

aber, seine definitive Äußerung nach der Rückkehr nach Ofen in kürzester Zeit zu erstatten.

Womit die Sitzung geschlossen wurde.

Beust

Ah. E. Ich habe den Inhalt dieses Protokolls zur Kenntnis genommen.  
Wien, 5. Februar 1869. Franz Joseph.

### **Nr. 34 Gemeinsamer Ministerrat, Wien, 9. Februar 1869**

*RS. (und RK.)*

Gegenwärtige: der Reichsfinanzminister Freiherr v. Becke<sup>a</sup>, der Reichskriegsminister [FML.] Freiherr v. Kuhn (12. 2.).

Protokollführer: [Hofsekretär] Freiherr v. Konradsheim.

Gegenstand: I. Bau der Dalmatinischen Eisenbahn in Verbindung mit dem Waldverkauf in der Militärgrenze. II. Bau der ungarisch-galizischen Verbindungsbahn.

KZ. 470 – RMRZ. 34

Protokoll des zu Wien am 9. Februar 1869 abgehaltenen Ministerrates für gemeinsame Angelegenheiten unter dem Vorsitz des Reichskanzlers Grafen v. Beust.

I. Reichskanzler Graf Beust: Es sei ihm vom Reichsfinanzminister ein Memorandum mitgeteilt worden, welches einerseits die Verbindung Dalmatiens und der Militärgrenze mittels einer Eisenbahn,<sup>1</sup> andererseits die eingeleitete Veräußerung von Waldungen in der Militärgrenze betreffe,<sup>2</sup> und worin darauf hingewiesen werde, wie gegenseitig nutzbringend die Verbindung beider Projekte sich gestalten könne, wenn dieselben von einem und demselben Unternehmer in die Hand genommen würden.

---

legen zu sollen, daß dieselbe, indem sie alle Teilfragen der Gesamtadministration berühren, sowohl im Reichsrat als auch in der Delegation in einer dem Zwecke entsprechenden Weise stattfinden, und dies umso mehr, als die konstitutionelle Lebensfähigkeit der Institution der Delegation erst bei Festsetzung und genauer Beobachtung eines gewissen Systems an den Tag gelegt wird.

<sup>a</sup> *Randbemerkung Beckes* gesehen und glaube, daß mein Memoire dem Protokoll angeschlossen werden sollte.

<sup>1</sup> *Memoire des Reichsfinanzministers Freiherr v. Becke v. 6. 2. 1868 gedruckt als Beilage Nr. 34a.*

<sup>2</sup> *Ministerrat über den Waldverkauf in der Militärgrenze: GMR. v. 30. 6. 1868, RMRZ. 18.*

Die Waldverwertung in der Militärgrenze erscheine auf den ersten Blick allerdings als eine vorwiegend administrative Maßregel, die nur das Ressort des Reichskriegsministers berühre; werde sie aber mit dem Eisenbahnbau in Verbindung gebracht, so gewinne sie eine Bedeutung, welche das einvernehmliche Vorgehen der Reichsminister erheische. Denn letzterer sei von hochpolitischem Interesse, nicht nur für den immerhin im Bereiche der Möglichkeit liegenden Fall der Erwerbung weiterer Strecken des Hinterlandes für Österreich, und weil es sich zugleich darum handle, dem vom General Türri betriebenen bosnischen Bahnprojekte zuvorzukommen,<sup>3</sup> sondern zunächst auch darum, weil Dalmatien in der baldigen Herstellung einer Bahnverbindung eine Lebensfrage erblicke, deren bisherige Verzögerung, trotz den gegebenen Versprechungen daselbst, wie ihm der Abgeordnete Lapenna erst unlängst mitgeteilt habe, bereits Mißmut erzeuge.<sup>4</sup>

Es sei aber zu bedenken, daß, wenn dereinst der Streit zwischen Cisleithanien und Transleithanien über die staatsrechtliche Stellung Dalmatiens wieder schärfer hervortreten sollte,<sup>5</sup> das Maß der bereits genossenen oder zu erwartenden materiellen Unterstützung von seiten der streitenden Reichshälften bei den Dalmatinern gewiß schwer ins Gewicht fallen werde, und es also hiebei auch darauf ankomme, denselben tatsächlich die Vorteile der Zusammengehörigkeit mit Cisleithanien zu zeigen. Bei Eisenbahnen trete also nur die Frage der Zinsengarantie<sup>b</sup> stets in die erste Reihe, und es müsse, soweit Cisleithanien bei der Dalmatinischen Bahn beteiligt sei, hierüber noch mit Handelsminister Plener gesprochen und eventuell in einem Militärrate verhandelt werden.<sup>6</sup> Bezüglich der Militärgrenze lasse sich aber jetzt schon behaupten, daß eine Zinsengarantie aus formellen Gründen nicht zu erlangen sei, denn wer solle eine solche geben?

