

chung bei den bevorstehenden Verhandlungen mit Serbien und Montenegro Wert gelegt werde.<sup>5</sup> Diese betreffen:

- a) die Drina-[Grenz-]Regulierung,
- b) die Regulierung der Grenze gegen den Sandschak,
- c) die Entwaffnung der Grenzbevölkerung und die Organisation der Gendarmerie in den an Bosnien grenzenden Gebieten,
- d) die Herstellung eines Eisenbahnanschlusses zwischen Loznica und Janja als dem Endpunkte einer bosnischerseits über Bjelina zu führenden Anschlußbahn an die ungarischen Eisenbahnen.

Der Ministerrat nimmt diese Anträge mit dem Beifügen zur Kenntnis, daß die sub a) und b) erwähnten Angelegenheiten bereits den Gegenstand von Verhandlungen mit der serbischen Regierung bilden.

Schließlich werden die österreichischen Abänderungsanträge zur Beilage 5 des „Programmes“, betreffend die rücksichtlich des Tabakankaufes zu stellenden Alternativforderungen zur Kenntnis genommen.

Somit ergibt sich als Beschluß des Ministerrates das sub 5 anverwahrte „Programm für die wirtschaftlichen Vereinbarungen mit den Balkanstaaten“, auf Grund welches der Minister des Äußern ermächtigt wird, die Verhandlungen mit den Regierungen der Balkanstaaten im geeigneten Zeitpunkte einzuleiten.<sup>6</sup>

Hierauf wurde die Sitzung am 17. Februar 1913 um 8 ½ Uhr abends geschlossen.

Berchtold

Ah. E. Ich habe den Inhalt dieses Protokolles zur Kenntnis genommen.  
Bad Ischl, am 29. Juli 1913. Franz Joseph.

## Nr. 40 Gemeinsamer Ministerrat, Wien, 21. Februar 1913

RS. (und RK.)

Gegenwärtige: der k. k. Ministerpräsident Graf Stürgkh (4. 4.), der k. u. k. Kriegsminister FZM. Ritter v. Krobotin (5. 4.), der k. k. Finanzminister Ritter v. Zaleski, der k. k. Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster (5. 5.), der kgl. ung. Finanzminister Dr. Teleszky, der kgl. ung. Handelsminister

<sup>c</sup> *Liegt als Beilage 5 dem Originalprotokoll bei.*

<sup>5</sup> *Siehe dazu Schreiben (Abschrift) Potioreks an Biliński v. 5. 1. 1913 mit fünf Beilagen, KA., Nachlaß Potiorek B/1503, Karton 2, Nr. 13.*

<sup>6</sup> *Am 16. 6. sowie 11. und 12. 7. 1913 fanden wegen einer Revision des Handelsvertrages mit Serbien Zoll- und Handelskonferenzen statt. Das Protokoll der Konferenz v. 11. und 12. 7. 1913 in HHStA., Admin. Reg., F 37, Karton 85, Fasz. Serbien 6, Z. 48701/9a Nr. 1740/1913. In der Zoll- und Handelskonferenz v. 22. 6. 1914 wurde die Revision des Handelsvertrages mit Serbien fallengelassen, HHStA., Admin. Reg., F 34, Konferenzen Österreich-Ungarn, Karton 79, Z. 38.*

Dr. v. Beöthy, der kgl. ung. Ackerbauminister Graf Szerényi, der k. k. Handelsminister Dr. Schuster Edler v. Bonnot, der k. k. Ackerbauminister Zenker, der k. u. k. Sektionschef im k. u. k. Ministerium des Äußern Graf v. Wickenburg.

Protokollführer: Generalkonsul Joannovics.

Gegenstand: Ankauf der Majorität der Aktien der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen.

#### KZ. 29 – GMKPZ. 504

Protokoll des zu Wien am 21. Februar 1913 abgehaltenen Ministerrates für gemeinsame Angelegenheiten unter dem Vorsitz des Ministers des k. u. k. Hauses und des Äußern Grafen Berchtold.

Der V o r s i t z e n d e eröffnet die Sitzung um 4 Uhr nachmittags und leitet die Beratungen mit einem Exposé über den Zweck der Erwerbung der Majorität der Aktien der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen durch ein Syndikat österreichischer und ungarischer Banken ein.<sup>1</sup> Angesichts der Umstürzbewegung auf dem Balkan habe es sich der Vorsitzende als verantwortlicher Leiter der auswärtigen Politik der Monarchie zur Aufgabe gestellt, den politischen und wirtschaftlichen Einfluß der Monarchie in den Balkanstaaten, ins solange dies möglich sei, mit friedlichen Mitteln aufrechtzuhalten und zu stärken. Dies habe den Anlaß dazu gegeben, Mittel und Wege zu suchen, um Österreich-Ungarn eine Einflußnahme auf die dortigen Eisenbahnverhältnisse zu sichern. Eine Gelegenheit hiezu biete sich in der Absicht der Deutschen Bank, die in ihrem Besitze befindlichen Aktien der Orientbahnen zu verkaufen, um sich aus den Engagements bezüglich des Deutschland weniger interessierenden westlichen Netzes zurückziehen zu können. Es erschiene wohl unzulässig, diesen Liquidierungsprozeß vorübergehen zu lassen, ohne durch den Ankauf der zu vergebenden Aktien Österreich-Ungarn einen Einfluß auf diese westlichen Linien zu sichern.

