



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Diplomatische Aktenstücke zur Geschichte der Ententepolitik der Vorkriegsjahre

Siebert, Benno von

Berlin [u.a.], 1925

Deutsch-englische Verhandlungen Bagdad-Koweit und die vierprozentige Erhöhung der türkischen Einfuhrzölle. Nov. 1909 bis Febr. 1910.

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

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 Iswolsky 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 Ereğli 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 ersichert 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 Interessenssphären 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.

Zimmerlin 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 Bompard 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