



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
HEIDELBERG

Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte
Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris
(Institut historique allemand)
Band 8 (1980)

DOI:10.11588/fr.1980.0.49939

Rechtshinweis

Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

GREGOR SCHÖLLGEN

»GERMANOPHOBIA«
DEUTSCHLAND, ENGLAND UND DIE ORIENTALISCHE FRAGE
IM SPIEGEL DER BRITISCHEN PRESSE 1900–1903

»It is impossible to exaggerate the violence of the outburst of public opinion . . .« Mit diesen Worten gab der britische Außenminister, Lord Lansdowne, in einem Schreiben an den englischen Botschafter in Konstantinopel, Sir Nicholas O'Connor, am 6. Mai 1903¹ seinem Erstaunen über die Reaktion der britischen Öffentlichkeit auf die geplante englische Beteiligung an der Bagdadbahn Ausdruck, die derart heftig war, daß für britische Politiker und Diplomaten feststand, »that it would be impossible for a very long time to come, for any English Government to cooperate in any way with Germany«.²

Was aber waren die Gründe dieser so ungewöhnlich heftigen, bereits zeitgenössisch als »Germanophobia« gedeuteten Reaktion der öffentlichen Meinung? Im folgenden soll dieser bislang nur in Ansätzen und in der Regel isoliert untersuchten Frage³ anhand einer Analyse einschlägiger, in den Jahren 1900–1903 in den wichtigsten Presseorganen erschienener Zeitungs- und Zeitschriftenartikel nachgegangen werden.

Zu diesem Zweck gilt es jedoch vorab einen kurzen Überblick über den Gang der Bagdadbahnverhandlungen zwischen 1899 und 1903 selbst zu gewinnen. Am 26. November 1899 nämlich war der unter deutscher Kontrolle stehenden und 1889 gegründeten Anatolischen Eisenbahngesellschaft, die bereits die Bahnverbindung von Konstantinopel nach Konia fertiggestellt hatte, die vorläufige Konzession zum Bau der Bagdadbahn erteilt worden, in der u. a. grundsätzlich die Verpflichtung der Gesellschaft festgehalten wurde, innerhalb von acht Jahren eine Bahn von Konia nach

¹ Nachlaß Lansdowne, Public Record Office London/Foreign Office (im folgenden zitiert als PRO/FO), 800/143 (Entwurf). Außerdem gelten folgende Abkürzungen: PA/AA – Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes in Bonn; GP – Die Große Politik der Europäischen Kabinette 1871–1914. Sammlung der Diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes, hrsg. von J. LEPSIUS u. a., Berlin 1922 ff.; BD – Die Britischen Amtlichen Dokumente über den Ursprung des Weltkrieges. Dt. Ausgabe hrsg. von H. LUTZ, Berlin 1928 ff.

² Lascelles an Lansdowne, 15. Mai 1903, Nachlaß Lascelles, PRO/FO, 800/18 (Abschrift).

³ Vgl. z. B. Edward Mead EARLE, *Turkey, The Great Powers, and The Bagdad Railway. A Study in Imperialism*, New York 1924, S. 180 ff.; Maybelle Kennedy CHAPMAN, *Great Britain and the Bagdad Railway, 1888–1914*, Northampton (Mass) 1948, S. 53 ff.; Jens B. PLASS, *England zwischen Rußland und Deutschland. Der Persische Golf in der britischen Vorkriegspolitik, 1899–1907*, dargestellt nach englischem Archivmaterial, Hamburg 1966, S. 58 ff.; Stuart A. COHEN, *British Policy in Mesopotamia, 1903–1914*, London 1976, S. 35 ff. Die Untersuchung von Rüdiger SCHÜTZ, *Die deutsch-englische Entfremdung im Spiegel der britischen Presse von 1897–1903*, Phil. Diss., Aachen 1969, konzentriert sich vor allem auf die Flottenfrage und die Bündnisverhandlungen der Jahre 1897 bis 1901 und behandelt das Bagdadbahnproblem nur am Rande (z. B. S. 255 ff.). Zum Deutschlandbild der britischen Presse in den Jahren 1902/03 vgl. zuletzt Paul M. KENNEDY, *The Rise of the Anglo-German Antagonism 1860–1914*, Lond 1980, s. 255 ff.

Bagdad und Basra zu bauen.⁴ Die Einzelheiten – wie z. B. die genaue Streckenführung und die Frage der Finanzierung des Unternehmens – waren einer späteren Regelung vorbehalten.

Vor allem war es der Deutschen Bank und namentlich ihrem Direktor, Georg von Siemens, der zugleich Direktor der Anatolischen Eisenbahngesellschaft war, bis dahin nicht gelungen, englisches Kapital für eine Beteiligung an dem Unternehmen zu gewinnen. Eine solche schien ihm aber, wie er in einem am 15. November 1899 dem Auswärtigen Amt zugestellten Memorandum formulierte,⁵ deswegen vonnöten, weil die Bahn in seinen Augen überhaupt nur gebaut werden könne »durch eine Privat-Unternehmung unter deutscher Führung, an welcher Deutschland, England und Frankreich beteiligt sind . . ., weil nur eine solche der Anglo-Indischen Regierung dasjenige Vertrauen einflößen wird, welches erforderlich ist, um derselben die angloindische Post anzuvertrauen. Ohne diese Post aber würde der Bahn der notwendige internationale Verkehr fehlen.«

Freilich standen die englische Regierung und die britische Presse einem Erwerb dieser Konzession durch ein unter deutscher Führung stehendes Konsortium ursprünglich keineswegs unfreundlich gegenüber. So erklärte z. B. der englische Kolonialminister, Joseph Chamberlain, der sich ja zu eben dieser Zeit noch maßgeblich um das Zustandekommen eines deutsch-englischen Bündnisses bemühte, dem Kaiser bei dessen England-Aufenthalt im November 1899, es »sei ihm lieber, die Deutschen in Kleinasien zu sehen, als die Russen und Franzosen«,⁶ und auch in der »Times« stand etwa unter dem Datum des 12. September 1899 zu lesen: »We are unable . . . to share in the apprehensions that have been expressed in some quarters lest the extension of the material interests of Germany in Asiatic Turkey, which are already very considerable, should involve any danger to our Eastern Empire and our commercial interests beyond the Isthmus of Suez. English commerce can only gain by the opening up of undeveloped communities . . . We welcome, therefore, the progress of German enterprise in Asia Minor and in the Turkish provinces stretching to the Persian Gulf.«⁷

Tatsächlich schienen dann die Voraussetzungen für eine britische Beteiligung an der Bagdadbahn in den Jahren 1901–1903 nicht ungünstig zu sein. Zwar endeten erste Sondierungsversuche durch Georg von Siemens Anfang des Jahres 1901 im Foreign Office für diesen enttäuschend,⁸ doch zeigte sich sehr bald, daß einige englische Politiker und Diplomaten – neben Lansdowne und O'Connor vor allem der britische Botschafter in Berlin, Sir Frank Lascelles, – das Projekt nicht nur als für Englands Interessen wichtiges Unternehmen erachteten, sondern ihrerseits sogar die britischen Finanzkreise für eine Beteiligung an demselben zu mobilisieren suchten, liege es doch, wie Lansdowne zu einem Schreiben O'Conors vom 10. April 1902 vermerkte,⁹ im

⁴ Marschall an AA, 26. und 27. Nov. 1899, GP 14/II, Nr. 3991 f.

⁵ Anlage eines Schreibens vom 15. Nov. 1899, PA/AA, I A Türkei 152, Bd. 16. Das Schreiben ist teilweise, allerdings ungenau, zitiert bei Karl HELFFERICH, Georg von Siemens. Ein Lebensbild aus Deutschlands großer Zeit, Bd. 3, Berlin 1923, S. 102. Die Beteiligung französischen Kapitals galt hingegen als gesichert. Vgl. z. B. Marschall an Hohenlohe, 6. Juni 1899, GP 14/II, Nr. 3988.

⁶ Aufzeichnung Bülow's vom 24. Nov. 1899, GP 15, Nr. 4398.

⁷ The Times, 12. Sept. 1899.

⁸ Vgl. seine Aufzeichnung vom 4. Jan. 1901, Anlage zu einem Schreiben Eckardsteins an Bülow vom 9. Jan. 1901, GP 17, Nr. 5227.

⁹ BD 2. I, No. 205.

britischen Interesse, »daß das Unternehmen einen internationalen Charakter erhält und daß wir unsern vollen Anteil an der Kontrolle der Linie sowohl wie an allen aus ihrem Bau und Betrieb zu erzielenden Vorteilen erlangen«. Sehr richtig erkannte der Außenminister, daß die britische Regierung zwei Möglichkeiten einer Einflußnahme besaß, nämlich entweder die »City« zu bewegen, »an die Sache heranzutreten«, oder aber, sollte dieser Versuch fehlschlagen, »ein Veto gegen das Projekt einzulegen, indem wir uns weigern, den neuen [Zoll-]Tarif anzunehmen«. (Eben darin sollte dann die Strategie der britischen Regierung in den Jahren 1903–1914 vor allem bestehen.) Lansdowne ventilerte gar die – von ihm selbst als »höchst ungewöhnlich« klassifizierte – Möglichkeit einer Beteiligung der britischen Regierung an der Bahn derart, daß »Seiner Majestät Regierung einen Teil der gewöhnlichen Aktien übernehmen solle«!