Diese Einflußnahme sei aus nachstehenden drei Gründen anzustreben:

1. Vom Standpunkte der Sicherung eines freien Débouchés für den Handel der Monarchie nach Salonik. Die neue Gestaltung der territorialen Besitzverhältnisse auf dem in Betracht kommenden Teile der Balkanhalbinsel werde gerade in dem Gebiete, welches die Bahn nach Salonik durchziehe, eine Teilung des ehemaligen einheitlichen türkischen Gebietes unter verschiedene Staaten zur Folge haben, so daß der österreichisch-ungarische Handel, für welchen früher im Falle des Anschlusses des türkischen Eisenbahnnetzes an das bosnische im direkten Transit ein einheitliches Staatsgebiet und eine einzige Bahnverwaltung in Betracht gekommen wäre, in der Folge mit mindestens zwei, wahrscheinlich auch mit mehr fremden Territorien und Eisenbahnverwaltungen zu rechnen haben werde. Die-

<sup>1</sup> *Zur Geschichte der Entstehung der Eisenbahnlinien in Makedonien und der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen siehe RÖLL, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Bd. 7 453 sowie ZOGRAFSKI, Die ökonomischen und strategischen Aspekte des Eisenbahnbaus in Makedonien 171–177.*

sem Nachteile wäre durch die Erhaltung des Privatbetriebes zugunsten der bestehenden Privatgesellschaft oder ihrer von dem Syndikate der österreichischen und ungarischen Banken zu bildenden Nachfolgerin auf der ganzen Strecke Mitrovica–Salonik vorgebeugt. Sollte die Sicherung des Privatbetriebes auf Schwierigkeiten stoßen, die dem Werte dieses Betriebes nicht mehr entsprechen würden, so gebe der Besitz dieser Bahnen Österreich-Ungarn immerhin die Mittel an die Hand, die Bedingungen für den Verzicht auf den Privatbetrieb festzulegen oder zumindest zu beeinflussen.

2. Die Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen besitze Vorrechte für Teilstrecken einer zukünftigen Eisenbahn gegen das adriatische Meer, die Gesellschaft der Bahn Salonik–Monastir dagegen habe ähnliche Vorrechte für eine Alternativlinie von Monastir nach Valona oder nach Durazzo: Diese Vorrechte würden auf das österreichisch-ungarische Bankensyndikat übergehen, wodurch für dasselbe ein Vorsprung gewonnen wäre gegenüber jenen Anwärtern, welche auf Grund minderwertiger Konzessionsrechte den Ausbau dieser Linien anstreben sollten. Aus politischen Gründen sei es unerlässlich, daß Österreich-Ungarn diesen fremden Anwärtern gegenüber festen Fuß fasse und seinen Einfluß auf das künftige albanesische Eisenbahnnetz sicherstelle.

3. Endlich liegen die natürlichen Anschlußpunkte für die griechischen Bahnen auf den heutigen Linien Salonik–Monastir beziehungsweise Salonik–Mitrovitza.

Somit würde Österreich-Ungarn durch den Besitz der Aktien der genannten Gesellschaften in den Eisenbahnfragen des westlichen Balkans eine Position gewinnen, die in anderer Weise überhaupt nicht und um keinen Preis zu erwerben wäre. Man sei daher mit der Deutschen Bank in zunächst unverbindliche Vorverhandlungen wegen des Aktienankaufes eingetreten.<sup>2</sup> Die hierüber auch mit den österreichischen und ungarischen Finanzinstituten abgehaltenen Besprechungen hätten zu dem Entwurfe eines Übereinkommens geführt, dessen Details der Vorsitzende an der Hand der Beilage näher ausführt.

Der Vorsitzende ersucht die beiden Regierungen, dem Projekte ihr Wohlwollen zuzuwenden und die beiden Finanzminister zu ermächtigen, auf Grund des vorliegenden Entwurfes mit der Bankengruppe ein Abkommen zum Zwecke des Ankaufes von 51 000 Aktien der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen zu treffen.

