

Der k. k. Ministerpräsident Graf Badeni bemerkt, die beiden Regierungen könnten nur dafür die Verantwortung übernehmen, die Bedeckung für die von den Delegationen votierten Summen zu beschaffen.

Der k. k. Finanzminister Ritter v. Biliński stellt folgenden Antrag: Die beiderseitigen Regierungen nehmen zur Kenntnis, daß der gemeinsame Kriegsminister von den diesjährigen Delegationen den zur Diskussion stehenden außerordentlichen Spezialkredit von 45 Millionen beanspruchen, jedoch schon jetzt aufgrund dieses Kredites die nötigen Bestellungen einleiten wird. Ferner übernehmen die beiderseitigen Regierungen die Verpflichtung, einerseits bis zum Ende dieses Jahres Beträge bis zur Höhe von 15 Millionen für den in Rede stehenden Zweck flüssig zu machen und andererseits im Jahre 1898 für jene weiteren Summen aufzukommen, welche die diesjährigen Delegationen über jene 15 Millionen hinaus votieren werden. Redner wünscht jedoch gleichzeitig, in seinem eigenen Namen sowie in jenem seines ungarischen Kollegen schon jetzt die Absicht anzukündigen, zur Beschaffung der erwähnten 15 Millionen auf die gemeinsamen Zentralaktiven zu greifen.

Der Vorsitzende konstatiert, daß der obige Antrag angenommen wird. Bezüglich der Modalitäten der Geldbeschaffung sei dermalen eine Schlußfassung nicht nötig, und können diese seinerzeit den Gegenstand einer gemeinsamen Ministerkonferenz bilden.⁵

Hierauf wird die Sitzung geschlossen.

Gołuchowski

Ah. E. Ich habe den Inhalt dieses Protokolles zur Kenntnis genommen.
Wien, 13. Februar 1897. Franz Joseph.

Nr. 9 Gemeinsamer Ministerrat, Wien, 30. Jänner 1897 – Protokoll I

RS. (und RK.)

Gegenwärtige: der kgl. ung. Ministerpräsident Baron Bánffy, der k. k. Ministerpräsident Graf Badeni, der k. u. k. gemeinsame Finanzminister v. Kállay, der k. u. k. gemeinsame Kriegsminister GdK. Edler v. Krieghammer, der kgl. ung. Finanzminister v. Lukács, der k. k. Finanzminister Ritter v. Biliński (18.2.), der kgl. ung. Handelsminister Baron Dániel, der k. k. Eisenbahnminister Ritter v. Guttenberg, der k. u. k. Chef des Generalstabes FZM. Freiherr v. Beck (17.2.).

Protokollführer: Sektionsrat v. Mérey.

Gegenstand: Die von der Heeresleitung aus strategischen Rücksichten als notwendig bezeichneten Eisenbahnbauten.

KZ. 14 – GMCZ. 398

Protokoll des zu Wien am 30. Jänner 1897 abgehaltenen Ministerrates für gemeinsame Angelegenheiten unter dem Vorsitze des k. u. k. gemeinsamen Ministers des Äußern Grafen Gołuchowski.

⁵ GMR. v. 31. 1. 1897, GMCZ. 400.

Der **Vorsitzende** bezeichnet als den Zweck der Besprechung die Prüfung und eventuelle Beschlußfassung über jene Vorschläge, welche die Heeresleitung in bezug auf den Bau und die Verbesserung in strategischer Hinsicht notwendiger Bahnen zu machen sich veranlaßt gesehen hat. Es handle sich hiebei hauptsächlich um jene Bahnen, welche die Verbindung Galiziens mit Ungarn herzustellen berufen sind, dann aber auch um Bahnverbindungen Dalmatiens mit dem Okkupationsgebiete und Kroatien. Der Vorsitzende ladet den k. u. k. Chef des Generalstabes ein, ein Exposé dieser Vorschläge zu geben.¹