Von diesem Gesichtspunkte betrachtet scheine ihm das in dem obigen Memorandum besprochene Projekt des Unternehmers Earle<sup>7</sup> über den Bau einer Eisenbahn aus der Militärgrenze durch türkisch Kroatien längs des

<sup>b-b</sup> *Einfügung Beusts.*

<sup>3</sup> *István Türri (1824–1908) kehrt als italienischer kgl. Generalleutnant nach der Amnestie des Jahres 1867 aus der Emigration heim. Der ungarische Ministerrat verhandelt seit Ende 1868 mehrfach die Türri'schen Pläne zum Eisenbahnbau: 13. 12. 1868 MT. 56/1868; 28. 12. MT. 61/1868, OL., K-27.*

<sup>4</sup> *Alois Lapenna (1825–1891), dalmatinischer Abgeordneter.*

<sup>5</sup> *Diskussionen über die staatsrechtliche Stellung Dalmatiens GMRProt. v. 4. 1. 1869, RMRZ. 29.*

<sup>6</sup> *Ignaz v. Plener (1810–1908), 1867–1870 k. k. Handelsminister.*

<sup>7</sup> *Ralph Earle, ein englischer Finanzier, ist Abgeordneter im britischen Parlament. Siehe Memoire des Reichsfinanzministers Freiherr v. Becke v. 6. 2. 1869, Beilage zu diesem Protokoll.*

Una-Flusses über Knin nach Spalato, wornach der Bau der Dalmatiner Bahn im Zusammenhange mit dem Waldverkaufe in der Militärgrenze vielleicht selbst ohne Zinsengarantie möglich erscheine, der höchsten Beachtung wert zu sein.

**Reichskriegsminister Freiherr v. Kuhn:** Wenn das Waldgeschäft in der Militärgrenze mit dem Eisenbahnbau nach Dalmatien in Verbindung gebracht und nach dem Projekte des Unternehmers Earle vorgegangen werde, so involviere dies ein Ausschließen der bei dem Waldgeschäfte wünschenswerten öffentlichen Konkurrenz, welchem er von seinem Standpunkte nicht wohl zustimmen könne, denn erstens müsse ihm aus ökonomischen Gründen daran liegen, eine möglichst große Zahl von Bewerbern heranzuziehen, um aus den einlangenden Offerten das Günstigste wählen zu können; zweitens sei die Konkurrenzausschreibung für dergleichen Geschäfte auch im System begründet, und müsse er darauf Bedacht nehmen, daß der fragliche Waldverkauf, gegen welchen sich eine Flut von Anfeindungen – selbst politischer Natur – erheben werde, wenigstens administrativ unanfechtbar dastehe; deshalb sei es für ihn schwer, in der angeregten Frage jetzt schon eine bindende Erklärung abzugeben, und er halte es für nötig, daß vom Unternehmer vorerst bestimmt lautende ziffermäßige Angaben in beiden Richtungen geliefert werden, um ermessen zu können, wie sich die Verbindung des Waldgeschäftes mit dem Eisenbahnbau finanziell gestalte. – Dagegen müsse er sich entschieden aussprechen, daß man sich, dem letzteren zuliebe, am ersteren Einbußen gefallen lasse.

**Reichsfinanzminister Freiherr v. Becke:** Die Sache verhält sich umgekehrt, denn gerade der Eisenbahnbau, dem er ein größeres Gewicht beilege, bedinge Opfer; mögen diese nun Zinsengarantie, Subvention oder Unterstützung mit Baumaterialien sein. Formell ließen sich nun aber solche Garantien, wie schon der Reichskanzler andeutete, aus der Militärgrenze nicht ziehen, es erscheine daher als ein Kompromiß, gleichsam als einziger Weg zur Zustandebringung der Dalmatiner Bahn, wenn dieselbe mit dem Waldgeschäft in Verbindung gebracht werde, indem der aus dem Waldgeschäft für die Unternehmer resultierende Nutzen, der sich in dem Maße steigern müsse, als der Holztransport durch Herstellung eines Schienenweges bis ans Meer erleichtert wird, auf das garantiefreie Zustandekommen der Eisenbahn nur fördernd wirken könnte. Wenn nun dem Unternehmer Earle gesagt würde, daß das Waldgeschäft unter gewissen näher zu bezeichnenden Bedingungen zu haben, daß aber dieses Geschäft nur jenem Unternehmer oder Konsortium zugeschlagen werde, welches gleichzeitig auch den Eisenbahnbau übernimmt, so schließe dies die Konkurrenz durchaus nicht aus und setze denselben wenigstens in den Stand, die nötigen Bahnvorarbeiten einzuleiten, die ihm dann im Nichtersthungsfall von dem wirklichen Ersterer des Geschäftes ohne weiteres abgelöst werden könnten.

