

Über eine weitere Anregung des kgl. ung. Ministerpräsidenten wird die Frage der serbischen Bahnen besprochen. Die Serben hätten sich jetzt entschieden ins Unrecht gesetzt. Unsere Vertretung in Belgrad müsse sehr energisch protestieren.

Der **Vorsitzende** führt aus, daß es sich um zwei Dinge handle. Erstens um die Restitution des den Orientbahnen weggenommenen Betriebes an dieselben und zweitens um die Tarifffrage, durch deren Behandlung die Convention à quatre verletzt zu sein scheint.¹³ Da in letzterer Hinsicht zunächst die Bahnverwaltungen betroffen sind, würde er bitten, daß sich beide Regierungen an das Ministerium des Äußern wenden. Jedenfalls handle es sich um unser Prestige und unsere Interessen und um Vorsorge für die Zukunft. Denn bei der bekannten Psyche der Serben müsse man sich vor Augen halten: *principiis obsta*. Nachdem noch beide Ministerpräsidenten zugesagt, daß sie die Fundierung der Beschwerde sehr sorgfältig prüfen lassen werden,¹⁴ schließt der Vorsitzende um 4 Uhr 15 Minuten die Sitzung.

Berchtold

Ah. E. Ich habe den Inhalt dieses Protokolles zur Kenntnis genommen. Wien. 24. Jänner 1914. Franz Joseph.

Nr. 47 Gemeinsamer Ministerrat, Budapest, 24. Mai 1914

RS. (und RK.)

Gegenwärtige: der k. k. Ministerpräsident Graf Stürgkh, der kgl. ung. Ministerpräsident Graf Tisza, der k. u. k. gemeinsame Finanzminister Dr. Ritter v. Biliński (22. 6.), der k. k. Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster (24. 6.), der k. k. Handelsminister Dr. v. Schuster (25. 6.), der kgl. ung. Handelsminister Freiherr v. Harkányi, der k. k. Finanzminister Freiherr v. Engel, der kgl. ung. Finanzminister Dr. Teleszky, der k. u. k. Sektionschef im k. u. k. Ministerium des Äußern Graf Wickenburg, der k. k. Sektionschef im k. k. Handelsministerium Riedl, der k. k. Ministerialrat im

Tisza bestimmt, HHS_{TA.}, Kab. Kanzlei, KZ. 867/1914. *Der Voranschlag für 1914/15 in KM., MKSM., Karton 1149, Fasz. Voranschlag für das Budgetjahr 1914/15. Über Vortrag des gemeinsamen Ministeriums v. 20. 4. 1914 wurde der gemeinsame Budgetentwurf für 1914/15 mit Ah. E. v. 22. 4. 1914 resoliert*, HHS_{TA.}, Kab. Kanzlei, KZ. 974/1914. *Nach der Annahme des Budgets für 1914/15 durch die Delegationen wurde es über Vortrag Berchtolds v. 12. 6. 1914 mit Ah. E. v. 14. 6. 1914 sanktioniert*, ebd., KZ. 1476/1914.

¹³ Gemeint ist der Betrieb der Orientbahn durch den serbischen Staat im neu erworbenen Gebiet. Zur Situation siehe die Note über die Orientbahn o. D. und Angaben über Absender und Empfänger als Beilage A der Referentenbemerkungen in FA., FM., allg., Z. 91370/1913.

¹⁴ Die Frage des Kaufes der Aktien der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahn durch ein Konsortium cisleithanischer und ungarischer Banken war zur Sprache gekommen in GMR. v. 21. 2. 1913, GMKPZ. 504. Fortsetzung über die Rechte der Orientalischen Eisenbahn in Serbien in GMR. v. 24. 5. 1914, GMKPZ. 511.

k. k. Handelsministerium Dr. Ondraczek, der k. k. Sektionschef im k. k. Eisenbahnministerium Dr. Grienberger, der k. k. Ministerialrat im k. k. Eisenbahnministerium Dr. v. Picchler, der kgl. ung. Staatssekretär im kgl. ung. Handelsministerium Dr. v. Lers, der kgl. ung. Ministerialrat im kgl. ung. Handelsministerium v. Neumann, der kgl. ung. Sektionsrat im kgl. ung. Handelsministerium Mátray, der k. u. k. Sektionschef im k. u. k. gemeinsamen Finanzministerium Freiherr v. Klimburg, der k. u. k. Oberstleutnant im k. u. k. Kriegsministerium Poll.