Doch fand sich dann schließlich eine Gruppe englischer Finanzleute unter Führung von Sir Ernest Cassel, Sir Clinton Dawkins und Lord Revelstoke zu einer Beteiligung an dem Unternehmen bereit. Überdies erklärte sich nicht nur die Anatolische Eisenbahngesellschaft mit den ihr von der englischen Gruppe gestellten Bedingungen einverstanden,¹⁰ auch die britische Regierung signalisierte Entgegenkommen gegenüber den Forderungen der deutschen Seite, die mit den von der englischen Finanzgruppe an ihre Regierung gestellten fast identisch waren, nämlich Zustimmung zur Erhöhung des türkischen Zolltarifs, Zusicherung eines möglichst großen Anteils der Bahn am indischen Post- und Passagierdienst, Endstation der Bahn in Kueit und Einrichtung einer Zollstation ebendort.¹¹

In eben diese sich günstig anlassende Entwicklung platzte am 22. April 1903 ein Artikel der »Times«, der die wichtigsten Passagen sowohl des endgültigen, am 5. März unterzeichneten Konzessionsvertrages über den Bau und Betrieb der Bagdadbahn als auch der Statuten der am 13. April 1903 gegründeten »Société Impériale Ottomane du Chemin de Fer de Bagdad« veröffentlichte und zu Recht feststellte, daß zwar eine internationale Beteiligung an der Bahn vorgesehen sei, gleichwohl aber der deutsche Einfluß unübersehbar prädominiere.¹² Am folgenden Tag gab dann der britische Premierminister, Arthur Balfour, vor dem Unterhaus jene berühmt gewordene Erklärung ab, die mit Recht sowohl als definitiver Rückzug der britischen Regierung von einer Beteiligung als auch als Kapitulation vor der öffentlichen Meinung gewertet worden ist.

Freilich gab es, wie von Richard M. Francis dargestellt worden ist,¹³ auch im englischen Kabinett selbst nicht zu unterschätzenden Widerstand gegen die geplante Beteiligung. Dieser kam namentlich von Chamberlain – seit dem Scheitern der Bündnisverhandlungen ein entschiedener Gegner der deutschen Politik. Der Kolo-

¹⁰ Vgl. BD 2. I, No. 212.

¹¹ Vgl. das am 23. März 1903 Lord Revelstoke übergebene Memorandum, BD 2. I, No. 213. Im folgenden wird der Name »Kueit« in der Schreibweise der GP benutzt.

¹² Tatsächlich hieß es z. B. in einem Schreiben Arthur von Gwinners, des Nachfolgers von Siemens, an das Direktorium der Deutschen Bank vom 18. Feb. 1903 (Auszug in PA/AA, I A Türkei 152, Bd. 29): »Die Deutsche Quote bleibt grösser als die eines jeden der beiden anderen [Englands und Frankreichs, G. S.] . . . Aber nach aussen hin und in den Zeitungen und Parlamenten soll gesagt werden, dass die drei Länder gleichviel und zwar je 25 % haben . . .«

¹³ Vgl. Richard M. FRANCIS, The British Withdrawal from the Bagdad Railway Project in April 1903, in: The Historical Journal, XVI (1973), S. 168 ff.

nialminister wies vor allem darauf hin, daß die zur *conditio sine qua non* einer solchen Beteiligung erhobene Forderung nach absoluter Gleichsetzung der englischen Gruppe nicht erfüllt sei.¹⁴ Freilich ist die Frage müßig, ob letztlich Chamberlain und einige seiner Kabinettskollegen oder die öffentliche Meinung die Entscheidung des 23. April maßgeblich beeinflußt haben. Denn *de facto* waren sich ja Politiker wie Chamberlain – der ohnehin, wie Eckardstein am 14. September 1902 in zugespitzter Formulierung an Bülow geschrieben hatte,¹⁵ einen »grossen Theil« der britischen Presse beherrschte, »welche mehr denn je zuvor den von ihm ausgehenden Winken unweigerlich Folge leistet« – und die öffentliche Meinung, jedenfalls soweit sie sich in der Presse niederschlug, ja durchaus einig in ihrer Haltung zur Frage einer englischen Beteiligung an der Bagdadbahn: Nicht einer Beteiligung an diesem speziellen Unternehmen galten – wie nunmehr zu zeigen ist – in erster Linie ihre Bedenken, sondern einem Zusammengehen mit dem Deutschen Reich in welcher Frage auch immer.

Mit der Vergabe der Vorkonzession für die Bagdadbahn im Jahre 1899 und den Bemühungen der Deutschen Bank, englisches Kapital für eine Beteiligung an diesem Unternehmen zu mobilisieren, hatte zwar ein neues Stadium der öffentlichen Diskussion um die britische Orientpolitik begonnen, doch hatte die britische Presse in dem Erwerb dieser Vorkonzession durch ein unter deutscher Führung stehendes Konsortium ursprünglich schon deshalb keine Bedenken gesehen, weil man sich durch das deutsche, notwendig zu Spannungen mit Rußland führende Engagement des Reiches an der Peripherie eine gewisse Entspannung der durch den Krieg in Südafrika für England im ganzen recht ungünstigen weltpolitischen Situation versprach.

Zudem war die Diskussion auf englischer Seite (ähnlich wie etwa bei den deutschen Finanzmännern) zunächst von Überlegungen und Kalkulationen technischer und wirtschaftlicher Natur beherrscht. Dabei zeigte sich zumal in wirtschaftlichen Fachorganen eine bemerkenswerte Skepsis gegenüber dieser »kürzesten Verbindung« nach Indien. So kam etwa der namhafte »Economist« (»The water is a much easier highway . . .«) in seiner Ausgabe vom 24. März 1900 zu dem Schluß, daß die Bahn weder unter militärischer noch unter wirtschaftlicher noch unter nachrichtentechnischer Perspektive erhebliche Vorteile biete: » . . . nothing can communicate information quicker than the telegraph, and for troops or heavy goods the water route will do quite sufficiently well.« Man solle daher die bereits sichere Position in Ägypten weiter stärken, »and . . . let Russia and Germany fight their diplomatic fight over the railways of Asia Minor at their leisure«.¹⁶ In diesem Sinne, nämlich insofern die deutsche Präsenz im Nahen Osten geeignet sei, Rußland in seinen Grenzen zu halten, galt z. B. auch der »Times of India« das ansonsten mit großem Mißtrauen betrachtete deutsche Engagement in »Western Asia« als »willkommen«.¹⁷

In eben dieser Frage meldeten sich dann aber etwa zur gleichen Zeit auch jene

¹⁴ Vgl. Cranborne an Sandars, 17. April 1903, veröffentlicht bei FRANCIS (wie Anm. 13), S. 175f.

¹⁵ PA/AA, I A England 78 secretissima, Bd. 6.

¹⁶ The Economist, 24. März 1900.

¹⁷ Times of India, 4. Jan. 1900. Bereits einen Tag später, als die Nachricht von der geplanten Verlängerung der Bahn bis Kueit bekannt geworden war, war davon natürlich keine Rede mehr (Times of India, 5. Jan. 1900).

Stimmen zu Wort, die davor warnten, sich gleichsam auf den deutsch-russischen Gegensatz als ein festes Element der britischen Außenpolitik im allgemeinen, der englischen Orientpolitik im besonderen zu verlassen. Vielmehr hätten die (für diese kritische Sicht entscheidenden) Ereignisse in China gezeigt, daß sich Deutschland, wie am 1. August 1900 in der angesehenen »Fortnightly Review« zu lesen stand,¹⁸ falls es sich zwischen England und Rußland entscheiden könne, mit Sicherheit für das Zarenreich entscheiden werde. Hinter dieser Sicht der Dinge stand jene erstmals in dieser Deutlichkeit in der »Saturday Review« vom 11. September 1897 unter dem Titel »England and Germany« geäußerte und als »Germaniam esse delendam« bekannt gewordene Ansicht, nach der die Engländer die gewissermaßen »natürlichen« Gegner der Deutschen seien: »Is there a mine to exploit, a railway to build . . ., the German and the Englishman are struggling to be first. A million petty disputes build up the greatest cause of war the world has ever seen.«¹⁹

Was sich im Jahre 1897 noch mehr als dunkle, erstmals durch das Krüger-Telegramm (Januar 1896) heraufbeschworene Ahnung präsentierte, für die es vorerst nur wenige Anhaltspunkte gab, war bereits drei Jahre später, und namentlich aufgrund des deutschen Engagements an der orientalischen Peripherie, Anlaß zu ernster Besorgnis, wie die in der genannten Nummer der »Fortnightly Review« aufgeführte Liste deutscher »weltpolitischer« Erfolge zeigt: »[Germany's] language, her trade, her prestige are ubiquitous in the Balkans. She has replaced us in the estimation of the Turk. She has secured the Bagdad railway. She has acquired Kiao-chau and the admitted hegemony of revision of one of the greatest provinces of China. Finally, she possesses the floating territory of a splendid mercantile marine . . . Her intention to become at least the first naval power upon the Continent is clear, and nothing is more certain than that it will be realised.«²⁰ Schon deshalb sei die in der britischen Öffentlichkeit weitgehend geteilte Ansicht eines gemeinsamen Vorgehens Englands und Deutschlands gegen Rußland in Asien unrealistisch. Hinzu aber komme jener zweite, von Bismarck in die deutsche Politik eingebrachte Grundzug, daß nämlich bereits der erste Reichskanzler zwar England bewundert habe, jedoch aufgrund der – nicht zuletzt geographischen – Gegebenheiten auf eine enge Bindung zum englischen Erzrivalen hätte bedacht gewesen sein müssen.

