



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Diplomatische Aktenstücke zur Geschichte der Ententepolitik der Vorkriegsjahre

Siebert, Benno von

Berlin [u.a.], 1925

Englisches Bahnprojekt Mohamerra-Khoremabab und Wiederanregung der
allgemeinen Bagdadbahnverhandlungen durch die Türkei.

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

handlungen mit Berlin aufnimmt. Ich glaube, auch wir sind in der gleichen unvoreilhaftesten Lage. Es scheint mir, wir müssen uns erst über eine gemeinsame Basis verständigen und dann einen günstigeren Augenblick abwarten. Hier wird man jedenfalls vorziehen, daß Deutschland die Initiative ergreift.

Telegramm des russischen Außenministers an den russischen Botschafter in London vom 10./23. Februar 1911. — Nr. 182.

Der hiesige englische Botschafter hat mir mitgeteilt, England beabsichtige eine Bahn von Mohammera nach Rhoremabad in der Nähe der Grenze unserer persischen Interessensphäre zu bauen. Ich erwiderte, daß eine solche Bahn unseren ökonomischen Interessen direkt schaden und starke Beunruhigung bei uns hervorrufen würde.

Brief des russischen Botschafters in London an den russischen Außenminister vom 13./26. Februar 1911.

Ich habe Ihr Telegramm Nr. 182 erhalten, und Sir G. Buchanan hat seinerseits über seine Unterredung mit Ihnen hierher berichtet. Ich werde meinerseits nicht verfehlen, die Worte zu meiner Richtlinie zu machen, die Sie dem englischen Botschafter gegenüber gebraucht haben. Ich weiß nicht, ob die englische Regierung bereits einen definitiven Entschluß in dieser Angelegenheit gefaßt hat. Ich glaube, viel wird vom Resultate der bevorstehenden Verhandlungen zwischen England und der Türkei und später auch wahrscheinlich zwischen England und Deutschland hinsichtlich des Golf-Sektors der Bagdadbahn abhängen. Auch unser Abkommen mit Deutschland über die Linie Khanekin—Teheran wird ins Gewicht fallen — mit andern Worten, es handelt sich um die ganze Linie Bagdad—Teheran. Ich neige zur Ansicht hin, daß England versuchen wird, sich Konzessionen im Süden Persiens zu sichern, um, wie Sir Edward sagt, zu verhindern, daß diese später irgendeiner andern Macht zufallen — der Bau selbst wird von den Umständen abhängen.

Ich muß jedoch bemerken, daß der Druck der öffentlichen Meinung auf die englische Regierung immer stärker wird, um einen wirksameren Schutz der englischen Handelsinteressen in diesen Gegenden zu erreichen.

Solange Persien ein verschlossenes Land war, wurde die Frage nicht aufgeworfen, aber das Zeitalter der Konzessionen und der Unternehmungen ist angebrochen. Es erscheint mir kaum möglich, daß England mit seinen vielfachen Interessen Zurückhaltung zeigt. Dies war auch mein Eindruck, als ich das Telegramm unseres Generalkonsuls in Kalkutta las. Es besteht kein Zweifel, daß unsere Eisenbahnlinie im Norden, welche früher oder später ein ausgedehnteres Eisenbahnnetz nach sich ziehen muß, den Beginn der Aufteilung Persiens bedeutet und notwendigerweise zur Erbauung von englischen Linien in Südpersien führen muß: ich stelle mir vor, daß diese Bahnen an der indischen Grenze in englische Hände übergehen werden und später vielleicht mit unseren Bahnen an einem noch zu bestimmenden Punkte verbunden werden werden. Aus diesem Grunde verstehe ich nicht, warum derartige Bahnbauten bei uns so wenig Beifall finden, obwohl ich die Wichtigkeit der finanziellen Erwägungen zulasse. Ich fürchte, wir verlieren Zeit, und ich glaube, wir müssen uns wenigstens die Konzessionen sichern.

Unter diesen Umständen glaube ich auch nicht, daß es uns gelingen wird, die englische Regierung zu veranlassen, auf ihre Absichten zu verzichten.

Ich sage dies, weil ich es für meine Pflicht halte, Sie über den englischen Standpunkt genau zu unterrichten.

