

Nr. 34 Gemeinsamer Ministerrat, Wien, 22. September 1900

RS. (und RK.)

Gegenwärtige: der kgl. ung. Ministerpräsident v. Széll, der k. k. Ministerpräsident . Koerber, der k. u. k. gemeinsame Finanzminister v. Kállay (6. 10.), der kgl. ung. Finanzminister v. Lukács, der kgl. ung. Handelsminister v. Hegedüs, der k. k. Eisenbahnminister Ritter v. Wittke, der k. k. Finanzminister Ritter Böhm [v. Bawerk], der k. k. Handelsminister Freiherr v. Call, der k. u. k. Chef des Generalstabes FZM. Freiherr v. Beck (16. 10.), der Sektionschef im k. u. k. gemeinsamen Kriegsministerium FML. Schönaich in Vertretung des k. u. k. gemeinsamen Kriegsministers (8. 10.).

Protokollführer: Sektionsrat Freiherr v. Gagern.

Gegenstand: Die Frage des Anschlusses der bosnisch-türkischen Bahnen.

KZ. 65 – GMCZ. 423

Protokoll des zu Wien am 22. September 1900 abgehaltenen Ministerrates für gemeinsame Angelegenheiten unter dem Vorsitze des k. u. k. gemeinsamen Ministers des Äußern Grafen Gołuchowski.

Der Vorsitzende erteilt nach Eröffnung der Sitzung dem k. k. Eisenbahnminister Ritter v. Wittke das Wort, welcher sich gegen den von dem kgl. ung. Handelsminister gemachten Vorschlag, den Ausbau der Bahnlinie nach der Sandschakgrenze einer Privatgesellschaft zu übergeben, aussprechen zu müssen erklärt. Es habe eine Zeit gegeben, wo sowohl in Österreich als auch in Ungarn die Privatgesellschaften im Eisenbahnbetriebe allein herrschend waren, doch habe man sich in Folge der schlechten Erfahrungen, welche man in beiden Staatsgebieten der Monarchie mit diesen Gesellschaften gemacht habe, bestimmt gefunden, in jenen Fällen, wo es sich um öffentliche Interessen handelte, den Staat an die Stelle der Privatgesellschaften treten zu lassen. Redner will hier nur an die traurigen Erfahrungen erinnern, welche seinerzeit mit der Kaschau-Oderberger, der Rudolfsbahn, sowie mit der ungarischen Ostbahn gemacht worden seien.¹ Was speziell die in Rede stehende Bahn betrifft, so müsse er bereits bezüglich des eventuellen Werdeprozesses derselben im Wege der Konzessionserteilung an eine möglicherweise sogar ausländische Privatgesellschaft ernste Bedenken äußern, insofern dadurch die Notwendigkeit sich ergeben könnte, ausländische Ingenieure in die bisher als eine Art noli me tangere sorgfältig behüteten okkupierten Provinzen einzulassen. Auch was den Betrieb der betreffenden Bahnlinie durch eine Privatgesellschaft anlange, könne man nie wissen, welche Einflüsse sich späterhin innerhalb dieser letzteren geltend machen würden, da ja immer die Möglichkeit vorhanden sei, daß die Aktien von irgendeiner Interessentengruppe zu einem bestimmten Zwecke aufgekauft werden. Redner möchte in dieser Beziehung den Suezkanal als Beispiel anführen, welcher bekanntlich ursprünglich gegen England gebaut worden sei, was indessen nicht verhindert habe, daß in einem gegebenen Momente die gesamten Suezkanalaktien in englischen Besitz übergegangen seien. Die großen politischen und militärischen Interessen, welche bei der betreffenden Linie in Betracht kommen, müßten es, seiner Ansicht nach, ausgeschlossen erscheinen lassen,

¹ Einen guten Überblick über die erwähnten Eisenbahnprojekte bietet BACHINGER, Das Verkehrswesen 278–303. Ausführliche bibliographische Daten über den Bau der einzelnen Bahnlinien siehe ebd.

daß der Ausbau und Betrieb derselben einer Privatgesellschaft übergeben werde. Wichtige politische und strategische Interessen dürften nun einmal nicht dem fremden Kapital, und zwar selbst nicht dem deutschen, anvertraut werden.