Wenn man also nicht – was sich in den deutsch-englischen Bündnisgesprächen der Jahre 1898–1901 zu bestätigen schien – auf ein gemeinsames Vorgehen Deutschlands und Englands gegen Rußland rechnen könne, warum sollte man dann nicht den entgegengesetzten Weg einschlagen und sich, wie in der »Fortnightly Review« vom 1. Oktober 1900 gefragt wurde, mit Rußland und namentlich in China verständigen: »Why not a treaty with Russia?«²¹ Damit war ein Gedanke thematisiert, der sicherlich in englischen Ohren zunächst einmal befremdlich klingen mußte, der gleichwohl und nicht zuletzt unter dem Eindruck deutscher »Welt-« und Flottenpolitik seit der Jahrhundertwende Teile der englischen Presse zusehends beschäftigte und der vor

¹⁸ Fortnightly Review, Bd. 74, S. 295.

¹⁹ Zitiert nach ROSS J. S. HOFFMAN, Great Britain and the German Trade Rivalry, 1875-1914, Ph. D., Philadelphia 1933, S. 281.

²⁰ Fortnightly Review, Bd. 74, S. 302f.

²¹ Ibid. S. 677ff.

allem von der »National Review« mit zunehmender Intensität propagiert wurde. Insbesondere dieses Organ schlug frühzeitig und im Rahmen zahlreicher Analysen der deutschen Nah- und Fernostpolitik einen dezidiert antideutschen Kurs ein und darf wohl als ein Protagonist der Gegnerschaft gegen ein englisches Zusammengehen mit dem Deutschen Reich in der orientalischen Frage gelten.

So wurde bereits im Juni 1901 von einem im ganzen gut unterrichteten, freilich den Sachverhalt gelegentlich übertrieben darstellenden Autor (»X«) in einem die Geschichte der Anatolischen und Bagdadbahn rekapitulierenden Artikel über »The Focus of Asiatic Policy« bemerkt,²² daß Großbritannien, sofern es nicht ganz mit den südafrikanischen Angelegenheiten beschäftigt gewesen wäre, eigentlich mit einem »slight sense of shock« darüber hätte erwachen müssen, »that the shortest route to India had been transferred to the first military Power in the world«.²³ Zwar könne Indien mit Aussicht auf Erfolg nur von See aus angegriffen werden, doch sei gewissermaßen die »doubling of the German fleet« komplett, wenn die Bahn erst einmal Kueit erreicht habe. »The new Power at the gate of India will be not only the first military Power in the world at ten days' running from Berlin, but the second naval, at four days' steaming from Bombay. Let us look to it betimes, for when three Powers meet upon the Persian Gulf two may be hammer and anvil and one the thing between.«²⁴

Wenn die »Times of India« am 28. Juni 1901 gegen die in ihren Augen überzogenen »Visionen« des Verfassers polemisierte, so aus dem bezeichnenden Grund, daß aus ihrer Sicht die Errichtung einer deutschen Kohlestation in Kueit weiter von der Verwirklichung entfernt sei, als der Autor annehme.²⁵ Tatsächlich sollten dann auch vor allem die »Times of India« und andere in Indien erscheinende Blätter besonders heftig auf den sich einige Monate später ereignenden Kueit-Zwischenfall reagieren.

Kueit – de jure ein vilayet des osmanischen Distriktes Basra – war durch einen vom 23. Januar 1899 datierenden Vertrag mit der britischen Regierung gewissermaßen zur Selbständigkeit verpflichtet worden. Maßgeblich für diesen vor allem vom indischen Vizekönig, Lord Curzon, betriebenen Schritt war der Versuch, den Scheich von Kueit ebenso wie den türkischen Sultan von der Vergabe eines Stützpunktes, einer Kohlestation oder einer ähnlichen Einrichtung an eine andere Macht abzuhalten.²⁶ Am 24. August kam es dann zu einem Zwischenfall vor Kueit, als – Höhepunkt einer ständig eskalierenden, vor allem aus Streitigkeiten des Scheichs mit seinen Nachbarn resultierenden Entwicklung – ein türkisches Schiff von einem vor Kueit liegenden englischen Kreuzer gestoppt wurde,²⁷ in der durchaus zutreffenden Annahme, es befänden sich türkische Soldaten und Waffen zum Eingreifen in den Konflikt an Bord.

²² The National Review, Bd. 37, S. 624 ff.

²³ Ibid. S. 627.

²⁴ Ibid. S. 637.

²⁵ Times of India, 28. Juni 1901.

²⁶ Vgl. dazu J. B. KELLY, Salisbury, Curzon and the Kuwait Agreement of 1899, in: Studies in International History. Essays Presented to M. N. Medlicott. Ed. by K. BOURNE/D. C. WATT, London 1967, S. 249 ff.

²⁷ Vgl. z. B. Bülow an Eckardstein, 29. August 1901, GP 17, Nr. 5292; ders. an Metternich, 31. August 1901, ebd., Nr. 5294. Vgl. dazu auch Briton Cooper BUSCH, Britain and the Persian Gulf, 1894–1914, Berkeley/Los Angeles 1967, S. 205.

Dieser an sich harmlose Vorfall hatte nun nicht nur erhebliche diplomatische Verwicklungen namentlich zwischen England und dem freilich nicht vollständig über das Kueit-Abkommen des Jahres 1899 unterrichteten Deutschen Reich zur Folge, sondern er führte nicht zuletzt zu dem auch in den folgenden Jahren immer wieder erhobenen Vorwurf der britischen Presse, daß letztlich die auf einen Stützpunkt in Kueit spekulierende deutsche Regierung hinter diesem Vorfall gestanden habe: »The orders were issued by the Sultan«, so war z. B. unter dem Datum des 28. September 1901 in der »Times of India« zu lesen, »but the inspiration came from Berlin.«²⁸

Derartige Vorfälle waren überdies durchaus zu Überlegungen über eine grundsätzlich neue Ausrichtung der britischen Politik angetan, wie sie dann außer in der Tagespresse und in mehreren Aufsätzen der »Fortnightly Review« vor allem in zwei aufsehenerregenden Artikeln in der November- und Dezembernummer der »National Review« des Jahre 1901 unter dem Pseudonym »A. B. C. Etc.« und den Titeln »British Foreign Policy« und »Some Consequences of an Anglo-Russian Understanding« eindringlich propagiert wurden.²⁹ Diese Gedanken verdienen schon deshalb Erwähnung, weil sie von Teilen der britischen Presse und namentlich der »Times«, (die ihrerseits z. B. bereits am 12. September 1901 hatte verlauten lassen, »that a comprehensive settlement of all questions between ourselves and Russia is not impossible«,³⁰ und schon seit dem Krüger-Telegramm eine zusehends deutschfeindlichere Haltung eingenommen hatte) aufgegriffen und etwa auch von Metternich einiger Berichte an Bülow für wert befunden wurden.³¹ Mehr noch: Der »Spectator« sprach bereits in seiner Ausgabe vom 25. Januar 1902 mit Blick auf das Novemberheft von einem »article which has excited more interest and had more effect in the diplomatic world than any magazine article of recent times.«³²

Im Novemberheft der »National Review« also, die auch in den vorangegangenen Jahren mehrfach mit unorthodoxen politischen Vorstellungen hervorgetreten war, wurde angesichts des jüngsten Flottengesetzes, das sich für die Verfasser nahtlos an die vorausgegangenen deutschen Aktionen namentlich in China und im Nahen Osten anzuschließen schien, eine Besinnung auf die englische Stärke empfohlen und zudem die Frage aufgeworfen, »whether it would not be worth while for England and Russia to discuss their differences with the object of arriving at a working understanding, and, if possible, a comprehensive settlement.«³³ Eine solche Regelung wurde für die drei wichtigsten strittigen Fragen vorgeschlagen, nämlich für den Fernen Osten, der hier nicht weiter beachtet werden soll, für den Nahen Osten sowie für Persien und Zentralasien. Im Nahen Osten solle man, so wurde von den Verfassern angeregt, Rußland freie Hand bei der Erfüllung seiner »historic mission« auf dem Balkan einräumen, zudem von jeder Kooperation mit Deutschland in Kleinasien absehen und sich dafür den status quo in Ägypten garantieren lassen. Zudem solle den Russen die

²⁸ Times of India, 28. Sept. 1901, ebenso am 30. Sept. 1901; vgl. z. B. auch den »Englishman« vom 30. Sept. 1901; The Saturday Review, 5. Okt. 1901; The Civil and Military Gazette, 24. Dez. 1901 u. v. a. m.

²⁹ The National Review, Bd. 38, S. 343 ff. und 513 ff.

³⁰ The Times, 12. Sept. 1901.

³¹ Vgl. Metternich an Bülow, 1. und 14. Nov. sowie 3. Dez. 1901, GP 17, Nr. 5343, 5345 und 5346.

³² The Spectator, 25. Jan. 1902.

