

## Nr. 37 Gemeinsamer Ministerrat, Wien, 27. Oktober 1900

RS. (und RK.)

Gegenwärtige: der kgl. ung. Ministerpräsident v. Széll, der k. k. Ministerpräsident v. Koerber (3.11.), der k. u. k. gemeinsame Finanzminister v. Kállay (9.11.), der kgl. ung. Finanzminister v. Lukács, der kgl. ung. Handelsminister v. Hegedüs, der k. k. Eisenbahnminister Ritter v. Wittek (4.11.), der k. k. Finanzminister Ritter Böhm [v. Bawerk], der k. k. Handelsminister Freiherr v. Call.

Protokollführer: Sektionsrat Freiherr v. Gagern.

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

## KZ. 81 – GMCZ. 426

Protokoll des zu Wien am 27. Oktober 1900 abgehaltenen Ministerrates für gemeinsame Angelegenheiten unter dem Vorsitze des k. u. k. gemeinsamen Ministers des Äußern Grafen Goluchowski.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung, indem er an die beiderseitigen Ressortminister, welche in der letzten gemeinsamen Ministerkonferenz eingeladen worden waren, eine Ausgleichung der bestehenden Differenzpunkte zu versuchen, das Ersuchen richtet, über das Resultat ihrer einschlägigen Beratungen Mitteilung zu machen.

Der k. k. Eisenbahnminister Ritter v. Wittek ergreift hierauf das Wort, um nach kurzer Wiedergabe der in betreff der Tarifffrage von der einen und von der anderen Seite gemachten Vorschläge und Gegenvorschläge folgenden, zuletzt der ungarischen Regierung bekanntgegebenen, auf die Sicherstellung der Linie Bugojno–Aržano bezüglichen Alternativvorschlag zur Kenntnis der Konferenz zu bringen:

1. In erster Linie wird beantragt, den Ausbau dieser Bahnlinie und – dem Wunsche der kgl. ung. Regierung entsprechend – auch jenen der Bahnlinie Doboj–Šamac, welche gleichfalls schmalspurig, jedoch im Tracé einer Hauptbahn auszuführen wäre, sofort im Gesetze sicherzustellen. Zu diesem Zwecke wäre in das einzubringende Gesetz die Ermächtigung der bosnisch-hercegovinischen Landesverwaltung zur Aufnahme eines Anlehens aufzunehmen, dessen erster Teil für den Bau der Bahnstrecke Sarajevo–Uvac und dessen zweiter Teil für den nach Vollendung dieser Bahnstrecke auszuführenden gleichzeitigen Ausbau der beiden Linien Bugojno–Aržano und Doboj–Šamac die Mittel zu bieten hätte. Auch die Rückstehungserklärung der Zentralaktiven wäre in diesem Gesetze auszusprechen und schließlich noch die weitere Disposition aufzunehmen, daß, falls die Verzinsung und Tilgung des betreffenden Anlehensteiles aus bosnischen Mitteln nicht erfolgen könnte, es jeder der beiden Regierungen freistehen soll, für den an ihr Gebiet anschließenden Bahnbau selbständig eine entsprechende finanzielle Unterstützung auf verfassungsmäßigem Wege zu erwirken.

2. Sollte dieser Antrag nicht angenommen werden, so wird als zweite Alternative nachstehende Fassung zur Aufnahme in das Protokoll der Konferenz und sohin gleichlautend auch in die Motivenberichte zu den beiderseits einzubringenden Gesetzvorlagen beantragt: „Die beiden Regierungen sind übereingekommen, daß nach erfolgter Herstellung der Fortsetzungslinie von Sarajevo zur türkischen und serbischen Grenze die beiden Linien Bugojno–Aržano und Doboj–Šamac, und zwar beide mit Schmalspur, letztere aber im Tracé einer Normalspur, gleichzeitig zum Ausbau zu gelangen haben. Zu diesem Zwecke wird schon jetzt einverständlich festgesetzt, daß der bosnisch-her-

cegovinischen Landesverwaltung die Bewilligung zur Aufnahme eines Anlehens in dem für diese Bahnbauten erforderlichen Betrage wie auch die Rückstellungserklärung bezüglich der Vorschußrückzahlung an die Zentralaktiven auf verfassungsmäßigem Wege zu erwirken ist.

