



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

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

**Siebert, Benno von**

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

Die Verhandlungen im Mai 1913.

---

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

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.

**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 Nichnowskys 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—Rhanein 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.