Der k. k. Ministerpräsident ersucht, ehe in die Erörterung der Details des Projektes eingegangen wird, um Aufklärung darüber, ob genügende Garantien dafür geboten werden können, daß die Rechte, welche die Orientbahnen in der Türkei besessen und ausgeübt haben, auch von den Balkanstaaten werden anerkannt werden. Es sei unwahrscheinlich, daß diese mit einem hohen Grade von Selbstbewußtsein ausgestatteten Staaten sich ohneweiters als Rechtsnach-

<sup>2</sup> *Über die unterschiedlichen Verhandlungen siehe die Aufzeichnungen Wickenburgs v. 15. 1. und 3. 2. 1913, HHSrA., Admin. Reg., F 23, Karton 105, Fasz. Erwerbung der Aktien der Orientbahngesellschaft und der Salonick–Monastir E[isenbahn] G[esellschaft] durch ein öst. ung. Konsortium I Z. 5 und Z. 11.*

folger der Türkei in Verhältnisse fügen und Rechtszustände anerkennen werden, welche ihren Begriffen der staatlichen Souveränität widersprechen. Es sei auch zu erwarten, daß sich die Balkanstaaten und speziell Serbien der Festsetzung österreichischen und ungarischen Kapitals und Einflusses in ihrem Eisenbahnwesen widersetzen werden. Hieraus seien Verwicklungen zu befürchten, welche die ruhige Entwicklung der politischen Beziehungen zu den Balkanstaaten gefährden könnten.

Der **Vorsitzende** verweist diesbezüglich auf die von den Großmächten in der Londoner Botschafterréunion gefaßten Beschlüsse, betreffend die Wahrung der Rechte der Eisenbahngesellschaften in der Türkei, welche lauten:

„Les Etats cessionnaires sont subrogés dans tous les droits et charges du Gouvernement Impérial Ottoman en ce qui concerne les concessions de chemins de fer et autres ayant leur exploitation sur les territoires cédés par le présent traité; ils s'engagent également à remettre les compagnies intéressées en possession immédiate des lignes exploitées par elles avant la guerre, nonobstant tout règlement qui pourrait être envisagé pour l'avenir d'accord avec les intéressés; ils s'engagent en outre dans ces territoires à respecter et à exécuter les contrats valablement consentis par le Gouvernement Impérial ou les autorités ottomanes compétentes.“<sup>3</sup>

Zu Vorstehendem sollen die Balkanstaaten im Friedensvertrage verpflichtet werden.

Bezüglich des befürchteten Widerstandes gegen die Festsetzung des österreichisch-ungarischen Einflusses verweist der Vorsitzende auf den Umstand, daß die Betriebsgesellschaft in ihrem gegenwärtigen Charakter eines deutsch-österreichisch-ungarisch-schweizerischen privaten Konzerns bestehen bleiben soll und auch in Hinkunft ihren privaten Charakter nach außen hin wahren werde.

Durch die Besitzergreifung der heute bestehenden Eisenbahnlinien am westlichen Balkan soll außerdem ein noyau geschaffen werden, von welchem aus mit späterer Zuhilfenahme französischen und belgischen Kapitals das Eisenbahnnetz weiter ausgestaltet würde.

Der **k. k. Eisenbahnminister** unterzieht das Projekt zunächst vom verkehrspolitischen Standpunkte einer Kritik. Im Vordergrund des Interesses stehe die Idee des Zuges nach Salonik auf einer neuen, unter dem Einflusse der Monarchie stehenden direkten Eisenbahnlinie (Mitrovica–Salonik). Verkehrspolitisch liege ein Bedarf nach einer solchen Linie nicht vor, da der

<sup>3</sup> *Beschluß der Londoner Botschafterréunion v. 29. 1. 1913. Siehe hierzu das Telegramm Mensdorffs an Berchtold v. 29. 1. 1913, publiziert in ÖSTERREICH-UNGARNS AUSSENPOLITIK, Bd. 5, Nr. 5594. Österreich-Ungarn hatte am 29. 1. 1913 einen Gegenvorschlag zu einem französischen Entwurf zum Übergang eines Teils der türkischen Staatsschuld auf die Erwerber türkischer Gebiete – wie der deutsche Botschafter in Paris Freiherr v. Schoen in seinem Bericht v. 15. 1. 1913 an Bethmann Hollweg schrieb, publiziert in GROSSE POLITIK Bd. 37/2, Nr. 15172 – vorgelegt, der dort auch angenommen wurde. Neben dem oben zitierten Telegramm Mensdorffs siehe dazu auch das Telegramm des deutschen Botschafters in London, Fürst v. Lichnowsky, v. 29. 1. 1913 an das deutsche Auswärtige Amt, publiziert in ebd., Bd. 34/1, Nr. 12758.*

Landverkehr nach Salonik im Vergleiche zum Seeverkehr nur von geringer Bedeutung sei und schon gegenwärtig eine wirklich gute Verbindung mit Salonik über Belgrad bestehe. Jeder neue Weg sei länger als die Verbindung via Belgrad, so die Sandschakbahn um zirka 200 Kilometer. Ferner ergebe sich aus der Förderung des Landweges nach Salonik eine Konkurrenz zwischen den ägäischen und dalmatinischen Häfen, welche die k. k. Regierung gerade durch die Heranziehung der serbischen Transporte zu heben bestrebt sei. Verkehrspolitisch sei demnach die Förderung eines neuen Débouchés nach Salonik nicht zu befürworten.

