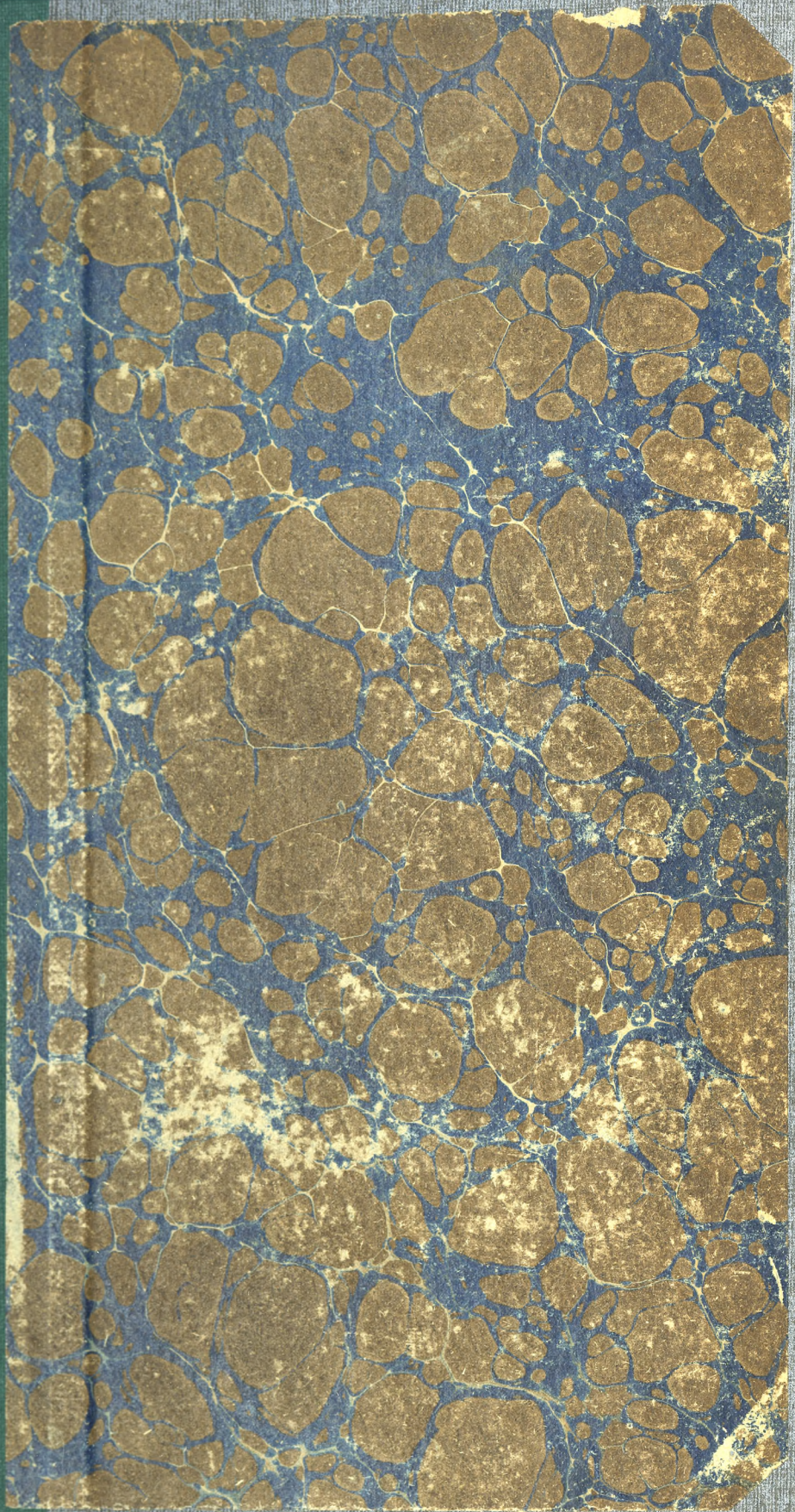


Politikai  
röpiratok.

145.



145  
-----  
1286

DIE  
**UNGARISCHE OSTBAHN.**

---

EIN  
**EISENBAHN- UND FINANZ-SCANDAL.**

ACTENMÄSSIG BELEUCHTET

VON  
**LUDWIG SCHÖNBERGER,**  
HERAUSGEBER DES **BOBSEN- UND HANDELSBERICHTS.**

---

8.

**WIEN, 1873.**  
IN COMMISSION BEI **FRIEDRICH BECK, BUCHHANDLUNG,**  
SEILERSTÄTTE No. 30.

1880

DIE

# UNGARISCHE OSTBAHN.

EIN

## FINANZ- UND VERWALTUNGS-RECHENBEREICH.

ACHTZEHNTES HEFT

VON

DE BALLAGI GÉZA

LUDWIG

WIEN 1878.

IN KOMMISSION BEI FRIEDRICH BECK, BUCHHÄNDLER

SEIFENSTÄTTE NR. 20

— — Die Achtlosigkeit und Gleichgültigkeit des Volkes hat zu lange gedauert. Endlich seid Ihr zu einem Gefühl Eurer Gefahr aufgeschreckt. Das Mittel dagegen wird bald in Eurer Gewalt sein. Bleibt Junius am Leben, so sollt Ihr oft daran erinnert werden.

(Junius an das englische Volk.)

— Die Achlosigkeit und Gleichgültig-  
keit des Volkes hat zu lange gedauert. Endlich  
sind ihr zu einem Gefühl Eurer Gefahr auf-  
gewacht. Das Mittel dagegen wird bald in  
Form gebracht sein. Hiebei laßt es an Leben  
so soll ihr oft daran erinnert werden  
(Lauter zu dem englische Volk.)

## Vorwort.

Das lebhafteste Interesse, welches eine Serie von Artikeln über die ungarische Ostbahn in der von uns herausgegebenen Wochenschrift (Ludwig Schönberger's Börsen- und Handelsbericht) bei einem grossen Theil unserer Leser gefunden haben, veranlasste uns, diese Aufsätze, mit den nöthigen Zuthaten versehen, hiemit zu reproduciren. Der Gegenstand erscheint durch die continuirliche Behandlung, die ihm dadurch zu Theil wurde, und in der neuen Fassung, dem Verständniss des Lesers bedeutend näher gerückt und er vermag sich nun ohne Störung in demselben zu vertiefen.

Nicht ohne Widerstreben haben wir die Geschichte der ungar. Ostbahn begonnen, denn abgesehen davon, dass sich heutzutage keine Finanzfrage von Bedeutung selbstständig behandeln lässt, ohne dass der Autor den Verdächtigungen der Gegenpartei ausgesetzt ist, schreckten wir auch desshalb vor unserer Aufgabe zurück, weil gleich anfangs traurigere Resultate zum Vorschein kamen, als wir vorausgesetzt hatten, und indem wir die Dinge in's rechte Licht stellen wollten, auf die handelnden Personen eine immer grellere Beleuchtung fiel.

Wir beklagen dies von ganzem Herzen. Es zu ändern steht nicht in unserer Macht, und wenn wir dennoch mit einiger Befriedigung die Feder niederlegen, so ist es deshalb, weil es uns scheint, dass wir nicht nur unserem Gegenstand, so weit es das knappe Material zuließ, gerecht wurden, sondern dass gleichzeitig, und zum ersten Mal vielleicht, das Eisenbahn-Concessionswesen nach Gebühr gebrandmarkt ward.

Dieses Brutnest jeglicher Gattung von Corruption muss endlich zerstört werden. Fürwahr, der Mann, welcher, als noch die Eisenbahnen in Oesterreich im Werden begriffen waren, einem Minister gegenüber bemerkte: „er würde an seiner Stelle Jeden, welcher um eine Eisenbahn-Concession sich bewirbt, die Treppe hinunterwerfen lassen“, hatte etwas von prophetischem Geiste. Viele unserer Minister haben seitdem die Treppe säuberlich fegen lassen, wenn sie einen Concessionär erwarteten, und trotz den hüben und drüben bei den Privatbahnen gemachten Erfahrungen ist noch mancherlei möglich, was sich zu den Lasker'schen Enthüllungen wie Skropheln zu Sommersprossen verhält.

Vorliegende Schrift dürfte vielleicht auch der Welt die Augen öffnen über die Natur der angeblich 50 Millionen Gulden betragenden Ansprüche der verschiedenen Concessionäre und Bauunternehmer an den ungarischen Staat, welche die „N. fr. Pr.“ wöchentlich mindestens ein Mal ihren Lesern aufischt. Sind die illustren Concessionäre zu jeder Zeit bereit, politischen Einfluss in klingender Münze umzusetzen und mit den allirten Banken sich gegen den Staat und die Actionäre zu verschwören, so gilt bei den Bauunternehmern der Wahlspruch: „Mir den Gewinn, Dir den Verlust“. Es ist kein Fall bekannt, dass einer von ihnen, wenn der Profit noch so bedeutend ausfiel, einen Kreuzer herausgegeben hätte, während jedesmal, wenn ihr Calcul nicht stimmt, der Staat mit Ersatzansprüchen und Processen belästigt wird. Ueber diese löbliche Praxis liesse sich manch' erbauliches Capitel schreiben.

Die Ostbahnfrage wird bekanntlich in kurzer Zeit auf's Tapet kommen. Man darf auf das Ergebniss gespannt sein, denn es handelt sich nicht mehr um sie allein, sondern um ein Rechtsprincip in des Wortes vollkommenster Bedeutung. Gelingt es dem Ostbahn-Chabrus, sich der Verantwortlichkeit zu entziehen und den Steuerzahlern das riesige Deficit aufzubürden, dann ist der vielgepriesene Rechtsstaat nichts anderes als ein Börsen-Syndikat, bei welchem nur diejenigen gut fortkommen, die der Schüssel am nächsten sitzen, und die Dinge stehen um so schlimmer, weil die Erfahrung lehrt, dass dem corruppirenden Einfluss, welchem die materiellen Interessen ausgesetzt sind, immer auch die politischen zum Opfer fallen.

Dass die böse Saat ihre Früchte trägt, weiss jeder, welcher die politische und wirthschaftliche Entwicklung in Ungarn halbwegs mit Aufmerksamkeit verfolgt. Die Zerfahrenheit und die tiefe Verstimmung, welche in allen Kreisen herrscht, ist nichts anderes, als das beunruhigende Bewusstsein und die üble Nachempfindung einer halbvergangenen Periode, welche zu charakterisiren überflüssig ist, da man sie an ihren Früchten erkennen kann, und welche die nach Consolidirung ringende Gegenwart fortwährend trübt und compromittirt. Wahrlich, die bekannten Personen, welche, ihre Stellung hintansetzend, zu der mit einer gewissenlosen Speculation innig verkuppelten volkwirthschaftlichen Bewegung den ersten Anstoss gaben, haben sich schwer an der Nation versündigt, und man ist darob öfters versucht, die Frage an sich zu stellen, ob es nicht heilsamer für Ungarn wäre, wenn auf dessen endlosen Ebenen vorläufig noch das Zweigespann regieren würde, anstatt auf Kosten der öffentlichen Moral und der politischen Unbeflecktheit von der Cultur der Eisenbahnen beleckt zu werden!

Wir sind nicht so naiv, von den Actionären der ungar. Ostbahn, denen dieses Buch zunächst gewidmet ist, Grosses zu

erwarten. Es ist indessen dafür gesorgt, dass man diesmal nicht so leichten Kaufes und mit der üblichen Grazie über ihre Leiber hinwegschreiten können wird. Ihre Gegner rechnen auf die angebliche Zwangslage der ungarischen Regierung und auf eine käufliche Justiz. Wir hoffen, dass sie sich verrechnen werden!

Wien, 8. März 1873.

Der Verfasser.



Das war jedoch nur die halbe Wahrheit, denn es stellte sich bald heraus, dass es sich nicht um acht, sondern um effective fünfzehn Millionen handle. Das Deficit bei der ungarischen Ostbahn beträgt also mehr als zwanzig Millionen Gulden Actien-capital nominal, welches, wie wir später sehen werden, gegen 15 Percent Zinsen von einem Bankenconsortium gegen Verpfändung sämtlicher fertiger Linien, also als Prioritätsanlehen, zum Schaden der Actionäre, aufgebracht wurde.

Obenerwähntes Memorandum, welches die angeblichen Ansprüche der ungarischen Ostbahn an die ungarische Regierung enthält und ein Vermächtniss der Brüder Waring ist, welche es seinerzeit ausgebrütet hatten, um sich ihrer Vertragspflichten unter allen Umständen zu entledigen, war der Sand, welchen man den Actionären in die Augen streuen wollte. Es galt denselben weiss zu machen, dass das horrende Deficit durch gewisse Verzögerungen bei der Prüfung der Baupläne und durch Chicanen der ungarischen Regierung entstanden sei; dass aber, noch ehe der erste Spatenstich zum Bau der ungarischen Ostbahn geschehen war, ein Dutzend Millionen als gute Prise erklärt wurde und in diversen Taschen spurlos verschwand, dass ferner während des Baues nahezu eine eben so grosse Summe verduftet sei — dass hütete man sich wohlweislich der Welt zu gestehen.

Die ungarische Ostbahn in einer Länge von  $80\frac{1}{4}$  Meilen wurde mit einer Zinsengarantie von fl. 46.720 per Meile von der ungarischen Regierung concessionirt. Es mag wohl bessere Geschäfte gegeben haben; allein es ist nicht ausgemacht, dass jede Eisenbahnconcession die veritable Eselshaut aus dem Märchen sein müsse, welche man nur zu schaben brauche, um die Ducaten metzenweise einzusacken. Am Ende hat ein Geschäft mit dem Staate so gut wie ein anderes seine Gewinnst- und Verlustchancen. Man hat sich freilich in aller Herren Länder daran gewöhnt, einen Vertrag mit dem Staate unter allen Umständen als einen Treffer zu betrachten. Aus dieser Anschauung entspringen in der Regel die Processe, mit welchen der Staat bedroht wird, wenn die Unternehmer sich einmal verrechnet haben, wovon so zahlreiche Proben in Ungarn geliefert wurden und noch mehr in Aussicht stehen.

Wäre man von Beginn an ehrlich zu Werke gegangen, würde aus dem Ostbahngeschäfte ein bürgerlicher Nutzen zu holen gewesen sein. Die ungarische Ostbahn hat in ihrer ganzen Längenausdehnung wohl nicht unbedeutende Terrainschwierigkeiten zu überwinden. Der grösste Theil derselben in einer Länge von sechzig Meilen ist jedoch Thalbahn, welche mit einem Kostenaufwand von 450.000 — 500.000 fl. per Meile vollkommen hergestellt werden konnte. Wenn also die Uebergänge über die drei Wasserscheiden zwischen Thorda und Klausenburg, Stolzenburg und Hermannstadt, Schässburg und Reys viel grössere Bausummen per Meile erfordern, so konnten dieselben durch die leicht zu erzielenden namhaften Ersparnisse, bei den in der Ebene fortlaufenden sechzig Meilen, mehr als hinreichend gedeckt werden.

Es bedarf indessen heutzutage keines Beweises mehr, dass das Baucapital der ungarischen Ostbahn vollkommen auszureichen im Stande war, denn, trotzdem bei der Finanzierung nicht weniger als acht Millionen eingesackt und obwohl durch den Löwenvertrag der Anglobank mit Waring ebensoviel bei Seite geschafft und nach dem eigenen Geständniss des Verwaltungsrathes Millionen bei dem Bau vergeudet wurden, so beträgt der Ausfall an Baucapital, inclusive Intercalarzinsen, nicht mehr als 15,200.000 fl.; es sei denn, dass abermals gelogen wurde und ein neuer Nachtragscredit nothwendig sein wird. Die Herren von der Ostbahn betrachteten indessen, wie bereits erwähnt, die erlangte Eisenbahnconcession als ein Cadeau vom Staate, welches unter allen Umständen ein Dutzend Millionen werth sei und der Verwaltungsrath hatte die Kühnheit, in einem Briefe an das ungarische Blatt „Ellenör“ unverblümt anzudeuten, dass eigentlich die Legislative daran Schuld sei, wenn die Ostbahn nicht ausgebaut werden könne, da die bewilligte Zinsengarantie zu mager ausgefallen sei. Die Concurrenten hätten eine bedeutend höhere Zinsengarantie beansprucht.

Diesen Standpunkt liess auch der Verwaltungsrath und die Anglo-Oesterreichische Bank in der „N. Fr. Pr.“, welches Blatt bekanntlich Eigenthum der genannten Bank ist, verfechten, und man konnte täglich in diesem Blatte lesen, dass es die

ungarische Regierung sei, welche einzig und allein die Katastrophe bei der Ostbahn verschuldet habe.

Von den Millionen, welche unrechtmässigerweise bei Seite geschafft wurden, war natürlich keine Rede. Von dem Vertrage, welchen die Anglo-Oesterreichische Bank, ohne den geringsten Rechtstitel oder eine Vollmacht dazu zu besitzen, mit Brüder Waring im Namen der Actionäre abgeschlossen, wodurch der Rahm von der Concession im Vorhinein abgeschöpft wurde, so dass den Actionären nur die saure Milch blieb, hütete man sich wohlweisslich zu sprechen, und das Blatt der Anglobank hatte zu wiederholten Malen die Kühnheit, den ungarischen Staat mit Rumänien zu vergleichen, weil dessen Regierung nicht ohne Weiteres die gestohlenen Millionen von dem Baucapitale der ungarischen Ostbahn zu ersetzen sich bereit zeigte. Man wollte die ungarische Regierung terrorisiren, um sie zu den weitgehendsten Concessionen zu zwingen, und gab derselben ganz deutlich zu verstehen, dass man ihren Credit im Auslande vollständig untergraben werde, wenn sie nicht den Wünschen des Verwaltungsrathes und der Anglobank sich fügen werde.

Dieses unlautere Manöver konnte indessen nur so lange fortgesetzt werden, bis die Wahrheit durch die Generalversammlung, welche der Verwaltungsrath, nachdem der letzte Groschen vom Baucapital aufgezehrt, einzuberufen gezwungen war, an den Tag kam. Die Euterbeule platzte, und nun erst ward es halbwegs klar; auf welche schmäbliche Weise bei der Ostbahn gewirthschaftet wurde.

Der officielle Bericht des Verwaltungsrathes an die ausserordentliche Generalversammlung ist die Fackel, welche das bisherige Halbdunkel der Situation grell beleuchtet, und das Complot, dessen Opfer die Actionäre der ungarischen Ostbahn geworden sind, steht in seiner ganzen Tragweite vor uns.

Unsere Leser finden den erwähnten Bericht des Verwaltungsrathes, welchen derselbe an die am 3. Juni 1872 abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung erstattete, im getreuen Wortlaute im Anhange der vorliegenden Brochure. Dieses äusserst interessante Schriftstück, das an verwaltungsräthlicher Sophistik und doppelzüngiger Beweisführung alle ähnlichen Publicationen

übertrifft, welche je seit dem Bestehen von Actiengesellschaften zur Dupirung der Actionäre erdacht wurden, liefert ein lehrreiches Bild von der Genesis und Entwicklung der ungarischen Ostbahn und repräsentirt gleichzeitig ein höchst gravirendes Zeugniß gegen denselben Verwaltungsrath, welchen es reinzuwaschen bestimmt ist. Eine bessere Anklageschrift hätte der ärgste Feind desselben nicht ersinnen können! In diesem Bericht werden zum ersten Male die sogenannten Pariser Verträge genannt, welche unsere Leser ebenfalls im Originaltext im Anhang finden und die von der perfiden und freibeuterischen Geschäftsgebarung einer Bank ein unumstössliches Zeugniß liefern, deren Vice-Präsident für den gewissenlosen Concessions-Inhaber der Pfadfinder gewesen ist, um die schwerwiegende Concession derart für gemeinschaftliche Zwecke auszubeuten, damit diejenigen, welche in gutem Glauben an die Solidität der Anglobank ihr Geld zum Bau der ungarischen Ostbahn beisteuerten, im vorhinein geliefert waren.

Der jüngst verstorbene und bedeutendste Finanz-Schriftsteller Oesterreichs bemerkte einmal ganz richtig, dass der Bau einer Eisenbahn in Oesterreich damit beginne, dass ein Theil des für diesen Zweck bestimmten Capitals bei Seite geschafft wird. Würde es sich im gegenwärtigen Falle nur darum handeln, den Entrepreneurs den gewerbsmässigen Schnitt in das Fleisch der Actionäre nachzuweisen, dann lohnte es sich kaum der Mühe, viel Aufhebens damit zu machen. Man ist bei uns an starken Tabak gewöhnt; das Concessionswesen bei den Eisenbahnen war von jeher ein Brutnest der Corruption, allein im vorliegenden Falle handelt es sich um ganz andere Dinge. Es wurde ein Plünderungssystem inaugurirt, welches die höchste Originalität besitzt, und die Finanz-Tripotage des letzten Jahrzehents ist eine wahre Stümperei zu dem Pact, welcher zur Ausbeutung der Ostbahnactionäre geschlossen wurde!

Und merkwürdig genug, der Schleier der Legalität und Wohlanständigkeit, mit welchem dieses schmutzige Geschäft bedeckt wurde, ist so durchsichtiger Natur, dass es in der That keines besonderen Aufwandes an Scharfsinn bedarf, um hinter die Schliche der gewissenlosen Faiseurs zu kommen. Es handelt sich um einen grobkörnigen Betrug, der nur so lange verborgen

bleiben konnte, als das Spiel mit den verdeckten Karten dauerte. In dem Momente, wo die Spieler Farbe erkennen mussten, waren die Schuldigen auch entdeckt, und wir können deshalb den Ostbahnhelden das Compliment nicht vorenthalten, dass sie nicht nur entschieden schlecht, sondern auch eben so dumm gehandelt haben!

Nachdem einmal Jemand da war, auf dessen Rechnung man nach Belieben sündigen und den man zur rechten Zeit verschwinden machen konnte — wozu dann dieses Labyrinth von Vertragsbestimmungen, aus welchem man am Ende selber keinen Ausweg mehr finden konnte?

Um den Actionären der ungarischen Ostbahn die Grube aufzudecken, welche für sie gegraben wurde, noch ehe eine Actie existirte, müssen wir auf den Ursprung dieser Unternehmung zurückgehen. Die Concession für den Bau der genannten Bahn wurde am 1. December 1868 von der ungarischen Regierung an Charles Waring aus London verliehen. Wie so es kam, dass eine so bedeutende Concession diesem englischen Bauunternehmer preisgegeben wurde, welcher, wie man weiss, in allen Weltgegenden geschwindelt, und im Grunde nichts anderes als ein Strohhalm der Brüsseler Firma Bischofsheim & Hirsch, oder eigentlich des „Türken-Hirsch“ war, ist nur für denjenigen ein Räthsel, welcher mit den damaligen Zeitverhältnissen nicht vertraut ist. Wir bemerken nur nebenbei, dass der bei Placirung des ungarischen Eisenbahnanlehens in Paris als königl. ungar. Commissär fungirende Oberst Nic. Kiss seine Hand dabei im Spiele hatte und 3 oder 4 Percent Provision für seine Mühewaltung sich bedang. Den diessbezüglichen Ansprüchen desselben ist erst in letzterer Zeit von Brüder Waring, gegen welche er im Auslande klagbar auftrat, im Wege des Ausgleiches entsprochen worden.

Als die Regierung in einem Oppositionsblatte wegen des Vertragsabschlusses mit dieser Firma interpellirt wurde, indem ein billigeres Anbot, welches nachträglich eingelaufen, unbeachtet geblieben war, da bemerkte ein der Regierung ergebenes Organ, „dass die Wahl des Ministeriums eine glückliche genannt werden müsse, indem die Brüder Waring zu den unternehmendsten und anerkannt tüchtigsten Eisenbahnbau-

Unternehmern gehören, in welcher Beziehung es daran zu erinnern genügt, dass dieselben in Frankreich die Coulomière'schen Eisenbahnen gebaut haben, und dass in Belgien die Grand Luxemburg-Bahn das Werk der Gebrüder Waring ist. In England bauen sie jetzt die unterirdische London Metropolitan Railway, welche zu den merkwürdigsten Eisenbahnbauten gehören. In Indien ist die von Alhabad nach Jubelpore führende, 350 Meilen lange Eisenbahn gleichfalls ihr Werk. In Brasilien haben sie die Fernambuco'er Eisenbahn gebaut, gegenwärtig haben sie den Bau einer Eisenbahn in Angriff genommen, die über Honduras zwischen dem atlantischen und stillen Ocean eine Schienenverbindung herstellen wird“. — Man sieht aus dieser Biographie, dass man es in der That mit merkwürdigen Leuten zu thun hatte, welche gleichzeitig Ungarn mit der Wallachei und das atlantische Meer mit dem stillen Ocean zu verbinden unternahmen!

Es muthet Einem überhaupt eigenthümlich an, wenn man die Reclamen und Motivenberichte für die projectirten Unternehmungen in Ungarn von jener Zeit Revue passiren lässt. Das Gründungswesen trieb bekanntlich in Ungarn im Jahre 1868 seine üppigsten Blüten. Man gründete und projectirte alles Mögliche und Unmögliche, und es hätte wenig gefehlt, so wäre Pest heute eine grosse Seestadt, denn das famose Reiter'sche Canalproject beschäftigte lange Zeit alle Köpfe und es wurde so viel Tinte über dieses Project verschrieben, dass man damit allein einen kleinen Canal hätte speisen können. Die Vertrauensseligkeit des Publicums wuchs mit jedem Tage. In der That eröffnete sich Ungarn eine glänzende Perspective. Der Himmel goss in überschwenglichem Maasse sein Füllhorn über dieses schwerkgeprüfte Land aus, als wollte er demselben einen Ersatz für vergangene Leiden bieten. Ein überaus reicher Erntesegen brachte bei einer immensen Exportbewegung viele Millionen ins Land. Ungarn zeigte sich als ein bedeutender Factor der Ernährung Europas, und seine Stellung zum Welthandel wurde ihm zum ersten Male klar.

Das Jahr 1868 war aber auch die Gründungsepoche des ungarischen Staates. Ein Jahr früher hatte Ungarn seine staatliche Selbstständigkeit erlangt. Neben dem eifrigem politischen Leben, welches sich im ganzen Lande entfaltete, regte sich

allenthalben der Unternehmungsgeist auf volkswirtschaftlichem Gebiete und wie gewöhnlich war es auch die nackte Speculation, welche die Volkswirtschaft als Miethgaul benützte, um ihre Zwecke leichter zu erreichen.

Es gab in der That noch Vieles zu schaffen. Ungarn hatte noch keine Eisenbahnen, keine Canäle, keine Docks und keine — Strassen. Bergwerke waren zu erschliessen, Flüsse zu reguliren, Sümpfe zu entwässern, kurz es gab kein Land in Europa, welches ein so bedeutendes Speculationsfeld, wie Dieses geboten hätte, das, um mit dem unvergesslichen Eötvös zu sprechen: „mit einem Sprung in das neunzehnte Jahrhundert hinein gerathen war“. Der Blick aller Speculanten war daher mit einem Male auf Ungarn gerichtet, und belgische Unternehmer zweifelhafter Sorte, welche durch den seligen Langrand schon früher mit Ungarn in Berührung gekommen waren, machten vielfache Versuche dort festen Fuss zu fassen.

Selbstverständlich fehlte auch der „Ritter Kunz von Alleskaufingen“ — Dr. Stroussberg — nicht, welcher einen zahlreichen Hofstaat von Deputirten, Journalisten, Subunternehmern und Faiseurs allerlei Art um sich versammelte, und der, da er dem Grundsatz: „Leben und leben lassen“, huldigte, überall eine gern gesehene Persönlichkeit war. Derselbe übernahm bekanntlich als erstes Geschäft die General-Bauunternehmung der Nordostbahn — und man hätte wahrscheinlich ein ähnliches Schauspiel, wie bei der Ostbahn erlebt, wenn der Verwaltungsrath dieser Bahn die Zügel nicht ein wenig straff gehalten und eine Wiener Bank in einer für sie unglücklichen Stunde nicht die Vollendung der Bahn für Stroussberg übernommen hätte. Der Stern des Eisenbahnkönigs war bereits im Niedergehen begriffen, als er die Concession für die Gömörer Bahnen erwarb, die er und seine ungarischen Compagnons bekanntlich im Stich liessen, weil sie dieselbe nicht mit Nutzen weiter geben konnten, und die Wuth des grossen Doctors stieg auf's höchste, als der Fabius Cunctator, welcher damals das ungarische Communications-Ministerium leitete, bei der Concessionsvergebung für die ungarische Nordwestbahn, die er bereits in der Tasche zu haben glaubte, nachträglich eingelaufene billigere Offerte berücksichtigte. Stroussberg, welcher aus naheliegenden Gründen besondere

Eile hatte, willigte in Alles ein, was von ihm verlangt wurde. Er wusste es, dass er die Bahn in keinem Falle ausbauen werde, und war herzlich froh, fl. 250.000, welche er für die Abtretung der Concession von der Anglobank und Francobank erhielt, der Gutsbesitzerin von Zbirow, Frau Stroussberg, geborne Svan, als Nothpfenning senden zu können.

Wie die homerischen Helden um die Waffen des sterbenden Achilles, stritten sodann beide Banken unter sich, da jede einen grösseren Antheil an dem Geschäfte haben wollte, und als sie später die Erfahrung machten, dass sie Stroussberg auf den Leim gegangen waren, da die Ausführung der Concession einen Verlust in Aussicht stellte, vereinigten sich beide Theile — und liessen beide die Eisenbahn im Stiche. Die ungarische Regierung erklärte demzufolge die Caution für verfallen. Nach dem Katechismus der „N. Fr. Pr.“ welche abermals das gute Recht der contractbrüchigen Anglobank und Consorten zu verfechten hatte, hiess es dann: „Die ungarische Regierung habe an den Banken einen Raub begangen.“

Das waren die Früchte des Eisenbahn-Concessionswesens in Ungarn. Der Gefoppte war fast jedesmal der Staat, und die ungar. Creditbank, wie auch die österr. Creditanstalt erlangten dadurch nahezu ein Recht, ihr Lob nach allen Weltgegenden ausposaunen zu lassen, weil sie die Alföldbahn ausgebaut, wenn auch nach einer Berechnung, welche Herr v. Hollan in einer Ausschuss Sitzung des Landesagricultur-Vereines im Jahre 1870 zum Besten gab, die Meile sie nicht höher als auf fl. 405.000 zu stehen kam,\*) während sie durch den Verkauf der Titres nahezu fl. 600.000 per Meile hereinbrachten, was bei 52 Meilen das nette Sümmechen von circa 9 Millionen beträgt. Dies alles sei nur en

\*) Derselbe machte über die Baukosten und Garantiebeträge folgende Mittheilungen:

	Kosten per Meile	Garantirtes Erträgniss.
Alfölder Bahn	405.000	36.000 = $8\frac{9}{10}\frac{0}{10}$
Nordostbahn	502.970	36.600 = $7\frac{3}{10}$ "
Arad-Temesvár	496.700	40.000 = 8 "
Ostbahn	614.000	46.750 = $7\frac{6}{10}$ "
Ung. Westbahn	494.000	36.400 = $7\frac{2}{10}$ "
Ung.-Galizische	599.100	40.600 = $6\frac{6}{10}$ "

Parenthese bemerkt, denn wir müssen, um unserem Gegenstande gerecht zu werden, auf den Ursprung des ung. Eisenbahn-Concessionswesens zurückgehen. —

Die ungarische Regierung, welche mit Projecten aller Art überschwemmt wurde, entschloss sich, zuvörderst Eisenbahnen zu bauen, und der erste Gedanke, welcher den Grafen Lonyay, damals ungarischer Finanzminister, beseelte, war der richtigste. Die Eisenbahnen sollten durch den Staat gebaut werden, und zu diesem Zwecke wurde das ungarische Eisenbahn-Anlehen entriert, welche Finanzoperation jedoch, nachdem Ungarn, als vollständige terra incognita, noch keinen Credit im Auslande besass, unter schweren Geburtswehen auf die Welt kam und eine wahre Zangengeburt war. Die Wiener Finanzwelt, welche Lonyay umging — indem er sich mit dem Frankfurter Bankier Haber und der Sociéte generale in Paris verband, die ihn beide herzlich schlecht bedienten — trug bekanntlich das Ihrige dazu bei, dem ungarischen Finanzminister das Geschäft so sauer als möglich zu machen, und der Jubel, welcher in Wien über das Fiasco des Eisenbahnanlehens angestimmt wurde, entsprach in der That der Demüthigung, welche Ungarn mit seiner Creditforderung auf dem europäischen Geldmarkte erlitten hatte.

Es wurde mit Mühe kaum die Hälfte des Anlehens placirt. Dieser Misserfolg war insofern verhängnissvoll für Ungarn, weil man durch denselben um so leichter sich bewegen fühlte, auf das schlüpfrige Parquet des Eisenbahnbaues mit Zinsengarantien überzutreten. Das neue System ward gleichzeitig die Brücke zur Aussöhnung mit der Wiener Finanzwelt, welche zur Ordnung der stark verwickelten Kaschau-Oderberger Affaire ohnedies herbeigezogen werden musste und die bisher gewaltig schimpfte, weil ihr die Trauben zu hoch hingen. Eine zahlreiche Schaar von Anhängern der Regierung unterstützte dieselbe aus nahe liegenden Ursachen in diesem Vorhaben, und die Dinge gingen öfters wie „geschmiert“, weil einige Herren von der Opposition ebenfalls zur Tafel geladen wurden. Eine als volkswirtschaftliche Autorität in Ungarn geltende Persönlichkeit, welche die ersten Früchte vom jungfräulichen Baume des ungarischen Staatscredits pflücken half und die jüngst den Cultus der Eisenbahnen mit einem andern Cultus vertauscht hat, erklärte,

als man über die Concession für die Alföldbahn zu deren Concessionären dieselbe gehörte, im Reichstag debattirte, „dass jeder Tag, an welchem keine Eisenbahn gebaut werde, ein effectiver Schaden für das Land sei,“ und der „Pester Lloyd,“ welcher sich für Omnibus- und Eisenbahnactien gleichmässig echauffirte, docirte bei der Emission der Titres der Nordostbahn: „dass die vom Staate bewilligte Zinsengarantie eigentlich nur eine Formalität sei, indem es mit nicht rechten Dingen zugehen müsse, wenn diese Bahn je die Hilfe des Staats in Anspruch nehmen werde.“ Aehnliche Argumente wurden auch im Reichstage, wenn gegen die bedeutenden Zinsengarantien, welche der Staat auf sich nahm, angekämpft wurde, in's Treffen geführt. Einer entschiedenen Schönfärberei nach dieser Richtung befliss sich Herr v. Hollán, der Staatssecretär im Communications-Ministerium, welcher mit Lonyay gemeinschaftlich dieses Terrain beherrschte. Graf Mikó, welcher nominell Communications-Minister war, wollte und konnte nach keiner Seite so wenig als Herr v. Tisza gegenwärtig Einfluss üben, und er wurde in der Regel als unpässlich angesagt, wenn über eine Eisenbahn-Vorlage im Reichstag verhandelt wurde.

Ein Cavalier im echten Sinne des Wortes, liess er sich wegen seines Portefeuilles, von welchem er wusste, dass es ihm nur desshalb, damit auch Siebenbürgen im Ministerium vertreten sei, übertragen wurde, keine grauen Haare wachsen. Er maasste sich demzufolge kein anderes Verdienst an, als sein engeres Vaterland im Cabinet durch seine Person zu vertreten, und liess für das Uebrige Lonyay und Hollán sorgen, von denen er wusste, dass sie es unbedingt besser als er verstehen.

Sein Name tauchte desshalb nur hie und da auf, etwa bei Eröffnung einer Eisenbahn, wenn es einen officiellen Toast auszubringen galt, und die hellen Schweisstropfen standen dem edlen Grafen auf der Stirne, als ihm zugemuthet wurde, seinen Staats-Secretär, welcher im März 1870 von allen Seiten sowohl wegen der Bestechungsgeschichte Van Mons, als auch wegen angeblichen Einverständnisses mit der Südbahn etc. hart angegriffen wurde, im Reichstage zu vertheidigen. Wie wenig übrigens Graf Mikó einen Einfluss ausüben konnte, beweist auch, dass während er die Concession für die ungarische Ost-

bahn dem siebenbürgischen Baron Bánffy und Consorten zusagte, dieselbe hinter seinem Rücken an Waring verhandelt wurde. Der edle Graf, welcher zwei Jahre lang den Communicationsminister spielen musste und eigentlich nur dazu da war, um für Andere die Kastanien aus dem Feuer zu holen, mochte sich aus dieser Ursache nicht ganz geheuer in seinem Amte fühlen, und verliess bald ein Terrain, auf welchem es für ihn keine Lorbeeren zu pflücken gab.

Die Seele des Communications-Ministeriums war, wie gesagt, Herr v. Hollan. War es unbewusster Optimismus oder selbstbewusste Schönfärberei? Als die Regierung wegen ihrer Eisenbahnvorlagen von dem bekannten Oppositionsmitglied Ernst Simonyi heftig angegriffen wurde, äusserte sich der Staatssecretär des Communications-Ministeriums in seiner Rede vom 24. Januar 1870 im ungarischen Reichstage:

„Der Stand der Dinge ist der, dass die Summe der von der Regierung vorgeschlagenen und von der Legislative bewilligten Zinsengarantien, wenn das concessionirte Eisenbahnnetz schon ganz ausgebaut sein wird, was beiläufig im Jahre 1873 geschehen wird, sich zusammen auf 14 Millionen Gulden belaufen wird. Jedermann weiss es recht gut, dass sich der Fall noch nicht ereignet hat, dass man bei einer Eisenbahn die ganze garantirte Summe hätte vollständig auszahlen müssen (?!). Ich nehme nur einen Fall an, für welchen ebenfalls noch kein Beispiel vorhanden ist (?!), dass man nämlich 50 pCt. der garantirten Summe erlegen müsste; auch dann, wenn wir diesen Fall annehmen, kann die ganze Last höchstens 7 Millionen betragen, und auch das ist eine solche Verpflichtung, deren Erfüllung man blos als die Gewährung eines mit 4 pCt. verzinslichen Vorschusses betrachten kann, welcher bei der ersten Gelegenheit zurückgezahlt wird.“

Herr v. Hollan scheint überdies entschieden auf die damalige Naivetät des Reichstags gerechnet zu haben, denn als die Alföldbahn concessionirt wurde, äusserte sich derselbe im Abgeordnetenhause:

„Als ein Zeichen für den erfreulichen Aufschwung unserer volkwirtschaftlichen Verhältnisse kann ich hervorheben, dass bei dieser Gelegenheit, als die unabhängige nationale Regie-

rung sich mit dieser ersten grossen Unternehmung selbstständig befasste, diese zugleich das Object einer grossen Betheiligung der allgemeinen ungarischen Creditbank bildete, zu deren speciellen Aufgabe es gehört, den Wohlstand zu heben und die aufschwungfähigen Unternehmungen durch ihre materielle Kraft zu unterstützen“ (sic!). Merkwürdig genug sprach derselbe Hollan, welcher kurze Zeit darauf für Br. Waring einstand, bei dieser Gelegenheit: „Was die „feinere“ Basis der Unternehmung betrifft, so kann ich den Umstand nicht unberührt lassen, dass wir in jüngster Zeit mehrfache Gelegenheit zu der Erfahrung hatten, dass die Bahnconcessionen auf die Namen solcher Personen herausgegeben wurden, welche der übernommenen Verpflichtung nicht Genüge zu leisten im Stande waren, was zur traurigen Folge hatte, dass sie die erlangte Concession oft auf dem Wege der Speculation zum Kaufe ausboten. Wir wissen aus der Erfahrung, dass es nichts nützt, wenn man die Concessionen an solche Namen ertheilt, welche den übernommenen Verpflichtungen Genüge zu leisten nicht im Stande sind. Bei der Indignation aber, welche derartige Fälle in der öffentlichen Meinung hervorrufen, kann wohl das Publikum von dieser Regierung und von dieser Legislative erwarten, dass dieselben in Hinkunft ähnlichen Fällen vorbeugen werden!“

Eine bedeutende Rolle spielte bei den Kämpfen um Eisenbahnconcessionen das strategische Moment. Man sah förmlich die Legionen aus der Erde herauswachsen, welche auf der vielgepriesenen Eisenbahn zur Vertheidigung des Vaterlandes expedirt wurden. Auch die schillernde Perspective des Welthandels musste für jede Sackbahn herhalten. So spielte z. B. der Suezcanal bei der Concessionirung der Arad-Temesvarer Bahn eine wichtige Rolle.

Die Sache ging in dieser Weise prächtig von Statten, und nicht weniger als sechs Eisenbahnconcessionen und zwar: Die Arad-Temesvarer-, die Alföld-, die Nordost-, die Ostbahn, die Raab-Grazer (ungar. Westbahn), und die ung.-galiz. Bahn wurden im Laufe von neun Monaten vom Stapel gelassen, welche Eisenbahnen, inclusive der Kaschau-Oderberger, dem

ungarischen Staate eine jährliche Zinsengarantie von circa 12 Millionen aufbürdeten.

Bleiben wir jedoch bei der Ostbahn. Die österr. Regierung hatte bereits im Jahre 1863 die Strecke Grosswardein-Klausenburg als Nothstandbau projectirt, und die ungarische Regierung war ebenfalls gesonnen, dieselbe Strecke auf Staatskosten zu bauen. Man kam jedoch bald davon ab, diese Bahn als Staatsbau zu behandeln, obwohl Waring und Ekersley die Ausführung der genannten Strecke bereits übernommen hatten, und Brüder Waring, welche sich indessen mit Ekersley abgefunden hatten, erhielten kurz darauf die Concession zum Ausbau der sogenannten  $80\frac{1}{4}$  Meilen langen ungarischen Ostbahn, welche bei Grosswardein beginnen und bis Kronstadt geführt werden sollte.

Ursprünglich hatte sich die bekannte Brüsseler Firma Bischofsheim & Hirsch im Verein mit Waring um die Concession beworben. Erstere liessen bereits früher auf Anregung des landwirthschaftlichen Vereines die Pläne anfertigen, auf deren Grundlage die Concession ertheilt wurde. In dem Berichte der Finanzcommission, welcher einige Tage vor den Verhandlungen im Reichstage veröffentlicht wurde, figurirt daher neben Waring auch die genannte Brüsseler Firma. — Wir sehen jedoch, als es zum Treffen kommt, plötzlich Bischofsheim & Hirsch vom Schauplatz verschwinden, und Waring erscheint als alleiniger Concessionsbewerber. Dieser Vorgang, welcher merkwürdiger Weise von Niemandem im Reichsrathe gerügt wurde, wirft jedoch ein eigenthümliches Licht auf die Concessionsertheilung, denn es ergibt sich aus demselben, dass Waring nichts Anderes als der Strohmann des genannten Brüsseler Hauses war, welches sich einen bedeutenden Theil des Gewinnes durch Cartellverträge sicherte, während Waring allein das Obligo übernahm, und der, wenn es schief ging, verduften konnte. Um dieses Spiel zu bemänteln, musste die Solvenz der Brüder Waring als über allen Zweifel erhaben dargestellt werden; dieses Lob entspricht jedoch nichts weniger als den Thatsachen. Brüder Waring, welche wohl in allen Weltgegenden Unternehmungen entrieten, haben fast überall dasselbe Spiel, wie mit der Ostbahn getrieben. Zuvörderst ist

es eine Lüge, dass sie, wie man ausposaunte, die Grand Luxemburg-Bahn gebaut, da dieselbe durch Arras gebaut wurde. Brüder Waring haben ferner nicht die Brasilianischen Bahnen gebaut. Dieselben hatten wohl den Bau des Chemin de fer de Hondouras contrahirt, allein diese Bahn, welche bereits im Jahre 1869 fertig sein sollte, ist heute kaum angefangen, und die Besitzer der Titres wollen gegen Herrn Hirsch, alias Waring, einen Process anstrengen. Was die vielgerühmten Metropolitan Railways in London anbelangt, als deren Erbauer die Brüder Waring ausgegeben wurden, so ist aus der „Times“ der grossartige Betrug, welcher bei dem Bau derselben entdeckt wurde, bekannt. Andere Arbeiten, welche Waring in Brüssel durch den Einfluss des Herrn Bischofsheim, Schwiegervater des Baron Hirsch, übertragen wurden (Travaux d'assainissement de la Seune), endigen ebenfalls mit Processen. Hochkomisch klingt es nun, wenn man es weiss, dass der Verwaltungsrath, nachdem Waring bereits contractbrüchig geworden war, bei Glyn in London über dessen Creditfähigkeit Erkundigungen einzog und angeblich — eine befriedigende Auskunft erlangte.

Doch genug, wir wollen unserer Geschichte nicht vorgehen. Nachdem die Concession für die ung. Ostbahn die Finanzcommission passirt hatte, gelangte dieselbe im ungarischen Reichstage zur Verhandlung und erhielt nach kurzer Debatte, in welcher blos das Reichstagsmitglied Simonyi gegen die zu hohe Zinsengarantie seine Bemerkungen machte, die von Hollan abermals niedergekämpft wurden, ihre gesetzliche Weihe.

Laut dieser Concession wurde dem Charles Waring aus London und seinen von ihm namhaft zu machenden Compagnons die Bewilligung ertheilt, die Ostbahn sammt ihren Zweigliuinen zu bauen, welche sich ihrerseits solidarisch verpflichteten, diese Bahn in einer bestimmten Frist zu vollenden, wogegen der ungarische Staat für die concessionirten Linien vom Tage der Eröffnung und für die Dauer der Concession einen durchschnittlichen Reinertrag von fl. 46.750 ö. W. per Meile garantirte.

Genannte Concessionäre erlangten gleichzeitig die Berechtigung, eine Actiengesellschaft zum Ausbau dieser Bahn zu bilden. Dieselben wurden verpflichtet, zur Sicherstellung,

sowohl für die Richtigkeit und Zweckmässigkeit des Baucs als auch für die Vollendung desselben in den festgesetzten Terminen, eine entsprechende Caution zu leisten und nach drei Monaten vom Inslebtreten dieses Gesetzes an, gerechnet, nachzuweisen, dass die Einzahlung von 30 Percent des ganzen Actien-Capitals sichergestellt ist.

Das Actien-Capital der zukünftigen Gesellschaft wurde auf 75,033.750 fl. nominell in Silber fixirt, bestehend aus 150.067 Actien à 200 fl. in Silber und 150.067 Stück Prioritäten à 300 fl. Silber. Es war also ein Nominal-Capital von 950.000 fl. per Meile vorhanden und demnach mit Bestimmtheit zu gewärtigen, dass circa 60 Millionen Gulden effectiv oder 750.000 fl. per Meile als Bau-Capital einfliessen werden. Der Bau der ungar. Ostbahn musste dadurch unter allen Umständen als gesichert erscheinen, wobei für die Unternehmer ein anständiger Nutzen in Aussicht stand. Sehen wir jedoch, was geschah. Charles Waring reiste mit der Concession in der Tasche nach Paris. Dort traf er mit Herrn Carl von Mayer, dem Vice-Präsidenten der Anglo-Oesterreichischen Bank, zusammen, und zwei schöne Seelen hatten sich auf fremdem Boden gefunden, um gemeinschaftlich für das Wohl der Menschheit zu wirken!

## II.

In Paris, am 16. December 1868, also 14 Tage nach Erlangung der Concession, kam zwischen Carl v. Mayer als Vertreter der Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien und Charles Waring aus London, welcher sich inzwischen mit seinen Brüdern associirt hatte, jener berühmte Vertrag zu Stande, laut welchem die Concession an die Anglobank cedirt wurde, welche ihrerseits dagegen diese Concession an die zukünftige Ostbahn-

gesellschaft cedirte und gleichzeitig im Namen derselben die General-Bauunternehmung der gesammten Ostbahn Br. Waring überliess. Die Anglo-Oesterreichische Bank erklärte nämlich unter Einem, dass sie diesen Vertrag nicht für sich, sondern im Namen der künftigen Ostbahn-Gesellschaft abschliesse.

Gleichzeitig mit dieser Zweitheilung der Ostbahn-Concession — welche ein Muster von Finanz-Tripotage bedenklichster Sorte bildet, indem ein künstliches Vertrags-Verhältniss geschaffen wurde, mittelst welchem auf dem Rücken eines Dritten, welcher nicht die geringste Ahnung von dem schnählichen Handel haben konnte, ein gemeinschaftlicher Raubzug ausgeführt ward —, wurden verschiedene Vertragspunkte stipulirt, wodurch nicht weniger als sieben Millionen von dem zu beschaffenden Actien-Capital sofort auf die Seite geschafft wurden und ausserdem die künftige Ostbahn-Gesellschaft den Brüdern Waring auf Gnade und Ungnade preisgegeben ward, die in der That, wie es vorauszusehen war, kraft desselben Vertrages nochmals um das Doppelte des genannten Betrags beschwindelt werden konnte.

Die Wegschaffung des Actiens-Capitals geschah:

1) Durch den Geldbeschaffungsmodus. Wir haben bereits erwähnt, dass die Concessionäre berechtigt waren, 150.067 Stück Actien à fl. 200 und 150.067 Stück Prioritäten à fl. 300 in Silber zu emittiren. Nach gewöhnlicher, menschlicher Voraussetzung war also mit Bestimmtheit zu erwarten, dass ungefähr 60 Millionen Gulden effectiv als Bau-Capital eingehen werden.

Einige Monate früher wurde die Subscription auf die Alföld-Actien zum Course von 145 eröffnet und es wurden, anstatt der aufgelegten 45.000 Stück, 6,200.000 Stück gezeichnet. Dieselben notirten zur Zeit, als der Vertrag mit Waring geschlossen wurde, 154. Die Prioritäten derselben Bahn, welche die Creditanstalt ungefähr einen Monat vor der Emission der Ostbahn-Titres zur Subscription à 82 Percent auflegte, wurden nahezu zehnmal überzeichnet und der Cours derselben war zur Zeit des erwähnten Vertragsabschlusses 84%. Nordostbahn-Actien notirten circa 145 (Prioritäten dieser Bahn existirten noch nicht). Rechnet man also 150.067 Actien à fl. 145 und 150.067 Prioritäten, à 82%, so war ein Capital von 60 Millionen zu er-

warten. Das ist doch für Jeden vollständig klar. Es handelt sich hier und dort um ein von demselben Staate gleichmässig garantirtes Papier. Die Anglo-Oesterreichische Bank, nachdem sie von Waring die Concession auf sich übertragen lässt, schliesst jedoch im Namen der zukünftigen Gesellschaft gleichzeitig einen Vertrag mit demselben Waring ab, laut welchem sie ihnen sämtliche Titel der Ostbahn zu einem nie dagewesenen Schleuderpreise überlässt, natürlich damit Waring ihr dieselben Actien wieder zu Schandpreisen zurückgeben und der Actionär, welcher noch gar nicht existirt, wird durch diese schandbare Manipulation von der edlen Sippe zuerst geschunden und dann scalpirt.

Die Anglo-Oesterr. Bank überlässt Waring die Actien (zu 64 Percent) à 128 fl. per fl. 200 Nominal, die Prioritäten (zu 74 Percent) à fl. 222 per fl. 300 Nominal. Dieselben 150.000 Actien, welche Waring à fl. 128 B.-N. überlassen waren, wurden einen Monat später (29. Jänner 1869) zu fl. 128 Silber oder zu fl. 152 von der Anglobank emittirt. Dieselben 150.000 Prioritäten à fl. 300, welche Waring (à 74 Percent) zu 222 für 300 überlassen waren, verkaufte derselbe sofort an die Anglobank und Consorten um 82 Percent oder fl. 246 per Stück, und darüber. Die Anglobank berechnet kraft desselben Vertrages die 80 fl. Silber, welche die Actionäre am 29. Jänner 1869 bei einem Agio von 19 Percent à Conto der Actien bei ihr eingezahlt, mit fl. 69.70 Papier, also mit einer Einbusse von fl. 25.50 oder 25 Percent per Actie und die mit 246 eingezahlten Prioritäten mit 222, also mit einem Verlust von 24 per Stück!

Der Ostbahn-Chabrus holte also aus der Tasche der Actionäre, bevor noch der erste Spatenstich geschehen war, fl. 25 für jede Actie und fl. 24 für jede Priorität — macht in runder Summe für 300.000 Stück Actien und Prioritäten fl. 7,300.000 aus. Die Anglobank und Brüder Waring sind jedoch pflüßige Leute. Um diesen Raub zu bemänteln, heisst es im Vertrag (Bordereau Régulateur §. 1): Waring habe für jede Actie 64 Perc. oder fl. 128, und für jede Priorität 74 Perc. oder fl. 222 als Caution zu erlegen. Es heisst nämlich daselbst:

„Les sommes qui, aux termes d'une stipulation énoncée dans l'Article sept du Contrat ci-dessus rappelé, doivent être déposées par Messieurs Waring frères, à titre de garantie pour les Actions et Obligations prises par anticipations, sont fixées comme suit :

- A. Pour chaque Action libérée soixante quatre pour cent (64pCt.) de sa valeur nominale.
- B. Pour chaque Obligation libérée soixante-quatorze pour cent (74pCt.) de sa valeur nominale.
- C. Pour chaque Action non entièrement libérée soixante-quatre pour cent (64pCt.) de sa valeur nominale diminuée du montant des versements restant à effectuer, ces versements ultérieurs devant être calculés au cours du jour du dépôt.

Les sommes à déposer doivent être fournis en Billets de l'État ou de la Banque Autrichienne.

Toute somme transformée en argent, en exécution de l'Article sept du Contrat auquel les présents servent d'annexe, sera comptée dans le dépôt d'après le cours du jour où les Billets de Banque auront été convertis en argent, et le jour où ce sommes seront rendues, le cours de l'argent sera calculé au même taux que celui pour lequel il aura été accepté en dépôt.

Das heisst, um ein banales Gleichniss zu gebrauchen, es hat Jemand eine gewisse Summe, welche in einer eisernen Casse aufbewahrt ist, für einen Dritten zu hüten; er gibt nun einem Dieben das Geld zur freien Manipulation, stellt jedoch zwei Gensdarmen auf, um die leere Casse zu beschützen. Hat man es in diesem Fall mit einem Idioten oder einem Spitzbuben zu thun?

Wir werden erst später untersuchen, ob die Anglobank überhaupt ein Recht besass, einen Vertrag mit Waring im Namen der Actionäre abzuschliessen. Sehen wir vorläufig davon ab, so war es die Anglobank, welche durch diesen einen citirten Vertragspunkt einen Bund mit Br. Waring schloss, um 7—8 Millionen auf die Seite zu schaffen, ehe noch letztere den geringsten Theil ihrer Verpflichtungen erfüllt hatten. Die zukünftige Ostbahn-Gesellschaft wurde dadurch im Voraus

Waring preisgegeben. Hat man je gehört, das bei einem Vertragsabschluss ähnlicher Natur der muthmassliche Nutzen im Vorhinein einem Unternehmer ausbezahlt wird? Lässt sich überhaupt bei einem Eisenbahnbau von 80 Meilen der Gewinn im voraus berechnen? Welche Garantie besass die Anglobank, dass, wenn sie und Waring sich bei dem Bau verrechnet hatten, Waring in diesem Falle die fehlenden Millionen ersetzen werde? Wer würde es überhaupt wagen, einer Firma vom Schlage der Brüder Waring, oder selbst einer weit besseren, ein ähnliches Obligo zu übertragen, welches sich eventuell unter ganz normalen Verhältnissen auf fl. 50.000 pr. Meile, also auf 4 Millionen belaufen könnte? Man nenne uns Jemand, welcher unter ähnlichen Verhältnissen einer Bank eine so grosse Summe als Gewinn anweisen würde, noch ehe die betreffende Unternehmung vollendet oder gar begonnen hat! Würde die Anglobank es wagen, für einen Wiener Waring ein solches Obligo zu übernehmen, wenn sie für die Folgen aufkommen müsste?

Wir appelliren hiemit an den Unbefangenen unserer Leser, und wir fragen, ob die Anglo-österr. Bank nicht ein strafbares Verbrechen an den Ostbahn-Actionären beging, indem sie 7 Millionen Gulden anticipando ohne jeden Rechtstitel, vom Baucapital an Waring überlieferte? Wir wissen wohl, was man uns darauf erwidern wird. Man wird sagen: Die sieben Millionen, welche Brüder Waring mit der Anglobank getheilt, seien die „Geldbeschaffungskosten“ und sind diese bei keiner Bahn die auf Grundlage einer Zinsengarantie gebaut wird, zu vermeiden. Wir wissen dies ganz gut und bemerken darauf: Der Concessionär begibt stets die Titres der zu erbauenden Eisenbahn für eigene Rechnung und Gefahr. Um so besser für ihn, wenn er einen hohen Cours erzielt, um so schlechter für ihn, wenn das Entgegengesetzte der Fall ist; aber er muss unter allen Umständen die zum Bau übernommene Bahn vollenden und nur wenn er dieser Aufgabe entsprochen hat, kann er seinen Gewinn feststellen. Wir sehen jedoch, dass die Anglobank nur zu dem Zwecke mit Waring einen Vertrag abschliesst um auf Kosten der Actionäre sieben Millionen als absoluten Gewinn einzustecken, welcher erst dann ihnen gebührte, nachdem mit dem vorhandenen Gelde die Bahn ausgebaut war. Gehen wir jedoch weiter und wir werden

sehen, auf welche schmäbliche Weise ein nicht viel kleinerer Betrag durch die anderen Vertragsbestimmungen auf die Seite geschafft wurde.

Die Unterschlagung des Actien Capitals geschah nämlich ferner:

b) durch directe Betheiligung der Brüder Waring im Betrage von fl. 860.000 unter dem Titel von Ersatz für Vorstudien und Pläne. Wir wollen uns bei dieser Bagatelle, nachdem es sich um weit grössere Summen handelt, nicht aufhalten und bemerken bloss, dass die Anglo-österreich. Bank, da es sich abermals um den Säckel der Actionäre handelt, äusserst splendid verfahren hat.

Die Wegschaffung des Baucapitals erfolgte ferner:

c) durch die Repartition der übrig gebliebenen Bau summe:

Die ganze 80 Meilen lange Strecke wurde nämlich, laut Pariser Vertrag, in 4 Sectionen eingetheilt. — Section I. (Grosswardein-Klausenburg) 20.12 Meilen, fl. 18.300.000 Nominal. — Section II. (Karlsburg-Tövis-Gerend-Maros-Vásárhely, Tövis-Kis-Kapus-Schässburg) 29.4 Meilen, fl. 27.470.000 Nominal. — Section III. (Kapus-Hermannstadt) 6.0 M., fl. 5,475,000 Nom. — Section IV. (Klausenburg-Gerend-Schässburg-Kronstadt) 24.7 M., fl. 22,213.000 Nominal.

Rechnet man die ausgeworfenen Beträge für die einzelnen Sectionen zusammen, so resultirt ein Betrag von fl. 73,458.000. Es ist dies derselbe Betrag, der übrig bleibt, wenn man von dem gesammten Nominalcapital, welches, wie oben erwähnt, fl. 75,033.500 beträgt, fl. 860.000 abzieht, die an Brüder Waring für Pläne und Vorstudien zu zahlen waren, und fl. 750.000 ausscheidet, welche für Administrationskosten, im Sinne des Vertrages bestimmt wurden. Der Restbetrag von 73,458.000 wurde laut Pariser Vertrag (Bordereau-Regulateur, §. 3) nach dem Verhältniss der Meilenzahl auf die vier Sectionen vertheilt, wohl gemerkt, nachdem bereits 7,300.000 verschwinden gemacht waren.

Rechnen wir das Nominal-Capital in effectives um, so resultirt nach dem Repartirungsschlüssel Bordereau-Regulateur, §. 2, laut welchem es heisst:

Les sommes déposées conformément à l'Article précédent, seront rendues à Messieurs Waring frères dans la même proportion que celle dans laquelle les Actions et les Obligations qui auront fait l'objet du dépôt lui auraient été remises, de façon que pour chaque Action qu'ils auraient à recevoir il leur sera restitué cent vingt-huit florins (128 fl.) et pour chaque Obligation cent quarante-huit florins (148 fl.) soit que les sommes proviennent d'un dépôt fait pour des Actions ou pour des Obligations vendues, de manière que pour chaque mille florins nominal qu'ils auraient à recevoir à raison de deux cinquièmes en Actions et de trois cinquièmes en Obligations, ainsi qu'il est dit dans leur traité de construction, ils auront à recevoir sept cent florins, représentant:

en Actions . . . . .  $2 \times 128 = 256$  florins,  
„ Obligations . . . . .  $3 \times 148 = 444$  florins

Ensemble . . . 700 florins

le tout jusqu'à concurrence des sommes déposées.“

Für:

Section I (Länge 20.12 M.) fl.	18,300.000	Nom.,	eff. fl.	12,810.000
„ II ( „ 29.04 „ ) „	27,470.000	„	„	19,229.000
„ III ( „ 6.00 „ ) „	5,475.000	„	„	3,832.500
„ IV ( „ 24.07 „ ) „	22,213.000	„	„	15,549.100
(Länge 80.1/2 M.) „			effectiv fl.	51,420.600

oder circa fl. 640.000 effectiv per Meile ohne Unterschied für jede Section.

