

**(Die Bagdadbahn und die Deutsche Bank.)**

Aus Berlin, 26. d., telegraphiert man uns: In der Generalversammlung der Deutschen Bank wurde gefragt, ob die englische Meldung richtig sei, daß die Deutsche Bank bei der Bagdadbahn ein Kapital von 16 Millionen Pfund Sterling festgelegt habe. In der Beantwortung erklärte Herr v. Gwinner diese Meldung für eine gehässige Erfindung. Sachlich sei dazu zu bemerken, daß die Beteiligung der Deutschen Bank bei der Bagdadbahn nach menschlichem Ermessen keinen Verlust nach sich ziehen werde, da große Rückschlüsse bereits in den vergangenen Jahren vorgenommen worden seien. Es habe sich die Unmöglichkeit ergeben, gemäß der im Jahre 1903 verliehenen Konzession die Bahn weiterzubauen und zu betreiben und den Bahnbau aus der vierprozentigen türkischen Konzeptionsanleihe zu bestreiten. Eine vierprozentige türkische Anleihe sei seit 1911 nicht mehr verkäuflich. Schon im Herbst 1911 hätten sich für die Türkei durch den Tripoliskrieg und den sich daran anschließenden Balkanfeldzug die kriegerischen Verswicklungen eingestellt, so daß die Bagdadbahn bereits sechs Jahre unter dem Einfluß des Krieges stehe. Es läge sich keine Aussicht, vierprozentige Anleihen zu verkaufen, nachdem alle Großstaaten fünf Prozent Verzinsung ihren Gläubigern gaben; damit ergebe sich, daß der Betrieb der Bagdadbahn unmöglich zu den Bedingungen der Konzession von 1903 erfolgen könne, zumal die Materialienpreise unaußhörlich bis zu 50 Prozent gestiegen seien und sich somit gezeigt habe, daß der Betrieb der Bahn zu dem veranlagten Satz von 3600 Mark pro Kilometer eine Unmöglichkeit sei. Die Bahn bedürfe der wirksamen Unterstützung des Deutschen Reiches und der Türkei.