³³ The National Review, Bd. 38, S. 351.

gemeinsame Entwicklung einer das Kaspische Meer mit dem Persischen Golf verbindenden Eisenbahnlinie sowie ein »commercial outlet« am Persischen Golf zugesagt werden. Als Gegenleistung wurde hier eine russische Zusicherung verlangt, »to respect the political status quo along the shores of the Gulf«.³⁴

Natürlich blieb der Vorschlag, Rußland einen Wirtschaftshafen am Persischen Golf zu überlassen, nicht unwidersprochen. Vor allem die indische Presse äußerte sich durchweg im Sinne jener grundsätzlichen Erklärung, die Curzon bereits 1892 in seinem vielgelesenen Buch »Persia and the Persian Question« abgegeben hatte: »I should regard the concession of a port upon the Persian Gulf to Russia by any power as a deliberate insult to Great Britain, as a wanton rupture to the status quo, and as an intentional provocation to war . . .«³⁵ Aber auch die »Times« sprach sich mehrfach gegen eine – auch nur wirtschaftliche – Festsetzung des Zarenreiches am Persischen Golf aus, da es nicht bei einem Handelshafen bleiben werde, und kam in ihrer Ausgabe vom 16. November 1901 zu dem Schluß: »Necessity does not call Russia to the Persian Gulf, but necessity does call us to prevent her going there. It is natural, then, for us to look for some tangible advantages in other directions before we change the attitude which necessity has forced upon us.«³⁶ Im übrigen fand die »Times« dabei Schützenhilfe in Überlegungen, die A. T. Mahan z. B. in einem vielbeachteten Artikel unter dem Titel »The Persian Gulf and International Relations« gleichfalls in der »National Review« unterbreitete.³⁷

Wie realistisch ein solcher Vorschlag zu einer englisch-russischen Verständigung an der orientalischen Peripherie im Jahre 1901 auch immer gewesen sein mag, sechs Jahre später wurde er – und zwar nicht zuletzt als Reaktion auf das deutsche Vorgehen – in modifizierter Form realisiert. Freilich wurde ein Ziel, das die Verfasser im Dezemberheft der »National Review«³⁸ wie folgt beschrieben, im Jahre 1907 nicht erreicht: »It is obvious that, whenever [England and Russia] approach one another, one of the first, and not the least, effects of their action would be the altered attitude on the part of Germany towards both of them. This would be followed by a gradual improvement in her disposition towards all other Powers, to the gain of all.« Zu eben diesem Resultat (»that no other method half so effectual as a settlement with Russia could be imagined for the purpose of improving our relations with Germany itself«) unter anderen kam auch die »Fortnightly Review«, als sie am 1. Dezember 1901 unter dem Titel »The Crisis with Germany – and its Results«³⁹ ein Resümee dieser Kampagne zugunsten einer englisch-russischen Verständigung namentlich an der orientalischen Peripherie

³⁴ Ibid. S. 354 f.

³⁵ George N. CURZON, *Persia and the Persian Question* (1892), London 1966, Bd. 2, S. 465.

³⁶ *The Times*, 16. Nov. 1901.

³⁷ *The National Review*, Sept. 1902, Bd. 40, S. 27 ff., bes. S. 42: »The mass of Russia is so vast, her ambitions so pronounced, and she is so near at hand, that the Suez route needs precisely that kind of protection against her which Russia herself has given to the Siberian road by the regularisation of the provinces south of it. Whatever the particular form local administration may ultimately assume, it is imperative upon the Teutonic States to see that their water routes to the East is not imperilled by naval stations flanking it, whether in the Levant or in the Persian Gulf.«

³⁸ Bd. 38, S. 516.

³⁹ *Fortnightly Review*, Bd. 76, S. 934 ff. Als Verfasser zeichnete »Calchas«, der im Verlaufe des Jahres 1901 bereits mehrere einschlägige Artikel am gleichen Ort publiziert hatte (»Will England Last the Century?«, »Will Germany Fail?«, »Russia and Her Problem.«).

zog. Dieses läßt sich im wesentlichen in drei Punkten zusammenfassen: 1. Deutschland könne sich von seiner »unbezähmbaren Natur« her nie mit einem zweiten Platz zufriedengeben.⁴⁰ 2. Schon deshalb gebe es keine Basis für eine politische Freundschaft zwischen Großbritannien und dem Reich, »neither in sentiment nor reason«.⁴¹ 3. Daher bleibe nur, wolle man sich nicht der als Alternative drohenden Gefahr der Kontinentalliga aussetzen, die Verständigung mit Rußland: »Whatever may be the risks involved in bringing Russia by agreement to the Persian Gulf, we could not be less sure of the ultimate action of Russia than we are of the private intentions of the Wilhelmstrasse.«⁴²

Hinter dieser leicht resignative Züge offenbarenden Sicht der englischen Stellung am Persischen Golf stand die Einsicht, daß diese – wie die »Times« bereits am 19. April 1900 festgestellt hatte – zusehends Gefahr lief, ihren dominanten Charakter zu verlieren: »In Southern Persia, as in other parts of the world, we must face the inevitable acknowledgment that the monopoly of trade we have hitherto enjoyed must pass away from us. But, if we can no longer enjoy a monopoly, we may at least hope to maintain a position of predominance.«⁴³ Das Gebot der Stunde liege daher, so führte die »Times of India« im September 1901 aus, für die britische Regierung wie für die Wähler in der Entscheidung, ob sie eine starke Macht in der Golfregion zu bleiben wünschten oder nicht, »whether they are prepared to maintain their position at all costs«.⁴⁴ Einig waren sich die führenden britischen Presseorgane in England wie in Indien daher über die Notwendigkeit einer, ja auch von Curzon immer wieder geforderten, eindeutigen Erklärung der britischen Regierung: »What is required«, so führte etwa die in Indien erscheinende »Civil and Military Gazette« am 27. September 1901 aus, »especially in regard to Persia and the Persian Gulf, is a definite policy – a clear declaration to each Power concerned, ›thus far shalt thou go and no farther.«⁴⁵

Die britischen Presseäußerungen des Jahres 1901 zusammenfassend, ergibt sich ein bemerkenswerter Wandel in der Einstellung der Öffentlichkeit zur Frage des deutschen Engagements in Kleinasien im allgemeinen, zur Bagdadbahn und ihrer Endstation einschließlich der englischen Beteiligung im besonderen, wobei hier natürlich nur von dem durch die Presse informierten, also dem interessierten Teil dieser Öffentlichkeit die Rede ist. Denn, so hatte die »Times of India« am 24. September 1901 in einem – das generelle Problem der Verteidigungs-, Rüstungs- oder Machtpolitik in einer vergleichsweise ruhigen Zeit bzw. Zone thematisierenden – Artikel konstatiert: »... the trouble is that the average British elector does not even know where the Gulf is.«⁴⁶

Hatte sich die britische Presse zunächst, d. h. etwa bis zur Jahrhundertwende, noch durchgehend indifferent hinsichtlich der Bedeutung der Bahn nicht zuletzt für England selbst, wenn nicht gar zufrieden über ihre Rolle als »Blitzableiter« für die

⁴⁰ Ibid. S. 938.

⁴¹ Ibid. S. 947.

⁴² Ibid.

⁴³ The Times, 19. April 1900.

⁴⁴ Times of India, 24. Sept. 1901.

⁴⁵ The Civil and Military Gazette, 27. Sept. 1901.

⁴⁶ Times of India, 24. Sept. 1901.

russische Politik im Nahen Osten gezeigt und eine z. T. intensive Diskussion über ihren wirtschaftlichen, militärischen usw. Nutzen für die Verbindung nach Indien ausgetragen, so änderte sich diese Haltung um so deutlicher, je sichtbarer der Burenkrieg seinem Ende zuing, da jetzt nicht mehr die ganze Aufmerksamkeit auf diese Gegend und eben deshalb auch auf die deutsche Zurückhaltung resp. Neutralität gerichtet war. Nunmehr wurden alle jene Ressentiments, die sich im Laufe der vergangenen Jahre, also vom Krüger-Telegramm bis hin zur Regelung des China-Konfliktes angesammelt hatten, gewissermaßen auf einen Schlag freigesetzt oder, um die Bedeutung der orientalischen Peripherie hervorzuheben: nunmehr setzte sich in dieser Frage auch in der englischen Presse ganz unübersehbar die harte, d. h. die Curzon-Linie durch, und ganz unzweifelhaft wurde dieser neue Kurs durch den an sich vergleichsweise harmlosen Kueit-Zwischenfall des August 1901 und seine propagandistische Ausschlichtung als einer neuen, ganz entscheidend durch den deutschen Expansionismus geprägten Qualität des »scramble for positions of advantage in the Gulf«⁴⁷ begünstigt.

Diese Appelle an die Stärkung bzw. – denn darum konnte es nach Auffassung der britischen Presse inzwischen nur noch gehen – Erhaltung der verbliebenen politischen, wirtschaftlichen und strategischen Positionen im Nahen und Mittleren Osten sind auch typisch für ihre Haltung im Jahre 1902, in dem die Aufmerksamkeit der englischen Öffentlichkeit ohnehin stärker nach Ostasien gerichtet war, wo sich ja das Bündnis mit Japan anbahnte. Aber natürlich blieb die deutsche Expansion auch weiterhin der springende Punkt der Diskussion um die internationalen Beziehungen.

Dabei stand der vor allem von der »National Review« propagierte Vertrag mit Rußland nach wie vor im Zentrum des Interesses, wurde freilich auch jetzt nicht überall als Lösung des britischen Problems angesehen. So warnte etwa die »Quarterly Review« in der Januarnummer des Jahres 1902 – ausgehend von der ständigen Schwächung der englischen Position am Persischen Golf (»Scarcely a day passes but we lose ground«)⁴⁸ – eindringlich vor der Überlassung eines Hafens an Rußland in dieser Region: »... could we expect to be so skilful in the arts of concession that the Russians – to say nothing of the millions of Asiatics over whom we rule – would really be persuaded that our standing aside while they occupied a port on the Gulf was not due to our inability to maintain the position which we have held for so many years?«⁴⁹ Allerdings ließ man auch hier keine Zweifel an der Bedeutung des deutschen Vorstoßes in der Türkei, der dem russischen Vorgehen in Persien gleichgesetzt wurde und der eine für englische Beobachter fast unglaubliche Eigendynamik zu besitzen schien: »[Germany] has accomplished more within a few years in the interests of German enterprise and industry than the British Government in a corresponding number of decades.«⁵⁰ Eine Zeitung, die sich – noch nicht – von der Woge der antideutschen Gefühle leiten ließ, war die liberale »Westminster Gazette«. Sie warnte zudem im Februar 1902 vor dem Versuch, Rußland als neuen potentiellen Bündnispartner gegen Deutschland ausspielen zu wollen: »For our part we have never believed in the idea,

⁴⁷ The Saturday Review, 5. Okt. 1901.