Diese Vertheilung des Baucapitales, welches nach der Wegschaffung von 7 Millionen bei der Emission der Actien und Prioritäten übrig geblieben war, ist jedoch ein ganz ungeheuerlicher Act und im voraus darauf angelegt, die künftige Ostbahngesellschaft den Brüdern Waring zu überliefern; denn während für die drei ersten leicht herzustellenden Strecken ein viel zu grosses Capital vertragsmässig votirt wurde, ward es dadurch deren Belieben anheim gestellt, die schwierige Strecke Klausenburg-Kronstadt zu bauen oder nicht.

In der That haben, wie wir sehen, die englischen Faiseurs diesen Vertrag dazu benützt, bei den ersten drei Strecken einen

ganz unverhältnissmässigen Gewinn einzustreichen und die schwierigen und kostspieligen Linien im Stiche zu lassen.

Dieses monströse Factum gesteht auch der officiële Bericht des Verwaltungsrathes ein.

In demselben heisst es wörtlich:

„Die Gebrüder Waring übernahmen den Ausbau des concessionirten Bahnnetzes um das von Seite der Gesellschaft auf Grund der erhaltenen Staatsgarantie emittirte Anlagecapital, als Pauschalbetrag. Dieser wurde daher bereits in dem mehrerwähnten Bordereau-Regulateur des Pariser Vertrages unter die einzelnen der in der Concessions-Urkunde benannten Sectionen vertheilt. Heutzutage, (!) wo die Detailprojecte des ganzen Netzes vorliegen und bereits definitiv festgesetzt sind, ist evident, dass die Vertheilung des Anlagecapitals den factischen Bauleistungen sowie wirklichen Längen der betreffenden Sectionen nicht proportionell gewesen ist, namentlich für die II. und III. Section die Kosten viel zu hoch angeschlagen waren.

„Die somit fehlerhafte Vertheilung würde in dem Falle, als die Gebrüder Waring ihren contractlichen Verpflichtungen nachgekommen und den Ausbau bewerkstelliget hätten, ohne besondere Folgen geblieben sein; dieselbe wurde jedoch durch den unerwarteten und unvorhergesehenen Fall des Austrittes der Gebrüder Waring vor der Vollendung für die Lage der Gesellschaft geradezu verhängnissvoll, umsomehr, als gerade die zuletzt eröffnende IV. Section Klausenburg — Kocsard und Schässburg — Kronstadt in einer ungefähren Länge von 27 Meilen mit Rücksicht auf die wirkliche Länge, die Bau-schwierigkeiten und erforderlichen Intercalarzinsen unverhältnissmässig schmal bedacht war. Nur dadurch ward es möglich, dass sich nach und nach zwischen der noch rückständigen Leistung und dem noch unverbrauchten Theile des Anlagecapitals ein Missverhältniss herausbildete, welches in seinem durch die bereits oben geschilderten Verzögerungen der Bauausführung bedeutend geförderten Anwachsen die Generalbauunternehmung zur Ueberzeugung bringen musste, dass die Vollendung des Netzes um den Pauschalbetrag zur Unmöglich-

„keit geworden ist, daher von ihr eventuell, damals noch gar  
„nicht zu berechnende, materielle Opfer verlangen würde.

„Diese Opfer — wenn sie auch aus den bei der  
„Geldbeschaffung gewonnenen Antheilsummen theil-  
„weise etwa zu decken gewesen wären — mussten  
„den General-Bauunternehmern um so härter erscheinen, (!?)  
„nachdem dieselben während der Bauausführung auch die  
„Erfahrung zu machen hatten, dass das Anlagecapital mit  
„Rücksicht auf die nachträglich sich herausgestellten factischen  
„Bauschwierigkeiten und grösstentheils ohne ihr Verschulden  
„verschobenen Baulermine schon ursprünglich zu gering be-  
„messen war. (!?)

„Wir rufen in Ihre Erinnerung die Thatsachen zurück,  
„dass zur Zeit der Concessionirung die Linien noch nicht ein-  
„mal tracirt waren, dass somit auch die entworfenen Kosten-  
„voranschläge einer festen Grundlage entbehrten; dass ferner  
„die beiden anderen um die Concession eingeschrittenen Con-  
„sortien, welche zum Theil aus einheimischen, die localen  
„Verhältnisse näher kennenden Mitgliedern bestanden, bedeutend  
„höhere Garantieziffern, nämlich 72,000, resp. 56,000 fl. per  
„Meile forderten, während die Gebrüder Waring per Meile nur  
„46.350 fl. verlangten.“

Wir wollen diese sonderbare Argumentation des Verwaltungsrathes vorläufig nur oberflächlich berühren, obwohl Jedem, der diese jesuitische Verclausulirung liest, durch welche der schmäliche Handel bemäntelt werden soll, das Blut in den Kopf steigen muss. Die Phrase: Diese Opfer, wenn sie auch aus „den bei der Geldbeschaffung gewonnenen Antheilsummen theilweise etwa zu decken gewesen wären, mussten dem General-Bauunternehmer um so härter erscheinen....“ — ist wahrlich superb! Natürlich waren die sogenannten Opfer aus dem bei der Geldbeschaffung erzielten Gewinn zu decken! Gibt es überhaupt bei einem Eisenbahnbau einen anderen Gewinn, als denjenigen, welcher nach gänzlicher Vollendung der Bahn resultirt? Wenn ich ein Haus für fl. 300.000 in Silber zu bauen mich verpflichte, und bei einem Course von 20 Percent fl. 360.000 dafür einnehme, so habe ich, wenn ich mir auch die Baukosten per fl. 300.000 auf dem Papier berechnet habe, nur dann die

fl. 60.000 verdient, wenn ich das Haus wirklich fix und fertig übergeben habe. Denken wir uns nun, dass ich mich verrechnet, und der Bau anstatt fl. 300.000 auf 360.000 zu stehen kommt, so bin ich, wenn ich anstatt die fl. 60.000 zuzuschiesse, Reissausnehme, ein Betrüger, welchen man strafgerichtlich belangen kann. Derselbe Fall trat bei der Ostbahn ein. Die Anglobank und Waring berechneten willkürlich, dass die Ostbahn blos 50 Millionen kosten werde, und nahmen sich vorwegs 7 Millionen als Gewinn. Steht dieser Gewinn noch, wenn der Calcul ein falscher gewesen ist? Kann überhaupt von einem Gewinn bei der Geldbeschaffung die Rede sein, solange die Bahn nicht ausgebaut ist? Und dieser Verwaltungsrath behandelt diese Frage nur so nebenbei! Er spricht von „Opfern“, wo es sich um ganz natürliche Pflichten handelt, und führt abermals das faule Argument ins Treffen, dass andere Consortien, welche um die Concession eingeschritten, eine höhere Zinsengarantie verlangt hätten!

Was wird man darauf erwidern? Man wird wahrscheinlich alle Schuld auf die General-Bauunternehmer wälzen, welche contractbrüchig geworden und sich mit dem Raub davon gemacht haben. Das ist jedoch entschieden unrichtig! Dieb und Hehler sind gleichmässig für einen begangenen Diebstahl verantwortlich! Die Anglo-österr. Bank durfte im Namen der Actionäre mit Waring keinen solchen Vertrag abschliessen, durch welchen letzteren erwiesenermaassen über 10 Millionen in die Hand gespielt wurden, und wie die Baurechnungen ausweisen, ausserdem eine grössere Summe auf die Seite geschafft werden konnte. War sie nur die „geldbeschaffende Bank“, als welche sie in den Statuten erscheint, so stand es ihr unso weniger zu, einen solchen Pact mit Bruder Waring zu schliessen, da sie dadurch zu ihrem Compagnon sich qualificirte und solidarisch mit ihnen die Haftung für die Folgen übernahm.

Und was den Verwaltungsrath betrifft, so fragen wir hiermit den gutmüthigsten unserer Leser, ob derselbe nicht ein Verbrechen begangen, weil er diesen verwerflichen Vertrag gut hiess, und ob er nicht ebenso schuldig, wie die Anglo-österr. Bank ist? Doch davon — und auch von der ungarischen Regierung, unter deren Augen dieser Vertrag abgeschlossen wurde, später.

Die Sache kommt indessen noch ärger, denn in dem Bericht des Verwaltungsrathes wird so nebenbei das Bekenntniss abgelegt, dass nicht nur mit der Qualität, sondern auch mit der Quantität der Meilen von Herrn Charles v. Mayer und Waring nach Belieben umgesprungen wurde, und Master Waring auf dieser Weise für drei Meilen bei den ersten drei Sectionen zuviel bezahlt bekommen hat, welche Summe bei der letzten Section naturgemäss fehlen muss. Der Verwaltungsrath macht nämlich wie man aus dem soeben citirten Passus seines Berichtes ersieht, mit verschämtem Gesichte die interessante Mittheilung, dass „gerade die zuletzt zu eröffnende IV. Section (Klausenburg-Kocsard und Schässburg-Kronstadt) „in einer ungefähren Länge von siebenundzwanzig Meilen, mit Rücksicht auf die wirkliche Länge, durch die Bauschwierigkeiten und erforderlichen Intercalarzinsen unverhältnissmässig schmal bedacht war, während diese Section im Pariser Vertrag mit vierundzwanzig  $\frac{7}{10}$  Meilen bemessen ist. Wir fragen hiemit den in Eisenbahndingen eingeweihtesten unserer Leser, ob Aehnliches bei einem Bauvertrag je erlebt wurde?

Auf welch handgreifliche Weise den Brüdern Waring weitere Millionen in die Taschen gespielt wurden, werden wir mit Nachfolgendem, gestützt auf authentische Daten, nachweisen.

---

### III.

Die Wegschaffung des Baucapitals erweist sich am schlaendsten bei der ersten Strecke (Grosswardein-Klausenburg) der ungar. Ostbahn. Laut Bordereau-Regulateur §. 3 des Pariser Vertrages hatten die Br. Waring für diese 20 Meilen lange Strecke fl. 18,300 000 Nominal oder in effectivem Gelde fl. 12,810.000 zu empfangen. Sowohl die Anglobank als auch

der Verwaltungsrath mussten jedoch wissen, dass diese Strecke nicht höher als auf circa 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Gulden, und mit Inter-calanzinsen auf 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen zu stehen kommen werde. Es wurden also den Bauunternehmern bei der ersten Strecke bereits fl. 3,300.000 anticipirt, oder besser gesagt, in die Tasche gespielt, welche Summe für die schwierigen Sectionen reservirt bleiben sollte, und welcher Umstand durch das garantirte höhere Anlagecapital vorgesehen war.

Als Beleg hiefür mag Folgendes dienen:

Wir sind nämlich in der Lage, unseren Lesern aus authentischer Quelle die Summe zu nennen, für welche die Bauunternehmer Waring und Eckersley, vier Monate bevor die Concession für die Ostbahn ertheilt wurde, und zwar am 16. Aug. 1868 die Ausführung der ersten Section Grosswardein-Klausenburg von der ungarischen Regierung als Staatsbau übernommen hatten. Der diesbezügliche, von der Bauunternehmung und vom ungarischen Communications-Ministerium unterfertigte Bauvertrag enthält folgende Kostenbestimmungen für die ganze Linie Grosswardein-Klausenburg, welche später als erste Section der ungarischen Ostbahn im Pariser Vertrage erscheint:

Grundeinlösung . . . . .	fl. 300.000
Unterbau mit Einschluss der durch Haller und Biasini bereits begonnenen Arbeiten nebst Warnungstafeln und Abschränkungen „	4,185.650
Hochbauten . . . . .	„ 472.000
Oberbau sammt Drehscheiben und Schiebe- bühnen . . . . .	„ 2,600.000
Mechanische Ausrüstung und Signale . . . . .	„ 75.000
	<u>Zusammen fl. 7,632.650</u>
Hiezu für Betriebsmittel laut Concessions- Urkunde fl. 50.000 per Meile . . . . .	fl. 1,000.000
	<u>Totalsumme fl. 8,632.650</u>

Wir können zur Erhärtung dieser Behauptung noch einen Gewährsmann stellen, welcher Niemand geringerer ist als Herr v. Hollán, der Staatssecretär des Communications-Ministeriums. In seiner bekannten zweistündigen Rede, welche er am 28. März 1870 im Reichstage hielt, äusserte sich derselbe in folgender Weise; „Zuerst erwähne ich, dass für die

„Grosswardein-Klausenburger Eisenbahn ein Project ausgearbeitet  
„wurde, und zwar von der früheren Regierung, welche die  
„Kosten dieses Projectes gleichfalls durch ihre amtlichen Or-  
„gane rectificiren liess. Und was geschah bei dieser Bahn?  
„Nach diesem rectificirten Kostenüberschlag berechnete sich  
„die ganze Bahn auf — sieben Millionen Gulden. Der Com-  
„munications-Minister fand sich nicht bewogen, dieses Project  
„als Grundlage für die Ausgebung seiner Arbeiten zu acceptiren,  
„sondern er liess durch seine Organe eine neue Vermessung  
„dieser Linie vornehmen. Was war das Resultat davon? Dass  
„nach der Berechnung und dem Kostenvoranschlag der Organe  
„des Communications-Ministeriums diese Bahn auf — vier  
„Millionen zu stehen kam. \*) In Folge dieser ministeriellen  
„Operation, über welche sich der Herr Abgeordnete so gering-  
„schätzig geäussert hat, geschah es also, dass bei dieser Bahn  
„drei Millionen erspart werden konnten. Hiezu muss ich noch  
„bemerken, dass die Einheitspreise, nach welchen das Commu-  
„nications-Ministerium die Arbeiten nicht nur projectirt und  
„berechnet, sondern auch contractmässig ausgegeben hat, um  
„25 Percent höher waren, als die in den Plänen der früheren  
„Regierung angenommenen Einheitspreise.“

In ähnlicher Weise wie bei der ersten Section wurde, wie es der Verwaltungsrath in seinem Berichte selbst eingesteht, bei Vertheilung des Baucapitals für die 2., 3. und 4. Section vorgegangen. Die Herren Waring waren überdies pffiffig genug, ihr Vertragsrecht dergestalt auszunützen, dass sie bei allen Sectionen stets die leichtesten Stellen in Angriff nahmen, wofür ihnen natürlich der volle Durchschnittspreis ausbezahlt werden musste. Dieselben haben ferner die Lieferungen an Betriebsmaterial und Schienen für sämtliche Linien sobald als möglich zu bewerkstelligen gesucht, weil sie ihren Nutzen sofort auf die Factura schlagen, respective laut Vertrag herausziehen konnten. Der Verwaltungsrath ist in seiner bekannten Erklärung, welche er an alle Blätter versendete, als im Januar 1871 ein Artikel in „Warrens' Wochenschrift“ auf das Deficit bei der Ostbahn hinwies, so naiv zu gestehen, dass die

---

\*) Herr v. Hollán meint damit wahrscheinlich den Unterbau.

Br. Waring für die ihnen ausgezahlten Beträge nicht nur effective Bauten ausgeführt, sondern auch andere Ausrüstungs-Gegenstände und Materialien, auch die Fabrik-Betriebsmittel und insbesondere die Schienen, deren Anschaffung dem bereits vollendeten Bau weit voraus ist, und welche zum nicht geringen Theil auch schon für kaum noch in Angriff genommene Theile der Bahn vorhanden sind — geliefert haben. Wer mit den Bauverhältnissen einer Bahn nur ein wenig vertraut ist, weiss, was das zu bedeuten hat. Jeder Eisenbahn-Bauunternehmer, welcher rasch Nutzen realisiren will, sucht vor Allem, die Schienen zu liefern. Er bezieht dieselben aus der Fabrik und kann sofort bei deren Ablieferung den Gewinn realisiren. Die Br. Waring waren also püffig genug, selbst von jenen Strecken, welche sie nicht gebaut, den grösstmöglichen Nutzen herauszuschlagen, und Niemand war da, der es ihnen wehren mochte. Dieselben Waring, welche einige Monate früher mit Ekersley den Bau der Grosswardein-Klausenburger Strecke für 9 $\frac{1}{2}$  Millionen übernommen hatten, bekamen kraft des Vertrags mit der Anglo-bank für dieselbe Strecke fl. 12,810.000, und, indem sie einen in diesem Verhältniss entsprechenden Gewinn bei den anderen zwei Strecken einsackten, realisirten sie gleichzeitig durch Schienen- und Materialien-Lieferung einen ansehnlichen Gewinn bei der vierten und zweitgrössten Strecke, welche sie nie im Sinne zu bauen hätten. Dies alles geschah, nachdem sie mit ihren öffentlichen und geheimen Compagnons über sieben Millionen bei der Emission der Actien und Prioritäten bereits getheilt, nachdem ihnen 600.000 fl. für Pläne und Studien und fl. 500.000 für Administration ausbezahlt worden waren, und ohne jedes Risiko von ihrer Seite. Auf dieser Weise wurde die saftige Citrone von Waring und seinen Compagnons vollständig ausgepresst, und als sie, nachdem bei der Ostbahn nichts mehr zu holen war, auf gut englisch sich empfahlen, brachten sie es durch die Intervention der Anglo-Oesterreichischen Bank dahin, dass ihnen ein Fleiss- und Sittenzeugniss ausgestellt und ein Zehrpennig im Betrage von einigen hunderttausend Gulden mit auf den Weg gegeben wurde.

Mit welcher maasslosen Gier die Geldmacherei auf Kosten der Actionäre durch die Pariser Verträge betrieben ward, zeigt auch diejenige Bestimmung, laut welcher Br. Waring jährlich fl. 100.000 — Maximum fl. 150.000 während der Bauzeit für Administration etc. an die Gesellschaft zu zahlen verpflichtet wurden, während ihnen für diesen Zweck sofort nach der stattgefundenen Emission der Actien fl. 705.000 in Actien und Prioritäten (fl. 500.000 effectiv) vom Baucapital angewiesen wurden. Nicht nur, dass die Bauunternehmer dadurch abermals in den Besitz unverdienten Capitals gelangt sind, erhielten sie auf dieser Weise den Schlüssel zur Administration und zur Controle in die Hände. Sie konnten dadurch, indem gewissermassen die Dotirung und Ausrüstung der Administrations- und Controlorgane von ihrem Ermessen abhing, vollkommen im Trüben fischen, und wurde so buchstäblich der Bock zum Gärtner bestellt. Br. Waring bekamen daher, bevor der Bau noch begonnen hatte, fl. 500.000, und davon sollten sie jährlich fl. 100.000 — 150.000 hergeben, damit die Administration und die Controle der Bauunternehmung bezahlt werden könne! Gibt es etwas Verkehrteres?

Es werden ferner, trotzdem, wie wir wissen, Br. Waring bereits bei der Emission der Titres fl. 600.000 für Vorauslagen und Pläne erhalten hatten, fl. 12.000 per Meile sub titulo für Studien der 2., 3. und 4. Section ihnen zugesprochen. Es heisst nämlich Bordereau-Regulateur §. 5:

Pour tenir lieu des frais de ces études il est, dès à présent, stipulé, qu'il sera tenu compte à Messieurs Waring frères, pour les sections deux, trois et quatre, d'une somme de douze mille florins (12.000 florins) par mille de capital nominal, et cela au fur et à mesure de l'avancement de ces études.

Die Bauunternehmer erhielten also kraft der Pariser Verträge ca. fl. 1,800.000 für Administration, Vorauslagen, Studien und Pläne, und grösstentheils im Voraus, ausbezahlt. Wie sollte bei einer solchen Wirthschaft das Baucapital ausreichen?!

Ist Aehnliches bei einer Eisenbahnbau-Unternehmung schon erlebt worden? Jedermann kann sich nun auf den Fingern abzählen, wie viel Millionen bei der Ostbahn unrechtmässigerweise weggeschafft wurden, und dennoch wagte der

Verwaltungsrath, unter dessen Augen alle diese Dinge geschahen, die These aufzustellen, die Katastrophe sei deshalb eingetreten, weil der Staat diese Unternehmung zu gering dotirt habe, und er behandelt die Br. Waring mit einer Zärtlichkeit, die in der That rührend ist, indem er von „Opfern“ spricht, welche dieselben „vielleicht“ hätten bringen können, — wenn sie nicht vorgezogen hätten, die Millionen einzustecken.

Die Handhabe zu dieser vielseitigen und gründlichen Ausbeutung der Actionäre lieferte, wie man sieht, der bereits öfters citirte Vertrag, und als Beweis dafür, dass Waring und Carl v. Mayer, der Vice-Präsident der Anglobank, im vollkommenen Einverständniss handelten, als sie das Attentat gegen die Actionäre der zukünftigen Ostbahngesellschaft in Paris verabredeten, mag dienen, dass mit besonderem Nachdruck in dem Vertrage darauf hingewiesen wird, dass gegen den Vertheilungsmodus des Baucapitals keine wie immer geartete Einwendung erhoben werden darf. Die Bauunternehmer hätten sonst, wenn sie im Verhältniss der factischen Leistungen à proportion des garantirten Baucapitals entlohnt worden wären, nicht so leicht Millionen auf Nimmerwiederschen in die Hände bekommen können. Darum wurde auch in diesem Vertrage festgesetzt, dass der Verwaltungsrath sich gegen die Bestimmung, laut welcher das bereits stark beschnittene Baucapital den Br. Waring nach der Elle zugemessen wurde, nicht aufheben könne, und darum wurde als erste Bedingung für den Ingenieur en chef hingestellt, dass er gegen die Repartition des Baucapitals keine Einwendung zu erheben berechtigt sei! (Bordereau-Regulateur §. 4).

Die verschiedenen Paragraphe der citirten Pariser Verträge haben überhaupt keinen andern Zweck, als die zukünftige Gesellschaft den Br. Waring gegenüber machtlos zu machen. Dem Ingenieur en chef, welcher wohl aus gemeinschaftlicher Wahl hervorgeht, werden daher solche Vollmachten ertheilt, dass er gewissermassen über den Verwaltungsrath zu stehen kommt, und derselbe musste daher, nach dem natürlichen Gesetze der Gravitation, unbedingt zu Br. Waring hinneigen. Dieser Ingenieur en chef prüft laut Pariser Vertrag die monatlichen Verdienst-Certificate der Bauunternehmung, und die

zukünftige Gesellschaft hat diese Certificate ohne Weiters nach wenigen Tagen zu honoriren! In der That ist der Chef-Ingenieur in allen Stücken der treue Verbündete Waring's gewesen!

In welchem Maasse der Ingenieur en chef seine Präponderance über den Verwaltungsrath ausüben konnte, ist aus §. 6 des Bordereau-Regulateur ersichtlich: Derselbe lautet:

La répartition ultérieure des frais de construction, dont-il vient d'être question en dernier lieu, c'est-à-dire, celle concernant les sections deux, trois et quatre, sera déterminée de commun accord entre l'Ingénieur-en-chef de la future Société de l'Est Hongrois et Messieurs Waring frères sans préjudice de l'approbation du Conseil d'Administration, qui devra, le cas échéant, se prononcer dans le mois au plus tard de l'accord intervenu entre l'Ingénieur-en-chef et Messieurs Waring frères. Cette répartition une fois établie, servira de règle pendant toute la durée de l'entreprise.

L'Ingénieur-en-chef exercera aussi le contrôle prévu dans le contrat de construction sur les travaux de l'entreprise générale, et il vérifiera ou fera vérifier les états mensuels de paiements à effectuer à Messieurs Waring frères.

Cet Ingénieur-en-chef devant avoir la confiance des deux parties, de la future Société et de Messieurs Waring frères, sera choisi et nommé de commun accord entre eux, la Société n'en conservant pas moins le droit de le révoquer de ses fonctions.

Les autres Ingénieurs et employés de la future Société de l'Est Hongrois seront nommés par le Conseil d'Administration sur la proposition de l'Ingénieur-en-Chef, et la Société aura toute autorité sur ces agents.

Auf dieser Weise wird dafür gesorgt, dass die Bauunternehmer in allen Dingen freies Spiel haben, und existirt kaum ein Punkt in diesem Vertrage, durch welchen nicht die Gesellschaft ausgebeutet werden konnte. Interessant ist, dass in den Pariser Verträgen bezüglich des Directors der zukünftigen Ostbahn-Gesellschaft gar keine Bestimmungen getroffen werden.

Herr v. Bottlik, welcher vom Rechtsanwalt der Ostbahn sehr schnell zum General-Director avancirte, scheint auch seine Mission in diesem Sinne aufgefasst zu haben. Seine Thätigkeit im Interesse der von ihm vertretenen Gesellschaft erscheint in ein tiefes Dunkel gehüllt, und wir müssen, nachdem wir aus angeborner Gutmüthigkeit gewohnt sind, bei jedem Menschen, sei er auch Generaldirector der Ostbahn-Gesellschaft, das Beste vorauszusetzen, annehmen, dass er sich über das Schicksal der Actionäre der ung. Ostbahn im Stillen tief gekränkt haben müsse. Als Rechtsanwalt hätte er wohl sofort gegen die verderblichen Bestimmungen der Pariser Verträge Einsprache erheben müssen, und als General-Director wäre es ihm ganz gut angestanden, sich einen Wirkungskreis zu schaffen, um die Ostbahn-Gesellschaft vor Ausbeutung durch Br. Waring zu schützen. Allein Herr Bottlik hatte nicht das Herz, in die rührende Harmonie zwischen der Anglo-Bank, Br. Waring und dem Verwaltungsrathe einen Misston hinein zu bringen. Der Rechtsanwalt und General-Director der Ostbahn war sich dagegen dessen vollkommen bewusst, dass er ein Verdienst besitze, welches ihm Niemand so leicht streitig machen könne. Als Schwager des Staatssecretärs und Spiritus Familiaris des Communications-Ministers Herrn v. Hollan wusste er, dass er in dieser Qualität dem Verwaltungsrathe werth und theuer sei, und dieser Gedanke erfüllt, wie es scheint, die Seele des Herrn General-Directors ganz, so dass ihm keine Zeit übrig blieb, sich um das Uebrige zu kümmern.

Welche verhängnissvolle Consequenzen dieses unnatürliche Vertragsverhältniss nach sich ziehen musste, wird Jedem auf den ersten Blick sofort einleuchten. Wir sind jedoch bei Weitem nicht zu Ende, denn wir sind in der traurigen Lage, das monströse Factum constatiren zu müssen, dass sowohl nach Allem, was von der Bauführung bekannt ist, als nach den eigenen Rechnungen des Verwaltungsrathes, den Brüdern Waring weit grössere Summen ausbezahlt wurden, als welche ihnen laut den Pariser Verträgen zugekommen wären.

Der Verwaltungsrath verwahrt sich wohl in seinem Berichte an die Generalversammlung im voraus dagegen, dass den Bauunternehmern mehr bezahlt worden wäre, als ihnen laut Pariser Verträge zugesprochen wurde; allein die ostentative Weise, mit welcher dieser Protest gegen eine Ueberzeugung auftritt, welche diejenigen durchgehends theilen, die einigermaassen einen Einblick in das Getriebe der Ostbahn-Unternehmung besitzen, und die, wenn wir nicht irren, durch uns zuerst zum Ausdrucke kam,\*) macht die Sache in hohem Grade verdächtig, und wir wünschen aufrichtig, dass man uns eines Besseren belehre; denn die Rechnungen des Verwaltungsrathes, welche derselbe in seinem Berichte an die General-Versammlung vorlegte, zerstreuen diese Zweifel nicht im geringsten, sondern lassen die Frage völlig unbeantwortet, wie so es kam, dass an die Gebrüder Waring mehr als 36 Millionen in effectivem Gelde ausbezahlt wurden, welche laut Vertrag für mehr als die drei ersten Sectionen ausreichen mussten, während bei dem Abgang der Bauunternehmer nicht einmal die erste Strecke bis zur Collaudirung fertig gemacht, die zweite und dritte Strecke im halbfertigen Zustande sich befanden und die letzte Section kaum begonnen war. Das Rechenexempel stimmt selbst in dem Falle nicht, wenn wir die anticipirte Schienenlieferung in Betracht ziehen, und selbst dann nicht, wenn wir die  $2\frac{1}{2}$ —3 Meilen in Anschlag bringen, welche durch Gottes und der Anglobank Fügung bei der zweiten und dritten Section zu viel berechnet wurden.

Wir beklagen von ganzer Seele unsere Verblendung, allein wir können einmal nicht begreifen, wie so an Br. Waring über 36 Millionen ausbezahlt werden konnten, nachdem die contractmässige Gegenleistung sich weit unter diese Ziffer stellt.

Recapituliren wir, um den unglückseligen Wahn, von welchem wir wahrscheinlich befangen sind, niederzukämpfen, die Summen, die an Gebrüder Waring laut Bordereau-Regulateur des Pariser Vertrages — welcher doch für uns und den Verwaltungsrath der Ostbahngesellschaft als Katechismus gelten

---

\*) Siehe: Schönberger's Börsen- und Handelsbericht No. 5, 1872.

muss — zu zahlen waren, so kommen wir zu folgendem Resultate:

Actiencapital 75,033.500 fl.; hievon ab, laut Bordereau-Regulateur §. 3 fl. 860.000 Nominal, für Vorstudien und Pläne und 750.000 fl. Nom. für Administration an Br. Waring, so bleiben 72,458.000 fl. Nominale, oder, wie wir bereits auseinandergesetzt, in effectivem Capital 51.420.600 fl., von welcher Summe das Trinkgeld im Betrage von 7,300.000 fl. für Brüder Waring und Consorten bereits abgezogen ist.

Von diesem Betrage resultirt wie bereits erwähnt laut Bordereau-Regulateur §. 3 für:

Section	I.	20·12	M,	Nom.	fl.	18,360.000	fl.	12,810.000
"	II.	29·4	"	"	"	27,470.000	"	19,229.000
"	III.	6·0	"	"	"	5,474.000	"	3,832.500
"	IV.	24·7	"	"	"	22,213.000	"	15,549.100
								<u>im effectiven Gelde: fl. 51,420.600</u>

Es liegt also, wenn man dieses Tableau vor Augen hat, ganz klar, dass, wenn der Verwaltungsrath 36 Millionen für 23 Verdienst-Certificate und Intercalar-Zinsen aufrechnet, für denselben Betrag die entsprechenden Arbeiten geliefert, resp. die ersten drei Sectionen fix und fertig hergestellt sein mussten. Dieser Calcul gewinnt auch desshalb an Festigkeit, weil es doch schwer einleuchten kann, dass die letzte Section allein auf 30 Millionen, also auf über eine Million effectives Geld per Meile zu stehen kommen wird.

Laut obigem Schema mussten bei Abgang der Br. Waring für die letzte Section allein noch 15,549.100 fl. vorhanden sein; und nachdem bekanntlich durch den vom Verwaltungsrathe provocirten Beschluss der sogenannten Generalversammlung 15,200.000 fl. von einem Bankenconsortium zum Ausbau der Ostbahn entlehnt wurden, so bliebe für die letzte Section ein Capital von 30,549.100 fl. zur Verfügung. Will uns Jemand diesbezüglich eines Besseren belehren, so würden wir ihm hiefür zu besonderem Danke verpflichtet sein.

Dass an Br. Waring nicht weniger als fl. 38,200.000 bezahlt wurden, ist aus den eigenen Rechnungen des Verwaltungsrathes ersichtlich.

In dem bereits citirten Berichte an die Generalversammlung heisst es:

„Nachdem der Austritt der Herren Waring aus dem Vertragsverhältnisse in dem Geschäftsverlaufe einen Wendepunkt bildet, so wollen wir hier noch kurz den damaligen Stand des Baucapitals erwähnen:

Auf das Anlagecapital war im Sinne des Art. 1 des Bordereau-Regulateur eingeflossen:

1. Für 150.067 Stück Actien I. Einzahlung à fl. 69.80 kr. B. N. *)	fl. 10.474,676.60 kr.
2. Für die complet begebenen Prioritäten und zwar 150.067 Stück à fl. 222 B. N. **)	fl. 33.314,874.— kr, fl. 43.789,550.60 kr.

Von dieser Summe wurden seit Beginn des Geschäftes verwendet:

1. Zahlung an Gebrüder Waring für Vorarbeiten im Sinne des Bordereau-Regulateur Art. 2 baar	fl. 602.000.— kr.
2. Interc. - Zinsen	„ 4.249,000.— „
3. Admin.-Kosten	„ 263,950.— „
4. Caution an die Regierung	„ 1.052,000.— „
5. 23 Verdienst-Certificate	„ 31.174,149.50 „
6. Zahlungen auf Grund des Vergleiches	„ 735,189.10 „
7. Ankauf des Bau-Fundus instr. der I. Sect.	„ <u>120.000.— „</u>

Summe der Zahlungen an Gebr. Waring fl. 38.196,288.60 kr.

Rechnen wir von diesem Betrag fl. 602.000 Zahlung an Br. Waring für Studien und Vorarbeiten ab, nachdem diese Summe, wie wir wissen, im Sinne des Pariser Vertrags für Vorstudien vom Baucapital abzuziehen war. Ziehen wir auch Nr. 3, 4 und 7 von der Hauptsumme ab, nachdem erstere Post

\*) Von den Actionären eingezahlt fl. 80 Silber bei einem Agio-stande von 19 Percent.

\*\*) Factische Einzahlung der Prioritätenbesitzer ca. fl. 246.

von dem Baucapital auszuscheiden ist, und 4 und 7 zur Activa gehören, so wurden an Waring in runder Summe fl. 36,159.000, also nicht nur der vollständige Betrag für die ersten 3 Sectionen, sondern noch  $\frac{1}{3}$  Million mehr bezahlt, obgleich, wie der Bericht des Verwaltungsrathes eingesteht, bei Abgang der Br. Waring nicht einmal die erste Section bis zur Collaudirung fertig war, und trotzdem 1871 über eine Million für Ergänzung und Reconstruirungs-Arbeiten ausgegeben werden musste, die gänzliche Beendigung der Bauten auf dieser Strecke, mit Zurechnung der noch für Grundeinlösung erforderlichen Kosten, einen Aufwand von fl. 600.000 erheischte. Um einem diesbezüglichen Irrthume im voraus zu begegnen, bemerken wir, dass die Intercalarzinsen in die Bausumme laut Pariser Vertrag einzubeziehen sind. Es sind daher die fl. 4,249.000 unbedingt zu denjenigen Summen hinzuzurechnen, welche Br. Waring empfangen haben.

Unser Calcul stimmt ebenfalls, wenn wir diejenigen Summen uns vor Augen halten, welche laut dem Bericht des Verwaltungsrathes nach Abgang der Br. Waring übrig geblieben sind.

Nach diesem Berichte verblieben von den vorhanden ge-  
wesenen fl. 51,420.600 für den Ausbau der Ostbahn:

Im Depôt bei der Anglo-österr.	
Bank baar:	fl. 5.593,262.— kr.
Rückständige Einzahlung auf 150,067	
Actien à fl. 58.20:	„ 8.733,890.40 „
Ersatz für Stationsbauten in Gross- wardein vom Baufonde vorgestreckt	„ 300.000.— „
Ersatz für die provisorische Werk- stätte in Klausenburg, gleichfalls aus dem Baufonde vorgestreckt	„ 92,316.— „
Cautionseffecten in den Händen der Regierung	„ 1.200,000.— „
	Summa fl. 15,919,468.40 kr.

Fassen wir uns kurz. Der Verwaltungsrath hat also im Widerspruch mit seinem feierlichen Proteste, dass den Br. Waring nicht mehr bezahlt wurde, als dieselben laut Pariser Verträge zu fordern hatten,

nicht weniger als effective 36 Millionen an die Bauunternehmer bezahlt, während für die vollkommene Herstellung der Sectionen 1, 2, 3 nicht mehr als fl. 35,800.000 vertragsmässig zu zahlen waren. Wir wissen dagegen aus dem eigenen Berichte des Verwaltungsraths, dass, als Br. Waring die Ostbahn verliessen, nicht nur die erste Strecke unvollendet geblieben ist, sondern auch die anderen zwei Sectionen im halbfertigen Zustande sich befanden.

Nur dadurch, dass man sich dieses Factum vor Augen hält, wird das grandiose Deficit bei der Ostbahn erklärlich, und wir begreifen es nun vollkommen, dass, wie man von Pest berichtet, ein bedeutender Nachtragscredit zum Ausbau der Ostbahn erforderlich sein wird. Auf welche Weise will der illustre Verwaltungsrath diese nach Millionen zählenden Mehrzahlungen an die Bauunternehmung rechtfertigen?

---

#### IV.

Wir haben im vorigen Capitel die Behauptung aufgestellt, dass Brüder Waring, im Widerspruch mit den feierlichen Versicherungen des Verwaltungsrathes, weit grössere Summen aus dem Baucapital erhalten haben, als ihnen laut den Pariser Verträgen zugekommen wären, und man dürfte nicht fehlgehen, wenn man diese Mehrzahlungen an die Bauunternehmer auf 7—8 Millionen Gulden veranschlagt. Dem Leser dieser Zeilen werden vielleicht ob dieser Enthüllung auf welche er schwerlich gefasst war, die Haare zu Berge steigen, denn die Wegschaffung des Baucapitals wächst dadurch, auf ungefähr 20 Millionen an; allein man muss sich eben bei der Ostbahn an grosse Ziffern gewöhnen. Zwanzig Millionen! das ist selbst in unserem Milliardenzeitalter eine gewaltige Ziffer.

Die Hälfte des Betrages, mit welchem das Danaidenfass des Ostbahn-Chabrus gefüllt wurde, hätte hingereicht um tausend Schulen in Ungarn zu gründen und man würde sich gleichzeitig die Schmach erspart haben, von der Anglo-österr. Bank und einem notorischen Eisenbahnschwindler in so plumper Weise hintergangen zu werden. Denn die Ostbahngeschichte ist kein sogenannter „schöner Fall“, von dem Schlage derjenigen Krankheiten, welche die Diagnostiker in Verückung gerathen machen, während das Object sich in verzweifelten Krämpfen windet, und es wird desshalb wohl Niemand die Finesse der Ostbahnhelden bewundern. Wir haben es, wie bereits erwähnt mit einem grobkörnigen Betrug zu thun, welcher nur desshalb so lange verborgen bleiben konnte, weil die Comödie hinter einem dichten Vorhang abgespielt wurde. In dem Momente, als dieser in die Höhe gezogen wurde, musste Jeder sofort die ganze Jämmerlichkeit des Stückes erkennen, und die Comödie interessirt desshalb nur in so bedeutendem Maasse, weil die Acteurs so colossalle Spielhonore sich zahlen liessen.

Versuchen wir nun, das monströse Factum, welches wir Eingangs erwähnt, dem Verständniss unserer Leser näher zu bringen. Die Brüder Waring übernahmen den Bau der Ostbahn von der Anglobank und Consorten im März 1869 und führten denselben bis October 1870 fort. Der Verwaltungsrath berechnet wohl die Waring'sche Bauperiode vom März 1869 bis März 1871, allein es ist ein bekanntes Factum, dass die Bauunternehmer bereits im November 1870 entschlossen waren, die Ostbahn im Stiche zu lassen und desshalb nur zum Schein den Bau fortsetzten, was übrigens aus dem Bericht des Verwaltungsrathes genau ersichtlich ist. Es ist also, was man von Vorneherein sofort erkennen muss, gar nicht möglich, dass die Bauunternehmer innerhalb dieses Zeitraumes für 36 Millionen Gulden Arbeiten geliefert haben. Laut Concessionsurkunde waren die Grosswardein-Klausenburger Section (Länge 20.1 M.) bis 31. December 1869, die Karlsburg-Tövis-Gerend-Maros-Vásárhelyer und Tövis-Kis-Kapus-Schässburger Sectionen (Länge 29 Meilen) am 1. December 1870, die Kis-Kapus-Hermannstädter Section (Länge 5.9 Meilen) bis zum 1. November 1871 und endlich die Klausenburg-Gerender und Schässburg-Kron-

städter Sectionen (Länge 27.1 Meilen) bis 1. October 1872 zu vollenden. Nun wurde, wie man weiss, die erste Strecke anstatt am 31. December 1869 im September 1870 dem Betriebe übergeben, und nachdem der Vollendungstermin für die dritte Section auf den 1. November 1871, also ein Jahr nach Einstellung des Baues, durch Abgang Warings bestimmt war, so wird man leicht begreifen, dass die Bauunternehmer unter den herrschenden Umständen den entfallenden Betrag für die drei Sectionen unmöglich ins Verdienen gebracht haben konnten. Es hätte sonst das Wunder eintreten müssen, dass die Section II, bekanntlich die grösste Strecke (29 Meilen) einen Monat, und Section III gar ein Jahr vor dem Vollendungstermine von Bruder Waring fertig gemacht worden wäre, wozu bekanntlich die Umstände nicht im geringsten danach angethan waren. Wir wollen jedoch aus besonderer Hochachtung vor dem illustren Verwaltungsrath mit diesem oberflächlichen Beweis, obwohl derselbe die Probe bestehen könnte, uns nicht begnügen, unsomehr als uns wohl bekannt ist, dass die piffigen Bauunternehmer den Bau der ganzen 80 Meilen langen Ostbahn auf allen Sectionen gleichzeitig begonnen haben. Wir wissen wohl ganz gut, dass diess nicht in Folge übermässigen Eifers im Interesse der Ostbahn-Actionäre von Seite Warings geschehen ist, sondern vielmehr um die Controle auf jeder Weise zu erschweren und die leichteren Strecken von allen Sectionen so schnell als möglich auszubeuten. Allein man könnte uns vielleicht erwidern, dass die Millionen, welche von den ersten drei Sectionen fehlen, bei der vierten Section zu suchen sind, für welche Br. Waring, wie der Verwaltungsrath rühmend hervorhob, sogar schon einen Theil der Schienen geliefert hatten. Diesem Einwurf, so wenig stichhältig derselbe auch ist, welcher jedoch möglicher Weise gemacht werden könnte, wollen wir nun im Vorhinein begegnen, und wir haben, um den vollkommenen Beweis für unsere Behauptungen herzustellen, abermals bloss den Bericht des Verwaltungsrathes zu citiren und dessen Rechnungen unter der kritischen Loupe zu betrachten.

Der Stand der Bauten nach dem Berichte des Verwaltungsraths war bei Abgang der Brüder Waring folgender:

I. Section. Grosswardein-Klausenburg. Diese Linie, schon im September 1870 dem Betriebe übergeben, war im Laufe des folgenden Winters zur Collaudirung gekommen, jedoch wurde die Strecke Banffy-Hunyád-Egeres wegen Unfertigkeit der Bauten, sowie wegen mehrerer in Bewegung befindlicher Rutschungen von der Collaudirung gänzlich ausgeschlossen. Die Beseitigung der durch die Collaudirung constatirten Mängel, Ausführung von Ergänzungs- und Reconstructionsbauten und insbesondere die Bewältigung der durch den nassen Winter in bedenklichster Weise im Frühjahr aufgetretenen neuen Rutschungen war die Aufgabe der verflossenen Campagne. Es sei hier erwähnt, dass die hier genannten Rutschungen grossartige Dimensionen annahmen, ja durch einige Monate derartig gewaltig wurden, dass die Aufrechthaltung des regelmässigen Betriebes trotz der unsäglichsten Anstrengungen nicht immer möglich blieb. Die umfangreichsten, hier nothwendig gewordenen Bauten haben bis Ende März d. J. über eine Million Gulden verschlungen. Heute kann jedoch schon mit ziemlicher Sicherheit behauptet werden, dass die Rutschungen an allen Punkten bewältigt wurden, da der ganze verflossene Winter und Frühling ohne irgend welche Bewegung des Terrains verstrichen ist. Die gänzliche Beendigung der Bauten auf dieser Strecke, welche mit Zurechnung der noch für Grundeinlösung erforderlichen Kosten einen Aufwand von circa 600.000 fl. erheischen werden, so auch die Schlusscollaudirung ist im Juni l. J. zu erwarten.

II. Section. Karlsburg-Vásárhely-Tövis-Schässburg. Auf der Strecke Karlsburg-Vásárhely waren die Arbeiten bei Abgang der General-Unternehmung fast an allen schwierigen Punkten, wo Massenleistungen zu bewältigen waren, im Rückstande. Insbesondere fehlen die Anschüttungen der grösseren Dämme und der Stationsplätze; 4 grosse Marosbrücken waren sehr zurück, die Aranyosbrücke nicht begonnen, der Oberbau auf  $\frac{3}{5}$  der ganzen Strecke und aller Stationen, sowie Beschotterung der Bahn mit wenigem Vorfunde war noch zu leisten; der innere Ausbau sämmtlicher, der

ganze Ausbau sehr vieler Hochbau-Objecte war noch rückständig. Die Station Csabo-Radnoth war kaum begonnen. Abschluss, Signalisirung, Telegraphenleitung desgleichen. Trotzdem wurde es möglich, die Bahn im November vorigen Jahres dem Betriebe in einem Zustande zu übergeben, welcher dessen protokollarische Belobung bei Gelegenheit der polizeilich-technischen Prüfung veranlasste. Die Linie wird gegenwärtig nach Vollendung aller noch fehlenden Ufersicherungen, Schutzbauten, Vollschotterung etc. zur Collaudirung vorbereitet, welche anstandslos im nächsten Monate vorgenommen werden kann. Die Strecke Tövis-Mediasch war in einem sehr zurückgebliebenen Zustande in den Regiebau übernommen worden, wozu die ausserordentlichen localen Schwierigkeiten in Bezug auf die Zugänglichkeit der Strecke, Unterkunft der Arbeiter, nicht wenig beigetragen haben mögen. Auch hier waren die schwierigsten Punkte der jüngsten Bauperiode überlassen, insbesondere die grossen Kockelcorrectionen bei Csestve und Czufot, von welchen kaum  $\frac{1}{10}$  gemacht war. In der currenten Bahn waren noch grosse Erdbewegungen im Rückstande.

Die grosse Marosbrücke bei Koslard war noch kaum, die Kockelbrücke bei Blasendorf noch gar nicht begonnen, während die Kockelbrücke bei Frauendorf schon ziemlich vorgeschritten, die Weissbrücke bei Kapus nahezu fertig war. Die Stationsbauten dieser Strecke waren in bedeutendem Rückstande. In Blasendorf und Mikeszasza waren die Aufnahmegebäude nur fundirt, Wasserstationsbrunnen, sowie ein grosser Theil der Wächterhäuser dieser Strecke noch nicht begonnen. Besser stand es mit den Stationen Kapus und Mediasch, in welchen die Aufnahmegebäude und in Mediasch auch die Güterschoppen schon unter Dach waren. Doch auch bei diesen beiden Stationen waren die grosse Locomotiv-Remise, Putzgruben, Wasserstation und der Kapuser Güterschoppen erst fundirt. Der Oberbau war streckenweise zwischen Blasendorf und Mikeszasza, wenn auch theilweise nur provisorisch, ferner von Kapus bis

nahe gegen Mediasch gelegt; auf letzterer Strecke sogar (!) theilweise eingeschottert.

Die schon Anfangs erwähnten Schwierigkeiten dieser Strecke, ferner die anhaltenden Hochwässer, wozu noch eine heftige und 5 Monate dauernde Fieberepidemie kam, machten es trotz der grössten Anstrengung unmöglich, die Linie noch im Vorjahre zu eröffnen. Hingegen begünstigte das ausserordentlich schöne Frühlingswetter dieses Jahres die Vollendungsarbeiten so, dass die Eröffnung den 6. Mai d. J. erfolgen konnte. Auch hier fühlte sich die ministerielle Commission veranlasst, eine Belobung der Bauausführungen zu Protokoll zu geben. Auf der Strecke Mediasch-Schässburg waren nur einzelne kurze Dammstrecken in den leichteren Partien und einige Bahnobjecte, welche ihrer schlechten Qualität wegen jedoch theilweise wieder umgebaut werden mussten, ausgeführt. Von Hochbauten waren einige Wächterhäuser und die Fundamente des Aufnahmsgebäudes in Elisabethstadt und Danos aufgemauert. Die grosse Station Schässburg war noch nicht begonnen. Vom Oberbau waren einige Schienentransporte bewirkt, jedoch in sehr unzureichendem Maasse; eine kleine Strecke Oberbau war vorgelegt, Für Schwellenerzeugung waren Waldungen angekauft, in welchen die Gesellschaft die Schwellenfabrication fortsetzte und beendete. Die schlechte Qualität des vielfach überständigen Holzes verursachte bedeutende Mehrkosten. Grosse Hemnisse veranlasste die schwierige Grunderwerbung, insbesondere in der Gemeinde und Stadt Schässburg. Die Arbeiten des Bahnhofes mit seinen bedeutenden Erdbewegungen, Ober- und Hochbauten konnten daher erst im September v. J. begonnen werden. Die sonst im Allgemeinen sehr günstigen Bauverhältnisse dieser Strecke ermöglichten es jedoch, die theilweise bedeutenden Arbeiten, worunter die grosse Kockelregulirung bei Elisabethstadt und drei Kockelbrücken bei Schässburg, derart zu betreiben, dass die Eröffnung der Strecke im Laufe des Monats Juni l. J. mit Sicherheit erwartet werden kann, da heute die Unterbauten fast beendigt sind, der Oberbau beinahe überall gelegt, und letzterer nur noch auf der Station Schässburg sich im Rückstande befindet. Die Beschotterung ist in der

unteren Lage fast auf der ganzen Strecke eingebracht. Die Hochbauten sind sämmtlich im Stadium der inneren Vollendungsarbeiten, Abschlüsse und Einfriedungen sind in Arbeit.

III. Section. Kapus-Hermannstadt. Von Hermannstadt bis zur Station Vizakna waren zur Zeit der Uebernahme die Unterbauarbeiten, mit Ausnahme der beiden grösseren Brücken über den Cibun und Reussbach, fast beendet, ebenso der Oberbau und erste Beschotterung dieser circa 1 Meile langen Strecke vorgelegt, während die Station Hermannstadt mit bedeutenden Erdarbeiten kaum begonnen war. Die Erdarbeiten auf der zwischen Vizakna und Ladamos liegenden Gebirgsstrecke waren, was den Betrieb derselben anbelangt, recht zweckmässig und auch quantitativ ziemlich bedeutend in Angriff genommen; für die zu erwartenden Rutschungen war jedoch nicht vorgesorgt. Besonders war der grosse steinerne Durchlass bei Vizakna, wie sich nachträglich herausstellte, vollständig unzureichend fundirt und als die Maurerarbeiten endlich ihrem Ende entgegengingen, kamen die unausbleiblichen Folgen zum Vorschein, so dass in jüngster Zeit eine gänzliche Aenderung der Projecte über die dortige Thalübersetzung vorgenommen werden musste, nach welcher die Arbeiten mit aller nur möglichen Energie in Angriff genommen wurden.

Von Ladamos bis Kapus waren die ausgeführten Unterbau-Arbeiten ein Minimum und beschränkten sich auf unbedeutende Dammschüttungen und einige Materialbeschaffung. Von Hochbauten dieser Linie waren in Hermannstadt nur die Fundamente des Aufnahmegebäudes und Güterschoppens in Arbeit; die Wächterhäuser bis Vizakna sozusagen fertig. Die Stationen Vizakna, Ladamos und Marktschelten jedoch nicht begonnen, ebensowenig die grosse Masse der Wächterhäuser. Für Schwellenerzeugung war theilweise vorgesorgt, ebenso war in Hermannstadt eine nicht unbedeutende Schotterquantität gewonnen und deponirt. Schienen lagerten noch in Karlsburg, ebenso die Schienen-Befestigungsmittel, Drehscheiben etc. Heute sind die Unterbau-Arbeiten der ganzen Strecke, mit Ausnahme der Thalübersetzung bei Vizakna, mit ganz kleinen Ausnahmen fertig. Der Oberbau ist bis auf zwei

kleine Lücken gelegt, auch auf den Stationen nahezu vollendet. Die Beschotterung ist im Gange; Drehscheiben etc. nahezu fertig. Die Hochbauten sind sämmtlich im Zustande der inneren Vollendung begriffen. Abschluss, Einfriedigungen u. dgl. grösstentheils vollendet, so dass die Beendigung dieser Bauten bis Ende Juni l. J. möglich wäre, wenn nicht die mehrerwähnte Thalübersetzung bei Vizakna trotz aller Mittel die Zeit bis Ende August l. J. in Anspruch nähme. Dieser Termin ist daher auch der zur Eröffnung mit Sicherheit zu erwartende.

IV. Section. Klausenburg-Kocsárd-, Gyéres-Thorda und Schässburg-Kronstadt. Auf Klausenburg-Kocsárd war von Waring Brothers, ausser geringen Leistungen an Schacht- und Stollenbauten für die Tunnels und einigen wenigen Materialbeistellungen, vorzüglich die Acquirung grosser Waldungen für die Schwellenerzeugung und die Beschaffung aller Schienen, sowie einiger Schienenbefestigungsmittel erstellt. Dagegen waren die Arbeitsprojecte, sowie die Aussteckung der von der Regierung genehmigten Linie völlig abhanden gekommen. Es musste daher eine vollständig neue Linienabsteckung, Nivellirung, Querprofilaufnahme, und in Folge dessen ein ganz neu ausgearbeitetes Project angefertigt werden. Es verging daher der grösste Theil des vorigen Sommers, ehe die Arbeiten energisch in Angriff genommen werden konnten. Die Erdarbeiten auf der Gebirgsstrecke Apahida-Gyéres mussten mit der grössten Vorsicht in's Werk gesetzt werden, da die dort schon vor Inangriffnahme der Arbeiten in Bewegung begriffenen Rutschlehnen, an welchen sich die Bahn hinzieht, eine sorgfältige Vorbereitung erforderten. Es konnten demnach die Erdarbeiten in ihrer vollen Kraft erst nach Entwässerung des Untergrundes begonnen werden. Diese vorherigen Entwässerungen wurden im Laufe des verflossenen Winters systematisch vorgenommen, und ist zu hoffen, dass die Rutschungen nicht in allzu grossem Umfange auftreten werden. Trotzdem ist es der äussersten Energie gelungen, die Bauten derart zu betreiben, dass heute von den zu bewältigenden 2,250.000 Cub.-Met. Erdbewegung 730.000 Cub.-Met. bereits erstellt sind. Von den 26.000 Cub.-Met. auszuführenden Mauerwerke sind 8400 Cub.-Met. geleistet. Von den drei Tunnels in einer Gesamtlänge

von 670 Meter sind 200 Meter fertig. Für Erstellung des Oberbaues sind sämtliche Materialien auf der Linie vertheilt, um den Oberbau in möglichst kurzer Zeit legen zu können. Die Hochbauten sind sämtlich in Arbeit und bieten keine Hindernisse. Aus dem Gesagten ergibt sich, dass über 30 Percent der Gesamtleistungen erstellt wurden. Bei der jetzigen, ganz ausserordentlichen Leistung von 10 Percent monatlich ist daher eine Vollendung dieser Linie noch im Laufe dieses Jahres nicht unmöglich. Da jedoch zu viele Factoren auf den Arbeitsfortschritt einwirken, welche nicht in menschlicher Hand liegen, lässt sich nicht mit Sicherheit darauf bauen.

Insbesondere sind hiemit gemeint die gänzliche Unzugänglichkeit der ganzen Linie bei anhaltend schlechtem Wetter, die dünne Bevölkerung der Gegend, wodurch die Arbeit mit Einheimischen von vornherein ausgeschlossen ist, und endlich die schon jetzt sich wieder ankündigenden Fieber- und Typhusepidemien, welche im vorigen Herbste dort wütheten. Sollte durch solche Umstände die Eröffnung vor Eintritt des Winters unmöglich werden, so ist diese erst im April oder Mai des Jahres 1873 zu erwarten. Der Flügel Gyéres-Thorda, ohne Staatszinsengarantie zu bauen, ist abgesteckt und sind die Detailprojecte fertig, aber der Bau auf demselben noch nicht begonnen. Da die Schwellen und Schienen für diese Linie jedoch vorhanden sind, der Bau absolut keine Schwierigkeiten bietet, so ist ein rascher Ausbau dieses kurzen Flügels möglich. Die Linie Schässburg-Kronstadt befand sich beim Abgange der General-Bau-Unternehmung in einem ganz ähnlichen Zustande wie Klausenburg-Kocsárd. Die Schacht- und Stollenbauten am grossen Tunnel bei Mehbürg waren begonnen und daselbst ziemlich umfangreiche Vorbereitungen für Arbeiterniederlassungen angefangen. An Steinen, Sand waren ähnliche Quantitäten zugeführt und einige Waldungen für Sleeper erworben. Die Erdarbeiten waren an zwei Stellen der Linie begonnen, jedoch nur einige Tausend Cubikmeter geleistet. In Homorot befand sich ein ziemlich reich ausgerüsteter Bahnhof mit verschiedenen Arbeits-Transportmitteln und Werkzeugen. Von Schienen war der Bedarf für etwa fünf Meilen gedeckt, aber noch in Karlsburg, resp. Alvincz, gelagert, ein Theil sogar

noch in Triest liegend. Der Bedarf für 12 Meilen war noch ganz zu decken. Bezüglich der Vorarbeiten, der Bauprojecte und Achsen-Absteckung gilt dasselbe, wie für Klausenburg-Kocsárd. Ueberdies musste die ganze Trace wegen sehr mangelhafter Bearbeitung des vorhandenen Projectes neu studirt und vielfach umgelegt werden, um ganz unmotivirte Mehrkosten zu ersparen und einigen zu umgehenden Rutschungen auszuweichen. Diese Umstände, sowie die praktische Unmöglichkeit, auf allen 80 Meilen gleichzeitig die Bauarbeiten in Gang zu setzen, gestattete die ernste Inangriffnahme der Bauten erst im Herbst vorigen Jahres. In Folge der zweckmässigen und umsichtigen Anordnungen und Vorarbeiten aber kamen diese rasch in Fluss, und sind heute schon überraschende Leistungen zu verzeichnen. Von Erdarbeiten sind bereits 40 Percent geleistet, und zwar vorzugsweise an den schwierigsten Stellen. Brücken und Durchlässe sind noch nicht weit vorgeschritten, da mit der Mauerung derselben erst im April d. J. begonnen werden konnte. Nichtsdestoweniger waren Anfangs Mai bereits 28 Stück derselben nahezu vollendet, während die Beistellung der Materialien zu denselben auf der ganzen Linie nahezu beendet ist. Von dem Tunnel auf der Wasserscheide bei Mehbürg, in einer Länge von 625 Metern sind 155 Meter fertig, 35 Meter in Ausbruch und der ganze Tunnel in Stollen durchgeschlagen, welche Leistung mit Hilfe von sieben Schächten möglich wurde. Die Steinlieferung und Ziegelerzeugung zu diesem Tunnel sind vortrefflich im Gange und der Bedarf auf einige Monate schon gedeckt. An Steinwürfen sind bereits gegen 10.000 Cubik-Meter ausgeführt. Für die Beschotterung der Bahn, welche höchst schwierig auszuführen ist, da der Mangel an ergiebigen Schotterlagern die Beischaffung mit Locomotiven nicht zulässt, wurden schon über 16.000 Cubik-Meter der Bahn entlang deponirt. Die Sleeperlieferungen sind in vollem Gange, ebenso die Zufuhr der Schienen entlang der Linien. Die restirenden Schienenlieferungen haben begonnen und werden Ende Juli beendet sein.

Die Hochbauten sind auf allen Stationen in Angriff genommen. Es resultirt aus diesen Leistungen gleichfalls, dass auch diese Strecke noch im Laufe dieses Jahres möglicherweise

zur Eröffnung gelangen könne. Wir erwähnen, dass die Vollendung der Strecken Klausenburg-Kocsárd und Schässburg-Kronstadt selbst im Mai 1873 — das wäre in einer aus einem Sommer und zwei Wintern bestehenden Bauzeit eine noch kaum vorgekommene Leistung — nur mit der äussersten Kraftanstrengung und dem Zusammenwirken aller beteiligten Factoren möglich wird. Die Kosten, welche die Vollendungsbauten der Linien des Ostbahnnetzes, inclusive Intercalarzinsen, noch verursachen werden, sind mit 15,200.000 fl. gerechnet.