Ich glaube, wir wären nicht gerechtfertigt, auf Grund der englisch-russischen Konvention Einspruch gegen den englischen Plan zu erheben, ebenso wie England nicht gegen unsere Linie, die nach Teheran führt, protestieren könnte.

Die englisch-russische Konvention, deren Wortlaut absichtlich so gefaßt war, daß Proteste anderer Mächte unmöglich gemacht wurden, verfolgte aber — ich glaube nicht, daß man dies bestreiten kann — den Zweck, der öfters zutage getreten ist, nämlich unsere Anstrengungen zu vereinen, um Deutschland zu verhindern, in Persien Fuß zu fassen; Deutschland sollte sich dort nicht Interessen schaffen, die politischen Charakter annehmen könnten. Dieses Einvernehmen ist bald auf die ganze Frage der Bagdadbahn ausgedehnt worden.

Indem wir von der Freiheit, die uns die Konvention gelassen hat, Gebrauch machen, haben wir mit Deutschland ein

Übereinkommen abgeschlossen und einige Zugeständnisse ökonomischer Natur gemacht und dafür politische Vorteile erhalten. Jedenfalls haben wir aber nur in unserem eigenen Interesse gehandelt.

England hat jedoch keinerlei Zugeständnisse von Seiten Deutschlands erhalten. Es handelt sich vor allem darum, ökonomische Erwägungen zu berücksichtigen. Der Bau der Bahn von Bagdad nach Khanekin gibt deutschen Waren die Möglichkeit, auf einer deutschen Eisenbahn in Gegenden einzudringen, deren Markt England bisher beherrschte. Ferner muß auch England die politische Seite der Frage berücksichtigen, wenn eines Tages Verhandlungen mit Deutschland aufgenommen werden. Es erscheint mir kaum möglich, daß England diese doppelten Interessen opfern wird, um russische ökonomische Interessen zu fördern. Was uns Grey anlässlich der Verbindung Khanekins mit Teheran gesagt hat, berührt eine Frage, die mir ganz besonders wichtig erscheint — er hat uns gesagt, daß das russische Abkommen mit Deutschland seine Stellung geschwächt habe, wenn er mit Deutschland über die Bagdadbahn verhandeln muß. Er behauptet, daß das deutsche Unternehmen sich einen Ausgang gesichert hat, der es nun von der englischen Zustimmung unabhängig macht; außerdem kann sich England nicht mehr auf den prinzipiellen Widerstand Rußlands gegen die Bagdadbahn stützen. Der Widerstand Frankreichs ist von jeher nicht sehr kategorisch gewesen. Sir Edward Grey findet also, England sei jetzt in dieser Frage viel isolierter als früher.

Brief des russischen Botschafters in London an den russischen Außenminister vom 1./14. März 1911.

Grey hat mich heute ersucht, ihn aufzusuchen. Er sagte mir, daß er in der letzten Zeit infolge der Abwesenheit Asquiths so beschäftigt gewesen sei, daß er mich nicht habe sehen können; er beeile sich jedoch, mich davon in Kenntnis zu setzen, daß die englische Regierung aus Konstantinopel formelle Vorschläge hinsichtlich der Bahnlinie zwischen Bagdad und dem Perischen Golfe erhalten habe.

Diese Vorschläge zielen darauf ab, diesen Teil der Bagdadbahn zu internationalisieren, wobei Deutschland, England und

Frankreich sich mit je 20 % und die Türkei mit 40 % beteiligen würden. Der Endpunkt der Linie wäre Koweit, welches als türkisches Territorium zu gelten hätte.

Sir Edward sagte mir sofort, daß die englische Regierung diesen Vorschlag nicht annehmen werde; er habe sich jedoch damit begnügt, vorerst zu erklären, daß die türkischen Vorschläge in Erwägung gezogen werden würden. Mir gegenüber hat der Minister weiter nichts hinzugefügt. Nur hinsichtlich Koweits erklärte er, daß England durch seine Verträge mit dem Scheich gebunden sei, welche es zur Aufrechterhaltung der jetzigen Lage verpflichteten.

Sir Edward ersuchte mich, obige Mitteilungen als vertraulich zu betrachten; dem französischen Botschafter hat er die gleiche Erklärung abgegeben.

Ich brauche nicht erst zu bemerken, daß die neuen türkischen Eröffnungen die Lösung der Frage nicht fördern werden und daß die vom englischen Staatssekretär in Aussicht gestellte Erwägung der türkischen Vorschläge nur eine Sache der Form ist, um die Verhandlungen nicht durch eine direkte Abgabe abzubrechen.