Der k. u. k. Chef des Generalstabes FZM. Freiherr v. Beck führt zunächst aus, daß diese Vorschläge jene Bahnbauten betreffen, welche im Interesse einer Beschleunigung der Aufmarschverhältnisse nach Norden und nach Osten erforderlich wären. Einzelne dieser Bauten müßten vom Staate selbst ausgeführt, bei anderen in dem Falle, als sich dafür Privatunternehmungen fänden, die letzteren wirksam unterstützt werden. Im Norden beginnend, wäre vor allem noch wenigstens eine Transversallinie über die Karpaten herzustellen, und zwar wäre dies als Fortsetzung der bereits bestehenden Bahn die Linie von Nagy-Berezna über Sambor nach Lemberg. Für dieselbe werde zwar nur eine einspurige Anlage Aussicht haben, angenommen zu werden, selbstredend wäre aber die Doppelspur vorzuziehen, umso mehr als dieselbe bisher nur bei einer einzigen Übergangslinie über die Karpaten bestehe. Der nächste Wunsch betreffe den Bau der Linie Przeworsk–Rozwadów. Weiters wäre die Leistungsfähigkeit der Bahn von Tarnów nach Przemyśl zu erhöhen, wobei es sich um eine Revision der Gleisanlagen und um die Etablierung von neuen Wasserstationen handeln würde. Als eine wünschenswerte Verbesserung müsse auch jene der Bahn von Sambor nach Stryj bezeichnet werden, wobei gleichfalls die Anlage einiger Wasserstationen und Ausweichstationen in Betracht käme.

Die vorstehenden Wünsche müßten als die dringlichsten erklärt werden. In weiterer Linie möchte Redner jene Bahnen aufführen, die gleichfalls einem reellen Bedürfnisse entsprechen und sukzessive entstehen sollten. In diese Kategorie fiel der Ausbau der schon in Konstruktion begriffenen Bahn von Podolin über Orló nach Bartfeld und von da nach Jasło, ferner die Strecke von Chabówka über Neumarkt als Anschluß an die Arvatal-Bahn, für welche schon die Konzession erteilt sei, dann die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der kleinen Strecke von Wiener Neustadt nach Grammatneusiedel. Auf der letzteren könne nämlich dormalen nur mit 70achsigen Zügen verkehrt werden, und wäre daher die Möglichkeit zu schaffen, die Leistungsfähigkeit auf 100 Achsen zu erhöhen. Erwünscht erschiene außerdem der Bau einer Bahn von Potutory nach Złoczów, sowie die Verlängerung der künftigen Linie Nagy-Berezna–Sambor–Lemberg nach Kamionka.

¹ *Krieghammer – unter Hinweis auf den GMR v. 29. 8. 1896, GMCZ. 393 – über den Bau der aus strategischer Sicht wichtigen Eisenbahnlinien bzw. über die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Schienenwege an die beiden Ministerpräsidenten v. 30. 8. 1896, KA., KM., Präs. 55–16/4/1896. Über die Schaffung einer dalmatinischen Bahnverbindung: Krieghammer an Kállay v. 19. 11. 1896, ebd., Präs. 55–32/1/1896; Kállay an Krieghammer v. 30. 11. 1896, ebd., Präs. 55–32/2/1896; Krieghammer an Kállay v. 12. 12. 1896, ebd., Präs. 55–32/3/1896.*

Auf ungarischem Gebiete käme hauptsächlich der Ausbau der Bahn von Csik-Rákos nach Szász-Régen behufs Komplettierung des siebenbürgischen Bahnnetzes, ferner jener der Bahn von Csap nach Nagy-Berezna und die Verbesserung der Bahn von Csap nach Nyíregyháza in Betracht. Außerdem fehlen in Ungarn, wo bisher alle Transporte vom Westen und Süden her in Budapest die Donau übersetzen müssen, um nach Galizien zu gelangen, drei Donaubrücken, und zwar bei Komorn, bei Gombos und bei Baja. Speziell die letztere wäre äußerst wünschenswert, da sie in der geraden Linie von Siebenbürgen nach Westen bis ins Pustertal liegen würde.

Auf den südlichen Teil der Monarchie übergehend müsse als das dringendste Postulat eine Bahn nach der Bocche und dem Meere bezeichnet werden, welche die Verbindung mit der Flotte auf dem Landwege ermöglichen würde. Hiefür eigne sich am besten eine Abzweigung von der schon bestehenden Bahn Mostar–Metković – etwa bei Gabela – gegen Trebinje, von wo ein gesicherter Abstieg gegen Ragusa vecchia bis nach Castelnuovo so geführt werden müßte, daß er nicht von einer in der Nähe liegenden fremden Flotte beschossen werden könnte. Andererseits wäre ein kleiner Flügel gegen Ragusa anzufügen.

Als wichtig erscheine ferner, besonders bei den jetzigen politischen Verhältnissen, eine Bahn von Sarajevo gegen die Drina, etwa nach Goražda, eventuell nach Višegrad. Auch sollte der Bau einer Linie von Višegrad nach Mitrowitz schon jetzt studiert werden. Die anderen Bahnprojekte in diesen Gebieten seien weniger dringlich und daher Fragen der Zukunft, so die Bahnverbindung durch Kroatien von Oštarije nach Knin, die Verbesserung der Bahn Prijedor–Banjaluka–Bugojno und die Herstellung des Bahnanschlusses von letzterem Orte nach Spalato.