\* \* \*

So weit der Bericht des Verwaltungsrathes. Braucht es jetzt noch eines Beweises, dass Br. Waring weit mehr empfangen haben, als ihnen laut Pariser Verträge zugekommen wäre? Betrachtet man das Tableau, welches der Verwaltungsrath von dem Stand der Bauten entrollt, zur Zeit als Waring den Schauplatz ihrer Thaten verlassen hatten, so fühlt man sich unwillkürlich veranlasst zu fragen, was denn die von der Anglobank aus Concessionären in Bauunternehmer verwandelte Herren Waring für die vielen Millionen, welche ihnen ausbezahlt wurden, gebaut haben? Sieht man von der Grosswardein-Klausenburger Strecke ab, welche übrigens laut der Aussage des Verwaltungsrathes nach Absentirung der Br. Waring nicht weniger als 1,600.000 fl. verschlungen hat, ehe zur Collaudirung geschritten werden konnte, so erscheinen die beiden anderen Sectionen nur im halbfertigen Zustande, und es braucht mehr als ein Jahr, um diese Strecke zu vollenden. Wie hoch schätzt der Leser die Summen, welche zum Ausbau der halbvollendeten Sectionen 2 und 3 zugeschossen werden mussten? Wir möchten dem hochverehrten Verwaltungsrath um keinen Preis was Uebles nachsagen, wir fragen jedoch jeden Bauverständigen, ob wir übertreiben, wenn wir annehmen, dass ein Viertel zu viel an Waring bezahlt wurde? Um ein Viertel von 23 Millionen, die für Section 2 und 3 laut Pariser Vertrag ausgeworfen waren, beträgt  $5\frac{3}{4}$  Millionen, hiezu 1,600.000 fl. für Section Nr. 1, macht  $7\frac{1}{3}$  Millionen, hiezu für  $2\frac{1}{2}$  Meilen bei Section 2 und 3 laut dem von der Anglo-Oesterreichischen Bank und Brüder Waring erfundenen Divisor für Baurechnungen

zu viel berechnet und zwar 640.000 fl. per Meile, beträgt mit Obigem zusammen 9 Millionen; hiezu 7 Millionen Trinkgeld für die Anglobank, Waring und Consorten, für die Emission der Actien und Prioritäten, macht 16 Millionen; hiezu endlich 1,800.000 fl., welche an Brüder Waring für Vorauslagen, Studien, Pläne und Administration bezahlt wurden, macht 17,800.000 fl. Man sieht nun, in welcher brutalen Weise das Baucapital der Ostbahn geplündert wurde! Weiss Jemand einen analogen Fall bei einer Bahnunternehmung? Und Angesichts dieser unerhörten Freibeuterei spricht der Verwaltungsrath von „Opfer“, welche den Bauunternehmern um so härter erscheinen mussten, nachdem dieselben während der Bauausführung auch die Erfahrung gemacht hatten, dass das Anlagecapital mit Rücksicht auf die nachträglichen und herausgestellten factischen Bauschwierigkeiten, und grösstentheils ohne ihr Verschulden verschobenen Bauterminen schon ursprünglich zu gering bemessen war!!! Und Angesichts einer so unverantwortlichen Capitalsvergeudung — um den mildesten Ausdruck zu wählen — verlangen die Ostbahn-Desperados, dass die Steuerzahler, welche in Folge der vom Staate bewilligten Zinsengarantie ohnedies jährlich ca. 4 Millionen zur Erhaltung der Ostbahn beitragen müssen, auch die zahlreichen Millionen ersetzen, welche Waring, die nun ihrem Patron in der Türkei die Schaafescheeren helfen, und deren öffentliche und geheime Theilnehmer eingesackt haben! Ungarn mit seinem wachsenden Deficit soll abermals um zwanzig Millionen belastet werden, weil eine Bank und einige Herren grösserer und geringerer Qualität diese Summe getheilt haben!

Das Banat, die einstige Kornkammer Ungarns, einer der gesegnetesten Landstriche Europa's, wird von Misswachs und Ueberschwemmung heimgesucht. Es fehlt an Dämmen und Canälen. — An der Stelle, wo einst ein Kornmeer wogte, versumpft eine Meile fruchtbaren Bodens nach der andern, und Fieberdünste decimiren die betriebsamen Bewohner, mit deren Wohlstand es immer mehr abwärts geht. Die ungarische Regierung vermag jedoch zu keiner That, welche dauernde Hilfe brächte, sich aufzuraffen. Ungarn hat keine Strassen. Das primitivste Vehikel der Cultur ist noch in sehr ungenügendem

Maasse vorhanden. Die Fracht für eine wenige Meilen betragende Strecke bis zur Eisenbahnstation kostet oft die Hälfte so viel, als die Seefracht von New-York nach Liverpool. Oeffnet der Himmel seine Schleussen, bleibt Ross und Wagen im Moraste stecken, und ein Fortkommen wird zur Unmöglichkeit. Ungarn hat noch keine Schulen. In jedem Comitatz gibt es tausende von „Kreuzelschreibern,“ und die Schullehrer nagen am Hungertuche so gut, wie irgendwo. Aber gegen alles dieses Elend hat der Staat mit einem Panzer von Stahl sich umgeben, er weist mit wehmüthiger Geberde auf sein Deficit hin, und die Klagen verstummen von selbst. — Der Jammer der Ostbahn dagegen rührt sein Herz und der Fiscus soll den löchrigen Beutel füllen, in welchem die Millionen der geprellten Actionäre verschwunden sind. Nun freilich die Ostbahnhelden, welche sich so sehr um das Vaterland verdient gemacht haben, — sie verlangen kein Geld. Der Staat soll ihnen neue Concessionen geben. Der Herr, der die Lilien auf dem Felde kleidet, wird für das Uebrige sorgen, d. h. sie werden sich schon Geld herauszuschlagen wissen. Sie wollen die Ostbahn neben der eingeleisigen Theissbahn bis Pest führen, und dieselbe gleichzeitig bis Rumänien verlängern. Mit dem aus den neuen Concessionen herbeigeschafften Gelde soll das Deficit einstweilen verstopft werden, um sachte das andere vorzubereiten. Geht's so nicht, gehts auf andere Weise. Das Schlagwort wird ausgegeben, die Ostbahn sei nicht ertragsfähig, sie werde die Hülfe des Staates ewig in Anspruch nehmen müssen. Die Zinsengarantie soll desshalb erhöht, und dagegen auf zehn Jahre reducirt werden. Die Ostbahn-Desperados wollen also eine Art „Naschi-Waschi“ mit dem Staat spielen. Nach zehn Jahren, wenn die Ostbahn wirklich ein so steriles Object ist, wie man plötzlich entdeckt haben will, ist die Schuld an den Staat auf fünfzig Millionen angeschwollen; soll die Bahn dann nicht unter den Hammer kommen, muss der Staat von Neuem zuschiessen. Ueber die Geschichte von anno dazumal ist jedoch bis dahin ellenhoch das Gras gewachsen, und das ist für die Ostbahn-Desperados die Hauptsache.

V.

Betrachten wir ein wenig genauer die Rechnung, welche der Verwaltungsrath der Ostbahn mit seinem Berichte an die Generalversammlung der Oeffentlichkeit übergab, so stossen wir auf einige dunkle Punkte, welche in uns den Verdacht wachrufen, dass es sich vielleicht ausser den bereits ausgewiesenen noch um einige unsichtbare Millionen handelt, welche der unersättliche Schlund der Ostbahn verschlungen hat. Denn die Rechnung des Verwaltungsraths steht auch mit dem Evangelium der Ostbahn — mit dem Pariser Vertrag — im Widerspruch. In der citirten Rechnung werden nämlich die Intercalarzinsen und zwar mit fl. 4,249.000 verrechnet, während dieselben, streng genommen, nicht von der Gesellschaft, sondern von Waring bestritten werden mussten.

Als die Repartition des Capitals in der von uns geschilderten Form geschah, wurde auch auf die Intercalarzinsen Bedacht genommen und Brüder Waring verpflichteten sich, für die fl. 51,420.600, welche nach der blutigen Beschneidung des Actien Capitals übrig blieben und in vier Sectionen getheilt wurden, nicht nur die vier Sectionen der Ostbahn, auszubauen, sondern auch die Intercalarzinsen für die Actien und Prioritäten während der Bauzeit zu bezahlen. Aus dieser Ursache wurden auch die Zinsen für die Einzahlungen der Actionäre und Prioritätenbesitzer, welche Cassenbestände bei der Anglobank bei Beginn der Bauperiode 43 Millionen betragen und die während der Bauzeit ungefähr zwei Millionen Gulden Zinsen abgeworfen haben dürften, Brüder Waring zugesprochen, welche sich diesbezüglich mit der Anglobank direct zu verrechnen hatten.

Diese Zinsen fehlen auch in der Rechnung des Verwaltungsrathes, denn die Einzahlungen bei der Anglobank werden ohne Zinsen aufgebracht, und ist dies wohl eine der vielen Ungeheuerlichkeiten, die bei der Ostbahn gang und gebe waren, jedoch im Sinne des Bordereau-Regulateur ganz correct. Allein wie kommen die Intercalarzinsen in die Rechnungen der Ostbahngesellschaft hinein?

Dass die Intercalarzinsen durch die Bauunternehmer gezahlt werden mussten, ist aus §. 8 des Pariser Vertrages ersichtlich. Derselbe lautet:

„Messieurs Waring frères devant payer proportionnellement l'intérêt sur les titres émis jusqu' à l'achèvement de chaque section, il est entendu, par contre, que l'intérêt provenant des fonds disponibles, soit du produit des versements sur les Actions, soit du fait des ventes anticipées de titres, soit enfin du produit de l'intérêt provenant des cautionnements de toutes sortes, sera acquis à Messieurs Waring frères pour le montant en être affecté au service des intérêts intercalaires.

Le taux de l'intérêt à bonifier par la Société Anglo-Austrian-Bank dépositaire des Fonds sera fixé entre cet établissement et Messieurs Waring frères.“

Dass die Intercalarzinsen in dem für jede Section bestimmten Baubetrage mitbegriffen waren, versteht sich übrigens von selbst, nachdem vom Anfang her das ganze Capital bis auf den letzten Heller vertheilt wurde, und für diesen Zweck also kein Geld übrig blieb. Die Beträge für Intercalarzinsen wurden laut Bordereau-Regulateur auch sofort für jede Section bestimmt und zwar für die erste Section fl. 1,200.000 Nom. (fl. 840.000 effectiv), für die zweite Section fl. 2,160.000 Nom. (fl. 1,512.000 effectiv.) In ähnlicher Weise musste nach den Pariser Verträgen à proportion der Bauzeit für jede der übrigen Sectionen vorgesorgt werden. Der Restbetrag blieb für die Bauarbeiten an Waring zu zahlen; dies sagt ganz deutlich §. 4 und 5 des Bordereau-Regulateurs und zwar:

„Du montant du capital nominal attribué à la section 1 qui est de florins 18,300.000 il seront déduit pour le service des intérêts intercalaires pendant la construction 1,200.000 fl. (une million deux cent mille florins).

Le capital restant sera de dix-sept millions cent mille florins (17,100.000 florins).

C'est ce capital qui devra être réparti en détail aussitôt après la constitution de la future Société des chemins de-fer de l'Est Hongrois.

Dans cette répartition, le montant revenant à chaque nature de travail et de fourniture sera calculé dans les mêmes

proportions par rapport au capital nominal ci-dessus de dix-sept millions cent mille florins que celles adoptées par le Gouvernement Hongrois dans ses évaluations et dans les marchés qu'il a déjà conclus, par rapport à la somme totale des évaluations du Gouvernement, déduction faite de la somme portée par lui pour les intérêts.

Cette répartition devra être adoptée par l'Ingénieur en-chef de la future Société.

Messieurs Waring frères ayant déclaré l'intention de faire immédiatement une partie des opérations financières pour rendre disponibles dès maintenant les capitaux nécessaires aux sections 1 et 2 (un et deux), il est déterminé et arrêté que relativement à la section deux, dont le capital, conformément à l'article ci-dessus, s'élève à florins . . . . . 27,470.000

Il sera prélevé pour le service des intérêts intercalaires afférents à ce capital une somme de deux millions, cent soixante mille florins . . . . . 2,160.000

Il restera donc un capital nominal pour le payement des autres charges incombant à l'entreprise générale, sur cette section, la somme de vingt cinq millions, trois cent dix mille florins . . . . . 25,310.000

La subdivision de ce capital nominal, de même que le capital nominal afférent aux sections trois et quatre tel qu'il est indiqué à l'article deux qui précède, s'opérera lorsque les études pour la construction de ces diverses sections auront été fournies par Messieurs Waring frères et qu'on aura ainsi les éléments nécessaires à la répartition du capital nominal de chaque section."

Dass die Zahlung der Intercalarzinsen nicht ftr Rechnung und Gefahr der Gesellschaft geleistet werden konnte, sondern durch Brüder Waring zu geschehen hatte, welche für denjenigen Betrag, der das im Bordereau-Regulateur für diesen Zweck bestimmte Capital überstieg, aufzukommen hatten, ist auch aus §. 7 desselben Vertrages ersichtlich. Es heisst am Anfang desselben:

„Les sommes déduites du Capital afférent à la première et à la deuxième Section à titre de provision pour le service des intérêts intercalaires, ont été fixées approximativement. Il en sera de même lors de l'établissement du bordereau régulateur pour les troisième et quatrième sections.“

Dass dennoch diese Intercalarzinsen in den Rechnungen der Gesellschaft figuriren, während die Zinsen, welche von den 43 Millionen, — respective von den Einzahlungen auf Actien und Prioritäten die bei Beginn der Bauperiode an die Anglobank geleistet wurden, dort nicht erscheinen, so liegt es auf der Hand, dass diese ungefähr zwei Millionen betragenden Zinsen durch Brüder Waring und Consorten zum Theil oder ganz auf die Seite geschafft wurden.

Sehen wir vorläufig davon ab, durch welche Hand die Intercalarzinsen zu zahlen waren, so zeigt sich bei dieser Gelegenheit abermals, die Tripotage, durch welche das Baucapital den Herren Waring in die Hände gespielt wurde. Nach den Ausweisen der königl. ungar. General-Inspection für Eisenbahnen betrug das Präliminare für die zu zahlenden Intercalarzinsen für Section I 1,200.000 fl.; Section II. 2,160.000 fl.; Section III. 527.000 fl.; Section IV. 2,192.500 fl., Summe 6,069.500 fl. Nominale oder im effectivem Gelde 4,248.650 fl., also gerade so viel als der Verwaltungsrath aufrechnet. Trotzdem jedoch die erste Section anstatt am 31. December 1869 erst am 7. September 1870 dem Betriebe übergeben wurde, und ungeachtet der Eröffnungstermin für die letzte Strecke auf den 1. October 1872 fixirt war, konnten Waring sämtliche für Intercalarzinsen bestimmten Gelder in Anspruch nehmen oder wurden ihnen dieselben aus dem Baufond verabfolgt, während sie die Actien- und Prioritätenzinsen für diejenige Bauperiode, welche über die concessionsmässig bemessenen Eröffnungstermine hinaus sich erstreckte, aus eigener Tasche hätten decken müssen. Im Jänner 1871 war also kein Groschen mehr zur Bezahlung der Intercalarzinsen vorhanden, ungeachtet die Bauperiode bis 1. October 1872, an welchem Tage die letzte Strecke zu eröffnen war, jedenfalls dauern musste und schon

im Jänner 1870 ersichtlich war, dass die Ostbahn kaum vor 1873 fertig werden könne.

Laut Bordereau-Regulateur figurirten Brüder Waring freilich für den Mehraufwand von Intercalarzinsen quasi als Schuldner der Gesellschaft. Man konnte doch anstandshalber nicht ohne weiteres die Millionen annectiren. Kraft der famosen Pariser Verträge haben es also die geriebenen Bauunternehmer durchsetzen können, dass sie und ihre Compagnons die Zinsen von den geleisteten Einzahlungen der Actionäre einstecken konnten, während die Gesellschaft die für die ganze Bauperiode bestimmten Intercalarzinsen aus dem Baufonds herausgeben musste.

---

## VI.

Die im Vorgehenden angeregte Intercalarzinsenfrage darf übrigens nicht so oberflächlich behandelt werden, nachdem die schmähliche Freibeuterei, welche bei der Ostbahn gang und gebe war, von dieser Seite eben am schärfsten hervortritt.

Es ist eine bekannte Thatsache, dass bei Bahnen, welche mit staatlicher Zinsengarantie versehen sind, diese erst dann in Wirksamkeit tritt, wenn die betreffende Bahn dem Betrieb übergeben wird. Während der Bauzeit sind es die Concessionäre, welche die Zinsen bezahlen. Man wird es jedoch sofort einsehen, dass diese Last, auf welche übrigens bei Uebernahme eines Eisenbahnbaues Bedacht genommen wird, keine bedeutende sein kann, nachdem die von den Actionären und Prioritätenbesitzern geleisteten Einzahlungen zum grössten Theil sich selbst verzinsen und der Staat für jede Strecke, welche dem Betrieb übergeben wird, sofort die Zinsenzahlung übernimmt.

Nehmen wir den Fall an, dass 30 Millionen Gulden für den Bau einer subventionirten Eisenbahn, die in drei Sectionen à 12 Meilen getheilt ist, bestimmt sind, und die Concessionäre

12 Millionen Gulden in Actien und 18 Millionen Gulden Prioritäten ( $\frac{2}{5}$  Actien und  $\frac{3}{5}$  Prioritäten) emittiren, so werden, — die Actien zu 75<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, die Prioritäten zu 82<sup>0</sup>/<sub>0</sub> berechnet — ca. 24 Millionen Gulden effectives Geld einfließen, welche das disponible Bau-Capital bilden. Die Concessionäre, welche den ganzen Bau der Eisenbahn in drei Jahren durchzuführen haben, werden höchstwahrscheinlich vor Beginn des Baues beiläufig den dritten Theil des Capitals einfordern. Sie haben also ca. 8 Millionen zu verzinsen. Nach einem Jahre haben sie die erste Section vollendet, der Staat übernimmt nun für diese Strecke die Zinsenzahlung und ihr Zinsenverlust aus der ersten Bauperiode wird keinesfalls mehr als  $1\frac{1}{2}$  — 2 Percent betragen, nachdem sie nur für das Plus aufzukommen haben, welches sich eventuell aus der Differenz zwischen Nominalbetrag und effectivem Capital und aus dem Mehrverbrauch an Zeit von dem Tage der ersten Einzahlung bis zum Vollendungstermine der Strecke ergibt. Ein ähnliches Resultat wird sich bei den übrigen Strecken herausstellen, nachdem das sich selbst verzinsende Bau-Capital stets nach Maassgabe des Bedarfs beschafft wird. So haben die Concessionäre der Alföldbahn, welche über ein Nominalcapital im Betrage von 37 Millionen Gulden disponiren konnten, neun Millionen Gulden Actien (ca. 7 Millionen effectiv) bei Beginn der Bauperiode emittirt und zwar waren die Einzahlungen in folgender Weise zu leisten:

fl.	35	25. Juli	1868
„	35	10. October	„
„	35	10. Januar	1869
„	40	10. April	„
fl.	145	per Actie.	

Die vollständige Einzahlung der 9 Millionen Gulden Actien vollzog sich daher nahezu erst binnen Jahresfrist. Sechs Monate später emittirten die Concessionäre sechs Millionen Gulden Prioritäten, welche wieder innerhalb eines Jahres einzuzahlen waren, und wurde in ähnlicher Weise der Rest des Bau capitals im Verlauf der Bauperiode beschafft. Die Intercalarzinsen zu Lasten des Baucontos konnten daher nicht bedeutend sein.

Ein ähnlicher Vorgang wurde auch bei dem Baue der ungarischen Westbahn und bei den übrigen Bahnen beobachtet.

Es ist dies ein ganz natürlicher Usus, und die Concessionäre werden nur in dem Falle früher, als es der Bau erheischt, die Papiere begeben, respective Einzahlungen ausschreiben, wenn sie gleichzeitig mit dem Bau eine Geldspeculation verbinden, d. h. mehr Zinsen mit dem Gelde machen wollen, als sie zu zahlen verpflichtet sind. Man sieht, der Calcul ist ziemlich einfach.

Sehen wir jedoch, was bei der Ostbahn geschah. Es wurden sofort bei Beginn des Baues nicht nur 30 Percent des Actien Capitals, welche 12 Millionen Silber betrug, eingefordert, sondern wir sehen, dass in den ersten Monaten der Bauperiode auch sämtliche Prioritäten (45 Millionen Gulden) auf den Markt gebracht wurden. Nachdem letztere bis zum 31. December 1869 vollständig eingezahlt werden mussten, so waren sechs Monate nach Beginn des Baues ungefähr 30 Millionen und am 31. December 1869, also neun Monate nach Beginn des Baues nicht weniger als 43 Millionen baar in den Cassen der Anglobank für den Bau der Ostbahn eingeflossen, oder richtiger bemerkt, 51 Millionen; acht Millionen hatten jedoch, wie man weiss, die Anglobank, Brüder Waring und Consorten im voraus für die guten Dienste, welche sie der Ostbahn-Gesellschaft erweisen wollten, eingesackt.

Wozu diese augenscheinlich überstürzte Geldbeschaffung geschah? Das werden wir sofort begreifen. Hätten die Ostbahnhelden, welche die Devise sich erkoren hatten, „Eigenthum der Actionäre ist Diebstahl“, nicht ein wenig das Decorum wahren wollen, so würden sie wahrscheinlich baldigst auch die restliche Einzahlung auf die Actien (8 Millionen) eingefordert, und wenn es thunlich gewesen wäre, die Volleinzahlung der Prioritäten binnen kürzester Frist den Subscribenten zur Pflicht gemacht haben; denn nicht nur, dass das Baucapital vom Hause aus mit 8 Millionen Gulden beschnitten ward, annectirte noch der Ostbahn-Chabus die sämtlichen Zinsen, welche das Baucapital abwarf, für gemeinschaftliche Rechnung und liess die Intercalarzinsen aus dem dreifach beschnittenen Baufond bezahlen.

Man traut seinen Augen kaum, wenn man derlei Ungeheuerlichkeiten zu Gesichte bekommt, und doch ist es nackte

Wahrheit, dass kraft der Pariser Verträge die sämtlichen Zinsen, welche die vom eingezahlten Bau-capital übriggebliebenen 43 Millionen vom Februar 1869 bis März 1871 — also während zwei Jahren — abwarfen, von der Anglobank an Waring überliefert wurden. Zieht man in Erwägung, dass das bei Beginn der Bauperiode vorhanden gewesene Capital nur successive vom Bau in Anspruch genommen werden konnte, dass ferner sämtliche liquidirte Arbeits-Certificate bei Abgang Waring's nicht mehr als 31 Millionen betrug und ca. 10 Millionen Gulden Ende 1870 bei der Anglobank noch vorhanden waren, die also zwei volle Jahre sich verzinsen konnten, so berechnet sich derjenige Betrag, welcher Brüder Waring widerrechtlich von der Anglobank in die Hände gespielt wurde, auf mindestens zwei Millionen Gulden.

Darum wurde auch in splendor Weise mit den Intercalarzinsen gewirtschaftet. Man bewilligte für die Einzahlungen auf die Actien anstatt 5% — wie es bei den übrigen Eisenbahn-Bauunternehmungen stets der Fall ist — 6% was weder der Anglobank noch ihren Compagnons den geringsten Eintrag that. Im Gegentheil, das Plus von 1% ging auf Rechnung des Baucontos, und man konnte dadurch die Actien besser verkaufen, da den Erlös über 64% bekanntlich im voraus die Ostbahn-Compagnie annectirt hatte. Wäre es nicht gar zu auffallend gewesen, die Herren hätten mit Vergnügen auch 10% Intercalarzinsen bewilligt.

Diese beispiellose und unverantwortliche Vergeudung des Bau-capitalis ist ein Muster von Finanztripotage und macht ihrem Erfinder volle Ehre. Laut des oft citirten Pariser Vertrages heisst es bezüglich der Intercalarzinsen:

§. 2.

„L'entreprise générale comprend en outre tous les frais de constitution et les frais d'Administration de la future Société pendant sa période de construction, ceux relatifs à la création des Actions et Obligations, ainsi que les intérêts à servir aux titres sociaux pendant la construction.“

Ferner:

§. 8.

„Messieurs Waring frères devant payer proportionnellement l'intérêt sur les titres émis jusqu' à l'achèvement de chaque section, il est entendu, par contre, que l'intérêt provenant des fonds disponibles, soit du produit des versements sur les Actions, soit du fait des ventes anticipées de titres, soit enfin du produit de l'intérêt provenant des cautionnements de toutes sortes, sera acquis à Messieurs Waring frères pour le montant en être affecté au service des intérêts intercalaires.

Le taux de l'intérêt à bonifier par la Société Anglo-Austrian-Bank dépositaire des fonds sera fixé entre cet établissement et Messieurs Waring frères.“

Endlich:

§. 7. Bordereau-Régulateur:

„Les sommes déduites du Capital afférent à la première et à la deuxième Section à titre de provision pour le service des intérêts intercalaires, ont été fixées approximativement. Il en sera de même lors de l'établissement du bordereau régulateur pour les troisième et quatrième sections.

Il est entendu que, si les sommes ainsi retenues, à titre de provision n'étaient pas épuisées par le fait du service des intérêts intercalaires pendant la construction, les différences en trop feront retour à Messieurs Waring frères. Par contre, si elles étaient insuffisantes, devront être complétées du montant de leur insuffisance, et pour faire face à l'insuffisance, il a été convenu que, dès le moment de leur épuisement, il serait fait une retenue supplémentaire sur le capital retenu qui s'exercera sur les règlements mensuels à titre de complément de provisions sans préjudice du compte exact et final.“

Also wohlgemerkt, laut §. 2 übernehmen Brüder Waring die Verpflichtung, die sämtlichen Intercalarzinsen während der Bauzeit zu bezahlen. Laut §. 8 heisst es, dass, nachdem Brüder Waring die Intercalarzinsen bis zur Vollendung der

Bahn bezahlen werden, „selbsverständlich“ sämtliche Zinsen, welche aus den zu geschehenden Einzahlungen auf Actien und Prioritäten der Ostbahn resultiren, sowie die Zinsen aus den Cautionsgeldern etc., ihnen gehören, welche dieselben zur Bezahlung der Intercalarzinsen verwenden werden. Bis hieher entwickelt sich also streng logisch die Situation, und Jedermann wird in der Ueberzeugung leben, dass der nächste Paragraph, welcher von den Intercalarzinsen handelt, dahin lauten wird, dass nur in dem Falle, wenn die Zinsen aus den vorhandenen Fonds erschöpft sind, das Baucapital, und zwar zu Lasten der Bauunternehmer angegriffen werden darf. Von wo anders konnte auch ein Mehrbedarf gedeckt werden, nachdem das ganze Baucapital bis auf den letzten Heller bereits vertheilt war? Weit gefehlt! §. 7 des Bordereau-Regulateur stürzt alle diesbezüglichen Schlussfolgerungen aus dem Pariser Verträge über den Haufen. Die Zinsen von den 43 Millionen sind bereits in den Taschen der Brüder Waring und Comp. verschwunden, denn es ist keine Rede mehr von ihnen. Die Intercalarzinsen müssen aus dem Baufonde bezahlt werden. Man bezieht sich bloß mehr auf die  $4\frac{1}{4}$  Millionen, welche extra für Intercalarzinsen bestimmt wurden und die in dem beschnittenen Baucapital inbegriffen sind. Ergibt sich aus dieser Summe ein Ueberschuss, so muss derselbe an Waring ausgefolgt werden. Sind dagegen die  $4\frac{1}{4}$  Millionen bereits erschöpft, dann steht es der künftigen Ostbahngesellschaft frei, von den zu liquidirenden Monatsrechnungen der Brüder Waring einen entsprechenden Betrag zurückzubehalten, um die Intercalarzinsen bezahlen zu können.

Wo bleiben die Zinsen von den eingeflossenen Geldern bei der Anglobank?

Man sieht nun deutlich den schlangengewundenen Weg, welcher von der Anglobank gegraben wurde, um auf demselben zwei Millionen verschwinden zu machen. Hat man Aehnliches bei einer Eisenbahnbau-Unternehmung noch je erlebt? Ein erbärmlicheres Attentat auf die Actionäre einer Unternehmung ist noch nie ausgeführt worden! Was sagt der illustre Verwaltungsrath dazu, welcher in der Unschuld seines Herzens die Intercalarzinsen an die Actionäre und Prioritätenbesitzer bezahlte,

während er Waring ruhig die Zinsen aus den vorhandenen 43 Millionen einstecken liess? Wie hoch berechnet sich nun die Fortschaffung des Capitals bei der ungarischen Ostbahn?

Man verstehe uns wohl! Die Anglobank und Waring, nachdem sie das eingeflossene Baucapital dreimal beschnitten, vertheilen den Rest von fl. 51,420.000 auf vier Sectionen und bestimmen gleichzeitig, dass von dieser Summe und zwar von der ersten Section fl. 1,200.000, von der zweiten fl. 2,160.000, von der dritten fl. 527.000 und von der vierten Section fl. 2,192.650 nominal, zusammen fl. 6,069.500 oder fl. 4,248.650 effectiv, für Intercalarzinsen verwendet werden können. Ergibt sich ein Ueberschuss, so ist derselbe an Waring auszufolgen. Ist dieser Betrag erschöpft, ohne dass die Bahn vollendet ist, so kann die Gesellschaft sich an Waring halten und die nöthigen Summen zur Bezahlung der Intercalarzinsen von dessen Arbeitscertificaten in Abzug bringen — Nota bene, wenn Waring noch zu finden ist!

Anstatt, dass vor Allem, wie es in der Natur der Sache liegt, die Zinsen aus dem vorhandenen Baucapital zur Bezahlung der Intercalarzinsen verwendet werden, gleiten dieselben unangefochten in die Taschen der Br. Waring hinab und die Gesellschaft, welche dadurch um so schneller auf den Hund kommen muss, da ihr abermals zwei Millionen abgezapft worden sind, kann den Vogel verfolgen, welcher mit denselben davongeflogen ist.

Diese Vertragsbestimmung, welche die Anglo-Oesterr. Bank mit Bruder Waring auf den Rücken der zukünftigen Ostbahn-Actionäre pactirte, leistet das Stärkste in Uebervorthellung, was man sich denken kann. Hat noch Jemand so viel Milch der frommen Denckungsart, dass er an die ehrlichen Absichten eines der Mitglieder des Ostbahn-Chabrus glauben kann?

Diese Behandlung der Intercalarzinsen ist eine offenbare Uebervorthellung und wird durch den Wechsel auf die Zukunft, welchen man der Gesellschaft überliefert, sehr schlecht bemäntelt. Die Absicht liegt klar am Tage, Bruder Waring zwei Millionen und darüber in die Hände zu spielen. Es gab diesbezüglich nur einen einzigen ehrlichen Vertragspunkt, und welcher lauten musste: „Die Intercalarzinsen sind aus den Zinsen

der Einzahlungen der Subscribenten der Actien und Prioritäten zu bezahlen. Die sich ergebende Differenz ist aus dem Bau-capital zu decken.“ Wäre in diesem Sinne gehandelt worden, würde kaum die Hälfte von derjenigen Summe, welche dem Bau-capital unter dem Titel Intercalarzinsen entnommen wurde, verbraucht worden sein, während nicht weniger als fl. 4,249.000 für diesen Zweck verwendet werden mussten.

Wir halten uns deshalb so lange bei den Intercalarzinsenfrage auf, weil sie einen der gravirendsten Momente der Ostbahngeschichte bildet. Selbstverständlich geht der Bericht des Verwaltungsrathes über diesen heiklen Punkt mit der üblichen Nonchalance hinweg und heisst es in demselben:

Die Verzinsung der im Depot jeweilig befindlichen Gelder geschah im Sinne des Art. 8 des Bauvertrages zu Gunsten der Herren Waring, respective des Intercalarcontos (sic) und der Zinsfuss hiefür wurde zwischen den Herren Waring und der Bank „separat“ vereinbart.

Natürlich „separat,“ denn es wurde, wie man nachträglich sehen wird, so Manches zwischen der um das Wohl der Ostbahn-Actionäre besorgten Anglobank und den tugendhaften Brüdern Waring „separat“ vereinbart.

Wären die Entrepreneurs der ungar. Ostbahn rationell zu Werke gegangen, so würden sie bis zum Austritt der Brüder Waring kaum die Hälfte der factisch verausgabten Intercalarzinsen gebraucht haben. Es liegt dies auf der Hand. Es war entschieden überflüssig,  $\frac{5}{6}$  des gesammten Baucapitals sofort bei Beginn der Bauperiode einzahlen zu lassen. Es hätte vollkommen genügt, wenn die Bauunternehmer im ersten Jahre ca. 15 Millionen und im zweiten Jahre ca. 30 Millionen u. s. w. der gesellschaftlichen Papiere mit langgestreckten Einzahlungsterminen emittirt hätten; allein man wollte nicht nur Capital, sondern auch Zinsen auf die Seite schaffen, darum wurden in so kurzer Zeit 40 Millionen Gulden bei der Anglobank angehäuft! — Für die Ostbahngesellschaft war es todttes Capital oder vielmehr ein Kostgänger, welcher regelmässig gefüttert werden musste, für die Anglobank und Consorten dagegen eine neue Melkkuh; — die Zinsen, welche die vom Bau der Ostbahn nur successive in Anspruch genommenen Millionen abwarfen, steckte

man ruhig ein. Die Intercalarzinsen mussten dagegen aus dem Baufond gezahlt werden!

Auch für diese Ungeheuerlichkeit gibt es keine andere Entschuldigung, als wieder derselbe hinterlistige Vertrag, welcher, wie wir später unwiderlegbar nachweisen werden, ohne jede Berechtigung von der Anglobank und dem Verwaltungsrath den Actionären meuchlings aufgebürdet wurde.

Eine prächtige Illustration zu dieser Finanztripotage ohne-gleichen liefert der schon citirte Bericht des Verwaltungsraths. Wir haben bereits erwähnt, mit welcher Aalglätte diese Herren über den heiklen Punkt der Intercalarzinsen hinwegschlüpfen. Der unbefangene Leser, welcher nichts Arges denkt, wird durch die Phrase: „Die Verzinsung des Baucapitals geschah im Sinne des Vertrags zu Gunsten der Gebr. Waring — respective des Intercalarzinsen-Contos,“ leicht gefangen, während es eigentlich heissen soll: „die Verzinsung des Baucapitals geschah zu Gunsten der Gebr. Waring, respective — welche die Intercalarzinsen „einsteckten“. Komischer als alles bisher Hervorgebrachte wirkt jedoch, mit unseren Auseinandersetzungen über die Intercalarzinsen verglichen, der Ausgleich, welcher am 27. März 1871 zwischen dem eigens zu diesem Zweck entsendeten Comité aus der Mitte des Verwaltungsraths und dem gesellschaftlichen Verwaltungsrath, Generalrath der Anglobank, Dr. Weissel, gleichzeitig in Vertretung der letztern einerseits und Br. Waring andererseits, geschlossen wurde.

Laut §. 5 dieses famoson Vergleichs, mit welchem wir uns später ausführlich beschäftigen werden, heisst es:

Ausgenommen von der Abtretung ist der der Firma Waring Brothers und Eckersley gehörige Fundus instructus der I. Section Grosswardein-Klausenburg, die Bureaus sammt Einrichtung in Pest, und die in Siebenbürgen zu provisorischen Zwecken mehr expropriirten Gründe, deren Eigenthum den Gebrüdern Waring vorbehalten blieb; ferner die unter dem 37. Punkte des Memorandums erwähnte Forderung an die hohe Regierung, auf Grund mehr bezahlter Intercalar-Zinsen nach der Strecke Grosswardein-Klausenburg.

Also den Gebr. Waring, welche die Zinsen von dem gesammten Baufonds eingesteckt hatten, wurde das Recht zugestanden, ihre Forderung bezüglich mehrgezahlter (!) Intercalarzinsen, nach der Strecke Gr. Wardein-Klausenburg (Section I) bei der ungarischen Regierung geltend zu machen. Ist das Ernst oder Satyre?

Freilich erscheint der Ausgleich, welcher unter Assistenz des Generalraths der Anglo-Oesterreichischen Bank, Herrn Dr. Weissel, mit den contractbrüchigen Bauunternehmern abgeschlossen wurde selbst als eine Satyre, und das Ende der Ostbahn-Komödie ist ihres Anfangs würdig.

Bevor wir jedoch in eine Besprechung dieses Dissolutions-Vertrags uns einlassen, können wir nicht umhin, den „Pester Lloyd“ vom 28. März 1871, also ein Tag, nachdem der Ausgleich mit Gebr. Waring abgeschlossen wurde, zu citiren. Der Redacteur dieses Blattes, als Verwaltungsrath der ungarischen Ostbahn, Mitglied des Directions-Ausschusses und des Ausgleichs-Comités, hat natürlich aus den besten Quellen geschöpft. Das Abendblatt des „Pester Lloyd“ vom 28. März 1871 brachte folgende officiële Erklärung:

„In Angelegenheit der ungarischen Ostbahn ist gestern Abends das Uebereinkommen zwischen der Gesellschaft und der Bauunternehmung Waring Brothers unterzeichnet worden, wodurch letztere vom Baue der Bahn definitiv zurücktreten. Der Grund der seit zehn Monaten sich hinschleppenden Differenz lag darin, dass die Herren Waring für eine Reihe ihnen durch die Regierung auferlegter Mehrleistungen, zu denen sie nach der Concession nicht verpflichtet waren, Ersatzansprüche erhoben, deren sofortige Anerkennung sie forderten, widrigens sie den Bau nicht mit der erforderlichen Energie fortsetzen zu können erklärten. Die Gesellschaft war bereit, das jene Ansprüche motivirende, 140 Bogen starke Memorandum sorgfältig zu prüfen, und — wenn sie die Forderungen begründet fände — bei der Regierung zu befürworten; allein sie wies entschieden den Standpunkt zurück, dass die Fortsetzung der Arbeiten im vollen Umfange von einer solchen oder überhaupt von irgend einer

Bedingung abhängig gemacht werden dürfe. Als hierauf die Herren Waring die Arbeiten fast gänzlich einstellten, verweigerte die Gesellschaft die Zahlung auch für die noch nicht honorirten Arbeits- und Lieferungscertificate, liess auf der ganzen Linie alles den Herren Waring eigenthümliche Materiale, sowie den Fundus instructus mit Beschlag belegen und erklärte den Unternehmern, den Bau nicht mehr in ihren Händen belassen zu können. Nach langwierigen Verhandlungen — welche wesentlich erschwert wurden durch den Umstand, dass die Herren Waring in London etablirt sind — kam nun ein Ausgleich zu Stande, dessen wesentlichsten Punkte die folgenden sind: die Herren Waring verzichten definitiv auf den Weiterbau der Ostbahn; für alle ihre noch unbeglichenen Forderungen an die Gesellschaft, im Belaufe von beiläufig einer Million Gulden, werden die Herren Waring mit einer Pauschalsumme von 500.000 fl. abgefertigt; diese wird ihnen jedoch nicht sofort baar ausgefolgt, sondern 200.000 fl. werden durch ein Organ der Gesellschaft im Vereine mit einem Vertreter Waring's zur Tilgung der Schulden dieser letzteren in Siebenbürgen verwendet; die restlichen 300.000 fl. bleiben deponirt, um die etwaigen anderweitigen Schulden der bisherigen Bauunternehmung für Lieferungen u. s. w. zu begleichen. Erst nach drei Monaten, wenn Alles bezahlt ist, wird der allfällige Ueberschuss an die Herren Waring ausgefolgt. Der den Herren Waring gebörende Fundus instructus, dessen die Gesellschaft zur Fortführung des Baues benöthigt, so wie all jene Materialien, welche bisher nicht Eigenthum der Gesellschaft waren — Beides zusammen wurde von den Organen der Gesellschaft auf 7—800.000 fl. geschätzt(?) —, werden von der Gesellschaft um die Pauschalsumme von 300.000 fl. angekauft. Alle aus dem erwähnten Memorandum resultirenden Ersatzansprüche gehen ohne alle Vergütung an die Gesellschaft über und werden von dieser gegen die Regierung geltend gemacht werden. Die

bei der Anglo-Oesterreichischen Bank erliegende Caution von 1,200.000 fl., so wie die Caution bei der Regierung, von 1,000.000 fl., ist zu Gunsten der Gesellschaft verfallen, welche nunmehr binnen der kürzesten Zeit den Bau wieder aufnehmen und mit dem Aufgebote aller Kräfte zu Ende führen wird.

Halten wir nun diesem officiellen Communiqué des „P. L.“ die Rechnung des Verwaltungsrathes gegenüber.

Auf das Anlagecapital war im Sinne des Art. 1 des Bordereau-Regulateur eingeflossen:

1. Für 150.067 Stück Actien I. Einzahlung à fl. 69.80 kr. B. N.	fl. 10.474,676.60 kr.
2. Für die complet begebenen Prioritäten und zwar 150.067 Stück à fl. 222 B. N.	<u>fl. 33.314,874.— kr.</u>
	fl. 43.789,550.60 kr.

Von dieser Summe wurden seit Beginn des Geschäftes verwendet:

1. Zahlung an Gebrüder Waring für Vorarbeiten im Sinne des Bordereau-Regulateur Art. 2 baar	fl. 602.000.— kr.
2. Interc.-Zinsen	„ 4.249.000.— „
3. Admin.-Kosten	„ 263,950.— „
4. Caution an die Regierung	„ 1.052,000.— „
5. 23 Verdienst-Certificate	„ 31.174,149.50 „
6. Zahlungen auf Grund des Ver gleiches	„ 735,189.10 „
7. Ankauf des Bau-Fundus instr. der I. Sect.	„ <u>120.000.— „</u>
	fl. 38.196,288.60 kr.

Es verbleiben also für den Ausbau der Ostbahn:

Im Depôt bei der Anglo-österr. Bank baar:	fl. 5.593,262.— kr.
Rückständige Einzahlung auf 150,067 Actien à fl. 58.20:	„ <u>8.733,890.40 „</u>
	Iatus fl. 14,327,152.40 kr.

	Trausport	fl. 14,327.152.40 kr.
Ersatz für Stationsbauten in Gross- wardein vom Baufonde vorgestreckt	„	300.000.— „
Ersatz für provisorische Werkstätte in Klausenburg, gleichfalls aus dem Bau- fonde vorgestreckt	„	92,316.— „
Cautionseffecten in den Händen der Regierung	„	1.200.000.— „
	Summa	<u>fl. 15,919,468.40 kr.</u>

Will uns der geehrte Leser nicht die Millionen suchen helfen, welche Br. Waring zu Gunsten der Gesellschaft verfallen liessen? Wir sehen leider abermals ein Milliönchen, welches — nicht da ist und glauben vielmehr nachweisen zu können, dass nicht die Gesellschaft, sondern Brüder Waring der „empfangende“ Theil war und dass die Anglo-Oesterreichische Bank, abermals mit letzteren unter einer Decke spielte, um die Actionäre der Ostbahn zu brandschatzen.

## VII.

Vergegenwärtigen wir uns einmal die Situation der Ostbahngesellschaft, als Brüder Waring mit einem 100 Bogen starken Memorandum in der Hand rund erklärt hatten, dass sie bei der Ostbahn nicht weiter mitzuthun gesonnen seien.

Die pffiffigen Unternehmer hatten, wie aus den Rechnungen des Verwaltungsrathes ersichtlich ist, aus dem nach dreifacher Beschneidung übrig gebliebenen Baucapital, welches wie unsere Leser wissen, fl. 51,420.000 betrug, nicht weniger als 36½ Millionen Gulden empfangen. Da wir, um der Situation vollkommen gerecht zu werden, uns streng in den Grenzen des Pariser Vertrages bewegen, so ignoriren wir dabei consequenterweise die 7 Millionen, welche die Anglo-österr. Bank und Waring bei der Emission der Titres auf die Seite geschafft, und rechnen auch die Extratrinkgelder im Betrage von 1½ Millionen

nicht hiezu, welche Brüder Waring unter dem Titel Vorauslagen, Studien und Administration empfangen haben. Aus gleicher Ursache sehen wir von den lumpigen zwei Millionen Zinsen des Baucapitals ab, welche durch die citirten drei Paragraphen des Pariser Vertrages in geschilderter Weise escamotirt wurden.

Brüder Waring hatten also 36 Millionen Gulden reines Baucapital erhalten, und nachdem dieselben, wie wir wissen, verpflichtet waren:

Die I. Sect.	für fl. 18,300.000 Nom.,	oder fl. 12,810.000 effect.,
„ II. „ „	fl. 27,470.000 „ „	fl. 19,229.000 „ „
„ III. „ „	fl. 5,475.000 „ „	fl. 3,832.500 „ „
„ IV. „ „	fl. 22,213.000 „ „	fl. 15,549.100 „ „
	<hr/>	
	fl. 73,458.000 Nom.,	oder fl. 51,420.600 effect.,

zu bauen und aus diesem Capital die Intercalarzinsen zu bezahlen, so liegt es doch auf der Hand, dass Brüder Waring die Schuldner der Gesellschaft waren. Wir wollen vorläufig nicht untersuchen, wie so es kommen konnte, dass dieselben einen so unverhältnissmässig hohen Betrag aus dem Baucapital ausgefolgt erhielten, und beschränken uns für jetzt darauf, nochmals zu constatiren, dass, trotzdem, die genannten Bauunternehmer das gesammte, für die Sectionen 1, 2 und 3 bestimmte Baucapital und circa  $\frac{3}{4}$  Millionen Gulden mehr in Händen hatten, nicht eine einzige Strecke fertig gemacht worden war; denn wir wissen, dass selbst die I. Section (Grosswardein-Klausenburg), welche im September 1870 dem Betrieb übergeben wurde, wesentlicher Mängel halber nicht zur Collaudirung gelangen konnte und fl. 1,600.000 für Grundeinlösung etc. nach Eröffnung dieser Linie verwendet werden mussten, und wir wissen ferner, dass Section II und III bei Abgang der Brüder Waring im halbfertigen Zustande zurückgeblieben waren. Und dennoch war es nicht die Ostbahngesellschaft, welche durch den mit Brüder Waring abgeschlossenen Vergleich etwas herausbekam — sondern Brüder Waring, welche kraft dieses Vergleichs zu den übrigen Millionen, die sie aus dem saftigen Ostbahngeschäfte bereits eingesackt hatten, noch eine Million hinzufügen konnten. Die vertragsbrüchigen Bauunternehmer konnten ausserdem in Folge der Intervention der Anglo-österreichischen Bank

sich mit klingendem Spiel von der Ostbahn zurückziehen, denn es wurde ihnen nebst der Million für Reisezehrung auch feierlichst vollständiges Absolutorium ertheilt. Wenn also heute Brüder Waring die Lust anwandeln sollte, sich um eine neue Eisenbahn-Concession in Oesterreich-Ungarn zu bewerben, könnte ihnen füglich Niemand Etwas anhaben, da dieselben sich einfach auf das ihnen von dem hoch- und wohlgebornen Verwaltungsrathe der ungarischen Ostbahn und der illustren Anglo-österreichischen Bank seinerzeit ausgestellte Fleiss- und Sittenzeugniß zu berufen brauchten!

Wir würden uns desshalb gar nicht darüber gewundert haben, wenn Charles Waring, nachdem er den Schauplatz seiner Thaten in Ungarn verlassen, in den Verwaltungsrath der Anglo-österreichischen Bank eingetreten wäre, um in demselben seine reichen Erfahrungen auf dem Gebiete des praktischen Eisenbahnbaues zu verwerthen. Das edle Brüderpaar ist übrigens, nachdem es den ungarischen Staub von seinen Schuhen geschüttelt hatte, sofort nach der Türkei gewandert, wo sein Herr und Meister in Gemeinschaft mit der Anglobank die Schafe scheert. Während wir diese Zeilen niederschreiben, sitzt vielleicht Master Waring bei einer dampfenden Bowle im traulichen Zwiegespräch begriffen mit Baron Hirsch und einem Anglo-Ritter, welcher gleichzeitig membre de Direction de la société de chemins de fer de la Turquie — der bekannten Société introuvable — ist, und erzählt ihnen schmunzelnd, wie prächtig der Coup mit der Ostbahn in Ungarn gelungen ist.

Die Haltung der Anglo-österreichischen Bank gegenüber den contractbrüchigen Bauunternehmern erscheint in der That als eine derart gravirende, dass man die volle Berechtigung zu der Behauptung hat, die genannte Bank habe mit Brüder Waring von Anfang bis zu Ende unter einer Decke gespielt.

Bedenkt man, dass die Anglo-österreichische Bank die eigentliche Gründerin der Ostbahngesellschaft war, dass sie es war, welche die Titres dieser Gesellschaft emittirte, dass sie es war, welche als Pseudo-Bevollmächtigte der Actionäre den bekannten mörderischen Vertrag mit Brüder Waring abgeschlossen hatte, dass endlich sie es war, die Millionen von den Einzahlungen der nichts Arges ahnenden Subscribenten auf Actien

und Prioritäten als Gewinn vorweg sich aneignete, so hatte dieselbe nach dem allbewährten Grundsatz „keine Rechte ohne Pflichten“, auch einige Verpflichtungen gegenüber der Gesellschaft übernommen. Wenn dieselbe jedoch trotz alledem mit der Ostbahngesellschaft auch in der letzten Stunde ihr perfides Spiel trieb, so verdient dieses Verfahren die entschiedenste Verurtheilung, denn Alles was die Anglo-österreichische Bank gegen die Actionäre der ungarischen Ostbahn bisher verbrochen hatte, erscheint als ein matter Reflex derjenigen That, welche sie beging, als Brüder Waring sich anschickten, den Bau dieser Bahn im Stiche zu lassen. Die Ostbahngesellschaft stand ausgeplündert bis aufs Hemd da und die Anglo-österreichische Bank, die Gründerin derselben Ostbahn, war es, welche zu guter Stunde mit Brüder Waring sich verband und die Gesellschaft knebeln half, um noch eine Million von ihr zu erpressen!

Hätten die Herren von der Anglobank nur einen Anflug von Schicklichkeitsgefühl besessen, so würden sie, anstatt den contractbrüchigen Bau-Unternehmern in die Hände zu arbeiten, sich ohne Zögern *coûte que coûte* auf die Seite der Ostbahngesellschaft geschlagen haben, um so mehr als zwei ihrer Verwaltungsräthe gleichzeitig Verwaltungsräthe der genannten Bahn waren! Die Folge davon wäre wahrscheinlich gewesen, dass die in die Enge getriebenen Bau-Unternehmer — anstatt eine Million zu erhalten — zwei geraubte herausgegeben hätten!

Und der Verwaltungsrath?? oder vielmehr das sogenannte Ausgleichs-Comité? Dasselbe beruft sich, um das Unbegreifliche des Ausgleichs begreiflich zu machen, auf die Anglobank, welche die Herausgabe des restlichen Bau-capitalis verweigerte, so lange die ungarische Regierung für die Gesellschaft nicht garantiren wollte! Möge ein weiser Daniel statt uns diesen dunklen Punkt der Ostbahngeschichte aufklären. — Unser Verstand, welcher bisher nur solche Dinge erfassen konnte, welche ausserhalb des Bereichs der Metaphysik sich befanden, steht vor dieser Geschichte, wie vor so Manchem, was bei der Ostbahn sich zutrug, still. — Möge der verehrte Leser sich allein über diesen schwierigen Punkt hinweghelfen!

Betrachten wir uns indessen die Situation, ein wenig näher um die Haltung der Anglobank gegenüber der Ostbahngesellschaft halbwegs beurtheilen zu können. Die genannte Bank kannte den Stand der Baurechnungen so gut, wie wir. Sie wusste, dass Brüder Waring das ganze Capital für drei Sectionen empfangen hatten, ohne dass eine derselben fertig übergeben worden wäre; sie wusste ferner, dass, abgesehen von den Vertragsbestimmungen, Brüder Waring am 24. November 1870 feierlichst zu Protokoll gegeben hatten, dass sie fest entschlossen seien, das Netz auf alle Fälle zu vollenden. Mit welchem Rechte konnte sie also, nachdem die Bauunternehmer sechs Wochen nachher, mit dem bewussten Memorandum in der Hand, den Bau gänzlich einstellten, die Herausgabe des restlichen Baucapitals verweigern? Der Fall ist in der That unerhört! Die Anglobank, indem sie sich darauf berief, dass sie laut den bestehenden Verträgen mit der Uebernahme der Baufonds in ihre Verwahrung eine doppelte Verpflichtung auf sich nahm: 1. Aus demselben die von Seite der Gesellschaft zur Zahlung angewiesenen Verdienstcertificate zu Gunsten der Brüder Waring zu honoriren; 2. Die Baufonds zu Gunsten derselben zu verzinsen, — erklärte, „dass sie die Baufonds nur dann der Gesellschaft zur Verfügung stellen könne, wenn die königl. ungar. Regierung die Garantie in der Weise für die Gesellschaft übernimmt, dass sie der Bank für jeden Anspruch der Brüder Waring Vertretung leistet und selbe vollkommen klag- und schadlos hält.“ Wie pfiffig und gerecht zugleich! Die Garantie der ausgeplünderten Gesellschaft genügte der Anglobank nicht, und erstere wurde dadurch gezwungen, weitere Zahlungen im Betrage von einer Million an Brüder Waring zu leisten und denselben gleichzeitig das Absolutorium zu ertheilen. Die Anglo-österreichische Bank, welche sich gewissermassen zum Richter zwischen den Bauunternehmern und der Gesellschaft aufwarf, konnte in der That nicht besser Brüder Waring in die Hände arbeiten, als wenn sie die Haftung der Gesellschaft als unzureichend erklärte und auf die Garantie der ungarischen Regierung pochte, von welcher sie im voraus wusste, dass dieselbe nicht ohne Weiteres in das privatrechtliche Verhältniss zwischen Bauunternehmer und Gesellschaft sich einmischen

werde. Die Anglobank hatte aber, als eine der Contrahenten der Pariser Verträge, durchaus nicht das Recht, das Baucapital zu sequestriren. Wenn Einer da war, welcher den Vertrag gebrochen, so waren es Brüder Waring, und ihre Differenzen mit der Regierung konnten das Verhältniss derselben zur Gesellschaft durchaus nicht alteriren, Als Beweis dafür mag auch dienen, dass die Bauunternehmer ihre Ansprüche nicht gegen die Gesellschaft, sondern gegen die Regierung erhoben! Die Anglobank und Brüder Waring aber wussten wohl, wass sie thaten. Indem sich Beide auf die ungarische Regierung beriefen und der eine nicht weiter bauen wollte, wenn die ungarische Regierung nicht sofort das 100 Bogen starke Memorandum acceptirte und der Andere das Geld nicht herauszugeben erklärte, wenn die Regierung nicht die Garantie für alle möglichen Consequenzen für die Gesellschaft übernimmt, musste die letztere gewissermassen in dieselbe Lage, wie der Hebräer in der bekannten Anekdote, kommen. Die Anglobank und Brüder Waring zankten mit der Regierung und die Gesellschaft bekam von beiden — Prügel!

Aerger wurde noch nie den Actionären eines Unternehmens mitgespielt und wir haben es mit dem miserabelsten Complotz zu thun, welches je gegen eine Actiengesellschaft von ihren eigenen Gründern geplant wurde!

Dass es Brüder Waring darauf angelegt hatten, durch die Pression der Anglobank einen vortheilhaften Ausgleich zu erzwingen, liegt auf der Hand, denn dieselben liessen, nachdem die Anglo-österreichische Bank ihren Trumpf ausgespielt hatte, sofort auf indirectem Wege einen Antrag auf einen friedlichen Ausgleich stellen, und Herr Dr. Weissel, Verwaltungsrath der Ostbahn und Generalrath der Anglobank, in Vertretung der letztern, beeilte sich, den Ausgleich zu schliessen, welcher, wie wir sehen werden, der Gesellschaft  $1\frac{1}{2}$  Million kostete; denn nicht nur dass Brüder Waring, welche an 7 Millionen bereits mehr empfangen hatten als ihnen zukam, durch diesen neuen Löwenvertrag noch eine Million und das Absolutorium erlangten, sondern die Anglo-österreichische Bank benützte auch die gute Gelegenheit, derart mit der Gesellschaft abzurechnen, dass dieselbe neuerdings dadurch circa fl. 400.000 einbüsste, welche die Anglo-österreichische

Bank unrechtmässigerweise sich aneignete. Die erwähnte Bank machte nämlich, wie aus der Aufstellung des Verwaltungsrathes ersichtlich ist, folgende Schluss-Rechnung:

Für Einzahlung auf 150.067 Actien im Sinne  
des Bordereau-Regulateur eingeflossen à  
fl. 69.80 (von den Actionären waren  
fl. 80 Silber bei einem Agio von 22<sup>o</sup>/<sub>o</sub>  
also fl. 96 eingegangen) . . . . . fl. 10,474.676.60

Für complet begebene Prioritäten 150.067 St.  
à fl. 222 B.-N. (zu 245 und darüber von  
der Anglobank und Comp. begeben) . . „ 33,314.874.—  
fl. 43,789.550.60

Von diesem Betrage wurden durch den Ver-  
waltungsrath zur Zahlung angewiesen: „ 38,196.288.60

Also bleiben . . . . . „ 5,593.262.—  
fl. 43,789.550.60

Gleichzeitig wurde der Gesellschaft die rück-  
ständige Einzahlung auf 150.067 Actien à fl. 48 Silber  
mit fl. 58.20 Papier berechnet!

Wir werden nun sofort sehen, in welcher Weise die Ge-  
sellschaft neuerdings durch diese Rechnung zu Schaden kam.  
Laut Bordereau-Regulateur sollte für jede Actie fl. 128 Papier  
für das Baucapital einfließen. Die Anglobank berechnete also  
ganz willkürlich die erste Einzahlung (fl. 80 in Silber) mit  
fl. 69.80 und rechnete per Saldo die aushaftenden fl. 48 Silber  
mit 58.20 Papier der Gesellschaft auf.

Am 12. Juni, als das Finalübereinkommen mit Waring  
geschlossen wurde, stand freilich das Agio 22<sup>o</sup>/<sub>o</sub>, allein die  
Gesellschaft war, nachdem die Ostbahngeschichte das Misstrauen  
im hohen Grade erregt hatte, kaum in der Lage, sofort die  
ganze ausstehende Einzahlung ausschreiben zu können. Laut  
Statuten muss ausserdem jede Einzahlung, so wie jeder Ein-  
zahlungstermin einen Monat früher ausgeschrieben werden, und die  
Gesellschaft verlor dadurch, weil das Agio während die Einzahlungen  
zur Ausschreibung gelangten (August und November 1871), um  
4<sup>o</sup>/<sub>o</sub> zurückging, nach dem Bericht des Verwaltungsrathes circa

400.000! Man sieht es, die Anglobank kam der Ostbahngesellschaft theuer genug zu stehen!

Nach dieser Schlussrechnung sind für die Actien nicht mehr als fl. 125 B.-N. per Stück für das Bau-capital eingegangen, während nach dem Pariser Vertrage — dem Evangelium der Ostbahn — fl. 128 per Actie einfließen sollten. Die Ostbahngesellschaft ist also durch die erwähnte Abrechnung um weitere fl. 400.000 durch die Anglo-Oesterr. Bank verkürzt worden.

Um die ganze Niedertracht und Misère, welche der in Rede stehende Ausgleich mit Br. Waring enthält, begreifen zu können, ist es nöthig, den diesbezüglichen Theil des Berichts des Verwaltungsrathes sich vor Augen zu halten, und können wir nicht umhin, abermals darauf hinzuweisen, dass die officielle Mittheilung des „Pester Lloyd,“ welche wir jüngst reproducirten, mit diesem Berichte, und überhaupt mit den thatsächlichen Ergebnissen, in grellem Widerspruch steht. Genanntes Blatt hatte damals, wie der geehrte Leser sich wohl zu erinnern wissen wird, die Kühnheit, den Ausgleich so darzustellen, als ob die Bauunternehmer durch den Verwaltungsrath der Ostbahn und die Anglobank derart genothzückt worden wären, dass dieselben, mit Zurücklassung von einigen Millionen, das Weite suchen mussten, während, wie der geehrte Leser nun weiss, die Ostbahngesellschaft es war, welcher durch diesen elenden Pact das Fleisch in Stücken vom Leibe gerissen wurde. Der „Pester Lloyd“ wusste den Actionären von fl. 1,200.000 Caution bei der Regierung und einer andern Caution im Betrage von einer Million bei der Anglobank, welche die Bauunternehmer zu Gunsten der Gesellschaft verfallen liessen, etwas vorzusingen. Will der hochzuverehrende Verwaltungsrath uns diese Millionen suchen helfen? Der Bericht desselben Verwaltungsrathes an die Generalversammlung erwähnt merkwürdigerweise die Million Caution bei der Anglobank, welche die Br. Waring zu Gunsten der Gesellschaft verfallen liessen, mit keinem Sterbenswörtchen, und auch die aus Eisenbahnanlehen bestehende Caution der Bauunternehmer bei der Regierung, musste denselben mit der Agio-Differenz zurückbezahlt werden. Sind wir im Unrecht? Der geehrte Leser möge, bevor wir in weitere

Untersuchungen über diesen famosen Ausgleich uns einlassen, ein wenig sich selbst in den diesbezüglichen Theil des Berichtes des Verwaltungsrathes vertiefen; derselbe lautet wörtlich:

Bis zum October 1870 sind die aufgestellten Arbeits-certificate ohne Anstand liquidirt worden.

Für den Monat October 1870 reichte die General-Bauunternehmung im November ein Certificat mit dem Betrage von 2 $\frac{1}{2}$  Millionen fl. Nominale ein.