Sollte auf dieser Grundlage die Bahnlinie Bugojno–Aržano nicht innerhalb der Frist von fünf Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zur Ausführung gelangen, so wird die kgl. ung. Regierung dagegen keine Einwendung erheben, falls die k. k. österreichische Regierung sodann die Sicherstellung dieses Bahnbaues im Einvernehmen mit dem Reichsfinanzministerium durch Gewährung einer entsprechenden finanziellen Unterstützung bewirkt. Die gleiche Bestimmung hat im Sinne der Gegenseitigkeit bezüglich der Sicherstellung des Bahnbaues Doboj–Šamac nach Ablauf von fünf Jahren durch eine finanzielle Unterstützung seitens der kgl. ung. Regierung Anwendung zu finden.“

Der kgl. ung. Ministerpräsident v. Széll bemerkt demgegenüber, daß er den betreffenden Alternativvorschlag entgegengenommen habe, daß er jedoch der österreichischerseits gestellten Forderung, wonach die Sicherstellung des Ausbaues der Linie Bugojno–Aržano in den auf den Ausbau der Hauptlinie bezüglichen Gesetzentwurf selbst aufgenommen werden solle, nicht zustimmen könne, da, wie er bereits in einer der vorangegangenen Ministerkonferenzen darzulegen in der Lage gewesen sei; in ein Gesetz nur dasjenige, wofür gegenwärtig vorgesorgt werden solle, also nur Aktuelles, aufgenommen werden könne.<sup>1</sup> Redner hebt hervor, daß ungarischerseits ja bereits dem zugestimmt worden sei, daß nach Fertigstellung der Sandschaklinie gleichzeitig an den Ausbau der dalmatinischen Anschlußlinie und der Linie Šamac–Doboj geschritten werden und dies sowohl protokollarisch festgestellt als auch in den die einschlägigen Gesetzentwürfen an die beiden Legislativen einbegleitenden Motivenberichten aufgenommen werden solle. Hierin sei die beste Gewähr dafür gelegen, daß diese Angelegenheit von der ungarischen Regierung nicht als eine geheime werde behandelt werden, da der Motivenbericht ja vom Reichstage zur Kenntnis genommen werde. Soweit befinde Redner sich mit dem zweiten Alternativvorschlage der österreichischen Regierung in Übereinstimmung, und sei derselbe von ihm sozusagen angenommen worden, noch bevor er gestellt worden sei. Womit Redner sich jedoch nicht einverstanden erklären könne, sei der in dem zweiten Absatze dieses Alternativvorschlages enthaltene fünfjährige Präklusivtermin, da hiedurch die Möglichkeit eröffnet werde, daß diese Linie früher als die ungarische und noch vor Sicherstellung des Anschlusses nach der Türkei zum Ausbau gelange. Redner versichert, daß es der ungarischen Regierung auch schon so Mühe genug kosten werde, den betreffenden Gesetzentwurf im Reichstage durchzubringen, zumal durch den Umstand, daß die Journalistik sich der Sache bemächtigt hat, die Stellung der ungarischen Regierung der öffentlichen Meinung des Landes gegenüber bedeutend schwieriger geworden sei. Redner bittet daher, nichts politisch Unmögliches zu verlangen, und glaubt, für die ungarische Regierung das Zeugnis in Anspruch nehmen zu können, daß sie im Laufe der gemeinsamen Ministerkonferenzen großes Entgegenkommen gezeigt und manche

<sup>1</sup> *Siehe GMR. v. 2. 10. 1900, GMCZ. 424.*

ihrer ursprünglichen Forderungen und Wünsche fallengelassen oder wesentlich eingeschränkt habe.

Der k. k. Ministerpräsident v. Koerber will keineswegs in Abrede stellen, daß ungarischerseits eine gewisse Bereitwilligkeit an den Tag gelegt worden sei, den österreichischen Wünschen entgegenzukommen, und möchte nur seinerseits daran erinnern, daß die österreichische Regierung nicht gezögert habe, in Anbetracht der politischen und strategischen Wichtigkeit der Sandschaklinie die Forderung nach dem Ausbau der Linie Bugojno–Aržano zurückzustellen. Alles, was die österreichische Regierung nunmehr in dieser Beziehung verlange, sei, daß eine Sicherheit gegeben werde für den tatsächlichen Ausbau dieser Linie. In einer protokollarischen Erklärung sowie in der Aufnahme einer den Ausbau der dalmatinischen Anschlußlinie ganz allgemein und ohne fixen Zeitpunkt zusichernden Bestimmung in den Motivenbericht zu der Vorlage über den Ausbau der Hauptlinie könne jedoch eine solche Sicherheit nicht erblickt werden, und die öffentliche Meinung in Österreich, welche bereits solange vergeblich auf einen Anschluß des bosnischen Bahnnetzes nach Dalmatien warte, werde darin auch keine Beruhigung finden. Redner bedauert gleichfalls, daß die Blätter sich mit der Angelegenheit befaßt haben, da er wohl wisse, wie sehr hiedurch die Stellung der Regierungen erschwert werde.