Was die weitere Idee der Schaffung eines noyau für die künftige Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes auf dem westlichen Balkan anbelange, so sei Österreich-Ungarn diesem Unternehmen für sich allein nicht gewachsen. Es sei daher schon jetzt die Beteiligung fremden Kapitals in Aussicht genommen. Hiemit höre aber auch der vorherrschende Einfluß Österreich-Ungarns auf, was man gerade durch den Ankauf der Orientbahnaktien vermeiden wollte. Hierin zeige sich ein Widerspruch gegenüber der dem Projekte zugrunde liegenden ursprünglichen Absicht.

Auch sei zu befürchten, daß durch das Eindringen Österreich-Ungarns in diese Gebiete der Wirtschaftspolitik der Balkanstaaten eine Quelle neuer Gefahren und Verwicklungen geschaffen werde. Man mute den Balkanstaaten ein schweres Opfer zu, wenn man von ihnen verlange, auf die Vereinigung der auf ihrem Staatsgebiete befindlichen Eisenbahnen in ihrer eigenen Hand zu verzichten. Mit Konzessionen seien die Rechte der Privatgesellschaften nicht genügend gesichert. Es liege vollständig in der Hand des Territorialstaates, die Tätigkeit der Privatgesellschaften derart zu erschweren, daß sie schließlich weichen müssen. Dies werde, wenn hinter den Gesellschaften eine fremde Regierung stehe, mit dieser zu Verwicklungen führen.

Aus diesem Grunde wäre die geplante Transaktion nicht früher durchzuführen, ehe man nicht eine formelle Sicherheit dafür gewonnen habe, daß die Balkanstaaten die in Betracht kommenden Eisenbahnen nicht selbst in Besitz nehmen wollen. Der in dem Beschlusse der Botschafterréunion zum Ausdruck kommende Gedanke, daß die Balkanstaaten die Rechte und Pflichten der Türkei gegenüber den Gesellschaften übernehmen müssen, sei selbstverständlich und könne nur als eine Erklärung aufgefaßt werden, wonach diese Staaten sich mit den Gesellschaften über die Erwerbung der von ihnen betriebenen Linien zu verständigen haben werden.

Der k. k. H a n d e l s m i n i s t e r gibt gleichfalls der Anschauung Ausdruck, daß dem Wege nach Salonik heute nicht mehr die gleiche Bedeutung zukomme, wie zu jener Zeit, wo die Möglichkeit bestanden habe, den direkten Transit über ein einheitliches türkisches Territorium sicherzustellen. Heute stünden für die k. k. Regierung andere handelspolitische Gesichtspunkte mehr im Vordergrund des Interesses, so in erster Linie die Fürsorge für die Hebung der eigenen Seehäfen. Der Zweck der ganzen Aktion bestehe darin, Österreich-Ungarn einen vorherrschenden Einfluß auf das Eisenbahnwesen auf dem westlichen Teile der Balkanhalbinsel zu sichern. Da aber Serbien und Bulgarien auf der Wahrung ihrer eigenen Eisenbahnhoheit sehr bedacht sind, dürften sie in dieser

Aktion eine unfreundliche Handlung Österreich-Ungarns ihnen gegenüber erblicken, was die Abneigung dieser Staaten gegen die Monarchie noch erhöhen werde. Es sei zu befürchten, daß diese Stimmung eine ungünstige Rückwirkung auf die handelspolitischen Verhandlungen mit den Balkanstaaten ausüben werde. Wenn sich die Monarchie bei diesem Anlasse finanziell stark engagiere, so habe sie sich dadurch selbst neue Interessen geschaffen, für welche sie bei den Verhandlungen mit den Balkanstaaten einen gewissen Schutz werde erringen müssen. Hiedurch würden die Forderungen in den anderen wirtschaftlichen Fragen künstlich erschwert, so daß möglicherweise wichtigere andere Wünsche zurückgestellt werden müßten.

In geschäftlicher Beziehung sei zu bemerken, daß die Initiative in der Angelegenheit nicht von Österreich-Ungarn, sondern von jener Seite ergriffen worden sei, die sich gegenwärtig im Besitze der Majorität der Aktien der Orientbahnen befinde und mit Rücksicht auf die eingetretenen Verhältnisse ein sehr großes Interesse daran habe, diese Aktien loszuschlagen. Die von der Deutschen Bank angeregte und von einigen österreichischen und ungarischen Banken aufgegriffene Idee flöße unter den gegebenen Verhältnissen ein gewisses Mißtrauen ein, umsomehr als die angebotenen Bedingungen den modernen Anschauungen über derartige Geschäfte nicht entsprechen. Eine staatliche Garantie in dem Sinne zu fordern, daß im Falle des Gelingens des Unternehmens die Gesellschaft den ganzen Nutzen einheimse, im Falle sich Schwierigkeiten ergeben, der Staat allein den Schaden zu tragen habe, sei ein heute überwundener Standpunkt. Die Vorrechte der Orientbahngesellschaft stünden möglicherweise auch gegenüber der Türkei auf schwachen Füßen und dürften von Serbien und Bulgarien wahrscheinlich nicht mit besonderer Fürsorge behandelt werden. Es sei daher zu befürchten, daß die Wahrung dieser Vorrechte nicht leicht zu erreichen sein werde.