Telegramm des russischen Außenministeriums an den russischen Botschafter in London vom 3./16. März 1911. — Nr. 271.

Ich telegraphiere nach Teheran: Der englische Botschafter ist auf die Frage der Konzession für eine englische Bahn von Mohammera nach Rhoremabad zurückgekommen. Er bemerkte, daß England viel daran gelegen sei, sich eine derartige Konzession zu sichern, obwohl es nicht die Absicht habe, die Bahn zu bauen, ohne sich mit uns verständigt zu haben. Später werde man diese Linie bis Zulfa verlängern können, um sie mit unseren kaukasischen Linien zu verbinden, wie dies im russischen Vorschlage des Jahres 1908 hinsichtlich einer persischen Eisenbahn vom Kaspischen Meere über Teheran nach Mohammera vorgesehen war. Augenscheinlich braucht die englische Regierung eine solche Konzession hauptsächlich, um die öffentliche Meinung in England zu beruhigen, und vielleicht auch, um auf Deutschland in der Frage des südlichen Endes der Bagdadbahn einen Druck ausüben zu können. Ich habe den Botschafter wieder darauf hin-

gewiesen, wie schädlich eine solche Bahn für unsere Handelsinteressen sein würde, worauf er wiederholte, daß es sich vorerst nur um eine Konzession handele.

Telegramm des russischen Botschafters in Konstantinopel an den russischen Außenminister vom 8./21. März 1911.

Die Verhandlungen der Pforte mit der Bagdadbahn-Gesellschaft sind beinahe beendet, und die Unterzeichnung soll in diesen Tagen erfolgen. Gleichzeitig hat die türkische Regierung dem englischen Botschafter mitgeteilt, daß sie nur die Unterzeichnung des deutschen Verzichts auf die Linie Bagdad—Persischer Golf erwarte, um mit England in Verhandlungen über diesen Teil der Bagdadlinie einzutreten. Die Verhandlungen mit den Franzosen über die adriatische Eisenbahn und die Linie Samsun—Sivas nehmen einen günstigen Verlauf, wobei die Türken den Franzosen augenscheinlich entgegenzukommen wünschen. Die Verhandlungen mit Chester hingegen ziehen sich in die Länge, was letzteren von uns abhängig macht; diesen Umstand werden wir wahrscheinlich in nächster Zeit ausnutzen können.

Telegramm des russischen Außenministeriums an den russischen Botschafter in London vom 11./24. März 1911. — Nr. 312.

Unser Gesandter in Teheran telegraphiert: In diesen Tagen ist aus Südpersien einer der Direktoren der Anglopersischen Petroleumgesellschaft und der persischen Banken, Greenway, eingetroffen. Er hat von sich aus persönlich den Ministern und dem Regenten vorgeschlagen, eine Eisenbahn von Mohammera nach Smirenabad zu finanzieren, wenn die englische und russische Regierung hiermit einverstanden sind.

Die Minister haben diesen Vorschlag beifällig aufgenommen, befürchten jedoch Widerstand von seiten des persischen Parlamentes. Der Regent wünscht, daß die Eisenbahnen in Persien möglichst bald gebaut werden, wobei seiner Ansicht nach Rußland und England einen gemeinsamen Plan ausarbeiten und ihn allmählich, je nach der Wichtigkeit der einzelnen Linien, zur Ausführung bringen müßten.

Telegramm des russischen Außenministeriums an den russischen Botschafter in London vom 14./27. März 1911. — Nr. 330.

Wir beantworten die Mitteilung des englischen Botschafters hinsichtlich der Linie Mohammera—Rhoremabad mit folgendem Memorandum: „Die in Aussicht genommene Bahn befindet sich in der neutralen Zone, und auf Grund von Artikel 3 der Konvention von 1907 können wir England das Recht nicht absprechen, eine derartige Konzession für sich zu beanspruchen. Der Endpunkt dieser Linie befindet sich jedoch in nächster Nähe unserer Einflußzone, die Linie würde unsere ökonomischen Interessen schädigen und würde deshalb von unserer öffentlichen Meinung sehr ungünstig aufgenommen werden. Wir nehmen insolgedessen mit Vergnügen davon Kenntnis, daß es sich fürs erste nur darum handelt, diese Konzession für England zu sichern, und daß alle Fragen, die sich auf die Ausführung dieses Unternehmens beziehen, später gemeinschaftlich mit uns geregelt werden sollen. Endlich danken wir dem Botschafter für seine Mitteilung, daß man in London keine Einwendungen dagegen erhebt, daß sich englisches Kapital an dem Bau der russischen Linien in Nordpersien beteiligt.“

Telegramm des russischen Gesandten in Teheran an den russischen Außenminister vom 19. März/1. April 1911. — Nr. 221.