Schriftführer: Generalkonsul Joannovics.

Gegenstand: Verhandlungen mit Serbien betreffend die Orientalischen Eisenbahnen.

KZ. 43 – GMKPZ. 511

Protokoll des zu Budapest am 24. Mai 1914 abgehaltenen Ministerrates für gemeinsame Angelegenheiten unter dem Vorsitz des Ministers des k. u. k. Hauses und des Äußern Grafen Berchtold.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung um 10 $\frac{1}{4}$ Uhr vormittags und gibt der Konferenz zunächst eine Darstellung des gegenwärtigen Standes der Verhandlungen betreffend die Orientbahnen.¹ Nachdem die Bedingungen, unter welchen die kgl. serbische Regierung die Internationalisierung der auf serbischem Territorium gelegenen Linien durchzuführen sich bereit gefunden hatte, den in Betracht kommenden Interessen Österreich-Ungarns in ungenügendem Maße Rechnung getragen hätten, sei österreichisch-ungarischerseits beschlossen worden, das Internationalisierungsprojekt nicht weiter zu verfolgen und sich auf den ursprünglich eingenommenen Rechtsstandpunkt, das ist die Rückgabe des Betriebsrechtes an die Gesellschaft, zurückzuziehen.

Dem gegenüber strebe Serbien die Verstaatlichung an und habe sich, im Falle österreichisch-ungarischerseits dieser Lösung zugestimmt werden sollte, zu gewissen wirtschaftlichen Zugeständnissen an Österreich-Ungarn bereit erklärt. Diese Zugeständnisse betreffen, einer dem k. u. k. Gesandten in Belgrad offiziell überreichten Aufzeichnung des kgl. serbischen Ministeriums des Äußern zufolge, die Sicherstellung des Eisenbahnanschlusses bei Vardište sowie des Baues der Sandschakbahn, die Ausdehnung der Convention à quatre auf einen Teil der neuen Linien, die Revision der Konventionaltarife, die Überlassung des Baues und der Lieferungen für eine der projektierten Linien an österreichische und ungarische Unternehmer, endlich die Durchführung der Verstaatlichung im Verhandlungswege mit der Betriebsgesellschaft unter Vorbehalt schiedsgerichtlicher Entscheidung im Falle der Nichteinigung.²

¹ Die Frage der Verstaatlichung der Linien der Orientbahngesellschaft durch Serbien war zur Sprache gekommen in GMR. v. 14. 12. 1913, GMKPZ. 510.

² Telegramm Giesels an Berchtold v. 9. 5. 1914, HHStA., Admin. Reg., F 19, Karton 48, Fasz. 19 Serbische Eisenbahnkonvention, Nr. 63. Siehe dazu auch das Schreiben (Kopie) des Unterhändlers der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahn mit der serbischen Regierung an den Direktor des Wiener Bankenvereins, v. 1. 5. 1914, FA., FM., allg., Z. 32114/1914.

Um die serbischen Propositionen rücksichtlich ihres Wertes beurteilen zu können, sei zunächst zwischen der k. k. und der kgl. ung. Regierung ein Einvernehmen rücksichtlich der nachstehend erwähnten Punkte erforderlich, bei welchen bisher eine Divergenz der Auffassungen bestanden habe, nämlich:

- a) in der Frage der Ausdehnung der Convention à quatre auf die bosnischen Linien, die zu einem dalmatinischen Hafen führen,
- b) in der Frage der Revision der Konventionaltarife auch für diese Linien unter tunlichster Festlegung der gegenwärtig geltenden Orienttaxen für eine längere Zeitdauer.

Der Vorsitzende ersucht die beiden Regierungen, sich zu diesen Fragen zu äußern.

Der k. k. Ministerpräsident verweist einleitend auf den Umstand, daß diese Fragen kürzlich die Zoll- und Handelskonferenz befaßt haben, welcher es nicht gelungen sei, ein Einvernehmen zu erzielen.³ Es sei daher die gegenwärtige gemeinsame Besprechung der Minister einberufen worden, welcher, da es sich um sehr intrikate Fragen des Tarifwesens handle, auch die Referenten der Ressortministerien zugezogen wurden. Die zwischen der Monarchie und Serbien in Schwebelage befindliche Orientbahnfrage habe außer der wirtschaftlichen auch eine politische Bedeutung. Sie habe die Aufmerksamkeit der ganzen Welt auf sich gezogen und es sei daher auch im Interesse des Prestiges der Monarchie gelegen, zu einem guten Abschlusse zu gelangen.