Seine Ausführungen zusammenfassend, erklärt der k. k. Handelsminister, daß vom Standpunkte der handelspolitischen Interessen kein Anlaß vorliege, die in Rede stehende Transaktion zu befürworten, da sie zu Engagements führe, deren Einlösung die Zurückstellung anderer, vielleicht wichtigerer handelspolitischer Forderungen zur Folge haben könnte.

Der kgl. ung. Finanzminister teilt im allgemeinen die Befürchtungen der k. k. Regierung. Der Zweck, welcher dem Projekte zugrunde liege, könne eigentlich nur dann erreicht werden, wenn die Fortdauer des Privatbetriebes auf den in Betracht kommenden Eisenbahnen sichergestellt sei. Dies sei aber kaum zu erwarten, da Serbien und Bulgarien mit der Zeit erfahren werden, daß hinter den Engagements der Banken die Regierungen stehen. Die beiden Balkanstaaten dürften dann für die Verstaatlichung der Bahnen mit Nachdruck eintreten. Dies zu verhindern, biete der Beschluß der Botschafterréunion keine Handhabe. Auch werde es Österreich-Ungarn schwerlich möglich sein, ein Ansuchen der Balkanregierungen um Zustimmung zur Verstaatlichung dieser Bahnen abzuschlagen. Es würde also zu Verhandlungen kommen. Wenn diese Verhandlungen einen freundschaftlichen Charakter haben werden, so könnte die Verstaat-

lichung unter sehr günstigen Bedingungen erfolgen; wenn aber eine freundschaftliche Verständigung nicht zustande käme, so dürften die Bedingungen für die Verstaatlichung ungünstige werden. Zugegeben, daß das finanzielle Risiko, welches die k. k. und die kgl. ung. Regierung übernehmen sollen, auch in diesem Falle kein besonders großes ist, so werde hiemit schließlich doch nichts Besonderes erreicht.

Ehe die Regierungen sich verpflichten, wären unbedingt einige technische Fragen noch vor Abschluß des Balkankrieges zu regeln. Über den gegenwärtigen Zustand der Bahnen fehlen Informationen. Die Kriegsschäden können enorme sein und man wisse nicht, was man kaufe. Dies wäre also vorerst festzustellen. Jedenfalls wäre den beiden Regierungen eine Stellungnahme sehr erleichtert, wenn zunächst versucht würde, mit den Balkanstaaten sich darüber zu einigen, daß die in Rede stehenden Bahnen, auch wenn sie in den Besitz eines Syndikates österreichischer und ungarischer Banken übergehen sollten, weiterhin im Privatbetriebe bleiben werden.

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, daß es seine Schwierigkeiten habe, die Entscheidung auf diese Weise hinauszuschieben, weil die Deutsche Bank im Begriffe stehe, mit den Balkanstaaten selbst wegen Übernahme der Aktien zu verhandeln und Österreich-Ungarn nur bis zu einem demnächst ablaufenden Termine ein Optionsrecht zugestanden habe. Man müsse sich also bald darüber schlüssig werden, ob man das Anbot ausnützen wolle.

Der **k. k. Finanzminister** führt aus, daß es zur richtigen Beurteilung der Frage unerlässlich sei, vorerst festzustellen, welche Vorteile sich aus der beantragten Transaktion für Österreich-Ungarn ergeben. Die politischen Vorteile habe der Minister des Äußern zu beurteilen. Über den handelspolitischen Wert gingen die Meinungen auseinander. Unter diesen Umständen sei es vom Standpunkte des Finanzressorts sehr schwer zu entscheiden, inwieweit die Regierung die Verantwortung für ein finanzielles Engagement übernehmen könne. An sich sei dieses Engagement zwar kein besonders großes, wenn es auch bedenklich erscheine in der Form, wie die vom Bankensyndikate unterbreiteten Vorschläge lauten.<sup>4</sup> Diese enthielten Bestimmungen, die durchaus nicht annehmbar seien und unbedingt abgeändert werden müßten, falls auf die Sache eingegangen werden soll. Es sei begreiflich, daß die Banken derartige Vorschläge gemacht haben, weil sie selbst nicht wüßten, was sie kaufen. Es sollen Aktien gekauft werden, die hoch über dem gegenwärtigen Preis des Marktes eingesetzt wurden. Ob der Buchwert dem tatsächlichen Werte entspreche, könne heute niemand wissen. Deshalb seien die Banken bemüht, das ganze Risiko auf die garantierenden Regierungen abzuwälzen.