Was schließlich die im Südwesten der Monarchie gelegenen strategisch wichtigen Bahnen betreffe, so seien in dieser Hinsicht die hauptsächlichsten Wünsche der Heeresleitung entweder bereits erfüllt oder ihrer Erfüllung nahe. Redner möchte also nur die Verbesserung der Bahn von Klagenfurt nach Villach und von Villach nach Tarvis, ferner den Ausbau der Bahn von Görz nach Adelsberg, von welcher die Strecke Görz–Haidenschaft bereits trassiert sei, der k. k. Regierung ans Herz legen.

Der kgl. ung. Ministerpräsident Baron B á n f f y bemerkt, daß die für den Süden der Monarchie projektierten Bahnen zum erstenmale in der gemeinsamen Ministerkonferenz berührt werden. Aus diesem Grunde und da Redner und seine Ministerkollegen bezüglich dieser Bahnen nicht hinreichend orientiert seien, befände er sich nicht in der Lage, dieselben dermalen eingehend zu diskutieren oder Beschlüsse darüber zu fassen.

Der Vorsitzende erwidert, der Zweck der heutigen Besprechung sei, der Heeresleitung die Gelegenheit zu bieten, ihre Projekte und Wünsche zu entwickeln und die Aufmerksamkeit der beiden Regierungen auf dieselben zu lenken. Ein Beschluß brauche heute über alle Punkte noch nicht gefaßt zu werden.

Der k. u. k. Chef des Generalstabes FZM. Freiherr v. Beck möchte an die Zuschrift erinnern, welche bezüglich der Bahn in die Bocche an die beiden Regierungen abgegangen sei.²

² *Krieghammer an die beiden Ministerpräsidenten und Kállay v. 6. I. 1897, KA., KM., Präs. 55–1/1/1897.*

Der kgl. ung. Ministerpräsident Baron Bánffy kann nicht umhin, seine Überraschung darüber auszusprechen, daß dormalen noch weitere neue Bahnprojekte auftauchen, während jene nördlichen Bahnanschlüsse, die seinerzeit in der unter Ah. Vorsitze stattgehabten gemeinsamen Ministerkonferenz diskutiert wurden, noch nicht erledigt seien.³ Es entstehe dadurch die Frage, woher das Geld für alle diese Bauten genommen werden solle.

Der k. k. Ministerpräsident Graf Badeni konstatiert, daß die von der Heeresleitung gewünschten Bahnbauten sich nach dem Grade ihrer Dringlichkeit in drei Gruppen teilen. In der ersten Gruppe befinde sich vor allem die Linie von Nagy-Berezna nach Lemberg. Die k. k. Regierung sei bereit, dieselbe zu bauen, jedoch jedenfalls nur mit einspuriger Anlage, mit etwaiger Ausnahme der Tunnels und Brücken, welche doppelspurig angelegt werden könnten. Desgleichen sei die k. k. Regierung willens, den Wünschen der Heeresleitung bezüglich des Baues der Linie Przeworsk–Rozwadów sowie hinsichtlich der Ausgestaltung der Linien Stryj–Sambor und Tarnów–Dębica–Rzeszów–Jaroslau–Przemyśl Folge zu geben und außerdem für eine entsprechende Vermehrung des Fahrparkes Sorge zu tragen. Die betreffenden Bauten würden ohne Verzug in Angriff genommen werden. In Ziffern ausgedrückt, belaufe sich die hiemit übernommene Verpflichtung auf circa 27 Millionen. Es sei dies das Maximum, was geleistet werden könne, und Redner müsse daher das Ersuchen stellen, daß von den weiters vorgebrachten Wünschen, speziell von dem Baue der Strecken Lemberg–Kamionka und Potutory–Złoczów vorläufig Abstand genommen werde. Was die zwischen der Hercegovina und Dalmatien geplante Bahnverbindung betreffe, so müsse Redner erklären, daß derselben wirtschaftlich gar keine Bedeutung zukomme, und es sei daher zu bedauern, daß in Dalmatien, welches bisher keine Verbindung mit der Monarchie besitze, gerade mit einer Linie begonnen werde, welche von keinem Nutzen für das Land sei. Es werde dies dortselbst jedenfalls einen sehr peinlichen Eindruck machen. Nachdem aber dieser Bahnbau als ein strategisch wichtiger bezeichnet worden sei und die Kosten desselben nicht sehr bedeutend sein dürften, werde die k. k. Regierung dieser Frage nähertreten und nach erfolgter Anfertigung des Projektes ihre Äußerung abgeben.