Der kgl. ung. Ministerpräsident v. Széll möchte seinerseits aus dem von ihm früher angeführten Grunde einer protokollarischen Erklärung sowie der Aufnahme einer entsprechenden Bestimmung in den Motivenbericht keinen so geringen Wert beimessen wie der k. k. Ministerpräsident und glaubt in Zweifel ziehen zu sollen, ob die rein theoretische Aufnahme einer einschlägigen Bestimmung in das Gesetz über den Ausbau der Hauptlinie eine größere Garantie für den Fall bieten würde, daß, wie österreichischerseits angenommen zu werden scheine, die ungarische Regierung die Absicht hätte, das Zustandekommen der Linie Bugojno–Aržano zu vereiteln.

Der Vorsitzende will nicht weiter untersuchen, ob die Aufnahme eines entsprechenden Passus in das Gesetz eine größere Garantie bieten würde, und möchte lediglich als Anregung vorbringen, es sei protokollarisch festzustellen und in den Motivenbericht zu dem auf Durchführung der Sandschaklinie bezüglichen Gesetzentwurf aufzunehmen, daß im Anschluß an den Ausbau dieser letzteren Linie der Ausbau der Linien Bugojno–Aržano und Šamac–Doboj zu erfolgen habe. Die näheren Modalitäten der Durchführung dieser beiden Linien sollen im Zusammenhange mit dem nächsten Ausgleich eine Lösung zugeführt werden. Nachdem ja doch zu hoffen stehe, daß es wieder zu einem Ausgleich kommen werde, wobei bekanntlich viel größere und viel schwierigere Fragen gelöst werden müssen, so werde bei dieser Gelegenheit gewiß auch die gegenwärtig zur Diskussion stehende Frage eine befriedigende Lösung finden. Eines möchte Redner aber nochmals zu bedenken geben, nämlich daß bei der Aufrechterhaltung des Status quo niemand etwas gewinnen und folglich auch die Lage der österreichischen Regierung gegenüber dem Reichsrat und der öffentlichen Meinung keine bessere sein werde. Dagegen würden die großen politischen und militärischen Interessen sowie das Prestige der Monarchie einen nicht wieder gutzumachenden Schaden erleiden, falls die Durchführung des Sandschakbahnprojektes unterbleiben

sollte, nachdem die Diskussion über diese Frage nun schon eine internationale geworden sei und speziell die Presse in den kleinen Balkanstaaten in diesem Projekte eine gegen diese letzteren gerichtete Drohung erblicken zu sollen glaubt und ihrerseits gedroht hat, man werde diesen Bahnbau zu verhindern wissen.<sup>2</sup> Wenn es nicht zum Ausbau dieses Schienenweges kommen sollte, so werde es den Anschein haben, als ob Österreich-Ungarn zuerst gedroht habe und dann angesichts der hiedurch in den Balkanländern hervorgerufenen Erregung vor der Ausführung seiner Drohung zurückgeschreckt sei. Aus diesem Grunde müßte Redner das Unterbleiben des Ausbaues der Linie Sarajevo-Uvac, welche eine Lebensfrage für Österreich-Ungarn geworden sei, geradezu als eine politische Katastrophe für die Monarchie ansehen.