Übrigens müsse Vortragender auch auf den Nutzen aufmerksam machen, welchen die Eisenbahn für die Militärgrenze in sonstiger Beziehung im Gefolge haben, und welche durch die Hebung der Produktions- und Steuerfähigkeit die etwaigen Einbußen am Waldgeschäft – wenn dasselbe im großen und ganzen hintangegeben wird – weit überwiegen würde.

Dies sei eine Seite der Frage; dieselbe müsse aber nicht nur vom Standpunkte der Militärgrenzadministration, sondern auch von jenem der Reichsfinanzen betrachtet werden, für welche die Waldung in der Militärgrenze eine Quelle außerordentlicher Hilfsmittel zur Inanspruchnahme des Kredites bieten müßten, wenn politische Konflagrationen eine gesteigerte Anspannung der Finanzkräfte des Staates erheischen sollten. Überdies sei der Waldverkauf, wie der Kriegsminister selbst anerkenne, auch politisch diffizil. Er glaube daher nicht, des unbefugten Einmischens in die Administrationsgeschäfte der Militärgrenze beschuldigt werden zu können, wenn er ein solidarisches Eingreifen des Ministeriums in die schwebende Frage aus Gründen politischer und staatsfinanzieller Natur für geboten erkläre.

**Reichskriegsminister Freiherr v. Kuhn:** Er weise das solidarische Eintreten des Ministeriums keineswegs zurück, dasselbe sei ihm vielmehr ebenso willkommen, als ihm eine Beratung des Gegenstandes unter Ah. Vorsitze erwünscht sein werde.<sup>8</sup> Nur sei er der Meinung, daß der geschäftliche Teil des Waldverkaufes in der Militärgrenze und die damit zusammenhängende Sichtung der Daten, worüber er einem neuen Berichte des Generalkommandos in Agram entgegensehe, im Kriegsministerium verhandelt werden müsse.

Was die von Earle projektierte Route betreffe, so biete sie wohl eine geeignete strategische Linie, habe aber den Übelstand, daß sie türkisches Gebiet berühre, was er eben wieder aus strategischen Gründen, die für eine Eisenbahn möglichst im Lande sprechen, lieber vermeiden möchte.

Soviel ihm bekannt sei, bestehe übrigens auch noch ein Bahnprojekt nach Dalmatien mit der Linie Laibach–Josefsthal. Diese scheine ihm der Idee, Dalmatien auch materiell an Cisleithanien zu fesseln, mehr Rechnung zu tragen als die Verbindung dieses Landes mit der Militärgrenze.<sup>c</sup>

**Reichsfinanzminister Freiherr v. Becke:** Das Berühren ausländischen Gebietes sei bei der von Earle vor Augen gehaltenen

<sup>c</sup> *Randbemerkung Kuhns* Ich bemerkte jedoch, daß ich mich nicht absolut gegen die Bahn des Engländers Earle ausspreche, sondern, daß über selbe erst genauere Daten geliefert und die Schwierigkeiten betreffs der Regulierung der österreichisch-türkischen Grenze behoben werden müßten. Diese Bahn hat dann den Vorteil der kürzesten Verbindung von Dalmatien mit Wien über Kanisa, ferner jenen, daß die Verteidigung Dalmatiens erleichtert wird, indem sie beinahe senkrecht auf die Küste trifft.

<sup>8</sup> *Siehe GMR. v. 18. 2. 1869, RMRZ. 36.*

nen Bahn allerdings ein obschon nicht wesentlicher Übelstand; diese Bahn biete aber dafür den Vorteil, daß sie zwischen den beiden übrigen bisher aufgetauchten Projekten zur Verbindung der Militärgrenze mit den südlich gelegenen Landesteilen die Mitte halte, und sei dieselbe unbedingt vorzuziehen, denn eine Eisenbahn, die längs der Küste Dalmatiens laufen solle, sei für das Binnenland unfruchtbar, die bosnische Bahn Türrs aber habe eine politische Tragweite, deren Bedeutung der Reichskanzler richtig mit der Bemerkung bezeichnet habe, daß man derselben zuvorkommen solle. – Der Streit um Dalmatien sei momentan totgeschwiegen, aber nicht endgiltig abgetan; die Gefahr des Abfalles von Cisleithanien bei den fortdauernden Agitationen noch keineswegs abgewendet. Ihm komme es auch darauf an, Dalmatien durch eine Eisenbahn überhaupt bald zu befriedigen, das Projekt Earle biete dazu eine Gelegenheit, die man ergreifen möge.

Er müsse also nochmals den Wunsch aussprechen, daß der Kriegsminister mit diesem Unternehmer wenigstens vorläufig in Kontakt trete, damit man bald zu einem Entschluß gelangen und binnen vier Monaten das Projekt in Angriff nehmen könne. Die gegenwärtig günstigen Verhältnisse des Geldmarktes, welche demselben zustatten kommen würden, solle man sich zu Nutzen machen.

**Reichskanzler Graf Beust:** Die Schwierigkeiten bezüglich des Gebietes, welches die Bahn zu durchschneiden habe, würden sich durch einen Staatsvertrag mit der Türkei leicht ebnen lassen.