Der kgl. ung. Handelsminister Baron Dániel führt aus, daß das von der Heeresleitung entworfene Programm große Opfer involviere, und zwar für Ungarn umso größere, als die betreffenden Linien gerade in Gegenden gebaut werden müssen, welche sehr arm seien. Dazu komme, daß diese Linien keinen wirtschaftlichen Vorteil repräsentieren. Was speziell die nördlichen Kombinationen betreffe, so komme in erster Linie die Bahn von Nagy-Berezna nach Lemberg in Betracht. Das gemeinsame Kriegsministerium habe in einer Note betont, daß durch den Bau dieser Linie auch die schon bestehenden Anschlußlinien in gehöriger Weise ausgerüstet werden müssen, was sich als eine sehr große Forderung darstelle.⁴ Von dem Verlangen, daß die erwähnte Linie doppelspurig hergestellt werden solle, sei bisher keine Rede gewesen. Es würde dies die Kosten ganz unverhältnismäßig erhöhen. Die weiteren Wünsche der Heeres-

³ *GMR. v. 29. 8. 1896, GMCZ. 393.*

⁴ *Siehe Anm. 1.*

leitung betreffen die Verbindung Bartfeld–Landesgrenze, Podolin–Orló und Orló–Bartfeld. In dieser Beziehung müsse bemerkt werden, daß, besonders was die Strecke Orló–Bartfeld anlange, dieselbe mit enormen Terrainschwierigkeiten verbunden und daher überaus kostspielig wäre. Von derselben sollte daher, wenn sie nicht absolut nötig sei, abgesehen werden. Die übrigen als wichtig bezeichneten Bahnbauten auf ungarischem Gebiete würden alle sukzessive durchgeführt werden.

Hinsichtlich der Donaubrücken müsse Redner, wenn er auch deren Nützlichkeit anerkenne, darauf hinweisen, daß dieselben nicht nur an sich bedeutende Kosten verursachen, sondern daß sich auch im Falle des Baues der Brücke bei Komorn die Notwendigkeit ergebe würde, die Bahn nach Neuhäusel, eventuell bis Surány, weiterzuführen, und daß der Bau der Brücke bei Baja zur Folge hätte, daß auch die Zufuhrlinien (Baja–Szabadka und Báticasék–Dombovár) entsprechend verstärkt werden müßten. Da hiedurch eine weitere wesentliche Vermehrung der Kosten einträte, stelle Redner zur Erwägung, ob nicht der Bau bloß einer Brücke, etwa jener bei Gombos, genügen würde.

Redner nimmt ferner Akt von der Erklärung, daß die Linien, welche im Okkupationsgebiete geplant werden, nicht alle von gleicher strategischer Wichtigkeit seien, und daß in dieser Hinsicht in erster Linie nur die Bahn Gabela–Bocche und jene von Sarajevo nach Mitrowitz in Betracht kämen, könne jedoch bei dem Umstande, als er dermalen über diese Bahnprojekte noch keine nähere Orientierung besitze, in eine meritorische Besprechung derselben nicht eingehen. Schließlich sei mit Rücksicht auf den Umstand, daß von österreichischer Seite die Bereitwilligkeit bestehe, die Linie Lemberg gegen Nagy-Berezna zu bauen, noch die Frage zu erörtern, in welcher Zeit die Verwirklichung dieser Linie durchgeführt werden sollte.

Der k. u. k. Chef des Generalstabes FZM. Freiherr v. Beck möchte zunächst dem Vorredner für dessen im ganzen sehr erfreuliche Auseinandersetzungen danken. Das Programm der Heeresleitung enthalte überhaupt alle jene Linien, die einen größeren oder geringeren strategischen Wert besäßen, und deren Ausführung entweder schon angeregt oder teilweise schon in Angriff genommen sei. Bezüglich der Reihenfolge der Ausführung sei eine Gruppierung vorgenommen worden. Bei den Karpatenübersetzungen sei bisher immer vergeblich der Antrag gestellt worden, dieselben doppelspurig zu bauen, wenn also auch für die Linie Nagy-Berezna–Lemberg die Doppelspur ausgeschlossen sei, so solle doch die Trasse so geführt werden, daß später einmal der Übergang auf die Doppelspur möglich bleibe. Die Bahn Orló–Bartfeld sei projektiert gewesen, um die Strecken Podolin–Orló und Bartfeld–Jasło zu verbinden. Mit Rücksicht auf die vom kgl. ung. Handelsminister dargestellten Schwierigkeiten wolle Redner indes nicht auf diesem Wunsche bestehen. Dagegen müsse er die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Csap–Nagy-Berezna inklusive der Übernahme der gegenwärtig in Privatbesitz befindlichen Strecke Ungvár–Nagy-Berezna in staatliche Leitung als sehr notwendig bezeichnen.