Der k. k. Ministerpräsident v. Koerber reflektiert auf jenen Teil der Anregung des Vorsitzenden, demzufolge die näheren Modalitäten der Durchführung der Linie Bugojno-Aržano im Zusammenhange mit dem nächsten Ausgleiche geregelt werden solle, und führt aus, daß er es von jeher auf das tiefste beklagt habe, daß so oft mit der Frage der Erneuerung des Ausgleiches eine Anzahl von nicht in den Rahmen des Ausgleichskomplexes gehörigen Problemen zu lösen versucht worden sei. Die großen Schwierigkeiten, welche der Abschluß des Ausgleiches jedesmal biete, sei eben auf dieses ganz verfehlte Bestreben zurückzuführen, Fragen in den Ausgleich hineinzuziehen, die nicht in denselben gehören. Redner muß sich daher bestimmt dagegen aussprechen, daß der ohnehin schon so große Komplex der Ausgleichsfragen noch mit einer weiteren schwierigen Frage belastet werde, und bittet, von der bezüglichen Anregung des Vorsitzenden absehen zu wollen, wobei er der Überzeugung Ausdruck leiht, daß die Stellung der ungarischen Regierung gegenüber dem Reichstage eine solche ist, daß es derselben nicht allzu schwer fallen dürfte, bezüglich der Frage der Sicherstellung der Linie Bugojno-Aržano zu einer billigen Lösung im Sinne eines der beiden österreichischerseits gestellten Alternativanträge die Hand zu bieten.

Der kgl. ung. Ministerpräsident v. Széll weist darauf hin, daß, wenn die ungarische Regierung auf ihrem einstigen Standpunkte hätte stehen bleiben wollen, die von ihr gemachten Zugeständnisse überhaupt nicht hätten gemacht werden können. Die ungarische Regierung müsse wissen, was sie dem ungarischen Reichstage zumuten könne und was nicht; diesfalls sei das parlamentarische Gefühl maßgebend. Das Zugeständnis, daß die Linie Bugojno-Aržano gleichzeitig mit der Linie Šamac-Doboj ausgebaut werden solle, könne vor dem ungarischen Reichstage vertreten werden als eine Konzession, welche aus Gründen der Billigkeit der österreichischen Regierung nicht habe verweigert werden können. Es dürfe nicht außer acht gelassen werden, daß bei einer so heiklen Frage die öffentliche Meinung erst nach und nach darauf vorbereitet werden müsse, daß seitens der ungarischen Regierung eine solche Konzession gemacht worden sei, da ja bisher, wie Redner bereits früher auszuführen in der Lage gewesen sei, die ungarische Regierung den Standpunkt eingenommen habe, daß der Ausbau der den Interessen Ungarns abträglichen Anschlußlinie nach Dalmatien nicht zugegeben werden könne. Redner findet die Ansicht, daß der Komplex der Ausgleichsfragen nicht

<sup>2</sup> Siehe JUZBAŠIĆ, Izgradnja željeznica u Bosni i Hercegovini u svjetlu austrougarske politike od okupacije do kraja Kállayeve ere 192-205.

vergrößert werden solle, an und für sich vollkommen richtig, nur dürfe nicht vergessen werden, daß die Ursache dieser Vergrößerung weder in dem Ausgleiche selbst noch auch in dem Verhalten der beiden Regierungen zu suchen sei, sondern in den Anforderungen, welche das Leben auf wirtschaftlichem Gebiete stellt. Seiner Ansicht nach sei es ziemlich gleichgiltig, ob der ohnehin schon große Komplex der Ausgleichsfrage noch um eine vergrößert werde, da, wenn hiebei größere Fragen gelöst werden, auch für die Frage des Ausbaues der Linie Bugojno–Aržano sich eine Lösung finden lassen werde.

Der k. k. Eisenbahnminister Ritter v. Wittek erinnert daran, daß im österreichischen Ausgleichsausschusse von oppositioneller Seite immer wieder das Verlangen nach dem Ausbau der Anschlußlinie nach Dalmatien gestellt, von ihm jedoch namens der Regierung als nicht vor dieses Forum gehörig stets zurückgewiesen worden sei. Es wäre daher für die österreichische Regierung sehr schwierig, diesen von ihr früher konsequent eingenommenen Standpunkt jetzt zu verlassen.

Der k. k. Finanzminister Ritter v. Böhm will sich gewiß keinen Zweifel daran gestalten, daß die ungarische Regierung den Willen habe, ihr Wort einzulösen, es sei jedoch immerhin die Möglichkeit denkbar, daß sie sich aus irgendeinem Grunde bewegen fühlen könnte, den Bau der Linie Šamac–Doboj hinauszuschieben und mit der bereits bestehenden Anschlußlinie über Brod zu begnügen. Auf diese Weise würde das Zustandekommen der Linie Bugojno–Aržano verhindert werden können, ohne daß die ungarische Regierung sich eines Wortbruches schuldig zu machen brauchte. Die Möglichkeit einer auf diese Weise zu verursachenden Verzögerung würde aber die öffentliche Meinung in Österreich nicht vertragen.