Es frage sich nun, ob die Regierungen die Übernahme derart weitgehender finanzieller Verpflichtungen den Parlamenten gegenüber vertreten könnten. Wenn

<sup>4</sup> HHSTA., Admin. Reg., F 23, Karton 105, Fasz. Erwerbung der Aktien der Orientbahngesellschaft und der Salonick–Manastir E[isenbahn] G[esellschaft] durch ein öst. ung. Konsortium I, *kleine Zahl 4*.

sich sichtbare Vorteile ergäben, so sei es vielleicht nicht ausgeschlossen, die für die Transaktion erforderlichen einigen Millionen noch auf das Konto der allgemeinen Kriegskosten zu legen, doch müßten auch in diesem Falle die Vorteile tatsächlich nachgewiesen werden. Ohne diesen Nachweis wäre es schwer, die Berechtigung der geleisteten Garantie anzuerkennen. Man garantiere einer Gesellschaft, die mit einheimischem Kapital im Auslande operiere, für diese im Auslande gemachten Geschäfte, die der Monarchie nur indirekte Vorteile bringen, nachdem der direkte Anteil Österreich-Ungarns an dem Verkehre der in Betracht kommenden Bahnen nur ein ganz geringer sei. Ein Vorteil könne darin erblickt werden, daß diese Bahnen ein noyau bilden sollen, von welchem aus sich das Eisenbahnnetz des westlichen Balkans unter dem Einflusse Österreich-Ungarns weiter entwickeln soll. Diesen Vorteil werde aber jener Staat haben, welcher für die neuen Bahnen das Geld gibt. Österreich-Ungarn werde dies nicht tun können, da es in der Frage der Geldbeschaffung zunächst eine passive Rolle spielen werde. Einigermassen vorteilhaft wäre es, wenn es gelänge, bei der Konstruktion dieses Geschäftes eine Kooperation mit französischem und belgischem Kapital zu ermöglichen, um auf diesem Wege eine Interessengemeinschaft mit dem österreichisch-ungarischen Kapital anzubahnen.

Wenn es demnach gelänge, den Vorschlag des Bankensyndikates wesentlich abzuändern, so wäre die finanzielle Seite der Frage für die Entscheidung der Regierung weniger ausschlaggebend und es könnte dann dem Geschäfte nähergetreten werden, falls das Ministerium des Äußern den Wert der Transaktion so hoch einschätze, daß zu den bisherigen Lasten, welche die Balkankrise der Monarchie auferlegt habe, noch einige Millionen zugeschlagen werden sollen.

Der k. u. k. Kriegsmi n i s t e r äußert sich dahin, daß die Balkanstaaten aus militärischen Gründen die Forderung erheben dürften, daß die Bahnen in den staatlichen Betrieb übergehen.

Andererseits müsse anerkannt werden, daß im Falle der Herstellung der Verbindung mit dem bosnischen Eisenbahnnetze diese Bahnen sehr entwicklungsfähig sein werden, weil sie alle künftigen Linien, die gegen die Adria geführt werden sollen, aufgreifen. Falls die Balkanstaaten also die alte Konzession der Orientbahngesellschaft nicht für erloschen erklären könnten, so sei das Geschäft jedenfalls als ein sehr gutes anzusehen.

Der V o r s i t z e n d e betont in seinen Schlußausführungen nachdrücklichst den großen politischen Wert, den die Festsetzung des österreichisch-ungarischen Einflusses in den Eisenbahnfragen des westlichen Balkans speziell mit Rücksicht auf die albanische Politik der Monarchie habe. Die Konzessionsrechte der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen bezüglich der Linien von Merdare nach Priština und von Üsküb über Kalkandelen nach Gostivar seien unbedingte Rechte; bezüglich der Linien Monastir-Valona beziehungsweise Monastir-Durazzo sei die Gesellschaft, welche die Eisenbahn Salonik-Monastir in ihrem Besitze habe, verpflichtet, die Trassenprojekte und sonstigen Voranschläge binnen einer bestimmten Zeit einzureichen, worauf die Regierung sich für die zu wählende Trasse zu entscheiden haben werde. Die Gesellschaft habe ihre Tras-



senstudien bereits vorgelegt und warte die Entscheidung der Regierung ab. Es liege kein Moment vor, wonach die Rechte der Gesellschaft in irgend einer Hinsicht verwirkt wären. Die Absicht der Monarchie, die weitere Erhaltung des Privatbetriebes auf den in Frage stehenden Bahnen zugunsten der bestehenden Gesellschaft oder ihrer Rechtsnachfolgerin sicherzustellen, sei den Regierungen der Balkanstaaten bereits bekanntgegeben worden, ohne daß diese Mitteilung eine besondere Erregung hervorgerufen hätte. Diese Forderung habe aber nur dann einen Sinn, wenn die Aktien in den Besitz eines österreichisch-ungarischen Bankensyndikates gelangen. Daher müsse man sich zuerst zum Ankauf dieser Aktien entschließen und dann erst, wenn man sich ihren Besitz gesichert habe, mit den Balkanstaaten verhandeln. Eine besondere Voreingenommenheit dieser Staaten gegen die Investierung österreichisch-ungarischen Kapitals sei nicht ohneweiters vorauszusetzen, solange die Gesellschaft ihren privaten Charakter wahre und insbesondere da sie einen französischen Einschlag bekommen solle. Es wäre aber jedenfalls ein Fehler, die Sache in der Öffentlichkeit als einen großen Erfolg hinzustellen. Es handle sich bloß um die Wahrung einer Position, welche die Monarchie zum Teile jetzt schon einnehme und die für die Zukunft erhalten und gestärkt werden solle.