Was die Brücken betreffe, so müsse der Wunsch, daß wenigstens eine oder die andere derselben gebaut werde, aufrechterhalten werden. Übrigens böte deren Herstellung auch kommerzielle Vorteile. Welche der Brücken früher gebaut werden solle,

entziehe sich seinem Urteile. Hinsichtlich der südlichen Bahnen verkenne auch Redner nicht, daß dieselben ausschließlich aus militärischen Rücksichten gefordert werden.

Der k. k. Eisenbahnminister Ritter v. Guttenberg möchte anschließend an die Ausführungen des k. k. Ministerpräsidenten, welcher den Standpunkt der Regierung im allgemeinen bereits gekennzeichnet habe, einige technische Fragen berühren. Bezüglich der Bahn Nagy-Berezna–Lemberg werde er darauf bedacht sein, daß dieselbe mit 100achsigen einfachen Zügen befahren werden könne. Es sei nämlich gefährlich, mit Doppelzügen zu arbeiten, da man in diesem Falle nie eine Gewähr für die Durchführung der Kriegsfahrordnung besitze, und außerdem ein viel größeres Personal und mehr Maschinen nötig seien. Betriebstechnisch sei die Linie nicht schwierig. Bei der Wahl der Trasse werde Rücksicht darauf genommen werden, daß die Doppelspur seinerzeit einmal durchgeführt werden könne, auch wäre der Scheiteltunnel, der 9 Kilometer Länge haben werde, doppelspurig anzulegen, was eine Verteuerung von 1 1/2 bis 2 Millionen bedeute.

Hinsichtlich der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahn Tarnów–Przemyśl möchte Redner fragen, ob es ratsam sei, selbst auf einer doppelspurigen Bahn mit 60 Zügen täglich zu verkehren. Bisher sei immer die Maximalleistung 48 Züge gewesen. Auch müsse darauf aufmerksam gemacht werden, daß es sich nicht nur um die Verbesserung der Wasserstationen, sondern auch um die Erweiterung der Endstationen handle, weil in denselben die Züge aufgelöst werden müssen. Es wäre also in Jaroslau der Bahnhof zu erweitern und in Przemyśl, wo dies nicht möglich sei, ein Vorbahnhof zu errichten. Um die Strecke Sambor–Stryj zu verbessern, sei die Anlage von drei neuen Ausweichstationen nötig. Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Wiener Neustadt–Grammatneusiedl entziehe sich zwar dem Einflusse der Regierung, doch sei schon diesbezüglich an die Südbahn herangetreten worden. Schließlich möchte Redner um Auskunft darüber bitten, warum die Strecke Klagenfurt–Villach erweitert werden solle.

Der k. u. k. Chef des Generalstabes FZM. Freiherr v. Beck beantwortet diese Frage dahin, daß nicht eine Erweiterung, sondern nur eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit und eine Revision der Gleisanlagen bezüglich dieser Strecke gewünscht werde.

Der k. k. Finanzminister Ritter v. Biliński beruft sich hinsichtlich der auf die k. k. Regierung entfallenden Leistungen auf die Erklärungen des k. k. Ministerpräsidenten, möchte aber ausdrücklich bemerken, daß auch vom österreichischen Standpunkte die betreffenden Linien lediglich ein strategisches Interesse darstellen. Auf diese Erklärung lege Redner deshalb Wert, weil es denkbar sei, daß im Parlamente bei Verhandlung dieser Bahnbauten Schwierigkeiten in der falschen Annahme gemacht werden, daß es sich dabei um ein galizisches Landesinteresse handle.

Zu den südlichen Linien möchte Redner bemerken, daß, wenn so viele Bahnen für strategische Zwecke gebaut werden, man umso mehr die Verpflichtung habe, auch für wirtschaftliche Zwecke zu sorgen. Diesen letzteren werde allerdings die Tauernbahn dienen. Desgleichen wäre aber der Bau der Bahn von Bugojno nach Spalato durchführbar gewesen, wenn die ungarische Regierung sich nicht dagegen ausgesprochen hätte.

