

Der k. u. k. gemeinsame Finanzminister v. Kállay bittet, daß die Entscheidung jedenfalls nicht allzulange hinausgeschoben werden möge, da er erst dann an die Finanzkreise herantreten könne, wenn zwischen den beiden Regierungen ein Einverständnis erzielt sein werde.

Der Vorsitzende ergreift hierauf das Wort, um zu erklären, daß er sich gestattet habe, sich Sr. k. u. k. apost. Majestät gegenüber dahin auszusprechen, daß die Linie Sarajevo-Uvac gebaut werden müsse, und er, falls dieses Projekt nicht zustande kommen sollte, nicht in der Lage wäre, noch weiter die Verantwortung für die äußere Politik der Monarchie zu tragen.

Der k. k. Ministerpräsident v. Koerber ist bereit, den letzten Vorschlag des kgl. ung. Ministerpräsidenten nochmals in Erwägung ziehen zu wollen, glaubt aber nicht, daß es der österreichischen Regierung möglich sein werde, demselben zuzustimmen. Mit Beziehung auf die letzte Äußerung des Vorsitzenden erklärt Redner, daß er seinerseits die Verantwortung für die innere Politik zu tragen habe und es sogar vorziehen würde, Se. Majestät zu bitten, ihn von der ihm übertragenen Mission Ag. zu entheben, als für eine Lösung der Frage einzutreten, welche die innere Situation in unabsehbarer Weise komplizieren würde.

Nachdem hierauf noch ein zur Hinausgabe an die Presse bestimmtes Kommuniqué über den derzeitigen Stand der in Beratung stehenden Frage im Einvernehmen mit allen Konferenzteilnehmern redigiert worden ist,<sup>7</sup> schließt der Vorsitzende die Sitzung mit der Bemerkung, daß er sich vorbehalte, die Befehle Sr. Majestät wegen eventueller Einberufung einer gemeinsamen Ministerkonferenz unter dem Ah. Vorsitze einzuholen.

Gołuchowski

Ah. E. Ich habe den Inhalt dieses Protokolles zur Kenntnis genommen.

Wien, 14. Dezember 1900. Franz Joseph.

#### Nr. 40 Gemeinsamer Ministerrat, Budapest, 6. November 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 (26.11., Sarajevo), 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 der bosnischen Bahnen.

KZ. 84 – GMCZ. 429

Protokoll des zu Budapest am 6. November 1900 abgehaltenen Ministerrates für gemeinsame Angelegenheiten unter dem Vorsitze des k. u. k. gemeinsamen Ministers des Äußern Grafen Gołuchowski.

<sup>7</sup> NEUE FREIE PRESSE v. 30. 10. 1900 (M.).

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung und erteilt das Wort dem k. u. k. Ministerpräsidenten v. Széll, welcher mitteilt, daß <sup>a</sup>er gestern einen Vermittlungsantrag vorgelegt habe, welcher geeignet ist, diese Frage zur endgiltigen Lösung zu bringen. Er ist nunmehr in der angenehmen Lage zu konstatieren, daß die Beratungen, die er aufgrund dieses Vorschlages mit Sr. Exzellenz dem österreichischen Ministerpräsidenten gepflogen hat, <sup>a</sup>es den Bemühungen der beiden Regierungen nunmehr gelungen sei, bezüglich der in der letzten Konferenz<sup>1</sup> noch kontrovers gebliebenen Frage der österreichischerseits verlangten Sicherstellung des Ausbaues der Linie Bugojno–Aržano eine den Interessen beider Staaten der Monarchie entsprechende Lösung zu finden, und zwar durch Aufnahme einer den diesfälligen österreichischen Wünschen Rechnung tragenden Bestimmung in das Gesetz über den Ausbau der Linie Sarajevo–Uvac. <sup>b</sup>Das Resultat der nunmehr erfolgten Verständigung ist in einen Gesetzesvorschlag zusammengefaßt worden.<sup>b</sup>

Der k. k. Ministerpräsident v. Koerber verliest hierauf den im gemeinsamen Einvernehmen zwischen den beiden Regierungen zustande gekommenen Text des von denselben den beiderseitigen Legislativen zu unterbreitenden einschlägigen Gesetzentwurfes, welcher folgenden Wortlaut hat:

Gesetz über den Bau der Eisenbahnen Sarajevo–Uvac und Mokra Gora, Bugojno–Aržano und Doboj–Šamac.

„Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates (Reichstages) finde Ich anzuordnen wie folgt:

### § 1

Die Regierung wird ermächtigt, ihre Einwilligung zu geben, daß seitens der bosnisch-hercegovinischen Landesregierung zum Zwecke des Baues der schmalspurig, jedoch im Tracé einer normalspurigen Hauptbahn herzustellenden Linie Sarajevo–Uvac zur Sandschakgrenze mit einer Abzweigung nach Mokra Gora an die serbische Grenze ein in Jahresraten zu amortisierendes Darlehen bis zur Maximalhöhe von ... Millionen Kronen aufgenommen werde.<sup>2</sup>

### § 2

Die Regierung wird ferner ermächtigt, ihre Einwilligung zu geben, daß die in Gemäßheit der vorausgegangenen Gesetze zur Rückzahlung der aus den gemeinsamen Aktiven erteilten Eisenbahndarlehen bestimmten Beträge vorzugsweise zur Bestreitung der Zinsen und Amortisationsraten des im § 1 bezeichneten Darlehens verwendet werden.

<sup>a-a</sup> *Einfügung Szélls, sic.*

<sup>b-b</sup> *Einfügung Szélls.*

<sup>1</sup> *GMR. v. 29. 10. 1900, GMCZ. 428.*

<sup>2</sup> *Die Höhe der aufzunehmenden Anleihe ist vorläufig noch nicht geklärt, siehe weiter unten.*

## § 3

Im unmittelbaren Anschlusse an die Fertigstellung der in § 1 bezeichneten Eisenbahnlinien hat der gleichzeitige Ausbau der Linien Bugojno–Aržano und Šamac–Doboj (im ungarischen Texte wird es heißen Šamac–Doboj und Bugojno–Aržano) mit derselben Spurweite, wie die an dem betreffenden Grenzpunkte anschließende Bahn, stattzufinden.

Zu diesem Zwecke sind die nach Maßgabe des Gesetzes vom Jahre 1880<sup>3</sup> (folgt im ungarischen Texte die Anführung des Gesetzartikels, im österreichischen des betreffenden Reichsgesetzblattes) zur Feststellung der finanziellen Modalitäten erforderlichen Gesetzentwürfe derart rechtzeitig einzubringen, daß die Bauausführung der beiden Bahnlinien mit obigem Zeitpunkte beginnen und unbehindert stattfinden kann.

## § 4

Durch die Heranziehung der gemeinsamen Aktiven zu den nach den §§ 2 und 3 gestundeten Beträgen wird der Frage der Teilung dieser Aktiven nach keiner Richtung präjudiziert.

## § 5

Dieses Gesetz tritt unter der Voraussetzung, daß die demselben entsprechenden Bestimmungen auch in den Ländern der ungarischen Krone (in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern) Gesetzeskraft erhalten und gleichzeitig mit diesem Gesetze kundgemacht werden, mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit, und wird mit der Durchführung desselben Mein Ministerium betraut.“

Bezüglich der laut § 1 dieses Gesetzentwurfes von der bosnischen Regierung aufzunehmenden Anleihe bemerkt der k. u. k. g e m e i n s a m e F i n a n z m i n i s t e r v. K á l l a y, daß außer den sogenannten Interkalarzinsen, welche für das Baukapital bis zur Fertigstellung des Bahnbaues zu zahlen sein werden, auch noch die für die Verzinsung dieses Kapitals während der ersten Betriebsjahre erforderlichen Beträge zu dem für Bauzwecke aufzunehmenden Anleihekapital hinzugerechnet werden müssen, weshalb sich die Höhe der Anleihe, wenn man die Kosten des Bahnbaues auf ungefähr 60 Millionen Kronen veranschlage, auf beiläufig 85 Millionen Kronen stellen werde.

Die Konferenz beschließt hierauf, die dermalen noch nicht genau berechenbare Höhe der Anleihe vorläufig nicht ziffernmäßig zu fixieren, jedoch den k. u. k. gemeinsamen Finanzminister schon jetzt zu ermächtigen, bei seinen bereits in der nächsten Zeit einzuleitenden Pourparlers mit den Finanzkreisen einen Betrag von ungefähr 85 Millionen Kronen als Betrag der aufzunehmenden Anleihe zu nennen.