Auf Grund der durchgeführten eingehenden Erörterung der Angelegenheit eignet sich der Ministerrat vorläufig dahin, daß als erste Voraussetzung für die weitere Verfolgung des Projektes eine Revision der Vorschläge des Bankensyndikates platzgreifen müßte, um sie für die beiden Regierungen annehmbar zu machen. Das Ministerium des Äußern wird ermächtigt, die Verhandlungen hierüber unter Beiziehung der Referenten der beiden Regierungen mit den Vertretern der Banken aufzunehmen. Die Regierungen behalten sich ihre Entscheidung nach dem Ergebnisse dieser Verhandlungen vor.<sup>5</sup>

Sohin wurde die Sitzung um 7 Uhr abends geschlossen.

Berchtold

Ah. E. Ich habe den Inhalt dieses Protokolles zur Kenntnis genommen.  
Wien, am 31. Mai 1913. Franz Joseph.

<sup>5</sup> Am 25. 2. 1913 kam es zu einer Sitzung der Bankvertreter und Ministerialreferenten im k. k. Finanzministerium. Siehe hierzu Schreiben d'Adlers an Wickenburg v. 27. 2. 1913 enthaltend ein Gedächtnisprotokoll der Sitzung v. 25. 2. 1913 sowie Skizze A Vertrag zwischen Deutschbankengruppe und der österr. ungar. Bankengruppe v. 27. 2. 1913 und Skizze B Vertrag zwischen der österr. ungar. Bankengruppe und der Regierung v. 27. 2. 1913, alles in HHStA., Admin. Reg., F 23, Karton 105, Fasz. Wertpapiere 1909–1918 Österreich-Ungarn 10, Sammelakt kleine Zahl 148. Der k. k. Ministerrat beriet in der Sitzung vom 8. 3. 1913/1 über die Erwerbung der Aktienmajorität der Orientbahnen durch Oesterreich-Ungarn, AVA., Ministerrat, Ministeratsprotokolle, Tagesordnungen 1910–1913 Band 16. Das Protokoll liegt nicht mehr ein. Zum Aktienkauf siehe auch das Schreiben des deutschen Botschafters in Wien Tschirschky an den deutschen Reichskanzler Bethmann Hollweg v. 28. 4. 1913, publiziert in DIE GROSSE POLITIK, Bd. 37, Nr. 15119. Die Behandlung der Orientbahnen durch Serbien und die Verhandlungen mit Serbien darüber kamen zur Sprache in GMR. v. 14. 12. 1913, GMKPZ. 510.

## Nr. 40a Finanzierungsplan

### Finanzierungsplan

Der Ankauf der in Rede stehenden Aktien soll durch ein österreichisches-ungarisches Konsortium erfolgen, dessen Mitglieder die Österreichische Bodenkredit-Anstalt, der Bank-Verein, die Anglo-Bank, die Ungarische Kredit-Bank und die Pester Kommerzial-Bank sind. Hiebei würden die Aktien der Eisenbahn Salonik-Monastir durch die orientalische Bahnbetriebsgesellschaft aus ihren Barmitteln angekauft und in ihr Portefeuille gelegt werden, so daß de facto nur der Ankauf von 51 000 Stück Aktien der Orientalischen Bahnbetriebsgesellschaft in Frage stehe. Der Preis dürfte sich nach dem Eindrucke, der aus den präliminären Verhandlungen gewonnen wurde, um 900 K bewegen. Die genauen Erhebungen über den Wert der Aktien aus den Büchern der Orient-Bahn-Gesellschaft haben einen Wert von 1019 Kronen per Aktie ergeben. Hiebei ist auf der Aktivseite der Wert der Konzession nach dem Ablösungsmodus berechnet, den Bulgarien bei der letzten Verstaatlichung angewendet hat, nämlich die Kapitalisierung des Durchschnittes der 5-jährigen Betriebsergebnisse auf Basis von 5 %. Die Materialien und der Fahrpark sind mit Abstrichen von 20 und 50 % eingestellt. Auf der Passivseite sind reichliche Summen für Kriegsschäden, für Abfertigungen an Beamte und für Umbauten eingestellt, Die Berechnung ist in der gewissenhaftesten Weise gemacht worden.