Der kgl. u. g. Handelsminister v. Hege d ü s möchte demgegenüber bemerken, daß bei dem Vorschlage, den Ausbau der Linie nach der Sandschakgrenze einer Privatgesellschaft zu übergeben, für ihn die Erwägung ausschlaggebend gewesen sei, daß diese Linie eben nur unter dieser Bedingung als eine normalspurige zustande kommen könne. Er betrachte die Heranziehung einer Privatgesellschaft zu diesem Zwecke lediglich als ein „Pis aller“. Redner gibt zu, daß die mit Eisenbahngesellschaften gemachten schlechten Erfahrungen sowohl in österreich als auch in Ungarn den Übergang vom Gesellschaftsbau und -betrieb zum staatlichen Bau und Betrieb verursacht haben. Bei einer internationalen Linie, wie der in Rede stehenden, verhalte sich die Sache jedoch anders, da die Regierungen hier eben nicht in der Lage seien, dieses Projekt durchzuführen. An der Tarifhoheit des Staates würde Redner der betreffenden Gesellschaft gegenüber als an einer *conditio sine qua non* festhalten. Ohne ein solches Zugeständnis würde eine Gesellschaft die Konzession eben nicht erhalten. Was die Bemerkung des Vorredners, betreffend den Übergang der Suezkanalaktien in englischen Besitz, anlangt, so müsse er konstatieren, daß dieses Ereignis keinen Einfluß auf die Kanaltaxen ausgeübt habe.

Der k. k. Eisenbahnminister Ritter v. Wittek will die Richtigkeit der Ausführungen des Vorredners rücksichtlich der Sicherstellung der Tarifhoheit des Staates keineswegs in Zweifel ziehen, möchte aber doch darauf hinweisen, daß die Tarifhoheit für den Staat nicht selten mit materiellen Opfern verbunden ist. Redner glaubt ferner, die Schwierigkeiten nicht unerwähnt lassen zu sollen, welche sich für die beiderseitigen Regierungen aus der Notwendigkeit ergeben werden, sich über die auf die betreffende Gesellschaft auszuübende Ingerenz zu einigen, und spricht die Befürchtung aus, daß diese Frage leicht zu einer Quelle der Uneinigkeit zwischen den beiden Regierungen werden könnte. Würde dagegen das Projekt der Eisenbahnlinie nach der Sandschakgrenze durch die bosnische Verwaltung ausgeführt werden, so hätte man in dieser letzteren ein einheitliches Organ, welches die Interessen beider Reichshälften gleichmäßig wahren würde.

Der kgl. u. g. Ministerpräsident v. Széll bezeichnet den Standpunkt des Vorredners als einen negativen und richtet an denselben die Frage, welche Konklusionen er aus seinen Ausführungen ziehe, welche Linien seiner Ansicht nach zu bauen wären und ob er den Ausbau durch den Staat für möglich halte.

Daraufhin ergreift der k. k. Ministerpräsident v. Koerber das Wort, um den Standpunkt der österreichischen Regierung dahin zu präzisieren, daß dieselbe nicht damit einverstanden sein könne, daß nur die Linie nach der Sandschakgrenze ausgebaut werde, während die Inangriffnahme anderer, auch als dringend bezeichneter Linien in weite Ferne hinausgeschoben werde. Die österreichische Regierung werde dem Ausbau der Linie bis zur Sandschakgrenze gerne zustimmen, jedoch nur unter der Voraussetzung, daß auch der Bau der Linie Bugojno–Arzano sowie jener von Banjaluka nach Jajce beschlossen werde. Für den Fall, daß das Projekt des Baues der Linie nach der Sandschakgrenze von den erwähnten kleineren Bauprojekten losgelöst werden

sollte, müsse Redner es als ausgeschlossen bezeichnen, daß eine einschlägige Vorlage im österreichischen Parlamente durchzubringen sein werde.

Der kgl. ung. Ministerpräsident v. Széll bemerkt diesen Ausführungen gegenüber, daß in Ungarn, was die voraussichtliche Stellungnahme der Volksvertretung zu dieser Frage anlangt, die Sachlage eine gerade umgekehrte sei. In Ungarn würde nämlich, wie er übrigens bereits in der vorangegangenen Konferenz auseinandersetzen in der Lage gewesen sei,² eine auf den Ausbau der Eisenbahnlinie nach der Sandschakgrenze bezügliche Vorlage nur dann Aussicht haben, vom Reichstage angenommen zu werden, wenn ^adurch ^adieselbe ^bdie politisch und strategisch wichtige, die Interessen der Gesamtmonarchie in eminenter Weise befriedigende und den politischen und strategischen Rücksichten und Interessen entsprechende Hauptlinie Sarajevo-Sandschakgrenze vorerst gesichert werde, demnach soll selbe ^b losgelöst von den anderen bosnischen Bahnbauprojekten eingebracht werden. Durch die Verquickung des erwähnten großen Bauprojektes mit anderen kleinen sei übrigens, seiner Ansicht nach, der ursprüngliche Standpunkt in dieser Frage verrückt worden.