Der hiesige englische Gesandte ist beauftragt worden, die persische Regierung offiziell zu bitten, England eine Konzession für die Erbauung eines Hafens in Ormußieh zu gewähren, ebenso für eine Eisenbahn von diesem Punkte bis Rhoremabad und eine Zweiglinie nach Mohammera. Es wird bestimmt darauf hingewiesen, daß es sich fürs erste nur um ein Vorzugsrecht handelt.

Telegramm des russischen Gesandten in Teheran an den russischen Außenminister vom 21. März/3. April 1911. — Nr. 224.

Fortsetzung meines Telegramms Nr. 221. Streng vertraulich. Sofort nach Empfang der Note des englischen Gesandten hat ihn der Außenminister, die Note zeitweilig zurückzunehmen, angeblich weil die persische öffentliche Meinung diese Konzession mit dem Bestreben Englands in Verbindung bringen werde,

bessere Beziehungen zur persischen Regierung zu unterhalten. Auf Grund erhaltener Instruktionen hat der englische Gesandte diese Bitte abgelehnt.

Telegramm des russischen Gesandten in Teheran an den russischen Außenminister vom 13./26. April 1911.

Die persische Regierung hat die Bitte Englands um eine Eisenbahnkonzession von Mohammera nach Rhoremabad unter dem Vorwande abgelehnt, daß die Eisenbahnen in Persien rein kommerzielle Unternehmungen sein müssen. Der Außenminister hat dem Gesandten mündlich erklärt, die Perser erblicken in dieser Linie insofern ein politisches Ziel, als die Bahn nicht in die russische Einflußsphäre einführen soll, wodurch sozusagen die Teilung Persiens in Interessensphären bestätigt würde. Der Regent hat die Meinung geäußert, daß eine Konzession für eine Eisenbahn von der russischen Grenze nach Mohammera wahrscheinlich einem internationalen oder englisch-russisch-französischen Syndikate erteilt werden würde. Letzteres könnte dann die Kontrolle der einzelnen Teile der Linie gemäß den Interessensphären unter sich verteilen.

Telegramm des russischen Außenministers an den russischen Botschafter in Konstantinopel vom 26. April/9. Mai 1911. — Nr. 576.

Die Verhandlungen über die Eisenbahn von Bagdad zum Persischen Golf scheinen sich in die Länge zu ziehen und bitte ich Sie, folgende Fragen zu beantworten:

1. Inwieweit kann die Türkei über diese Linie wieder frei verfügen und welche Rechte hat Deutschland für sich ausbedungen?

2. Ist die Deutschland gewährte Konzession für eine Bahn von Bagdad nach Alexandrette und die Erbauung des dortigen Hafens eine Kompensation für den Verzicht auf die Linie Bagdad—Persischer Golf?

3. Sind die entsprechenden Abmachungen dokumentarisch niedergelegt, und zwar in welcher Form und in einem oder mehreren Dokumenten?

Telegramm des russischen Botschafters in Konstantinopel an den russischen Außenminister vom 28. April/11. Mai 1911. — Nr. 229.

Ihr Telegramm 576 erhalten. Die Verzögerung des Abschlusses der Verhandlungen beunruhigt die Türken und ist damit zu erklären, daß England immer noch keine Antwort auf den türkischen Vorschlag über die Internationalisierung der Bahn Bagdad—Persischer Golf gegeben hat.

1. Den Informationen des englischen und französischen Botschafters zufolge hat Deutschland sich nur folgendes Recht ausbedungen: Der Anteil Deutschlands muß ebenso groß sein wie der irgendeiner anderen Macht. Im übrigen scheinen die Türken wieder frei über diesen Sektor verfügen zu können.