⁴⁸ Persia and the Persian Gulf, Quarterly Review, Bd. 195, S. 245 ff., Zitat S. 245 f.

⁴⁹ Ibid. S. 256.

⁵⁰ Ibid. S. 246.

which seems to animate many writers in newspapers and magazines, of playing Russia off against Germany or Germany off against Russia. The two Powers have such an immense interest in keeping the peace with each other that neither is likely to do anything with us or for us which could seriously jeopardise its relations with the other.«⁵¹

Mit der Unterzeichnung des Konzessionsvertrages für die Bagdadbahn am 21. Januar 1902, der bereits die wesentlichen Punkte des definitiven Vertrages vom März 1903 enthielt, wurde dann erneut die Frage in den Vordergrund gerückt, ob und wie sich England an diesem Unternehmen beteiligen sollte. So wurde in einem bemerkenswert realistisch anmutenden Artikel über »A Railroad to India«, der im März 1902 im traditionsreichen und als konservativ geltenden »Blackwood's Magazine« erschien, die zutreffende Frage aufgeworfen, ob die ständige Schwächung der britischen Stellung im Nahen Osten nur dem Vordringen anderer Mächte oder widrigen Umständen zuzuschreiben sei. Der eigentliche Grund, so hieß es in expliziter Abgrenzung gegen die eben zitierten Ausführungen der »Quarterly Review«, liege vielmehr in der durch einen »insular habit of mind«⁵² bedingten »Kurzsichtigkeit« britischer Politiker und Diplomaten: »Our commerce, indeed, in these regions, is many times greater than that of Germany, but our diplomacy has been as many times weaker.«⁵³ In unverhohlener Bewunderung für Deutschlands (»a strong and civilising Power«)⁵⁴ Leistungen in der Türkei wurde hier zur Kooperation beim Bau der Bagdadbahn aufgerufen, die für England noch wichtiger sei als der seinerzeitige Erwerb der Mehrheit der Suez-Kanal-Aktien.

Ganz anders – und damit wird die noch recht erhebliche Spannweite bzw. Unsicherheit der Diskussion dieser Frage deutlich – beurteilte z. B. D. G. Horgarth in einem Artikel über »The Bagdad Railway«, der im Mai 1902 in der »National Review« veröffentlicht wurde, die wirtschaftliche Bedeutung der Bahn: »As a commercial route . . . it can hardly hope to compete with the Suez Canal.«⁵⁵ Horgarth prognostizierte, daß sowohl das Waren- und Postaufkommen als auch der Passagierverkehr erheblich hinter den Erwartungen zurückbleiben würden. Auch politisch schien ihm die Bahn nunmehr bezeichnenderweise fast bedeutungslos. Denn – so die Argumentation – ein solches Unternehmen sei ja überhaupt nur rentabel, wenn die Endstation am Persischen Golf, also in Kuwait, liege. Damit sei die Vollendung der Bahn von englischer Zustimmung abhängig, die jedoch – wie die britische Reaktion auf den Kuwait-Zwischenfall im August 1901 gezeigt habe – sicherlich nicht erteilt werde. Diese merkwürdige Argumentation, die ja nur die Kehrseite der sonst geäußerten Befürchtungen über die Folgen des deutschen Vorstoßes in Mesopotamien darstellte, läßt immerhin deutlich werden, welche enorme Bedeutung auch die englische Presse diesem an sich harmlosen Vorfall in Kuwait beimaß, und wie sehr man bemüht war, in der britischen Reaktion einen Ausdruck des immer wieder geforderten entschlossenen Auftretens und einer – zweifellos nicht mehr im ursprünglichen Maße vorhandenen – Stärke zu sehen.

⁵¹ The Westminster Gazette, 26. Feb. 1902.

⁵² Blackwood's Magazine, Bd. 171, S. 337 (ff.).

⁵³ Ibid. S. 342.

⁵⁴ Ibid. S. 339.

⁵⁵ The National Review, Bd. 39, S. 473.

Anders als Horgarth – nämlich in der seit einem Jahr »klassischen« Art und Weise – beurteilten dann auch »A. B. C. Etc.« in einem »British Foreign Policy – Reconsidered« betitelten Aufsatz, der im Novemberheft des Jahres 1902 gleichfalls in der »National Review« erschien, das Bagdadbahnunternehmen, »which is rapidly becoming an important international question«.⁵⁶ Mehr noch: Gerade diese Frage schien besonders geeignet, erneut auf die Notwendigkeit einer Kooperation mit Rußland zu verweisen und vor einer entsprechenden Zusammenarbeit mit dem Reich zu warnen, für dessen gegen England gerichtete Politik wiederum zahlreiche Beispiele zitiert wurden. Daß diese Politik auch weiterhin fortgesetzt werden würde, dafür gab es zumal angesichts der deutschen Flottenpolitik für »A. B. C. Etc.« keinen Zweifel. Zudem sei mit der Person des Kaisers, dem geradezu eine überdurchschnittliche politische Begabung zugesprochen wurde (»... his adroit intelligence, knowledge of affairs, and devotion to his crown and country make it easy for him to win over to his views even the ablest English Cabinet Ministers who are as amateurs in the hands of an expert.«),⁵⁷ die Kontinuität der deutschen Politik gewissermaßen programmiert. Erneut kamen die Verfasser daher zu dem Resultat, daß eine deutsch-englische Verständigung zur Zeit ausgeschlossen und die Hoffnung, Deutschland werde aufgrund seiner Besorgnis vor der russischen Politik den Engländern bei einer Auseinandersetzung mit dem Zarenreich etwa um die Meerengen beistehen, gefährlich sei. Die Schlußfolgerungen aus diesen Überlegungen lagen mithin auf der Hand: Es galt nach wie vor und dringender denn je die Verständigung mit Rußland zu betreiben, auch wenn diese nur unter der – etwa von Curzon oder Mahan verworfenen – Bedingung eines Hafens am Persischen Golf zu erreichen sei.⁵⁸ »Our relations with the Dual Alliance must necessarily remain strained so long as responsible English statesmen seem to be running after Germany, and appear to encourage German intrigues in Turkey, German designs in Asia Minor and German policy as regards the Persian Gulf.«⁵⁹ Damit war jene Forderung nach einer Lockerung bzw. Aufgabe der Kooperation mit dem Reich erhoben, die immer breitere Kreise ziehen und schließlich zur tatsächlichen Abstandnahme der britischen Regierung von einer Beteiligung an der Bagdadbahn führen sollte.

Das mag auch Bülow gespürt haben, als er im Jahre 1902 eine genauere Beobachtung der britischen Presse anregte, zumal diese – in den Augen Holsteins – im Grunde die diplomatische Berichterstattung fast überflüssig mache.⁶⁰ So wies der Reichskanzler im März 1902 Metternich zu einer »sorgfältige[n] Beobachtung der englischen Presse« an, »weil es für unsere späteren Entschlüsse bedeutsam werden kann, zu sehen, gegen wen das gesteigerte Selbstgefühl, von dem Sie als einer Folge des Heraustritts aus der Isolierung Mittheilung machen, sich richten wird. Ob gegen Rußland? Gegen

⁵⁶ Ibid. Bd. 40, S. 359f.

⁵⁷ Ibid. S. 349.

⁵⁸ Noch deutlicher war hier der »Spectator«, der am 25. Jan. 1902 schrieb: »If we are to come to an understanding with Russia, we must allow her frankly and freely to have access to the Persian Gulf, and what is more, accept all the consequences of that access.«

⁵⁹ The National Review, Bd. 40, S. 349.

⁶⁰ Holstein an Bülow, 29. Juli 1902, in: Die Geheimen Papiere Friedrich von Holsteins. Deutsche Ausgabe hrsg. von Werner FRAUENDIENST, Bd. IV, Göttingen 1963, Nr. 803.

Frankreich? Oder etwa gegen uns.«⁶¹ Diese Frage, die im Grunde zu der Zeit, als sie gestellt wurde, bereits eindeutig hätte beantwortet werden können, wurde dann Anfang des Jahres 1903 in einer Deutlichkeit entschieden, die nicht mehr den geringsten Zweifel über die Zukunft der deutsch-englischen Beziehungen ließ.