Der k. u. k. gemeinsame Finanzminister v. Kállay glaubt, daß die Durchführung der dalmatinischen Anschlußlinie vielleicht durch die der bosnischen Regierung aufzuerlegende Verpflichtung sichergestellt werden könnte, die beiden Linien Bugojno–Aržano und Šamac–Doboj sobald als möglich nach Fertigstellung der Sandschaklinie in Angriff zu nehmen und kein anderes Bahnprojekt durchzuführen, bevor nicht die beiden erwähnten Schienenwege ausgebaut sein werden. Eine in diesem Sinne abgefaßte Erklärung hätte in den Motivenbericht zu dem Gesetzentwurf über den Ausbau der Linie Sarajevo–Uvac aufgenommen zu werden.

Auf die vom k. k. Eisenbahnminister Ritter v. Wittek aufgeworfene Frage, ob es denn notwendig sei, daß die Linie Šamac–Doboj gleichzeitig mit der Linie Bugojno–Aržano ausgebaut werden müsse, was im Falle, als der gleichzeitige Bau dieser Linien die finanziellen Kräfte Bosniens übersteigen sollte, der Billigkeit widerstreiten würde, erwidert der kgl. ung. Ministerpräsident v. Széll, daß der Ausbau der Linie Bugojno–Aržano vor jenem der Linie Šamac–Doboj eine Umstoßung des Prinzipes der Parität zugunsten der Priorität für die dalmatinische Anschlußlinie bedeuten würde. Redner erklärt, nur nochmals betonen zu können, daß die ungarische Regierung alle im Verlaufe der Verhandlungen aufs Tapet gebrachten praktisch möglichen Propositionen angenommen habe, und daß in dem Aufgeben des früheren Widerstandes gegen den Ausbau der Linie Bugojno–Aržano eine große Konzession gelegen sei. Wenn dieses Zugeständnis in dem betreffenden Motivenberichte zum Ausdrucke gelange und die Sache in demselben als gelöst hingestellt werde,

so werde diese Frage konstitutionell als geklärt betrachtet werden können, und sei Redner der Ansicht, daß eine solche Lösung geeignet wäre, der österreichischen Regierung sowie der öffentlichen Meinung in Österreich zur vollständigen Beruhigung zu dienen und die gewünschte Garantie zu bieten.

Der k. k. Ministerpräsident v. Koerber glaubt, sich der letzteren Anschauung des kgl. ung. Ministerpräsidenten nicht anschließen zu können, nachdem in einer solchen Lösung nur eine hypothetische Zusicherung für das Zustandekommen der österreichischerseits gewünschten Anschlußlinie enthalten sei. Ohne gegen eine der früheren österreichischen Regierungen eine Rekrimation erheben zu wollen, kann Redner sich doch nicht der Überzeugung verschließen, daß man in Österreich nicht immer jenes richtige parlamentarische Gefühl gehabt habe, von welchem der kgl. ung. Ministerpräsident gesprochen habe. Infolgedessen habe sich denn auch die innere Situation nach und nach immer schwieriger gestaltet. Bisher sei bezüglich der Entwicklung des bosnischen Bahnnetzes nie ein Wunsch Österreichs erfüllt worden, und könne es nach Ansicht des Redners nicht im Interesse der Monarchie gelegen sein, wenn die Wünsche einer der beiden Reichshälften niemals Berücksichtigung finden. Redner erklärt bei seiner Meinung beharren zu müssen, daß nur eine solche Lösung der Frage, wie sie von der österreichischen Regierung in ihren beiden letzten Alternativvorschlägen formuliert worden sei, die Zustimmung des österreichischen Reichsrates finden werde.

Anknüpfend an die Anregung des gemeinsamen Finanzministers stellt der **V o r - s i t z e n d e** hierauf folgenden Antrag:

„Gleichzeitig und möglichst rasch im Anschlusse an den Ausbau der Linie Sarajevo-Sandschak respektive serbische Grenze werden die Strecken Bugojno-Aržano und Šamac-Doboj hergestellt. Bis zur Ausführung letzterer zwei Schienenwege darf die bosnisch-hercegovinische Regierung keinen anderen Bahnbau in Angriff nehmen.

