



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Diplomatische Aktenstücke zur Geschichte der Ententepolitik der Vorkriegsjahre**

**Siebert, Benno von**

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

Deutsch-türkische Verhandlungen auf der Grundlage der Verwendung der  
Zehntenüberschüsse als Kilometergarantie.

---

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

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 Lomthor 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 Lovther 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 unvoreteilhaften 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.