Mit Rücksicht auf die Höhe der geforderten Summe und, nachdem der Ingenieur en chef von Seite der Gesellschaft auf das vertragsmässig motivirte Verlangen der Herren Waring im October 1870 von seinem Posten enthoben worden ist, und seine Agenden nur durch dessen Substituten provisorisch versehen wurden, daher der Verwaltungsrath damals eigentlich kein Organ besass, das im Sinne des Bau-Vertrages zur Prüfung des Certificates berufen gewesen wäre, wurde am 16. November 1870 der Beschluss gebracht, dass auf das Certificat einstweilen bloß ein Vorschuss von 1 Million Nominale gegeben, der Rest aber erst dann angewiesen werde, wenn zwei sofort auf die Linien entsendete technische Organe nach eingehender Prüfung des Standes der Bauarbeiten und Lieferungen an Ort und Stelle die Erfahrung machen, dass die im Certificat verzeichneten Percentsätze den factischen Leistungen wenigstens annähernd entsprechen. Unter Einem wurden die General-Bauunternehmer aufgefordert, ihrer Verpflichtung gemäss für die Stelle des Ingenieur en chef in kürzester Zeit eine geeignete Persönlichkeit in Vorschlag zu bringen.

Am 20. November und den darauf folgenden Tagen langten Telegramme von der Strecke ein, dass die Unternehmung ihren Angestellten gekündigt, die Arbeiter entlassen und die Fortsetzung der Arbeiten eingestellt habe. Auf eine diesbezüglich an dieselbe gerichtete officielle Anfrage, erwiderte der General-Bevollmächtigte der Herren Waring, dass sie auf Grund des Art. 11 des Bau-Vertrages das Recht zur beliebigen Beschränkung oder Vermehrung ihrer Arbeitskräfte haben, ohne dass

die Gesellschaft sich in die Angelegenheit mischen dürfe; übrigens seien die telegraphischen Berichte grundlose Uebertreibungen und Entstellungen.

Diese Vorkommnisse wurden auch Sr. Excellenz dem Herrn Communications-Minister ohne Verzug bekannt gegeben, und der Verwaltungsrath hielt am 24. November eine ausserordentliche Sitzung, in welcher die Herren Charles und Wilhelm Waring persönlich erschienen und nach Anhörung der Sachlage Ersterer im Namen seiner Brüder die Erklärung zu Protokoll gab, dass sie in Zukunft der Gesellschaft alle jene Mittel und Behelfe zur Verfügung stellen werden, welche sie zur Ausübung der unbeschränktesten Controle für nöthig erachtet, und dass die Generalbauunternehmung fest entschlossen sei, das Netz auf alle Fälle zu vollenden. Auch hob Herr Waring hervor, dass die theilweise Einstellung der Bauarbeiten desshalb verfügt wurde, da durch den unverhofften Rückhalt von  $1\frac{1}{2}$  Million Gulden der Verdienstsumme sie ausser Stand gewesen wären, die Arbeiter zu zahlen.

In Folge dieser Erklärungen und nachdem die Herren Waring bezüglich der Fortsetzung der Bauarbeiten sofort Dispositionen getroffen haben, andererseits aber auch von den zur Prüfung der Leistungen entsendeten Organen befriedigende Resultate gemeldet worden sind, sah sich der Verwaltungsrath veranlasst, den Rest des Verdienstbetrages nach Ueberprüfung des Certificate anzuweisen.

Die Arbeiten wurden factisch wieder aufgenommen, jedoch nicht mehr in dem Maasse, als es mit Rücksicht auf die Terminüberschreitungen geboten gewesen wäre. Auf die diesbezüglichen Anfragen und Aufforderungen des Verwaltungsrathes erklärte die Generalbauunternehmung, dass sie die der Bauführung ohnedies ungünstige Jahreszeit des eingetretenen Winters dazu benütze, um die unumgänglich nothwendig gewordene Reorganisation des Baupersonales und eine Herabminderung der unverhältnissmässig hinaufgeschraubten Arbeitslöhne durchzuführen.

Nachdem die angegebenen Ursachen alle Gründe der Wahrhaftigkeit für sich hatten und dem Verwaltungsrathe es wohl bekannt war, dass die Unternehmung durchschnittlich um 20% zu theuer arbeitete, so wurden die Erklärungen mit Beruhigung hingenommen und die Certificate der Monate November, December und Jänner ohne Anstand liquidirt, umsomehr, als die in denselben aufgenommenen Posten zum weit grössten Theile Lieferungen betrafen.

Am 13. Jänner 1871 reichte die General-Bauunternehmung ein Memorandum bei der Gesellschaft ein, in welchem letztere im betonten Interesse der Unternehmung dahin ersucht wurde, bei der h. Regierung unverzüglich Schritte zu thun, und zu erwirken, dass es gestattet werde, die concessionirten Linien anstatt in den 6 im §. 23 der Concession bezeichneten Theilstrecken successive in besserer Eintheilung und geringerer Länge zu eröffnen.

Der Verwaltungsrath kam dem Ersuchen nach und glaubte in diesem Schritte der General-Bauunternehmung die Bestätigung der ersten Absicht, den Ausbau zu vollenden, erblicken zu dürfen.

Schon bald darauf, u. z. am 8. Februar 1871 traten indess die Herren Waring mit einem zweiten bei weitem umfangreicheren Memorandum an die Gesellschaft heran, und erklärten in demselben ausdrücklich, dass sie die Bauarbeiten insolange nicht rückhaltslos und mit der nöthigen Beruhigung fortsetzen können, bis nicht bezüglich der Entschädigung ihrer vorgebrachten Verluste und gehalten Mehrauslagen und der Beseitigung aller darin angeführten, den schnellen Baufortschritt hemmenden Hindernisse geeignet verfügt würde.

Das Materiale des aus 40 Punkten bestehenden Memorandums theilt sich in zwei Gruppen ab, und zwar:

1. Ersatzleistungen, welche aus dem Grunde contract- und concessionswidrigen Vorgehens bestellter Mehrleistungen oder schuldbarer Verzögerungen gebühren;
2. berechnete Anträge, welche die Abwehr obiger Factoren des Schadens für die Zukunft hinsicht-

lich der noch nicht vollendeten Strecken zum Gegenstande haben.

Schon nach oberflächlicher Durchsicht der im Memorandum vorgebrachten Beschwerden und Anträge musste sich die Erkenntniss aufdrängen, dass der Verwaltungsrath einseitig, ohne Mitwirkung der h. Regierung, sich in gar keine Discussion des Memorandums einlassen könne, da alle Punkte desselben, mit äusserst geringer Ausnahme, sich aus dem Vorgehen der hohen Regierung herleiteten, resp. gegen dasselbe Sicherstellung und Schutz für die Zukunft suchten.

In Folge dessen hat der Verwaltungsrath am 10. Februar in Betreff der Erledigung des Memorandums eine Dringlichkeitseingabe an Se. Excellenz den Herrn Comm.-Minister gerichtet und denselben ersucht, dass er mit Rücksicht auf die oben angeführte Natur der im Memorandum vorgebrachten Beschwerden und Anträge, und die Würdigung dessen, dass der Beginn der Bausaison, welche unbedingt ausgenützt werden muss, falls das ganze Unternehmen nicht scheitern soll, an der Schwelle stehe, in der möglichst kürzesten Zeit aus den Vertretern der Parteien und der hohen Regierung, sowie auch der Anglo-Oesterreichischen Bank als unmittelbaren Rechtsvorgänger der Gesellschaft, eine Commission zusammenberufe, und derselben nach Prüfung des Memorandums die Vereinbarung dessen, was geschehen soll, zur Aufgabe stelle.

In Erledigung dieser Eingabe langte der Erlass vom 15. Februar 1871 herab, in welchem das hohe Communications-Ministerium, im Einverständnisse mit dem Finanzministerium, den Verwaltungsrath auffordert, dass er als Erbe der Verpflichtungen des ursprünglichen Concessionärs sich auch in den Genuss der ihm gebührenden Rechte setze und sämtliche Vermögenswerthe der Gesellschaft dem Unternehmen sichere, derart, dass selbe dem Verwaltungsrathe zu Bauzwecken zur Disposition stehen; ferner möge der Verwaltungsrath Verfügung treffen, dass die Bauarbeiten, insoferne es möglich ist, durch die Unternehmer und mit ihrem Einverständnisse,

falls aber diese sich weigern würden, auch ohne denselben je früher in der grösstmöglichen Ausdehnung in Angriff genommen und fortgesetzt werden. Das hohe Ministerium sicherter gleichzeitig seine Unterstützung dem Verwaltungsrathe zu und erklärte sich bereit, die etwa vorhandenen Beschwerden, wenn diese ihm unterbreitet werden und den obigen Anträgen entsprochen worden ist, einer eingehenden Prüfung zu unterwerfen, und wenn darunter begründete sind, bezüglich solcher mit dem Verwaltungsrathe in Verhandlung zu treten.

Auf Grund dieses Ministerial-Erlasses und unter Mittheilung desselben wurde die General-Bauunternehmung am 17. Februar mit Hinweis darauf, dass in dem Erlasse die sofortige Inangriffnahme der Bauarbeiten als Bedingung der Verhandlung der Beschwerden hingestellt erscheint, und diese Verhandlung selbst vermöge der Anzahl und der verwickelten Natur der Beschwerden eine viel längere Zeit in Anspruch nehmen würde, als dass die energievollste Weiterführung der Bauarbeiten ohne Gefährdung des Unternehmens selbst bis dahin aufgeschoben werden könnte, — aufgefordert, binnen Präclusivterminen eine schriftliche Erklärung über die sofortige Inangriffnahme der Bauarbeiten abzugeben und solche Thatsachen auszuweisen, aus welchen die factische Inangriffnahme mit voller Gewissheit hervorgeht, da im entgegengesetzten Falle der Verwaltungsrath bemüssigt sein würde, die Weiterführung der Arbeiten auf Kosten und Gefahr der General-Bauunternehmung selbst in die Hand zu nehmen.

Nachdem die am 22. Februar eingelangte Antwort des Generalbevollmächtigten der Herren Waring ausweichend lautete und ein im Beisein eines Vertreters des k. ungar. Comm.-Ministeriums, des gesellschaftlichen Minist.-Commissärs und eines Vertreters der Anglo-Oesterreich. Bank am 24. und fortgesetzt am 25. Februar 1871 gemachter commissioneller Versuche einer gütlichen Ausgleichung der Differenzen nicht nur gänzlich gescheitert ist, son-

dem bei dieser Gelegenheit protokollarisch constatirt worden war, dass die General-Bauunternehmung nicht gewillt sei, die Arbeiten in dem geforderten Maasse fortzusetzen, so hat der Verwaltungsrath am 27. Februar 1871 die General-Bauunternehmung für vertragsbrüchig erklärt und im Sinne des Schreibens vom 17. Februar die Fortführung der Bauarbeiten durch gesellschaftliche Organe umsomehr beschlossen, als die Aufforderung hiezu in dem oben citirten Ministerial-Erlasse selbst gegeben war.

Zur Ausführung dieses Beschlusses war vor Allem nöthig, dass die Gesellschaft mit der in Aussicht gestellten Regierungshilfe von allen vorhandenen Baumaterialien, Werkzeugen und Vorräthen Besitz ergreife und sich die freie Disposition über das bei der Anglo-österr. Bank in Depot befindliche Baucapital verschaffe.

In ersterer Richtung wurde bereits von der Fassung des obigen Beschlusses das Rechtsgutachten von zwei der angesehensten Advocaten Pest's eingeholt und dasselbe lautete dahin, dass unter den gegebenen Verhältnissen die rasche Besitzergreifung nur derart mit Erfolg durchgeführt werden kann, wenn die Gesellschaft nach vorhergegangener Verständigung der General-Bauunternehmung und unter Zuhilfenahme der Unterstützung der politischen Behörden das gesammte Bahnvermögen inventarisirt und sich in den factischen Besitz desselben setzt. Dieses Vorgehen wurde auch von Seite des Verwaltungsrathes acceptirt und wurden Organe nach Siebenbürgen entsendet, welche die Besitzergreifung sofort an mehreren Punkten begonnen und durchgeführt haben.

Was die freie Disposition über das Baucapital betrifft, diesbezüglich war die Erklärung der Anglo-Oesterr. Bank eingeholt, welche dahin lautete, dass, nachdem sie laut den bestehenden Verträgen mit der Uebernahme des Baufondes in ihre Verwahrung und Ver-

waltung die doppelte Verpflichtung auf sich nahm:

1. Aus demselben die von Seite der Gesellschaft zur Zahlung angewiesenen Verdienst-certificate zu Gunsten der Gebrüder Waring zu honoriren und

2. die Baufonds zu Gunsten ebenderselben zu verzinsen — die Bank die Fonds der Gesellschaft nur dann zur Verfügung stellen könne, wenn die königl. ungarische Regierung die Garantie in der Weise übernimmt, dass sie der Bank für jeden Anspruch der Gebrüder Waring Vetreterung leistet und selbe vollkommen klag- und schadlos stellt.

Das h. Communications-Ministerium hat auf die bezügliche Eingabe des Verwaltungsrathes mit dem Erlasse vom 11. März 1871 die Leistung der oben bezeichneten Garantie abgelehnt und darauf hingewiesen, dass zur Uebernahme der geforderten Haftung einzig und allein die Gesellschaft berufen sei, welche überdies auch hinlängliches Vermögen zur Sicherstellung der Bank besitzt; gleichzeitig erklärte auch das h. Ministerium, dass es die Uebernahme der Garantie von Seite der Gesellschaft zur genehmigenden Kenntniss nehmen würde.

Die Anglo-österreichische Bank, von dem Ministerialerlasse in Kenntniss gesetzt, beharrte in ihrem Antwortschreiben vom 22. März 1871 bei ihrer oben angeführten Forderung und erklärte in der von Seite der Gesellschaft, wenn auch mit Regierungs-Genehmigung, übernommenen Garantie eine ausreichende Sicherstellung um so weniger erblicken zu können, als die Gebrüder Waring ihr bereits notariellen Protest gegen jede Verfügung mit dem Baufonds intimiren liessen.

Nachdem somit die Grundbedingung der Organisirung und des Beginnes der Bauarbeiten, das hiezu nöthige Geld, dem Verwaltungsrathe nicht zur Disposition stand

und die Schädigung des gesellschaftlichen Unternehmens durch Zeitverlust, Entwerthung und Verschlechterung der inmitten der Ausführung unterbrochenen Bauarbeiten von Tag zu Tag in gesteigertem Maasse zunahm, nachdem ferner die Gebrüder Waring im Lande, ausser dem zu Bau- und Bahnzwecke bestimmten, kein greifbares Vermögen hatten, die Gesellschaft daher mit Rücksicht darauf, dass bezüglich der gegenseitigen Vollstreckung gerichtlicher Urtheile zwischen England und der österr.-ungar. Monarchie kein Staatsvertrag existirt, gezwungen gewesen wäre, einen höchst langwierigen und verwickelten Process mit unabseharem Ergebniss in England anzustrengen, bis zu dessen Austragung das Unternehmen schon durch die Last der Intercalar-Zinsen erdrückt worden wäre — so konnte man sich der Erkenntniss nicht verschliessen, dass eine friedliche Lösung des Bauvertrages im vitalsten Interesse der Gesellschaft gelegen wäre.

Ein Antrag ward diesfalls auch von Seite der General-Bauunternehmung im indirecten Wege gestellt. In Folge desselben begann zwischen dem Generalbevollmächtigten der Herren Waring, dem aus der Mitte des Verwaltungsrathes auf Grund des §. 57 der Statuten mit Vollmacht entsendeten Comité und dem gesellschaftlichen Verwaltungsrathe Herrn Dr. Weissel in Vertretung der Anglo-österr. Bank eine Reihe von Verhandlungen, welche endlich am 27. März 1871 zum Abschlusse eines definitiven Vergleiches führten.

Die Hauptbestimmungen dieses Vergleiches sind folgende:

1. Sämmtliche zwischen den Gebrüdern Waring und der Gesellschaft bestandenen Verträge, Uebereinkommen und Protokolle treten ausser Kraft und werden null und nichtig.

2. Die Gebrüder Waring treten von dem Weiterbau der ungarischen Ostbahn definitiv zurück und die Gesellschaft übernimmt den Weiterbau und die Vollendung

des Netzes, indem der Rest des Baucapitals ihr zur freien Disposition gestellt wird.

3. Alle auf den Linien befindlichen Bauvorräthe, Materialien, der gesammte Fundus instructus, überhaupt Alles, was die Herren Waring in Ungarn, Siebenbürgen und Rumänien (?) zu Bahn- oder Bauzwecken besitzen, übergeht, mit Ausnahme des unten Folgenden, in Bausch und Bogen in das Eigenthum der Gesellschaft.

4. Die Baarcaution der General-Bauunternehmung von 1,200.000 Gulden, gebildet aus den 10percentigen Rücklassen aus den Verdienstcertificaten, verfällt zu Gunsten der Gesellschaft.

5. Alle Forderungen auf Grund des Memorandums vom 8. Februar gegenüber der h. Regierung gehen auf die Gesellschaft über, und dieselbe erhält auch alle vorhandenen Baupläne, Zeichnungen, Inventare etc. zu ihrer Disposition.

Ausgenommen von der Abtretung sind der der Firma Waring Brothers und Eckersley gehörige Fundus instructus der I. Section Grosswardein-Klausenburg, die Bureaux sammt Einrichtung in Pest und die in Siebenbürgen zu provisorischen Zwecken mehrappropriirten Gründe, deren Eigenthum den Gebrüdern Waring vorbehalten blieb; ferner die unter dem 37. Punkte des Memorandums erwähnte Forderung an die h. Regierung auf Grund mehrbezahlter Intercalar-Zinsen(?) nach der Strecke Grosswardein-Klausenburg.

Die Gesellschaft zahlt an die General-Bauunternehmung als theilweisen Gegenwerth oberwählter Abtretungen und zu Honorirung der bereits eingereicht gewesen, jedoch unbeweglich gebliebenen Arbeitscertificate 24 und 25 ein für allemal die Pauschalsumme von 800.000 fl. in Baarem, und zwar in folgender Weise:

1. 300.000 fl. zu Händen der General-Bevollmächtigten der Gebrüder Waring sofort bei Fertigung des Vergleiches;

2. 300.000 fl. mittelst einer Anweisung an die Anglo-Oesterr. Bank derart, das selbe zwar Eigenthum der Gebrüder Waring werden, jedoch der Gesellschaft als Deckung für jene Ansprüche zu dienen haben, welche sie auf Grund der von der General-Bauunternehmung im Sinne des Vergleiches übernommenen Lieferungs-, Bau- und Expropriations-Verträge, sowie Grundoccupationen an die Gebrüder Waring zu stellen haben wird. Aus dieser Summe waren auch mit Einwilligung der Gesellschaft solche ausstehende Schulden der Gebrüder Waring zu begleichen, welche sich auf die von der Gesellschaft übernommenen Verträge gründeten.

3. Der Rest von 200.000 fl. verblieb in den Händen der Gesellschaft, und es waren aus demselben die Schulden der Bauunternehmung auf der Strecke, und zwar vor Allem jene Verbindlichkeiten zu begleichen, wegen welcher die in das Eigenthum der Gesellschaft übertragenen Materialien und Gegenstände des Fundus instructus mit gerichtlichem Beschlag belegt waren (!)

Bezüglich der aufrecht bestandenen Lieferungs- und Arbeitsverträge wurde festgesetzt, dass die Gesellschaft solche zur weiteren Abwicklung nur dann zu übernehmen hat, wenn selbe ihr binnen einem bestimmten Präclusiv-Termine übergeben werden. Selbst für den Fall der rechtzeitigen Uebergabe aber wurde die Liquidirung vorbehalten, derart, dass, falls auf Grund einzelner Verträge in die Certificate grössere Summen aufgenommen waren, als die Bauunternehmung den Contrahenten factisch bezahlt hat, das Mehrangewiesene der Gesellschaft aus den deponirten 300.000 fl. zu ersetzen sein wird.

Endlich wurde noch rücksichtlich der bei der h. Regierung für eine Summe von einer Million Gulden erliegenden Cautions-Effecten, bestehend in 1,200.000 fl. in ungarischen Eisenbahn-Anlehensobligationen, vereinbart, dass die Gesellschaft als Entschädigung für die Coursdifferenz den Betrag von 52.000 fl. an die Gebrüder Waring sofort auszahle; die Effecten

verblieben hingegen dann Eigenthum der Gesellschaft.

Der rechtskräftig abgeschlossene Vergleich wurde am 31. März 1871 sowohl dem k. ung. Communications-, als auch dem Finanzministerium zur Kenntnissnahme in Abschrift mitgetheilt. Die Erledigung der bezüglichlichen Unterbreitung ist bisher nicht herabgelangt.

In Ausführung der getroffenen Stipulationen wurde sofort eine Commission aus Vertretern beider Parteien auf die Linien entsendet, welche die angemeldeten Forderungen der Subunternehmer und Gläubiger zum weit grössten Theile beglich und nur einzelne Parteien, die mit überspannten oder unbegründeten Forderungen auftraten, auf den Rechtsweg verwies. Die ausbezahlten Schulden betragen 230.000 fl., und es mussten daher 30.000 fl. aus den deponirten 300.000 fl. entnommen werden.

Nach Rückkehr der Commission begann die Prüfung der innerhalb des festgesetzten Termines überreichten Verträge.

Die Prüfung der mit den Fabriken geschlossenen Verträge bot keine besonderen Schwierigkeiten und die auf solche Verträge rückständigen Forderungen der Lieferanten wurden bald festgesetzt und aus den 300.000 fl. zur Zahlung angewiesen.

Anders verhielt es sich mit den auf den einzelnen Strecken geschlossenen Verträgen, da in Abwesenheit der betreffenden Streckenorgane über den wahren Stand eines grossen Theiles derselben keine Aufklärungen verschafft werden konnten, eine Erhebung an Ort und Stelle aber viel mehr Zeit in Anspruch genommen hätte, als zur Verfügung stand.

Nachdem diese Verträge jedoch nicht von wesentlicher Bedeutung waren und auch der Stand der Expropriations- und Terrain-Occupations-Angelegenheiten als ein solcher erkannt werden musste, der in Folge der Mangelhaftigkeit und theilweisen Mangels aller Behelfe erst nach Monaten einigermaßen klar gestellt werden

können, so erschien die Lösung der schwebenden Fragen durch ein Finalarrangement im Interesse beider Parteien, insbesondere der Gesellschaft aus dem Grunde, dass die volle ungetheilte Aufmerksamkeit auf die Organisirung und je frühere Weiterführung des Baues gewendet werden könne.

Nach längeren Verhandlungen kam das Finalübereinkommen vom 12. Juni zu Stande, in welchem die Gebrüder Waring auf alle ihnen im ersten Vergleiche vorbehaltenen Rechte verzichteten, die Gesellschaft hingegen die ihr terminmässig übergebenen Verträge ohne Vorbehalt zu ihren Lasten übernahm und den Herren Waring bezüglich derselben Klag- und Schadloshaltung zusicherte.

Nach Abschluss dieses Uebereinkommens hörten alle Rechtsverhältnisse und Beziehungen zwischen der Gesellschaft und ihrer gewesenen General-Bauunternehmung auf. So weit der Bericht des Verwaltungsrathes.

## VIII.

Die Geschichte der Ausgleichsverhandlungen mit Br. Waring, welche wir so eben aus dem Berichte des Verwaltungsrathes reproducirten, bildet ein bedeutendes Stück Ostbahngeschichte. Wir erschen aus denselben, dass bis October 1870 eine rührende Harmonie zwischen der General-Bauunternehmung und dem Verwaltungsrathe herrschte. Erstere producirte Arbeits-Certificate, letztere bezahlte ohne Anstand dieselben.

Was unmittelbar vor dem Monat October, von welcher Zeit die Krise bei der Ostbahn datirt, geschehen ist, deutet der Verwaltungsrath mit keiner Silbe an, und doch musste mit

einem Male sich dergleichen Etwas wie die Schraube von einer Maschine losgelöst haben; denn der Ingenieur en chef, welcher, wie wir wissen, laut Vertrag mit den weitgehendsten Befugnissen ausgestattet war — Herr Lehmann aus Rendsburg, dessen Verdienste um die Ostbahn nicht bestritten werden können, war er doch derjenige, welcher jedes Arbeits-Certificat zu prüfen und zur Zahlung anzuweisen hatte, — wurde plötzlich, auf das „vertragsmässige“ Verlangen der Brüder Waring, seiner Stelle enthoben.

Es liegt auf der Hand, dass die Absichten der Brüder Waring, als sie einsahen, dass es nun bald zum Bruche kommen müsse, dahin zielten, die Ostbahngewässer in jeder Weise zu trüben, um desto besser in denselben fischen zu können. Während, wie es schien, der Verwaltungsrath noch im Finstern herumtappte, waren sich die Herren ihrer Zwecke vollkommen bewusst. Nachdem die saftige Citrone genug ausgepresst war, galt es noch, die Gesellschaft um einige Millionen zu beschwindeln und sodann unter irgend einem Vorwande dieselbe im Stiche zu lassen.

Wie prächtig dies den Brüder Waring gelungen ist, werden wir aus Nachfolgendem ersehen.

Für den Monat October 1870 reichten die Bauunternehmer ein Certificat mit dem Betrage von  $2\frac{1}{2}$  Millionen Nomin. ein.

Zum ersten Male fühlte sich der Verwaltungsrath etwas befangen und der bisher stets willige Zahlmeister zögerte, die  $2\frac{1}{2}$  Millionen anzuweisen.

Hätte nun der Verwaltungsrath ein wenig die Situation erwogen, wozu freilich nothwendig gewesen wäre, die Kreide in die Hand zu nehmen und die Summe der fertig gemachten Bauten mit den ausgezahlten Beträgen zu vergleichen, würde wahrscheinlich die Ostbahngesellschaft nicht in die pitoyable Lage gekommen sein, in welcher sie sich thatsächlich befindet, denn man hätte unbedingt ein halbes Dutzend Millionen den Krallen Waring's entreissen können. Der Winter rückte heran und die ungünstige Jahreszeit wäre zu benützen gewesen, um eine Enquête zur Ueberprüfung der Bauten und Rechnungen zu veranstalten. Der Verwaltungsrath hätte dadurch unzweifelhaft ein klares Bild von der Situation erlangt und zur Einsicht

kommen müssen, dass er bereits zu viel Gelder an die Bauunternehmung verabfolgt habe und daher eine Krisis früher oder später über die Ostbahn hereinbrechen müsse. Derselbe scheint jedoch von Anfang bis zu Ende mit Blindheit geschlagen gewesen zu sein, oder wir haben es mit einem jener psychologischen Räthsel(?) zu thun, welche die Ostbahngeschichte dutzendweise zu lösen gibt. Der Verwaltungsrath fasste seine Function in einem ganz eigenthümlichen Sinne auf. Er geberdete sich einfach als Zahlmaschine und ähnlich jenem vertrockneten Schreiber, welcher mechanisch sein eigenes Todesurtheil copirte, ohne dabei an etwas Anderes, als den todten Buchstaben zu denken, nahm er ein Arbeits-Certificat nach dem andern von der Bauunternehmung entgegen und liess 14 Tage darauf, coûte que coûte, die Zahlung folgen, ohne nach vor oder rückwärts zu schauen. Wie es scheint rechnet jedoch diese gefügige Vertretung der Actionäre nach den Regeln einer ganz eigenthümlichen Arithmetik, denn dieselbe beginnt, wie wir wissen, ihren Bericht an die Generalversammlung mit einem feierlichen Protest gegen die von der bösen Welt aufgestellte Behauptung, dass die Brüder Waring mehr bekommen hatten, als ihnen laut Vertrag gebührte. Ja, wenn man in diesem Falle nur wüsste, wo der Gegenwerth für die an die Bauunternehmer ausgezahlten  $36\frac{1}{2}$  Millionen effective Gulden zu finden ist!

Unerklärlicher erscheinen noch die Rechnungen des Verwaltungsrathes, wenn man dessen Brief vom 19. Jänner 1871 an sämtliche Redactionen sich vor Augen hält, welcher durch einen Artikel des seligen Hofraths Warrens provocirt wurde. Derselbe lautet:

„Geehrte Redaction! In der letzten Nummer Ihres geschätzten Blattes erschien unter der Aufschrift: „Eine merkwürdige Geschichte“ eine längere Mittheilung, in welcher ein Fall erzählt wird, welcher bei einer der im Bau begriffenen ungarischen Bahnen eingetreten sein soll, und wonach an die ausländischen Bauunternehmer der fraglichen Bahn von Seite der Gesellschaft um mehrere Millionen bereits mehr ausbezahlt worden wären, als der Werth der geleisteten Arbeit beträgt, so dass die Interessen der Actionäre gefährdet erscheinen, umsomehr,

da die Bauunternehmung die Weiterführung der Arbeiten definitiv abgebrochen hat.

„Obwohl die betreffende Bahn nicht ausdrücklich genannt war, so ist doch mehrseitig die ungarische Ostbahn als diejenige bezeichnet worden, auf welche sich die Bemerkungen der „Wochenschrift“ beziehen. Für den Fall, als diese Annahme richtig wäre, was die geehrte Redaction allein zu entscheiden in der Lage ist, beehren wir uns, bezüglich der Verhältnisse der Ungarischen Ostbahn die nachfolgenden Aufklärungen zur Verfügung der geehrten Redaction zu stellen.

„Die Arbeits-Certificate der Bauunternehmung der Ungarischen Ostbahn werden monatlich durch diese Bauunternehmung zusammengestellt und mit allen nöthigen Belegen, wie Lieferscheinen, Versicherungs-Polizzen etc. versehen dem Ingenieur en chef der Gesellschaft übergeben. Dieser vergleicht die aufgenommenen Ansätze des Certificate mit den Belegen und den eingelangten Rapporten der exponirten gesellschaftlichen Organe, prüft deren Bewerthung und beantragt in der Sitzung des Verwaltungsrathes die anzuweisende Summe, welche jedoch erst dann zur Auszahlung gelangt, wenn das Certificat von Seite des hiezu designirten Comité's überprüft und die beantragte Summe für richtig befunden wurde.

„Die angewiesenen Summen umfassen nicht bloß die auf der Strecke sichtbaren effectiven Bauten, sondern nebst anderen Ausrüstungsgegenständen und Materialien auch die Fahrbetriebsmittel und insbesondere die Schienen, deren Anschaffung dem bereits vollendeten Baue weit voraus ist, und welche zu nicht geringem Theile auch schon für kaum noch in Angriff genommene Theile der Bahn vorhanden sind.

„Für die Gewissenhaftigkeit in der Ausfolgung der Theilzahlungen spricht eben jene Differenz, deren auch in Ihrem geehrten Blatte Erwähnung geschieht, und welche darin ihren Grund hatte, dass in Folge eines Wechsels in der Person des mit der Prüfung des Certificate betrauten Ingenieurs

en chef die Honorirung des Certificats für so lange verweigert wurde, bis nicht über den Stand der Arbeiten seitens der gesellschaftlichen Organe die nöthigen Berichte eingelangt wären; nach Eintreffen dieser durchaus beruhigenden Berichte wurde die Zahlung geleistet und haben gleichzeitig die Brüder Waring, welche in Folge der verschobenen Zahlung die Arbeiten zeitweilig sistirt hatten, in der vollen Sitzung des Verwaltungsrathes zu dessen voller Beruhigung die bestimmte Erklärung zu Protokoll gegeben, dass sie ihren vertragsmässigen Verpflichtungen in allen Fällen nachkommen, die Bahn ausbauen und die Bahnarbeiten sofort wieder in Angriff nehmen werden.

„Wenn dies letztere, nämlich die Inangriffnahme und Fortsetzung der Arbeiten nicht sofort in dem Maasse geschehen ist, in welchem vorher die Arbeiten geführt wurden, so erklärt sich dies, abgesehen von der gegenwärtig herrschenden, für Bauarbeiten entschieden ungünstigen Witterung durch den Umstand, dass die Bauunternehmung eine durchgreifende Reorganisation ihres Baupersonales vornimmt, in Folge dessen mehrere Angestellte entlassen wurden, ohne dass alle leer gewordenen Stellen sofort wieder durch andere taugliche Individuen besetzt werden konnten. — Die vertragsmässigen Verpflichtungen der Brüder Waring stehen unter allen Umständen nach wie vor aufrecht, und nichts berechtigt zu der Annahme, dass diese wohl accreditirte Firma (!) diesen Verpflichtungen nicht im vollen Umfange nachkommen werde.

Pest, am 19. Jänner 1871.

Achtungsvoll

„Ungarische Ostbahn.“

Will uns das Comité der Ostbahngesellschaft, welches sich einfach als „ungarische Ostbahn“ unterschreibt, nicht die nöthige Aufklärung zukommen lassen, wie bei einer angeblich so complicirten Revision der Rechnungen die an Waring geleisteten Zahlungen eine so unverhältnissmässige Höhe erreichen konnten? Wir stellen hiermit dieselbe Frage an alle diejenigen, welche

einige Kenntniss vom Eisenbahnbau besitzen, denn unser Latein reicht leider durchaus nicht hin, diese schwierige Frage zu beantworten. Wenn wir ferner auch Ursache anzunehmen haben, dass der Verwaltungsrath im grossen Ganzen der Dupe der Brüder Waring gewesen ist, so bleibt noch immer die Frage offen, wie es kommen konnte, dass derjenige Theil des Verwaltungskörpers, welchem einige Vertrautheit mit dem Gegenstande zugemuthet werden kann, und welcher durchaus nicht den Ruf besitzt, so leichtin irgend Jemandem die Kastanien aus dem Feuer zu holen — dass, mit einem Worte, die Herren: Heinrich v. Lévy, Dr. M. Falk, Gustav v. Springer, Dr. Weissel etc. die Baurechnungen gutheissen konnten, auf Grund welcher einige Millionen an Brüder Waring ausgefolgt wurden, für die keine entsprechende Gegenleistung vorhanden war?

Doch — *revenons à nos moutons!* — Die Bauunternehmung reichte im Monat October ein Certificat im Betrage von  $2\frac{1}{2}$  Millionen ein. Mit Rücksicht auf die Höhe der geforderten Summen, und nachdem, wie es heisst, kein Organ vorhanden war, um das Certificat zu prüfen, beschloss der Verwaltungsrath, einstweilen bloß einen Vorschuss von einer Million Nominal auf das Certificat zu zahlen, den Rest aber erst dann zur Zahlung anzuweisen, wenn nach eingehender Prüfung des Standes der Bauarbeiten und Lieferungen die Erfahrung gemacht sein werde, dass die im Certificat verzeichneten Percentsätze den factischen Leistungen wenigstens annähernd entsprechen.

Diese naturgemässe Vorsorge zu treffen, kam dem Verwaltungsrathe etwas spät in den Sinn. Die Brüder Waring rochen den Braten und antworteten sofort mit Arbeitseinstellung auf der ganzen Linie. Derlei Vexationen, welche der Verwaltungsrath im Schilde führte, kamen ihnen nie ungelegener als jetzt.

Pfiflig, wie die Herren aus England aber waren, vermieden sie Alles, was den offenen Bruch herbeiführen konnte; denn als der Verwaltungsrath, welcher mit Telegrammen aus

Siebenbürgen über die Arbeitseinstellung der Bauunternehmer überschüttet wurde, diesbezüglich eine officielle Anfrage an dieselbe richtete, antworteten sie ebenfalls officiell: „dass es sich um Uebertreibungen und Entstellungen handle, und dass ausserdem es dem Verwaltungsrathe nicht zustehe, derlei Recherchen anzustellen, indem es den Bauunternehmern nach §. 11 des Bauvertrages freistehe, die Arbeitskräfte zu beschränken oder zu vermehren“, — ja die Vermessenheit der Bauunternehmer, welche bereits seit lange an ihrem famosen 140 Bogen langen Memorandum arbeiteten, und dasselbe wahrscheinlich einen Tag, nachdem sie den Bau der Ostbahn in Angriff nahmen, begonnen hatten, ging, wie wir wissen, so weit, in einer ausserordentlichen Sitzung des Verwaltungsrathes die Erklärung zu Protokoll zu geben, „dass sie in Zukunft der Gesellschaft alle jene Behelfe zur Verfügung stellen werden, welche sie zur Ausübung der unbeschränktesten Controle für nöthig erachtet und dass die Generalbauunternehmung fest entschlossen sei, das Werk auf alle Fälle zu vollenden.“ Auch das hoben Waring hervor, dass die theilweise Einstellung der Bauarbeiten desshalb verfügt worden sei, weil durch den unverhofften Rückfall von 1 $\frac{1}{2}$  Millionen sie ausser Stand gewesen wären, die Arbeiter zu zahlen. Und doch hatten dieselben den Gewinn von der Emission sämtlicher Titres bereits eingesackt und ausserdem noch ungefähr sechs Millionen mehr empfangen, als ihnen zukam!

In Folge dieser Erklärung, und nachdem, wie es im Bericht heisst, die zur Prüfung der Leistungen entsendeten Organe befriedigende (!) Resultate gemeldet hatten, sah sich der Verwaltungsrath veranlasst, den Rest des Verdienstbetrages nach Ueberprüfung des Certificats anzuweisen.

Letzteres war aber auch die einzige Sorge der Brüder Waring, und aus dieser Ursache wurde der Verwaltungsrath am Narrenseil geleitet, denn Waring, welche längst beschlossen, die Ostbahn im Stiche zu lassen, führten vor dem Verwaltungsrathe, anstatt die Arbeiten fortzusetzen, Potemkin'sche Dörfer auf, und als derselbe so naiv war, abermals Brüder Waring darüber zur Rede zu stellen, schützten diese die ungünstige Jahreszeit vor, welche sie dazu benützten um das Baupersonale

zu reorganisiren und eine Herabminderung der unverhältnissmässig hoch hinaufgeschraubten Arbeitskräfte durchzuführen.

Thatsächlich benützten die Bauunternehmer die langen Winterabende dazu, ihre Angelegenheiten bei der Ostbahn möglichst vorthellhaft abzuwickeln, und das famose Memorandum fertig zu bringen, welches dazu bestimmt war, deren Rücken zu decken, wenn der Zeitpunkt herangerückt sein würde, sich von der Ostbahn auf gut englisch zu empfehlen. Um dem Verwaltungsrathe indessen zu beweisen, wie sehr sie trotz des strengen Winters, während welchem die Bauarbeiten ruhen mussten, für das Wohl der Ostbahn bedacht seien, wurden fortwährend Lieferungen von Schienen und Materialien effectuirt und der Verwaltungsrath zahlte ruhig drei Monate (November 1870 bis Jänner 1871) fort, d. h. blieb abermals an dem Speck hängen, welchen Br. Waring gelegt hatten. Denn diese Lieferungen waren weit weniger für die Bauunternehmung, als für die Taschen der Brüder Waring heilsam. Es liegt dies auf der Hand. Die pfffigen Bauunternehmer hätten, wenn es möglich gewesen, die letzte Schraube für die Ostbahn geliefert — wenn nur ein Gewinn dabei herausschaute. Man wird diese fleissigen Lieferungen von Schienen und Material sehr erklärlich finden, wenn man weiss, dass die Bauunternehmer blos die Consignation und die Versicherungs-Polizze über derartige Lieferungen vorzuweisen brauchten, damit der Verwaltungsrath die Rechnungen bezahle. Br. Waring bekamen also für jeden Centner Schienen etc. den Nutzen sofort baar auf die Hand gezählt. Das Bauen überliessen sie wohlweislich einem Andern.

Der Verwaltungsrath, welcher in süsser Ruhe sich wiegte, sollte aber noch besser geködert werden. Am 13. Jänner, als Br. Waring bereits ihre Stiefel zur Reise gesalbt hatten, reichte die General-Bauunternehmung ein Memorandum bei der Gesellschaft ein, in welchem letztere „im betonten Interesse der Unternehmung“ dahin ersucht wurde, bei der Regierung unverzüglich Schritte zu thun und zu erwirken, dass es gestattet werde, die concessionirten Linien successive in besserer Eintheilung und geringeren Längen zu eröffnen.

Der Verwaltungsrath jubelte — dergleichen ist wenigstens aus dessen Bericht ersichtlich — und kam dem Ersuchen der

Br. Waring sofort nach, indem er, wie es heisst, „in diesem Schritte der General-Bauunternehmung die Bestätigung der ersten Absicht, den Ausbau zu vollenden, erblicken zu dürfen glaubte.“

Doch schon drei Wochen nachher geht das Tragikomische der Ostbahngeschichte in die vollendete Tragik über. Am 8. Februar, also zwei Monate, nachdem Br. Waring die bekannte officielle Erklärung abgegeben hatten, laut welcher sie sich verpflichteten, in Zukunft der Gesellschaft alle jene Mittel und Behelfe zur Verfügung zu stellen, welche dieselbe zur Ausübung der unbeschränktesten Controle für nöthig erachtet und das Ostbahnnetz auf alle Fälle zu vollenden — vierzehn Tage, nachdem dieselben Br. Waring, volle Unschuld des Herzens heuchelnd, ein Memorandum bei der Gesellschaft eingereicht hatten, mittelst welchem letztere „im betonten Interesse der Unternehmung,“ dahin ersucht wurde, bei der Regierung unverzüglich Schritte zu thun, dass es gestattet werde, die concessionirten Linien in besserer Eintheilung und geringerer Länge zu eröffnen — rückten Br. Waring mit dem 140 Bogen-Memorandum heraus und erklärten ausdrücklich in demselben, dass sie die Bauarbeiten so lange nicht rückhaltslos und mit der nöthigen Beruhigung fortsetzen können, bis nicht bezüglich der Entschädigung ihrer vorgebrachten Verluste und gehabten Mehrauslagen und der Beseitigung aller darin aufgeführten, den schnellen (?!) Baufortschritt hemmenden Hindernisse geeignet verfügt werde. — Ja noch mehr, die Bauunternehmer gaben sich nicht damit zufrieden, dass der Verwaltungsrath die Erklärung abgab, dieses Memorandum bei der Regierung zu vertreten und alles Mögliche aufzubieten, damit dieselbe begründeten Anforderungen unverzüglich entspreche. — Die Bauunternehmer, welche den Zeitpunkt für den angemessensten hielten, den Bau der Ostbahn im Stiche zu lassen, verlangten, dass sofort den in ihrem Memorandum enthaltenen Anforderungen entsprochen werde, und waren herzlich froh, als der Verwaltungsrath seine bisher thatsächlich vorhandene oder simulirte Begriffsstützigkeit aufgab und endlich einzusehen begann, um was es sich eigentlich handle. Die Dinge entwickelten sich übrigens ganz nach Wunsch der Br. Waring mit der mög-

lichsten Schnelligkeit, nachdem -- wie es im Berichte heisst, „ein im Beisein eines Vertreters des königl. ungarischen Communications-Ministeriums, des gesellschaftlichen Ministerial-Commissärs und eines Vertreters der Anglo-Oesterr. Bank am 24. und fortgesetzt am 25. Februar 1871 gemachter commissioneller Versuch einer gütlichen Ausgleichung der Differenzen nicht nur gänzlich gescheitert ist, sondern bei dieser Gelegenheit protokollarisch constatirt worden war, dass die General-Bauunternehmung die Arbeiten fortzusetzen sich weigerte, so hat der Verwaltungsrath am 27. Februar 1871 die General-Bauunternehmung für vertragsbrüchig erklärt.“

Die ungarische Regierung, respective das Communications-Ministerium, hatte freilich schon früher den wahren Stand der Sache erkannt. Als der Verwaltungsrath das Memorandum der Bauunternehmer dem Communications-Ministerium übersandte, antwortete dasselbe im Einverständnisse mit dem Finanzministerium sofort mit einem Erlass an den Verwaltungsrath, in welchem derselbe aufgefordert wurde, sich als Erbe des Concessionärs zu betrachten, sich in den Genuss der ihm gebührenden Rechte einzusetzen, respective sämtliche Vermögenswerthe der Gesellschaft dem Unternehmen zu sichern und im Falle die Bauunternehmer sich weigern sollten, ihre Aufgabe zu vollenden, den Bau in eigener Regie fortzusetzen. Gleichzeitig erklärte, wie wir wissen, sich die Regierung bereit, die etwa vorhandenen Beschwerden einer eingehenden Prüfung zu unterziehen, und wenn darunter begründete sind, bezüglich solcher mit dem Verwaltungsrathe in Unterhandlung zu treten etc.

Der musste in der That mit Blindheit geschlagen sein, welcher nach dem perfiden Spiel der Bauunternehmung nicht sofort einsah, dass es sich bei derselben hier um nichts Anderes, als um den nöthigen Vorwand handelte, um sich sobald als möglich ihrer Vertragspflichten zu entledigen. Diesem energischen Auftreten der ungarischen Regierung, welches freilich zu dem bei der Constituirung der Ostbahn beobachteten „Laisser aller“ einen derben Gegensatz bildete, ist es zu verdanken, dass die Euterbeule zum Platzen kam und der Casus belli endlich gestellt wurde. Es wirkt überhaupt komisch, zu sehen, wie der Verwaltungsrath sich mit einer Art von Verzweiflung an Br.

Waring klammerte, während diese alles Mögliche thaten, sich dieser lästigen Umarmung zu entziehen. Der Verwaltungsrath scheint eben erst nach und nach den Ernst der Situation erkannt zu haben.

Wahrscheinlich genigte den Regierungsvertretern, welche unbefangener urtheilen konnten, weil sie den Stand der Baurechnungen nicht kannten, ein Blick in das voluminöse Memorandum, um zu der Ueberzeugung zu gelangen, dass es sich bei Br. Waring um kein ehrliches Spiel handelte, und sie fanden es daher unter allen Umständen für angemessen, dieselben durch den Verwaltungsrath zu zwingen, Farbe zu bekennen. Es soll damit durchaus nicht in Abrede gestellt werden, dass die Bauunternehmung Differenzen mit der Regierung auszutragen hatte. Es machen sich solche, mehr oder weniger, bei jeder grossen Bauunternehmung geltend. Bedenkt man jedoch, dass Pläne und Voranschläge der ersten, 20 Meilen langen Strecke seit Jahren festgestellt und approbirt waren, und dass die beiden nachfolgenden Sectionen im halbfertigen Zustande zurückblieben, so liegt es auf der Hand, dass die schwebenden Differenzen schwerlich danach angethan waren, um den Vertragsbruch der Bauunternehmer zu motiviren.

Beschäftigen wir uns nun ein wenig mit dem Vergissmeinnicht, welches Br. Waring der ungar. Regierung präsentirten. Wie lange Zeit braucht es überhaupt nach der Einsicht des Lesers, um ein 140 Bogen starkes Memorandum zu Stande zu bringen, und wie viel Zeit ist nach dessen Einsicht dazu nöthig, ein so langgestrecktes Beschwerde- und Wunschebuch durchzulesen, geschweige denn zu studiren und einen Entschluss darüber zu fassen? Nehmen wir an, das ungarische Communications-Ministerium hätte sofort alle Regierungsgeschäfte radical beseitigt und sich an diese Riesenaufgabe gemacht, wie viel Zeit — die für die nöthigen Recherchen auf der Ostbahn-Strecke mitgerechnet —, hätte es bedurft, um sich ein klares Bild von den Beschwerden und Ansprüchen der Bauunternehmung zu machen? Gibt es also eine grössere Satyre als diejenige, wenn Br. Waring prätendirten, es solle den in diesem Memorandum ausgesprochenen Wünschen und Forderungen sofort von der Regierung entsprochen werden!

Und in der That, Nichts charakterisirt besser die Ansprüche der englischen Bauunternehmer, als die unverschämte Forderung derselben, ihr Memorandum sans Phrase als heilige Schrift zu acceptiren!

Sehen wir nun, welche Consequenzen der offen zu Tage getretene Contractbruch der Bauunternehmer nach sich zog.

Selbstverständlich galt es vor Allem, dass die Gesellschaft von sämmtlichen vorhandenen Baumaterialien, Werkzeugen und Vorräthen Besitz ergriff und sich die freie Disposition über das bei der Anglo-Bank in Depot befindliche Baarvermögen verschaffte. —

Ersteres geschah ohne Hindernisse. Die gesammten Bauvorräthe wurden inventarisirt und die Besitzergreifung an allen Punkten durchgeführt. Was jedoch Letzteres betrifft, so wissen unsere Leser bereits, wie schmachvoll sich die Anglo-Oesterr. Bank gegen die Gesellschaft benahm, und dass ausserdem durch deren Schlussrechnung die Gesellschaft einen Agioverlust von circa fl. 400.000 erlitt. Es existirt, freilich nebenbei bemerkt, ein Punkt in dem halsabschneiderischen Pariser Verträge, (Bordereau Regulateur §. I.), wodurch die von der Anglo-Oesterr. Bank beliebte Abrechnungsmethode einen Schein der Berechtigung für sich hat, und soll ein gesetzeskundiger Rechtsanwalt diese Abrechnung approbirt haben. Um so schlimmer für die genannte Bank, welche einen Vertrag der von ihr gegründeten Ostbahngesellschaft meuchlings aufbürdete, der jede Gattung von Schelmenstücken enthielt, und dessen Vertragspunkte sammt und sonders gegen die Interessen der Gesellschaft gedeutet werden konnten!

Bevor wir uns mit dem Ausgleich näher beschäftigen, müssen wir nochmals darauf zurückkommen, dass, sobald Br. Waring sich weigerten, den Bau zu vollenden, wozu sie im Sinne des Vertrags verpflichtet waren, laut dem Wortlaut desselben Vertrages ein Schiedsgericht einzuberufen gewesen wäre, dessen Forum die Streitsache zu entscheiden gehabt hätte und in erster Linie hätte die Anglo-Oesterr. Bank als treue Hüterin der Pariser Verträge auf die Einsetzung eines Schiedsgerichts bestehen sollen. Wir sehen jedoch, dass von diesem bei ehrlichen Leuten üblichen Auskunftsmittel kein Gebrauch gemacht

wird. Br. Waring war es natürlich darum zu thun, die Sachlage möglichst zu verwirren und in die Länge zu ziehen, und nicht gegen sie erheben wir den Vorwurf, dass von dem im Vertrage vorgesehenen Appell an ein Schiedsgericht kein Gebrauch gemacht wurde. Es heisst nämlich §. 14 des Pariser Vertrages:

Dans le cas où il surviendrait un désaccord au sujet de l'exécution de ce contrat vis-à-vis de la Société future, il a été convenu que toute difficulté serait soumise à un tribunal arbitral, pour la composition duquel les deux parties s'entendront.

Ce tribunal arbitral procédera, sans être tenu aux formes ordinaires de procédure, et les deux parties se soumettront à son jugement en renonçant formellement à tout acte de procédure.

Wir wissen wohl aus dem Berichte des Verwaltungsraths, dass ein im Beisein eines Vertreters des königl. ungarischen Communications-Ministeriums, des gesellschaftlichen Ministerial-Commissärs und eines Vertreters der Anglo-Oesterr. Bank am 24. und 25. Febr. 1871 gemachter „commissioneller Versuch einer gütlichen Ausgleichung der Differenzen“ gänzlich gescheitert ist; es liegt jedoch auf der Hand, dass es sich hier, wo die gegnerische Partei keine Vertrauensmänner beige-stellt hatte, um einen „gütlichen Ausgleich“, jedoch um kein Schiedsgericht handelte. Dagegen heisst es in dem Bericht des Verwaltungsraths, dass man deshalb zu einem Ausgleiche gezwungen war, weil man sonst darauf hingewiesen worden wäre, einen höchst langweiligen und verwickelten Process in England zu führen. Dagegen lässt sich Vieles einwenden, wir constatiren jedoch blos, dass die einzige Vertragsbestimmung, welche zufällig zu Gunsten der Gesellschaft ausgefallen wäre, keine Beachtung fand, und wir können auf diesen heilsamen Vertragspunkt kein allzugrosses Gewicht legen, denn in dem oft citirten Löwenvertrag wurde von vornherein dafür gesorgt, dass derjenige Contrahent, welcher von Beginn Böses im Schilde führte, durch ein Hinterpörtchen ent-wischen konnte. Es heisst nämlich in dem grausamen Französisch des Paragraphen, welcher bei Streitigkeiten es beiden Parteien zur Pflicht macht, sich einem Schiedsgericht zu unterwerfen, im letzten Absatz:

Si dans les quinze jours on n'était pas tombé d'accord pour la constitution de ce tribunal arbitral, les difficultés seraient déferées à l'autorité judiciaire compétente.

D. h. nach dem Codex des Herrn Carl von Meyer, Ex-Vice-Präsidenten der Anglo-Oesterreichischen Bank, und der Br. Waring mit kurzen Worten: die Parteien „müssen“ sich einem Schiedsgericht unterwerfen, notabene — wenn es ihnen „beliebt.“

Br. Waring hatten freilich alle Ursache, ein Schiedsgericht zu vermeiden, denn sie würden schwerlich Schiedsrichter gefunden haben, welche ihnen, wenn es mit rechten Dingen zugeht, nur einen Kreuzer zugesprochen hätten. Man hätte darauf wetten können, dass, wenn dieselben sich zwei verkommene Winkelschreiber aus London verschrieben haben würden, um bei dem Schiedsgerichte ihre Partei zu vertreten, diese nach Erwägung der Sachlage ihrem Patron in's Ohr geraunt hätten; „Bruder Treuherz, Du bist ein grosses Genie — Du hast Deine Sache gut gemacht. Sei indessen froh, dass Du mit gesunden Gliedern davon kommst, denn Du solltest eigentlich tüchtig bleichen! Nach englischem Richterbrauch wollen wir Dir jedoch einen — „Farthing“ Entschädigung zusprechen!“

## IX.

Der Ausgleich, welchen der Verwaltungsrath der Ostbahn mit Brüder Waring abschloss, besteht aus zwei Theilen. In dem ersten werden die Pariser Verträge für erloschen erklärt und die Brüder Waring von dem Weiterbau der Ostbahn enthoben. In dem zweiten Theil cediren dieselben ihre sämtlichen Baumaterialien, Bauvorräthe, den gesammten Fundus instructus in Ungarn, Siebenbürgen und Rumänien (?) an die Gesellschaft, desgleichen überlassen dieselben der Gesellschaft,

alle ihre auf Grund des Memorandums habenden Forderungen an die ungarische Regierung. Von der Abtretung waren ausgeschlossen, der Fundus instructus auf der I. Section, die Bureaux sammt Einrichtung in Pest und die in Siebenbürgen zu provisorischen Zwecken mehrreproprirten Gründe, welche Eigenthum der Brüder Waring blieben, endlich die unter dem 27. Punkte des Memorandums erwähnte Forderung an die Regierung auf Grund mehrbezahlter Intercalarzinsen nach der Strecke Grosswardein-Klausenburg.

Dagegen bezahlte die Gesellschaft an die Bauunternehmer 800.000 fl. in drei Posten, nämlich fl. 300.000 baar bei Fertigung des Ausgleiches; fl. 300.000 in einer Anweisung an die Anglo-österreichische Bank, mit welchem Betrage die verschiedenen auf das Bausgeschäft bezüglichen Verbindlichkeiten der Brüder Waring (Lieferungs-Bau-Expropriations-Verträge, sowie Grundoccupationen) zu tilgen waren, endlich fl. 200.000, um solche Schulden der Bauunternehmer zu decken, vermöge welcher die der Gesellschaft cedirten Materialien und Gegenstände des Fundus instructus gerichtlich mit Beschlag belegt waren. Man ersieht also aus diesem Vertragspunkte, dass die Gesellschaft höchst wahrscheinlich die bereits einmal von ihr bezahlten Baumaterialien auslösen, respective noch mals bezahlen musste. Die Herren Waring hatten eben nichts verabsäumt, um der Gesellschaft so viel Geld als möglich abzuwickeln. Endlich wurde noch rücksichtlich der bei der Regierung für eine Summe von einer Million Gulden erliegenden Cautions-Effecten, bestehend in fl. 1,200.000 in ungarischen Eisenbahn-Anlehens-Obligationen, welche die Bauunternehmer zurückliessen, vereinbart, dass die Gesellschaft als Entschädigung für die Coursdifferenz (?) den Betrag von 52.000 fl. an die Gebrüder Waring bezahle. Jedenfalls eine sonderbare Vertragsbestimmung, da Brüder Waring eigentlich gar keine Caution erlegt hatten, sondern dieselbe aus den 10perc. Abzügen von den Arbeits-Certificaten bis zur Höhe von 1,200.000 fl. gebildet wurde; allein man hatte eben irgend einen Titel nöthig, um unter demselben fl. 52.000 an die Bauunternehmer zu zahlen.

Damit war es jedoch durchaus nicht abgethan, denn wer zwischen den Zeilen zu lesen versteht, wird bald herausfinden,

dass dieser Ausgleich der Gesellschaft theurer zu stehen kam, als es auf den ersten Augenblick scheint. Wir brauchen nur den die Ausführung dieses Vergleiches betreffenden Passus des Berichtes an die Generalversammlung genauer zu lesen, und wir werden bald herausfinden, dass die fl. 500.000 (300.000 fl. konnten bekanntlich laut Ausgleich die Brüder Waring sofort in Sicherheit bringen) nicht ausreichten, die Verbindlichkeiten der Bauunternehmer zu tilgen und dass die Gesellschaft drei Monate später gezwungen war, alle von Brüder Waring geschlossenen Verträge in Bausch und Bogen ohne Vorbehalt zu ihren Lasten zu übernehmen.

Der bezügliche Abschnitt des Berichtes lautet:

In Ausführung der getroffenen Stipulationen wurde sofort eine Commission aus Vertretern beider Parteien auf die Linien entsendet, welche die angemeldeten Forderungen der Subunternehmer und Gläubiger zum weit grössten Theile beglich und nur einzelne Parteien, die mit überspannten oder unbegründeten Forderungen auftraten, auf den Rechtsweg verwies. Die ausbezahlten Schulden betrugen 230.000 fl., es mussten daher 30.000 fl. aus den deponirten 300.000 fl. entnommen werden.

Nach Rückkehr der Commission begann die Prüfung der innerhalb des festgesetzten Termines überreichten Verträge.

Die Prüfung der mit den Fabriken geschlossenen Verträge bot keine besonderen Schwierigkeiten und die auf solche Verträge rückständigen Forderungen der Lieferanten wurden bald festgesetzt und aus den 300.000 fl. zur Zahlung angewiesen.

Anders verhielt es sich mit den auf den einzelnen Strecken geschlossenen Verträgen, da in Abwesenheit der betreffenden Streckenorgane über den wahren Stand eines grossen Theiles derselben keine Aufklärungen verschafft werden konnte, eine Erhebung an Ort und Stelle aber viel mehr Zeit in Anspruch genommen hätte, als zur Verfügung stand.

Nachdem diese Verträge jedoch nicht von wesentlicher Bedeutung waren und auch der Stand der Expropriations- und Terrain-Occupations-Angelegenheiten als ein solcher erkannt werden musste, der in Folge der Mangelhaftigkeit und theilweisen Mangels aller Behelfe erst nach Monaten hätte einigermaßen klar gestellt werden können, so erschien die Lösung der schwebenden Fragen durch ein Finalarrangement und im Interesse beider Parteien, insbesondere der Gesellschaft, aus dem Grunde nothwendig, damit die volle ungetheilte Aufmerksamkeit auf die Organisirung und je frühere Weiterführung des Baues verwendet werden könne.

Nach längeren Verhandlungen kam das Finalübereinkommen vom 12. Juni zu Stande, in welchem die Gebrüder Waring auf alle ihnen im ersten Vergleiche vorbehaltenen Rechte verzichteten, die Gesellschaft hingegen die ihr terminmässig übergebenen Verträge ohne Vorbehalt zu ihren Lasten übernahm und den Herren Waring bezüglich derselben Klag- und Schadloshaltung zusicherte.

Dass bei diesem Finalübereinkommen Br. Waring und nicht die Gesellschaft, ein gutes Geschäft machten, wird Jedermann sofort einsehen. Erstere hüteten sich deshalb wohl, gegen Erlag von 500.000 fl. die Verpflichtung zu übernehmen, alle ihre Obligos auf den Strecken zu tilgen, sondern es wurde ein Vertrag stipulirt, durch welchen diese Pflicht die Gesellschaft übernahm, welche dadurch abermals in Mitleidenschaft gezogen wurde. Dass es mit den der Gesellschaft auf Grund des Vergleiches übergebenen Bauvorräthen und Materialien sehr pauvre ausgesehen haben muss, liegt auf der Hand, und es war eitel Hunbug, als der Verwaltungsrath am 27. März 1871 im Pester Lloyd triumphirend erzählte, die Br. Waring hätten ihm ihren Fundus instructus, welcher von Sachverständigen auf 800.000 fl. geschätzt wurde, — für 300.000 fl. überlassen! Es ist dieselbe Geschichte, wie von der Caution, im Betrage von einer Million bei der Anglobank, welche die Brüder Waring nach der Aussage desselben Blattes zu Gunsten der Gesellschaft ver-

fallen liessen. Die Sache ist übrigens vielleicht ernster zu nehmen. Ist nicht alles, was bei der Ostbahn vorging, eitel Kinderspiel, welches keine Kritik verträgt, so hat sich der Verwaltungsrath bezüglich der Million des „P. L.“ zu rechtfertigen. Wir wissen, dass der Redacteur des „P. L.“ Verwaltungsrath der Ostbahngesellschaft ist, wir wissen ferner, dass derselbe Mitglied des Directions-Ausschusses und des Ausgleichs-Comité's war. Eine Enunciation, und zwar in officieller Form, in dem genannten Blatte hat also eine entschieden grössere Bedeutung, als eine einfache Zeitungsnachricht. Nachdem also der Ausgleich, von welchem der „P. L.“ spricht, ein ganz anderes Gesicht hat, als derjenige, mit welchem wir es in dem Berichte des Verwaltungsrathes zu thun haben, wo liegt dann die Wahrheit? Will vielleicht die Redaction des „P. L.“ oder die Anglo-österr. Bank über die fehlenden Millionen Aufschluss geben? Letztere nahm ruhig die Nachricht hin, laut welcher die Br. Waring eine Million zu Gunsten der Gesellschaft bei ihr verfallen liessen. Die Sache ging sie, wie wir wissen, sehr nahe an, und ihr hätte es unbedingt zugestanden, nachdem die Offenbarung des genannten Pester Blattes in unveränderter Form in alle übrigen Blätter überging, sofort dagegen zu demonstrieren, wenn es sich um eine Unwahrheit handelte!