Bereits im Januar 1903 machte ein sich »Ignotus« nennender Verfasser in der »National Review« unter dem Titel »Lesson to Lord Lansdowne« deutlich, daß aus dem von der Presse entfachten antideutschen Wind ein Sturm zu werden drohte. Anlässlich der Venezuela-Affäre wurde hier nicht nur einmal mehr ein düsteres Bild von Englands politischer Zukunft entworfen (»bound for good and all to Germany's heels, with France and Russia alienated, Europe amazed, and the United States converted from our best friend into our worst foe«), es wurde nunmehr auch die eindeutige Aufforderung an die Adresse der britischen Regierung gerichtet, sich nicht länger über die öffentliche Meinung hinwegzusetzen: »No Minister has a right to conclude an alliance which departs from the settled and recognised line of national policy, in defiance of public opinion. No Minister has the right to pledge his country, without the consent of Parliament, to responsibilities of which he knows nothing. The whole British press, with scarcely an exception, had denounced any alliance or entangling agreement with Germany during October and early November, and we all know that the press answers to and represents public opinion when it speaks with such unanimity.«⁶²

Bezeichnend für die Stimmung in England ist nicht zuletzt die aufschlußreiche Tatsache, daß man sich bei der Begründung der deutschfeindlichen Haltung nicht nur der Ereignisse der letzten Jahre, namentlich des Krüger-Telegramms, der Haltung der deutschen Öffentlichkeit während des Burenkrieges und der Regelung der Chinafrage besann, sondern diese Linie deutscher »Weltpolitik« bis zu Bismarck zurückverfolgen zu können glaubte. Nunmehr wurde gewissermaßen und mit fast zwanzigjähriger Verspätung die Rechnung Bismarcks aus den Jahren 1884/85 beglichen. Damals hatte der alte Reichskanzler bekanntlich Großbritannien von Gegenmaßnahmen gegen die kolonialen Erwerbungen des Reiches in Afrika und im Pazifik mit der Drohung abhalten können, andernfalls der unter erheblichem Druck stehenden Inselmacht im soeben (1882) besetzten Ägypten die bis dahin gewährte diplomatische Unterstützung zu versagen.⁶³ »The facts are«, so erinnerte nunmehr unter dem Datum des 28. Januar 1903 die älteste und entsprechend einflußreiche englische Morgenzeitung, die streng konservative »Morning Post«, ihre Leser, »that Bismarck, so far from seeking amicable solutions with Great Britain, developed the first moves of his colonial policy in 1884 with a duplicity and a hostility that convinced the British Cabinet of that time that no reliance whatever could be placed on him.«⁶⁴

Eines der ganz wenigen britischen Presseorgane, das auch zu Anfang des Jahres 1903 nicht in den antideutschen Chor einstimmen mochte, war die 1846 von Charles

⁶¹ Bülow an Metternich, 13. März 1903 (Konzept), PA/AA, I A England 78 secretissima, Bd. 6.

⁶² The National Review, Bd. 40, S. 712.

⁶³ Mit Recht kommt daher Hans-Ulrich WEHLER in seiner Untersuchung »Bismarck und der Imperialismus« (Köln 1972, S. 415) zu dem Ergebnis, daß diese »Bismarcksche Pressionspolitik zugunsten der deutschen Ausbreitung nach Übersee im Bewußtsein mancher englischer Politiker haften geblieben« ist.

⁶⁴ The Morning Post, 28. Jan. 1903.

Dickens gegründete »Daily News«. Das liberale Blatt hatte sich – bereits damals eine Ausnahme – auch schon nicht an der auf das Krüger-Telegramm folgenden Pressekampagne beteiligt. Nunmehr, am 30. Januar 1903, wurde dort unter dem Titel »The Antidote to Teutophobia« ausgeführt, daß es unsinnig sei, die deutsche Politik durch die Tradition der »Bismarckian school« zu definieren. Wenn es schon eine solche gebe, dann natürlich auch in England, da diese Politik nicht durch die Persönlichkeit Bismarcks, sondern durch ihre der Machtpolitik eigenen Methoden charakterisiert sei: »The practical futility of it all is due to the fact that we have here the methods and ideals of Bismarck, without the man.«⁶⁵

Doch war das die Ausnahme vom allgemeinen Trend der britischen Presse, die eindeutig gegen den »Armed Michael«, wie es am 6. Februar im »Daily Mail« zu lesen stand,^{65a} ausgerichtet war und in ihrer Mehrheit sicher der einen Tag später im »Spectator« formulierten Einschätzung der britischen Politik beipflichtete, »[that] if the desire to eliminate Germany from the list of possible enemies is the explanation of our policy, we have never based it on a more foolish and insecure foundation.«⁶⁶

Konnte – so wird man fragen müssen – die deutsche Regierung angesichts dieses ihr ja durchaus bekannten Pressefeldzuges überhaupt noch ernstlich auf eine wirkungsvolle deutsch-englische Kooperation namentlich in der Bagdadbahnfrage hoffen? Daß sie es tat, dürfte sich nicht unwesentlich aus der Einstellung der deutschen und der englischen Regierung zur Presse ihrer Länder erklären.⁶⁷ So unternahm z. B. die deutsche, eine gewisse Verfügbarkeit der Presse gewöhnte Regierung im Jahre 1902 mehrfach den Versuch, durch direkt dem englischen König vorgetragene Klagen über die deutschfeindliche Haltung, namentlich der »Times«, gewisse Gegenmaßnahmen zu erwirken.⁶⁸ Und am 6. Februar 1903 mußte Lascelles an Lansdowne schreiben,⁶⁹ daß es ihm nicht gelungen sei, den Kaiser von der Tatsache zu überzeugen, »that the Government in England had no power over the newspapers. Indeed when I tried to impress this fact upon him, he said ›Grandmama did it‹ . . .« Hier mag deutlich werden, warum die deutsche Regierung nicht entsprechende Konsequenzen aus der Haltung der britischen Presse zog, ja, ziehen konnte, und nicht zuletzt deshalb von der Haltung Balfours am 23. April völlig überrascht wurde.

Diese nämlich hatte Anfang April eine erneute und in ihrer Radikalität und Entschlossenheit bis dahin ungeahnte Kampagne gegen das Bagdadbahnprojekt und eine englische Beteiligung an diesem Unternehmen gestartet. Initiatorin dieses Feldzuges war einmal mehr die gut informierte »National Review«, die in ihrer Aprilnummer (»The nation desires above all things Home Rule in its Foreign Policy, but his

⁶⁵ The Daily News, 30. Jan. 1903.

^{65a} The Daily Mail, 6. Feb. 1903.

⁶⁶ The Spectator, 7. Feb. 1903.

⁶⁷ In der Mai-Nummer des Jahres 1903 schrieb einer der besten englischen Kenner der deutschen Verhältnisse, Rowland Blennerhassett, in der »National Review« unter dem Titel »The German March to the Persian Gulf« (Bd. 41, S. 496): »The close connection between the German Foreign Office and German public opinion is not as distinctly realised amongst us as it ought to be. Public opinion in Germany on international matters is largely formed and almost entirely guided by the Press Bureau in the German Foreign Office which influences newspapers of the most different political colour, not alone in the German Empire but beyond its borders.«

⁶⁸ Vgl. z. B. Metternich an Bülow, 2. Juni 1902, PA/AA, I A England 78, Bd. 17 a.

⁶⁹ Nachlaß Lascelles, PRO/FO, 800/18 (Abschrift).

Majesty's Ministers appear to be no less determined that the keys of our foreign policy shall remain in Potsdam.« »Downing Street has become a mere annexe of the Wilhelmstrasse . . .«)⁷⁰ die angesichts der laufenden Verhandlungen durchaus berechnete Vermutung zum Ausdruck brachte, daß die britische Regierung einer englischen Beteiligung an der Bagdadbahn bereits grundsätzlich zugestimmt habe. Das war der »National Review« natürlich Grund genug zu einem weiteren großangelegten Angriff auf die deutsche Kolonial- und Flottenpolitik, die bezeichnenderweise erst jetzt, also anläßlich handfester imperialistischer Unternehmungen des Reiches, Anlaß zu gesteigerter Besorgnis gab. Damit verbunden war die wiederholte Aufforderung zu einer Annäherung an Rußland auch und gerade in Persien: »It is Germany's interest to bring the Persian Gulf into the focus of international politics as much as it is our interest to keep it out. By herself she was unable to open the question, as she could not raise the necessary capital to push the railway to Baghdad, but we as usual have come in to help her over this difficulty. From our point of view the longer the question remains closed the better for us, but if it has to be opened it should be straightforwardly opened, not in ›co-operation‹ with Germany but as part of a general settlement with Russia, as Russia and Great Britain are the only two great Powers with substantial interests in Persia.«⁷¹

Eine ähnliche Schlußfolgerung aus diesem Gerücht einer durch die britische Regierung bereits genehmigten englischen Beteiligung an der Bagdadbahn zog dann am 4. April der »Spectator«: »There is only one way in which to treat the German propositions as regards the Baghdad line, whether made direct or through able financiers, British or cosmopolitan, and that is to have nothing whatever to do with them. This being so, the Government, if they are wise, will allay public anxiety by giving the country an early assurance that the rumours as to their contemplated action have no foundation . . .«⁷² Genau vier Tage später, am 8. April, gab Balfour dann die von fast der gesamten Presse geforderte Stellungnahme ab, in der er die Gespräche zwischen deutschen und englischen Finanzleuten erwähnte und eine Zustimmung der britischen Regierung nur für den Fall in Aussicht stellte, daß die britischen Interessen gewahrt seien, wofür die Erfüllung der genannten Bedingungen *conditio sine quo non* sei. In der Tat übte diese Erklärung des Premierministers und namentlich seine Ankündigung, daß das Bagdadbahnprojekt »in keinem Falle ein rein deutsches Unternehmen« sein werde, eine gewisse beruhigende Wirkung auf die Presse insofern aus, als sich diese nun nicht mehr vornehmlich in Angriffen gegen die Regierung erging, sondern statt dessen wieder einmal über den wirtschaftlichen Nutzen des Unternehmens nachdachte und diesen erneut in Zweifel zog.⁷³

Das änderte sich freilich schlagartig, als die »Times« unter dem Datum des 22. April 1903 die wesentlichsten Punkte des Konzessionsvertrages über die Bagdadbahn einerseits, der Statuten der Bagdadeisenbahngesellschaft andererseits publizierte. Schon die einleitende Passage ließ wohl für alle Beobachter unzweifelhaft deutlich

⁷⁰ Episodes of the Month, in: The National Review, Bd. 41, Zitate S. 166 und 167.