Der kgl. ung. Ministerpräsident teilt vollständig die Auffassung seines Vorredners, was die politische Seite der Frage anbelangt und glaubt, daß man trachten müsse, die Angelegenheit in einer Weise zu bereinigen, welche eine Lösung der Frage im Rahmen unserer Wünsche ermöglicht. Schon um dies zu erreichen, sei die kgl. ung. Regierung bereit, diejenigen eisenbahn- und verkehrspolitischen Fragen wohlwollend und entgegenkommend zu behandeln, bei welchen die Erfüllung der auf die Erschließung eines Weges zur Adria hinzielenden serbischen Wünsche notwendig sei. Die gleichen Erwägungen, welche Österreich-Ungarn veranlaßt hätten, Serbien den Zugang zum Adriatischen Meere über Albanien zuzugestehen, kämen auch für die Gewährung dieses Zuganges über Bosnien und die Herzegowina in Betracht, welcher überdies den Vorteil biete, Serbien von der Donau-Adriabahn abzulenken.

Was nun die Rückwirkung der Serbien auf den in Rede stehenden Linien zu gewährenden Zugeständnisse auf die wirtschaftlichen Interessen der beiden Staaten der österreichisch-ungarischen Monarchie anbelange, so sei es allerdings die Pflicht der Regierung des einen Staates, die kommerziellen Interessen des anderen nach Tunlichkeit zu fördern; nur komme hiebei der Gesichtspunkt der Reziprozität in Betracht. Alle, die beiden Staaten der Monarchie berührenden wirt-

³ Konferenz v. 19. 5. 1914 in Angelegenheit der Orientbahn. Ein Protokoll dieser Konferenz wurde anscheinend nicht erstellt, aber ein Resumé (K.) befindet sich in HHSgA., Admin. Reg., F 19, Karton 48, Fasz. Serbische Eisenbahnkonvention, Z. 51725/1914.

schaftlichen Fragen müssen von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet werden. Man werde daher ungarischerseits die österreichischen Interessen immer zu fördern bereit sein, wenn die Reziprozität gewahrt bleibe. Dieser Gesichtspunkt komme insbesondere auch bei den eisenbahnpolitischen Fragen zur Geltung. Wenn durch den in Rede stehenden bosnisch-dalmatinischen Eisenbahnanschluß an Serbien und die Ausdehnung der Convention à quatre auf die in Betracht kommenden bosnischen und dalmatinischen Linien sowie durch die hieraus sich ergebenden Tarifverhältnisse wichtige Exportinteressen Österreichs nach dem Osten gefördert werden, ohne daß entsprechende Exportinteressen Ungarns gegen den Westen hin Berücksichtigung finden würden, so entstehe eine für Ungarn ungünstige Situation; die ungarische Regierung hätte sich dann eines für die nächsten Ausgleichsverhandlungen wichtigen Kompensationsobjektes begeben, ohne hierfür einen Gegenwert empfangen zu haben. Sie sei daher in dieser Erwägung nur unter der Bedingung bereit, den in Betracht kommenden österreichischen Interessen Rechnung tragend, in den in Verhandlung stehenden verkehrspolitischen Fragen ein Entgegenkommen zu zeigen, wenn die analogen reziproken Interessen Ungarns gleichfalls gewahrt werden. Zu diesem Zwecke müßten wenigstens die zwischen den beiden Staaten der Monarchie schwebenden eisenbahnpolitischen Fragen schon jetzt der Lösung zugeführt werden und sei die kgl. ung. Regierung bereit, die Verhandlungen hierüber aufzunehmen.