2. Die Konzession für die Bahn und den Hafen in Alexandrette ist anlässlich der letztjährigen Anleihe in Berlin und Wien gewährt worden. Um sich aber diese wichtige Konzession endgültig zu sichern, hat Deutschland wahrscheinlich bei seinem Verzicht auf die Linie Bagdad—Persischer Golf weitgehendes Entgegenkommen gezeigt.

3. Die formale Seite der Abmachungen ist geheim, doch werde ich versuchen, Ihnen möglichst genaue Mitteilungen hierüber zu machen.

Telegramm des russischen Außenministers an den russischen Botschafter in Konstantinopel vom 2./15. Mai 1911. — Nr. 610.

Aus meiner Unterredung mit dem deutschen Botschafter schließe ich, daß Deutschland noch nicht endgültig auf die Linie Bagdad—Persischer Golf verzichtet hat. Eine endgültige Entscheidung wird erst erfolgen, nachdem einige andere Deutschland interessierende Fragen geregelt sein werden. Wir würden gern wissen, welcher Zusammenhang zwischen der Konzession Alexandrette und dem Verzicht Deutschlands auf die Linie Bagdad—Persischer Golf besteht und ob die Ausführung des ersten Unternehmens von letzterem abhängt.

Telegramm des russischen Botschafters in Konstantinopel an den russischen Außenminister vom 4./17. Mai 1911. — Nr. 264.

Unter Nr. 265 erhalten Sie den Wortlaut der dem englischen und französischen Botschafter gemachten türkischen Mit-

teilungen über den deutschen Verzicht auf die Linie Bagdad—Persischer Golf. Der Wortlaut der deutschen Deklaration selbst ist den Botschaftern unbekannt. Beide halten die Deklaration für absichtlich unklar und wie alle Abmachungen Deutschlands mit der Türkei unvorteilhaft für letztere, wozu gewöhnlich Bestechungen beitragen. Die Konzession Alexandrette ist endgültig und hängt von der deutschen Teilnahme an der Bahn Bagdad—Persischer Golf nicht ab. Die englische Regierung hat immer noch nicht geantwortet.

Telegramm des russischen Botschafters in Konstantinopel an den russischen Außenminister vom 4./17. Mai 1911. — Nr. 265.

„8. März 1911. Deklaration. Die Bagdadgesellschaft ist bereit, von ihrer Konzession der 4- oder 500-Kilometer-Eisenbahn vom Persischen Golfe abzusehen, ebenso von der Konzession eines Hafens in Basra und im Persischen Golf zugunsten einer neuen türkischen Gesellschaft, in welcher die Bagdadbahn-Gesellschaft hinsichtlich des türkischen Kapitals in der Minderheit zu sein bereit ist. Immerhin wünscht sie sich in gleichem Maße wie das Kapital einer dritten nichttürkischen Macht zu beteiligen. Gleichzeitig behält sich die Bagdadbahn-Gesellschaft vor, sich mit der neuen Gesellschaft oder dem türkischen Staat zu verständigen, um eine Kompensation für den für sie aus dem Verzicht auf die oben erwähnten 500 Kilometer erwachsenden Schaden zu erhalten; um so mehr, als die Erbauung der erwähnten Strecke leichter und weniger kostspielig ist als der übrige Teil der Bagdadlinie.“ Dieser Wortlaut ist den beiden Botschaften am 11./24. März mitgeteilt worden. In dem von Lomthor übergebenen Exemplar sind die Worte „ist bereit abzusehen“ von Rifaat Pascha in „sieht ab“ verändert, und das Wort „Kompensation“ ersetzt das Wort „Entschädigung“, welches durchgestrichen ist. Die Botschafter erklären sich nicht diesen Unterschied.

Brief des russischen Botschafters in London an den russischen Außenminister vom 19. Juli/1. August 1911.

Sir Edward Grey hat mir vor einigen Tagen versprochen, mir die Antwort Englands auf die Vorschläge der Türkei hin-

sichtlich der Bahn Bagdad—Persischer Golf und der türkischen Zollerhöhung mitzuteilen. Der türkische Vorschlag sah, wie Ihnen bereits bekannt, eine neue Gesellschaft vor, an der die Türkei sich mit 40, und Deutschland, Frankreich und England mit je 20 % beteiligen sollten. Auf diese Weise hätte Deutschland indirekt über 60 % verfügen können.

