



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

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

**Siebert, Benno von**

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

Verhandlungen Lynch-Deutsche Bank über die Schifffahrt auf dem Tigris.

---

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

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 Rhanekin zu führen, um uns auf diese Weise zu zwingen, die Linie Rhanekin—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 aufgenommen. 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 Dampfschiffahrtgesellschaft 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.