Der k. k. Ministerpräsident möchte zu dem von seinem Vordner eingenommenen Standpunkte nur ganz allgemein erwidern, daß es sich in dem in Verhandlung stehenden Falle nicht um ein österreichisches Exportinteresse sondern um die Beantwortung der Frage handle, ob man österreichisch-ungarischerseits dem zustimmen könne, daß Serbien vom Gesichtspunkte seiner, d. i. der serbischen Exportinteressen, die Ausdehnung der Convention à quatre auf die bosnisch-dalmatinischen Linien gewährt werden könne. Es handle sich also nicht um eminente österreichische Interessen sondern um ein Zugeständnis für den serbischen Export. Eine nähere Prüfung und Konkretisierung dieser Frage sei daher erwünscht und wenn sich hiebei herausstellen sollte, daß diese Annahme den Tatsachen entspreche, so wäre die ungarischerseits zur Sprache gebrachte Kompensationsfrage wohl kaum in den Vordergrund der Verhandlungen zu ziehen.

Der vom k. k. Ministerpräsidenten gegebenen Anregung entsprechend, legt der k. k. Eisenbahnminister an der Hand der für einige Artikel berechneten Tarifsätze den großen Unterschied zwischen den auf der Route via Belgrad und den über Metković geltenden Sätzen dar, welcher sich als so erheblich darstelle, daß er selbst durch die weitgehendsten Ermäßigungen österreichischerseits nicht ausgeglichen zu werden vermöchte. Es könne daher von einer Begünstigung des österreichischen Exportes oder von einer Schädigung der ungarischen Interessen nicht die Rede sein. Aber selbst wenn dies der Fall wäre, so müsse es in Anbetracht der entgegenkommenden Haltung der k. k. Regierung in dem ganzen bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnprogramm als eine fast einseitige Auffassung bezeichnet werden, wenn bei der ersten Gelegenheit, die sich biete,

um den bosnischen Bahnen und im Zusammenhange damit auch für Dalmatien einen kleinen Nutzen zu erreichen, schon die bloße Möglichkeit eines solchen zu Befürchtungen Anlaß gebe. In der Sache selbst sei ein Anlaß zu diesen Befürchtungen nicht gegeben und deshalb auch kein Grund zu Kompensationen vorhanden.

Der kgl. ung. Handelsminister bemerkt zu den vom k. k. Eisenbahnminister angeführten Daten, daß sie sich auf Niš, einen Punkt der Hauptlinie, bezögen; für Stationen der Nebenlinien dürften die Berechnungen ein anderes Ergebnis liefern. Außerdem habe man es in Österreich in der Hand, die Seefrachten zu beeinflussen. Man könne daher ungarischerseits über das vom kgl. ung. Ministerpräsidenten in Aussicht gestellte Entgegenkommen gegenüber den spezifisch serbischen Exportinteressen nicht hinausgehen, was an sich schon ein Opfer bedeute, zu dem sich aber die kgl. ung. Regierung in Anbetracht der politischen Interessen entschlossen habe. Die Anwendung des Konventionalregimes für die serbischen Importe über die bosnischen Linien dagegen könnte ungarischerseits ohne entsprechende Kompensationen nicht gewährt werden; andererseits hätte es auch keinen Zweck, darauf einzugehen, wenn, wie behauptet wurde, diese Linien mit der über Ungarn führenden Hauptlinie nicht konkurrieren könnten.

Seitens des k. k. Handelsministers wird ausgeführt, daß man die serbischerseits aufgestellte Forderung nach Ausdehnung des Konventionalregimes auf die bosnisch-dalmatinischen Anschlußlinien nicht als ungerechtfertigt ansehen dürfe. Wenn Serbien sich verpflichte, einen Anschluß herzustellen, welcher für Österreich-Ungarn aus mancherlei Gründen nur wünschenswert sein könne, und auf diesen neuen Linien die Convention à quatre anwenden wolle, so sei es doch nur billig, auf den bosnisch-dalmatinischen Anschlußstrecken das gleiche Regime zuzugestehen, welches österreichisch-ungarischerseits für die serbischen Linien verlangt werde. Was die Seefrachten ab Triest anbelange, so seien sie schon auf ein Minimum herabgesetzt worden. Es sei das möglichste geschehen, um die Fracht zur See via Triest zu begünstigen. Trotzdem sei gegenwärtig die Fracht von Triest nach serbischen Stationen auch bei Anwendung des Konventionalregimes noch immer wesentlich ungünstiger, als jene auf der Hauptlinie. Die Ausdehnung der Convention à quatre auf die bosnischen Linien bedeute also nicht eine wesentliche Verschiebung der gegenwärtigen Situation.