<sup>3</sup> *Gesetz v. 22. 2. 1880, RGBL. Nr. 18/1880 bzw. GA. VI/1880. Siehe GMRProt. v. 29. 10. 1900, GMCZ. 428, Anm. 1.*

Der kgl. ung. Finanzminister v. Lukács äußert zu § 1 den Wunsch, daß die zu kontrahierende Anleihe keine Goldanleihe sein, sondern sich möglichst an die Kronenrente anlehnen möge.

Bezüglich des § 3 des Gesetzentwurfes glaubt der kgl. ung. Handelsminister v. Hegedüs ausdrücklich feststellen zu sollen, daß, wenn im ersten Alinea desselben gesagt sei, daß die Linien Šamac–Doboj und Bugojno–Aržano mit derselben Spurweite wie die an dem betreffenden Grenzpunkte anschließende Bahn zu bauen sei[en], unter Grenzpunkt der Anschlußpunkt an der ungarisch-bosnischen beziehungsweise österreichisch-bosnischen Grenze zu verstehen sei.

Nachdem gegen die im Vorstehenden wiedergegebene Textierung des Gesetzentwurfes von keiner Seite eine Einwendung erhoben wird, konstatiert der Vorsitzende, daß bezüglich des Ausbaues sowohl der Linie Sarajevo–Uvac mit einem Flügel zur serbischen Grenze bei Mokra Gora als auch der Linien Bugojno–Aržano und Šamac–Doboj in der Konferenz eine vollständige Übereinstimmung der Anschauungen erzielt worden und der Ausbau dieser Linien somit unter den in dem betreffenden Gesetzentwürfe angeführten Modalitäten beschlossen sei.

Der Vorsitzende erteilt hierauf dem k. k. Eisenbahnminister Ritter v. Wittke das Wort, welcher anknüpfend an die zu Beginn der Konferenz vom 29. v. M. seitens des kgl. ung. Ministerpräsidenten gemachte Mitteilung, wonach zwischen den beiden Regierungen Vereinbarungen über die Tariffrage zustande gekommen seien, den im gemeinsamen Einvernehmen derselben ausgearbeiteten Text dieser Abmachungen zur Vorlesung bringt.<sup>4</sup>

Dieselben haben folgende Fassung:

Vereinbarung A betreffend die Regelung eisenbahntarifischer Fragen für den Güterverkehr einerseits zwischen den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern, dann den Ländern der ungarischen Krone und anderseits Bosnien und der Hercegovina sowie darüber hinaus.

Anläßlich der einverständlich in Aussicht genommenen Erweiterung des bosnisch-hercegovinischen Bahnnetzes durch den sukzessiven Ausbau der Bahnlinien Sarajevo–Uvac (Sandschak- und serbische Grenze), dann Bugojno–Aržano und Doboj–Šamac haben die k. k. österreichische und die kgl. ung. Regierung behufs Regelung eisenbahntarifischer Fragen bezüglich des Güterverkehrs von Österreich durch Ungarn sowie von Ungarn durch Österreich nach Bosnien und der Hercegovina sowie darüber hinaus und umgekehrt nachstehende Vereinbarung getroffen:

1. Die kgl. ung. Staatsbahnen verpflichten sich für den aus Österreich über die Linien ihres Netzes nach Bosnien und der Hercegovina sowie darüber hinaus und in umgekehrter Richtung transitierenden Güterverkehr in jedem Falle der Aufstellung direkter Tarife zuzustimmen.

Für solche direkte Tarife sollen während der Zeitdauer der gegenwärtigen Vereinbarungen hinsichtlich jener Artikel und Relationen, für welche im Verkehre von Österreich nach Bosnien und Hercegovina derzeit ermäßigte Anteile oder Frachtsätze

<sup>4</sup> *GMR v. 29. 10. 1900, GMCZ. 428.*

gegenüber dem normalen Tarife auf den Linien der kgl. ung. Staatsbahnen gewährt werden, diese Anteile oder Frachtsätze die Maximalanteile bilden.