Zurückkommend auf den Ausgangspunkt der heutigen Verhandlung, verkenne er nicht das Richtige in der Bemerkung des Kriegsministers über das Waldgeschäft, müsse denselben aber dennoch zwei Momente entgegenhalten, nämlich, daß die Garantie für die Eisenbahn, wenn letztere ohne Rücksicht auf das Waldgeschäft gebaut werden wollte, pekuniär bedeutend und auch vom Reichsrat, der ebenso wie die öffentliche Meinung dafür erst gewonnen werden müßte, schwer zu erlangen sein würde; und dann, daß die Verwertung der Waldungen in der Militärgrenze im Hinblick auf deren vom Reichsfinanzminister hervorgehobenen Bestimmung als Reservihilfsquelle für den Fall der Not nur als ein Geschäft im großen und ganzen mit Ausschluß partienweiser Hintangabe oder Verpachtung aufgefaßt werden könne.

Die Ausschreibung des Verkaufes habe immerhin ihre Vorteile, sie wecke aber auch oft auf Schwindel beruhende Spekulationsgelüste. Es würde übrigens die vorliegende Angelegenheit noch weiteren Beratungen unterliegen,<sup>9</sup> heute handle es sich bloß darum, die Ansichten der Reichsminister protokollarisch festzustellen.

---

<sup>9</sup> *Ebd.*

II. Das Beisammensein benützend müsse er gleichzeitig auch die ungarisch-galizische Verbindungsbahn nochmal zur Sprache bringen,<sup>10</sup> rücksichtlich welcher ihm von einer Seite, an deren Spitze der Abgeordnete Rogawski stehe,<sup>11</sup> Unzufriedenheit mit der Linie Homona–Przemysl geäußert und die Linie Eperies–Dukla–Tarnow, für welche sich auch die Partei des ungarischen Landtagsabgeordneten Várady erklärt habe,<sup>12</sup> empfohlen worden sei. Er lege dieser Äußerung nur insoweit eine Bedeutung bei, als man die Linie Eperies–Tarnow als leichter und schneller, das ist, bis zum Jahre 1870 herstellbar bezeichnet habe, was in Hinblick auf mögliche Eventualitäten von entscheidendem Gewicht sein könne.

Reichskriegsminister Freiherr v. Kuhn: Die Linie über Homona könne auch bis zum Jahre 1870 fertiggemacht werden. Von seinem Standpunkte müsse er zunächst die strategischen Rücksichten für den Fall eines Zusammenstoßes mit Rußland vor Augen halten, diese verweisen ihn gebieterisch auf die Linie Homona–Przemysl und die Richtung gegen Jaroslaw, mit einem Worte, gegen Osten, und auf das rechte Weichselufer, weil dies in einem Kriegsfall die durch die Natur vorgezeichnete Operationsbasis und der gerade Weg nach Russisch-Polen sei. An dieser Linie müsse er festhalten, Tarnow liege zu weit westlich und am linken Weichselufer. Werde aber auch die Linie Eperies–Tarnow gebaut, so könne ihm dies nur erwünscht sein. Je mehr Karpatenübergänge geschaffen würden, desto besser sei es. Er habe dies schon bei früheren Anlässen ausgesprochen, wo er die Subventionierung selbst von zwei Linien befürwortete.<sup>13</sup> Diesen Antrag halte er auch heute noch aufrecht, und man solle vor pekuniären Opfern, die gegen den großen Nutzen eines leichten strategischen Aufmarsches verschwinden, nicht zurückbeben. Übrigens habe ihm Minister Plener unlängst auch über eine Garantie für die Linie Munkács–Stry Andeutungen gemacht.<sup>14</sup>

<sup>10</sup> *Über die ungarisch-galizische Verbindungsbahn GMR. v. 4. 1. 1869, RMRZ. 29; GMR v. 12. 1. 1869, RMRZ. 30.*

<sup>11</sup> *Carl Ritter v. Rogawski (1818–1888).*

<sup>12</sup> *Gábor Várady (1820–1906) Reichstagsabgeordneter.*

<sup>13</sup> *Siehe Reichskriegsminister Freiherr v. Kuhn in der Sitzung des gemeinsamen Ministerrates v. 4. 1. 1869, RMRZ. 29.*

<sup>14</sup> *Siehe GMRProt. v. 4. 1. 1869, RMRZ. 29. Anm. 11. Des weiteren HHStA., PA. I, Karton 551, Nr. 791/1868: Promemoria betreffend Eisenbahnverbindung zwischen Galizien und Ungarn. Vgl. des weiteren au. Vortrag des k. k. Handelsministers v. Plener v. 24. 2. 1869 mit einem Gesetzentwurf wegen Sicherstellung der ersten ungarisch-galizischen Eisenbahnverbindung. Ebd., Kab.Kanzlei, KZ. 721/1869. Schließlich wird in Cisleithanien ebenso wie in Ungarn der Plan der Eisenbahnlinie über Lupków bevorzugt. GA. VI/1869 gibt dem Konsortium der Grafen Aladár Andrássy und Adam Potocki*

Reichsfinanzminister Freiherr v. Becke: Den Galizianern wäre die Linie Eperies–Dukla mit Abzweigungen nach Tarnow und Przemysl erwünscht. In neuester Zeit sei auch das Projekt einer Verbindungsbahn durch den Norden Ungarns, via Poprad–Krakau, aufgetaucht.