Der k. k. Ministerpräsident v. Koerber releviert die vom Vorredner zum Ausdrucke gebrachte Anschauung, wonach eine Verrückung des ursprünglichen Standpunktes in dieser Frage dadurch stattgefunden habe, daß das große Bahnprojekt mit dem Bau der erwähnten kleineren Linien in Zusammenhang gebracht worden sei, und möchte demgegenüber darauf hinweisen, daß sowohl in der einschlägigen Korrespondenz als auch in den vorausgegangenen vertraulichen Besprechungen dieser Zusammenhang stets betont worden sei.

Der kgl. ung. Ministerpräsident v. Széll möchte den von ihm gebrauchten Ausdruck, betreffend die Verrückung des ursprünglichen Standpunktes, dahin verstanden wissen, daß die ganze Frage seinerzeit durch die Notwendigkeit des Baues einer Bahnlinie nach der Türkei in Fluß gebracht worden sei, und daß die anderen kleineren Projekte erst später hinzugekommen seien.

Der k. k. Ministerpräsident v. Koerber konstatiert, daß in der Hauptsache zwischen den beiden Regierungen keine Meinungsdivergenz bestehe, indem beide gleichmäßig von der Notwendigkeit des Baues der großen Linie nach der Sandschakgrenze überzeugt seien, nur sei die österreichische Regierung nicht in der Lage, von dem Bau der kleineren, für die österreichische Reichshälfte wichtigen Anschlußlinien abzusehen. Sei einmal eine Einigung über die Hauptsache erzielt, so werde man sich über die Modalitäten der Durchführung später leichter einigen können.

Der k. u. k. gemeinsame Finanzminister v. Kállay ergreift hierauf das Wort um auszuführen, daß er vom Standpunkte der rein bosnischen Interessen den größten Wert auf das Zustandekommen der Linie Bugojno-Aržano in der Richtung gegen Spalato legen würde, da diese Linie die Landeshauptstadt sowie das ganze

^{a-a} *Einfügung Szélls.*

^{b-b} *Einfügung Szélls.*

² *GMR. v. 21. 9. 1900, GMCZ. 422.*

mittlere Bosnien auf dem kürzesten Wege mit dem Meere verbinde. Da er sich jedoch der Erwägung nicht verschließen könne, daß die lokalen Interessen der okkupierten Länder hinter den allgemeinen Interessen der Monarchie zurückstehen müssen, wolle er, wenn auch sehr schweren Herzens, auf den Ausbau der Linie Bugojno–Aržano vorläufig verzichten und, nachdem keiner der von ihm bisher gemachten bezüglichen Vorschläge die Billigung der beiderseitigen Regierungen gefunden habe, einen neuen Vorschlag machen. Dieser gehe dahin, daß die bosnische Verwaltung unter Verzichtleistung auf den Bau der Linie Bugojno–Aržano die Eisenbahn nach der Sandschakgrenze mit Hilfe einer zu diesem Zwecke aufzunehmenden Anleihe als Schmalspurbahn baue. Redner erbitte sich zu diesem Zwecke lediglich die moralische Unterstützung der beiden Regierungen bei der Aufnahme des erforderlichen Anlehens sowie die Befreiung von der Verpflichtung, die Baukosten der Strecke Brod–Zenica rückzuzahlen und die Betriebsüberschüsse dieser Linie zur Tilgung der früheren Eisenbahndarlehen zu verwenden.³ Ferner lege er den größten Wert darauf, daß, im Falle als sein Vorschlag angenommen werden sollte, in dem seinerzeitigen, die Anleihe betreffenden Gesetze der ganze anzusprechende Betrag von ungefähr 85 Millionen Kronen als Kapital bezeichnet werde, obgleich je ein gewisser Teil desselben dazu bestimmt sei, zur Verzinsung und Amortisierung des eigentlichen Baukapitals zu dienen. Redner glaubt, daß die Bahn in drei Jahren werde fertiggestellt werden können, und weist in einer längeren Ausführung nochmals auf die großen Vorteile des in Bosnien in Verwendung stehenden Schmalspursystems hin, dessen gegenwärtiger Leistungsfähigkeit die Entwicklung des Verkehrs in jenen Ländern vielleicht erst in 50 Jahren entsprechen werde. Redner wisse wohl, daß gegen die Annahme des Schmalspursystems bei einer internationalen Linie wegen der durch die Notwendigkeit des Umschlages verursachten Kosten Bedenken erhoben werden würden. Ursprünglich seien diese Kosten allerdings verhältnismäßig hoch gewesen, dieselben seien jedoch seither bereits bedeutend vermindert worden und könnten in der Folge auf ein Minimum herabgedrückt werden. Auch dürfe nicht übersehen werden, daß aus der Monarchie nach den okkupierten Ländern und der Türkei keine Rohstoffe oder Massenprodukte, sondern Industrieerzeugnisse ausgeführt werden, bei welchen eine kleine Verteuerung infolge des Transbordements kaum irgendwie ins Gewicht falle.