Geheime Tarifsätze bleiben auch weiterhin ausgeschlossen. Im übrigen finden die im Schlußprotokolle zum Artikel 15 des Handels- und Zollvertrages vom 6. Dezember 1891 zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche enthaltenen Bestimmungen auch für den Eisenbahnverkehr zwischen Österreich-Ungarn und Bosnien sowie der Hercegovina und darüber hinaus volle Anwendung.<sup>5</sup>

2. Sobald durch den Ausbau der Linie Sarajevo-Uvac mittels der bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen ein neuer Schienenweg für den Verkehr nach und von der Türkei eröffnet sein wird, werden die kgl. ung. Staatsbahnen für den aus Österreich über diese Linie nach der Türkei oder umgekehrt transitierenden Güterverkehr außer den vorstehend im Punkte 1 bezeichneten Zugeständnissen erforderlichenfalls – das gleichartige Vorgehen der übrigen beteiligten Bahnen vorausgesetzt – für jene ihrer Linien, welche ab Bosna-Brod direkt bis zu einer österreichisch-ungarischen Grenzstation führen, bis auf die im Orientverkehr via Belgrad jeweils vereinbarten Verbandseinheitssätze herabgehen.

3. Sobald der Anschluß der türkischen Bahnen an die vorstehend sub 2 bezeichnete Bahnlinie und damit ein direkter Schienenweg mit der Türkei via Bosnien-Hercegovina hergestellt sein wird, werden die kgl. ung. Staatsbahnen für den Güterverkehr zwischen Österreich einerseits und der Türkei andererseits den Eisenbahnweg via Bosnien tarifarisch gleichmäßig mit jenem via Belgrad behandeln, und zwar in der Weise, daß sie die Frachtsätze für jene ihrer Linien, welche ab Bosna-Brod, wie auch nach Ausbau der Linie Dobož-Šamac ab Šamac direkt bis zu einer österreichisch-ungarischen Grenzstation führen, auf Basis der gleichen Einheitssätze erstellen werden, auf welcher die Frachtsätze ab den gleichen österreichisch-ungarischen Grenzstationen nach und von Semlin (Zimony) transit für den Verkehr mit den türkischen Stationen jeweilig erstellt werden.

4. Die k. k. österreichischen Staatsbahnen werden im Sinne der Gegenseitigkeit für den aus Ungarn über ihre Linien nach Bosnien und der Hercegovina sowie umgekehrt transitierenden Verkehr, insoweit hiefür die Voraussetzungen zutreffen oder durch Vereinbarungen mit den anderen beteiligten Transportanstalten geschaffen werden, dieselben Zugeständnisse einräumen, welche die kgl. ung. Staatsbahnen dem Transitverkehre aus Österreich nach Bosnien und der Hercegovina sowie umgekehrt in Gemäßheit der vorstehenden Bestimmungen gewährt haben.

5. Die Wirksamkeit der vorstehenden Vereinbarungen beginnt, insoweit dieselben hierüber nicht abweichende Bestimmungen enthalten (Punkt 3), mit dem Zeitpunkte der Betriebseröffnung auf der Bahnlinie Sarajevo-Uvac.

Das gegenwärtige Übereinkommen bleibt bis nach Ablauf von fünf Jahren von diesem Zeitpunkte unverändert in Kraft.

Die beiden Regierungen nehmen in Aussicht, nach Ablauf des gegenwärtigen Übereinkommens mit Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse eine neuerliche entsprechende Vereinbarung zu treffen.

<sup>5</sup> Gesetz v. 6. 12. 1891, RGL. Nr. 15/1892, bzw. Gesetz v. 30. 1. 1892, GA. III/1892.

Wien, am ... November 1900

Für die k. k. österreichische Regierung der k. k. Eisenbahnminister:

Für die kgl. ung. Regierung der kgl. ung. Handelsminister:

Vereinbarung B betreffend die Tarife und Verkehrsbestimmungen auf den bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen.