Womit die Sitzung geschlossen wurde.

Beust

Ah. E. Ich habe den Inhalt dieses Protokolls zur Kenntnis genommen.  
Wien, 17. Februar 1869. Franz Joseph.

**Nr. 34a Memoire des Reichsfinanzministers Freiherr v. Becke,  
Wien, 6. Februar 1869**

*Beilage zum GMRProt. v. 9. 2. 1869, RMRZ. 34*

Die dalmatinische Eisenbahnfrage zieht gegenwärtig mit Recht die volle Aufmerksamkeit der Gesamtregierung auf sich, denn ihr liegt ein vitales Reichsinteresse zugrunde. Es handelt sich hiebei um nicht weniger als um die Erhaltung unserer besten und entwicklungsfähigsten Küstenstrecke in erster Linie bei der Gesamtmonarchie, in zweiter Linie bei der spezifisch-österreichischen, der Reichsrathshälfte. Bekommt Dalmatien überhaupt nicht bald eine Eisenbahn, so kann sich das Land nicht lange zur Monarchie halten, gegen deren Kern es nach seiner höchst ungünstigen geographischen Konfiguration, ohne Hinterland, ohnedies eine zentrifugale Richtung nimmt, fehlt man in der Wahl der Trasse oder ist man zur Unzeit mit den Konzessionsbedingungen überkarg, so wird das staatsrechtlich ohnedies schon angefochtene und hauptsächlich nur durch die materiellen Interessen zu festigende Band, das Dalmatien heute noch an Wien knüpft, loser und loser und wird das dreieinige Königreich aus einem Titel eine Tatsache werden.

Die richtige dalmatinische Bahn hat also zwei Hauptaufgaben zu erfüllen: a) Die Herstellung einer direkten Schienenverbindung zwischen dem dalmatinischen Haupt-Emporium, Spalato, und den zwei Brennpunkten der

---

*die Genehmigung zum Ausbau der Bahnlinie Kaschau–Homona–Lupków, für deren Verlängerung durch die Linie Lupków–Przemysl die österreichische Gesetzgebung die Genehmigung erteilt. Die Arbeiten beginnen im Frühjahr 1870. Vgl. KÉPESY, A magyar vasútügy története 73–75; ÚJHELY, A vasútügy története 184–185.*

Monarchie, Wien und Ofen-Pest. b) Schaffung eines möglichst ausgedehnten kommerziellen Hinterlandes für die dalmatinische Handelsmarine. Bei den Bedingungen kommt das Projekt des englischen Parlamentsmitglieds, Herrn Ralph Earle, das derselbe in der beiliegenden, trefflich redigierten Denkschrift entwickelt hat, in ausgezeichnete Weise nach.

Herr Earle führt seine Bahn von Spalato landeinwärts durch die fruchtbaren Niederungen von Sigen, möglichst nahe der türkischen Grenze nach Knin, von da in das Gebiet der Militärgrenze durch die Waldgegenden von Sluin bis Nebluje, bricht dann in Bosnien ein, dessen westlichsten, in das österreichische Territorium einschneidenden Winkel im Una-Tale die Trasse auf eine Länge von sieben Meilen durchzieht, betritt bei Novi wieder die österreichische Grenze und gelangt unter günstigen Terrainverhältnissen über Costainizza nach Sissek, wo bereits die Südbahn und die Verbindung mit dem großen österreichisch-ungarischen Bahnnetze erreicht wird. Von Sissek will Earle seine Bahn in nordwestlicher Richtung noch weiter bis Barcs (weitere 10 Meilen) führen, wodurch die Bahn den Umweg über Agram ersparen würde.

Mit dieser Trasse würde das Zentrum der dalmatinischen Schifffahrt, Spalato, von Wien 85 Meilen, von Ofen 88 Meilen entfernt sein, man würde durch dieselbe im Vergleich zu der ebenfalls projektierten Route Spalato-Zengg-Fiume-Karlstadt, welche längs der unwirtlichen dalmatinisch-kroatischen Küste und im Karstgebiete läuft, zwischen Wien und Spalato 30 ½ Meilen und zwischen Ofen und Spalato 13 ½ Meilen abkürzen.