Der englische Gegenvorschlag ersetzt diese Kombination durch eine gleiche Anteilnahme der genannten vier Mächte und einen fünften Teil für Rußland, wie wir es seinerzeit gewünscht haben.

Ich glaube nicht, daß die Türkei oder Deutschland diese neuen englischen Vorschläge annehmen können.

Telegramm des russischen Botschafters in Konstantinopel an den russischen Außenminister vom 16./29. Dezember 1911. — Nr. 762.

Der englische Botschafter hat mir gestern vertraulich mitgeteilt, er habe energisch, wenn auch nicht offiziell, gegen die der deutschen Bagdadbahn-Gesellschaft zugeschriebene Absicht protestiert, die Richtung der Linie zwischen Mossul und Bagdad im Sinne einer Annäherung an Khanekin zu verändern. Eine derartige Veränderung der Hauptlinie könne nicht zugelassen werden, solange zwischen London und Konstantinopel Verhandlungen über die Linie Bagdad—Persischer Golf geführt werden, die auf der Voraussetzung beruhen, daß der übrige Teil der Bagdadbahn keiner Veränderung unterworfen wird. Der Großwesir hat ihm geantwortet, ihm sei von einer derartigen Absicht der Bagdadbahn-Gesellschaft nichts bekannt, er halte jedoch die vom Botschafter angeführten Gründe für stichhaltig. Der stellvertretende Außenminister erklärte gleichfalls, von einem derartigen Vorhaben der deutschen Gesellschaft nichts zu wissen. Er bestätigte dem Botschafter, daß das türkisch-persische Protokoll über die gegenseitige Abgrenzung in Teheran unterschrieben worden ist und daß die türkischen Mitglieder der gemischten Kommission bereits ernannt sind und sich in Konstantinopel befinden. Aus Zeitungsnachrichten ist ersichtlich, daß der Ministerrat den türkischen Truppen in persischen Gebieten befohlen hat, alle Zusammenstöße mit russischen Truppen zu vermeiden.

Telegramm des russischen Konsuls in Bagdad an die russische Botschaft in Konstantinopel vom 30. Januar/12. Februar 1912.

Die Vorarbeiten der Strecke Mossul—Bagdad sind beendet und werden zur Bestätigung nach Frankfurt und dann nach Konstantinopel geschickt. Meisner sagt, daß ein neuer Rekord der Schnelligkeit erzielt worden sei, da man im Durchschnitt täglich einen Kilometer im Plan eingetragen hat, trotz mancher technischen Schwierigkeiten. Nach einer wöchentlichen Pause werden die Ingenieure die Arbeiten auf der Strecke Sadidja—Khanekin beginnen.

Telegramm des russischen Botschafters in Konstantinopel an den russischen Außenminister vom 10./23. April 1912. — Nr. 177.

Unser Konsul in Bagdad telegraphiert: Die Pläne der Linie Bagdad—Mossul sind vom Verkehrsminister bestätigt worden. Meisner ist nach Basra gefahren, um dort Depots zu organisieren.

Telegramm des russischen Botschafters in Paris an den russischen Außenminister vom 19. Mai/1. Juni 1912. — Nr. 92.

Sicheren Informationen zufolge braucht die Deutsche Bank weitere Mittel für die Bagdadbahn und hat von der Ottomanischen Bank verlangt, den noch nicht eingelösten Teil der Obligationen für ungefähr 60 Millionen Franken zu bezahlen, andernfalls auf diesen Teil zu verzichten, ebenso wie auf die Teilnahme an weiteren Emissionen. Da die Ottomanische Bank über keine flüssigen Mittel verfügt, hat sie die französische Regierung gebeten, ihr zu erlauben, die genannte Summe mit Hilfe von französischen Banken zu realisieren. Die französische Regierung befürchtet einerseits, daß Frankreich im Falle einer Absage vollständig aus dem Bagdadunternehmen ausgeschlossen sein wird, und andererseits, daß eine derartige, wenn auch nicht öffentliche Realisation als erster Schritt zur Zulassung deutscher Werte an der Pariser Börse aufgefaßt werden kann. Man beabsichtigt sich an englische Banken zu wenden. Über diese Frage ist vom Ministerrate besonders beraten worden. Ich werde die weitere Entwicklung verfolgen.