Aber selbst wenn die Linie Bugojno–Spalato nicht gebaut werde, könne nicht zugegeben werden, daß die ungarische Regierung sich das ausschließliche Tarifhoheitsrecht in Bosnien und der Hercegovina arrogiere. Redner möchte an den gemeinsamen Finanzminister die Frage stellen, wie er sich zu dieser Sachlage stelle, und ob er, wenn die Linie Gabela–Bocche gebaut werde, daneben auch noch über Mittel verfügen werde, um jene wirtschaftlichen Zwecke im Okkupationsgebiete zu verfolgen, welche auch für die im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder wichtig seien. Für diese letzteren handle es sich z. B. um die Hebung von Spalato, und es frage sich, wie die Finanzierung der Linie Bugojno–Spalato gedacht werden könnte.

Der k. u. k. gemeinsame Finanzminister v. Kállay setzt auseinander, er habe seine Korrespondenz über das Bahnprojekt Gabela–Bocche, in welcher er sich aus wirtschaftlichen Gründen gegen dasselbe ausgesprochen habe, den beiden Regierungen mitgeteilt.⁵ Er teile vollkommen die Ansicht des k. k. Finanzministers, daß diese Bahn vom wirtschaftlichen Standpunkte ein Opfer für die beiden Provinzen bedeute. Dagegen habe Redner seinerzeit die Bahn Bugojno–Spalato angeregt, jedoch nach den hierauf von Seite der ungarischen Regierung ihm zugekommenen Antworten die Sache vorläufig seinerseits fallenlassen müssen, und wolle auch im gegenwärtigen Momente in eine nähere Besprechung dieses Gegenstandes nicht eintreten. Es unterliege für ihn keinem Zweifel, daß die Bahn Bugojno–Spalato die wichtigste wirtschaftliche Bahn für das Okkupationsgebiet wäre und auch der Monarchie sowie speziell auch Ungarn zugute käme. Die Bahn Gabela–Bocche sei wirtschaftlich von keiner Bedeutung, höchstens stehe zu erhoffen, daß sie für die umliegende Gegend von einigem Nutzen sein werde. Auch sei sie teilweise nicht ganz leicht zu bauen. Was die Geldbeschaffung anlange, so könnten nach Redners Ansicht Bosnien und die Hercegovina dieses Opfer leisten, vorausgesetzt, daß die Aufnahme eines Anlehens sich als möglich erweist. Wohl aber müßten für diesen Fall dieselben Modalitäten zugestanden werden, welche auch für die Bahn Bugojno–Spalato in Antrag gebracht worden waren, nämlich daß aus den gemeinsamen Zentralaktiven einige Jahre hindurch die nötige Summe für das wahrscheinliche Defizit sowie für die Verzinsung und Amortisierung der Anleihe vorgestreckt werden.⁶ Redner habe dem Wunsche der Heeresleitung nach Herstellung dieser Bahn nicht länger entgegentreten können, da er die strategische Wichtigkeit derselben nicht beurteilen könne, und dieses Moment als bestimmt gegeben hingestellt worden sei. Was die politische Seite der Frage anlange, so sei schon öfter betont worden, daß sich mit einiger Wahrscheinlichkeit Komplikationen auf der Balkanhalbinsel für die nächsten Jahre vorhersehen ließen. Bei denselben dürfte auch Montenegro eine Rolle spielen. Während nun bisher die Verbindung mit diesem Lande nur auf Gebirgsstraßen möglich sei, werde man,

⁵ *Kállays Korrespondenz über das Bahnprojekt Gabela – Bocche: Krieghammer an Kállay v. 12. 12. 1896, KA., KM., Präs. 55–1/1/1897; Kállay an Krieghammer v. 1. 1. 1897, ebd.; Krieghammer an die beiden Ministerpräsidenten und Kállay v. 6. 1. 1897, ebd.; Bánffy an Krieghammer v. 26. 2. 1897, ebd.; Kállay an Krieghammer v. 20. 3. 1897, ebd., Präs. 55–1/3/1897.*

⁶ *Siehe GMRProt. v. 13. 4. 1896, GMCZ. 390, Anm. 12.*

wenn einmal eine Eisenbahn nach Trebinje führe, in der Lage sein, Montenegro gegenüber eine drohende Haltung einzunehmen. Es sei dies ein weiterer Grund gewesen, diesem Bahnprojekte, wenn dasselbe auch in wirtschaftlicher Hinsicht keinen Nutzen verspreche und in finanzieller Beziehung sich voraussichtlich nicht als rentabel erweisen werde, doch zuzustimmen.

Die Bahn von Sarajevo in den Sandschak, welcher gewiß eine große strategische Wichtigkeit zukomme, wäre, wenn sie auf die türkischen Gebiete fortgesetzt werden könnte, auch in wirtschaftlicher Beziehung für die Monarchie von Bedeutung. Sie würde jedoch auf bosnischem Territorium bei 17 Millionen kosten, eine Leistung, die von Bosnien und Hercegovina dermalen nicht aufgebracht werden könnte.