Nachdem die k. k. österreichische und die kgl. ung. Regierung im Einvernehmen mit der k. u. k. gemeinsamen Regierung übereingekommen sind, das Eisenbahnnetz Bosniens und der Hercegovina durch den sukzessiven Ausbau der Bahnlinien Sarajevo-Uvac (Sandschak und serbische Grenze), dann Bugojno-Aržano und Dobož-Šamac zu erweitern, nachdem ferner die kgl. ung. Regierung im Sinne der gleichzeitig getroffenen Vereinbarung A eingewilligt hat, dem von der k. k. österreichischen Regierung gestellten Verlangen entsprechend, den nach Bosnien und der Hercegovina sowie darüber hinaus sich bewegenden österreichischen Güterverkehr auf den Linien der kgl. ung. Staatsbahnen tarifarisch auf gleicher Grundlage wie den gleichartigen ungarischen Verkehr zu behandeln, nachdem es schließlich folgerichtig erscheint, daß der Güterverkehr der beiden Staaten der Monarchie mit Bosnien und der Hercegovina auf den bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen einer gleichartigen Behandlung teilhaftig werde, so wird zwischen den im Eingange angeführten Regierungen vereinbart, daß auf den bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen in tarifarischer Beziehung folgende Grundsätze zur Geltung zu gelangen haben:

1. Auf sämtlichen bereits bestehenden bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen oder noch zu erbauenden bosnisch-hercegovinischen Bahnlinien ist ein gleiches Tarifbarème zur Anwendung zu bringen.

2. Die Produkte Österreichs und Ungarns werden beim Transporte auf den bestehenden bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen oder künftig zum Ausbaue gelangenden bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen keine ungünstigere Behandlung erfahren als die aus anderen Ländern stammenden gleichartigen Produkte. Insbesondere werden alle Begünstigungen und ermäßigten Frachtsätze, welche für irgendein Produkt fremder Provenienz auf den bosnisch-hercegovinischen Bahnen, sei es im Tarif- oder im Begünstigungswege, zugestanden werden, in gleicher Weise den gleichen Produkten Österreichs oder Ungarns zuzugestehen sein.

3. Falls für den Import aus Österreich oder Ungarn nach Bosnien oder Hercegovina auf irgendeiner Linie der bosnisch-hercegovinischen Bahnen Frachtermäßigungen – gleichviel in welcher Form – bewilligt werden, so ist auf den aus Österreich oder Ungarn nach denselben Empfangsstationen führenden bosnisch-hercegovinischen Bahnlinien – die gleiche Beförderungslänge auf denselben vorausgesetzt – die gleiche Frachtermäßigung in analoger Weise und gleichzeitig zu bewilligen, so daß die Eisenbahnwege aus Österreich im Frachteinheitssatze niemals ungünstiger sein können als jene aus Ungarn und umgekehrt diese letzteren niemals ungünstiger als jene aus Österreich.

4. Alle Frachtermäßigungen, welche seitens der bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen für den Export eigener Landesprodukte oder für den Transitverkehr von und nach der Türkei und von und nach Österreich (inklusive Dalmatien) auf einer ihrer

nicht via Ungarn führenden Linien jeweilig bewilligt werden, sind im gleichen Ausmaße und gleichzeitig auch – die gleiche Beförderungslänge vorausgesetzt – auf den bis zur ungarischen Grenze führenden bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnlinien zu bewilligen. Ebenso wird im Sinne der Parität die gleich günstige Behandlung für den Verkehr nach und via Österreich zugestanden.

5. Die bosnisch-hercegovinische Landesregierung wird im Interesse geregelter Verkehrsbeziehungen die in Österreich und Ungarn bestehenden gleichartigen „Bestimmungen hinsichtlich Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahngüterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren“ (Verordnung des k. k. Handelsministers vom 20. November 1895, RGBl. Nr. 167, Verordnung des kgl. ung. Handelsministers Z. 79 749/1895) auch für die bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen zur Anwendung bringen. Desgleichen werden die bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen mit ihren sämtlichen Linien dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (Berner Übereinkommen) beitreten.<sup>6</sup>

6. Die unter Z. 1 und Z. 5 vereinbarten Bestimmungen treten mit dem Zeitpunkte der Ah. Sanktion der behufs des Ausbaues der neuen bosnisch-hercegovinischen Bahnlinien einzubringenden Gesetzentwürfen, die übrigen Bestimmungen (Z. 2, Z. 3, Z. 4) mit dem Zeitpunkte in Wirksamkeit, in welchem diese neuen Bahnlinien dem öffentlichen Verkehr übergeben sein werden.

Wien, am .....

