen in der Türkei gelöst werden. Was die Linie Bagdad—Basra anbelangt, so wird Frankreich wahrscheinlich auch für sich zwei Stellen in der Verwaltung beanspruchen. Auf alle Fälle werden Verhandlungen Frankreichs mit der Türkei und auch Deutschland nötig werden, und letzteres wird wahrscheinlich versuchen, auch Frankreichs Zustimmung zu der Verwendung der Überschüsse der „öffentlichen Schuld“ zu erhalten.

**Telegramm des russischen Botschafters in Paris an den russischen Außenminister vom 17./30. Mai 1913. — Nr. 264.**

Ich beziehe mich auf mein Telegramm Nr. 260. Ich ersehe aus einer Unterredung mit Pichon, daß meine Mitteilung, Frankreich beanspruche zwei Stellen im Verwaltungsrate, auf einem Irrtum beruht. Pichon erklärt, die bevorstehenden Verhandlungen zwischen Frankreich und Deutschland bezwecken hauptsächlich, Frankreich die Erbauung und Entwicklung eines Eisenbahnnetzes in Syrien und Anatolien zu sichern. Pichon beabsichtigt die Anwesenheit der zur Pariser Finanzkonferenz eingetroffenen deutschen finanziellen Vertreter zu benutzen, um mit ihnen in einen Meinungsaustausch einzutreten. Auf alle Fälle wird er uns von dem Gange der Verhandlungen benachrichtigen.