Es werden nun seitens der Referenten der beiden Handelsministerien Tarifberechnungen mitgeteilt, um die Richtigkeit des einerseits beziehungsweise andererseits eingenommenen Standpunktes zu bekräftigen. Diese Berechnungen ergaben jedoch ein ganz entgegengesetztes Resultat. Aus den österreichischen Berechnungen würde unter Annahme von Kruševac in Serbien als Verteilungsstation folgen, daß sogar bei ganz unentgeltlicher Beförderung der Waren bis Triest der Weg über Ungarn immer noch günstiger wäre als jener über Bosnien, so daß hier gar keine spezifisch österreichischen Exportinteressen, sondern höchstens dalmatinische oder bosnisch-herzegowinische Lokalinteressen in Betracht kom-

men können. Ungarischerseits wird wiederum unter der Voraussetzung der Übertragung der Sätze der Ungaro-Croata in der Relation Fiume-Metković auf Triest-Metković berechnet, daß sich die Sätze über Bosnien wesentlich billiger stellen als auf der Hauptlinie, woraus auf die Möglichkeit einer sehr erheblichen Konkurrenzierung der letzteren umsomehr geschlossen werden könne, als die aus der Entwicklung der Verkehrsrelationen sich ergebenden Eventualitäten nicht in jeder Beziehung vorausgesehen und in ihren Folgen im vorhinein bestimmt zu werden vermöchten.

Der k. u. k. gemeinsame Finanzminister verweist auf den ursprünglichen Zweck der zwischen Bosnien und Serbien herzustellenden Eisenbahnanschlüsse, welche Serbien einen Ersatz für die Donau-Adriabahn geben sollen. Wenn Serbien diese Anschlüsse gleichfalls wünsche, so sei hiefür ausschließlich das Interesse maßgebend, sein Vieh leicht nach den westlichen Märkten zu bringen. Hiemit gehe das Interesse der bosnisch-herzegowinischen Bahnen insoferne parallel, als hiedurch bis zu einem gewissen Grade eine Kräftigung des Verkehrs auf den bosnischen Linien erreicht und die schwer herzustellende teure Eisenbahn Bugojno-Aržano alimentiert werden könnte. Redner stehe daher auf dem Standpunkte, daß es sich hier um ein tatsächliches Exportinteresse Serbiens handle und er glaube, daß Serbien zufriedengestellt werden könnte, wenn ihm die Möglichkeit gegeben werde, zu den Konventionalsätzen zu den dalmatinischen Häfen zu gelangen. Inwieweit umgekehrt der serbische Import davon profitieren könne, sei Redner zu beurteilen nicht in der Lage.

Der kgl. ung. Ministerpräsident begrüßt es, daß vom Voredner betont wurde, Serbien wünsche vor allem mit seinen Waren möglichst billig an die Adria zu kommen und werde daher voraussichtlich befriedigt sein, wenn ihm ein billiger Exportweg für sein Vieh zugestanden werde. Ungarischerseits sei man ohneweiters zu diesem Zugeständnisse bereit und man willige darin ein, die speziellen serbischen Exportinteressen zu berücksichtigen, wenn es auch nicht möglich sein sollte, die Eisenbahnfragen zwischen Österreich und Ungarn schon jetzt zu bereinigen. Wenn aber den serbischen Wünschen in dem Umfange Genüge geleistet werden sollte, daß die Anwendung der Convention à quatre nicht nur auf den Export Serbiens, sondern auch auf den Import zugestanden würde, so sei hiedurch ohne jede Gegenleistung auch den österreichischen Wünschen gedient, wobei noch zu berücksichtigen komme, daß die Ausdehnung des Konventionalregimes ein unbefristetes Zugeständnis wäre, während alle Kompensationen, die Ungarn hiefür erhielte, befristet wären. Nachdem alle zwischen den beiden Staaten der Monarchie schwebenden handelspolitischen und eisenbahnpolitischen Fragen nur auf dem Wege eines Kompromisses zu regeln sind, so sei in der Ablehnung der unentgeltlichen Erfüllung dieses Wunsches durchaus nicht ein Mangel an Entgegenkommen oder gar eine Feindseligkeit gegenüber den in Betracht kommenden Interessen Österreichs zu erblicken. Redner wolle durchaus nicht darüber debattieren, ob die österreichischerseits zur Geltung gebrachte Auffassung, daß bei der in Rede stehenden Angelegenheit österreichische

Exportinteressen nicht in Betracht kommen, zutreffe oder nicht. Wenn ja, so sei für alle beteiligten Faktoren nur das Exportinteresse Serbiens relevant und es erschiene dann angezeigt, sich dahin zu einigen, Serbien die tunlichsten Erleichterungen zu gewähren, ohne die Convention à quatre zu erwähnen.