Bevor wir unsere Reflexionen über den Ausgleich mit Br. Waring schliessen, können wir als gewissenhafter Kritiker nicht umhin, darauf hinzudeuten, dass die Rechnungen des Verwaltungsrathes ebenfalls nicht mit den Vertragspunkten übereinstimmen. Es heisst an betreffender Stelle: Zahlungen auf Grund des Vergleiches, fl. 735.000, — trotzdem laut demselben Vergleich fl. 852.000 für Brüder Waring angewiesen wurden, und so sehr es uns auch freuen würde, dass endlich auch ein Mal die Ostbahngesellschaft ein kleines Bene erlangte, so will uns die Geschichte nicht ganz einleuchten; denn wir erinnern uns, dass die fl. 800.000 durch die Obligos, welche der Vergleich der Gesellschaft auferlegte, nicht nur vollständig aufgezehrt wurden, sondern vielmehr nicht ausreichten, daher bekanntlich die Gesellschaft am Ende gezwungen wurde, sämtliche Lieferungsverträge auf den einzelnen Strecken in Bausch und Bogen zu ihren Lasten zu übernehmen. Wir sehen ferner,

im Widerspruch mit dem Finalübereinkommen, laut welchem die Brüder Waring auf alle ihre im ersten Vergleich vorbehaltenen Rechte verzichteten, fl. 120.000 für Ankauf des Fundus instructus der I. Section zu Lasten der Gesellschaft aufgebracht. Endlich fehlt, nebenbei bemerkt, auch der Aufschluss darüber, ob die von Brüder Waring zu provisorischen Zwecken mehrerproprieten Gründe der Gesellschaft zugefallen sind oder nicht. Halten wir uns den ersten Ausgleich vor Augen, so ersehen wir daraus, dass die Summe der den Brüder Waring „vorbehaltenen Rechte“ darin bestand, dass der Fundus instructus der I. Section, die Bureaux sammt Investirung in Pest und die in Siebenbürgen zu provisorischen Zwecken mehrerproprieten Grundstücke in ihrem Eigenthum verblieben; endlich gehört auch der famose Vertragspunkt hierher, laut welchem die unter dem 37. Punkte des gedachten Memorandums erwähnte Forderung an die ungarische Regierung auf Grund mehrbezahlter Intercalarzinsen nach der Strecke Grosswardein-Klausenburg den Brüder Waring verblieb. Auf welche Rechte hatten also die Bauunternehmer durch das Finalübereinkommen vom 12. Juni 1871 verzichtet?

Es sind dies nur nebensächliche Bemerkungen; man ersieht jedoch aus denselben, dass die Ostbahn der bekannten Modedame im Kladderadatsch gleicht, bei welcher alles falsch ist, sogar — die Hühneraugen.

X.

Wir wären nun mit dem ersten Theil der Ostbahngeschichte zu Ende. Wenn wir nicht schulgerecht begonnen haben und bis zum Höhepunkt der Situation gelangt sind, ehe wir die Keime noch gezeigt, aus welchen aus innerer Noth-

wendigkeit das Drama sich entwickeln musste, so hat der verehrte Leser den Vortheil dabei, dass er um so schneller sich inmitten der Begebenheiten befand, und derselbe dürfte nun mit ungeschwächtem Interesse uns dahin folgen, wo der Plan zur Ausplünderung der Ostbahn-Actionäre ausgeheckt wurde und feste Grundlagen erlangte.

Vergessen wir vorläufig die Misère der Bauepoche und denken wir uns in jene Zeit zurück, in welcher es weder Pariser Verträge noch Actionäre überhaupt gab, sondern in in der eine noch jungfräuliche Eisenbahn-Concession der ungarischen Regierung in den profanen Händen von Charles Waring aus London sich befand.

Herr Waring, der glückliche Concessionsinhaber, ging nach Paris und hier, wo derselbe „zufällig“, wie es in dem Vertrage heisst, mit Carl v. Mayer, dem Vice-Präsidenten der Anglo-österreichischen Bank zusammentraf, wurde bekanntlich zwischen beiden Menschenfreunden jener berühmte Vertrag zu Stande gebracht, dessen verhängnissvolle Consequenzen unsere Leser bereits kennen, indem durch denselben die Ostbahn in jene pitoyable Situation gelangte, in welcher sie sich gegenwärtig befindet.

Naive Leser werden nun sofort die Frage aufwerfen, was ging das die Ostbahn-Actionäre an, was Herr Waring mit der Anglobank pactirte. Welchen Schaden konnten beide den zukünftigen Theilnehmer der Ostbahn rechtmässigerweise zufügen, nachdem letztere nicht einmal eine Ahnung davon hatten, dass ein Vertrag überhaupt zwischen Waring und der Anglo-österreichischen Bank existirte. Derselbe naive Leser wird sich gleichzeitig erinnern, dass, als er am 29. Jänner 1869 Actien bei der Anglobank subscribirte, ihm nichts anderes gesagt wurde, als dass die Titres auf Grundlage einer von der ungarischen Regierung verlichenen Eisenbahn-Concession emittirt werden, laut welcher der ungarische Staat nach Uebergabe der Ostbahn 5 Procent für die Actien und Prioritäten zu bezahlen sich verpflichtete. Derselbe naive Leser hat sich den Prospect aufgehoben, und er hat es schwarz auf weiss, dass das Geld zum Bau der Ostbahn auf Grundlage dieser Eisenbahn-Concession von der Anglobank in

Empfang genommen wurde. Von einem Pariser Vertrage zwischen Waring und der genannten Bank bekam er kein Sterbenswörtchen zu hören, und ist auch in dem betreffenden Prospect mit keiner Silbe davon die Rede. Wenn man nun diesem naiven Actienbesitzer gegenüber behaupten wird, dass er es eigentlich war, welcher Brüder Waring 8 Millionen für die Emission der Titres als Gewinn aus dem Ostbahngeschäfte angewiesen hat, bevor noch ein Spatenstich geschehen war, dass er es war, welcher den Brüdern Waring weitere  $1\frac{1}{2}$  Millionen für Vorauslagen und Studien zugesprochen hat, dass er es war, welcher Brüder Waring zwei Millionen Gulden Zinsen in die Tasche schob, dass er es war, welcher Brüder Waring das Baucapital ohne Unterschied für die leichten und schweren Strecken nach der Elle zugemessen hat, dass er es war, welcher für die I. Section der Ostbahn nicht weniger als  $3\frac{1}{2}$  Millionen mehr den Br. Waring zusprach, als dieselben Waring einige Monate früher beanspruchten, dass er es war, welcher für Section II und III, deren wirkliche Länge circa 32 Meilen beträgt, den auf 35 Meilen entfallenden Betrag, also 3 Meilen mehr angewiesen hat, wodurch das Baucapital für die IV. Section nicht ausreichen konnte, dass, mit einem Worte, er es war, welcher den Löwenvertrag mit Waring abgeschlossen hat, wodurch von dem effectiv eingezahlten Baucapital mehr als zwanzig Millionen bei Seite geschafft werden konnten, — so wird dieser unschuldige Actionär dem gewissen Jemand, welcher diese Behauptung ihm gegenüber zu machen wagt, entweder an den Puls fühlen und mit unverkennbarem Misstrauen dessen Verstandeskkräfte prüfen, oder er wird ihn als einen unverschämten Agent provocateur behandeln. Und dennoch, verehrter Leser, im Falle Du zufällig Actionär der ungarischen Ostbahn bist, bedauere ich, Dir dieselbe Behauptung in's Gesicht machen zu müssen. Ja, Du bist es, welcher mit Brüder Waring in das Dir bekannte unglückselige Vertragsverhältniss getreten bist, ja noch mehr, nicht Brüder Waring, sondern Du, als Actionär der Ostbahn bist der Concessionsinhaber und Du hast nicht weniger als circa zehn Millionen Gulden den Brüdern Waring dafür im Vorhinein bezahlt, dass sie Dir die Concession cediren, und Du hast gleichzeitig den Bau der Ostbahn zu den bekannten scandalösen Be-

dingungen mit Brüder Waring abgeschlossen. Mit einem Worte, verehrungswürdiger Leser und bemitleidenswerther Ostbahn-Actionär, die Pariser Verträge, das Bordereau-Regulateur vom Anfang bis zu Ende, mit Allem was daran hängt — die Anglo-österreichische Bank war es wohl, welche diese Contracte mit Brüder Waring abgeschlossen hat, aber sie that es nicht für sich, ihre philanthropischen Bemühungen geschahen nur in Deinem Interesse, und wenn sie auch dafür keinen irdischen Lohn beanspruchte, so tröstete sie sich mit dem Gedanken, dass nicht jede gute That sofort auf Erden ihren Lohn erhält. Ich appellire hiermit, theurer Actionär der Ostbahn, direct an Dein Herz — denn siehe, mein Verehrtester, was die Anglo-österreichische Bank that, das that sie nur für Dich, denn für sich selber hat sie, wie Du Dich selber überzeugt haben wirst, nachdem Du die Pariser Verträge nun kennst, nicht einmal eine Bonbonnière zum Weihnachtsfest sich bedungen. Und Du könntest noch an der Uneigennützigkeit und dem Edel-muth der Anglo-Ritter zweifeln?

Theurer Leser und Actionär der Ostbahn, ich sehe, Du beginnst nun auch, an den Verstandeskräften desjenigen zu zweifeln, welcher, wie Du weist, es wohl mit Dir meint und sich der Mühe unterzogen hat, 150 Seiten Ostbahngeschichten für Dich zu schreiben. Nun, zweifelst Du an meinem Verstande, so wende Dich an Herrn Carl von Mayer, den Ex-Vicepräsidenten der Anglo-Oesterreichischen Bank, oder frage einen der zahlreichen Anglo-Ritter, und sie werden Dir alle mit zuckersüßem Munde dasselbe sagen. Bist Du mit deren Auskunft ebenfalls nicht zufrieden, so frage die Verwaltungsräthe der ungarischen Ostbahn. Es sind grosse und gescheidte Herren darunter. Nicht nur Einer derselben trägt das sichtbare Zeichen auf der Brust, welches Dir den Beweis liefert, welche grosse Verdienste er sich bereits um das Wohl des Vaterlandes und der Menschheit erworben hat. Frage sie nur getrost und Du wirst dieselbe Auskunft erlangen, welche ich Dir bereits ertheilt habe.

Armer bemitleidenswerther Actionär! Du schüttelst wehmüthig Dein Haupt und blickst mit stierem Auge um Dich herum, wie Rip van Vinkle, der ein halbes Jahrhundert verschlafen und

nun eine Welt vorfindet, in welcher er sich nirgends mehr auskennt. — Nun ich fühle Mitleid mit Dir, theurer Leser, und ich sage Dir hiemit, dass Du in der That nichts gegen Dich selbst verbrochen hast, sondern dass Du das Opfer eines Complots geworden bist. Alles wurde freilich in Deinem Namen beschlossen und gehandelt. Man warf mit Deinen Millionen wie mit Haselnüssen um sich, und that alles dasjenige, nur nicht, was recht und billig war; aber es fehlt jeder Schein der Berechtigung für das Geschehene. Als Actionär einer Actiengesellschaft bist Du das Mitglied eines Gemeinwesens geworden, in welchem ohne Deine Zustimmung nicht ein einziges Deiner Cardinalrechte Dir verkümmert werden darf, und in keinem Rechtsstaate der Welt brauchst Du für die Folgen zu büßen, wenn einige gewissenlose Faiseurs Deinen Namen missbraucht, und ohne den geringsten Schein einer Vollmacht, Rechte zu Deinem Nachtheil usurpirt haben, die sie nie besessen.

Wir werden bald sehen, dass der Vertrag, welchen die Anglo-Oesterreichische Bank mit Br. Waring abgeschlossen hat, keine Gültigkeit für den Actionär der Ostbahn haben kann, denn dieser niederträchtige Pact wurde geschlossen (Paris 28. December 1868) noch ehe eine Actie der Ostbahn existirte; ferner dass auch der Verwaltungsrath kein legales Mandat besass, diesen Vertrag für die Actionäre anzunehmen, da die illustren Herren, welche seit vier Jahren im Namen der Actionäre der Ostbahn wirthschafteten, Mandatare des Concessionärs und der Anglobank waren, aber keine Vollmacht von den Actionären besaßen. Wir werden dadurch zu der unumstösslichen Folgerung gelangen, dass eine Ostbahn-Gesellschaft im gesetzlichen Sinne gar nicht existirt, da der Bildung einer jeden Actien-Gesellschaft nach dem klaren Wortlaut des Gesetzes die Abhaltung einer öffentlichen constituirenden Generalversammlung vorausgehen muss.

Wir wissen wohl, was man dagegen einwenden wird. Die Concessionäre einer jeden Bahn haben sich bisher als die Plenipotentiars der Actionäre während der Bauzeit betrachtet und haben die vorgeschriebenen gesetzlichen Formen umgangen. Das ist jedenfalls richtig, allein es wird Jedermann einsehen, dass es damit nur so lange seine Richtigkeit hat, so lange mit

der Umgehung der Gesetze kein Missbrauch getrieben wird. In dem Momente jedoch, wo dies der Fall, ist jeder Act, wodurch die Interessenten in irgend einer Weise benachtheiligt werden, ungültig; um wie viel mehr, wo die ausgesprochene Absicht vorhanden ist, durch die übliche Umgehung des Gesetzes ein wohldurchdachtes Schelmenstück auszuführen!

Als die Anglo-Oesterreichische Bank mit Charles Waring die berüchtigten Verträge in Paris abschloss, war sie sich dessen vollkommen bewusst, dass sie nur meuchlings den Actionären dieselben aufbürden könne, denn es war vorauszusehen, dass keiner derselben bei gesunder Vernunft diesen Act der Selbstopferung begehen würde.

Wir wollen jedoch unserer Geschichte nicht vorgreifen, und vorerst die Thatsachen sprechen lassen:

Vier Wochen nachdem Herr Carl v. Mayer die bekannten Verträge mit Ch. Waring in Paris abgeschlossen hatte, schritt die Anglobank zur Emission der Actien. Die Subscriptions-Einladung war von der genannten Bank im Namen der Concessionäre unterfertigt, und es war in dem betreffenden Prospect blos von der von der ungarischen Regierung ertheilten Concession zum Bau der ung. Ostbahn die Rede.

Sehen wir, was nun geschah. Wir können jetzt den Verwaltungsrath für uns sprechen lassen. In dessen Bericht heisst es wörtlich:

In Ausführung der in dem Bauvertrage getroffenen Abmachungen nahm die General-Bauunternehmung nach erfolgter Sanctionirung des Concessions-Gesetzes den Bau der Bahn sofort in Angriff und der Concessionär ging an die Bildung der Actiengesellschaft.

Die ausgearbeiteten Statuten wurden am 2. Februar 1868 der hohen Regierung vorgelegt, und auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung Sr. kais. und apost. königl. Majestät vom 28. Februar 1869 am 3. März desselben Jahres von Seite des hohen Communications-Ministeriums genehmigt. Noch bevor diese Genehmigung herabgelangt war, haben die der hohen Regierung von Seite des Concessionärs und der Anglo-Oesterreichischen Bank vorgeschlagenen Mit-

glieder des ersten Verwaltungsrathes mit Herrn Carl Waring und dem Bevollmächtigten der Anglo-Oesterr. Bank am 15. Februar 1869 eine Sitzung gehalten, in welcher der der hohen Regierung vorgelegte Statutenentwurf angenommen und von Seite der Anglo-Oesterreichischen Bank der dem Verwaltungsrathe zur Kenntniss gebrachte Bau-Vertrag sammt Nachhang auf die Gesellschaft übertragen wurde (!), wobei sich jedoch die Anglo-Oesterreichische Bank alle jene Rechte, welche sich auf die Geldbeschaffung beziehen, vorbehielt. (?) Gleichzeitig wurde in Ausführung des Vertrages von Seite Carl Waring's Herr Heinrich Lehmann, Civil-Ingenieur aus Rendsburg, für die Stelle des Ingenieur en chef der Gesellschaft in Vorschlag gebracht und von den anwesenden präsumtiven Mitgliedern des Verwaltungsrathes angenommen. Nachdem die Genehmigung der Statuten und der vorgeschlagenen Mitglieder des ersten Verwaltungsrathes erfolgt ist, und die Herren Waring nachgewiesen haben, dass 30pCt. des angenommenen Actien-Capitals, durch die von Seite der Anglo-Oesterr. Bank im Jänner 1869 ausgeschriebene I. Einzahlung von 80 fl. Silber per Actie, bereits gesichert sind, fand am 8. März 1869 die constituirende Sitzung (?) statt. Der Verwaltungsrath erklärte die Gesellschaft der ungarischen Ostbahn für definitiv constituirt (?), genehmigte die von den präsumtiven Mitgliedern getroffenen Verfügungen und Vereinbarungen, und beschloss die Unterbreitung der Protokolle sammt deren integrirenden Beilagen neben dem Protokolle der constituirenden Sitzung an die h. Regierung. Der in Paris abgeschlossene Bauvertrag sammt Nachhang gelangte demnach sofort nach Constituirung als integrirende Protokolls-Beilage vor die hohe Regierung, welcher nach §. 79 der Statuten das Aufsichtsrecht über die Geschäftsführung des Verwaltungsrathes und das Recht zur Sistirung aller dem Staats- oder dem

öffentlichen Interesse etwa nachtheiligen Beschlüsse ausdrücklich vorbehalten erscheint.

Soweit der Bericht des Verwaltungsrathes.

Man muss der Logik Gewalt anthun, wenn man seine Fassung einigermaassen behalten will; denn wir sehen, obwohl seit Jänner 1869 bereits Actionäre der ungarischen Ostbahn existirten, noch immer keine Ostbahngesellschaft! Um eine Actiengesellschaft zu bilden, muss eine constituirende Generalversammlung der Actionäre stattfinden. Wir haben hier jedoch das monströse Factum vor uns, dass die Concessionäre, also Br. Waring und die Anglo-Oesterr. Bank, welche den scandalösen Vertrag abgeschlossen haben, als Generalbevollmächtigte der Actionäre wirtschafteten, ohne selbst den Schein einer Vollmacht zu besitzen. Dieselben Concessionäre formuliren die Statuten, dieselben Concessionäre wählen den Verwaltungsrath, dieselben Concessionäre halten eine sogenannte constituirende Sitzung ab, und dieselben Concessionäre übertragen (?) die Pariser Verträge auf die neue Actiengesellschaft. Ueberdies geschieht dies Alles unter dem Siegel der Verschwiegenheit, denn merkwürdig genug, die Tagesblätter vom 15. Februar und 9. März 1869 wissen von diesen verhängnissvollen Sitzungen nichts zu berichten, selbst der „Pester Lloyd“ weiss eher von einem verloren gegangenen Hund als von einer zustandegebrachten Actiengesellschaft zu erzählen, und die arglosen Actionäre konnten daher von dem Ostbahn-Chabrus bei Nacht und Nebel ohne Widerstand abgeschlachtet werden!

---

## XI.

Ein Attentat, wie dasjenige, welches durch die sogenannte Constituirung der Ostbahn-Actiengesellschaft an den Actionären der Ostbahn, d. h. an denjenigen, welche im Vertrauen zu der Solidität der Anglo-österreichischen Bank und der Zinsen-

garantie der ungarischen Regierung einen Monat früher die Actien gezeichnet hatten, begangen wurde, steht einzig da in der Geschichte der Actiengesellschaften und bildet eine herbe Satyre auf das Associationswesen überhaupt. Die Sache macht auch desshalb einen niederschmetternden Eindruck, weil die Constituirungs-Comödie ohne Einverständnis aller dabei betheiligten Personen nicht durchzuführen gewesen wäre, daher auch alle Betheiligte mehr oder weniger für die begangene Missethat verantwortlich gemacht werden können, und war dies eben so schlecht als unklug, da doch voraus zu sehen war, dass früher oder später der Tag der Vergeltung kommen müsse. Am wenigsten schuldig erscheinen Brüder Waring. Die englischen Bauunternehmer, welche die Concession in Händen hatten, konnten, ohne ihr zartes Gewissen zu beschweren, jeden Vertrag eingehen, welcher ihnen die meisten Vortheile zusicherte; war es doch die Anglo-österreichische Bank, die zweitgrösste und operationsfähigste Bank der Monarchie, deren Generalrath die Blume der Ritterschaft und die Crème der Finanzwelt in sich vereinigte, welche die Concession von ihnen übernahm und nach der bekannten Methode für gemeinschaftliche Zwecke präparirte! Gewissenhafter als dieser illustre Compagnon, welcher mit seiner wohlaccreditirten Firma alle Operationen deckte und von der Stunde an, als der Vertrag in Wirksamkeit trat, in den Vordergrund sich stellte, brauchten die sozusagen „hergelaufenen“ Brüder Waring nicht zu sein, und wir sind davon überzeugt, dass, wenn dieselben Brüder Waring heute ihre Handlungsweise verantworten müssten — wir sehen dabei von Allem, was nach Beginn des Baues der Ostbahn geschah, gänzlich ab — kein gerechter Richter sie verurtheilen könnte!

Ganz anders verhält es sich mit der Anglo-österreichischen Bank! Indem dieselbe die Subscription auf die Actien der Ostbahn in Scene setzte, übernahm sie gleichzeitig die Verpflichtung, das ihr von den Subscribenten anvertraute Vermögen getreulich zu schützen und es ausschliesslich seinem vorher bestimmten Zwecke zuzuführen. Sie durfte das Geld der Actionäre, ohne sich dem Vorwurf der Felonie und Unehrenhaftigkeit aussetzen, nicht zum Object einer schmähhchen Operation benützen,

und ihre Aufgabe konnte nicht darin bestehen, sich mit Brüder Waring zur Beiseiteschaffung von möglichst viel Capital zu verbinden, sondern vielmehr die zum Bau der ungarischen Ostbahn eingezahlten Gelder gegen alle möglichen Uebergriffe zu schützen! Lässt man diese Auffassung in der nüchternsten Form gelten, so begreift man die bodenlose Niedertracht nicht, welche durch eine Finanz-Tripotage sondergleichen alle Verhältnisse auf den Kopf stellt, um Millionen zu erschwindeln und auf diese Weise den Ruin des Unternehmens mit Sicherheit vorbereitet!

Der genannten Bank wäre es indessen nicht gelungen, die Pariser Verträge den Ostbahn-Actionären aufzubürden, wenn sich nicht auch Personen gefunden hätten, unter deren Schutz das Attentat zuwege gebracht werden konnte, wenn nicht mit einem Worte die sogenannten Verwaltungsräthe der Ostbahn-Gesellschaft es für gut befunden hätten, den Vertrag zwischen Brüder Waring und der Anglo-österr. Bank in Bausch und Bogen anzunehmen, d. h. im Namen der Actionäre zu acceptiren und dieser unverantwortliche Act hätte ferner nicht stattfinden können, wenn nicht gewisse Personen, welche die ungar. Regierung vertraten, dem neuen Bund zwischen Verwaltungsrath und Anglobank ihre Sanction verliehen oder wenigstens stillschweigend denselben gebilligt hätten? Wir sind hiemit bei dem schwärzesten Punkte der Ostbahnfrage angelangt, und man wird, bis man nicht eines Besseren belehrt wird, nicht umhin können, die Anglo-österr. Bank, den Verwaltungsrath der Ostbahn und die betreffenden Regierungsorgane des Verraths an den Actionären der ungarischen Ostbahn anzuklagen.

Dass die Herren von der Anglobank mit vollem Vorbedacht handelten, steht ausser Zweifel, und der Umstand ist um so gravirender, als dieselben in den bewussten Verträgen weder Provision, noch sonst ein Benefice für die Bank bedangen, sondern die Riemen aus dem Fleisch der Actionäre, anscheinend aus purer Freundschaft für Brüder Waring, heraus schnitten. Nun, gegen derartige philanthropische Anwandlungen sind die Herren stets gewappnet gewesen. Man wagte sich eben mit den Bedingungen, welche man für die den Br. Waring erwiesenen Liebesdienste erzielte, nicht an das Tageslicht; dieselben bilden

den Gegenstand eines geheimen Vertrags, welcher zwischen der Anglo-österr. Bank und den Concessions-Inhabern separat vereinbart wurde. Auf diesen geheimen Pact wird übrigens in den Pariser Verträgen direct hingedeutet, und auch der Bericht des Verwaltungsrathes der genannten Bank vom 30. Mai 1869 constatirt das Vorhandensein separater Abmachungen zwischen derselben und den ursprünglichen Concessions-Inhabern.

Und der Verwaltungsrath, d. h. diejenigen Personen, welche sich von der Anglo-österreichischen Bank und Waring zu Verwaltungsräthen stempeln liessen, wie wollen diese illustren Herren es rechtfertigen, dass sie im Namen der Actionäre die Pariser Verträge acceptirten? Wussten diese Herren, an deren Zurechnungsfähigkeit wir nicht zu zweifeln berechtigt sind, nicht, dass die Annahme der zwischen Brüder Waring und der Anglo-österr. Bank stattgefundenen Abmachungen einem „Stoss in's Herz der Ostbahn“ gleichkam?

Wie konnten diese Herren, deren Pflicht es, indem sie sich zu Verwaltungsräthen engagiren liessen, doch gewesen wäre, die Rechte der Actionäre zu vertreten, ihr Amt damit beginnen, die Actionäre der ungarischen Ostbahn rechtslos zu machen und dazu verhelfen, dass denselben gleichzeitig ein Dutzend Millionen abgezapft werden konnte? Waren sich die sogenannten Verwaltungsräthe nicht dessen bewusst, dass die Constituirung der Actiengesellschaft keinen anderen Zweck hatte, als für den schmähhichen Handel, welcher zwischen Brüder Waring und der Anglo-österr. Bank abgeschlossen wurde, die Actionäre die Kosten tragen zu lassen? Hatte der sogenannte Verwaltungsrath der ungarischen Ostbahn keine Ahnung davon, dass er der Anglo-österreichischen Bank und Br. Waring als Werkzeug diente, um deren verwerfliche und gemeinschädliche Pläne durchzuführen? Hat etwa der sogenannte Verwaltungsrath der ungarischen Ostbahn die Pariser Verträge nicht gelesen und hatte er, indem er dieselben im Namen der Actionäre ohne weiteres acceptirte, keine Ahnung davon, was diese Verträge enthielten? Oder kannte der sogenannte Verwaltungsrath den Inhalt der Pariser Verträge und hielt er dieselben nicht schädlich für das Unternehmen?

Auf alle diese Fragen wird uns nur die eine Antwort zu Theil: nämlich — wie es in dem Berichte heisst, — weil die Constituirung der Gesellschaft ohne die Annahme der Verträge nicht möglich gewesen wäre! Auf diese köstliche Antwort lässt sich freilich Nichts erwidern. Also hörst Du es, undankbarer Actionär der Ostbahn, der Du in Deiner Verblendung diesen Verwaltungsrath anzuklagen wagtest — wenn der Verwaltungsrath diese Verträge nicht angenommen hätte, gäbe es, o Jammer, keine Ostbahngesellschaft! Die Millionen, welche für den Bau dieser Bahn eingezahlt wurden, wären ewig todt's Capital geblieben und an der Stelle, wo Waring, um Millionen zu erschwindeln, Potemkin'sche Dörfer aufführte, brächte vielleicht irgend ein Tölpel von Bauunternehmer im Schweisse seines Angesichts es kaum zu wege, sich Hunderttausende ehrlich zu erwerben! Armes Vaterland, du weisst also jetzt, welcher Gefahr du Preis gegeben warst, wenn die Herren, welche sich zu Verwaltungsräthen der Ostbahn machen liessen, die Pariser Verträge nicht angenommen hätten! Eine Bürgerkrone für den Verwaltungsrath, welcher durch seinen Opfermuth so grosses Unglück verhütet hat!

Doch Scherz bei Seite, obwohl sich der Horaz'sche Spruch: „*dificile satyram non scribere*“ nirgends mehr als hier bewährt — wo lag die Nothwendigkeit, dass die Ostbahngesellschaft *coûte que coûte* zu Stande komme? Die Antwort des Verwaltungsrathes ist gleichbedeutend mit dem tiefsinnigen Ausspruch: „Die Räuber auf Maria Culm sind eine geschichtliche Nothwendigkeit, weil sonst der Stoff zu dem gleichnamigen Schauer-Drama gefehlt hätte!“ Liegt es nicht vielmehr obenauf, dass der Verwaltungsrath sofort, nachdem er von dem gewissenlosen Handel der Anglo-Oesterreichischen Bank Kenntniss erlangte, dagegen Einsprache erheben und an die Regierung und die Actionäre zu appelliren hatte? Nein, so sehr wir uns auch alle mögliche Mühe geben, die Haltung des Verwaltungsrathes in einem milderen Lichte zu beurtheilen, wir bringen es nicht zuwege; und wir können höchstens zu dem Schlusse gelangen, dass vielleicht ein Theil derjenigen Herren, welche sich von der Anglobank zu Verwaltungsräthen machen liessen, der Constituirungs-Comödie gar nicht beiwohnte und auch später

sich nicht um die Sache kümmerte. Dies als deren einzige Entschuldigung hingestellt — müsste man dieselben dagegen des sträflichsten Leichtsinnes anklagen. — Wie fanden sich aber die mitwirkenden Acteurs mit ihrem Gewissen und ihrer Vernunft ab, indem sie die Actionäre, welche von dem, zwischen Br. Waring und der Anglo-Oesterreichischen Bank geschlossenen Pact keine Ahnung hatten, in eine Sackgasse hineinführten, aus welcher es keinen Ausweg mehr gab? Wussten diese Herren nicht ebenso gut wie wir, dass zehn Millionen vorwegs, d. h. noch ehe ein Spatenstich zum Bau der Ostbahn gemacht war, von dem Baucapital auf die Seite geschafft wurden und dass nicht die geringste Garantie dafür vorhanden war, dass die Bauunternehmer ihre Verpflichtungen erfüllen? Wir könnten noch ein Dutzend solcher Fragen stellen. Begreife dies Alles wer da kann! Für unseren Verstand liegen die Dinge zu hoch. So lange aber auf alle diese Fragen keine Antwort ertheilt wird, muss man zu der traurigen Ueberzeugung gelangen, dass der Verwaltungsrath sich nicht als Organ der Actionäre, sondern als Schildträger der Anglo-österr. Bank betrachtete und die Schuld, welche die genannte Bank auf sich geladen, trifft in diesem Falle doppelt den Verwaltungsrath, welcher, indem er dass ihm übertragene Amt als Bevollmächtigter der Actionäre annahm, nicht als deren Vertreter handelte, sondern der Anglo-österreichischen Bank in die Hände arbeitete, damit dieselbe ohne Hinderniss die Ostbahn brandschatzen könne!

Sehen wir, wie der Verwaltungsrath seine Handlungsweise bei der sogenannten Constituirung der Gesellschaft rechtfertigt.

Der betreffende Passus in dem Berichte des Verwaltungsraths lautet:

— — Der Verwaltungsrath fand demnach bei seinem Eintritte in die Action ein das gesammte Rechtsverhältniss zwischen den Unternehmern und der Gesellschaft regelndes fait accompli vor, dessen Anerkennung als Bedingung der Constituirung der Gesellschaft hingestellt war. (?) Die Annahme erfolgte nicht nur

mit Rücksicht auf die Solidität und bewährte Geschäftsroutine der Anglo-österreichischen Bank, welche den Bau-Vertrag im Namen der zukünftigen Gesellschaft abschloss und dem Verwaltungsrathe befürwortend unterbreitete, sondern der Verwaltungsrath brachte seinen Unternehmern auch Vertrauen entgegen, weil selbe von Seite der hohen Regierung, welche sich aus Anlass der Concessionirung eines so bedeutenden Unternehmens um den privaten Charakter und alle Verhältnisse der Concurrenten eingehend erkundigen musste, durch die Ertheilung der Concession von vornherein als vertrauenswürdig hingestellt waren, und da ferner dem Hause Waring bewährte Solidität und eine bedeutende Erfahrung in der Ausführung grosser Eisenbahngeschäfte allgemein nachgerühmt wurde.

Auch hatte die hohe Regierung selbst keine Veranlassung gesehen, auf Grund ihres erwähnten Aufsichtsrechtes gegen die Annahme des Bau-Vertrages Einsprache zu erheben, indem sie das Constituirungsprotokoll sammt Beilagen stillschweigend zur Kenntniss nahm und die Ausführung der Bestimmungen des Bau-Vertrages auch später nicht beanständete.

Wir wollen es gerne dem Verwaltungsrathe glauben, dass er volles Vertrauen zu der Anglobank hatte, und war der Charakter dieser Bank im Jahre 1869 in der That kein solcher, dass man ihr vorweg mit Misstrauen begegnen musste. Am Ende ist Jeder so lange ein ehrlicher Mensch, bis er nicht etwas unternimmt, was gegen das Strafgesetz oder die Regeln der Moral verstösst, allein das unsolide Verfahren der Anglobank war bei Beginn des Ostbahngeschäftes sofort derart in die Augen springend, dass der Verwaltungsrath mit Blindheit geschlagen sein musste, wenn er nicht sofort einsah, dass es hier nicht mit rechten Dingen zugehe. Der Verwaltungsrath stellt übrigens die Sachlage derart dar, als ob er der Verführte gewesen wäre. Wir glauben gerne, dass die Anglobank die Annahme ihrer Verträge mit Waring „befürwortete“. Wenn bei einem Geschäfte im Handumdrehen 10 Millionen verdient werden sollen, lohnt es sich schon der Mühe, dem Gegner ein wenig zu caressiren. Sache des Verwaltungsrathes

musste es jedoch sein, sich das Ding bei Licht zu betrachten, und wir machen ihm kein Compliment, wenn wir ihn nicht für so einfältig halten, die Katze im Sack zu kaufen, überhaupt, nachdem es sich um Dinge handelte, die nicht tagtäglich vorkommen.

Der Verwaltungsrath musste freilich zu der genannten philanthropischen Bank sich hingezogen fühlen. War sie es doch, welcher er einzig und allein seine Existenz verdankte, denn wir stehen hier vor dem merkwürdigen Factum, dass die Anglo-österreichische Bank es war, welche den Verwaltungsrath wählte, der den zwischen ihr und Brüder Waring geschlossenen Vertrag zu approbiren hatte. Es wurde also gewissermassen der Bock als Gärtner bestellt. Wer ist nun so naiv zu glauben, dass die Anglobank, welche überdiess zwei ihrer Generalräthe (Dr. Weissel und Gustav v. Springer; Letzterer als Mitglied der mit der Anglobank bis jüngster Zeit in jeder Beziehung eng liierten Firma Max Springer kann wohl ebenfalls als Generalrath der Anglobank bezeichnet werden, umsomehr, als das genannte Haus, wie es allgemein heisst, an dem Ostbahngeschäfte sehr stark betheiligte war) zu Verwaltungsräthen der Ostbahn machte, Jemand zum Mitglied dieses Verwaltungskörpers designirte, bevor er sich verpflichtet hatte, die Pariser Verträge gutzuheissen? Wenn sich Jemand einem Andern gegenüber verpflichtet, einen mit ihm abgeschlossenen anrühigen Vertrag durch seinen eigenen Sohn mitacceptiren zu lassen, so geht er noch immer eine Verpflichtung ein, über deren Erfüllung Zweifel herrschen können. Es kann Jemand ein Erzschelm sein und einen Heiligen zum Sohne haben. Ganz anders verhält es sich mit der Anglobank und den Pariser Verträgen. Die Wahl war in keiner Beziehung eine beschränkte für sie, und Niemand mit Ausnahme von zweien Verwaltungsräthen, welche nach der üblichen Gepflogenheit der Staat ernannte, konnte den kurulischen Stuhl der Ostbahn besteigen, dessen sich die Anglobank nicht im voraus vergewissert oder den sie nicht vorher glücklich dupirt hatte! Es fällt uns nebenbei bemerkt, durchaus nicht ein, für diejenigen Verwaltungsräthe, welche von der Regierung Gnaden dazu ernannt wurden, einzustehen. Im Gegentheil, dieselben trifft eine grössere Verantwortung, als die

übrigen Mitglieder des Verwaltungsrathes, nachdem es ihnen bei den Pflichten, welche sie sowohl gegen den Staat als gegen die Actionäre übernommen hatten, am besten angestanden wäre, gegen die gemeinschädliche Behandlung der Ostbahn-Concession ihr Veto einzulegen!

In einem eigenthümlichen Lichte erscheint die Constituirungs-Comödie, wenn man sich die Statuten der Ostbahngesellschaft vor Augen hält. Im §. 54, welcher von dem „ersten Verwaltungsrath“ handelt, heisst es wörtlich:

Mit Berücksichtigung der in §. 52 enthaltenen Bestimmungen, wird der erste Verwaltungsrath auf die Zeitdauer des Baues der ganzen Eisenbahnstrecke bis zur gänzlichen Vollendung des Baues und dessen Eröffnung auf 5 Jahre ausnahmsweise auf Grundlage der Designation von Seite des Concessionärs mit der Genehmigung der Staatsverwaltung zusammengestellt.

Wir sehen also, dass laut den Statuten, welche übrigens in keiner Weise die bestehenden Gesetze über die Constituirung einer Actiengesellschaft alteriren können, — der Concessionär den Verwaltungsrath zusammen zu stellen hatte.

Wer war jedoch laut den Pariser Verträgen der Concessionär? Man wird sich dessen noch erinnern, dass laut denselben die Concession an die Anglo-österreichische Bank überging, welche ihrerseits, nachdem sie die diversen Trinkgelder für die Uebertragung fixirt hatte, diese Concession auf die künftige Actiengesellschaft übertrug, und für dieselbe den bekannten Bauvertrag mit Brüder Waring abschloss. Mit welchem Recht, wenn wir die Statuten als bindend anerkennen, wurde also der Verwaltungsrath von der Anglobank und Br. Waring gewählt? Dank dem complicirten Schwindel, welchen die Anglo-österreich. Bank in Compagnie mit Brüder Waring in Scene setzte, erscheinen alle Rechtsverhältnisse vom Anfang bis zu Ende verwirrt und der Constituirungsact verliert den geringsten Schein von Legalität. In dem Momente, als die Pseudo-Actiengesellschaft gebildet wurde, trat dieselbe in die vollständigen Rechte des Concessionärs ein. Wir sehen jedoch, dass mit der Concession für die Ostbahn eine Art Blutschande getrieben wurde. Der Vater der Concession verheiratet sich mit

der Anglo-österreichischen Bank und zeugt mit ihr die Actiengesellschaft. In dem Moment jedoch, als letztere die Ostbahn zeugen will, besteigt die Anglobank das Ehebett ihres eigenen Kindes und zeugt mit ihm den Verwaltungsrath! brrrrr.

Man kann in der That, wenn man die schlangengewundenen Pfade verfolgt, auf welchen sich die Geschäfte der Ostbahnhelden bewegen, sich kaum auf denselben zurecht finden. Wo alle Verhältnisse auf den Kopf gestellt werden, kommt man mit der gewöhnlichen Logik nicht aus und es bleibt nichts anders übrig, als zu schauen und zu staunen.

Dass die Annahme der Pariser Verträge durch den Verwaltungsrath — die Legalitätsfrage der Constituirung der Actiengesellschaft einstweilen bei Seite gelassen, — für die Actionäre nicht bindend ist, und dass daher die Anglo-österreichische Bank für die aus diesem Act entstandenden Folgen haftet, lässt sich durch dieselben Verträge beweisen. Es heisst nämlich:

Article 15.

La Société Anglo-Austrian-Bank s'engage à faire rapport du présent traité à la future Société et de le faire approuver dans toute sa teneur tel qu'il se comporte sans aucune novation, par le future Conseil d'Administration et par les premiers Actionnaires de la Société; la Société Anglo-Austrian-Bank n'ayant stipulé qu'au nom et comme se portant fort pour la future Société de Chemins-de-fer de l'Est Hongrois, et devant (?) être déchargée de toute responsabilité ultérieure du fait des présentes du moment que la susdite future Société aura été constituée et aura accepté pour son compte toutes les stipulations de la présente Convention.

Ist es aus dieser Bestimmung der Pariser Verträge nicht klar und deutlich zu ersehen, dass es keincsfalls genügte, wenn der Verwaltungsrath dieselben acceptirte, sondern dass auch die Actionäre dieselben annehmen mussten, um die Anglo-österreichische Bank von ihrem Obligo zu erlösen? Um so schlimmer für den Verwaltungsrath, welcher, wenn er sich schon dazu einverstanden erklärte, der Anglobank zu ihren Zwecken behiflich zu sein, dass er nicht darauf bestand, diese Verträge auch durch die Actionäre acceptiren zu lassen! Wir stehen

hier abermals vor einem der vielen dunklen Punkte der Ostbahngeschichte. Der Verwaltungsrath scheint auch, als er zu der Redaction seines Berichtes an die Generalversammlung schritt, sich dessen bewusst gewesen zu sein, dass er sich diessbezüglich einer Unterlassungssünde schuldig gemacht habe, denn nur aus dieser Ursache wird in dem erwähnten Berichte der Text der Pariser Verträge — um einen zarten Ausdruck zu gebrauchen — zu Gunsten des Verwaltungsrathes gemildert.

Der betreffende Passus lautet wörtlich:

— Auch ging die Anglo-österreichische Bank die Verpflichtung ein, die Annahme des Pariser Bau-Vertrages sammt Nachhang ohne alle Abänderung von Seite des Verwaltungsrathes der ungarischen Ostbahn-Gesellschaft zu bewirken, für welchen Fall selbe gleichzeitig jeder nachträglichen Verantwortlichkeit aus den getroffenen Stipulationen im Voraus für enthoben erklärt wurde.

Wo bleibt der Actionär? Heisst es nicht, wie wir gesehen, ganz deutlich, dass sowohl die ersten Actionäre, als der Verwaltungsrath die Verträge acceptiren müssen, und dass nur in diesem Falle die Anglobank ihres Obligos enthoben ist? Wer zweifelt noch jetzt daran, dass der Constituirungsact der Ostbahngesellschaft mit Allem, was dran hängt, keine gesetzliche Kraft besitzen kann, nachdem er nicht nur mit den bestehenden Gesetzen collidirt, sondern selbst im Sinne des Pariser Vertrages nicht correct ist.

Es handelt sich, wie der verehrte Leser einsehen wird, um keine Principienreiterei. Wir wissen, dass seit dem Bestehen von Actiengesellschaften schon so Manches von den P. T. Gründern und Verwaltungsräthen gegen das Interesse der Actionäre geschehen ist, ohne dass man ihre Zustimmung dazu eingeholt hätte — allein bei der Ostbahn liegen die Dinge ganz anders. Es handelt sich hier um kein zweifelhaftes Recht, sondern in dem einen Falle wenn man die Pariser Verträge als zu Recht bestehend anerkennt, um ein vertragsmässig verbrieftes Recht, welches unter keiner Bedingung verkürzt werden durfte, und im anderen Falle,

d. h. wenn diese Verträge keine Giltigkeit besitzen, um eine beispiellose Vergewaltigung, deren Consequenzen im vollem Umfange auf die Urheber zurückfallen müssen.

Es sind bekanntlich darüber Zweifel aufgetaucht, wer in vorliegenden Falle der „erste Actionär“ gewesen ist, und es hat Leute gegeben, welche horrible dictu die Anglobank als den ersten Actionär bezeichnet haben, weil dieselbe, bevor sie die Actien zur Subscription auflegte, gewissermassen als Inhaberin derselben figurirte. Sehen wir was nach dieser Auffassung der Dinge herauskommen würde. Die Anglobank schliesst mit Brüder Waring einen Vertrag, knüpft jedoch die Bedingung daran, dass dieser Pakt nur in dem Falle in Wirksamkeit tritt, wenn ihn ein von ihr bezeichneter Dritter acceptirt. Dieser Dritte ist aber die Anglobank selbst! Gibt es etwas, was mehr absurd erscheint? Lässt man diese Theorie vom ersten Actionär gelten, so gibt es zwischen Gründer und Actionäre kein Rechtsverhältniss, und keine Uebervorthellung des Publicums bei der Gründung einer Actien-Unternehmung kann in diesem Falle angefochten werden. Das Gesetz hat gegen derlei Ausschreitungen insoferne ein Correctiv geschaffen, als es eine öffentliche constituirende Generalversammlung vorgeschrieben hat, in welcher die Ehepacten zwischen Actionär und Gründer publicirt werden müssen. Wo existirt daher ein Schein von Recht dafür, dass, wie es bei der Ostbahn geschehen ist, die Actionäre ausgeplündert werden konnten!

Wir wissen wohl, dass die Anglobank auch Compagnons zu dem Ostbahngeschäfte engagirt hatte, und dass daher dieselben ganz gut die Rolle eines ersten Actionärs übernehmen konnten, mit welchem man sich abfinden konnte, ehe die Constituirungs-Comödie in Scene gesetzt wurde. Diese Theilnehmer waren indessen wie gesagt die Compagnons, und nicht die Actionäre der Ostbahn, wenn auch jeder von ihnen einige Millionen Gulden Actien bei der Anglobank gezeichnet hatte. Die Anglobank hat wahrscheinlich vor der Emission der Actien ein Syndicat gebildet, das aus mehreren Häusern und Banken bestand; alle diese Theilnehmer des Syndicats sind jedoch stille Compagnons der Anglobank, nicht aber die ersten Actionäre gewesen, und selbst in dem Falle, wenn ihnen die Anglobank

die Pariser Verträge zur Acceptation vorgelegt hätte und sie dies durch einen Notariatsact beweisen könnte, so wäre sie noch immer nicht ihres Obligos enthoben, denn die Existenz der Actie datirt vom Tage der Subscription und die heutigen Actienbesitzer sind keinesfalls die Bastarde der Anglobank und Consorten, welche bei der Geburt bereits von ihren Vätern gesetzlich enterbt waren.

Wer die Compagnons der Anglobank gewesen sind, darüber gibt eine Notiz der „N. fr. Pr.“ vom 21. December 1868 (die Pariser Verträge wurden am 18. December 1868 gefertigt) Aufschluss. In derselben heisst es: Das Emissionsgeschäft für die Grosswardein-Klausenburger Bahn ist wie wir hören nun perfect geworden und hat auch die Zustimmung des ungarischen Finanzministers erlangt. (?) Das Consortium übernimmt die Emission von 30 Millionen Gulden Actien und seine Theilnehmer sind: Die Anglo-österreichische Bank, die société generale in Paris, das Brüssler Haus Hirsch und das Haus Erlanger. Wir sehen also, nebenbei bemerkt, den „Türken-Hirsch“, welcher unmittelbar vor der Ertheilung der Concession an Br. Waring plötzlich untertaucht, bei der Vertheilung der Beute wieder auftauchen.

---

## XII.

Wir können die Discussion über §. 15 des Pariser Vertrags nicht schliessen, ohne es nochmals zu betonen, dass die ersten Actionäre keine anderen als die Subscribenten auf die von der Anglo-österreichischen Bank emittirten Actien und die jetzigen Actionäre als deren Rechtsnachfolger sein können. Was das löbliche Syndicat vielleicht unter sich ausgemacht, kann die Rechte der Actionäre in keiner Weise alteriren. Lässt man überhaupt die Theorie vom „ersten Actionär“ gelten, so repräsentirt sich das ganze Associationswesen als eine Diebsspelunke,

und für den Staat erwächst dann die Pflicht, die Actiengesellschaften als gemeinschädliche Verbindungen zu verbieten. Um einen Raub zu bemänteln, gäbe es nach dieser Theorie nichts Einfacheres, als eine Actiengesellschaft zu bilden. Die Bank A gründet mit B eine Actiengesellschaft. Beide erklären, nachdem sie unter verschiedenen Titeln einen Theil des Actien-Capitals einander verschrieben, dass sie sämtliche Actien gezeichnet haben. Die Subscription wird dann unter der üblichen türkischen Musik in Scene gesetzt und die Actien, welche eine hohe Rentabilität versprechen — nachdem Niemand von den Abmachungen der Emittenten eine Ahnung haben kann, indem dieser Pact ein Buch mit sieben Siegeln ist — gehen reissend wie die warmen Semmeln beim Bäcker ab. Wenn dann nach einiger Zeit sich herausstellt, dass ein Drittel des Actien-Capitals bei der Gründung auf die Seite geschafft wurde, und dadurch die geträumte Rente der Actie in's Wasser gefallen ist, so steht es den Actionären frei, eine Faust im Sacke zu machen, denn die emittirende Bank als „erster Actionär“ hat alles was mit dem Actien-Capital geschehen ist, vor der Subscription im Namen der Actionäre gutgeheissen, und diese können froh sein, dass überhaupt noch etwas für sie übrig geblieben ist.

Dass die Anglo-österreichische Bank sich dadurch zu salviren glaubte, indem sie einem Haubenstock eine Ostbahn-actie aufsetzte, um von demselben die Pariser Verträge acceptiren zu lassen, liegt auf der Hand. Dieselbe erfindet den ersten Actionär, welcher kein anderer als sie selber ist, und dieser Actionär ist so gütig, die Verträge, welche die Anglobank mit Waring abgeschlossen hat, in Bausch und Bogen anzunehmen. Es handelt sich also wie man sieht bei §. 15 um nichts Anderes, als die Legalität für den Finanz-Schwindel zwischen der Anglobank und Br. Waring zu erschleichen. Die Bestimmung des Pariser Vertrags, laut welcher derselbe nur dann seine Gültigkeit besitzt, wenn die Actionäre ihn acceptiren, ist daher kein Aufflackern des Rechtsbewusstseins, sondern zielt vielmehr auf einen Capitalschwindel hin, indem der erste Actionär erfunden wird, um den eigentlichen Actionär auszuspielen.

Nachdem es jedoch keinen andern Actionär gegeben hat, als die Zeichner der Ostbahnactien und ihre Rechtsnachfolger, so kann kein Zweifel darüber herrschen, dass die Anglobank nie eine Vollmacht zum Abschluss der Pariser Verträge erhalten hat. Für jeden, aus diesen Verträgen für die Gesellschaft entstandenen Schaden muss daher die genannte Bank aufkommen, und sie theilt diese Verantwortlichkeit mit dem Verwaltungsrath, welcher kein Recht dazu besass, diese Verträge zu acceptiren, und der noch eine schwerere Verantwortung auf sich lud, indem er trotz der klaren Bestimmung des §. 15 laut welchem beide Contrahenten sich verpflichteten, diese Verträge durch die Actionäre acceptiren zu lassen, dieselben eigenmächtig für die Actionäre angenommen hat. Dies scheint, wie bereits erwähnt, der Verwaltungsrath deutlich zu fühlen, und diesem Umstande ist es zu verdanken, dass der Verfasser des Berichtes des Verwaltungsraths denjenigen Passus, welcher sich auf §. 15 des Pariser Vertrags bezieht, — wir wollen nicht sagen „gefälscht“ — sondern in der bezeichneten Weise corrigirt hat.

Die Anglo-Oesterr. Bank ist also nicht nur vom Standpunkte derjenigen Gesetze über Mein und Dein, welche in allen civilisirten Staaten gang und gebe sind, den Actionären der Ostbahn verantwortlich, sondern dieselbe ist, selbst wenn man die Pariser Verträge als heilige Schrift acceptirt, ihres Obligos nicht enthoben. Dieselbe ist noch immer Concessionär der Ostbahn, oder Compagnon der Br. Waring, mit welchen sie solidarisch für die Ausführung der Concession haftet. Jeder Kreuzer, welchen sie daher aus diesem Geschäfte sich angeeignet hat, ist ein unrechtmässig erworbenes Gut, welches sie herauszugeben hat, und alle Consequenzen ihrer unerlaubten Geschäftsgebahrung fallen auf sie zurück. Das ist so klar, wie zwei Mal zwei vier, und wenn Oesterreich-Ungarn überhaupt ein Rechtsstaat ist, so muss die genannte Bank zum vollen Schadenersatz verurtheilt werden.

Wir fordern hiemit alle diejenigen, welche sich dazu berufen fühlen, auf, uns zu widerlegen. Wir meinen natürlich denjenigen Vertheidiger der Anglo-österr. Bank von dem Schlage der „N. fr. Pr.“ nicht, welches Blatt bekanntlich Eigentum

der genannten Bank ist, und aus naheliegenden Gründen fortwährend mit blinder Wuth auf der ungarischen Regierung herumpaukt, um der Welt glauben zu machen, diese habe die Katastrophe bei der Ostbahn verschuldet, während die verbrecherische That der Anglobank mit keiner Silbe erwähnt wird. Dieses wilde Geschrei erinnert an das bekannte Verfahren, welches beobachtet ward, wenn der Astarte ein Kind geopfert wurde. Die Priester der Göttin erhoben ein sinnebetäubendes Getöse, damit die anwesenden Eltern die Stimme der Natur nicht zu hören vermochten.

Die Schuld der Anglobank und des Verwaltungsrathes kann unmöglich von Jemandem bestritten werden. Weit schwerer dürfte es fallen, denjenigen Theil der Schuld herauszufinden, welchen die ungarische Regierung zu verantworten hat. Es kann hier nämlich nicht von den Differenzen, welche sich bei der Ausführung des Baues ergaben, die Rede sein, da diese keinen Gegenstand der Untersuchung dieser Blätter bilden können. Es genügt, auf die diesbezüglichen Angaben des Verwaltungsrathes hinzuweisen, welche nicht sehr überzeugend wirken und sich vor Augen zu halten, dass man es mit Bauunternehmern zu thun hat, welche es vorwegs darauf angelegt hatten, den Staat und die Actiengesellschaft zu betrügen. Wir halten es für weit wichtiger, die Stellung der ungarischen Regierung zur Actiengesellschaft zu präcisiren und diesbezüglich auf die Constituirung der Gesellschaft zurückzugehen.

Wir haben bereits auseinandergesetzt, dass nach dem Wortlaut der ungarischen Gesetze eigentlich keine Ostbahngesellschaft existirt, da die vorschriftsmässige öffentliche constituirende Generalversammlung nicht abgehalten wurde. Der Constituirungsact, die sogenannte „constituirende Sitzung“, wie der Verwaltungsrath in seinem Berichte sich ausdrückt, welche bei Nacht und Nebel, ohne die gesetzlichen Vorbedingungen, von der Anglobank und Waring im Vereine mit den Verwaltungsräthen vollzogen wurde, ist juridisch unbedingt anfechtbar, allein es darf nicht vergessen werden, dass bisher bei allen Eisenbahnen die Constituirung der Actiengesellschaft auf Grundlage der von der Regierung und der Krone genehmigten Statuten stattgefunden hat. Ein ähnliches Verfahren fand auch

bei der Ostbahn statt, und wird in den Statuten das Verhältniss der Actiengesellschaft zu dem Concessionär, sowie auch die Stellung der Regierung zu dem Unternehmen klar präcisirt. Für die Regierung und die Actiengesellschaft wären also nur die Statuten und die Concessionsurkunde massgebend. Rechte und Pflichten fliessen für alle Theile nur aus dieser Quelle. Was also nebenher von dem Concessionär, der Anglobank und dem Verwaltungsrathe geplant wurde und geschehen ist, dafür sind diese separat verantwortlich. Weder die Statuten, noch die Concessionsurkunde kennen jedoch einen Pariser Vertrag, und was die Anglo-Oesterreichische Bank betrifft, so ist deren Stellung in den Statuten ebenfalls klar präcisirt. — Sie figurirt in denselben nur als „geldbeschaffende Bank“.

Die Cardinalpunkte der Statuten lauten:

§. 1. (Grundlage. Firma.) Auf Grund von Sr. k. und k. apost. Majestät sanctionirten XLV. Gesetzartikels vom Jahre 1868 und der Concessionsurkunde wird von dem Concessionär der ungarischen Ostbahn eine Actiengesellschaft unter der Firma: „Ungarische Ostbahn“ gebildet.

§. 2. (Berechtigung.) Zu diesem Behufe überträgt der Concessionär der ungar. Ostbahn seine auf Grund der oberwähnten Concessionsurkunde erworbenen Rechte auf die zu bildende Actiengesellschaft, auf welch' letztere jedoch gleichzeitig auch alle den Concessionär belastenden Verpflichtungen übergehen.

§. 5. (Beginn und Dauer.) Die Gesellschaft tritt nach erfolgter Genehmigung ihrer Statuten in Wirksamkeit, sobald:

1. 30 Percent des Actien Capitals gezeichnet sind, und
2. ihre Firma sammt den Statuten bei dem königl. ungar. Wechselgerichte in Pest protokolliert ist.

§. 23. (Einzahlungen.) Die auf das Stammcapital zu leistenden Einzahlungen werden von dem Verwaltungsrathe im Einvernehmen mit der Anglo-österreichischen Bank als „geldbeschaffendes Institut“ festgesetzt.

§. 27. (Antheil der Actionäre.) Jede Actie gibt ihrem Inhaber das Recht auf den verhältnissmässigen Antheil an dem Gesamtvermögen und an dem Erträgnisse des gesellschaftlichen Unternehmens.

§. 52. (Verwaltungsrath.) Die Mitglieder des Verwaltungsrathes werden durch die Generalversammlung regelmässig auf fünf Jahre gewählt. Die Staatsverwaltung ist, so lange sie durch was immer aus der übernommenen Garantie entstandenen Vorschüsse bei dem Unternehmen betheiligt ist, in dem Verwaltungsrath durch zwei von ihr bestimmten Mitglieder vertreten.

§. 54. (Erster Verwaltungsrath.) Mit Berücksichtigung der im §. 52 enthaltenen Bestimmungen wird der erste Verwaltungsrath auf die Zeitdauer des Baues der ganzen Eisenbahnstrecke bis zur gesetzmässigen Vollendung des Baues und dessen Eröffnung auf fünf Jahre, ausnahmsweise auf Grundlage der Designation von Seite des Concessionärs mit der Genehmigung der Staatsverwaltung zusammengestellt. Insoferne als in diesem Verwaltungsrathe bis zu dessen definitiver Wahl durch die Generalversammlung in den im zweiten des §. 53 erwähnten Fällen eine oder mehrere Stellen leer würden, besetzt diese der Verwaltungsrath im Wege der Wahl unter Genehmigung.

§. 57. Der Verwaltungsrath ist der Vorstand der Gesellschaft und hat als solcher die Protokollirung ihrer Statuten und Firma zu erwirken. Er vertritt die Gesellschaft nach Aussen und ist unter der gesetzlich in diesen Statuten begründeten Verantwortlichkeit zu allen Verfügungen in Geschäftsangelegenheiten berechtigt, welche nicht der Generalversammlung vorbehalten sind.

§. 64. Ueber die Berathungen und Beschlüsse des Verwaltungsrathes und der Subcomité's sind Protokolle aufzunehmen, welche von dem Vorsitzenden und dem Schriftführer unterfertigt werden.

In diesen Protokollen sind die Anwesenden namentlich anzuführen und sämmtliche gestellten Anträge und gefassten Beschlüsse aufzunehmen.

Auf Verlangen eines Mitgliedes des Verwaltungsrathes ist dessen von dem gefassten Beschlusse abweichende Meinung zu Protokoll zu nehmen. Die Protokolle des Verwaltungsrathes sind durch den Ministerial-Commissär zu vidimiren.

§. 31. Mit dem Besitze jeder Actie ist die unbedingte Unterwerfung unter die Bestimmungen vorliegender Statuten verbunden.

§. 79. Aufsichtsrecht der Staatsverwaltung. Das der hohen Staatsverwaltung zustehende Aufsichtsrecht wird derselben nach den Bestimmungen der allgemeinen Gesetze und insbesondere in Gemässheit der allerhöchsten Concessionsurkunde ausdrücklich vorbehalten.

Die Regierung wird namentlich das Recht haben, durch ihr beordertes Organ die Geschäftsführung prüfen zu lassen.

Dem von ihr ausgesendeten Commissär steht das Recht zu, in den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder in den General-Versammlungen nach seinem Gutdünken Theil zu nehmen, die in Hinsicht auf das Staats- oder das öffentliche Interesse etwa nachtheiligen Beschlüsse zu suspendiren und hievon dem Ministerium wegen weiterer Amtshandlung Bericht zu erstatten.

Die Regierung wird Vorsorge treffen, dass die Beaufsichtigung der Geschäftsführung in ökonomischer Rücksicht auf eine solche Weise geübt werde, dass bei der Vorlage der Jahres-Rechnungen in der Regel nur die Bezifferungen der Ueberprüfung bedürfen.