Der kgl. ung. Handelsminister Baron Dániel kann der Ansicht des Vorredners nur zustimmen, wornach die Frage des Ausbaues der Bahn Bugojno–Spalato dermalen, wo die einschlägigen Verhandlungen noch in Schwebelage seien, nicht näher erörtert werden solle. Die letzte Antwortnote der ungarischen Regierung in dieser Angelegenheit werde dem gemeinsamen Finanzminister demnächst zukommen.⁷

Gegenüber der Bemerkung des k. k. Finanzministers, daß Ungarn über die bosnisch-hercegovinischen Bahnen ein Tarifhoheitsrecht ausüben wolle, müsse Redner erklären, daß der ungarischen Regierung nichts ferner liege. Dieselbe habe lediglich einen Wunsch geäußert, daß nämlich nicht solche Tarife auf den bosnisch-hercegovinischen Bahnen aufgestellt werden mögen, durch welche eine künstliche Verschiebung des Verkehrs zum Nachteil Ungarns eintrete.

Der k. u. k. gemeinsame Finanzminister v. Kállay bringt hierauf einen Passus aus einer Note des kgl. ung. Handelsministeriums zur Vorlesung, worin ausdrücklich gesagt wird, daß durch die Tarife der bosnisch-hercegovinischen Bahnen der Verkehr bereits von Fiume abgeleitet worden sei, und der ungarische Export nach dem Okkupationsgebiete beinahe aufgehört habe.⁸ Um diesem Übelstande zu steuern, werden in der Note gewisse Forderungen als unabweisliche Postulate der ungarischen Regierung aufgestellt und für letztere das Tarifhoheitsrecht über die bosnisch-hercegovinischen Bahnen verlangt.

Der k. k. Eisenbahnminister Ritter v. Guttenberg hebt hervor, daß noch ein Punkt zu besprechen sei, nämlich die Zeit der Ausführung derjenigen Bahnlinien, welche beschlossen wurden. Für die Linie Nagy-Berezna–Lemberg sei ein Jahr für die Detailtrassierung und mindestens drei Jahre für den Bau nötig, so daß die Bahn im Jahre 1901 fertig sein könnte. Der Bau der Strecke Przemyśl–Rozwadów könnte während der Trassierung der vorerwähnten Linie schon in Angriff genommen werden.

Der Vorsitzende möchte angesichts der von ihm schon wiederholt betonten nahen Möglichkeit einer Komplikation der äußeren Lage den kürzesten Termin für den Bau der neuen Linie festgesetzt sehen, und hält weiters die Frage für wichtig, was vor

⁷ *Siehe Anm. 5.*

⁸ *Das Material des ungarischen Handelsministeriums wurde vernichtet, das diesbezügliche Aktenstück war nicht aufzufinden.*

Fertigstellung dieser Linien für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der schon bestehenden Bahnen veranlaßt werden könnte.

Der k. k. Eisenbahnminister Ritter v. Guttenberg legt dar, daß der von ihm veranschlagte Termin für den Bau der neuen Linien der kürzest mögliche sei. Was die Verbesserung der schon bestehenden Übergangslinien betreffe, so könne immerhin eine gewisse Erhöhung der Leistungsfähigkeit derselben erreicht werden.

Der k. u. k. Chef des Generalstabes FZM. Freiherr v. Beck setzt auseinander, daß man dermalen noch immer mit einem großen Teile der Aufmarschkräfte auf die Nordbahn angewiesen, der gesicherte Aufmarsch aber nur über die Karpaten von Ungarn her möglich sei. Auch wäre es im Kriegsfall wichtig, daß sich der Aufmarsch mit einer ähnlichen Schnelligkeit wie jener der deutschen Armee vollziehen könne. Aus diesen und noch weiteren Gründen müsse die Heeresleitung auf die Ausgestaltung des strategischen Bahnnetzes großes Gewicht legen.

Der Vorsitzende erinnert daran, daß in der im Vorjahre unter Ah. Vorsitze stattgehabten gemeinsamen Ministerkonferenz nicht nur die Frage der Eisenbahnbauten, sondern auch jene der Vermehrung des Fahrparkes besprochen worden sei.⁹

Der k. k. Finanzminister Ritter v. Biliński und der kgl. ung. Handelsminister Baron Dániel erwidern, daß den diesfälligen Wünschen der Heeresverwaltung in diesem und in den nächsten Jahren im vollen Umfange Rechnung getragen werde.