Für die k. u. k. gemeinsame Regierung der k. u. k. Reichsfinanzminister:

Für die k. k. österreichische Regierung der k. k. Eisenbahnminister:

Für die kgl. ung. Regierung der kgl. ung. Handelsminister:

Diese Vereinbarungen werden von den Konferenzteilnehmern mit Ausnahme des kgl. ung. Handelsministers v. Hegedüs ohne weitere Bemerkung zur Kenntnis genommen, welcher zu konstatieren wünscht, daß er dieselben zwar als perfekt ansehe, jedoch hinzufügt, daß er bezüglich des Punktes 4 der Vereinbarung A gewisse Wünsche gehabt hätte, welche in seiner Proposition C formuliert gewesen seien, und daß er hoffe, die Eisenbahnverwaltungen würden sich in konkreten Fällen verstehen.

Der Vorsitzende konstatiert hierauf, daß auch bezüglich der Frage der aus Anlaß der projektierten Bahnbauten in Bosnien zu treffenden eisenbahntarifarischen Abmachungen in der Konferenz ein vollkommenes Einverständnis erzielt worden ist, und daß die beiderseitigen Regierungen sowohl untereinander als auch mit der bosnischen Regierung sich über den ganzen Komplex der einschlägigen Fragen im Sinne der im Vorstehenden verzeichneten Vereinbarungen A und B geeinigt haben.

Es wird hierauf an die Redigierung eines für die Presse bestimmten Kommuniqués über das Ergebnis der heutigen Sitzung geschritten.

<sup>6</sup> Die Berner Konvention (14. 10. 1890) regelt den internationalen Frachtverkehr. Sie legt fest, daß der Eisenbahntarif öffentlich und für alle Staaten gleich ist. Die Bedingungen des Gütertransports werden im Gesetz v. 14. 10. 1890, RGBl. Nr. 186/1890, sowie im Gesetz v. 22. 10. 1892, GA. XXV/1892, in Übereinstimmung mit der Berner Konvention modifiziert.

Da jedoch in der Konferenz die übereinstimmende Anschauung zum Ausdruck gelangt, daß es mit Rücksicht auf das gespannte Interesse, welches die öffentliche Meinung sowie die parlamentarischen Kreise der Lösung der Frage der bosnischen Bahnen entgegenbringen, unmöglich sein werde, die Sache noch weiter als geheim zu behandeln, beschließt die Konferenz, am folgenden Tage nochmals behufs Redigierung eines zweiten Kommuniqués zusammenzutreten, mittels welchem der öffentlichen Meinung in geeignet scheinender Weise über den Inhalt des auf den Ausbau der neuen bosnischen Eisenbahnlinien bezüglichen Gesetzentwurfes Aufschluß erteilt werden soll.

Bezüglich der tarifarischen Vereinbarungen wird beschlossen, daß dieselben bis auf weiteres geheimzuhalten seien und nur auf etwaige hierüber in den parlamentarischen Ausschüssen gestellte Anfragen Antwort erteilt werden solle.

Der **Vorsitzende** schließt hierauf die Sitzung nach Anberaumung der nächsten Konferenz für den folgenden Tag um 3 Uhr nachmittags.<sup>7</sup>

Gołuchowski

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

#### Nr. 41 Gemeinsamer Ministerrat, Budapest, 7. November 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 (18.12.), 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 Ausbaues der bosnischen Eisenbahn.

KZ. 85 – GMCZ. 430

Protokoll des zu Budapest am 7. November 1900 abgehaltenen Ministerrates für gemeinsame Angelegenheiten unter dem Vorsitze des k. u. k. gemeinsamen Ministers des Äußern Grafen Gołuchowski.

Nach Eröffnung der Sitzung bringt der **Vorsitzende** zunächst den in der vorangegangenen Konferenz vereinbarten Gesetzentwurf betreffend den Ausbau der bosnischen Bahnen zur Sprache, indem er eine lediglich stilistische Änderung des Schlußsatzes des § 3 desselben beantragt.<sup>1</sup> Nachdem die Konferenz dieser Änderung zugestimmt hat, ladet der Vorsitzende im Sinne eines von derselben geäußerten Wun-

<sup>7</sup> GMR. v. 7. 11. 1900, GMCZ. 430.

<sup>1</sup> GMR. v. 6. 11. 1900, GMCZ. 429.