An diese Bemerkung des kgl. ung. Ministerpräsidenten anknüpfend, findet nun ein Meinungsaustausch über die Bedeutung der serbischen Forderung betreffend die Ausdehnung der Convention à quatre statt. Österreichischerseits wird die Auffassung vertreten, Serbien werde die Ausdehnung der Convention auf die serbischen Anschlußlinien nur auf Grundlage der Reziprozität zugestehen, welcher Auffassung sich auch der k. u. k. gemeinsame Finanzminister anschließt, während ungarischerseits auf die Tatsache verwiesen wird, daß die serbische Regierung erst in allerletzter Zeit mit dieser Forderung hervorgetreten ist und sich wohl mit den für den serbischen Export nötigen Begünstigungen begnügen werde.

Es wird ferner seitens des k. k. Eisenbahnministers betont, daß man sich eine befriedigende Erledigung der Angelegenheit nicht denken könne, wenn Bosnien und die Herzegowina vom Regime der Convention à quatre ausgeschlossen werden, wogegen ungarischerseits bemerkt wird, daß das Verhältnis zu Bosnien sich infolge des neuen Eisenbahnprogrammes sehr zugunsten Österreichs verschoben habe, weshalb die kgl. ung. Regierung die Ausdehnung der Convention à quatre auf die bosnischen Linien als ganz ausgeschlossen bezeichnen müsse, wenn ihr nichts dafür geboten werde.

Angesichts der dezidierten Erklärungen der Mitglieder der kgl. ung. Regierung richtet der k. k. Ministerpräsident an den kgl. ung. Ministerpräsidenten die Frage, ob es der kgl. ung. Regierung möglich wäre, die Frage der Kompensation in dem Sinne aufzufassen, daß die tarifarische Behandlung der bosnischen Bahnen in den Komplex jener wirtschaftlichen Fragen einbezogen werde, bezüglich welcher gegenwärtig mit der gemeinsamen Regierung verhandelt werden müsse. Dies erschiene gerechtfertigt, weil Bosnien daran gleichfalls interessiert sei. In einer Reihe von Punkten sei eine Annäherung schon erzielt worden, doch sei das Einvernehmen in der Frage des bosnischen Hafens bei Šamac noch nicht erfolgt. Diese Frage sei österreichischerseits sehr eingehend studiert worden, wobei sich ergeben habe, daß sehr wesentliche ungarische Verkehrsinteressen in günstiger Weise tangiert werden. Da sich die Bilanz bei den in Verhandlung stehenden bosnisch-herzegowinischen Fragen hiedurch erheblich auf die Seite Ungarns neige, frage Redner, ob man ungarischerseits bereit wäre, in diesem Zusammenhange eine Kompensation für die Ausdehnung der Convention à quatre zu erblicken.

Der kgl. ung. Ministerpräsident bedauert, auf diese Anregung nicht eingehen zu können; es seien dies erledigte Fragen, über welche eine neuerliche Diskussion abgelehnt werden müsse. Wenn die k. k. Regierung die Hafenfrage ablehne, so falle die ganze Vereinbarung: C'est à prendre ou à laisser. Nachdem österreichischerseits die Diskussion auf das Gebiet der Kompensation gelenkt worden sei, so müsse ungarischerseits nach dem bisherigen Verlaufe der

Debatte bemerkt werden, daß man sich keinen Erfolg davon verspreche, wenn man gegenwärtig auf das Meritum dieser Frage eingehen würde. Die Kompensationsforderungen der kgl. ung. Regierung würden von großer Bedeutung sein, da man davon überzeugt sei, daß die Convention à quatre vom Standpunkte der österreichischen Interessen gleichfalls von großer Wichtigkeit sei. Eine Bereinigung des ganzen Komplexes der in Betracht kommenden Fragen sei, nach dem Eindrucke, den man aus dem Verlaufe der gegenwärtigen Besprechung gewonnen haben müsse, kaum zu erhoffen. Es sei daher besser, hievon vorläufig überhaupt abzusehen und Serbien gegenüber den ungarischerseits beantragten Standpunkt einzunehmen, was auch für Serbien vollauf genüge und die Lösung der Orientbahnfrage wesentlich erleichtern und beschleunigen dürfte.