⁷¹ Ibid. S. 169.

⁷² The Spectator, 4. April 1903.

⁷³ Vgl. z. B.: The Times, 9. und 18. April 1903; The Spectator, 11. und 18. April 1903; The Saturday Review, 18. April 1903 u. a. m.

werden, daß jetzt von einer britischen Beteiligung an der Bagdadbahn nicht im entferntesten mehr die Rede sein konnte: »The text of the convention granting the concession for the Baghdad Railway and that of the ancillary documents, which have been forwarded to us by Herr Gwinner . . . put an end to all possible controversy as to the true character of that undertaking. It seems almost inconceivable that the British Government should have entertained suggestions for the promotion of the scheme, without having fully informed themselves as to the contents of the convention which determines the constitution of the company and the control to be exercised over the undertaking. But it is still harder to believe that any British statesmen who had mastered the papers, from which we print the most important articles to-day, could for a moment hesitate about their action towards this project.«⁷⁴ Sehr richtig wurde vor allem darauf hingewiesen, daß die fein ausgeklügelten Statuten der deutschen Seite in jedem Falle den ausschlaggebenden Einfluß garantierten, da ja z. B. die von der Anatolischen Eisenbahngesellschaft in den Verwaltungsrat der Bagdadeisenbahngesellschaft zu entsendenden Verwaltungsratsmitglieder sicher deutsche Interessen vertraten, und daß ausländisches, auch englisches Kapital nur deshalb zur Beteiligung eingeladen werde, weil die deutsche Seite alleine das Unternehmen nicht finanzieren könne: »... but, while it seeks the help of international capital, it has been careful, at every point of the scheme, to ensure that the real control of the company and of its property shall be placed in German hands.«⁷⁵

Wie gesagt: Damit war das Schicksal einer britischen Beteiligung an der Bagdadbahn besiegelt. Es bedarf keiner großen Phantasie, um sich die Reaktion der britischen Presse auf diese Veröffentlichung vorzustellen, die bereits in den Abendzeitungen des 22. April einsetzte: »The text of the Convention«, so schrieb etwa die konservative »Pall Mall Gazette«, »published by the Times this morning, reveals the objects of Germany with a brutal frankness which is positively Bismarckian.«⁷⁶

Bereits in der Unterhausdebatte des folgenden Tages zog die britische Regierung die Konsequenzen: England – so führte Balfour aus – könne sich auf keinen Fall an einem Unternehmen beteiligen, das in seiner ganzen Länge von Konstantinopel bis zum Persischen Golf ausschließlich unter deutscher Kontrolle stehe. Daraus folge, daß die *conditio sine qua non* einer britischen Beteiligung, nämlich die internationale Kontrolle der Bahn, nicht erfüllt sei: »[His Majesty's Government] have therefore intimated that they are unable to give the suggested assurances with regard to the policy which they might hereafter adopt as to the conveyance of the Indian mails by the projected route, as to facilities at Koweyt, or as to the appropriation of a part of the Turkish Customs revenue in aid of the contemplated guarantee.«⁷⁷ Damit waren eben die Bedingungen, von deren Erfüllung durch die britische Regierung die »City« ihre Beteiligung an dem Unternehmen abhängig gemacht hatte, von Balfour als nicht erfüllbar zurückgewiesen worden.

Dieser in der britischen Presse fast einstimmig begrüßte (»Hearty congratulations to Ministers . . .«⁷⁸), ja, gefeierte Rückzug der Regierung von dem Unternehmen war

⁷⁴ The Times, 22. April 1903.

⁷⁵ Ibid.

⁷⁶ Pall Mall Gazette, 22. April 1903.

⁷⁷ Zitiert nach: The Times, 24. April 1903.

⁷⁸ Pall Mall Gazette, 24. April 1903.

in der Tat »a triumph for public opinion and commonsense«, wie jetzt auch eines der sich in dieser Frage eher zurückhaltenden Organe, die »Daily News« nämlich, feststellte: »However we may dislike the anti-German campaign of a certain section of the Press it has had the indirect advantage of making the public realise that in Asia our future depends upon an understanding with Russia.«⁷⁹ Weniger zurückhaltend in ihrem Triumph war natürlich die »National Review«, die in ihrer Mai-Ausgabe noch einmal die wichtigsten Etappen deutscher »Weltpolitik« Revue passieren ließ und resümierte, »[that] thanks to the protests of almost every important paper with a soul to call its own, Lord Lansdowne's scheme for acting as Germany's cat's-paw in Asia Minor has for the time being collapsed.«⁸⁰

Betrachtet man nun rückschauend die Ereignisse der Jahre 1900–1903, so wie sie sich in der britischen Presse niederschlugen, so wird man nicht ohne Erstaunen registrieren müssen, wie sehr sich die britische Politik – jedenfalls im Verständnis der sie beobachtenden öffentlichen Meinung – inzwischen durch die deutsche Politik bzw. durch die Reaktionen auf deren »weltpolitische« Aktivitäten definierte. Ganz unübersehbar stand der »Faktor Deutschland« im Vordergrund der Berichterstattung der englischen Presse auf dem Gebiet der internationalen Beziehungen, mehr noch: Selbst die Politik gegenüber Frankreich, vor allem aber gegenüber Rußland, wurde – zumindest in der Presse – gewissermaßen durch die Brille des Verhältnisses von Großbritannien zum Deutschen Reich betrachtet. Insofern war die Reaktion der britischen Öffentlichkeit und (eines Teils) des Kabinetts die Konsequenz aus der Notwendigkeit, auf eine mögliche Gefährdung der britischen Interessen im Mittleren Osten und – von dort ausgehend – in der Mitte des europäischen Kontinents selbst reagieren zu müssen. Die Tatsache, daß diese Reaktion in einem für das traditionelle britische Verhalten in solchen Situationen fast übereilt anmutenden Weise geschah, mag auf die Brisanz hindeuten, die das »deutsche Problem« inzwischen für das Empire besaß.

Vor allem eines wird aus der Kampagne der britischen Presse deutlich: Die Bagdadbahn wie die Frage einer englischen Beteiligung waren lediglich ihr – freilich ausschlaggebender – Anlaß. Zwar war die Öffentlichkeit über die Tatsache, daß sich eine fremde Macht am Persischen Golf festsetzen könnte, natürlich sehr beunruhigt. Aber erstens wäre bereits 1903 eine Lösung ähnlich derjenigen denkbar gewesen, die dann 1914 ausgehandelt wurde, und zweitens besaß diese Frage für einen nicht unerheblichen Teil der britischen Öffentlichkeit zu dieser Zeit wohl nicht mehr die Bedeutung, die sie etwa in den 90er Jahren besessen hatte. Nichts belegt dies deutlicher als die in einflußreichen Blättern erhobene Forderung nach einer Verständigung mit dem russischen Erzrivalen ausgerechnet in Persien, selbst unter der Voraussetzung, daß man dem Zarenreich einem Hafen am Golf konzederen müsse!

Auch das periodisch wiederkehrende Argument, die Bahn werde sich wirtschaftlich nicht rentieren, war zweifellos nicht der entscheidende Grund für die Pressekampagne.

⁷⁹ The Daily News, 24. April 1903.

⁸⁰ Episodes of the Month, in: The National Review, Bd. 41, S. 343. Der »Spectator« stellte unter dem Datum des 25. April 1903 eindeutig klar: »The outburst of resentment which would unquestionably have followed any official endorsement of the Baghdad Railway would have been strong enough to sweep the Government away.« Ähnlich auch der »Economist« vom 25. April u. a. m.

gne. Denn es dürfte wohl, wie dann auch eine der ganz wenigen die britische Entscheidung kritisierenden Zeitungen, nämlich der – in der Geschäftswelt viel gelesene – »Daily Telegraph«, am 23. April 1903⁸¹ ausführte, außer Frage stehen, daß sich die »City« sehr wohl überlegt hatte, warum sie sich an dem Unternehmen beteiligen wollte: »It is quite inconceivable that any group of British financiers would have embarked upon a risky venture of this kind without having secured beyond all challenge equality of management, control, and construction. Whether such scheme will be or would have been a commercial success or not, only the future can prove. But anyone who will take the points to ransack the financial columns of the most influential papers before the opening of the Suez Canal will find that that enterprise was condemned not only as injurious to British interests, but as a financial wild cat of the maddest sort.« Und so wurden alsbald die ersten Stimmen laut, die diese Ablehnung einer britischen Beteiligung offen kritisierten und, wie etwa die »Morning Post« vom 27. November 1903, dazu rieten, sich doch noch an dem Unternehmen zu beteiligen: »The Bagdad Railway will be built whether we like it or not, and the sooner we make up our minds what share we are going to take in the building, if any, the better for us.«⁸²

Wenn also die Bagdadbahn lediglich der Anlaß des hier dargestellten und analysierten Pressefeldzuges gewesen ist, was war dann der wirkliche Grund? Er dürfte wohl in der Einschätzung der britischen Öffentlichkeit liegen, daß man es im Falle der deutschen Orientpolitik und namentlich mit dem deutschen »Drang nach Kueit« nur mit einem weiteren Schritt der deutschen Regierung auf einem Wege zu tun habe, der durch die Ereignisse in Kiautschou, Samoa etc. ebenso charakterisiert war wie durch die deutsche Flottenpolitik.