Vorstehende Erklärung wird hiemit protokollarisch festgelegt und in den die einschlägige Gesetzesvorlage an die Legislativen einbegleitenden Motivenbericht aufgenommen werden.“

Redner fügt hinzu, daß, wenn dieser sein Vorschlag angenommen werden würde, die österreichische Regierung jedenfalls mehr erreicht haben würde, als wenn nichts zustande komme und der für die österreichische Reichshälfte gewiß nicht befriedigende Status quo erhalten bleibe.

Der k. k. Ministerpräsident v. Koerber erklärt sich nur dahin aussprechen zu können, daß die Annahme dieses Vermittlungsvorschlages nicht nur keine Verbesserung, sondern insofern selbst eine Verschlechterung des Status quo bedeuten würde, als die österreichische Regierung das Odium des Abschlusses einer den österreichischen Interessen nachteiligen Vereinbarung auf sich laden würde, was nur zu einer weiteren Verschärfung der ohnehin schon so überaus schwierigen inneren Situation führen müßte. Jede österreichische Regierung müsse mit Rücksicht auf die gemachten Erfahrungen sich die Verantwortung für jede ihrer Handlungen genau vor Augen halten, und könnte Redner, was ihn betreffe, nur dann die Verantwortung für eine auf den Ausbau der dalmatinischen Anschlußlinie bezügliche Abmachung tragen, wenn darin für das Zustandekommen dieser Linie ein bestimmter Zeitpunkt festgesetzt werde.

Der kgl. ung. Ministerpräsident v. Széll <sup>a</sup>nimmt den Antrag des Vorsitzenden an und <sup>a</sup>weist gegenüber <sup>b</sup>den Ausführungen Sr. Exzellenz des österreichischen Ministerpräsidenten <sup>b</sup>auf eine Reihe von Punkten hin, bezüglich welcher ungarischerseits nachgegeben worden sei, und bezeichnet als solche in erster Linie das Aufgeben des Widerstandes gegen den Ausbau der Linie Bugojno–Aržano, ferner das Fallenlassen des Wunsches, daß die ganze Linie nach der Sandschakgrenze normalspurig ausgebaut werde, endlich den Verzicht auf die Forderung, daß noch vor Inangriffnahme des Baues der Linie Sarajevo–Uvac der Anschluß nach der Türkei sichergestellt werde. Redner glaubt, daß unter solchen Umständen nur von einem Nachgeben auf ungarischer Seite gesprochen werden könne. Die österreichische Regierung werde in der Lage sein, im Reichsrat auf eine Reihe von erlangten Zugeständnissen hinzuweisen, während die ungarische Regierung genötigt sein werde, dem ungarischen Parlamente von ebensovielei ihrerseits gemachten Konzessionen Mitteilung zu machen.

Nachdem der k. k. Ministerpräsident v. Koerber nochmals erklärt hat, von dem seitens der österreichischen Regierung bezüglich der Sicherstellung des Ausbaues der Linie Bugojno–Aržano eingenommenen Standpunkte nicht abgehen zu können, konstatiert der V o r s i t z e n d e, daß bezüglich dieser Frage in der Konferenz eine Einigung nicht erzielt werden konnte. Der Vorsitzende konstatiert weiters, daß in den bisherigen Ministerkonferenzen folgende Anträge gestellt worden sind:

Antrag I: Die bosnisch-hercegovinische Regierung wird ermächtigt, eine schmalspurige Bahn, im normalspurigen Tracé, von Sarajevo nach der Sandschak- beziehungsweise serbischen Grenze zu bauen.

Bemerkung: Dieser Antrag wurde sowohl von der österreichischen als auch von der ungarischen Regierung angenommen.

Antrag II: bestehend in dem von dem Vorsitzenden selbst in der heutigen Sitzung gestellten Vermittlungsvorschlage, wonach die beiden Linien Bugojno–Aržano und Šamac–Doboj gleichzeitig und im möglichst raschen Anschlusse an den Ausbau der Sandschaklinie durchgeführt werden sollen, und wonach die bosnische Regierung vor Fertigstellung dieser beiden Linien keinen anderen Bahnbau in Angriff nehmen dürfe. Protokollarische Festlegung einer in diesem Sinne gehaltenen Erklärung und Aufnahme derselben in den Motivenbericht zu dem Gesetzentwurfe über den Ausbau der Sandschaklinie.