Bezüglich des mit dieser Transaktion verbundenen Kapitalexportes ist zu bemerken, 1. daß eine möglichst lange Stundung der Auszahlung vorgesehen ist, 2. daß unter den Aktiven der Gesellschaft sich 16 Millionen Kassa- und 5 Millionen gangbare Effekten befinden, zusammen also 21 Millionen. 3. daß die Rücklösung der Bahnlinie Adrianopel-Konstantinopel und der Konstantinopelstadtbahn, welche zusammen zirka 15 Millionen Kronen Wert haben dürften, durch die Deutsche Bank vorgesehen ist und dieser Betrag in irgend einer Weise mit dem Ankaufspreis der in Rede stehenden Aktien saldiert werden wird.

Das Verhältnis der Regierung zu der Gruppe der Käufer:

Der Ausgangspunkt hiebei ist der, daß die Transaktion in Ausführung des Wunsches der Regierungen erfolgte und die mit dem Besitze der Aktien verbundenen Rechte sowohl politisch wie wirtschaftspolitisch, vor allem auch tarifpolitisch nach Wunsch und im Auftrage der Regierung ausgeübt werden. Aus beiden Momenten, namentlich aus letzterem folgt der nicht unberechtigte Wunsch der ankauenden Bankgruppe, gegen Verluste an Kapital und Zinsen geschützt zu werden.

Demgegenüber haben in den bis nun stattgefundenen Konversationen die beteiligten Zentralstellen den Standpunkt eingenommen, daß der Wunsch, in beiden Richtungen (Kapital und Zinsen) Sicherungen vor Verlusten zu erhalten, zwar berechtigt, mit Rücksicht jedoch darauf, daß diese Transaktion Ansätze zu einem grossangelegten Geschäfte biete, diese Zusicherungen auf ein beschränktes Maß reduziert werden müssen.

Infolgedessen wird die Anteilnahme der Regierungen an einem Kapitalsverluste, der aus einer der kalkulierten gegenüber ungünstigeren Einlösung der Betriebsrechte erfolgen konnte, im Falle der Einlösung des ganzen Netzes mit 5 Millionen Kronen limitiert; ferner wird der Zinsenzuschuß der Regierung für den Fall des ständigen Fortbetriebes der gesamten Strecken oder eines betriebsfähigen Ensembles auf 2 % des darauf entfallenden Kapitals beschränkt, falls das Rendement nicht 5 % ausmachen würde.

Auf dieser Basis liegt ein Vertragsentwurf vor, der außer obigen Bestimmungen folgende Mittel voraussieht, um die Transaktion zu ermöglichen:

1. Eine Bareinlage. Diese ist gedacht mit 5 Millionen unverzinslich oder 8 Millionen mit 2 % Verzinsung.

2. Bis zu der Neuregelung der Angelegenheiten der Bahn mit den Balkanstaaten eine Garantie der Zinsen des ausgelegten Betrages mit 5 %.

3. Falls diese Neuregelung bis Ende des Jahres 1917 nicht erfolgt, eine endgültige Regelung des Verhältnisses zwischen der Regierung und der Bankgruppe und zwar nach einer dreifachen Alternative in der Wahl der Regierungen:

a) die Rücknahme der Aktien durch die Regierungen, b) die dauernde Zusicherung einer 5 %igen Garantie für die Konzessionsdauer. c) eine weitere Prämie, mit der sich die Regierungen von allen ihren Pflichten liberieren. Zu diesem ganzen Finanzplane ist zu bemerken, daß das Einkommen der Orientbahn-Betriebs-Gesellschaft im Jahre 1911 10 % des Aktienkapitals ergeben hat, wobei allerdings eine geringere Dividende ausgeschüttet wurde, indem ein großer Betrag in Reserve gestellt worden ist.

## Nr. 41 Gemeinsamer Ministerrat, Wien, 21. April 1913

*RS. (und RK.)*

Gegenwärtige: der k. k. Ministerpräsident Graf Stürgkh, der kgl. ung. Ministerpräsident Dr. v. Lukács, der k. u. k. gemeinsame Finanzminister Ritter v. Biliński (19. 5.), der k. u. k. Kriegsminister FZM. Ritter v. Krobotin (20. 5.).

Protokollführer: Generalkonsul Joannovics.

Gegenstand: Ankauf der Mehrheit der Aktien der bosnisch-herzegowinischen Waldabstockungsgesellschaft.

KZ. 27 – GMKPZ. 505

Protokoll des zu Wien am 21. April 1913 abgehaltenen Ministerrates für gemeinsame Angelegenheiten unter dem Vorsitze des Ministers des k. u. k. Hauses und des Äußern Grafen Berchtold.

Der **Vorsitzende** eröffnet die Sitzung um 10 ½ Uhr vormittags mit der Mitteilung, daß seitens des k. u. k. gemeinsamen Finanzministers ein Antrag wegen Ankaufs der in Händen des Kommerzienrates Otto v. Steinbeis befindlichen