Mit Rücksicht auf die mit der Ausübung des obigen Beaufsichtigungs-Rechtes der Regierung verbundenen Kosten, sowie zum Ersatze derjenigen Kosten und Lasten, welche sowohl während der Bauzeit, als nach der gänzlichen oder theilweisen Eröffnung der concessionirten Bahn dem Staate zufallen, wird der Concessionär, resp. seine Rechtsnachfolger zu Gunsten des Aerars jährlich ein festgesetztes Pauschale zahlen. Die Höhe dieser Summe bestimmt die Staatsverwaltung. Die nach der Eröffnung des Verkehrs zu zahlenden Pauschalsummen dürfen mit Rücksicht auf die eröffnete Bahn oder Strecke verhältnissmässig in die Betriebsrechnung eingestellt werden, im Uebrigen belasten sie das Baucapital.

§. 19. Staats-Garantie. Zur weiteren Sicherstellung der Anlagecapitales, beziehungsweise zur Sicher-

stellung der von den Prioritäts-Obligationen und Actien zu entrichtenden Zinsen und der zur Einlösung der verlosteten Prioritäts-Obligationen und Actien nothwendigen Amortisationsquote garantirt überdies der Staat für die ungarische Ostbahn ein jährliches Reinerträgniss von fl. 47.350 ö. W. Silber per Meile, (wovon fl. 46.750 ö. W. Silber auf die Zinsen und fl. 600 ö. W. Silber auf Amortisirung des Anlagecapitals entfallen) derart, dass diese Garantie bei den bereits concessionirten Linien, auch im Falle, wenn sie sich etwa in der Länge weiter erstrecken würden, höchstens für eine Maximal-Länge von  $80\frac{1}{4}$  Meilen in Anspruch genommen werden kann, und dass dann das jährliche Reinerträgniss per Meile den erwähnten garantirten Betrag oder die entsprechend demselben nach dem Course in österreichischer Währung in Silber zu einer ausländischen Gold- und Silber-Währung in solcher Währung festzusetzende Summe nicht erreichen sollte, der Staat verpflichtet ist, den Abgang zu ergänzen.

Die vom Staate auf Grund der übernommenen Garantie zu zahlende Summe ist als 4 Percent tragender Vorschuss zu behandeln.

Wenn das Reinerträgniss der Bahn die garantirte jährliche Summe übersteigt, so ist die Hälfte des betreffenden Ueberschusses zur Tilgung der gemachten Vorschüsse und der Zinsen bis zu deren gänzlicher Tilgung sogleich an die Regierung abzuführen.

Die Ausgleichung der verfallenen Zinsen des Vorschusses muss der Rückzahlung des letzteren selbst vorangehen.

Die Forderungen des Staates hinsichtlich solcher Vorschüsse und Zinsen, welche bis zum Erlöschen der Concession noch nicht zurückgezahlt wurden, werden aus dem ersparten Vermögen der Unternehmung zu befriedigen sein.

Die staatliche Garantie, das Rein-Einkommen betreffend, beginnt hinsichtlich jeder einzelnen im §. 2 unter a, b, c, d, erwähnten Strecke der concessionirten Bahn absonderlich

mit jenem Tage, an welchem die betreffende einzelne Strecke, mit Bewilligung der Regierung dem Verkehre übergeben wird, und zwar unter der ausdrücklichen Bedingung, dass die Strecken in der im §. 33 der Concessions-Urkunde festgesetzten Reihenfolge zu vollenden sein werden.

Die staatliche Garantie, die Amortisirungs-Quote betreffend, beginnt hingegen erst an jenem Tage an welchem der Verkehr auf sämtlichen concessionirten Linien eröffnet wird.

Die Staatszinsen-Garantie beginnt für jede einzelne Strecke (§. 2) von jenem Tage, an welchem dieselbe mit Genehmigung der Regierung dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde; für die Tilgungs-Quote aber erst nach Eröffnung des Betriebes auf der ganzen concessionirten Bahnstrecke (§. 2, 1).

So weit die Statuten. Lässt man das Gewohnheitsrecht gelten, d. h. erkennt man die Actiengesellschaft, deren Constituirung auf Grundlage der Statuten, so wie bei der Alföld-, Kaschau-Oderberger-, Raab-Grazer-Bahn etc. erfolgt ist, als zu Recht bestehend, so hat der Pact zwischen der Anglobank und Waring noch weniger Giltigkeit und der Verwaltungsrath, welcher diesen gemeinschädlichen Vertrag acceptirt hat, haftet mit der Bank für die Folgen. Es gibt in diesem Falle überhaupt zwischen den Gründern (Anglobank, Waring) und der Actiengesellschaft keine anderen Ehepacte, als die Concessionsurkunde und die Statuten. Was ausserhalb derselben gegen das Interesse der Actionäre geschehen ist, haben die Gründer und die Verwaltungsräthe zu verantworten.

Man wird freilich nun auf die Regierung zurückgehen, welche gegen die Einschmugglung der Pariser Verträge hätte Einsprache erheben sollen — und das ist in der That eine Anklage, welche schwer auf der Regierung zu lasten scheint. Allein, man braucht nur den betreffenden Passus in dem Berichte des Verwaltungsrathes an die Generalversammlung nachzulesen und man wird finden, dass es, was die officiële Vorlage der

Verträge betrifft, höchst wahrscheinlich nicht mit rechten Dingen zugegangen ist.

Es heisst nämlich in demselben :

In Ausführung der in dem Bauvertrage getroffenen Abmachungen nahm die General-Bauunternehmung nach erfolgter Sanctionirung des Concessions-Gesetzes den Bau der Bahn sofort in Angriff und der Concessionär ging an die Bildung der Actiengesellschaft.

Die ausgearbeiteten Statuten wurden am 2. Februar 1869 der hohen Regierung vorgelegt, und auf Grund der allerhöchsten Entschliessung Sr. kais. und apost. königl. Majestät vom 28. Februar 1869 am 3. März desselben Jahres von Seite des h. k. k. Communications-Ministeriums genehmigt.

Noch bevor diese Genehmigung herabgelangt war, haben die der hohen Regierung von Seite des Concessionärs und der Anglo-österreichischen Bank vorgeschlagenen Mitglieder des ersten Verwaltungsrathes mit Herrn Carl Waring und dem Bevollmächtigten der Anglo-österr. Bank am 15. Februar 1869 eine Sitzung gehalten, in welcher der der hohen Regierung vorgelegte Statutenentwurf angenommen und von Seite der Anglo-österreichischen Bank der dem Verwaltungsrathe zur Kenntniss gebrachte Bau-Vertrag sammt Nachhang auf die Gesellschaft übertragen wurde, wobei sich jedoch die Anglo-österreichische Bank alle jene Rechte, welche sich auf die Geldbeschaffung beziehen, vorbehielt.

Nachdem die Genehmigung der Statuten und der vorgeschlagenen Mitglieder des ersten Verwaltungsrathes erfolgt ist, und die Herren Waring nachgewiesen haben, dass 30 Percent des angenommenen Actiencapitala durch die von Seite der Anglo-österreichischen Bank im Jänner 1869 ausgeschriebene erste Einzahlung von 80 fl. Silber per Actie bereits gesichert sind, fand am 4. März 1869 die constituirende Sitzung statt. Der Verwaltungs-

rath erklärte die Gesellschaft der ungarischen Ostbahn für definitiv constituirt, genehmigte die von den präsumtiven Mitgliedern getroffenen Verfügungen und Vereinbarungen und beschloss die Unterbreitung der Protokolle sammt deren integrirenden Beilagen neben dem Protokolle der constituirenden Sitzung an die hohe Regierung. Der in Paris abgeschlossene Bauvertrag sammt Nachhang gelangte demnach sofort nach der Constituirung als integrirende Protokollsbeilage vor die hohe Regierung, welcher nach §. 79 der Statuten das Aufsichtsrecht über die Geschäftsführung des Verwaltungsrathes und das Recht zur Sistirung aller dem Staats- oder dem öffentlichen Interesse etwa nachtheiligen Beschlüsse ausdrücklich vorbehalten erscheint.

Man sieht also, dass die Pariser Verträge bereits am 15. Februar von dem Verwaltungsrathe angenommen oder nach dem euphemistischen Ausdruck des Berichtes „auf die Gesellschaft übertragen wurden“, also unmittelbar darauf, — nachdem man die unschuldigen Statuten der neuen Gesellschaft der Regierung unterbreitet hatte.

Wer sich ein wenig Mühe nimmt, den Bericht des Verwaltungsraths zu studiren, dem wird die gewundene Darstellungsweise in demjenigen Theil, welcher von der Constituirung der Gesellschaft handelt, sofort in die Augen springen. Man wird sofort bemerken, dass nicht der gerade Weg eingeschlagen wurde, sondern dass man sich auf geschlängelten Pfaden bewegte. Dieses „Zur Kenntniss bringen“, diese „Uebertragung“ ferner diese „Genehmigung der Uebertragung der Pariser Verträge“ und dieses „Beschliessen“ der Unterbreitung der Protokolle, wobei immer dieselben Personen mitspielen, wirkt im hohen Grade abstossend. Wir sprechen nicht gerne einen Verdacht aus und wir möchten dem verehrungswürdigen Verwaltungsrath der Ostbahn in keiner Weise nahetreten, allein nachdem wir eine sehr interessante „Correctur“ des officiellen Textes bereits nachgewiesen haben, wird es uns erlaubt sein, zu bemerken, dass derjenige Theil des Berichtes, welchen wir eben citirten, von keinem guten Gewissen zeigt, und dass der talentvolle Verfasser dieses Opus, welcher dort, wo seine Auftraggeber

am meisten sich unheimlich fühlten, durch geschickte Stylwendungen sich selbst zu übertreffen suchte — mit seiner Casuistik diessmal Schiffbruch gelitten hat.

Fasst man den letzten Absatz des citirten Passus aus dem Berichte des Verwaltungsrathes ins Auge, so hat man das merkwürdige Beispiel vor sich, dass der Verwaltungsrath die Regierung anklagt, weil sie ihm nicht das untersagte, was er zu thun für gut fand (?). Ist Aehnliches bereits erlebt worden?

Diese Anklage durch den Verwaltungsrath ist ein Seitenstück zu seiner bekannnten Phrase: „Die Verträge mussten von dem Verwaltungsrath angenommen werden, weil die Constituirung der Gesellschaft ohne das nicht möglich gewesen wäre!“

Wir wollen, um die Verantwortlichkeit der Regierung gegenüber den Actionären der Ostbahn, in das rechte Licht zu stellen, auch das Gerücht registriren, welches von verwaltungsrathfreundlicher Seite, mit besonderer Vorliebe colportirt wird und laut welchem die königl. ung. Bau-Direction seinerzeit sich mit Entschiedenheit gegen die Pariser Stipulationen ausgesprochen habe, dass aber das betreffende Actenstück, wovon eine Copie existiren soll, verschwunden oder verschwinden gemacht wurde. Das Factum ist jedenfalls merkwürdig, einerseits weil also der Verwaltungsrath von der Verdammung der Pariser Verträge durch die Baudirection wusste und sich dennoch nicht daran kehrte und andererseits weil Herr Achilles Thommen, welcher die Bau-Direction repräsentirte, gerade bei der Ostbahn sich „im Stillen“ gekränkt hat, während er, wie wir wissen, zu wiederholten Malen, nämlich bei Gelegenheit der Verhandlungen über den Fiumaner Hafenbau, über den Eisenbahnvertrag etc. sehr geräuschvoll zur Feder griff und mit offenem Visir für seine Ansicht in die Schranken getreten ist. Herr Thommen führt eine gewandte Feder und es wäre ihm jedenfalls besser angestanden das Gemeinschädliche der Pariser Verträge aufzudecken, als eine Copie seines Gutachtens behufs seiner Privat-Ehrenrettung für die Nachwelt aufzubewahren.

Nach einer anderen Version sollen gewisse Protokolle in den Bureaus eines seither verstorbenen Ministerialrathes ein Jahr lang begraben gewesen sein (?). Würde es jedoch dem

Verwaltungsrath und der Anglobank darum zu thun gewesen sein, die Pariser Verträge zum Gegenstande einer ministeriellen Enquête zu machen, wäre es ihnen leicht möglich gewesen, die Todten zum Leben zu erwecken. Uns fehlt jedoch der Glaube, denn es braucht nach dem, was wir wissen, keines Beweises, dass eben die beliebte Constituirungsmethode bei Actiengesellschaften von Eisenbahnen dazu ausersehen wurde, die Pariser Verträge einzuschmuggehn, und dass von Seite der Anglobank und Consorten alles angewendet ward, damit das Geschäft nicht gestört werde. Diese Verträge sind überhaupt nicht danach beschaffen, um vor die Oeffentlichkeit gebracht zu werden. Man konnte sie nur in der Voraussetzung schliessen, um sie in einer finstern Nacht über die Grenze zu paschen. Das Meisterstück der Anglo-Ritter vertrug nicht das Tageslicht und der Verwaltungsrath war nicht die Fackel um es zu beleuchten.

Wir wollen jedoch, um unserem Gegenstand nach allen Seiten gerecht zu werden, zugestehen, dass laut dem der Regierung zukommenden Beaufsichtigungsrecht es allerdings deren Aufgabe gewesen wäre, sich um das Verhältniss zwischen Anglobank und Brüder Waring mehr als es geschehen ist, zu kümmern — ja, wir geben sogar zu, dass die Regierung, nachdem sie die Statuten revidirt und genehmigt, ungeachtet ein aus der Crème der Gesellschaft gewählter Verwaltungsrath an die Spitze der Ostbahn sich stellte und trotzdem die zweitgrösste Bank der Monarchie als geldbeschaffende Bank bei dem Unternehmen figurirte — es dennoch deren Pflicht gewesen wäre, Anglobank und Verwaltungsrath mehr zu überwachen — was folgt daraus? Dass die Actionäre, wenn sie ihr Regressrecht gegen die Anglobank und den Verwaltungsrath ausgenützt haben, sich auch an die Regierung wegen Schadenersatz wenden können, aber die Schuld der Anglobank und Consorten wird um kein Haar geringer dadurch. Man vergesse nicht, dass es sich um kein moralisches, sondern um ein materielles Recht handelt. Wenn ein bisher in gutem Leumund gestandenes Individuum in Gegenwart eines Polizei-Commissärs, welcher sich darum nicht kümmert, eine Börse zieht — so verfällt besagtes Individuum nichtsdestoweniger der Strafe und man wird vor Allem, ehe man es kalt stellt, ihm die Börse abnehmen, um sie dem Eigenthümer zurückzustellen.

Nach der Theorie des Verwaltungsrathes, welcher, wie wir wissen, die Regierung anklagt, weil sie ihn nicht besser überwachte, wäre ein Verbrechen bei einer Actiengesellschaft gar nicht möglich, denn man wird immer auf das Ueberwachungsrecht der Regierung zurückkommen, durch welches jede Unzukömmlichkeit im Keime erstickt werden müsste. Auch dem Centralbau-Verein stand ein landesfürstlicher Commissär zur Seite. Mit welchem Rechte konnte das Strafgericht gegen die Verwaltung auftreten, nachdem dieselbe doch unter der Aufsicht der Regierung stand! Consequenterweise hätte das Criminalgericht zuerst gegen die Regierung, weil sie das Gebahren der Verwaltungsräthe nicht besser überwachte, auftreten müssen und letztere müssten straflos ausgehen.

Es besteht, wie man sieht, ein grosser Unterschied zwischen einer moralischen Verpflichtung, die nicht in dem Maasse, als es sein sollte, erfüllt wird, und der bewussten effectiven Schädigung der uns anvertrauten Interessen, sei es zu unserem eigenen Vortheil, oder zu Gunsten eines Dritten. Die ungar. Regierung war es nicht, welche mit dem Gelde der Actionäre manipulirte, sondern die Anglobank und der Verwaltungsrath waren es, welche mit den Millionen, als ob es Haselnüsse wären, wirthschafteten, und diese beiden haben jeden Kreuzer, welchen sie unrechtmässiger Weise verausgabten oder zurückhielten, zu verantworten.

---

### XIII.

Ueber die Verantwortlichkeit der ungarischen Regierung in vorliegendem Falle wird sich noch Vieles sagen lassen, nachdem, wie wir hören, die Spitze des Berichtes des von der sogenannten Generalversammlung erwähnten Revisions-Comité's hauptsächlich gegen dieselbe sich kehrt. Bekanntlich ist dieses Comité unter sichtbarer Theilnahme des Verwaltungsraths zu Stande gekommen und ist es naturgemäss letzterem darum zu thun, so viel als möglich von der auf ihm entfallenden Verantwortlichkeit auf die Schulter der Regierung zu wälzen.

Wir wollen desshalb den erwähnten Bericht, welcher nach der Angabe des ungar. Finanzministers im Reichstage nicht weniger als 60 Bogen enthalten soll, abwarten, bevor wir uns mit dieser Seite der Ostbahnfrage näher befassen, obwohl wir diesem Elaborat als Parteischrift nicht jene Bedeutung beilegen können, welche es seiner Natur nach beanspruchen könnte.

Vor Allem müssen wir jedoch bemerken, dass uns nichts ferner liegt, als uns zum Apologeten der ungarischen Regierung aufzuwerfen, da dieselbe sich selbst zu vertheidigen hat. Wenn wir gegen jede tendenziöse und fälschliche Auslegung des Verantwortlichkeits-Princips unsere Stimme erheben, so thun wir es desshalb, weil die publicistische Pflicht es fordert, dass wir als Bürger des Staates, in welchem das Ostbahn-Drama spielt, mit aller Entschiedenheit dagegen Front machen, dass der Staat, der wohlbekannte Prügelknabe für alle fehlgeschlagenen Speculationen der P. T. Bauunternehmer und Concessionäre abermals gezwungen werde, die Kosten der Unterhaltung zu tragen.

Wir klagen vielmehr die ungar. Regierung an, weil sie nach unserer Ueberzeugung nichts weniger als klug gehandelt hat, indem sie, als ihr bereits die ganze Misère der Ostbahnangelegenheit bekannt war, anstatt dem Verwaltungsrathe zu helfen, sich sein Bett zurecht zu machen, sich nicht sofort an die Spitze der Bewegung gestellt hat. Wenn die Regierung das Interesse des Staates in dieser unglückseligen Affaire, wie es ihre Pflicht war, schützen wollte, so blieb ihr nichts anderes übrig, als sofort den Verwaltungsrath zu suspendiren, die Bahn zu sequestriren, und eine Untersuchungs-Commission einzusetzen, deren Aufgabe es gewesen wäre, über die Sachlage einen wahrheitsgetreuen Bericht der Oeffentlichkeit zu übergeben. Die Regierung wäre dadurch, wie es ihr geziemt hätte, als Anklägerin und nicht als Angeklagte erschienen.

Wir haben s. Z. Herrn v. Kerkapolyi gegen die von ihm beobachtete Taktik gewarnt,\*) denn wir konnten nicht an jene Staatsraison glauben, welche in einem Falle wie der vorliegende es gebieten sollte, dem Feinde goldne Brücken zu bauen, der nur dadurch sich zu salviren vermag, indem er uns in den verderblichen Kreis hineinzieht.

\*) Siehe „Schönberger's Börsen- und Handelsbericht“ 1871. Nr. 34.

Wir wissen wohl, dass es der ungar. Regierung im Interesse des Staatscredits darum zu thun war, jedes Aufsehen möglichst zu vermeiden und die Ostbahnfrage bis zu einer gelegenen Zeit zu vertagen, allein eben deshalb, weil es im entschiedenem Interesse der ungar. Regierung liegen musste, in keinem schlechtern Lichte zu erscheinen, als sie es verdiente, hätte sie den entgegengesetzten Weg einschlagen sollen und die Dinge stünden heute bei weitem besser. Was dieselbe zu Nutz und Frommen der ausgeplünderten Actionäre zu thun gesonnen ist, hätte durch ein energisches Handeln eine ganz andere Folie erlangt, als es vorläufig thatsächlich der Fall ist.

Durch die von der ungar. Regierung befolgte Strauss-Politik wurde das Ansehen derselben in den Augen Europa's herabgewürdigt, und sie wird zur Defensive gezwungen, denn der Bericht des Revisions-Comité, welcher, wie wir hören, alle möglichen juristischen Beweismittel gegen sie zusammengetragen hat, wird ihren Standpunkt ungemein erschweren. Mag sie nun sehen, wie sie damit fertig wird.

Auch die Mattherzigkeit, welche der ungar. Reichstag in der Ostbahnangelegenheit an den Tag legte, hat das Interesse des Staates nach unserer Ansicht nicht gefördert. Es hat an gutem Willen von mancher Seite nicht gefehlt, doch alle Anläufe, um diese hochwichtige Sache vor das Forum des Reichstags zu bringen, waren viel zu schwach; es verstand Niemand, den Stier bei den Hörnern zu fassen, und es konnte dadurch nicht verhindert werden, dass böswillige Entstellungen von Thatsachen und irrige Lehrmeinungen, die von gewisser Seite stets neue Nahrung empfangen, ihren Weg zum Publicum finden konnten.

Kehren wir nach dieser nothwendigen Abschweifung zur Geschichte der Ostbahn zurück.

Nachdem der letzte Groschen vom Baucapital aufgezehrt und auch die bei der Regierung erliegende Caution bereits verbraucht war, musste sich der Verwaltungsrath nolens volens entschliessen, eine Generalversammlung einzuberufen. Die Situation war in der That eine ungemein verzweifelte, und selbst der sonst Alles auf's beste ausklügelnde Levai, der Director der I. ungar. Assecuranz-Gesellschaft, welcher vor Allem auf die

Versicherung des eigenen Ich's stets bedacht war, blickte trübselig in den Tag hinein.

Um die Situation in einem möglichst milden Lichte erscheinen zu lassen, wurde der bekannte Bericht an die Generalversammlung verfasst, nur mit dem Unterschiede, dass derjenige Theil, welcher von der Verantwortlichkeit des Verwaltungsraths handelt, und einen Reflex von seiner gebrochenen Zuversicht bildete, in der letzten Stunde eine Fassung erhielt, die mit seinem Gebahren bei der Generalversammlung vollkommen harmonirt.

Der ursprüngliche Schlusssatz des Berichtes, von welchem wir ein gedrucktes Exemplar in Händen hatten, lautete:

Das von der Generalversammlung erwählte Revisions-Comité hat die vorgelegten Berichte genau zu prüfen, und einer nächsten Generalversammlung darüber Bericht zu erstatten, namentlich von dem Standpunkte, ob für die Vergangenheit Ersatzansprüche erhoben werden können? Gegen wen dieselben sich zu richten haben? Und in welcher Weise diese Ansprüche am nachdrücklichsten geltend gemacht werden können, — während wir in dem Berichte, welcher der Generalversammlung vorgelegt wurde, und welchen unsere Leser bereits kennen, als Beschlussantrag finden:

Die Generalversammlung beauftragt den laut §. 3 der Tagesordnung zu wählenden Revisions-Ausschuss, die erstatteten Berichte genau zu prüfen und im Falle des Richtigbefindens dem Verwaltungsrath das Absolutorium zu ertheilen.

Man wird den bedeutenden Unterschied zwischen beiden Anträgen sofort erkennen. Bei Formulirung des ersteren folgte der Verfasser derselben dem Drange der Nothwendigkeit. Man konnte dem unbekanntem Gegner diejenigen Rechte nicht vorenthalten, welche ihm vom Hause aus gebührten, und von welchen man voraussetzen musste, dass er sie jedenfalls geltend machen werde, während man, was die veränderte Textirung betrifft, bereits mit Verhältnissen rechnete, die man vollständig in seiner Gewalt hatte.

Gegen alle Erwartung des Verwaltungsrathes wurden nämlich, nachdem der Termin zur Deponirung der Actien abgelaufen

war, nicht mehr als 4000 Actien, worunter sich  $\frac{2}{3}$  von Freunden des Verwaltungsrathes befanden, deponirt.

Eine angenehmere Ueberraschung konnte dem Verwaltungsrathe nicht zu Theil werden. Die gefürchtete Generalversammlung hatte ihren Schrecken eingebüsst und es galt von jetzt an, für die zweite Generalversammlung, welche statutemässig 14 Tage nach dem ersten Termin einberufen werden musste, noch einige tausend Actien zu beschaffen, um dieselbe ganz in seine Gewalt zu bekommen. Frankfurt, München, Paris, Amsterdam wurden für diese Zwecke in Contribution gesetzt, an der Wiener Börse wurden hohe Leihgelder bewilligt und 10 Tage nachher waren ca. 12000 neue Actien der Ostbahn beisammen, welche die Verheissungen der Propheten in Erfüllung gehen machten, indem sie eine Heerde und einen Hirten bildeten.

Unter „Freunden“ brauchte man sich naturgemäss keinen Zwang aufzulegen, und man wird nun begreifen, was den Verwaltungsrath bestimmte, den äusserst lästigen Passus, welcher von Verantwortlichkeit und Ersatzansprüchen spricht, einfach zu streichen, und an dessen Stelle die bekannte Schlussformel zu setzen, laut welcher das Comité angewiesen wird, die Richtigkeit der Berichte genau zu prüfen und im Falle des Richtigbefundes dem Verwaltungsrath das Absolutorium zu ertheilen.

Wollte also das Revisions-Comité den Intentionen des Verwaltungsrathes gerecht werden, so hatte es einfach zu constatiren, dass der Bericht an die Generalversammlung richtig stylisirt sei und dem Verwaltungsrath das Absolutorium zu ertheilen.

Ein schmälicheres Attentat gegen die Actionäre einer Actiengesellschaft ist noch nie geplant worden. Es galt, durch einen Advokatenkniff sich mit einem Sprung über alle Consequenzen eines der grandiosesten Finanz-Scandale dieses Jahrhunderts hinwegzusetzen, und die Actionäre der Ostbahn, welche bereits ausgeplündert waren, auch rechtlos zu machen.

Dieser Antrag, welchen die sogenannte Generalversammlung adoptirte, leistet das Ungeheuerste in Vergewaltigung der Actionäre, und ist so monströser Natur, dass selbst das Revisions-

Comité, welches, nach seinem Ursprung zu urtheilen, keine unnöthige Feindschaft dem Verwaltungsrathe gegenüber zugemuthet werden kann, davor zurückgeschreckt zu sein scheint, sich zum Werkzeug dieses Beschlusses zu machen, indem es die Ertheilung des Absolutariums der Generalversammlung wohl empfiehlt(?), jedoch es selbst nicht ertheilt. Uebrigens ist dafür gesorgt, dass die Bäume nicht in den Himmel wachsen, denn unsere bereits im Juni vergangenen Jahres aufgestellte Behauptung, dass die Ostbahngesellschaft keine gesetzliche Geltung besitzt, und daher alle Beschlüsse der Generalversammlung kraftlos sind, macht alle Bemühungen, die Actionäre um ihr gutes Recht zu berauben, zu Schanden. Die Herren können eben beschliessen und thun, was sie wollen, sie haben stets für die Folgen einzustehen, denn diejenigen Actionäre, welche nicht ausdrücklich ihre Einwilligung dazu ertheilt haben, können zu jeder Zeit ihre Rechte geltend machen. Dass die ungarische Regierung über die Legalität der Ostbahngesellschaft ebenfalls ein leiser Zweifel beschleicht, beweist, dass, wie dieser Tage die „Deutsche Zeitung“ sich von Pest berichten lässt, der Rechtssection des Finanzministeriums das Räthsel aufzulösen gegeben wurde, was sich mit der Generalversammlung einer Actiengesellschaft durchführen lässt, — die eigentlich keine Actiengesellschaft ist, d. h. unter sothauen Umständen, wie die Ostbahngesellschaft zu Stande gekommen ist.

Betrachten wir die General - Versammlungs - Comödie etwas näher.

\* \* \*

In dem Sitzungssaale der ersten ungarischen Assecuranz-Gesellschaft tagte am 3. Juni 1871 die ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der ungarischen Ostbahn. Es herrschte im Ganzen eine gedrückte Stimmung, denn trotzdem neun Zehntel der Stimmberechtigten (die veritablen Actionäre schienen ausgestorben zu sein) mit voller Siegesgewissheit in den Saal traten, so konnte sich dennoch die Mehrzahl derselben einer gewissen Bangigkeit nicht erwehren. Ahnten es vielleicht diejenigen, denen man einen Stimmzettel „mit gebundener Marschroute“ in die Hand gedrückt hatte, dass es sich nicht

um eine Comödie von dem gewöhnlichen Schlage Pester Generalversammlungen handle, sondern dass die Beschlüsse dieser Versammlung, bei welcher sie die Rolle der Statisten übernommen hatten, einen Wiederhall in Europa finden werden!

Und in der That, der Eindruck, welchen diese Versammlung in allen Kreisen zurückgelassen hat, wird noch lange fortleben, denn Alles, was bisher vom grünen Tische gegen Actionäre verbrochen wurde, erscheint mesquin im Vergleich zu der Comödie, welche im ungarischen Assecuranz-Palais aufgeführt wurde. Die Rollen waren eine Woche vorher bereits vertheilt worden, und als der Vorhang in die Höhe ging, klappte Alles bis in's kleinste Detail. Die dramatischen Helden, welche in eiserner Maske erschienen waren, wurden, von dem gut eingeschulnten Chor auf das prächtigste secundirt. Statisten und Coulissenschieber versahen mit Intelligenz von Anfang bis zu Ende ihren Dienst. Die Blumenkränze wurden nachträglich von der Anglobank besorgt, denn, dass man bei dieser Versammlung gar so leichten Kaufes davon kommen werde, darauf war man durchaus nicht gefasst. In verwaltungsräthlichen Kreisen herrschte desshalb eine gehobene Stimmung und ein durch seine maasslose Frechheit und Verlogenheit bekannter Handlanger der „N. Fr. Pr.“ konnte sich für gemeinschaftliche Rechnung den Privatspass erlauben, dem Schreiber dieser Zeilen, welcher mehrmals den Vorsitzenden der Versammlung, Baron Vaj wegen der Pariser Verträge interpellirte, Worte zu unterschieben, welche er nie gesprochen und die darauf hinzielten, die ungewein schwach vertretene Opposition lächerlich erscheinen zu lassen.

In Wien, wo Tags vorher in Folge eines Artikels, welcher das Verhältniss der Anglobank zur Ostbahn zum ersten Male definirte \*), die Actien dieser Bank ausgedoten wurden, stutzte man, und es war sogar etwas wie moralische Entrüstung zu verspüren.

Wir können uns überhaupt nicht erinnern, dass das Resultat einer Generalversammlung noch je derart die Welt verblüfft hätte. Und nicht verbissene Moralprediger waren es,

---

\*) Siehe „Schönberger's Börsen- und Handelsbericht“ 1871, No. 23.

welche darob empört wären, und nicht falsche Biedermänner waren es, welche sittliche Entrüstung zur Schau tragen, wenn sie nicht bei der Schlüssel sitzen, sondern Ehrenmänner, welche die findigste Börsenmoral mit der Muttermilch eingesogen haben, hartgesottene Gründerseelen, welche dass siebente Gebot nur deshalb begreifen, weil ein Criminalcodex existirt, sie schlugen die Hände zusammen.

Eine Actiengesellschaft kommt zu der Erkenntniss, dass, noch ehe eine Actie emittirt wurde, sie bereits verkauft und verrathen war. Eine intakte Eisenbahnconcession wird vorgegaukelt, nachdem die Gründer und ihre Complicen mittelst eines geheimen Vertrages diese Concession ihres Inhaltes bereits beraubt hatten. Actionäre, die im Vertrauen zu dieser Concession 52 Millionen Silber bei einem Agio von 20 Percent einzahlen und denen man nachträglich erzählt, dass das Agio in den Taschen der Bank und ihrer Spielgesellen verduftet sei, Actionäre, denen bei einem Actiencapital von 30 Millionen ein Deficit von 20 Millionen (15 Mill. effectiv) vorgelegt wird — dieselben betrogenen Actionäre werden zum ersten Mal von einem Verwaltungsrathe, der ihnen s. Z. aufocroyirt wurde, einberufen. Alle die schönen Dinge, welche wir soeben erzählt und noch andere haarsträubende Sachen, sind an's Tageslicht gekommen. Die illustren Herren und Excellenzen am grünen Tische, sie haben sogar ein Schriftstück componirt, welches die ganze saubere Geschichte bestätigt. Es wird jedoch die Vorlage der Verträge, welche den Actionären meuchlings aufgebürdet wurden, verweigert, jede Discussion im Keime erstickt, und so wie s. Z. in Nacht und Nebel das niederträchtige Complot geschmiedet wurde, wird nun mit Hilfe einer willigen Majorität ein neuer Hinterhalt geschaffen, von welchem aus die Actionäre abermals überfallen werden und in dessen Schlupfwinkeln die Faiseurs für ewige Zeiten verschwinden können.

Die Ernennung eines Dreier-Comité's mit unumschränkter Vollmacht, mit dem Rechte, das Absolutorium dem Verwaltungsrathe zu ertheilen, ist ein empörender Act, welcher nicht nur gegen die Actionäre der Ostbahn, sondern gegen das ganze Associationswesen überhaupt gerichtet ist. Durch den Präce-

denzfall, welcher hiemit geschaffen wurde, sind die Theilnehmer sämtlicher Actienunternehmungen geliefert und wird deren Vermögen für vogelfrei erklärt. Was die Verwaltungsräthe der ungarischen Ostbahn mit Hilfe der Anglobank, trotz Pariser Verträge und einem effectiven Deficit von 15 Millionen Gulden durchzusetzen gewusst, wird der Ausschuss einer jeden Actiengesellschaft, welcher die Verantwortlichkeit scheut, nachzuahmen sich bestreben. Die Stimmen finden sich überall in Nothfalle und bis die unabhängigen Actionäre zur Besinnung und Erkenntniss der Sachlage kommen, ist ein Dreier-Comité über deren Schmerzen längst zur Tagesordnung übergegangen!

Und in der That, dieser Verwaltungsrath mit der eisernen Maske, welcher auf jede Frage mit unerschütterlicher Ruhe mit den Statuten antwortet, als ob dieselben für ähnliche Pacten wie die Pariser Verträge existirten, dieses Heer von Stimmenträgern, welches auch das Todesurtheil der abwesenden Actionäre unterschrieben hätte, — diese Beschlüsse, welche allen bisherigen Gepflogenheiten Hohn sprechen — dieser königliche Commissär, welcher, sobald Jemand eine Einsprache gegen irgend einen Antrag des Verwaltungsrathes erhob, die Versammlung haranguirte, zur Tagesordnung überzugehen — sie wirkten versteinernnd wie ein Medusenhaupt auf uns. — Wie thöricht sind diejenigen, welche Jahr ein Jahr aus sich abmühen, das Verhältniss zwischen Actionär und Verwaltungsrath zu definiren. Eines schönen Tages wird die Gesellschaft veranlasst, selbst Hand an sich zu legen, und der eifrige Anwalt der Actionäre wird dadurch ad absurdum geführt und mit Spott nach Hause geschickt!

Die strikte Weigerung des Verwaltungsrathes, die Pariser Verträge vorzulegen, obwohl dieselben den einzigen Comentar der Situation bilden und wie ein rother Faden durch die ganze Geschichte der Ostbahn sich ziehen, zwingt Jedermann mit unwiderstehlicher Gewalt, darüber nachzudenken, wie sich der Verwaltungsrath überhaupt entschliessen konnte, diese schädlichen, offenkundig auf die Beraubung der Actionäre angelegten Contracte in Bausch und Bogen anzunehmen. Unter solchen Umständen erscheint die Uebertragung der Untersuchung auf ein Dreier-Comité, mit der Vollmacht, das Abso-

lutorium zu ertheilen, als eine Fortsetzung des Ostbahnscandals, und die Schuldigen, welche in dieser Weise die Verantwortlichkeit los werden wollen, klagen sich selbst an.

Ein ähnlicher Act von Selbstentmannung wurde noch keiner Generalversammlung zugemuthet, und der Fall steht einzig da, wie die Geschichte der Ostbahn überhaupt. Welche Tendenz die Urheber des erwähnten Beschlusses verfolgten, braucht nicht erläutert zu werden, denn die Wahl fiel auf Personen, welche nahezu alle mehr oder weniger in Beziehungen zu dem Verwaltungsrathe stehen. Herr Dr. Brodi, sonst ein ausgezeichnete Jurist, ist als langjähriger Mitarbeiter des „Pester Lloyd“ und Intimus des Verwaltungsrathes der Ostbahn und Chef-Redacteurs des genannten Blattes bekannt. Alex. Bujanowits de Ag. Telek, ein bekannter Anhänger Lonyays, war Generalsecretär der ungar. Bodencreditactien-Gesellschaft, in deren Verwaltungsrath H. Levai de Kis-Telek bis noch vor Kurzem sass. Herr C. P. Ullmann ist zweiter Director der I. ungar. Assecuranzgesellschaft, deren Generaldirector Herr v. Levai ist. Herr B. v. Baronyi, Mitglied der bekannten Pester Bankfirma Br. Báron, erscheint wohl vermöge seiner Stellung vollkommen unabhängig. Man suchte jedoch, wie uns erzählt wird, dessen Einfluss dadurch zu paralyisiren, indem man, was dem Ganzen die Krone aufsetzt, Herrn Ullmann, welcher blos als Ersatzmann figurirte, sofort als gleichberechtigt mit den übrigen Comité-Mitgliedern erklärte.

Indem wir hiemit die Zusammensetzung des Revisions-Comité's charakterisiren, verwahren wir uns im Voraus dagegen, als ob wir einem dieser Herren nahe treten wollten. Es ist nicht unsere Schuld, dass die Dinge derart liegen, dass sie die Kritik herausfordern, und wir fragen jeden Unbefangenen, ob es unter allen Umständen nicht höchst bedenklich ist, drei Personen mit einem so wichtigen Richteramte zu bekleiden, welches im gewöhnlichen Leben an unabhängige Stellung, ausgesprochener Qualification und Amtseid gebunden ist. Welche Seelenstärke wird aber diesen Herren zugemuthet, die über Personen ein Urtheil fällen sollen, zu denen sie seit Jahren in freundschaftlichen Beziehungen stehen und an welche sie vielleicht Bande der Freundschaft und Dankbarkeit ketten.

Die Geschichte erzählt von Timoleon und Brutus, welche Bruder und Freund dem öffentlichen Wohle hingeopfert haben — die Ostbahn-Gesellschaft ist jedoch ebensowenig wie eine andere Actiengesellschaft danach angethan, classische Vorbilder der höchsten Selbstverläugnung fortzupflanzen und mehr als ein Mitglied des Revisions-Ausschusses, welches ein reges Pflichtgefühl besitzt, dürfte es vielleicht bereut haben, sich zum Vertrauensmann dieser Generalversammlung hergegeben zu haben, da ihm von vornherein zugemuthet wurde, die Rolle des Epialtes der Ostbahn-Actionäre zu übernehmen.

Die Geschichte der Generalversammlung ist bald erzählt. Die Herren am grünen Tisch antworteten auf jede Frage, die von der in jeder Beziehung schwach vertretenen Opposition gestellt wurde, mit „Non possumus“, und es machte einen geradezu widerlichen Eindruck, als ein Mitglied des Verwaltungsraths, welches freilich nicht die Pariser Verträge mitverbrochen hat, mit salbungsvollem Tone an den „Patriotismus“ der Actionäre appellirte. In dieser Weise wurde jede Discussion im Keime erstickt und die P. T. Herren Strohmänner liefen in hellen Haufen zu dem Scrutinium, um ihre Stimmzettel los zu werden. Als Beweis, dass noch immer Zeichen und Wunder geschehen, mag dienen, dass die abgegebenen Stimmzettel alle auf dieselben Namen lauteten, ohne dass durch eine vorhergegangene Conferenz eine darauf bezügliche Vereinbarung getroffen worden wäre und dass von der Anglo-österr. Bank inspirirte Wiener Blätter bereits Tags vorher die Liste der Comité-Mitglieder veröffentlichten. Wie bei einer echten Schicksals-Tragödie entlud sich ein heftiges Gewitter über die Häupter der Verschwornen. Im Hintergrunde des Cabinets, in welchem die Scrutatores sassen, befand sich die Büste Lonyays, unter dessen Regime die Ostbahn-Concession erteilt wurde, und wir glaubten zu bemerken, dass dessen Züge einen höhnischen Ausdruck annahmen, als das Ende der Comödie verkündet wurde.

Das Resultat der Generalversammlung war: die Ernennung eines Revisions-Comité's mit den bekannten Befugnissen, dessen Mitglieder wir bereits genannt haben, 2. die Ernennung eines sogenannten Actions-Comité's, welches autorisirt wurde, die Finanzoperation für Rechnung der Gesellschaft durchzuführen, d. h.

für die Deckung des Deficits im Betrage von 15 Mill. Sorge zu tragen und gemeinschaftlich mit dem Verwaltungsrath einen Plan für die Zukunft des Unternehmens auszuarbeiten.

Zu Mitglieder des letzteren Comité's wurden erwählt: Herr Mor. Wahrmann, Bankier und Reichstagsabgeordneter und Herr Achilles Thommen, ehemals königlich ungar. Baudirector und gegenwärtig vielfacher Verwaltungsrath in Wien.

Am schlechtesten ist die Anglo-österreichische Bank durch die Generalversammlung fortgekommen. Sie hatte  $\frac{2}{3}$  der deponirten Actien herbeigeschafft und verfügte dadurch über den grössten Theil der Stimmen. Das Revisions-Comité, welches also gewissermassen von ihr bestellt wurde, verleugnet nun so weit seinen Ursprung, dass es den Antrag stellt, die Anglo-österreichische Bank strafgerichtlich zu belangen. Man sieht also, dass trotz allem, was wir wissen, die Vorsehung über die Actionäre der Ostbahn zu wachen scheint. In den Kreisen der Anglo-Ritter soll daher über das unerwartete Resultat der Generalversammlung eine tiefe Verstimung herrschen, während die Zuversicht des Verwaltungsraths, welchem es vollständig gelungen ist, sich gegenüber der Regierung und der Anglobank in Vortheil zu setzen, im Wachsen begriffen ist, und bei der nächsten Generalversammlung kann man vielleicht das intressante Schauspiel erleben, dass die dupirte Bank gegen den pffifigen Verwaltungsrath Front machen wird.

#### XIV.

Die Thätigkeit des Revisions-Comité's, welches wir in unserem Vorhergehenden charakterisirten, gipfelt in der Ausarbeitung eines umfangreichen Elaborats, das bei der ungarischen Regierung und der Anglobank zur Aeusserung liegt. Wir haben bereits erwähnt, dass dieses Comité den Antrag stellt, die genannte Bank bei dem Strafgerichte zu belangen. Die erste Sorge der sogenannten Actions-Comité's dagegen war, die nöthigen Geldmittel zur Bezahlung der Coupons und zur Fortführung des Baues zu

beschaffen. Es war dies insofern eine schwierige Aufgabe, als dem empfangenden Theil die gesetzliche Basis zur Eingehung einer bindenden Verpflichtung mangelt. Die ungarische Regierung scheint dabei ausgeholfen zu haben, indem sie den Geldgebern gegenüber (Franco-österr., — Franco-ung., — allgem. Oesterr.-Bank etc.) gewisse Verpflichtungen einging.

Dass die Gesellschaft keinen Anspruch auf billiges Geld machen konnte, liegt auf der Hand; es mussten daher um das erste Deficit von fl. 15,200.000 zu decken, 7% Zinsen und circa 5% Option auf 20 Mill. Gulden Prioritäten dem Banken-Consortium zugestanden werden. Das Geld kommt also der Ostbahn auf circa 14% zu stehen. Der Termin zur Bezahlung dieses Anlehen ist am 28. Februar abgelaufen, und ist dasselbe gegen Ueberlieferung einer weiteren Deckung von drei Millionen Gulden Wechsel der Gesellschaft, wozu der Verwaltungsrath sich autorisirt glaubte, prolongirt worden. Die Bezahlung des Coupons erscheint daher in einem eigenthümlichen Lichte, denn die Actionäre bezahlen 12% um 6% Intercalar-Zinsen für ihre Actien zu empfangen. Es ist diess ein „Schweiggeld“, welches dieselben sich selbst bezahlen, und dass hauptsächlich auf diejenigen Actionäre gemünzt ist, welche den Stand der Ostbahn nicht kennen, damit dieselben zur Unzeit nicht rebellisch werden.

Nach dieser Methode ist also die Ostbahnfrage bis heute vertagt worden, und es fragt sich, nachdem die 15 Millionen nicht ausreichen, von wo der Rest, der auf 3 Millionen angegeben wird, welcher jedoch höchst wahrscheinlich bedeutend mehr beträgt, herbeigeschafft werden wird; daher die fieberhafte Sehnsucht des Verwaltungsraths, die verworrene Angelegenheit noch vor dem Ausbau der Bahn zu ordnen, welches Arrangement vor Allem den Zweck zu haben scheint, das neue Deficit zu bemänteln.

Die Pläne, mit welchen seit neun Monaten das sogenannte Actions-Comité schwanger geht, sind jedoch bis heute noch nicht zur Reife gediehen. Dasselbe hat freilich in der Zwischenzeit mit einer fausse couche debutirt, denn der ursprüngliche Plan der Herren Thommen und Compagnie, die Ostbahn neben der eingeleisigen Theissbahn nach Pest zu verlängern, ist im Keime erstickt worden. Selbstverständlich wurde auch in gewissen

Organen für dieses Project Propaganda gemacht und das Blatt der Anglo-Bank würde wahrscheinlich die Weisheit der ungarischen Regierung preisen, wenn dieselbe sich entschliessen möchte, einen Steuerzuschlag für die Ostbahn einzuheben.

Die Theissbahn scheint indessen noch immer bedroht zu sein, denn die Ostbahn-Desperados schielen fortwährend nach der Superdividende dieser Bahn. Man geht wahrscheinlich von der Prämisse aus, dass alter Wein mit Wasser vermengt, noch immer besser als Wasser ist. Nur der leidige Umstand wird verschwiegen, dass der Staat und die Theissbahn-Actionäre es sind, welcher den Wein liefern sollen, während die Wirthschafter der Ostbahn das Wasser beisteuern würden.

Bekanntlich besitzt der ungarische Staat als positives Vermächtniss der Lonyay'schen Finanzwirthschaft neben den Actionären der weiland Losonzer Eisenbahn mit Gewalt abgerungenen Salgo-Tarjánér Bahn, 26.000 Stück Theissbahn-Actien. Während für die übrigen zahlreichen Eisenbahnen in Folge der bewilligten Zinsengarantie jährlich circa 12 Millionen aus dem Staatssäckel zugeschossen werden müssen, welcher Vorschuss, wenn alle im Bau begriffenen Bahnen vollendet sein werden, 14 Millionen per Jahr betragen dürfte, ist es die Theissbahn allein, welche Zinsen und Superdividende bringt.

Man ersieht daraus, dass für die ungeheuere Last, welche der ungarische Staat auf sich genommen hat, dessen Theissbahnbesitz nur einen geringfügigen Ersatz bietet. Allein selbst dieses kärgliche Bene sticht den Herren in die Augen und es werden nach dem einzigen Schinken, welcher im Rauchfange des Fiscus paradirt, fortwährend gierige Blicke gerichtet. Wird die Theissbahn mit der Ostbahn verschmolzen, so kann höchstens die Folge davon sein, dass die Superdividende der Theissbahn für ein halbes Menschenalter verschwindet. Actien, welche Zinsen und Superdividende tragen, in den Händen des Staats, bilden ohnediess eine zum Himmel schreiende Anomalie. Eine Fusion mit der defecten Ostbahn ist also etwas Selbstverständliches. Es braucht nur dafür gesorgt zu werden, dass Freunde und Genossen des Ostbahn-Chabrus rechtzeitig davon verständigt werden, damit sie bei Zeiten sich danach einrichten, denn neben-

bei lässt sich vielleicht in aller Gemüthlichkeit auch ein Spielchen à la baisse in Theissbahn-Actien arrangiren.

Die Actionäre der Ostbahn würden freilich dabei gut fortkommen, wenn eine solvente Bahn zur Aushilfe herbeigezogen werden möchte. Allein, wie will die ungarische Regierung diesen Gewaltact rechtfertigen? Ist es ein gottgefälliges Werk einen Raub zu begehen, selbst wenn es sich darum handelt, einen Altar zu schmücken? Wie aber kommen die Actionäre der genannten Bahn dazu, die Sünden der Ostbahn-Concessionäre zu büssen?

Der andere Plan, die Leitung der Ostbahn an die Theissbahn übergehen zu lassen, unter dem Vorwande, dass die Regiespesen in bedeutendem Maasse dadurch verringert würden und wofür letztere Bahn jährlich fl. 250.000 an die Ostbahn zahlen soll, ist ebenfalls ein verkappter Raub. Eine Uebervortheilung der Steuerzahler ist es ferner, wenn man die ungarischen Staatsbahnen, unter einem ähnlichen Pretext, der Ostbahn tributär machen will.

Was den sogenannten Ausbau der Ostbahn betrifft, der zu keinem anderen Zwecke betrieben wird, als das gegenwärtige Deficit (exclusive der bewussten 15 Millionen) zu verdecken, um sachte das andere vorzubereiten, so heisst es jetzt nach der beliebten Form:

Die Bestimmung der Ostbahn ist — wie schon durch den Namen angedeutet wird — die Hauptstadt des Landes mit dem Osten Europa's direct in Verbindung zu bringen. Bei der bisher befolgten verkehrten Eisenbahnpolitik vergass man aber darauf der genannten Bahn jene Vorbedingungen zu gewähren, ohne welche sie ihre Bestimmung nicht erfüllen kann. Es fehlen ihr nämlich die wichtigen Endpunkte, respective ihre Verbindung einerseits mit Rumänien, andererseits mit Pest-Ofen (!). Nach der Katastrophe, welche bei der Ostbahn eingetreten ist, tritt heute die Erfüllung dieser Vorbedingung noch dringender hervor etc. . . .

Das ist purer Schwindel. Es gibt nur eine naturgemässe Fortsetzung der Ostbahn, und das ist bis nach Rumänien, welche übrigens das Kraut nicht viel fetter machen wird, auch könnte man im Nothfalle für die Concessionirung der Linie

Grosswardein-Miskolez, wodurch die Ostbahn mit den ungar. Staatsbahnen in directe Verbindung käme, plaidiren. Die Verbindung mit Pest-Ofen besteht bereits durch die Theissbahn, und man könnte mit demselben Rechte auch den Satz aufstellen: Die Nordost-, die Siebenbürger- und die Alföldbahn müssen mit der Hauptstadt in Verbindung gebracht werden. Für Bahnen, welche durch Pariser Verträge genothzuechtigt wurden, ist freilich eine neue Logik und ein neues Verkehrssystem nothwendig, und am Ende wird man zu beweisen suchen, dass jeder Actionär mindestens zweimal im Jahre die Reise von Grosswardein bis Kronstadt machen muss, im Falle er Zinsen für seine Actie beansprucht.

Alle Motive um die Theissbahn oder die ung. Staatsbahnen (d. h. was letztere Bahn betrifft, die Steuerzahler, nachdem diese die Zinsen und die Amortisation für das Eisenbahnanlehen, mit welchem die Staatsbahnen erbaut wurden, zahlen müssen), zu Gunsten der ausgeplünderten Ostbahn zu besteuern, sind Humbug der gewöhnlichsten Sorte, und was den bereits fallen gelassenen Plan betrifft, die Ostbahn bis nach Pest zu verlängern, so ist derselbe geradezu ruchlos. Eine Regierung, welche der Theissbahn stets den Riegel vorschob, wenn dieselbe Miene machte, ihre knapp vor der Hauptstadt endigenden Linien bis dahin zu verlängern, hat nicht das Recht, derselben Theissbahn in den Rücken zu fallen, um die bösen Träume der Ostbahn-Desperados zur Wirklichkeit werden zu lassen.

Was denjenigen Plan anbelangt, welcher vorläufig die meisten Chancen zu haben scheint, nämlich die Zinsengarantie um eine Million jährlich zu erhöhen, dagegen dieselbe auf die Dauer von 10 Jahren zu reduciren, so möge die ungarische Regierung wohl bedenken, wofür sie einsteht, weil nach dem gegenwärtigen Status der Ostbahn dieselbe die theuerste Bahn in Ungarn sein wird.

Das Gesamt-Anlagecapital vertheilt sich nämlich auf die verschiedenen Bahnen in Ungarn folgendermassen:

	Gesamt- Anlage-Capit.	Per Meile Bahn fl.
Königl. ung. Staatsbahnen . . . . .	34,841.572	544.400
Oesterreich. Staatsbahn . . . . .	103,030.074	887.960

	Gesamt- Anlage-Capit.	Per Meile Bahn fl.
Südbahn . . . . .	72,615.687	733.640
Theissbahn . . . . .	47,272.468	651.848
Erste Siebenbürgerbahn . . . . .	35,000.000	915.990
Alföld-Fiumanerbahn . . . . .	37,000.000	713.322
Fünfkirchen-Barcser-Bahn . . . . .	6,913.200	768.133
Mohács-Fünfkirchner-Bahn . . . . .	7,083.535	885.442
Kaschau-Oderberger-Bahn . . . . .	37,384.370	1,209.900
Nordostbahn . . . . .	14,515.120	732.000
Arad-Temesvárer-Bahn . . . . .	5,703.200	757.397
Westbahn (Raab-Graz) . . . . .	11,233.040	728.006
Erste ung.-galizische Bahn . . . . .	6,800.000	800.000

während das Anlagecapital der Ostbahn bis zu deren Vollendung circa 100 Millionen Gulden oder 1,250.000 pr. Meile betragen wird.

Es ist also kaum anzunehmen, dass die Ostbahn nach dem ersten Decennium auf eigenen Füßen stehen können werde. Dieselbe wird höchstwahrscheinlich während dieses Zeitraumes nicht weniger als 50 Millionen Gulden Zuschüsse benöthigen, welche Schuld an den Staat mit Capital- und Zinsenverlust ein effectives Capital von circa 70 Millionen betragen wird. Auf welche Weise will man diesen riesigen Vorschuss wieder hereinbringen? Würde doch die am glücklichsten situirte Bahn in Ungarn -- die Theissbahn -- unter solchen Verhältnissen die 5% den Actionären nicht zu zahlen im Stande sein. Ein risicanteres Geschäft hat wohl noch nie der Staat gemacht. Nach zehn Jahren wird es wahrscheinlich nothwendig sein, in denselben sauren Apfel zu beissen, und es gehört in der That Angesichts der bereits übernommenen Zinsengarantien sehr viel Muth dazu, diese neue Last dem Lande aufzubürden.

Alle anderen Pläne, um der lahmen Ostbahn auf die Beine zu helfen, laufen mehr oder weniger darauf hinaus, das Deficit derselben auf die Schultern der Steuerzahler hinaufzuwälzen. Nach dieser Richtung hat es Herrn v. Kerkapolyi nie an Rathgebern gefehlt. Es wäre indessen überflüssige Mühe, sich mit diesen Projecten zu beschäftigen. Nur das Eine steht fest, dass die ungarische Regierung kein Opfer von dem Lande

fordern kann, wenn sie nicht gleichzeitig mit aller Energie gegen die Schuldigen, ohne Unterschied der Person und des Ranges auftritt. Die Geschichte der Ostbahn ist kein Geheimniß mehr, und Ungarn würde nicht nur materiell, sondern auch moralisch stark davon betroffen werden, wenn die Anglobank und Consorten strafflos ausgehen würden, während das Land die Kosten der Unterhaltung tragen müsste. Die ungarische Regierung irrt ferner gewaltig, wenn sie der Meinung ist, dass sie ihren Credit dadurch befestigt, wenn sie die Steuerzahler zu Gunsten der ausgeplünderten Ostbahnactionäre in Contribution setzt. Ein so unverantwortliches Aufgeben ihrer selbst würde ihr Ansehen und ihren Credit eher untergraben, und sie verdiente zum Gespötte der Börsenmobs zu werden, welcher heute bereits den Anglo-Rittern zujubelt, weil dieselben so geschickt die Ostbahnactionäre eingefädelt haben und die bekannte „glückliche Hand“ mit den langen Fingern dürfte bald wieder zu Ehren gelangen.

Welche Anzeichen aber auch dafür sprechen, dass die Ostbahnfrage in einer für das Gemeinwohl schädlichen Weise gelöst werden wird — wir können nicht daran glauben. Noch hat der Reichstag nicht gesprochen, und wir vertrauen auf seine Weisheit und Gerechtigkeit, — Ungarn hat aber aufgehört ein Rechtsstaat zu sein, wenn es für die verbrecherischen Thaten der Ostbahn-Faiseurs einsteht, und das Associationswesen ist eine privilegierte Freistätte für Uebervortheilung und Raub, wenn die Actionäre diesmal ihr Recht nicht geltend machen können.

Wir sind am Ende. Nur noch einige Worte pro domo. Wir haben unseren Gegenstand nach reinster Ueberzeugung und mit bestem Gewissen behandelt, und es ist nicht unsere Schuld, wenn haarsträubende Dinge zum Vorschein gekommen sind. Diejenigen, welche es angeht, haben Zeit genug zur Widerlegung gehabt — nachdem sie es unterlassen haben, so steht es ausser Zweifel, dass die angeführten Thatsachen, die übrigens durchgehends mit den nöthigen actenmässigen Beweisen belegt sind, vollkommen der Wahrheit entsprechen. Wir hegen vielmehr die Ueberzeugung, dass der Gegenstand von uns durchaus nicht erschöpft wurde, denn wir haben, um selbst den Schein der Ungerechtigkeit und Parteilichkeit zu vermeiden, uns wohl

gehütet, entschieden bedenkliche Dinge, wenn sie auch unter einem sehr durchsichtigen Schleier verborgen liegen, an's Tageslicht zu ziehen. Diejenigen, welche wir vor dem Richterstuhle der öffentlichen Meinung angeklagt, mögen uns daher nach Belieben hassen. Es ist dies ein rein menschliches Recht, welches wir ihnen gerne zugestehen. Wir verlangen dagegen von ihnen, dass sie dafür Zeugniss ablegen, dass wir ohne Nebengedanken und Selbstsucht unserer publicistischen Pflicht Genüge geleistet haben. Unser Zweck bestand nur darin, der Welt den Abgrund zu zeigen, welchen das Eisenbahn-Concessionswesen verbirgt.

Und auch Du, beklagenswerther Actionär der ung. Ostbahn, dem unser Operat zunächst gewidmet ist, lebe wohl! — Dein Schicksal liegt in Deiner Hand, man kann Dir Dein Recht nicht rauben, vorausgesetzt, dass Du Verstand und Charakter genügend besitzt, um es zu vertheidigen. Unsere Dienste bleiben Dir auch ferner gewidmet.

## Anhang.

- I. Vertrag der Anglo-österr. Bank mit Br. Waring.
- II. Bordereau-Regulateur.
- III. Bericht des Verwaltungsraths an die General-Versammlung.
- IV. Schreiben des ung. Finanzministers C. v. Kerkápolyi.
- V. Namens-Liste der Mitglieder des ersten und des gegenwärtigen Verwaltungsraths.



in so frühen Hoffnungen beschriebenen Ueberzeugung durch  
 den Eintritt unvorhergesehener Ereignisse mit  
 logischer Consequenz betrauert, denn dass es in der That  
 ihrer Verwirklichung entgegen gewesen wäre, dieses ist  
 Wie es Ihnen bekannt ist, wurde durch das Gesetz-  
 titel XIV. aus dem Jahre 1857 (Gesetzblatt Nr. 2. Theil) das

## I.

## Bericht des Verwaltungsrathes der ung. Ostbahn

*an die am 3. Juni in Pest abgehaltene ausserordentliche General-  
 Versammlung der Actionäre.*

### Geehrte Versammlung!

Durch den soeben verlesenen Bericht haben Sie einen Ueberblick über den gegenwärtigen Stand der Bau- und Ausrüstungs-Arbeiten gewonnen, und haben erfahren, dass zur Vollendung der gesellschaftlichen Linien mit Einrechnung der Intercalarzinsen noch eine effective Summe von 15,200.000 fl. ö. W. benöthiget wird. Wir wollen gleich hier das offene Geständniss machen, dass zur Deckung dieses Erfordernisses gegenwärtig kein Fond vorhanden ist, da das ursprünglich beschaffene Anlage-Capital bereits erschöpft ist, und die Ausgaben der letzten Wochen nur mehr aus jenen Vorschüssen bestritten werden konnten, welche wir von der h. Regierung à Conto der bei ihr deponirten Caution und der gegen die hohe Regierung bestehenden Forderungen der Gesellschaft, weiters à Conto der für die Stationsbauten in Grosswardein und der provisorischen Werkstätte in Klausenburg aus dem Bau-fonde vorgeschossenen Beträge erhalten haben.

Bevor wir auf die Ursachen dieser für das Gelingen unserer Unternehmung so verhängnissvollen Thatsache übergehen, gestatten Sie uns einen historischen Rückblick auf den bisherigen Verlauf des ganzen Ostbahngeschäftes zu werfen, um Sie mit den Antecedentien bekannt zu machen, aus welchen sich die heutige bedauerliche finanzielle Lage unserer Anfangs

zu so schönen Hoffnungen berechtigenden Unternehmung durch den Eintritt unerwarteter und unvorhergesehener Ereignisse mit logischer Consequenz herausbildete, ohne dass es in der Macht Ihrer Verwaltung gelegen gewesen wäre, dieselbe abzuwenden.