Der Vorsitzende resümiert hierauf die von der Konferenz gefaßten Beschlüsse, wornach über folgende Punkte eine Einigung erzielt wurde:

1. Bau der Bahn von Nagy-Berezna nach Lemberg. Dieselbe wird mit Ausnahme der Tunnels und Brücken, welche doppelspurig angelegt werden, eine eingleisige Anlage erhalten, doch wird dafür bei der Trassierung vorgesorgt werden, daß der seinerzeitige Übergang auf die Doppelspur möglich bleibe. Diese Bahn wird im Jahre 1901 ausgebaut sein, doch werden einzelne Strecken, wie z. B. Sambor–Lemberg, schon früher fertiggestellt werden.

2. Bau der Bahn von Przeworsk nach Rozwadów, welche im Jahre 1898 fertig sein dürfte.

3. Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Linien Csap–Nagy-Berezna (einschließlich der Übernahme der gegenwärtig im Besitze einer Privatunternehmung befindlichen Strecke Ungvár–Nagy-Berezna in staatliche Leitung) und Csap–Nyiregyháza.

4. Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Linie Sambor–Stryj.

5. Revision und Verbesserung der Bahn Tarnów–Przemysł samt Anlage von neuen Wasserstationen, Erweiterung des Bahnhofes in Jaroslau und Errichtung eines Vorbahnhofes in Przemysł.^a

6. Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Revision der Gleisanlagen bezüglich der Strecke Klagenfurt–Villach–Tarvis. §

^a Einfügung Guttenbergs wurde wohl nicht beschlossen, sondern Erweiterung der Betriebsausweiche Mušina nächst Jaroslau.

⁹ GMR. v. 29. 8. 1896, GMCZ. 393.

7. Einwirkung auf die Südbahn, damit die Leistungsfähigkeit der Strecke Grammatneusiedel–Wiener Neustadt erhöht werde.

8. Sukzessive entsprechende Vermehrung des Fahrparkes.

Ferner konstatiert der Vorsitzende, daß bezüglich der Donaubrücken zwar kein Beschluß gefaßt, der sukzessive Bau derselben aber als wünschenswert anerkannt worden sei. Hinsichtlich der Bahn Gabela–Bocche richtet der Vorsitzende, nachdem die Vertreter der kgl. ung. Regierung darüber noch nicht meritorisch diskutieren zu können erklärten, an dieselben die Aufforderung, sich darüber ehestens im Korrespondenzwege zu äußern.¹⁰

Der k. k. Finanzminister Ritter v. Biliński wünscht noch zu konstatieren, daß er den Aufwand für die auf österreichischem Gebiete auszuführenden Bahnbauten auf circa 27 Millionen veranschlage, jedoch nicht in der Lage wäre, in den nächsten 4 Jahren mehr als circa 7 Millionen jährlich zu leisten.

Der k. k. Ministerpräsident Graf Badeni erklärt sich bereit, dem Wunsche der Heeresleitung entsprechend für die Bestellung einiger Dampfbarkassen in der Bocche vorzusorgen.

Hierauf wird die Sitzung geschlossen.

Gołuchowski

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

Wien, 24. Februar 1897. Franz Joseph.

Nr. 10 Gemeinsamer Ministerrat, Wien, 30. Jänner 1897 – Protokoll II

RS. (und RK.)

Gegenwärtige: der kgl. ung. Ministerpräsident Baron Bánffy, der k. k. Ministerpräsident Graf Badeni, der k. u. k. gemeinsame Finanzminister v. Kállay, der k. u. k. gemeinsame Kriegsminister GdK. Edler v. Krieghammer, der k. u. k. Chef des Generalstabes FZM. Freiherr v. Beck (10.2.).

Protokollführer: Sektionsrat v. Mérey.

Gegenstand: Die Modalitäten der Angliederung Bosniens und der Hercegovina an die Monarchie im Falle der Annexion jener Länder.

KZ. 9 – GMCZ. 399

Protokoll des zu Wien am 30. Jänner 1897 abgehaltenen Ministerrates für gemeinsame Angelegenheiten unter dem Vorsitze des k. u. k. gemeinsamen Ministers des Äußern Grafen Gołuchowski.

Der Vorsitzende leitet die Beratung mit dem Hinweise auf jene Beschlüsse ein, welche die am 30. August v. J. unter Ah. Vorsitze stattgehabte gemeinsame Ministerkonferenz hinsichtlich der Modalitäten der Angliederung Bosniens und der

¹⁰ Siehe GMRProt. v. 31. 1. 1897, GMCZ. 401, Anm. 2.