Noch wichtiger als diese Abkürzung der Distanzen zwischen dem dalmatinischen Emporium und Wien und Pest erscheint der eminente Vorteil, daß die Earlesche Bahn ihren Weg durchaus durch produktenreiche oder wenigstens kulturfähige Landstriche, mit Umgehung der sterilen Kalkregion der dinarischen Alpen und des Karstes, geradeaus in die Hauptstapelplätze des lebhaften kroatisch-slavonisch-syrmischen Handelsgebietes führt. Die Bahnstrecke Esseg-Sissek muß demnächst in Angriff genommen werden, und dann ist die kürzeste und lukrativste Verbindung zwischen einem der besten und weit im Süden gelegenen Hafen der Adria und der unteren Donau sowie dem ganzen Tieflande des Alfölds und Banats hergestellt. Spalato wird dann der am weitesten vorgeschobene Hafen der ungarischen Kornkammer und des ganzen vielumfassenden ungarischen Produktenexportes. Hierbei interessiert insbesondere der Holzexport aus den ärarischen Waldungen der Militärgrenze.

Das beiliegende Memoire schätzt den Waldbestand von Kroatien, Slavonien und der Militärgrenze auf 2 857 000 Joch, darunter über 800 000 Joch Urwald, aus dem allein 1000 Millionen Kubikfuß Holz geschlagen werden könnte.

Wenn ich auch nicht in der Lage bin, die Richtigkeit dieser kolossalen Ziffern zu kontrollieren, so ist mir doch aus den amtlichen Verhandlungen über die Verwertung der ärarischen Waldungen der Militärgrenze bekannt,

daß dort außerordentlich viel zu holen und zu gewinnen ist. Nach den Resultaten der jüngst gepflogenen amtlichen Erhebungen, mit welchen die von Privatexperten gelieferten Auskünfte genau stimmen, ist in der Militärgrenze ein solcher Überfluß an schlagbaren und zum Teil schon überständig gewordenen Nutz- und Bauhölzern, daß schon im wohlverstandenen nationalökonomischen Interesse, nachdem alle möglichen Rücksichten auf den großen Holzbedarf der Bevölkerung genommen worden, die völlige Ausrodung von 30 000 Joch Wald geboten erscheint, und es scheint nach allen Daten die Grenze der Holzausbeutung nicht in der Erschöpfung des Holzmaterials, sondern lediglich in den Kosten der Ausbringung und in den Schwierigkeiten der kommerziellen Verwertung zu liegen.

Diese Verhältnisse sind so günstig, daß schon jetzt, ganz abgesehen von jeder neuen Eisenbahn, ernstlich darauf gedacht werden konnte, im Interesse der Landeskultur und zur Aufbesserung der finanziellen Erträge der Militärgrenze, die Abforstung der überflüssigen Waldbestände im großen Maßstabe planmäßig zu betreiben und diese Ausbeutung einer Aktiengesellschaft zu überlassen. Ein solches Geschäft erscheint schon jetzt so bedeutend, daß es weit über den Rahmen einer gewöhnlichen administrativen Maßregel hinausreicht und durch seinen Einfluß auf das Militärbudget überhaupt sowie als Deckung für die bedeutenden Budgetüberschreitungen des Vorjahres 1868, endlich als mögliche Ressourcen für eventuelle außerordentliche Staatsbedürfnisse zu einer politisch-finanziellen Frage erhoben wird, deren richtige Beantwortung nicht ein einzelnes Ressort, sondern das Gesamtministerium auf das lebhafteste interessiert.

Es liegt auf der Hand, daß dieses Interesse durch die hinzutretende Eisenbahnfrage nur um so wichtiger und intensiver wird. Denn, denkt man sich nur inmitten der Fülle des in der Unkultur aus Mangel an jeglichem Kommunikationsmittel erstickenden Waldreichtums einen Schienenweg gelegt, der aus der bisherigen terra incognita der Waldregionen der Una, Culpia und Save, mit einer Abkürzung des Seeweges um 212 Seemeilen in die Adria nach Spalato führt, so ist klar, daß sich hiermit alle Verhältnisse in betreff der Zugänglichkeit der Schläge, der Hölzerausbringung und der Transportkosten, mithin alle wesentliche Faktoren des Preises verändern müssen.

Der Holzexport wird die Eisenbahn alimentieren, aber auch umgekehrt, die Eisenbahn wird die Holzausbeutung umfassender, sicherer und lukrativer machen; die Wichtigkeit und Bedeutung des Earleschen Eisenbahnprojektes wird erst dann in das wahre Licht gesetzt, wenn dasselbe mit der Waldverwertung der Militärgrenze in Verbindung gesetzt wird.

Alle diese Erwägungen führen zum Schlusse, daß die beiden Unternehmungen, Earlesche Eisenbahn und Holzexploitation, miteinander kombiniert der Verwirklichung zugeführt werden sollten.