Wie es Ihnen bekannt ist, wurde durch den Gesetz-Artikel XLV aus dem Jahre 1868 (sanctionirt am 6. December und kundgemacht in beiden Häusern des Reichstages am 7. December 1868) der Ausbau der Ungarischen Ostbahn angeordnet und die Concession hiezu Herrn Carl Waring aus London und seinen durch ihn namhaft zu machenden Genossen ertheilt.

Schon vor diesem Acte der Legislative hat das h. kön. ung. Ministerium für öffentliche Arbeiten und Communication mit Herrn Carl Waring — mit welchem es als Mitglied der Firma Waring Brothers & Ekersley bezüglich des Baues der Linie Grosswardein-Klausenburg bereits im Vertrags-Verhältnisse stand — am 4. November 1868 ein Uebereinkommen getroffen, in welchem die Grundbedingungen der Concessionirung der Ungarischen Ostbahn bereits vereinbart wurden.

Auf Grund des obigen Gesetzes erfolgte die Herausgabe der Concessions-Urkunde, welche zwar von Sr. k. und apost. kön. Majestät am 24. Juni 1870 sanctionirt, durch den Reichstag jedoch bisher nicht inarticulirt wurde.

In dieser Urkunde erhielten die Concessionäre das Recht zum Ausbau und zum Betriebe eines zwischen Grosswardein und Kronstadt gelegenen Locomotiv-Bahnnetzes, bestehend aus den bereits am Eingange unseres ersten Berichtes aufgezählten Linien, und ein Vorrecht bezüglich der speciell aufgeführten Fortsetzungen derselben, sowie endlich die Ermächtigung zur Bildung einer Actiengesellschaft.

Mit dem Erwerb dieser Rechte übernahmen die Concessionäre die Verpflichtung:

1. den Bau sämtlicher Linien — nebst vertragsmässiger Uebernahme der auf Kosten des Staates auf der Grosswardein-Klausenburger Linie bis dahin effectuirtten Arbeiten und Lieferungen — in bestimmten Terminen zu beginnen und in folgenden Terminen zu vollenden:

a) die Grosswardein-Klausenburger Section bis Ende December 1869;

## — III —

- b) die Karlsburg - Tövis - Gerend - Maros - Vásárhelyer und Tövis - Kis - Kapus - Schässburger Sectionen bis zum 1. December 1870;
  - c) die Kis-Kapus-Hermannstädter Section bis zum 1. November 1871; endlich
  - d) die Klausenburg-Gerender und Schässburg-Kronstädter Sectionen bis zum 1. October 1872;
2. nach 14 Tagen von dem Tage gerechnet, an welchem das Concessions-Gesetz in Kraft getreten ist, eine Caution von 1.000.000 Gulden öst. Währ. bei der h. Regierung zu deponiren und
  3. binnen 3 Monaten vom gleichen Tage nachzuweisen, dass die Einzahlung von 30 pCt. des ganzen Actien-Capitales des Unternehmens gesichert ist.

Herr Carl Waring associirte sich mit seinen Brüdern und schloss auf Grund der erwähnten Convention vom 4. November 1868 unter der Firma des Hauses Waring Brothers am 16. December 1868 zu Paris mit Herrn Carl v. Mayer, Vicepräsident der Anglo-österreichischen Bank in Wien, als Bevollmächtigter dieser Bank, einen Vertrag, in welchem die Herren Waring alle durch die Concession erworbenen Rechte und Verpflichtungen an die Anglo-österreichische Bank cediren, welche ihrerseits sich zum Erlage der geforderten Caution von 1 Million Gulden und zur Bildung einer Actiengesellschaft im Sinne der Concessions-Urkunde verpflichtet; wogegen die Gebrüder Waring sich ausbedingen, dass die General-Bauunternehmung des concessionirten Bahnnetzes ihnen überlassen bleibt, gegen Entgelt des ganzen bereits damals mit 75,033.750 fl. ö. W. Nominale berechneten Anlage-Capitals der künftigen Gesellschaft. \*)

Die General - Bauunternehmung übernahm die Pflicht, die concessionirten Linien den Bestimmungen des Uebereinkommens vom 4. November gemäss vollständig auszubauen und auszurüsten, die gesammten Kosten der Bildung und Administration der Gesellschaft, sowie die Intercalarzinsen während der Bauzeit zu tragen, und die Einzahlung der gefor-

---

\*) Laut §. 7 der Statuten wurde das Anlage-Capital mit 75,033 500 fl. fixirt.

derthen 30 pCt. des Nennwerthes des Actien Capitals in die Cassen der Anglo-österreichischen Bank zu bewirken.

Es wurde gleichzeitig das gesammte Rechtsverhältniss der General-Bauunternehmung gegenüber der zukünftigen Gesellschaft bestimmt und in einem am folgenden Tage, das ist am 17. December 1868, ebenfalls zu Paris geschlossenen Nachtrags-Uebereinkommen (dem sogenannten Bordereau-Regulateur) die Art und Weise der Verrechnung und Entlohnung der Arbeitsleistungen festgesetzt, und der General-Unternehmung das Recht eingeräumt, die zu emittirenden Werthe der Gesellschaft in Gesammtheit auf einmal oder auch in beliebigen Partien, auch noch bevor der Betrag derselben in's Verdienen gebracht worden wäre, beziehen zu können, jedoch unter der Bedingung, dass die Unternehmung nach einer jeden vor der Zeit bezogenen Actie 64 pCt., nach einer jeden solchen Priorität aber 74 pCt. des Nennwerthes in Noten in die Cassen der Anglo-österreichischen Bank zu deponiren habe.

In dem Nachtrags-Uebereinkommen, welches einen integrirenden Bestandtheil des ersten Vertrages bildet, wurde bereits die definitive Vertheilung des Bau-Capitals auf die vier Sectionen vorgenommen und bestimmt, dass zur Controle der Leistungen der General-Bauunternehmung von Seite der Gesellschaft, im Einvernehmen mit der Unternehmung, ein das gegenseitige Vertrauen der Parteien besitzender Ingenieur en chef aufgestellt werde.

Auch ging die Anglo-österreichische Bank die Verpflichtung ein, die Annahme des Pariser Bau-Vertrages sammt Nachhang ohne aller Abänderung von Seite des Verwaltungsrathes der Ungarischen Ostbahn-Gesellschaft zu bewirken, für welchen Fall selbe gleichzeitig jeder nachträglichen Verantwortlichkeit aus den getroffenen Stipulationen im Voraus für überhoben erklärt wurde.

In Ausführung der in dem Bauvertrage getroffenen Abmachungen nahm die General-Bauunternehmung nach erfolgter Sanctionirung des Concessions-Gesetzes den Bau der Bahn sofort in Angriff und der Concessionär ging an die Bildung der Actien-Gesellschaft.

Die ausgearbeiteten Statuten wurden am 2. Februar 1869 der hohen Regierung vorgelegt, und auf Grund der allerhöchsten

Entschliessung Sr. kaiserl. und apost. königl. Majestät vom 28. Februar 1866 am 3. März desselben Jahres von Seite des hohen k. k. Communications-Ministeriums genehmigt.

Noch bevor diese Genehmigung herabgelangt war, haben die der hohen Regierung von Seite des Concessionärs und der Anglo-Oesterreichischen Bank vorgeschlagenen Mitglieder des ersten Verwaltungsrathes mit Herrn Carl Waring und dem Bevollmächtigten der Anglo-österreichischen Bank am 15. Februar 1869 eine Sitzung gehalten, in welcher der der hohen Regierung vorgelegte Statuten-Entwurf angenommen und von Seite der Anglo-österreichischen Bank der dem Verwaltungsrathe zur Kenntniss gebrachte Bau-Vertrag sammt Nachhang auf die Gesellschaft übertragen wurde, wobei sich jedoch die Anglo-Oesterreichische Bank alle jene Rechte, welche sich auf die Geldbeschaffung beziehen, vorbehielt.

Gleichzeitig wurde in Ausführung des Vertrages von Seite Carl Waring's Herr Heinrich Lehmann, Civil-Ingenieur aus Rennsburg, für die Stelle des Ingenieur en chef der Gesellschaft in Vorschlag gebracht und von den anwesenden präsumtiven Mitgliedern des Verwaltungsrathes angenommen.

Nachdem die Genehmigung der Statuten und der vorgeschlagenen Mitglieder des ersten Verwaltungsrathes erfolgt ist, und die Herren Waring nachgewiesen haben, dass 30 Percent des angenommenen Actien Capitals durch die von Seite der Anglo-österreichischen Bank im Jänner 1869 ausgeschriebene 1. Einzahlung von 80 fl. Silber per Actie bereits gesichert sind, fand am 4. März 1869 die constituirende Sitzung statt. Der Verwaltungsrath erklärte die Gesellschaft der Ungarischen Ostbahn für definitiv constituirt, genehmigte die von den präsumtiven Mitgliedern getroffenen Verfügungen und Vereinbarungen, und beschloss die Unterbreitung der Protokolle sammt deren integrirenden Beilagen neben dem Protokolle der constituirenden Sitzung an die hohe Regierung. Der in Paris abgeschlossene Bauvertrag sammt Nachhang gelangte demnach sofort nach Constituirung als integrirende Protokolls-Beilage vor die hohe Regierung, welcher nach §. 79 der Statuten das Aufsichtsrecht über die Geschäftsführung des Verwaltungsrathes und das Recht zur Sistirung aller dem Staats- oder dem öffentlichen In-

teresse etwa nachtheiligen Beschlüsse ausdrücklich vorbehalten erscheint.

Das laut den Statuten zu beschaffende Anlagecapital ward nominell auf fl. 75,033.500 ö. W. in Silber festgesetzt, bestehend aus dem Actien-Stammcapital von fl. 30,014.400 ö. W. in Silber und aus dem Betrage eines Prioritäts-Anlehens von fl. 45,020.100. Zu diesem Ende wurden 150.067 Stück auf den Ueberbringer über 200 fl. ö. W. in Silber lautende Actien und 150.067 Stück mit 5 Percent jährlich verzinslichen, auf den Ueberbringer über 300 fl. ö. W. in Silber lautende Prioritäts-Obligationen emittirt.

Der Betrag von fl. 75,033.500 ö. W. in Silber ist demnach das Anlage-Capital, für welches die hohe Regierung im Sinne §. 23 der Concessions-Urkunde, respective §. 8 des Concessionirungs-Gesetzes und §. 19 der Statuten, unter Einrechnung der per Meile mit 600 fl. bestimmten Amortisations-Quote, die Garantie eines jährlichen Rein-Erträgnisses von 3,799.837 fl. 50 kr. in Silber leistet, welcher Betrag zur 5percentigen Silber-Verzinsung und Amortisation des Actien- und Prioritäten-Capitals ausreicht.

Für das oben bezifferte nominelle Anlage-Capital hatte die Gesellschaft auf Grund und in Folge der bereits in dem Bau-Vertrage getroffenen Dispositionen ein effectives Capital von 52,523.450 fl. ö. W. in Banknoten zu gewärtigen. Es entfielen daher auf eine Bahnmeile in effectivem Papiergelde 654.597 fl. 82 kr. ö. W. Dieser ursprüngliche Betrag wurde indess in Folge der später eingetretenen Ereignisse bedeutend herabgemindert.

Nach der Constituirung der Gesellschaft übernahm der Verwaltungsrath die oberste Leitung der gesellschaftlichen Angelegenheiten, welche vom Ingenieur en chef als Executiv-Organ in erster Linie unter Verantwortlichkeit besorgt wurden.

Am 26. April 1869 stellten die Herren Waring auf Grund Art. 7 des Bau-Vertrages das Verlangen, dass ihnen die gesammten gesellschaftlichen Titres zur Disposition gestellt werden, welchem Verlangen der Verwaltungsrath unter Anweisung der Anglo-österreichischen Bank zur stricten Einhaltung des im

bezogenen Art. 7 vorgeschriebenen Verfahrens auch nachgekommen ist.

Die durch die erste Actien-Einzahlung, so wie durch die successiv in mehreren Posten erfolgte Behebung der Prioritäten eingeflossenen Gelder verblieben im Sinne des Bau-Vertrages in Händen der Anglo-österreichischen Bank in Wien in Depôt, und diese hatte nach Fortschritt des Baues und der Lieferungen, die von dem Verwaltungsrathe über Antrag des Ingenieur en chef liquidirten Verdienstcertificate der General-Bauunternehmung zu honoriren.

Die Verzinsung der in Depôt jeweilig befindlichen Gelder geschah im Sinne des Art. 8 des Bau-Vertrages zu Gunsten der Herren Waring, resp. zu Gunsten der Intercalar-Conto's und der Zinsfuss hiefür wurde zwischen den Herren Waring und der Bank separat vereinbart.

Der Verwaltungsrath fand demnach bei seinem Eintritte in die Action ein das gesammte Rechtsverhältniss zwischen den Unternehmern und der Gesellschaft regelndes fait accompli vor, dessen Anerkennung als Bedingung der Constituirung der Gesellschaft hingestellt war. Die Annahme erfolgte nicht nur mit Rücksicht auf die Solidität und bewährte Geschäftsroutine der Anglo-österreichischen Bank, welche den Bau-Vertrag im Namen der zukünftigen Gesellschaft abschloss und dem Verwaltungsrathe befürwortend unterbreitete, sondern der Verwaltungsrath brachte seinen Unternehmern auch Vertrauen entgegen, weil selbe von Seite der hohen Regierung, welche sich aus Anlass der Concessionirung eines so bedeutenden Unternehmens um den privaten Charakter und alle Verhältnisse der Concurrenten eingehend erkundigen musste, durch die Ertheilung der Concession von Vornherein als vertrauenswürdig hingestellt waren, und da ferner dem Hause Waring bewährte Solidität und eine bedeutende Erfahrung in der Ausführung grosser Eisenbahngeschäfte allgemein nachgerühmt wurde.

Auch hatte die hohe Regierung selbst keine Veranlassung gesehen, auf Grund ihres erwähnten Aufsichtsrechtes gegen die Annahme des Bau-Vertrages Einsprache zu erheben, indem sie das Constituirungsprotokoll sammt Beilagen stillschweigend zur

Kenntniss nahm und die Ausführung der Bestimmungen des Bau-Vertrages auch später nicht beanständete.

Die General-Bauunternehmung schritt mit einer ihren vertragsmässigen Verpflichtungen entsprechenden Energie an die Ausführung.

Die erste Section Grosswardein-Klausenburg war von Seite des Staates bereits im Bau, hier waren daher die Bau-Arbeiten nach den bereits bestehenden Plänen fortzusetzen und zu vollenden.

Die übrigen 60 Meilen des concessionirten Netzes betreffend, mussten erst die Tracirungs-Arbeiten vorgenommen, die General- und Detail-Projecte ausgearbeitet und genehmigt werden, die Begehungen stattfinden, bevor die factische Bau-Ausführung begonnen werden konnte.

Die Generalprojecte gelangten in der Zeit vom 19. April bis 16. December 1869 zur Vorlage an die hohe Regierung und wurden von Seite letzterer in der Zeit vom 2. Juli 1869 bis 22. April 1870 erlediget. Schon aus Anlass dieser Vorlagen erlitt der Baufortschritt bedeutende Verzögerung, indem die Prüfung und Genehmigung der Projecte nicht mit jener Schnelligkeit erfolgte, welche die Kürze der Vollendungstermine unbedingt erfordert hätte. Auch hatte sich bei Ausarbeitung der General-Projecte die Zweckmässigkeit der Abänderung zweier Bestimmungen der Concessions-Urkunde herausgestellt.

Der §. 2 b des Gesetz-Artikels XLV 1868 bestimmt nämlich, dass der Flügel nach Maros-Vásárhely bei Gerend aus der Hauptlinie abzweigen soll. Um die Hauptlinie abzukürzen, hat die Legislative über motivirten Vortrag des Ministeriums die obige Bestimmung mit dem Gesetz-Artikel XXIX aus dem Jahre 1869 dahin abgeändert, dass die bezogene Abzweigung bei Székely-Kocsárd bewerkstelligt werde.

Ferner wurde mit dem Gesetzartikel XLVII aus dem Jahre 1870 die Bestimmung der Concessions-Urkunde, laut welcher die Grosswardein-Kronstädter Hauptlinie von Klausenburg in der Richtung gegen Pata und Bozs geführt werden soll, in Folge Einschreitens der Gesellschaft dahin abgeändert, dass die Linie von Klausenburg gegen P.-Szt.-Miklós und Kolozs, von hier aber im Virágos-Thale nach Gyéres zu führen sei. Ueberdies wurde den Concessionären die Pflicht auferlegt,

von Gyéres nach Thorda eine Flügelbahn ohne Staats-Garantie aus eigenen Mitteln zu bauen, als Compensation für jene Bauerleichterungen, welche in Folge des von der Gesellschaft beantragten Projectes im Gegenhalt zu der von der Regierung verlangten Trace dem Unternehmer zugute kommen sollten.

Nach Genehmigung der General-Projecte erfolgte das Studium über die Ausarbeitung und Vorlage der Detail-Projecte und sodann die Abhaltung der Begehungen. Auch bei der Erledigung dieser Projecte, sowie bei der Entsendung der politischen Begehungs-Commissionen war der Vorgang der h. Regierung mit neuen Zeitverlusten verbunden, so dass für den eigentlichen Bau mancher Strecken nur mehr einige Monate übrig blieben. So hatte die Genehmigung der Detail-Projecte der Strecke Mediasch-Schässburg 9 Monate in Anspruch genommen, so dass für den Bau derselben mit Rücksicht auf den gesetzlich festgesetzten Eröffnungstermin 3 Monate verblieben. Für die Strecke Kecse-Kozsárd-Felvincz verblieb sogar nur mehr der Zeitraum von 1½ Monat.

Hiedurch wurde die Einhaltung der Bestimmung des §. 7 der Concessions-Urkunde, welcher gemäss der Bau binnen 4 Monaten, resp. einem Jahre, zu beginnen gewesen wäre, zum grössten Theil ohne Verschulden des Concessionärs vereitelt.

Die verspäteten Genehmigungen der General- und Detail-Projecte zogen naturgemäss Verspätungen der Vorlagen und Genehmigungen der Projecte von abnormalen Objecten und anderen Vorlagen, wie z. B. der Brückenprojecte, der Stations-Anlagen und der Wächterhausaustheilungen nach sich, und selbst diese Erledigungen erfolgten auch nicht immer mit der nothwendigen Raschheit. Beispielsweise führen wir an, dass die Länge der Inundationsbrücken an der Maros - Brücke bei Koslád, auf der Strecke Tövis-Balázsfalva, seitens der h. Regierung erst der 28. December 1870 als Eröffnungstermin bestimmt wurde, während für diese Strecke der 1. December 1870 als Eröffnungstermin bestimmt ist.

Abgesehen von diesen weder durch die General-Bauunternehmung noch durch die Gesellschaft verursachten oder behebbaren Verzögerungen wirkte auch eine directe Verordnung der h. Regierung bezüglich der Anwendung des neuen Expro-

priations-Gesetzes höchst nachtheilig auf den Fortgang der Bauarbeiten. — Mit Ministerial-Erlass vom 31. März 1870 ward nämlich verfügt, dass der Gesetzartikel LV aus dem Jahre 1868 auch auf die ungarische Ostbahn Anwendung zu finden habe, obwohl derselbe viel später als das Concessions-Gesetz entstanden und mit rückwirkender Kraft nicht versehen war. — Der Ungarischen Ostbahn gewährt das bereits öfters citirte Concessions-Gesetz das Recht der Expropriation im Sinne der bestehenden Gesetze und der §§. 7—12 des G.-A. VIII. 1868. Für Siebenbürgen war zur Zeit der Concessionirung eine Ministerial-Verordnung aus dem Jahre 1857 bezüglich der Expropriationen normirend, welche die Genehmigung des Expropriations-Planes der Regierung vorbehielt. Der §. 8 des G.-A. VIII. 1868 gestattet den Angriff der Bauarbeiten sofort nach der definitiven Festsetzung des Expropriations-Planes, jedoch gegen Erlag des 20fachen Betrages des im Steuerbuche aufgenommenen Reinerträgnisses. Das neue Expropriations-Gesetz gestattet zwar (§. 30) den Beginn der Bauarbeiten auf Grund des festgesetzten Expropriations-Planes, jedoch erst dann, wenn der Communications-Minister dies für dringend nothwendig erklärt hat und erst gegen Erlag des 30fachen Reinerträgnisses. Auch hat nach diesem Gesetze die Verfassung des Planes über Anordnung des Communications-Ministeriums commissionell zu geschehen, und es können Recurse gegen denselben eingereicht werden, welche das Ministerium definitiv zu erledigen hat; erst dann, wenn dies erfolgt ist, kann der Bau mit einzuholender Zustimmung des Communications-Ministeriums begonnen werden.

Dieser Vorgang verursachte in der besten Bauzeit derartige Verzögerungen des Baufortschrittes, dass die Unternehmung bei der Gesellschaft wiederholt Verwahrungen einlegte gegen alle Folgen, welche aus der Nichteinhaltung der Eröffnungstermine entstehen sollten. — Der Verwaltungsrath hatte daher am 7. Juni 1870 eine motivirte Eingabe an das Communications-Ministerium gerichtet, in welcher die Rechtswidrigkeit und Schädlichkeit der oben bezogenen Verordnung vom 31. März 1870 nachgewiesen und das dringende Ansuchen gestellt wurde, dass für die Ungarische Ostbahn jene gesetz-

lichen Bestimmungen in Geltung belassen werden sollten, welche bei der Verhandlung der Concession und Festsetzung der Eröffnungstermine vor den Augen gehalten waren.

Das hohe Communications-Ministerium sah sich in Folge dieser Eingabe veranlasst, mit Erlass vom 1. Juli 1870, Z. 8832, unter Bewilligung der vorgebrachten Motive zu gestatten, dass bezüglich bestimmter im Erlasse aufgeführter Gemeinden der Bau noch vor der Festsetzung des Expropriations-Planes gegen Erlag des 30fachen Reinerträgnisses begonnen werden könne.

Diese Verordnung brachte zwar eine späte Abhilfe, aber selbst diese wurde theilweise vereitelt dadurch, dass einzelne Behörden gerade dort, wo die Zeit am meisten drängte, den auf Grund des ministeriellen Erlasses begonnenen Bau nach Verhängung enormer Strafbeträge gewaltsam verhindert haben. In den Berührungen mit den Behörden und Gerichten stellte sich überhaupt immer fühlbarer heraus, dass die auf dem Niveau der Einrichtungen moderner Rechtsstaate stehende Concessions-Urkunde mit den Institutionen Siebenbürgens zum Nachtheile des ganzen Unternehmens stark disharmonire.

Weitere Hindernisse für den Baufortschritt entstanden aus der abnorm nassen Witterung der letzten Jahre, welche die Wege für  $\frac{3}{4}$  Theile des Jahres unwegsam gemacht, die Herbeischaffung der zum Bahnbau nöthigen Industrie-Erzeugnisse und Rohmateriale, sowie die Herbeiziehung und Verpflegung einer genügenden Anzahl Arbeiter bedeutend erschwert hat.

Alle diese Hindernisse und Erschwernisse der Bauausführung trugen dazu bei, dass der Fortschritt der Bauarbeiten im Allgemeinen nicht jener war, welcher mit Rücksicht auf das Interesse, welches Staat, Gesellschaft und General-Bauunternehmung an das je frühere Zustandekommen der Bahn knüpften, gewünscht werden musste und selbst Dasjenige, was unter solchen Umständen durch nachträgliche Forcirung der Arbeiten erreicht werden konnte, war eben aus dem Grunde der Forcirung viel theurer gekommen.

Zu den Beschwerden, welche aus Anlass der oben geschilderten Verzögerungen des Baues von der General-Bauunternehmung bei der Gesellschaft erhoben wurden, gesellten sich neue, welche aus den die Grenzen der Concessions-Urkunde

überschreitenden Anforderungen der Regierung entsprangen. Der Verwaltungsrath musste die Proteste der Bauunternehmung hinnehmen und unter Remonstrirungen an die hohe Regierung die Ausführung der erhaltenen Erlässe anordnen.

Was die Vorlage und Honorirung der von den Unternehmern vorgelegten Arbeits-Certificate anbelangt, diessbezüglich war der in dem Bauvertrage genau vorgezeichnete Gang der folgende:

Die General-Bauunternehmung hatte ihre Arbeitscertificate in den ersten 14 Tagen des folgenden Monats einzureichen, und dieselben mussten von Seite der Gesellschaft binnen den folgenden 14 Tagen, gerechnet vom Tage der Ueberreichung, entlohnt werden.

In diese Certificate konnten die gesammten Leistungen, Anschaffungen, provisorische Herstellungen und Lieferungen des Vormonats aufgenommen werden, ohne Unterschied, ob die Gegenstände derselben noch am Erzeugungsorte waren, oder auf die Linien gestellt, in den Werkstätten nach geschehener Uebernahme, oder verladen auf Schiffe sich befanden.

Gleich nach Bildung der Gesellschaft erhielten die Herren Waring auf Grund Art. 5 des Bauvertrages à Conto der Vorauslagen, wie Studien und sonstige Kosten, nominell 860.000 fl.

Nach Abzug dieses Betrages, sowie der zur Bestreitung der Administrationskosten der Gesellschaft aus dem Baucapitale ausgeschiedenen 715.000 fl. nominell, verblieb für den Bau im eigentlichen Sinne der Betrag von 73,458.500 Gulden Nominale.

Dieser Betrag wurde laut Art. 3 des Bordereau-Regulateur auf die 4 in der Concession angeführten Sectionen, mit Rücksicht auf die Gesammtlänge des Netzes und der angenommenen Länge jeder einzelnen Section folgendermassen vertheilt:

Section 1 (Länge 20.12 Meilen)	18,300.000 fl.
Section 2 ( „ 29.4 „ )	27,470.000 „
Section 3 ( „ 6.0 „ )	5,475.000 „
Section 4 ( „ 24.7 „ )	22,213.000 „

Die Subvertheilung dieser Theilbeträge auf die einzelnen Gattungen der zu bewerkstelligenden Arbeiten und Lieferungen geschah im Sinne des Bauvertrages nachträglich im Einverständnisse durch die Unternehmer und den Ingenieur en chef der Gesellschaft unter Genehmigung des Verwaltungsrathes, nachdem zur Deckung der Intercalarzinsen ein den gesetzlichen Eröffnungs-

terminen entsprechender Beitrag von der Theilsumme abgezogen wurde. Nach den Percentsätzen der Leistungen und Lieferungen wurden dann die eingereichten Certificate auf Grund des meritorischen Antrages des Ingenieur en chef und Ueberprüfung von Seite eines Comité's des Verwaltungsrathes honorirt, u. z. durch Anweisungen an die Anglo-österr. Bank, welche seit Bildung der Gesellschaft nur mehr als Zahlstelle und Banquier derselben fungirte.

Von dem Betrage der Certificate sind im Sinne des Art. 13 des Bau-Vertrages 10% insolange in Abzug gebracht worden, bis diese als Caution dienenden Abzüge die Höhe von 1,200.000 fl. erreicht haben.

Bis zum October 1870 sind die nach dem Vorgehenden aufgestellten Arbeitscertificate ohne Anstand liquidirt worden.

Für den Monat October 1870 reichte die General-Bauunternehmung im November ein Certificat mit dem Betrage von 2 $\frac{1}{2}$  Millionen fl. Nominale ein.

Mit Rücksicht auf die Höhe der geforderten Summe und nachdem der Ingenieur en chef von Seite der Gesellschaft auf das vertragsmässig motivirte Verlangen der Herren Waring im October 1870 von seinem Posten enthoben worden ist, und seine Agenden nur durch dessen Substituten provisorisch versehen wurden, daher der Verwaltungsrath damals eigentlich kein Organ besass, das im Sinne des Bau-Vertrages zur Prüfung des Certificates berufen gewesen wäre, wurde am 16. November 1870 der Beschluss gebracht, dass auf das Certificat einstweilen blos ein Vorschuss von 1 Million Nominale gegeben, der Rest aber erst dann angewiesen werde, wenn zwei sofort auf die Linien ensendete technische Organe nach eingehender Prüfung des Standes der Bauarbeiten und Lieferungen an Ort und Stelle die Erfahrung machen, dass die im Certificat verzeichneten Percentsätze den factischen Leistungen wenigstens annähernd entsprechen. Unter Einem wurden die General-Bauunternehmer aufgefordert, ihrer Verpflichtung gemäss für die Stelle des Ingenieur en chef in kürzester Zeit eine geeignete Persönlichkeit in Vorschlag zu bringen.

Am 20. November und den darauf folgenden Tagen langten Telegramme von der Strecke ein, dass die Unternehmung ihren Angestellten gekündigt, die Arbeiter entlassen und

die Fortsetzung der Arbeiten eingestellt habe. Auf eine diessbezüglich an dieselbe gerichtete officielle Anfrage, erwiderte der General-Bevollmächtigte der Herren Waring, dass sie auf Grund Art. 11 des Bau-Vertrages das Recht zur beliebigen Beschränkung oder Vermehrung ihrer Arbeitskräfte haben, ohne dass die Gesellschaft sich in die Angelegenheit mischen dürfe; übrigens seien die telegraphischen Berichte grundlose Uebertreibungen und Entstellungen.

Diese Vorkommnisse wurden auch Sr. Excellenz dem Herrn Communications-Minister ohne Verzug bekannt gegeben, und der Verwaltungsrath hielt am 24. November eine ausserordentliche Sitzung, in welcher Herr Carl und Wilhelm Waring persönlich erschienen und nach Anhörung der Sachlage Ersterer im Namen seiner Brüder die Erklärung zu Protokoll gab, dass sie in der Zukunft der Gesellschaft alle jene Mittel und Behelfe zur Verfügung stellen werden, welche sie zur Ausübung der unbeschränktesten Controle für nöthig erachtet, und dass die General-Bauunternehmung fest entschlossen sei, das Netz auf alle Fälle zu vollenden. Auch hob Herr Waring hervor, dass die theilweise Einstellung der Bauarbeiten desshalb verfügt wurde, da durch den unverhofften Rückbehalt von 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Gulden der Verdienstsumme sie ausser Stande gewesen wären, die Arbeiter zu zahlen.

In Folge dieser Erklärungen und nachdem die Herren Waring bezüglich der Fortsetzung der Bauarbeiten sofort Dispositionen getroffen haben, andererseits aber auch von den zur Prüfung der Leistungen entsendeten Organen befriedigende Resultate gemeldet worden sind, sah sich der Verwaltungsrath veranlasst, den Rest des Verdienstbetrages nach Ueberprüfung des Certificates anzuweisen.

Die Arbeiten wurden factisch wieder aufgenommen, jedoch nicht mehr in dem Maasse, als es mit Rücksicht auf die Terminüberschreitungen geboten gewesen wäre.

Auf die diessbezüglichen Anfragen und Aufforderungen des Verwaltungsrathes erklärte die General-Bauunternehmung, dass sie die der Bauführung ohnedies ungünstige Jahreszeit des eingetretenen Winters dazu benütze, um die unumgänglich nothwendig gewordene Reorganisation des Baupersonales und

eine Herabminderung der unverhältnissmässig hinaufgeschraubten Arbeitslöhne durchzuführen.

Nachdem die angegebenen Ursachen alle Gründe der Wahrhaftigkeit für sich hatten und dem Verwaltungsrathe es wohl bekannt war, dass die Unternehmung durchschnittlich um 20% zu theuer arbeitete, so wurden die Erklärungen mit Beruhigung hingenommen und die Certificate der Monate November, December und Jänner ohne Anstand liquidirt, umso mehr, als die in denselben aufgenommenen Posten zum weit grössten Theile Lieferungen betrafen.

Am 13. Jänner 1871 reichte die General-Bauunternehmung ein Memorandum bei der Gesellschaft ein, in welchem letztere im betonten Interesse der Unternehmung dahin ersucht wurde, bei der h. Regierung unverzüglich Schritte zu thun, und zu erwirken, dass es gestattet werde, die concessionirten Linien anstatt in den 6 im §. 23 der Concession bezeichneten Theilstrecken successive in besserer Eintheilung und geringerer Länge zu eröffnen.

Der Verwaltungsrath kam dem Ersuchen nach und glaubte in diesem Schritte der General-Bauunternehmung die Bestätigung der ernstesten Absicht, den Ausbau zu vollenden, erblicken zu dürfen.

Schon bald darauf, u. z. am 8. Februar 1871 traten indess die Herren Waring mit einem zweiten bei weitem umfangreicheren Memorandum an die Gesellschaft heran, und erklärten in demselben ausdrücklich, dass sie die Bauarbeiten insolange nicht rückhaltslos und mit der nöthigen Beruhigung fortsetzen können, bis nicht bezüglich der Entschädigung ihrer vorgebrachten Verluste und gehabten Mehrauslagen und der Beseitigung aller darin angeführten, den schnellen Baufortschritt hemmenden Hindernisse geeignet verfügt würde.

Das Materiale des aus 40 Punkten bestehenden Memorandums theilt sich in zwei Gruppen ab, und zwar:

1. Ersatzleistungen, welche aus dem Grunde contract- und concessionswidrigen Vorgehens bestellter Mehrleistungen oder schuldbarer Verzögerungen gebühren;
2. berechnete Anträge, welche die Abwehr obiger Factoren des Schadens für die Zukunft hinsichtlich der noch nicht vollendeten Strecken zum Gegenstande haben.

Schon nach oberflächlicher Durchsicht der im Memorandum vorgebrachten Beschwerden und Anträge musste sich die Erkenntniss aufdrängen, dass der Verwaltungsrath einseitig, ohne Mitwirkung der h. Regierung sich in gar keine Discussion des Memorandums einlassen könne, da alle Punkte desselben, mit äusserst geringer Ausnahme, sich aus dem Vorgehen der h. Regierung herleiteten, resp. gegen dasselbe Sicherstellung und Schutz für die Zukunft suchten.

In Folge dessen hat der Verwaltungsrath am 10. Februar in Betreff der Erledigung des Memorandums eine Dringlichkeitseingabe an Se. Excellenz den Herrn Communications-Minister gerichtet und denselben ersucht, dass er mit Rücksicht auf die oben angeführte Natur der im Memorandum vorgebrachten Beschwerden und Anträge, und in Würdigung dessen, dass der Beginn der Bausaison, welche unbedingt ausgenützt werden muss, falls das ganze Unternehmen nicht scheitern soll, an der Schwelle stehe, in der möglichst kürzesten Zeit aus den Vertretern der Parteien und der h. Regierung, so wie auch der Anglo-österr. Bank, als unmittelbaren Rechtsvorgänger der Gesellschaft eine Commission zusammenberufe, und derselben nach Prüfung des Memorandums die Vereinbarung dessen, was geschehen soll, zur Aufgabe stelle.

In Erledigung dieser Eingabe langte der Erlass vom 15. Februar 1871 herab, in welchem das h. Communications-Ministerium, im Einverständnisse mit dem Finanzministerium, den Verwaltungsrath auffordert, dass er als Erbe der Verpflichtungen des ursprünglichen Concessionärs sich auch in den Genuss der ihm gebührenden Rechte setze und sämmtliche Vermögenswerthe der Gesellschaft dem Unternehmen sichere, derart, dass selbe dem Verwaltungsrathe zu Bauzwecken zur Disposition stehen; ferner möge der Verwaltungsrath Verfügung treffen, dass die Bauarbeiten, insoferne es möglich ist, durch die Unternehmer und mit ihrem Einverständnisse, falls aber diese sich weigern würden, auch ohne dieselben je früher in der grösstmöglichen Ausdehnung in Angriff genommen und fortgesetzt werden. Das h. Ministerium sicherte gleichzeitig seine Unterstützung dem Verwaltungsrathe zu und erklärte sich bereit, die etwa vorhandenen Beschwerden, wenn diese ihm unter-

breitet werden und den obigen Aufträgen entsprochen worden ist, einer eingehenden Prüfung zu unterwerfen, und wenn darunter begründete sind, bezüglich solcher mit dem Verwaltungsrathe in Verhandlung zu treten.

Auf Grund dieses Ministerial-Erlasses und unter Mittheilung desselben wurde die General-Bauunternehmung am 17. Februar mit Hinweis darauf, dass in dem Erlasse die sofortige Inangriffnahme der Bauarbeiten als Bedingung der Verhandlung der Beschwerden hingestellt erscheint, und diese Verhandlung selbst vermöge der Anzahl und der verwickelten Natur der Beschwerden eine viel längere Zeit in Anspruch nehmen würde, als dass die energievollste Weiterführung der Bauarbeiten ohne Gefährdung des Unternehmens selbst bis dahin aufgeschoben werden könnte, — aufgefordert, binnen Präclusivterminen eine schriftliche Erklärung über die sofortige Inangriffnahme der Bauarbeiten abzugeben und solche Thatsachen auszuweisen, aus welchen diese factische Inangriffnahme mit voller Gewissheit hervorgeht, da im entgegengesetzten Falle der Verwaltungsrath bemüssigt sein würde, die Weiterführung der Arbeiten auf Kosten und Gefahr der General-Bauunternehmung selbst in die Hand zu nehmen.

Nachdem die am 22. Februar eingelangte Antwort des Generalbevollmächtigten der Herren Waring ausweichend lautete und ein im Beisein eines Vertreters des k. ung. Comm.-Ministeriums, des gesellschaftlichen Minist.-Commissärs und eines Vertreters der Anglo-österreich. Bank am 24. und fortgesetzt am 25. Februar 1871 gemachter commissioneller Versuch einer gütlichen Ausgleichung der Differenzen nicht nur gänzlich gescheitert ist, sondern bei dieser Gelegenheit protokollarisch constatirt worden war, dass die General-Bauunternehmung nicht gewillt sei, die Arbeiten in dem geforderten Maasse fortzusetzen, so hat der Verwaltungsrath am 27. Februar 1871 die General-Bauunternehmung für vertragsbrüchig erklärt und im Sinne des Schreibens vom 17. Februar die Fortführung der Bauarbeiten durch gesellschaftliche Organe umso mehr beschlossen, da die Aufforderung hiezu in dem oben citirten Ministerial-Erlasse selbst gegeben war.

Zur Ausführung dieses Beschlusses war vor Allem nöthig, dass die Gesellschaft mit der in Aussicht gestellten Regierungshilfe von allen vorhandenen Baumaterialien, Werkzeugen und Vorräthen Besitz ergreife und sich die freie Disposition über das bei der Anglo-österr. Bank in Depot befindliche Baucapital verschaffe.

In ersterer Richtung wurde bereits vor der Fassung des obigen Beschlusses das Rechtsgutachten von zwei der angesehensten Advocaten Pest's eingeholt und dasselbe lautete dahin, dass unter den gegebenen ausserordentlichen Verhältnissen die rasche Besitzergreifung nur derart mit Erfolg durchgeführt werden kann, wenn die Gesellschaft nach vorhergegangener Verständigung der General-Bauunternehmung und unter Zuhilfenahme der Unterstützung der politischen Behörden das gesammte Bahnvermögen inventarisirt und sich in den factischen Besitz desselben setzt. Dieses Vorgehen wurde auch von Seite des Verwaltungsrathes acceptirt und Organe nach Siebenbürgen entsendet, welche die Besitzergreifung sofort an mehreren Punkten begonnen und durchgeführt haben.

Was die freie Disposition über das Baucapital betrifft, diesbezüglich war die Erklärung der Anglo-österr. Bank eingeholt, welche dahin lautete, dass, nachdem sie laut den bestehenden Verträgen mit der Uebernahme des Baufondes in ihre Verwahrung und Verwaltung die doppelte Verpflichtung auf sich nahm:

1. Aus demselben die von Seite der Gesellschaft zur Zahlung angewiesenen Verdienstcertificate zu Gunsten der Gebrüder Waring zu honoriren und
2. die Baufonds zu Gunsten ebenderselben zu verzinsen, die Bank die Fonds nur dann der Gesellschaft zur Verfügung stellen könne, wenn die k. ungarische Regierung die Garantie in der Weise übernimmt, dass sie der Bank gegen jeden Anspruch der Gebrüder Waring Vertretung leistet und selbe vollkommen klag- und schadlos stellt.

Das h. Communications-Ministerium hat auf die bezügliche Eingabe des Verwaltungsrathes mit dem Erlasse vom 11. März 1871 die Leistung der oben bezeichneten Garantie abgelehnt und darauf hingewiesen, dass zur Uebernahme der

geforderten Haftung einzig und allein die Gesellschaft berufen sei, welche überdies auch hinlängliches Vermögen zur Sicherstellung der Bank besitzt; gleichzeitig erklärte auch das h. Ministerium, dass es die Uebernahme der Garantie von Seite der Gesellschaft zur genehmigenden Kenntniss nehmen würde.

Die Anglo-österreichische Bank von dem Ministerialerlasse in Kenntniss gesetzt, beharrte in ihrem Antwortschreiben vom 22. März 1871 bei ihrer oben angeführten Forderung und erklärte in der von Seite der Gesellschaft, wenn auch mit Regierungs-Genehmigung, übernommenen Garantie eine ausreichende Sicherstellung um so weniger erblicken zu können, da die Gebrüder Waring ihren bereits notariellen Protest gegen jede Verfügung mit dem Baufonde intimiren liessen.

Nachdem somit die Grundbedingung der Organisirung und des Beginnes der Bauarbeiten, das hiezu nöthige Geld, dem Verwaltungsrathe nicht zur Disposition stand und die Schädigung des gesellschaftlichen Unternehmens durch Zeitverlust, Entwerthung und Verschlechterung der inmitten der Ausführung unterbrochenen Bauarbeiten von Tag zu Tag in gesteigertem Maasse zunahm, nachdem ferner die Gebrüder Waring im Lande ausser dem zum Bau- und Bahnzwecke bestimmten, kein greifbares Vermögen hatten, die Gesellschaft daher mit Rücksicht darauf, dass bezüglich der gegenseitigen Vollstreckung gerichtlicher Urtheile zwischen England und der österr.-ungar. Monarchie kein Staatsvertrag existirt, gezwungen gewesen wäre, einen höchst langwierigen und verwickelten Process mit un-absehbarem Erfolg in England anzustrengen, bis zu dessen Austragung das Unternehmen, schon durch die Last der Inter-calär-Zinsen erdrückt worden wäre, — so konnte man sich der Erkenntniss nicht verschliessen, dass eine friedliche Lösung des Bauvertrages im vitalsten Interesse der Gesellschaft gelegen wäre.

Ein Antrag hiezu ward auch von Seite der General-Bauunternehmung im indirecten Wege gestellt. In Folge desselben begann zwischen dem Generalbevollmächtigten der Herren Waring, dem aus der Mitte des Verwaltungsrathes auf Grund des §. 57 der Statuten mit Vollmacht entsendeten Comité und dem gesellschaftlichen Verwaltungsrathe Herrn Dr. Weissel in Ver-

tretung der Anglo-österr. Bank eine Reihe von Verhandlungen, welche endlich am 27. März 1871 zum Abschlusse eines definitiven Vergleiches führten.

Die Hauptbestimmungen dieses Vergleiches sind folgende:

1. Sämmtliche zwischen den Gebrüdern Waring und der Gesellschaft bestandenen Verträge, Uebereinkommen und Protokolle treten ausser Kraft und werden null und nichtig.

2. Die Gebrüder Waring treten von dem Weiterbau der ungarischen Ostbahn definitiv zurück und die Gesellschaft übernimmt den Weiterbau und die Vollendung des Netzes, indem der Rest des Baucapitals ihr zur freien Disposition gestellt wird.

3. Alle auf den Linien befindlichen Bauvorräthe, Materialien, der gesammte Fundus instructus, überhaupt Alles, was die Herren Waring in Ungarn, Siebenbürgen und Rumänien zu Bahn- oder Bauzwecken besitzen, übergeht, mit Ausnahme des unten Folgenden, in Bausch und Bogen in das Eigenthum der Gesellschaft.

4. Die Baarcaution der General-Bauunternehmung von 1,200.000 Gulden, gebildet aus den 10percentigen Rücklassen aus den Verdienstcertificaten, verfällt zu Gunsten der Gesellschaft.

5. Alle Forderungen auf Grund des Memorandums vom 8. Februar gehen gegenüber der h. Regierung auf die Gesellschaft über, und dieselbe erhält auch alle vorhandenen Baupläne, Zeichnungen, Inventare etc. zu ihrer Disposition.

Ausgenommen von der Abtretung ist der der Firma Waring Brothers und Eckersley gehörige Fundus instructus der I. Section Grosswardein-Klausenburg, die Bureaus sammt Einrichtung in Pest, und die in Siebenbürgen zu provisorischen Zwecken mehrexpropriirten Gründe, deren Eigenthum den Gebrüdern Waring vorbehalten blieb; ferner die unter dem 37. Punkte des Memorandums erwähnte Forderung an die h. Regierung auf Grund mehrbezahlter Intercalar-Zinsen nach der Strecke Grosswardein-Klausenburg.

Die Gesellschaft zahlt an die General-Bauunternehmung als theilweisen Gegenwerth oberwählter Abtretungen und zur Honorirung der bereits eingereicht gewesenen, jedoch un-

beglichen gebliebenen Arbeitscertificate 24 und 25 ein für allemal die Pauschalsumme von 800,000 fl. in Baarem, und zwar in folgender Weise:

1. 300.000 fl. zu Händen des General-Bevollmächtigten der Gebrüder Waring sofort bei Fertigung des Vergleiches;

2. 300.000 fl. mittelst einer Anweisung an die Anglo-österr. Bank derart, dass selbe zwar Eigenthum der Gebrüder Waring werden, jedoch der Gesellschaft als Deckung für jene Ansprüche zu dienen haben, welche sie auf Grund der von der General-Bauunternehmung im Sinne des Vergleiches übernommenen Lieferungs-, Bau- und Expropriations-Verträge, sowie Grundoccupationen an die Gebrüder Waring zu stellen haben wird. Aus dieser Summe waren auch mit Einwilligung der Gesellschaft solche ausstehende Schulden der Gebrüder Waring zu begleichen, welche sich auf die von der Gesellschaft übernommenen Verträge gründeten.

3. Der Rest von 200.000 fl. verblieb in den Händen der Gesellschaft, und es waren aus demselben die Schulden der Bauunternehmung auf der Strecke, und zwar vor Allem jene Verbindlichkeiten zu begleichen, wegen welcher die in das Eigenthum der Gesellschaft übertragenen Materialien und Gegenstände des Fundus instructus mit gerichtlichem Beschlagnahme belegt waren. Die Liquidirung und Auszahlung der Schulden hatte durch beiderseits entsendete Vertreter zu geschehen, und es war vereinbart, dass, falls die 200.000 fl. zu dem besagten Zwecke nicht ausreichen würden, der Rest aus den sub Punkt 2 obenerwähnten 300.000 fl. zu begleichen sein wird.

Bezüglich der aufrecht bestandenen Lieferungs- und Arbeitsverträge wurde festgesetzt, dass die Gesellschaft solche zur weiteren Abwicklung nur dann zu übernehmen hat, wenn selbe ihr binnen einem bestimmten Präclusiv-Termin übergeben werden. Selbst für den Fall der rechtzeitigen Uebergabe aber wurde die Liquidirung vorbehalten, derart, dass, falls auf Grund einzelner Verträge in die Certificate grössere Summen aufgenommen waren, als die Bauunternehmung den Contrahenten factisch bezahlt hat, das Mehrangewiesene der Gesellschaft aus den deponirten 300.000 fl. zu ersetzen sein wird.

Endlich wurde noch rücksichtlich der bei der h. Regierung für eine Summe von einer Million Gulden erliegenden Cautions-Effecten, bestehend in 1,200.000 fl. in ung. Eisenbahn-Anlehens-Obligationen, vereinbart, dass die Gesellschaft als Entschädigung für die Coursdifferenz den Betrag von 52.000 fl. an die Gebrüder Waring sofort auszahle; die Effecten verblieben hingegen dann Eigenthum der Gesellschaft.

Der rechtsgiltig abgeschlossene Vergleich wurde am 31. März 1871 sowohl dem k. ungar. Communications-, als auch dem Finanzministerium zur Kenntnissnahme in Abschrift mitgetheilt. Eine Erledigung der bezüglichen Unterbreitung ist bisher nicht herabgelangt.

In Ausführung der getroffenen Stipulationen wurde sofort eine Commission aus Vertretern beider Parteien auf die Linien entsendet, welche die angemeldeten Forderungen der Subunternehmer und Gläubiger zum weit grössten Theile beglich und nur einzelne Parteien, die mit überspannten oder unbegründeten Forderungen auftraten, auf den Rechtsweg verwies. Die ausbezahlten Schulden betragen 230.000 fl., es mussten daher 30.000 fl. aus den deponirten 300.000 fl. entnommen werden.

Nach Rückkehr der Commission begann die Prüfung der innerhalb des festgesetzten Termines überreichten Verträge.

Die Prüfung der mit den Fabriken geschlossenen Verträge bot keine besonderen Schwierigkeiten und die auf solche Verträge rückständigen Forderungen der Lieferanten wurden bald festgesetzt und aus den 300.000 fl. zur Zahlung angewiesen.

Anders verhielt es sich mit den auf den einzelnen Strecken geschlossenen Verträgen, da in Abwesenheit der betreffenden Streckenorgane über den wahren Stand eines grossen Theiles derselben keine Aufklärungen verschafft werden konnten, eine Erhebung an Ort und Stelle aber viel mehr Zeit in Anspruch genommen hätte, als zur Verfügung stand.

Nachdem diese Verträge jedoch nicht von wesentlicher Bedeutung waren und auch der Stand der Expropriations- und Terrain-Occupations-Angelegenheiten als ein solcher erkannt werden musste, der in Folge der Mangelhaftigkeit und theilweisen Mangels aller Behelfe erst nach Monaten hätte einiger-

massen klar gestellt werden können, so erschien die Lösung der schwebenden Fragen durch ein Finalarrangement nur im Interesse beider Parteien, insbesondere der Gesellschaft aus dem Grunde, dass die volle ungetheilte Aufmerksamkeit auf die Organisirung und je frühere Weiterführung des Baues gewendet werden könne.

Nach längeren Verhandlungen kam das Finalübereinkommen vom 12. Juni zu Stande, in welchem die Gebrüder Waring auf alle ihnen im ersten Vergleiche vorbehaltenen Rechte verzichteten, die Gesellschaft hingegen die ihr terminmässig übergebenen Verträge ohne Vorbehalt zu ihren Lasten übernahm und den Herren Waring bezüglich derselben Klag- und Schadloshaltung zusicherte.

Nach Abschluss dieses Uebereinkommens hörten alle Rechtsverhältnisse und Beziehungen zwischen der Gesellschaft und ihrer gewesenen General-Bau-Unternehmung auf.

Nachdem der Austritt der Herren Waring aus dem Vertragsverhältnisse in dem Geschäftsverlaufe einen Wendepunkt bildet, so wollen wir hier noch kurz den damaligen Stand des Baucapitals erwähnen. — Derselbe war folgender;

Auf das Anlagecapital war im Sinne des Art. 1 des Bordereau-Regulateur eingeflossen:

1. Für 150.067 Stück Actien I. Einzahlung à fl. 69.80 kr. B. N. = . . . . .	fl. 10.474,676.60 kr.
2. Für die complet begebenen Prioritäten und zwar 150.067 Stück à fl. 222 B. N. = . . . . .	fl. 33.314,874.— kr,
	<u>fl. 43.789,550.60 kr.</u>

Von dieser Summe wurden seit Beginn des Geschäftes verwendet:

1. Zahlung an Gebrüder Waring für Vorarbeiten im Sinne des Bordereau-Regulateur Art. 2 baar . . . . .	fl. 602.000.— kr.
2. Interc.-Zinsen . . . . .	„ 4.249,000.— „
3. Admin.-Kosten . . . . .	„ 263,950.— „
4. Caution an die Regierung . . . . .	„ 1.052,000.— „
Latus	<u>fl. 6.166,950.— kr.</u>

	Transport fl.	6.166,950.—	kr.
5.	23 Verdienst-Certificate . . . . . „	31.174,149.50	„
6.	Zahlungen auf Grund des Ver- gleiches . . . . . „	735,189.10	„
7.	Ankauf des Bau-Fundus instr. der I. Sect. . . . . „	120.000.—	„
		<u>fl. 38.196,288.60</u>	kr.

Somit verblieb bei Rücktritt der Wa-  
ring Brothers:

Im Depöt bei der Anglo-österr.  
Bank baar . . . . . „ 5.593,262.— „

Noch zu gewärtigen waren:

Rückständige Einzahlung auf die  
Actien 150,067 St. per fl. 58.20 kr. = „ 8.733,899.40 „

Ersatz der für die Stationsbauten  
in Grosswardein aus dem Baufonde vor-  
gestreckten . . . . . „ 300.000.— „

Ersatz der für die provisorische  
Werkstätte in Klausenburg gleichfalls aus  
dem Baufonde vorgestreckten circa . . . „ 92,316.— „

Somit an positivem Vermögen zus. fl. 14,719,477.40 kr.

Ferner die Cautionseffecten in den Händen der hohen  
Regierung mit 1.200,000 fl. in Eisenbahn-Anlehen, endlich die  
Forderungen auf Grund des Memorandums, welch' letztere sich  
vor Abschluss der nachgesuchten Verhandlungen mit der h.  
Regierung nicht beziffern liessen.

Die erste und wichtigste Frage war daher, nach Orga-  
nisirung der gesellschaftlichen Baudirection und möglichster  
Orientirung über den Stand der Bauangelegenheiten, die, ob der  
Ausbau der concessionirten Linien mit dem vorhandenen Reste  
des Anlage-Capitals bewerkstelligt werden kann oder nicht?

Schon bei einer oberflächlichen, auf Grund der von der  
General-Bauunternehmung überkommenen mangelhaften und  
unzuverlässigen Daten und Behelfen gemachten Schätzung stellte  
es sich heraus, dass ein Deficit von wenigstens acht Millionen  
Gulden unvermeidlich sei.

Der Verwaltungsrath erachtete es daher für seine Pflicht,  
diesen höchst bedauerlichen Umstand in einer Eingabe am

18. Mai 1871 den k. ung. Ministerien für Communication und Finanzen sofort detaillirt zur Kenntniss zu bringen und unter Anführung der Grundursachen des Ausfalles am Baucapital um die Hilfe der Regierung nachzusuchen.

Bevor wir in der Darstellung der in Folge dieser Eingabe mit der hohen Regierung begonnenen Verhandlungen fortfahren würden, wollen wir pflichtgemäss der geehrten Generalversammlung Rechenschaft darüber ablegen, wieso es kommen konnte, dass der bedauerliche Ausfall am Baucapital entstand.

Wir constatiren vor Allem, dass den Gebrüder Waring während ihrer ganzen Bauführung nicht mehr ausgezahlt wurde, als was sie nach den von ihnen bewirkten Arbeiten und Lieferungen auf Grund des Bauvertrages mit Recht beanspruchen konnten.

Die Gebrüder Waring übernahmen den Ausbau des concessionirten Bahnnetzes — wie wir bereits oben erwähnt haben — um das von Seite der Gesellschaft auf Grund der erhaltenen Staatsgarantie emittirte Anlagecapital, als Pauschalbetrag. Dieser wurde daher bereits in dem mehrerwähnten Bordereau-Regulateur auf die einzelnen der in der Concessions-Urkunde benannten Sectionen vertheilt. Heutzutage, wo die Detailprojecte des ganzen Netzes vorliegen und bereits definitiv festgesetzt sind, ist evident, dass die Vertheilung des Anlagecapitals den factischen Bauleistungen sowie wirklichen Längen der betreffenden Sectionen nicht proportionell gewesen ist, namentlich für die II. und III. Section die Kosten viel zu hoch angeschlagen waren.

Die somit fehlerhafte Vertheilung würde in dem Falle, als die Gebrüder Waring ihren contractlichen Verpflichtungen nachgekommen und den Ausbau bewerkstelliget hätten, ohne besondere Folgen geblieben sein, dieselbe wurde jedoch durch den unerwarteten und unvorhergesehenen Fall des Austrittes der Gebrüder Waring vor der Vollendung für die Lage der Gesellschaft geradezu verhängnissvoll, unsomehr, als gerade die zuletzt eröffnende IV. Section Klausenburg — Kocsard und Schässburg — Kronstadt in einer ungefähren Länge von 27 Meilen mit Rücksicht auf die wirkliche Länge, die Bau-schwierigkeiten und erforderlichen Intercalarzinsen unverhältniss-

mässig schmal bedacht war. Nur dadurch ward es möglich, dass sich nach und nach zwischen der noch rückständigen Leistung und dem noch unverbrauchten Theile des Anlagecapitals ein Missverhältniss herausbildete, welches in seinem durch die bereits oben geschilderten Verzögerungen der Bauausführung bedeutend geförderten Anwachsen die Generalbauunternehmung zur Ueberzeugung bringen musste, dass die Vollendung des Netzes um den Pauschalbetrag zur Unmöglichkeit geworden ist, daher von ihr eventuell, damals noch gar nicht zu berechnende, materielle Opfer verlangen würde.

Diese Opfer — wenn sie auch aus den bei der Geldbeschaffung gewonnenen Antheilsummen theilweise etwa zu decken gewesen wären — mussten den General-Bauunternehmern um so härter erscheinen, nachdem dieselben während der Bauausführung auch die Erfahrung zu machen hatten, dass das Anlagecapital mit Rücksicht auf die nachträglich sich herausgestellten factischen Bauschwierigkeiten und grösstentheils ohne ihrem Verschulden verschobenen Bautermine schon ursprünglich zu gering bemessen war.

Wir rufen in Ihre Erinnerung die Thatsachen zurück, dass zur Zeit der Concessionirung die Linien noch nicht einmal tracirt waren, dass somit auch die entworfenen Kostenvoranschläge einer festen Grundlage entbehrten; dass ferner die beiden anderen um die Concession eingeschrittenen Consortien, welche zum Theil aus einheimischen, die localen Verhältnisse näher kennenden Mitgliedern bestanden, bedeutend höhere Garantieziffern, nämlich 72,000, resp. 56,000 fl. per Meile forderten, während die Gebrüder Waring per Meile nur 46,750 fl. verlangten, also per Meile um 17,250 fl. weniger als der Durchschnitt der obigen zwei Ziffern ergibt. Durch die Verrückung der Vollendungstermine, die damit verbundene Vertheuerung des Baues in Folge des Mehrbedarfes an Intercalarzinsen und allgemeinen Baukosten, durch die enorme Steigerung der Arbeitslöhne und Materialpreise wurden alle ursprünglichen Annahmen über den Haufen geworfen und die Catastrophe ward in Folge der Mangelhaftigkeit des Bauvertrages für die Gesellschaft unvermeidlich; sie trat ein und wieder zum grossen Nachtheile der Gesellschaft gerade am Beginne der Bausaison,

so dass ein jeder Tag der Bausistirung mit Tausenden Gulden von Verlusten verbunden war. Das einzige Mittel zur Abwendung noch grösserer Verluste war der rasche Vergleichsabschluss, von welchem wir Ihnen bereits berichteten.

Unter dem lähmenden und drückenden Bewusstsein der Unzulänglichkeit unseres Baucapitals gingen wir an die möglichst schnelle Organisirung des Baudienstes.

Die plötzliche Herbeischaffung geeigneter Kräfte für die Fortführung und Leitung des Baues auf 80 Meilen war eine äusserst schwierige Aufgabe deren Lösung nur nach und nach gelang.

Im August und November v. J. wurde die 2., resp. 3. und letzte Einzahlung auf die Actien ausgeschrieben; durch den niederen Stand des Agios erlitt hierbei die Gesellschaft im Ganzen einen Verlust von ungefähr 400,000 fl.

Unser Hauptaugenmerk war unausgesetzt auch auf die Deckung des Deficits am Baucapital gewendet.

In Folge der oben bezogenen Eingabe vom 18. Mai 1871 langte die von den beiden Herren Ministern der Communication und Finanzen gefertigte Erledigung am 15. Juni desselben Jahres herab, dass, bevor die Regierung in welcher Richtung immer einen Beschluss fassen könnte, es nöthig sei, dass es sich Kenntniss über die Natur jener Mehrleistungen verschaffe, welche über die Grenzen der Concession hinaus von Seite der Gesellschaft zu bewerkstelligen waren, für welche indess ihr im Sinne §. 2 der Concession Entschädigung geboten werden muss. Gleichzeitig wurde die Gesellschaft aufgefordert, zur mündlichen Verhandlung dieser Frage ihrerseits Vertreter zu entsenden.

Dieser Aufforderung kam der Verwaltungsrath am 22. Juni nach und betonte gleichzeitig, dass, soll die Verhandlung von praktischen Erfolgen sein, dieselbe sich unbedingt auf alle Forderungen des Memorandums, resp. Eingabe vom Mai erstrecken müsse.

