



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Diplomatische Aktenstücke zur Geschichte der Entente politik der Vorkriegsjahre

Siebert, Benno von

Berlin [u.a.], 1925

Rußlands prinzipieller Standpunkt.

[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 Iswolsty 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