Den praktischen Weg hierfür erlaube ich mir mit folgenden unmaßgeblichst anzudeuten:

1. Vor allem scheint mir notwendig, daß für die Eisenbahnstrecke, welche das dalmatinische Territorium durchläuft, die gewöhnliche Garantie durch das cisleithanische Ministerium beim Reichsrate erwirkt werde. Es handelt sich hierbei vorläufig nur um 11 Meilen, also um eine Garantie für 5–600 000 fl., und ich glaube nicht, daß die Bewilligung großen Schwierigkeiten begegnen kann, da Dalmatien bisher ganz von den Vorteilen einer Schienenverbindung ausgeschlossen ist und die politischen Erwägungen, die zu Gunsten einer reichsrätlichen Konzession sprechen, zu nahe liegen, als daß sie nicht entscheidend in die Waagschale fallen sollten. Im Gegenteil, man wird dalmatinischerseits wahrscheinlich weiter gehen und von der Hauptbahn Spalato–Knin noch eine Abzweigung nach der Landeshauptstadt Zara verlangen, die sich auch leicht in das Earlesche Bahnprojekt einfügen ließe.

2. Viel schwieriger und verwickelter wird die Frage bezüglich derjenigen Strecke der Earleschen Bahn, welche das Gebiet der Militärgrenze durchziehen soll. Das Territorium der Militärgrenze gehört staatsrechtlich unbestritten zu den Ländern der Stephanskronen, aber ebenso unbestritten ist bis nun die Verwaltung der Militärgrenze in der Hand des gemeinsamen Kriegsministeriums geblieben, welches die Grenze nicht nur in militärischer Beziehung, sondern in allem, was Steuern, Landeskultur, Kommunikationen, Gerichtsbarkeit, Schulen und Unterricht betrifft, nach besonderen Statuten, Normen und Vorschriften ohne Ingerenz eines Vertretungskörpers administriert.

Nach diesen tatsächlichen, durch den vollzogenen Ausgleich mit Ungarn nicht beirrten Verhältnissen scheint es mir unzweifelhaft, daß die Konzessionierung einer innerhalb der Militärgrenze gelegenen Eisenbahn zu dem administrativen Ressort des gemeinsamen Kriegsministers gehört, was ich allerdings dahin verstehe, daß der diesfällige Beschluß im Schoße des gesamten Reichsministeriums zu fassen und Seiner k. u. k. apostolischen Majestät zur Ah. Schlußfassung zu unterbreiten sein wird.

Dagegen wird es kaum als zulässig betrachtet werden können, daß die Bewilligung einer Garantie durch das gemeinsame Ministerium von den Delegationen angesprochen werde. Ebensowenig würde es aber angehen, die Konzession für die Bahn im Wege des Kriegsministeriums zu erteilen, die Leistung der Garantie aber vom ungarischen Reichstage zu verlangen. In dem einen und dem anderen Falle würden voraussichtlich staatsrechtliche Fragen der heiklichsten Natur ohne jeden praktischen Nutzen heraufbeschworen werden.

Will man also in der Militärgrenze eine zweckmäßige, nach Dalmatien führende Eisenbahn, so wird nach einem besonderen *modus vivendi* gesucht werden müssen. Als ein solcher stellt sich nach meiner festen Überzeugung nur die oben angedeutete Kombination des Holzausbeutungsgeschäftes mit der Eisenbahnfrage dar. Mit anderen Worten, die Gesellschaft, welche die Holzausbeutung übernimmt, soll auch die Eisenbahn in

der Militärgrenze bauen, und für die Opfer, die für das Zustandekommen der Eisenbahn gebracht werden müssen, soll das Holzgeschäft erhalten, welches hinwieder seine Kompensation in den Vorteilen des Schienenweges findet.

Bei der trefflichen Stimmung des Geldmarktes braucht man nicht für die Beschaffung des Kapitals besorgt zu sein, auch hinsichtlich der Modalitäten der Ausführung stehen viele Wege offen, und lassen sich mannigfache Varianten denken. Vor der Hand scheint mir aber verfrüht, in Details einzugehen, für jetzt handelt es sich zunächst um das Prinzip. Wenn Herr Ralph Earle vom gemeinsamen Ministerium die Zusicherung erhält, daß weder das Holzgeschäft noch die Eisenbahnkonzession einseitig vergeben werden, so macht sich derselbe anheischig, innerhalb einer beiderseits festzusetzenden Frist eingehende Spezialstudien vorzunehmen und dann mit politischen Vorschlägen über die Bedingungen hervorzutreten, unter welchen er die Eisenbahn in Verbindung mit dem Holzgeschäft in der Militärgrenze bauen würde.