Bemerkung: Dieser Antrag wurde von ungarischer Seite angenommen, von der österreichischen Regierung aber verworfen, welche dagegen verlangt:

Antrag III: a) daß die Erklärung über den Ausbau der Bahnstrecke Bugojno–Aržano beziehungsweise Šamac–Doboj in das Gesetz selbst aufgenommen und schon heute ein Präklusivtermin für die Inangriffnahme des Bahnbaues – etwa fünf Jahre – festgesetzt werde; eventuell b) daß die Erklärung über den Ausbau der Bahnlinie Bugojno–Aržano protokollarisch festgelegt, dabei jedoch bestimmt werde, daß, falls diese Bahnlinie nicht innerhalb der Frist von fünf Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zur Ausführung gelangen sollte, die kgl. ung. Regierung keine Einwendung dagegen erhebe, wenn die

<sup>a-a</sup> *Einfügung Szélls.*

<sup>b-b</sup> *Einfügung Szélls.*

österreichische Regierung sodann die Sicherstellung dieses Bahnbaues im Einvernehmen mit dem Reichsfinanzministerium durch Gewährung einer entsprechenden finanziellen Unterstützung bewirke.

Bemerkung: Diesen Anträgen stimmt die ungarische Regierung aus prinzipiellen Rücksichten nicht zu.

Es wird hierauf zur Erörterung der mit dem Ausbau der Linie Sarajevo-Uvac in Zusammenhang gebrachten Frage der tarifarischen Abmachungen übergegangen. Nachdem es sich jedoch alsbald herausstellt, daß über die diesfalls noch obschwebenden Differenzen, welche sich sowohl auf den Inhalt als auch auf die Geltungsdauer dieser Abmachungen beziehen, in der Konferenz eine Einigung nicht zu erzielen sein werde, wird beschlossen, daß die Ausgleichung dieser Differenzpunkte durch Besprechungen zwischen den beiderseitigen Regierungen beziehungsweise den beiderseitigen Fachministern nochmals versucht werden solle.<sup>3</sup>

Hierauf schließt der **Vorsitzende** die Sitzung, nachdem er im Einvernehmen mit den übrigen Konferenzteilnehmern die nächste gemeinsame Ministerkonferenz auf den nächsten Tag um 11 Uhr vormittags anberaumt hat.

Gołuchowski

Ah. E. Ich habe den Inhalt dieses Protokolles zur Kenntnis genommen.  
Wien, 14. Dezember 1900. Franz Joseph.

### Nr. 38 Gemeinsamer Ministerrat, Wien, 28. Oktober 1900

RS. (und RK.)

Gegenwärtige: der kgl. ung. Ministerpräsident v. Széll, der k. k. Ministerpräsident v. Koerber, der k. u. k. gemeinsame Finanzminister v. Kállay (3.12.), der kgl. ung. Finanzminister v. Lukács, der kgl. ung. Handelsminister v. Hegedüs, der k. k. Eisenbahnminister Ritter v. Wittek, der k. k. Finanzminister Ritter Böhm [v. Bawerk], der k. k. Handelsminister Freiherr v. Call.

Protokollführer: Sektionsrat Freiherr v. Gagern.

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

KZ. 82 – GMCZ. 427

Protokoll des zu Wien am 28. Oktober 1900 abgehaltenen Ministerrates für gemeinsame Angelegenheiten unter dem Vorsitz des k. u. k. gemeinsamen Ministers des Äußern Grafen Gołuchowski.

Nachdem der **Vorsitzende** zu Beginn der Sitzung die bezüglich des Ausbaues der Linien Sarajevo-Uvac, Bugojno-Aržano und Šamac-Doboj in den vorangegangenen Konferenzen gestellten Anträge nochmals resumiert hat,<sup>1</sup> erteilt derselbe dem k. k. Eisenbahnminister Ritter v. Wittek das Wort, welcher über die unmittelbar vor Zusammentritt der heutigen Konferenz zwischen ihm, dem kgl. ung. Handelsminister und dem gemeinsamen Finanzminister bezüglich der Tarifffrage gepflogenen

<sup>3</sup> Vgl. GMR. v. 28. 10. 1900, GMCZ. 427.

<sup>1</sup> GMR. v. 27. 10. 1900, GMCZ. 426.