Der k. k. Finanzminister Ritter v. Böhm bemerkt, daß er von einem Teile der Ausführungen des Vorredners äußerst sympathisch berührt worden sei, und zwar durch jenen Teil derselben, welcher die Durchführung des Baues nach der Sandschakgrenze als Schmalspurbahn betrifft. Das fragliche Projekt müsse unter jenen

³ Die 186 km lange Schmalspurbahn Brod – Zenica zur Sicherung des militärischen Nachschubs wurde in den Jahren 1878/79 gebaut, im Juli 1879 fertiggestellt; die Baukosten wurden aus dem Okkupationskredit, mithin aus dem gemeinsamen Budget, gedeckt. Nach dem Gesetz v. 15. 7. 1895, RGL Nr. 106/1895 bzw. GA. XL/1895, kommt diese Bahnlinie an die bosnisch-herzegowinische Landesverwaltung durch die Übernahme einer Schuld in Höhe von 16 176 747 Kr., welche Schuld von der bosnischen Landesverwaltung nicht zu verzinsen und erst nach Deckung aller übrigen Eisenbahndarlehen an die Monarchie zurückzuerstatten ist. Vgl. SCHMID, Bosnien und Herzegovina unter der Verwaltung Österreich-Ungarns 582; SUGAR, Industrialization of Bosnia-Herzegovina 1878–1918 44–45, 74; JUZBAŠIĆ, Izgradnja željeznica u Bosni i Hercegovini u svjetlu austrougarske politike od okupacije do kraja Kállayeve ere 49–51.

Voraussetzungen in Angriff genommen werden, die dessen Zustandekommen am ehesten sicherstellen, und dies sei in dem vorliegenden Falle die Annahme des Schmalspursystems.

Nicht denselben sympathischen Widerhall habe in ihm ein anderer Teil der Darlegungen des gemeinsamen Finanzministers hervorgerufen. Er meine damit jenen Teil des neuesten Vorschlages desselben, welcher sich auf das Fallenlassen des Ausbaues der Linie Bugojno–Aržano bezieht. Der Vorredner habe diesen Vorschlag mit der Bemerkung einbegleitet, daß keiner seiner früheren Vorschläge die Billigung der beiderseitigen Regierungen gefunden habe. Demgegenüber müsse Redner konstatieren, daß die Mitglieder der österreichischen Regierung sich für die Annahme des ihnen infolge der Budapester Besprechungen als sogenannte zweite Alternative unterbreiteten Vorschlages ausgesprochen haben, vorausgesetzt natürlich, daß derselbe parlamentarisch vertretbar sei.⁴ Die Mitglieder der österreichischen Regierung hätten sich nur gegen das von der ungarischen Regierung in die Verhandlung gebrachte Novum betreffend die Übertragung des Ausbaues der Linie nach der Sandschakgrenze an eine Privatgesellschaft sowie dagegen ausgesprochen, daß gewisse für die österreichische Reichshälfte vorteilhafte Anschlußlinien grundsätzlich von der Verhandlung ausgeschlossen werden. Der Herr ungarische Ministerpräsident habe auf die Schwierigkeiten hingewiesen, welchen das in Rede stehende große Bahnbauprojekt eventuell im ungarischen Reichstage begegnen könnte. Auch die österreichische Regierung sei genötigt, auf die Volksvertretung Rücksicht zu nehmen, welche sich nicht mit einer vagen Zukunftshoffnung auf den dermal einstigen Ausbau der für die wirtschaftlichen Interessen österreichs wichtigen Anschlußlinien zufrieden geben werde. Die österreichische Reichsvertretung werde nur dann dem Projekte zustimmen, wenn nicht bloß die für Ungarn nützlichen, sondern auch jene Linien zum Ausbau gelangen, welche die für den Export nach dem näheren Oriente ungünstige geographische Lage der österreichischen Reichshälfte auszugleichen bestimmt sind. Ohne den Ausbau der Linie Bugojno–Aržano sei die bereits gesetzlich beschlossene Linie Spalato–Aržano wertlos und könne nicht gebaut werden.