Eine solche vorläufige Zusicherung ist aber notwendig, da dem Unternehmer unmöglich zugemutet werden kann, die bedeutenden Kosten auf Spezialstudien zu wagen, wenn er nicht wenigstens der prinzipiellen Basis sicher ist. Es versteht sich übrigens von selbst, daß die Regierung hiemit sich noch nicht an Herrn Earle bindet, sondern freie Hand behält, seine weiteren Bedingungen anzunehmen oder zu verwerfen, man könnte vielmehr, um die Konkurrenz nicht auszuschließen, überhaupt allen Bewerbern um das Holzgeschäft erklären, daß dasselbe nur demjenigen zuteil wird, der zugleich die Eisenbahn in der Militärgrenze unter den bestmöglichen Bedingungen zu bauen unternimmt.

3. Wenn bezüglich der Reichsratsgarantie für die dalmatinische Strecke sowie hinsichtlich der Bahnführung im Gebiete der Militärgrenze die Grundlage geschaffen ist, wird es auch an der Zeit sein, auf ein internationales Übereinkommen mit der Pforte hinsichtlich desjenigen kurzen Bahnsegmentes zu denken, mit welchem Bosnien im Una-Tale durchschnitten werden solle. Da jedoch ein solches Übereinkommen bei den freundschaftlichen Beziehungen von Österreich-Ungarn zur Türkei wesentlichen Hindernissen wohl kaum begegnen dürfte, so glaube ich hier mich vorläufig mit dieser kurzen Hinweisung begnügen zu sollen.

Dagegen erlaube ich mir dringend darauf aufmerksam zu machen, daß hinsichtlich der die Militärgrenze betreffenden Punkte eine rasche und durchgreifende Entscheidung sobald als möglich erfolgen sollte. Einerseits steht zu besorgen, daß der günstige Zeitpunkt für den Geldmarkt verloren geht, anderenteils das Holzausbeutungsgeschäft schon in ein vorgerücktes Stadium der Verhandlung eingetreten sei. Einzelne Zeitungsnotizen lassen sogar durchblicken, daß mit einer bestimmten Gesellschaft bereits ein definitives Abkommen getroffen sei, doch glaube ich nicht, daß das gemeinsame Ministerium die definitive Lösung einer so wichtigen, politisch-finanzi-

ellen Frage zuerst aus den Journalen erfahren wird. Immerhin dürfte es aber an der Zeit sein, daß die Frage der Holzausbeutung in der Ministerkonferenz eingehend nach allen ihren Seiten erörtert werde.

Schließlich dürfte nicht unbemerkt bleiben, daß auch der bekannte ungarische Parteimann Türri mit dem Projekte einer Eisenbahn hervorgetreten ist, die von Esseg nach Brod, von da durch einen Teil Bosniens über Livno nach Spalato gehen soll. Diese Bahnlinie kann weder der Militärgrenze noch Dalmatien konvenieren; da sie aber ein spezifisch ungarisches Interesse (die nächste Verbindung von Südungarn mit Spalato) fördert und nach der Parteistellung und dem Einflusse des Konzessionswerbers vielen Anhang findet, so scheint es rätlich, baldmöglichst durch einen bestimmten Entschluß allen weiteren Velleitäten dieser Art einen Riegel vorzuschieben.

### Nr. 35 Gemeinsamer Ministerrat, Wien, 12. Februar 1869

RS. (und RK.)

Gegenwärtige: der Reichsfinanzminister Freiherr v. Becke (17. 2.), der Reichskriegsminister [FML.] Freiherr v. Kuhn (18. 2.), der k. k. Ministerpräsidentenstellvertreter Graf Taaffe, der kgl. ung. Ministerpräsident Graf Andrassy.

Protokollführer: Hofsekretär Freiherr v. Konradshelm.

Gegenstand: Feststellung des Vorganges bei Erwirkung Ah. Auszeichnungen für Inländer, welche nicht dem Bereiche des antragstellenden Ministeriums angehören.

KZ. 474 – RMRZ. 35

Protokoll des zu Wien am 12. Februar 1869 abgehaltenen Ministerrates für gemeinsame Angelegenheiten unter dem Vorsitze des Reichskanzlers Grafen v. Beust.

**Reichskanzler Graf Beust:** Es sei eine keineswegs verwickelte Sache, um die es sich heute handle, die aber gleichwohl protokollarisch festgestellt werden möge. Finanzminister Lónyay habe ihm nämlich eine Note übersendet, worin anläßlich des nunmehr zum Abschluß gelangten Geschäftes, betreffend das ungarische Eisenbahnanlehen, mehrere Personen, welche sich um das Zustandekommen dieses Geschäftes verdient gemacht haben, zur Erwirkung von Orden und Dekorationen in Antrag gebracht werden. Unter den Vorgeschlagenen befänden sich neben mehreren Pariser Finanzmännern auch zwei Wiener, nämlich der Bankier Gustav Springer und der Journalist Gustav Schlesinger.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> *Menyhért Lónyay (1822–1884), ungarischer Finanzminister. Vgl. au. Vortrag des Ministers des Äußern v. 22. 2. 1869 mit den vom ungarischen Finanzminister auf Ah. Befehl angeregten au. Anträgen, denjenigen Personen, welche sich um die Emission des ungarischen*