Was also in dieser Pressekampagne vor allem zum Ausdruck kommt, ist die – zweifellos echte und tiefsitzende – britische Sorge, daß ein sich an der Peripherie, auch der orientalischen, zusehends verstärkendes Reich in absehbarer Zeit das für Großbritannien wichtige Gleichgewicht der Mächte im Zentrum des Kontinents erschüttern und die dann nicht mehr kontrollierbare dominante Macht in Europa sein könnte, zumal sich mit dem Flottengesetz eine neue Tendenz abzeichnet: Die ohnehin stärkste europäische Militärmacht schien sich anzuschicken, nunmehr auch eine Flottenmacht zu werden und damit zu Großbritannien auf einem Felde in Konkurrenz treten zu wollen, dessen Sicherung für die Inselmacht eines der wesentlichsten »British interests«⁸³ und *conditio sine qua non* einer als vergleichsweise sicher empfundenen

⁸¹ Vgl. auch: The Daily Telegraph, 25. April 1903; ähnlich: The Saturday Review, 25. April 1903.

⁸² The Morning Post, 27. Nov. 1903; vgl. z. B. auch: The Persian Gulf, in: Blackwood's Magazine, Bd. 174 (Juli 1903), S. 135 ff.; E. J. DILLON, The Bagdad Railway, in: The Contemporary Review, Bd. 83 (Mai 1903), S. 732 ff. Insofern irrt CHAPMAN, wenn sie zu dem Schluß gelangt, »that no attempt was made by those favoring or promoting British participation to present their side of the case to the public, while the matter was still being discussed in the press« (wie Anm. 3, S. 68).

⁸³ Auf diesen Faktor der britischen Politik ist die westdeutsche Forschung vor allem durch die Arbeiten von Klaus HILDEBRAND wieder aufmerksam gemacht worden. Vgl. z. B.: »British Interests« und »Pax Britannica«. Grundfragen englischer Außenpolitik im 19. und 20. Jahrhundert, Historische Zeitschrift 221 (1975), S. 623 ff. Zuletzt hat sich Klaus WORMER in Anschluß an Hildebrand um eine systematische Darstellung der »British Interests« bemüht (Großbritannien, Rußland und Deutschland. Studien zur britischen Weltreichspolitik am Vorabend des Ersten Weltkriegs, München 1980, I. Kap.).

Existenz war. So wenig jeder einzelne Faktor deutscher »Weltpolitik« – die Flotte ebensowenig wie die Bagdadbahn – für sich genommen unbedingt ein Grund zu ernster Besorgnis sein mußte, so sehr gab ihre Häufung in den Jahren 1897–1903 Anlaß zu der Befürchtung, daß sich das Deutsche Reich doch nicht – wie 1870/71 erhofft und zur Voraussetzung des britischen Stillhaltens bei der Reichsgründung erhoben⁸⁴ – mit seiner Rolle als Kontinentalmacht zufrieden geben, vielmehr jene Politik der Unruhe und der Eroberungen wieder aufnehmen werde, die Friedrich der Große 1740 in die preußisch-deutsche Politik eingebracht hätte und auf deren Fortsetzung ja bereits die Annexion Elsaß-Lothringens, vor allem aber der Erwerb der Kolonien durch Bismarck 1884/85 hinzudeuten schienen.

In diesem Sinne hatte die »Fortnightly Review« in ihrer Mai-Ausgabe 1903 geschrieben: »The history of Prussian policy shows a practised repetition of diplomatic tactics, reduced to a system almost as regular, but likewise almost as formidable, as that of military drill. Frederick's manoeuvres for opportunity and those of the Iron Chancellor were substantially the same. The whole tradition of Berlin methods for a century and a half forbids us to mistake their nature now.«⁸⁵ Und tatsächlich sollte diese »Erinnerung« an die Kontinuität der deutschen Politik seit den Tagen des ersten schlesischen Krieges zu einem *topos* ihrer Einschätzung durch die britische Öffentlichkeit und das Foreign Office gleichermaßen werden: Das bekannteste und sicher folgenreichste Beispiel dafür ist wohl das berühmte Memorandum Sir Eyre Crowes vom 1. Januar 1907, in dem diese Kontinuitätslinie in aller Deutlichkeit von der »plötzliche[n] Wegnahme Schlesiens im tiefen Frieden und . . . [der] erste[n] Teilung Polens« bis hin zu den Ereignissen des Jahres 1871 gezogen wurde, mit denen »der Geist Preußens in das neue Deutschland« übergegangen sei.⁸⁶

Es kann also kein Zweifel bestehen, daß die Bagdadbahn einer von mehreren Gründen für den folgenreichen Umschwung der britischen Öffentlichkeit zugunsten einer Annäherung Großbritanniens an Frankreich und Rußland gewesen ist. In jedem Falle war sie der ausschlaggebende Anlaß für die tiefgreifende Zerrüttung des deutsch-englischen Verhältnisses vor dem Ersten Weltkrieg, zumal die dieser Entscheidung folgenden Schritte der deutschen Regierung auf dem Gebiet der imperialistischen Expansion – beginnend in Marokko – die schlimmsten Befürchtungen zu bestätigen schienen. Gleichzeitig lag dann aber nach Erreichen des absoluten Tiefpunktes im deutsch-englischen Verhältnis im Jahre 1911 in eben dieser Bagdadbahnfrage auch eine der ganz wenigen Chancen einer Wiederannäherung, nachdem einige weitsichtige Politiker, Diplomaten und Publizisten auf deutscher wie englischer Seite

⁸⁴ Vgl. dazu Klaus HILDEBRAND, Die deutsche Reichsgründung im Urteil der britischen Politik, in: *Francia*, 5 (1977), S. 399 ff.

⁸⁵ The Latin Rapprochement and the Baghdad Imbroglia, in: *Fortnightly Review*, Bd. 79, S. 826.

⁸⁶ BD 3, Anhang A: »Die preußische Politik blieb unter [Friedrichs] Nachfolgern von denselben Grundgedanken inspiriert. Man braucht kaum mehr zu tun, als zu erwähnen: die zweite und dritte Teilung Polens; die wiederholten Versuche, Hannover in Komplizität mit Napoleon zu annektieren; die Zerstückelung Sachsens und den Eintausch der Rheinprovinzen gegen die Abtretung polnischer Länder im Jahre 1815; die Annexion Schleswig-Holsteins im Jahre 1864; die endgültige Einverleibung Hannovers und Kurhessens und andere Gebietsaneignungen im Jahre 1866; und endlich die Rückeroberung Elsaß-Lothringens von Frankreich im Jahre 1871.«

zu der Ansicht gekommen waren, daß das Gleichgewicht konsequenterweise an den Punkten wieder stabilisiert werden müsse, an denen es erschüttert worden war. Zu diesen zählte spätestens seit 1903 die orientalische Frage.⁸⁷

RÉSUMÉ FRANÇAIS

L'étude s'efforce, au moyen d'une analyse des journaux et périodiques britanniques s'y rapportant – y compris ceux parus aus Indes – de reconstituer une campagne exceptionnellement violente de la presse britannique contre la participation d'un groupe financier britannique au chemin de fer de Bagdad, construit sous direction allemande. La campagne de presse avait commencé en 1901 – en 1903, le premier ministre Balfour refusa au groupe financier l'aide gouvernementale que celui-ci demandait, bien qu'une participation de fonds anglais eût été auparavant résolument encouragée, en particulier par le ministre des affaires étrangères lord Lansdowne. L'étude des mobiles montre clairement que l'entreprise allemande du chemin de fer de Bagdad, qui, du point de vue anglais, menaçait la position britannique sur le golfe persique, était le dernier motif pour transformer en une «germanophobie» apparemment irréversible, la méfiance sans cesse grandissante du public britannique depuis la dépêche Krüger de Guillaume II (1896). Il s'agit donc de la préoccupation britannique, – sans doute légitime et profonde – de voir qu'une Allemagne se fortifiant visiblement à la périphérie puisse ébranler dans un proche avenir l'équilibre important pour la Grande-Bretagne des puissances au centre du continent, et devenir alors la puissance dominante incontrôlable en Europe. Le chemin de fer de Bagdad fut seulement une des multiples raisons du revirement riche de conséquences du public britannique en faveur d'un rapprochement de la Grande-Bretagne avec la France et la Russie.

⁸⁷ Vgl. dazu: Gregor SCHÖLLGEN, Richard von Kühlmann und das deutsch-englische Verhältnis 1912–1914. Zur Bedeutung der Peripherie in der europäischen Vorkriegspolitik, *Historische Zeitschrift* 230 (1980), S. 293 ff. Daß die Gespräche dann schließlich 1909/10 doch wieder in Gang kamen, lag abgesehen von »peripheren«, in gewisser Weise zu einer Annäherung drängenden Ereignissen (jungtürkische Revolution, bosnische Annexionskrise) nicht zuletzt an der Einsicht englischer Staatsmänner und Diplomaten, daß die deutsche Seite ganz offensichtlich und entgegen englischen Vermutungen im Jahre 1903 entschlossen war, die Bahn notfalls tatsächlich alleine (mit geringfügiger Beteiligung etwa schweizerischen und österreichischen Kapitals) zu bauen. Vgl. dazu: Gregor SCHÖLLGEN, Die deutsch-englische Orientpolitik der Vorkriegsjahre 1908–1914, *Geschichte in Wissenschaft und Unterricht* 30 (1979), S. 668 ff.