Der k. u. k. gemeinsame Finanzminister v. Kállay glaubt, mit Rücksicht auf diese Bedenken des Vorredners der Ansicht Ausdruck geben zu sollen, daß es bezüglich seines Vorschlages keiner parlamentarischen Vorlage bedürfen werde, und die Sache in österreich mit dem § 14 werde gemacht werden können, da es sich um keine finanzielle Belastung der österreichischen Reichshälfte handle.⁵ Übrigens möchte er, so paradox es auch klingen möge, die Behauptung aufstellen, daß die Linie Bugojno–Aržano mehr den ungarischen als den österreichischen Interessen diene, da Spalato näher zu Fiume als zu Triest gelegen sei. Von der Frage abgesehen, welches der beiden Staatsgebiete der Monarchie ein größeres Interesse an dem Ausbau der letzteren Linie habe, glaube er, daß die Linie Bugojno–Aržano leichter zustande

⁴ Siehe GMRProt. v. 21. 9. 1900, GMCZ. 422, Anm. 3.

⁵ Es ist hier § 14 des Gesetzes v. 21. 12. 1867, RGL. Nr. 141/1867, gemeint. Zum Inhalt des angeführten Paragraphen siehe GMRProt. v. 29. 6. 1898, GMCZ. 415, Anm. 2.

kommen werde, als jene nach der Sandschakgrenze, weil sie an und für sich eine wirtschaftlich gute sei.

Der k. u. k. Chef des Generalstabes F Z M. Freiherr v. Beck hält den Vorschlag des k. u. k. gemeinsamen Finanzministers als den allein möglichen, da alle anderen Propositionen sich als undurchführbar gezeigt hätten. Redner ist der Ansicht, daß die Linie Aržano-Travnik militärisch keinen großen Wert besitze, und weist auf die Anomalie hin, daß Dalmatien mit der Monarchie nur durch den Seeweg verbunden sei, welchem Übelstande durch den Bau der Linie Oštarije-Otočac-Knin durch die Licca unbedingt abgeholfen werden müsse.

Der kgl. ung. Ministerpräsident v. Széll beantragt, daß der von dem k. u. k. gemeinsamen Finanzminister im Verlaufe der Sitzung gemachte Vorschlag, ^cwelchen Redner als Grundlage weiterer Verhandlungen geeignet betrachtet, ^cvon den beiderseitigen Regierungen genau geprüft werde, und daß die Konferenzteilnehmer sodann in allernächster Zeit wieder zum Zwecke der Durchberatung desselben zusammenzutreten sollten.

Der Vorsitzende weist auf das lebhafte Interesse hin, welches Se. k.u.k. apost. Majestät an dem Verhandlungsgegenstande zu nehmen geruhen, und betont die Notwendigkeit, diese für die Monarchie so wichtige Frage endlich einer entsprechenden Lösung zuzuführen, weshalb er an die Konferenzteilnehmer die Aufforderung richtet, sich nach eingehender Prüfung des Vorschlages des gemeinsamen Finanzministers ehestens zum Zwecke der Fortsetzung der einschlägigen Beratungen wieder zu versammeln. Nachdem infolgedessen die nächste gemeinsame Ministerkonferenz für den 2. Oktober um 10 Uhr vormittags festgesetzt worden ist, schließt der Vorsitzende die Sitzung.⁶

Gołuchowski

Ah. E. Ich habe den Inhalt dieses Protokolles zur Kenntnis genommen.
Gödöllő, 19. Oktober 1900. Franz Joseph.

^{c-c} *Einfügung Szélls.*

⁶ *Siehe GMR. v. 2. 10. 1900, GMCZ. 424.*