Es wurden hierauf auch von Seite der h. Regierung Organe delegirt, bevor aber die Commission zusammen kommen konnte, kam plötzlich ein neuer Erlass Seiner Excellenz des gegenwärtigen Herrn Communications-Ministers, datirt vom 16. August v. J., in welchem der Verwaltungsrath aufgefordert

wurde binnen vier Wochen Bericht zu erstatten darüber, wenn er die II. und III. Section zu eröffnen gedenkt, wie viel das noch vorhandene Vermögen der Gesellschaft beträgt und wie er den Ausbau der concessionirten Linien aus dem noch vorhandenen Reste des Baucapitals zu bewerkstelligen beabsichtigt, indem die aus diesem Berichte geschöpfte Orientirung für den fernerer Vorgang der Regierung gegenüber der Gesellschaft massgebend sein werde.

Mit diesem Erlasse hat das h. Communications-Ministerium alle bis dahin gemachten Eingaben der Gesellschaft, sowie die durch ihm im Einverständnisse mit dem h. Finanz-Ministerium getroffenen Verfügungen ignorirt und eigentlich Dasjenige angeordnet, was die Gesellschaft in ihrer Mai-Eingabe bereits vollzogen hat.

In Erfüllung des erhaltenen Auftrages hat der Verwaltungsrath am 19. September 1871 eine längere Eingabe an die beiden mit dem Vollzug des Concessionirungsgesetzes betrauten Ministerien gerichtet und eine Copie desselben am 28. November 1871 auch Sr. Excellenz dem Herrn Ministerpräsidenten überreicht.

In dieser Eingabe wurde die Finanzlage der Gesellschaft detaillirt geschildert, das vorhandene und für Bauzwecke noch disponible Vermögen der Gesellschaft ausgewiesen und ein Kostenvoranschlag unterbreitet, bezüglich der Bedeckung des bestehenden Deficits aber der hohen Regierung der Vorschlag gemacht, dass einerseits die Gesellschaft auf ihre im Memorandum erhobenen Forderungen ein für allemal Verzicht leistet, die hohe Regierung dagegen eine neue Titres-Emission mit Staatsgarantie gewähre.

Nachdem auf diese Eingabe keine Erledigung herablangte, beschloss der Verwaltungsrath in seiner Sitzung vom 19. December 1871 eine neue Eingabe an Se. Excellenz den Herrn Ministerpräsidenten und betraute mit der Ueberreichung derselben ein zu diesem Ende entsendetes Comité. In der Eingabe wurde die Dringlichkeit der Verfügung mit der weiteren Unhaltbarkeit der Lage motivirt hervorgehoben und der gleichzeitig gefasste Beschluss zur Kenntniss gebracht, dass, falls die h. Regierung nicht in der kürzesten Zeit entscheidende Schritte thun würde, der Verwaltungsrath im Bewusstsein seiner Ver-

antwortlichkeit gegenüber den Actionären, sich bemüssigt sehen würde, an den Reichstag wegen Entsendung einer Commission zur Prüfung der ganzen Ostbahn-Angelegenheit und Antragstellung eine Petition zu richten.

Nachdem das mit der Ueberreichung dieser Eingabe beauftragte Comité, sowohl von Seite Sr. Excellenz des Herrn Ministerpräsidenten, als auch von Seite der Herren Minister für Communication und Finanzen, auch bei dieser Gelegenheit, sowie stets bei allen mündlich gepflogenen Rücksprachen beruhigende Erklärungen bezüglich der Unterstützung der Bestrebungen des Verwaltungsrathes zur definitiven Ordnung der Angelegenheiten erhalten hat, unterblieb zwar die beschlossene Eingabe an den Reichstag, indem jedoch mit Ende Januar 1872 der Rest des noch disponiblen Baucapitals bereits auf 2 Millionen herabgeschmolzen ist, und selbst diese Summe zum Theil noch nicht eingezahlt war, die hohe Regierung aber auch bis dahin noch keine Verfügung getroffen hatte, beschloss der Verwaltungsrath in seiner ausserordentlichen Sitzung vom 6. Februar l. J., dass für den 2. April eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre ausgeschrieben werde; dass ferner mit Rücksicht darauf, dass die laufenden Baarauslagen aus den disponiblen Mitteln der Gesellschaft nur mehr höchstens bis Ende März gedeckt werden können, das Unternehmen der Gefahr der Arbeitseinstellung ausgesetzt sei; — die hohe Regierung dringend ersucht werde, zur Deckung der zur ununterbrochenen Fortsetzung des Baues nöthigen Summen Vorschüsse auf die Forderungen der Gesellschaft zu ertheilen.

Nachdem bei Ueberreichung dieser Eingabe von Seite der hohen Regierung der Wunsch ausgesprochen wurde, dass die Generalversammlung bis zur Eröffnung einer weiteren Strecke verschoben werde, indem der Umstand, dass eine weitere Linie dem Betriebe übergeben sei, das zur Deckung des Deficits zu bewerkstelligende Finanzgeschäft bedeutend erleichtern und vortheilhafter durchführbar machen würde, und dieser Ansicht der Verwaltungsrath in seiner Sitzung vom 16. Februar l. J. ebenfalls beitrug; nachdem ferner die h. Regierung am 15. März l. J., ohne sich in die Erledigung der in den Eingaben des Verwaltungsrathes berührten Fragen einzulassen, einstweilen zur

Deckung der laufenden Baarauslagen à Conto der bei der Staatscentral-Cassa erliegenden gesellschaftlichen Caution und der eingereichten Forderungen 1,500.000 fl. vorschussweise angewiesen hat, so wurde in der Sitzung vom 16. März l. J. die Zusammenberufung der Generalversammlung für die Zeit nach Eröffnung der Strecke Tövis-Mediasch verschoben und hievon die hohe Regierung mit der Bitte verständiget, das dieselbe die unerledigt gelassenen Eingaben des Verwaltungsrathes je früher meritorisch beantworten und zur Prüfung der eingereichten Forderungen der Gesellschaft eine Commission zusammenberufen möge.

Diesem Ansuchen kam die hohe Regierung nicht nach und der Verwaltungsrath beschloss in seiner am 16. April gehaltenen Sitzung über Anhörung des Berichtes, dass die Bauarbeiten in Folge des überaus günstigen Frühlingsetters einen derartigen Aufschwung genommen haben, dass die noch zur Disposition stehenden Bausummen bis Ende April vollständig aufgezehrt sein werden, eine neuliche Repräsentation bei den Herren Ministern.

In Folge der hierauf mit den Herren Ministern gepflogenen Berathung und mit Rücksicht darauf, dass die Eröffnung der Theilstrecke Tövis-Mediasch für die ersten Tage des l. M. mit Gewissheit vorausgesehen werden konnte, haben wir die heutige ausserordentliche Generalversammlung auf Grund §. 37 der Statuten einberufen, um Ihnen die durch Missgunst der Verhältnisse geschaffene Lage unserer Unternehmung mit Wahrheit und Offenheit aufzudecken und um unter Ihrer statutenmässigen Mitwirkung Beschlüsse herbeizuführen, welche geeignet sind, einerseits Ihnen die beruhigende Gewissheit zu verschaffen, dass die Verwaltung mit Ihrem Vermögen auf die gewissenhafteste und ehrlichste Weise schaltete, andererseits aber die zur Fortsetzung und Vollendung der gesellschaftlichen Linien nöthigen Gelder zu beschaffen.

Wir stellen demnach folgende Beschluss-Anträge:

**„Die Generalversammlung beauftragt den laut Punkt 3 der Tagesordnung zu wählenden Revisions-Ausschuss, die erstatteten Berichte genau zu prüfen, und im Falle des Richtigbefundes dem Verwaltungsrathe das Absolutorium zu ertheilen, im entgegenge-**

setzten Falle aber geeignete Anträge an die nächste Generalversammlung zu stellen.“

„Insoweit ferner das bezifferte Deficit von 15.200.000 fl. durch die Realisirung der der Gesellschaft zustehenden Ersatzansprüche oder eine in Folge der ausserordentlichen Bau-Schwierigkeiten vom Reichstage etwa zu gewährende Beihilfe mittelst Erhöhung der Staatszinsengarantie oder Ertheilung neuer, die Ertrags- und Lebensfähigkeit des bereits concessionirten gesellschaftlichen Bahnnetzes erhöhende Concessionen nicht gedeckt werden sollte, so wird hiermit beschlussmässig ausgesprochen, dass der Rest durch eine das Unternehmen, beziehungsweise das Erträgniss der Actien belastende Finanzoperation gedeckt werde.“

Nachdem indess einerseits bezüglich der erwähnten Deckung des Deficits mehrere Combinationen bereits vorliegen, deren Veröffentlichung jedoch derzeit kaum im Interesse der Actionäre gelegen sein dürfte und die in ihrem gegenwärtigen Stadium in einer grösseren Versammlung nicht discutirt werden können, andererseits aber die je frühere definitive Ordnung der Angelegenheiten und zur ungehinderten Fortsetzung des Baues die sofortige Beschaffung ausreichender Geldmittel im Interesse des Unternehmens selbst unbedingt nöthig erscheint, so erlauben wir uns auf Grund des zweiten Punktes der Tagesordnung noch folgende Beschlussanträge einzubringen und Ihnen zur Annahme wärmstens zu empfehlen:

„Der Verwaltungsrath wird unter Billigung der vorgebrachten Motive ermächtigt:

1. Die definitive Regelung der Finanzlage der Gesellschaft im Einvernehmen mit dem zu wählenden Revisionsauschusse im Sinne des obigen Beschluss-Antrages zu vollziehen, insbesondere aber auch, jedoch nur mit Zustimmung dieses Ausschusses eventuell eine Prioritäts-Anleihe aufzunehmen;

2. in der Zwischenzeit, d. i. in dem Zeitraume, bevor die definitive Regelung erfolgen kann und wird, zur Deckung der Geldbedürfnisse der Gesellschaft eine angemessene schwebende Schuld zu contrahiren.“

Indem wir schliesslich noch erklären, dass wir zwar für alle bisher von uns getroffenen Anordnungen die volle Verantwortung im Sinne des zweiten Absatzes §. 57 der Statuten übernehmen, dass wir auch bis auf Weiteres die Geschäfte fortzuführen und mit dem von der geehrten Generalversammlung gewählten Comité im Sinne unserer Anträge zusammenzuwirken bereit sind, stellen wir dennoch zugleich den Antrag, für die nächste Generalversammlung die Abänderung des Absatzes 1 §. 54 der Statuten\*) auf die Tagesordnung zu setzen, eventuell in dieser nächsten Generalversammlung die Neuwahl des Verwaltungsrathes vornehmen zu wollen.

Pest, am 10. Mai 1872.

### Der Verwaltungsrath.

\*) Absatz 1 §. 54 lautet: Mit Berücksichtigung der im §. 52 enthaltenen Bestimmungen wird der erste Verwaltungsrath (auf die Zeitdauer des Baues der ganzen Eisenbahnstrecke bis zur gänzlichen Vollendung des Baues und dessen Eröffnung) auf 5 Jahre ausnahmsweise auf Grundlage der Designation von Seite des Concessionärs mit der Genehmigung der Staatsverwaltung zusammengestellt.

II.

**Vertrag der Anglo-österr. Bank in Wien mit  
Brüder Waring aus London.**

*Contrat.*

Entre les Soussignés : La Société dite Anglo-Austrian-Bank, représentée par Monsieur de Mayer, Vice-Président du Comité Autrichien de cette Banque, dûment autorisé à cet effet, d'une part, et Messieurs Waring Frères, entrepreneurs de travaux publics, demeurant à Londres, d'autre part. — Il a été exposé ce qui suit :

Monsieur Charles Waring a signé à la date du quatre Novembre mil huit cent soixante huit (4 Novembre 1868) en son nom personnel et pour le compte de la maison Waring frères, une convention avec le Gouvernement Hongrois, par laquelle ce dernier concède, avec la garantie d'une somme annuelle de revenu net, un chemin-de-fer de Grosswardein à Kronstadt, avec divers embranchements; l'acte de concession stipulant pour le Concessionnaire la faculté de constituer une Société anonyme par Actions, et réservant à cette Société le droit d'émettre des Obligations.

La Société Anglo-Austrian-Bank déclare avoir une parfaite et entière connaissance de la sus-dite convention intervenue avec le Gouvernement Hongrois, convention dont une copie conforme est ci-annexée.

Messieurs Waring frères, dans le désir de s'assurer dès à-présent un concours puissant pour la constitution de la Société anonyme, et pour la gestion des affaires sociales de cette Société, ont fait avec la Société Anglo-Austrian-Bank la Convention suivante.

Article 1.

Messieurs Waring frères cèdent par les présentes à la Société Anglo-Austrian-Bank, qui accepte, tous leurs droits tels qu'ils résultent de l'Acte de Concession, dont il est fait mention dans l'exposé, qui précède.

Par contre, la Société Anglo-Austrian-Bank s'oblige, aussitôt après que la Concession accordée à Monsieur Charles Waring aura été sanctionnée par un décret royal, de verser le cautionnement exigible se montant à un million de florins, et de rendre ainsi disponible le cautionnement provisoire de cinq cent mille florins déposé par Messieurs Waring frères.

Il est toutefois entendu que le montant du cautionnement d'un million de florins sera restitué à la Société Anglo-Austrian-Bank sur les premiers fonds provenant du versement sur les actions.

La Société Anglo-Austrian-Bank s'oblige en outre à constituer, dans le plus bref délai, et dans tous les cas dans le délai prescrit, une Société anonyme dans les conditions ordinairement requises par le Gouvernement Hongrois en pareille matière, Société dont le capital nominal à créer sera de soixante-quinze million florins (75.033.750 fl.) à raison de deux-cinquièmes en trente trois mille sept cent cinquante actions, et de trois-cinquièmes en Obligations.

Il a été expliqué que la cession faite par Messieurs Waring frères comprend le droit de préférence accordé par le premier paragraphe de l'acte de Concession pour certains embranchements et extensions de la ligne, mais il a été convenu que dans le cas où ces nouvelles Concessions seraient accordées ultérieurement, en tout ou en partie, à la Société Anglo-Austrian-Bank ou à la Société anonyme par elle formée, Messieurs Waring frères se réservent un droit de préférence pour l'exécution des travaux.

Article 2.

Ensuite de la cession faite par Messieurs Waring frères, il a été convenu et accepté par la Société Anglo-Austrian-Bank, que l'entreprise générale de construction du chemin-de-fer de Grosswardein à Kronstadt avec ses embranchements leur

était cédé. ce qu'il s'acceptent moyennant la somme totale de soixante quinze millions, trente trois mille sept cent cinquante florins (fl. 75,033.750) valeur Autrichienne, fixée à forfait, payable en actions au pair pour deux cinquièmes, et en obligations au pair pour trois cinquièmes de la future Société anonyme.

L'entreprise générale sera chargée de faire toutes les études à soumettre au Gouvernement Hongrois, et d'en poursuivre l'approbation, le forfait comprenant les frais de ces études, comme aussi l'acquisition des terrains, la construction du chemin avec ses stations et leurs dépendances, le matériel fixe et roulant, le mobilier, en un mot, tout ce qui constitue l'exécution complète des chemins de fer concédés, le tout en conformité aux prescriptions du Gouvernement Hongrois, telles qu'elles peuvent résulter de la Convention du quatre Novembre mil huit cent soixante huit (4 Novembre 1868).

L'entreprise générale comprend en outre tous les frais de constitution et les frais d'Administration de la future Société pendant sa période de construction, ceux relatifs à la création des Actions et Obligations, ainsi que les intérêts à servir aux titres sociaux pendant la construction.

A mesure qu'une section se trouvera en état d'être mise en exploitation d'après les formes de l'acte de Concession, et que d'après ce même acte la garantie de l'Etat Hongrois lui sera acquise, Messieurs Waring frères cesseront d'avoir à leur charge les intérêts du capital applicable à cette section garantie par l'État.

En ce qui concerne tous les frais de constitution et d'Administration de la future Société, ceux relatifs à la création des Actions et Obligations mis à charge de Messieurs Waring frères pendant la période de construction, il a été convenu qu'ils seraient tenus de payer à forfait à la future Société, pour se libérer de cette charge, une somme annuelle de Cent mille florins (100.000) qui sera diminuée, après la mise en exploitation de chaque section, de tout ce qui de ce chef pourra être porté par la Société de chemin-de-fer dans ses frais d'exploitation.

Toutefois il a été admis que, pour tenir compte des frais exceptionnels occasionnés par l'organisation de la future Société,

Messieurs Waring frères seront tenus de prendre à leur charge, pendant les deux premières années seulement, l'excédant des dépenses réellement faites au-delà de cent mille florins sans que dans aucun cas la dépense totale à couvrir par eux pour cet objet puisse excéder cent cinquante mille florins (150.000 fl.) par an pour la première et la seconde année.

Article 3.

Comme conséquence de l'engagement contracté par Messieurs Waring frères de recevoir en paiement de leur entreprise générale les Actions et les Obligations à créer par la future Société, ils garantissent le placement du Capital des Actions.

Par suite, Messieurs Waring frères s'engagent à verser ou à faire verser dans les caisses de la Société Anglo-Austrian-Bank un minimum de trente pour cent (30 Percent) de la valeur nominale sur la totalité des Actions à émettre, ce versement devant avoir lieu dans les délais prescrits par l'acte de Concession.

Tout appel ultérieur sur les Actions devra avoir lieu lorsque Messieurs Waring frères en feront la demande, et dans aucun cas il ne pourra être fait d'appel sans leur assentiment. Les appels ultérieurs ne pourront pas être inférieurs à dix pour cent (10 Percent) du montant nominal des Actions.

Toutes les fois qu'en présence de la nécessité d'un appel de fonds, la Société Anglo-Austrian-Bank jugerait préférable à ses intérêts d'en voir prononcer l'ajournement, elle aura la faculté de l'obtenir de la future Société, mais à la condition d'en assumer la responsabilité, et d'opérer une avance d'une somme égale, de façon à ce que les travaux ne puissent dans aucun cas souffrir du fait d'un retard dans les appels sur les Actions.

Pour toute avance faite dans ces conditions la Société Anglo-Austrian-Bank recevra de Messieurs Waring frères, à titre d'intérêt, sur le montant de leur avance une somme égale à la somme des intérêts qu'il y aurait lieu de servir les Actions, si le versement, formant le montant de l'avance, avait été effectué.

Article 4.

Messieurs Waring frères s'engagent à terminer les travaux et fournitures de manière à assurer la mise en exploitation des différentes sections de la ligne aux époques fixées dans la Convention avec le Gouvernement Hongrois, savoir :

a) La section Grosswardein-Klausenburg pour fin de Décembre dix-huit cent soixante neuf :

b) La section Karlsburg-Tövis-Gerenda-Vásárhely et la section Tövis-Kapus-Schässburg pour le premier Décembre mil huit cent septante ;

c) La section Kapus-Hermannstadt pour le premier Décembre mil huit cent septante un ;

d) La section Klausenburg-Gerenda-Schässburg-Kronstadt pour le premier Octobre mil huit cent septante deux.

Dans les cas où, par suite d'e causes quelconques, la mise en exploitation de l'une ou de l'autre de ces sections n'aurait pas lieu aux époques ci-dessus indiquées, Messieurs Waring frères sont tenus, comme dommage-intérêts, de continuer à payer sur les titres émis pour la construction de cette ou de ces sections en retard les intérêts intercalaires jusqu' à l'époque où cette ou ces sections auront été mises en état d'être exploitées.

Dans le cas où Messieurs Waring frères devanceraient les époque fixées ci-dessus, et que l'exploitation eut ainsi lieu avant les dates prévues, ils profiteraient du bénéfice résultant de cette exploitation anticipée en ce sens, que la part proportionnelle d'intérêts sur les titres serait à la charge de la Société à partir du jour de l'exploitation.

Il a été formellement expliqué et convenu que nonobstant l'engagement pris par Messieurs Waring frères d'exécuter les travaux dans les délais prescrits par l'acte de concession, ils ne conserveraient pas moins le bénéfice de toutes les stipulations insérées à l'article 29 de la Convention du 4 Novembre 1868, et qu'en conséquence toute crise financière ou politique, générale ou spéciale à la Hongrie, ayant pour effet un abaissement des Fonds publics et des valeurs mobilières, pourrait être valablement invoquée par Messieurs Waring frères.

La future Société sera tenue, le cas échéant de prêter tout son appui et son concours auprès du Gouvernement Hongrois, afin d'assurer à Messieurs Waring frères les avantages de la stipulation qui précède et qui est conforme à l'esprit et à la lettre de l'acte de Concession.

Nonobstant les diverses stipulations qui précèdent, il reste bien et formellement entendu que Messieurs Waring frères conservent à leur charge le service des intérêts de tout le capital afférent aux sections qui ne seraient pas mises en état d'être livrées à l'exploitation, et qui ne profiteraient pas ainsi de la garantie allouée par le Gouvernement hongrois.

Article 5.

Les paiements à effectuer à Messieurs Waring frères auront lieu mensuellement d'après un bordereau régulateur qui sera ultérieurement établi, mais dont les bases seront arrêtées de commun accord et stipulées dans un acte spécial qui sera annexé aux présentes.

Messieurs Waring frères remettront à la future Société le bordereau formant la situation d'un mois dans la première quinzaine du mois suivant, et dans les quinze jours de la remise de leur bordereau la Société sera tenue d'en opérer le règlement.

Il est toutefois, dès maintenant, expressément convenu que Messieurs Waring frères recevront, à titre d'avance, dans la quinzaine qui suivra, la constitution de la Société, savoir :

1. La somme de six cent mille florins (600.000 fl.) v. a. à titre de remboursement des dépenses faites jusqu' à ce jour, telles que l'achat des études et autres frais.
2. Le montant de tous les travaux et fournitures de la section de Grosswardein à Klausenburg. Ce second paiement devra comprendre une somme suffisante pour que Messieurs Waring frères se trouvent en situation de satisfaire à toutes les obligations résultant des stipulations du paragraphe six de l'Acte de Concession du 4 Novembre 1868.

L'avance résultant de ce second paiement sera retenue sur le règlement des bordereaux qui comprendront ces mêmes travaux à régler entre l'entreprise et la Société future, d'après le bordereau régulateur.

Bien que les paiements mensuels doivent s'opérer, d'après les conditions fixées à l'Article deux qui précède, à raison de deux cinquièmes en Actions et de trois cinquièmes en Obligations, il a été expressément convenu que toutes les fois qu'il y aurait des fonds disponibles provenant de ventes anticipées de titres faites en exécution de l'article 6 suivant, ou du fait d'appels de fonds réalisés sur les Actions, les paiements pourront avoir lieu intégralement au comptant jusqu'à concurrence du montant des sommes disponibles, soit que les fonds proviennent de la réalisation d'Actions, soit qu'ils proviennent de la vente d'Obligations.

#### Article 6.

L'article premier des présentes stipule que la Société Anglo-Austrian Bank sera tenue de faire le cautionnement d'un million des florins, tel qu'il est exigé par l'Acte de Concession, mais que le montant de ce cautionnement lui sera restitué sur le produit du premier versement de trente pour cent sur les Actions au minimum.

Messieurs Waring frères donnent leur adhésion à ce mode de remboursement, étant entendu que le cautionnement, à mesure de sa libération, fera retour au capital de la Société et sera affecté au paiement de leur entreprise.

Il est toutefois expliqué et convenu, que Messieurs Waring frères devront accepter ce cautionnement pour une somme égal au prix d'achat des valeurs remises au Gouvernement hongrois à ce titre.

#### Article 7.

Messieurs Waring frères pourront vendre les titres qui doivent leur revenir en paiement de leur entreprise quand et comme bon leur semblera, en totalité ou en partie. A cet effet la future Société sera tenue, soit sous forme définitive soit sous forme provisoire de délivrer à la Société Anglo-Austrian Bank

les titres, en tout ou en partie, dans le mois qui suivra la demande faite par Messieurs Waring frères par simple lettre. Il est toutefois expliqué que pour toute livraison de titres faite avant que le montant en soit dû à Messieurs Waring frères du chef de l'état d'avancement des travaux et des fournitures, ces derniers seront tenus de déposer dans les caisses de la Société Anglo-Austrian Bank, pour tenir lieu de garantie de la valeur des titres reçus par anticipation pour chaque Action et chaque Obligation ainsi recue, une somme dont le montant sera arrêté ultérieurement de commun accord entre la Société à former et Messieurs Waring frères.

Messieurs Waring frères ne pourront disposer des sommes ainsi versées à titre de garantie que sur des mandats délivrés par la future Société, les sommes non encore mandatées constituant en attendant un dépôt à la Société Anglo-Austrian Bank.

Messieurs Waring frères auront la faculté de faire convertir en écus sonnans, par la Société Anglo-Austrian Bank, sur le montant des sommes disponibles en valeur autrichienne, les sommes nécessaires pour le service des intérêts intercalaires et pour l'exécution de leurs marchés intervenus avec l'étranger.

#### Article 8.

Messieurs Waring frères devant payer proportionnellement l'intérêt sur les titres émis jusqu'à l'achèvement de chaque section, il est entendu, par contre, que l'intérêt provenant des fonds disponibles, soit du produit des versements sur les Actions, soit du fait des ventes anticipées de titres, soit enfin du produit de l'intérêt provenant des cautionnements de toutes sortes, sera acquis à Messieurs Waring frères pour le montant en être affecté au service des intérêts intercalaires.

Le taux de l'intérêt à bonifier par la Société Anglo-Austrian Bank dépositaire des fonds sera fixé entre cet établissement et Messieurs Waring frères.

#### Article 9.

Messieurs Waring frères pourront se servir, dans l'exécution des travaux, d'une partie du matériel du chemin-de-fer, sans que la Société puisse leur réclamer aucune indemnité du

chef de l'usure ordinaire. En dehors de cette usure, Messieurs Waring frères seront tenus de livrer le susdit matériel fixe et roulant à la Société en parfait état d'entretien.

Messieurs Waring frères auront en outre le droit de faire transporter pendant la durée des travaux tout le personnel et le matériel nécessaires à l'établissement du chemin-de-fer sur les sections mises en exploitation moyennant le paiement d'une redevance qui ne pourra dépasser le montant de la dépense incombant à la Société.

Cette stipulation est également applicable aux transports qui seront faits après l'achèvement des travaux et qui auront pour objet le retrait du personnel et du matériel de construction.

Article 10.

La Société Anglo-Austrian Bank s'oblige pour le futur Conseil d'Administration d'appuyer auprès du Gouvernement hongrois les démarches de Messieurs Waring frères tendant à obtenir en leur faveur la remise de la moitié des droits d'entrée sur les rails nécessaires à l'établissement de la ligne et sur le matériel fixe et roulant qui proviendrait de l'étranger.

Monsieur Charles Waring s'oblige, de son côté, de prêter tout son concours à la Société Anglo-Austrian-Bank pour obtenir du Gouvernement hongrois, dans le plus bref délai, l'approbation et l'homologation de statuts de la future Société.

Article 11.

La future Société aura un droit de contrôle absolu sur les travaux, sans pouvoir toutefois s'immiscer ni se mêler dans leur exécution.

Toutes les modifications consenties par le Gouvernement Hongrois à la suite de propositions de Messieurs Waring frères dans les stipulations techniques de l'Acte de Concession, devront être acceptées sans contestations comme sans modifications par la future Société, ces modifications ne pouvant dans aucun cas avoir pour effet de modifier le prix du forfait.

Article 12.

Messieurs Waring frères devront, dans les quinze jours qui suivront l'homologation des Statuts de la Société, fournir une garantie jusqu'à concurrence de cinq cent mille florins (500.000 Florins) d'une maison de Banque, qui devra être agréée par la Société Anglo-Austrian-Bank; cette garantie devant servir pour assurer l'exécution des engagements contractés par Messieurs Waring frères, ces derniers subiront en outre sur leurs règlements mensuels une retenue de Dix pour cent (10 Percent) jusqu'à concurrence d'une somme totale d'un million deux cent mille Florins (1.200.000 Florins).

Lorsque du fait de cette retenue la somme de sept cent mille Florins (700.000 Florins) sera atteinte, le premier cautionnement de cinq cent mille Florins donné sous forme de garantie, sera dégagé à mesure de retenues ultérieures au delà de sept cent mille Florins et pour une somme successivement égale au montant de ces retenues.

Le montant des retenues s'élevant en totalité à un million deux cent mille Florins, sera restitué jusqu'à concurrence de la moitié de la somme à Messieurs Waring frères après l'exécution des trois premières sections, et cela au fur et à mesure de l'avancement de la dernière section; l'autre moitié leur sera restituée après l'achèvement complet de l'entreprise et après la réception dans les conditions relatées à l'Article 13.

Messieurs Waring frères auront la faculté de demander sans que cela puisse leur être refusé, que le montant des retenues soit transformé en rentes d'État Autrichien ou Hongrois, ou toute autre valeur à agréer par la future Société, afin qu'ils profitent des intérêts, mais à la condition de conserver pour eux seuls les risques du placement.

La retenue de dix pour cent, dont il vient d'être fait mention, ne s'appliquera pas aux deux premiers paiements faits à titre d'avance dont il est question à l'Article 5 des présentes, pas plus qu'au montant des frais d'administration ni aux intérêts pendant la construction.

En sus des garanties qui viennent d'être signalées, il est entendu en outre que tout le matériel des travaux, ainsi

que les approvisionnements, seront affectés par privilège pour garantir l'exécution des engagements contractés par Messieurs Waring frères.

Article 13.

A mesure qu'une section sera en état d'être livrée à l'exploitation, la Société future en prendra livraison. Il sera fait à cette occasion un procès-verbal de cette livraison constatant la situation et établissant en même temps en quoi l'entrepreneur n'a pas encore satisfait à ses engagements et sur quoi portent les réclamations à élever contre lui.

Tous les travaux d'achèvement reconnus nécessaires dans le procès-verbal de réception devront être exécutés dans les trois mois à compter de la date de la réception. Passé ce délai et pour autant que les travaux auront été exécutés, toutes les obligations de l'Entrepreneur envers la Société future, de ce chef, doivent être considérées comme remplies.

Il est entendu que les organes compétents du Gouvernement Hongrois seront invités à assister à l'examen des sections et à signer le procès-verbal de réception, afin de mettre la future Société à l'abri de toute responsabilité de ce chef.

Article 14.

Dans le cas où il surviendrait un désaccord au sujet de l'exécution de ce contrat vis-à-vis de la Société future, il a été convenu que toute difficulté serait soumise à un tribunal arbitral, pour la composition duquel les deux parties s'entendront.

Ce tribunal arbitral procédera, sans être tenu aux formes ordinaires de procédure, et les deux parties se soumettront à son jugement en rénonçant formellement à tout acte de procédure.

Si dans les quinze jours on n'était pas tombé d'accord pour la constitution de ce tribunal arbitral, les difficultés seraient déferées à l'autorité judiciaire compétente.

Article 15.

La Société Anglo-Austrian-Bank s'engage à faire rapport du présent traité à la future Société et de le faire approuver

dans toute sa teneur tel qu'il se comporte sans aucune novation, par le future Conseil d'Administration et par les premiers Actionnaires de la Société; la Société Anglo-Austrian-Bank n'ayant stipulé qu'au nom et comme se portant fort pour la future Société de Chemins-de-fer de l'Est Hongrois, et devant être dégagée de toute responsabilité ultérieure du fait des présentes du moment que la susdite future Société aura été constituée et aura accepté pour son compte toutes les stipulations de la présente Convention.

Article 16.

Les parties, au moment de signer et de dater les présentes de Paris, ont exposé qu'ils ne se trouvaient à Paris qu'accidentellement, parce qu'ils s'y étaient donné rendez-vous, et, de commun accord, ils sont convenus de se tenir à la disposition les uns des autres pour signer ultérieurement, quand l'une des deux parties le jugerait opportun, un acte en tout semblable à celui-ci, en le datant de Pesth.

Fait en double à Paris le seize Décembre mil huit cent soixante-huit.

Approuvé:

(Signé) Charles de Mayer.

III.

**Bordereau Régulateur.**

Entre les Soussignés, la Société Anglo-Austrian Bank par Monsieur de Mayer, Vice-Président de son Comité Autrichien, demeurant à Vienne d'une part, et Messieurs Waring frères, entrepreneurs de Travaux Publics, demeurant à Londres d'autre part, il a été exposé ce qui suit:

Dans une Convention passée entre les parties sus-mencionnées à la date du seize Decembre mil huit cent soixante-huit, il a été stipulé à l'Article cinq de cette Convention qu'il serait établi, de commun accord, entre les Contractants, un annexe contenant les bases qui devraient servir dans l'établissement ultérieur du bordereau régulateur, destiné à opérer les réglemens mensuels entre la future Société des Chemins-de-fer de l'Est-Hongrois et Messieurs Waring frères.

En exécution de cette clause sont intervenu les arrangements suivans:

Article 1.

Les sommes qui, aux termes d'une stipulation énoncée dans l'Article sept du Contrat ci-dessus rappelé, doivent être déposées par Messieurs Waring frères, à titre de garantie pour les Actions et Obligations prises par anticipations, sont fixées comme suit:

- A. Pour chaque Action libérée soixante quatre pour cent (64pCt.) de sa valeur nominale.
- B. Pour chaque Obligation libérée soixante-quatorze pour cent (74pCt.) de sa valeur nominale.

C. Pour chaque Action non entièrement libérée soixante-quatre pour cent (64pCt.) de sa valeur nominale diminuée du montant des versements restant à effectuer, ces versements ultérieurs devant être calculés au cours du jour du dépôt.

Les sommes à déposer doivent être fournis en Billets de l'État ou de la Banque Autrichienne.

Toute somme transformée en argent, en exécution de l'Article sept du Contrat auquel les présents servent d'annexe, sera comptée dans le dépôt d'après le cours du jour où les Billets de Banque auront été convertis en argent, et le jour où ce sommes seront rendues, le cours de l'argent sera calculé au même taux que celui pour lequel il aura été accepté en dépôt.

Article 2.

Les sommes déposées conformément à l'Article précédent, seront rendues à Messieurs Waring frères dans la même proportion que celle dans laquelle les Actions et les Obligations qui auront fait l'objet du dépôt lui auraient été remises, de façon que pour chaque Action qu'ils auraient à recevoir il leur sera restitué cent vingt-huit florins (128 fl.) et pour chaque Obligation cent quarante-huit florins (148 fl.) soit que les sommes proviennent d'un dépôt fait pour des Actions ou pour des Obligations vendues, de manière que pour chaque mille florins nominal qu'ils auraient à recevoir à raison de deux cinquièmes en Actions et de trois cinquièmes en Obligations, ainsi qu'il est dit dans leur traité de construction, ils auront à recevoir sept cent florins, représentant :

en Actions . . . . .	$2 \times 128 = 256$	florins,
„ Obligations . . . . .	$3 \times 148 = 544$	florins
Ensemble . . . . .	700	florins

le tout jusqu'à concurrence des sommes déposées.

Article 3.

En ce qui touche la répartition des frais de construction prévue à l'Article cinq du contrat d'entreprise générale il est déterminé ce qui suit :

Le capital nominal de la future Société s'élève en totalité à  
florins 75.033,750  
en Actions et en Obligations, Sur le montant de  
ce capital il est immédiatement fourni à Messieurs  
Waring frères pour le payement de six cent mille  
florins (600.000 fl.) qui leur est dû conformément  
à l'Article cinq du Contrat d'entreprise une valeur  
nominale de . . . . . 860,000 fl.  
de plus il doit être mis en réserve pour  
couvrir les frais d'Administration de  
la Société estimés à cinq cent mille  
florins (500.000 fl.) une valeur nomi-  
nale de . . . . . 715,000 fl.  
1.575,000

Il reste pour la construction proprement dite fl. 73.458,750

L'Acte de Concession divise en quatre sections les lignes  
à construire, savoir:

- Section 1. Grosswardein à Klausenburg.
- Section 2. Karlsburg-Tövis-Gerenda, Vásárhely et Tövis-  
Kapus-Schässburg.
- Section 3. Kapus-Hermanstadt.
- Section 4. Klausenburg-Gerenda-Schässburg-Kronstadt.

En considérant la somme ci-dessus de soixante-treize  
millions, quatre cent cinquante huit mille, sept cent cinquante  
florins, réservée pour la construction proprement dite, d'une  
part, et la longueur totale des lignes à construire de même que  
la longueur partielle des sections ci-dessus désignées d'autre  
part, les sommes à attribuer à chacune des sections sont  
déterminées et arrêtées comme suit:

Section 1. . . . .	florins 18,300.000
Section 2. . . . .	27,470.000
Section 3. . . . .	5,475.000
Section 4. . . . .	<u>22,213.000</u>
	73,458.000

Article 4.

Du montant du capital nominal attribué à la section 1  
qui est de florins 18,300.000 il seront déduit pour le service

des intérêts intercalaires pendant la construction 1,200.000 fls. (une million deux cent mille florins). Le capital restant sera de dix-sept millions cent mille florins (17,100.000 florins).

C'est ce capital qui devra être reparti en détail aussitôt après la constitution de la future Société des chemins-de-fer de l'Est Hongrois.

Dans cette répartition, le montant revenant à chaque nature de travail et de fourniture sera calculé dans les mêmes proportions par rapport au capital nominal ci-dessus de dix-sept millions cent mille florins que celles adoptées par le Gouvernement Hongrois dans ses évaluations et dans les marchés qu'il a déjà conclus, par rapport à la somme totale des évaluations du Gouvernement, déduction faite de la somme portée par lui pour les intérêts.

Cette répartition devra être adoptée par l'Ingénieur en-chef de la future Société.

Article 5.

Messieurs Waring frères ayant déclaré l'intention de faire immédiatement une partie des opérations financières pour rendre disponibles dès maintenant les capitaux nécessaires aux sections 1 et 2 (un et deux), il est déterminé et arrêté que relativement à la section deux, dont le capital, conformément à l'article ci-dessus, s'élève à florins . . . . . 27,470.000

Il sera prélevé pour le service des intérêts intercalaires afférents à ce capital une somme de deux millions, cent soixante mille florins . . . . . 2,160.000

Il restera donc un capital nominal pour le paiement des autres charges incombant à l'entreprise générale, sur cette section, la somme de vingt cinq millions, trois cent dix mille florins 25,310.000

La sub-division de ce capital nominal, de même que le capital nominal afférent aux sections trois et quatre tel qu'il est indiqué à l'article deux qui précède, s'opérera lorsque les études pour la construction de ces diverses sections auront été fournies par Messieurs Waring frères et qu'on aura ainsi les

éléments nécessaires à la répartition du capital nominal de chaque section.

Pour tenir lieu des frais de ces études il est, dès à présent, stipulé qu'il sera tenu compte à Messieurs Waring frères, pour les sections deux, trois et quatre, d'une somme de douze mille florins (12,000 florins) par mille de capital nominal, et cela au fur et à mesure de l'avancement de ces études.

Article 6.

La répartition ultérieure des frais de construction, dont il vient d'être question en dernier lieu, c'est-à-dire celle concernant les sections deux, trois et quatre, sera déterminée de commun accord entre l'Ingénieur-en-Chef de la future Société de l'Est Hongrois et Messieurs Waring frères sans préjudice de l'approbation du Conseil d'Administration, qui devra, le cas échéant, se prononcer dans le mois, au plus tard, de l'accord intervenu entre l'Ingénieur-en-Chef et Messieurs Waring frères. Cette répartition une fois établie, servira de règle pendant toute la durée de l'entreprise.

L'Ingénieur-en-Chef exercera aussi le contrôle prévu dans le contrat de construction sur les travaux de l'entreprise générale, et il vérifiera ou fera vérifier les états mensuels de paiements à effectuer à Messieurs Waring frères.

Cet Ingénieur-en-Chef devant avoir la confiance des deux parties de la future Société et de Messieurs Waring frères, il sera choisi et nommé de commun accord entre eux, la Société n'en conservant pas moins le droit de le révoquer de ses fonctions.

Les autres Ingénieurs et employés de la future Société de l'Est Hongrois seront nommés par le Conseil d'Administration sur la proposition de l'Ingénieur-en-Chef, et la Société aura toute autorité sur ces agents.

Article 7.

Les sommes déduites du Capital affèrent à la première et à la deuxième Section à titre de provision pour le service

des intérêts intercalaires, ont été fixées approximativement. Il en sera de même lors de l'établissement du bordereau régulateur pour les troisième et quatrième sections.

Il est entendu que si les sommes ainsi retenues, à titre de provision, n'étaient pas épuisées par le fait du service des intérêts intercalaires pendant la construction, les différences en trop feront retour à Messieurs Waring frères. Par contre, si elles étaient insuffisantes, devront être complétées du montant de leur insuffisance, et pour faire face à l'insuffisance il a été convenu que, dès le moment de leur épuisement, il serait fait une retenue supplémentaire sur le capital retenu qui s'exercera sur les règlements mensuels à titre de complément de provisions sans préjudice du compte exact et final.

#### Article 8.

Les situations mensuelles tiendront compte, pour le montant en être payé, de tous les approvisionnements soit en matériaux, soit en matériel fixe, soit en matériel roulant, soit en installations provisoires de toutes sortes, que les approvisionnements et fournitures se trouvent à pied d'oeuvre ou livrés sur les lignes, qu'ils soient dans les usines après réception ou à bord de navires, étant entendu et convenu que, pour ce dernier cas, il ne devra en être tenu compte qu'après remise à la Société future du connaissement et de la police d'assurance.

#### Article 9.

Le montant des frais d'Administrations ayant été déduit du capital nominal afférent aux travaux, il a été expliqué et convenu que, toutes les sommes qui de ce chef seraient portées dans les frais d'exploitation à mesure des ouvertures partielles, donneraient droit au paiement d'une somme égale à Messieurs Waring frères, et qu'il leur en serait tenu compte dans le paiement mensuel correspondant avec l'accomplissement du fait.

Article 10.

La présente Convention sera inséparable du Contrat principal et ne formera, avec ce Contrat, qu'un seul et même objet le tout étant également obligatoire.

Fait double à Paris le dix-sept Décembre mil huit cent soixante-huit.

Approuvé:

**Charles de Mayer.**

### III.

## Schreiben des ung. Finanzministers C. v. Kerkápolyi. \*)

„In Erwiderung auf Ihr sehr schätzbares Schreiben vom 10. Februar d. J. beehre ich mich, Nachstehendes zu eröffnen. Die Verpflichtungen, welche die ungarische Regierung durch die der Ungarischen Ostbahn gewährte Staatsgarantie übernommen hat, sind in dem §. 8 des Gesetzartikels XLV von 1868 genau festgestellt. Der oben bezogene Gesetzparagraph lautet in getreuer Uebersetzung wie folgt: „Für sämtliche concessionirte Eisenbahnlinien wird vom Tage ihrer Eröffnung angefangen für die Dauer der Concession, unter Aufrechthaltung der zu diesem Ende normirten staatlichen Aufsicht, durchschnittlich ein reines Einkommen von 46.750 Gulden Oesterreichischer Währung für die Meile und überdiess auf Grundlage des von der Regierung zu genehmigenden Tilgungsplanes eine zur Tilgung des emittirten Capitals noch während der Concessionsdauer (90 Jahre) zu verwendende jährliche Tilgungsquote von 600 fl. Oe. W. in Silber durch den Staat in der Weise garantirt, dass, wenn das reine Jahreserträgniss per Meile den obigen garantirten Betrag und die Tilgungsquote nicht erreichen sollte, der Staat den Abgang zu decken verpflichtet ist. Die Geltung der Garantie hat für jede einzelne Strecke mit dem Tage zu beginnen, an welchem jede einzelne Strecke dem Verkehre übergeben wird, jedoch unter der ausdrücklichen Bedingung, dass diese Strecken in der Reihenfolge dem Verkehre zu übergeben sind, in welcher dieselben zu den im §. 3 des gegenwärtigen Concessionsgesetzes bezeichneten Terminen zu vollenden und mit den Anschluss-

\*) Mitgetheilt vom „Berliner Börsen-Courier“, im Juni 1872.

bahnen in Verbindung zu bringen sein werden. Es wird zugleich ausgesprochen, dass das für die Bahnmeile garantirte reine Erträgniss und die Tilgungsquote für die hier concessionirten Bahnen höchstens bis zu einer Maximal-Ausdehnung von  $80\frac{1}{4}$  Meilen in Anspruch genommen werden kann.

Jene Beträge, welche der Staat in Folge der übernommenen Garantie den Concessionären bezahlt, sind aber nur als ein mit jährlichen 4 Percent zu verzinsender Vorschuss zu betrachten und zu behandeln, und durch die Eisenbahn-Gesellschaft, sobald das reine Erträgniss der Bahn das garantirte Jahres-Erträgniss übersteigt, sammt Zinsen vollständig zurückzuzahlen.“ Diesem Wortlaute des Gesetzes, welcher so klar und deutlich ist, dass derselbe meiner Ansicht nach irgend welchen Zweifel oder irrige Auslegung kaum zulässt, habe ich nur noch die Versicherung beizufügen, dass die ungarische Regierung, sowie sie bisher allen eingegangenen Verbindlichkeiten stets pünktlich nachgekommen ist, auch die gegenüber der Ungarischen Ostbahn übernommenen, durch das oben angeführte Gesetz festgestellten Verpflichtungen genau und gewissenhaft erfüllen wird. Vollkommen im Einklange mit den obbezogenen Worten des Gesetzes steht der Wortlaut der Prioritäts-Obligationen, wo im Punkte 2 gesagt wird; „Für die pünktliche Bezahlung der Zinsen emittirter Prioritäten und Actien, sowie für deren Tilgung innerhalb der Concessionsdauer, haftet das von der königlich-ungarischen Staatsverwaltung insgesamt mit 47.350 fl. Oesterr. Währ. in Silber per Meile garantirte jährliche Reinerträgniss (wovon 46.750 fl. auf die Zinsen und 600 fl. auf die Amortisation entfallen), sowie das Gesamtvermögen der Ungarischen Ostbahn.“ Sowohl aus dem Gesetze als aus dem Contexte der Prioritäts-Obligationen geht deutlich hervor, dass die ungarische Regierung unmittelbar den Gläubigern der Ostbahn-Gesellschaft, nämlich den Prioritäten-Besitzern gegenüber, keinerlei Verbindlichkeiten eingegangen, und dass dieselbe bedinglich mit der Gesellschaft in ein Vertragsverhältniss getreten ist, indem sie der Gesellschaft ein reines Erträgniss von 47.350 fl. Oesterr. Währ. in Silber per Meile vom Zeitpunkte der Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken garantirt und den etwaigen Abgang aus Staatsmitteln zu decken sich verpflichtet hat.

Die ungarische Staatsverwaltung haftet aber keineswegs den Prioritäten-Besitzern für die pünktliche Einlösung des Coupons und zwar weder vom Tage der Emission, noch von irgend welchem späteren Zeitpunkte, denn eine solche Haftung ist weder im Gesetze noch in den Prioritäts-Obligationen, noch endlich auf den Coupons ausgesprochen. Die Staatsgarantie kommt sonach den Prioritäten-Besitzern nur mittelbar zugute, indem die Gesellschaft ihrerseits das ihr vom Staate garantirte Reinerträgniss, welches, sobald alle Linien dem Betriebe übergeben sind, zur fünfpercentigen Verzinsung der Prioritäten und Actien hinreicht, den Prioritäten-Besitzern als Sicherstellung verschrieben hat. Dennoch glaube ich, dass für die Besitzer der Prioritäten kein Grund zu Besorgnissen vorliegt und ist die Annahme, dass die Gesellschaft, welche bisher ihren Zahlungsverbindlichkeiten pünktlich nachgekommen ist, dies auch weiterhin zu thun in der Lage sein wird, um so begründeter, als nunmehr bereits die Linien Grosswardein-Klausenburg mit 20.07 und Karlsburg-Maros-Vásárhely mit 14.23, zusammen mit 34.30 Meilen factisch im Betriebe stehen; ferner die Eröffnung der Linien Tövis-Schässburg mit 13.36 Meilen mit 1. Mai d. J. und Kis-Kapus-Hermannstadt mit 5.90 Meilen mit 1. Juli d. J. bestimmt zu gewärtigen ist, somit die Gesamtlänge der dem Verkehr übergebenen Bahnstrecken am 1. Juli d. J. schon 53.56 Meilen und das hienach garantirte reine Jahreserträgniss in runder Ziffer 2,533.000 fl. betragen wird, wodurch die Zinsen der Prioritäts-Obligationen per 2,251.000 fl. mehr als gedeckt erscheinen.

Genehmigen etc.

(gez.) Kerkápolyi.

IV.

## Subscriptions-Eröffnung

auf

**150,067 Actien**

der

**königl. priv. ungar. Ostbahn**

**durch die Anglo-österr. Bank**

am 29. Januar 1869.

Die gesammte Bahn hat eine Ausdehnung von 80 $\frac{1}{4}$  Meilen und besteht aus folgenden Strecken:

1. aus der Hauptlinie von **Grosswardein** über **Klausenburg, Tövis, Schässburg** bis **Kronstadt**;
2. aus der von der Hauptlinie bei **Gerend** abzweigenden Flügelbahn bis **Maros-Vásárhely**;
3. aus der Flügelbahn von **Kis-Kapus** bis **Hermannstadt** und
4. aus der Flügelbahn von **Tövis** bis **Karlsburg**.

Die ungarische Ostbahn bildet einen Theil der directen Linie von Wien nach dem Oriente, durchschneidet den ganzen südöstlichen Theil Ungarns, einschliesslich Siebenbürgens, berührt die fruchtbaren und bevölkerten Gegenden dieser Länder und fast alle industriellen Plätze derselben, zweigt nach Maros-Ujvar, dem Mittelpunkte bedeutender Salzlager ab und verbindet die vom Gesichtspunkte der Agricultur, des Handels und der Industrie wichtigsten Thäler der erwähnten Länder mit einander.

Unter den von dieser Bahn berührten Städten sind namentlich hervorzuheben: **Grosswardein, Klausenburg, Tövis, Maros-Vásárhely, Karlsburg, Hermannstadt, Schässburg und Kronstadt.**

Die Linie dieser Bahn wird die kürzeste Verbindung zwischen Wien und Pest einerseits, und den Donaufürstenthümern, dem Hafen von Galatz, dem schwarzen Meere und dem Oriente anderseits herstellen.

Durch die ungarische Ostbahn wird nach dem Baue der projectirten Linie von Galatz an die Grenze Siebenbürgens jener Schienenweg completirt sein, welcher das schwarze Meer mit dem adriatischen Meere verbindet.

Ausser dem Localverkehre werden daher die internationalen Versendungen selbst aus weiter Ferne den neuen Weg benützen.

Durch diese dargestellten Verhältnisse, in Verbindung mit den von der königl. ungarischen Regierung gewährten besonderen Begünstigungen erscheint die Prosperität dieser Bahn gesichert.

Die Dauer der Concession ist auf 90 Jahre, vom Jahre der Inbetriebsetzung gerechnet, festgesetzt. Letztere ist bezüglich des Baues in folgende Sectionen eingetheilt:

1. **Grosswardein, Klausenburg**, zu eröffnen Ende December 1869.
2. **Karlsburg, Tövis, Gerend, Maros-Vásárhely**;
3. **Tövis, Kapus, Schässburg**, diese beiden Sectionen müssen am 1. September 1870 eröffnet werden.
4. **Kapus-Hermannstadt**, zu eröffnen am 1. November 1871.
5. **Klausenburg, Boós, Gerend**;
6. **Schässburg, Kronstadt**, die beiden letzten Strecken müssen am 1. October 1872 eröffnet werden.

Die königl. ungarische Regierung garantirt für das ganze Bahnnetz einen Nettoertrag von jährlichen 46.750 fl. österr. Währung in Silber per deutsche Meile und tritt diese Garantie für jede einzelne Strecke sofort nach deren Eröffnung in Kraft.

Das Gesellschaftscapital ist auf 75,033.750 fl. öst. Währ. in Silber oder 187,584.375 Francs festgesetzt und wird durch Ausgabe von

**150.067 $\frac{1}{2}$  Actien im Gesamtnominalbetrage von 30,013.500 fl. oder 75,033.750 Francs,**

welche zur öffentlichen Subscription aufgelegt werden und durch die später zu erfolgende Emission von

**150.067 $\frac{1}{2}$  Obligationen im Gesamtnominalbetrage von 45.020,250 fl. oder 112,550.625 Francs** beschafft.

Die Actien werden je auf 200 fl. österr. Währung in Silber oder 500 Francs, und auf Inhaber lautend, ausgestellt und mittelst Verlosung während der Concessionsdauer im vollen Nennwerthe in Silber zurückgezahlt.

Gegen die verlostten Actien werden Genussscheine ausgegeben, welche an der Superdividende Theil nehmen.

Während die Staatsgarantie in Anspruch genommen wird, ist das Unternehmen von jeder Erwerb- und Einkommensteuer befreit. Tritt die Garantie nicht ein, so wird diese Steuer in die Betriebsrechnung eingestellt.

Die Coupons der Actien sind am 1. Jänner und 1. Juli jeden Jahres zahlbar, durch 10 Jahre von der Eröffnung der ganzen Bahn gerechnet, von jeder Gebühr und Steuer befreit und werden in Wien, Paris, Brüssel, Pest und an andern später kundzumachenden Plätzen Europa's eingelöst werden.

Mit Rücksicht auf das von der königl. ungarischen Regierung garantirte Reinerträgniss verzinsset sich daher eine nach der erfolgten Einzahlung des Emissionspreises liberirte Actie der ungarischen Ostbahn mit mehr als  $7\frac{3}{4}\%$  in Silber, abgesehen von dem Gewinne von  $36\%$  an dem Nominalcapital durch die Amortisation al pari.

### **Subscriptions-Bedingungen.**

1. Die Subscription findet:  
in **Wien** bei der Anglo-Oesterreichischen Bank,  
in **Pest** bei der Anglo-Hungarian Bank,  
in **Lemberg** bei der Filiale der Anglo-Oesterr. Bank.  
in **Paris** bei der Société générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France,  
in **Brüssel** bei den Herren Bischoffsheim und de Hirsch.

in **Amsterdam** bei der Banque de Credit et dépôts des Pays-Bas und den Herren Wertheim & Gomperz,  
in **Frankfurt a. M.** bei den Herren von Erlanger und Söhne und Herrn August Siebert,  
in **Berlin** bei den Herren Leipziger & Richter,  
in **Breslau** bei den Herren Leipziger & Richter,  
in **Leipzig** bei der Allgemeinen deutschen Credit-Anstalt,  
in **Dresden** bei Herrn M. Kaskel,  
in **München** bei den Herren Robert von Froelich & Comp.,  
in **Augsburg** bei den Herren Christan Froelich & Söhne,  
in **Nürnberg** bei den Herren Lödel & Merkel,  
in **Stuttgart** bei den Herren Dörtenbach & Comp. und bei den Herren Pfaum & Comp.,

**am 29. und 30. Jänner d. J.**

während der gewöhnlichen Geschäftsstunden statt und wird am 30. Jänner d. J. Nachmittags 5 Uhr geschlossen.

Das Resultat der Zeichnungen wird durch die öffentlichen Blätter kundgemacht und werden bei Ueberzeichnung die subscribirten Beträge möglichst gleichmässig reducirt.

**2. Der Emissionspreis für je eine Actie von 200 fl. österr. Währ. in Silber oder 500 Francs beträgt 320 Francs in Gold.**

3. Jeder Subscriber hat bei der Zeichnung auf je eine subscribirte Actie 50 Francs oder eine dieser Einzahlung entsprechende Caution in Bank- oder Staatsnoten, in Hypothekar-Anweisungen, Cassenscheinen der verschiedenen Geldinstitute oder in börsenmässigen Effecten 80% des Courswerthes zu erlegen.

Binnen 8 Tagen nach erfolgter Kundmachung über das Resultat der Subscription sind auf jede reparirte Actie weitere 150 Francs einzuzahlen.

In diese Einzahlung werden jene Mehrbeträge, welche in Folge etwaiger Reduction durch den bei der Subscription erfolgten Erlag von 50 Francs pr. Actie sich ergeben, eingerechnet und der allfällig verbleibende Restbetrag ausgefolgt. Wurde bei der Zeichnung anstatt der einzuzahlenden 50 Francs eine Caution hinterlegt, so sind binnen 8 Tagen nach erfolgter Kundmachung über das Resultat der Subscription anstatt

150 Francs — zusammen 200 Francs — zuzüglich 6 pCt. Zinsen in Silber vom 1. Feber d. J. auf 50 Frcs. gegen Rückstellung der Caution einzuzahlen. Die weiteren Einzahlungen im Gesamtbetrage von 120 Francs. pr. Actie werden nach Bedarf vom Verwaltungsrathe der Gesellschaft einberufen werden.

4. Sämmtliche Einzahlungen sind in effectiver französischer Goldmünze oder im Inlande in österreichischer Währung (Staats- oder Banknoten) nach dem Vista-Course auf Paris und auf den auswärtigen Plätzen in der betreffenden Landeswährung ebenfalls nach dem Vista-Course auf Paris des der Einzahlung vorhergehenden Tages berechnet zu leisten.

5. Nach erfolgter Einzahlung von 200 Francs pr. Actie werden den Subscribenten Bezugsscheine ausgefolgt, welche in möglichst kurzer Frist an einem später kund zu machenden Termine gegen die von der Actien-Gesellschaft der königl. priv. ungarischen Ostbahn zu emittirenden Interimsscheine umgetauscht werden.

6. Die geleisteten Einzahlungen werden bis zur Volleinzahlung mit 6 pCt. in effectivem Silber vom 1. Feber d. J. an verzinset. Vom Tage der Volleinzahlung tritt die 5pC. Verzinsung in effectivem Silber auf das Nominale von 200 Gulden ö. W. in Silber (das ist mit 10 fl. ö. W. in Silber per Actie ein.)

7. Für Einzahlungen, welche nach den festgesetzten Terminen geleistet werden, sind 6 pCt. Verzugszinsen in Silber zu entrichten. Sollte eine Einzahlung binnen 14 Tagen nach dem Einzahlungstermine nicht geleistet sein, so können die betreffenden Stücke für Rechnung und Gefahr des Besitzers der bezüglichen Bezugsscheine oder Interimsscheine börsenmässig verkauft werden.

8. Sämmtliche Einzahlungen können nur bei derjenigen Zeichnungsstelle geleistet werden, bei welcher die Subscription erfolgt ist.

Blanquette zur Subscription können bei den bezeichneten Subscriptionsstellen in Empfang genommen werden.

Wien, am 23. Jänner 1869.

Im Namen der Concessionäre der königl. priv. ungar. Ostbahn:

**Anglo-Oesterreichische Bank.**

Dr. BALLAGI GÉZA.

## Namens - Liste

der Mitglieder des auf Grund des §. 54 der Statuten zusammengesetzten **ersten Verwaltungsrathes.** des **gegenwärtigen Verwaltungsrathes.**

- |  |  |
|--|--|
| 1. Nicolaus Baron Vay,<br>Präsident.       | 1. Nicolaus Baron Vay,<br>Präsident.       |
| 2. Albert Baron Bánffy,<br>Vice-Präsident. | 2. Albert Baron Bánffy,<br>Vice-Präsident. |
| 3. Wolfgang Graf Bethlen.                  | 3. Ignatz Bocskay.                         |
| 4. Ignatz Bocskay.                         | 4. Koloman Graf Esterházy.                 |
| 5. Ralph Earl.                             | 5. Dr. Max Falk.                           |
| 6. Koloman Graf Eszterházy.                | 6. Heinrich Lévy.                          |
| 7. Dr. Max Falk.                           | 7. Albert Lonyay.                          |
| 8. Karl Lang.                              | 8. Johann Paget.                           |
| 9. Heinrich Lévy.                          | 9. Samuel Graf Wass.                       |
| 10. Albert Lónyay.                         | 10. Edmund Graf Zichy.                     |
| 11. Johann Paget.                          | 11. Em. Trauchenfels.                      |
| 12. Gustav Springer.                       | 12. Balth. Horváth.                        |
| 13. Samuel Graf Wass.                      | 13. Gabr. Várady,                          |
| 14. Edmund Graf Zichy.                     | 14. Graf Kalnoky.                          |
| 15. Dr. Josef Weissel.                     | 15. Wilhelm Prangen.                       |
| 16. Em. Trauschenfels.                     | 16. . . . .                                |

In Commission bei **Friedrich Beck**, Buchhandlung, Seiler-  
stätte No. 30, sind erschienen:

Im J. 1871:

Die

## Finanzlage der Südbahn.

SEPARAT - ABDRUCK

aus

Ludwig Schönberger's  
**„Börsen- und Handelsbericht.“**

Preis 50 kr.

Ferner i. J. 1872:

Die

## Ungarischen Finanzen

der Jahre 1848/49.

SEPARAT - ABDRUCK

aus

Ludwig Schönberger's  
**„Börsen- und Handelsbericht.“**

Preis 50 kr.

Ludwig Schönberger's

# Börsen- und Handels-Bericht.

Oesterr.-ungar. Organ für volkwirthschaftliche und finanzielle  
Interessen.

**VI. Jahrgang.**

**Erscheint jeden Sonntag.**

---

*Pränumerations-Preis.*

Für das Inland :

Ganzjährig 7 fl., halbjährig 3 fl. 50 kr.

Für das Ausland :

Ganzjährig 5 Thaler, halbjährig 2  $\frac{1}{2}$  Thaler.

---

**Redaction und Administration:**

I. Burg-Ring Nr. 13 (Palais Epstein).