Auf Grund des Vorstehenden einigt man sich sohin, in den bevorstehenden Verhandlungen mit der kgl. serbischen Regierung rücksichtlich der Frage der Ausdehnung der Convention à quatre wie folgt vorzugehen:

„Serbien wünsche die Verstaatlichung der auf seinem Gebiete liegenden Strecken der orientalischen Eisenbahnen und habe hiefür verschiedene Konzessionen angeboten. Unter diesen befinde sich die Ausdehnung der Konvention auf die serbischen Linien Stalać–Užice–Vardište und Uvac–Mitrovica. Doch könne auf die Bedingung, an welche Serbien diese Ausdehnung des Konventionalregimes knüpfe, nicht eingegangen werden. Dagegen ist die österreichisch-ungarische Monarchie grundsätzlich bereit, für den serbischen Export nach der Adria über die bosnisch-herzegowinischen und dalmatinischen, nach einem dalmatinischen Seehafen führenden Eisenbahnlinien Verkehrserleichterungen zu gewähren. Es muß der kgl. serbischen Regierung überlassen bleiben, im Zuge der Verhandlungen nach dieser Richtung mit konkreten Forderungen an Österreich-Ungarn heranzutreten.“

Seitens des k. k. Eisenbahnministers wird zum Schlusse noch betont, daß man österreichisch-ungarischerseits auf der Ausdehnung der Convention à quatre auf die serbischen Anschlußlinien werde bestehen müssen, wogegen ungarischerseits nichts eingewendet wird. Es würde sich demnach das Arrangement in der Orientbahnfrage wie folgt darstellen:

Serbien erhält die Verstaatlichung der Bahnen und die Zusage gewisser Zugeständnisse für seinen Export nach der Adria. Serbien leistet hiefür die beiden Anschlußlinien an die bosnisch-herzegowinischen Bahnen und die Ausdehnung der Convention à quatre auf seine neuen Anschlußlinien.⁴

⁴ Am 29. 6. 1914 fand in Belgrad eine Besprechung der österreichisch-ungarischen und der serbischen Vertreter über den österreichisch-ungarischen Vorschlag eines Eisenbahnüber-einkommens statt. Der Vorschlag mit den Stellungnahmen der serbischen Regierung sowie das Protokoll über die Vergabe von Aufträgen von Eisenbahnbauten und Materiallieferungen für die serbische Bahn an österreichisch-ungarische Unternehmen in ebd. Zu diesen Ergebnissen wurde am 7. 7. 1914 eine gemeinsame Zoll- und Handelskonferenz abgehalten, das Protokoll ebd., Z. 55987/15/1914. Doch berichtete der deutsche Gesandte in Belgrad im Schreiben v. 1. 7. 1914 an den deutschen Reichskanzler Bethmann Hollweg: Der öster-

Seitens des k. u. k. gemeinsamen Finanzministers wird noch das Ersuchen gestellt, bevor an Serbien konkrete Anträge betreffend die Tarife gestellt werden, diese dem k. u. k. gemeinsamen Finanzministerium mit Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit der bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vorerst mitzuteilen. Diesem Ersuchen wird entsprochen werden.

Nachdem der Gegenstand der Verhandlung hiemit erschöpft ist, wird die Sitzung um 3 Uhr nachmittags geschlossen.

Berchtold

Ah. E. Ich habe den Inhalt dieses Protokolles zur Kenntnis genommen.
Bad Ischl, am 11. Juli 1914. Franz Joseph.

reichisch-ungarische Geschäftsträger bezeichnet mir die Fortsetzung der Verhandlungen im gegenwärtigen Augenblick als inopportun, und dürfte es somit richtig sein, wenn hier behauptet wird, die Verhandlungen seien infolge des Attentats auf *Franz Ferdinand* abgebrochen worden, GROSSE POLITIK, Bd. 37/2, Nr. 15149.