

sich die bezüglichlichen Vorgänge in derselben Weise abspielen werden wie bisher. Das Ministerium des Äußern erwarte aber, daß es in prinzipiellen Fragen und Angelegenheiten von ressortmäßigen Interesse entsprechend herangezogen werden wird.

Der k. u. k. gemeinsame Kriegsminister akzeptiert diesen Vorschlag mit dem Bemerkung, daß der Vollzug der militärischen Agenden in Bosnien immer glatt vor sich gegangen sei und daß somit von einer neuen Vereinbarung zwischen den beteiligten Ministerien abgesehen werden könne.

Der k. u. k. gemeinsame Finanzminister erklärt, an seinem eben kundgegebenen Standpunkte festzuhalten, falls die beiden Regierungen auf der Anfügung einer Vollzugsklausel bestehen sollten.

Der Vorsitzende enunziert nunmehr den Beschluß der Konferenz, daß von der Anfügung einer Vollzugsklausel abzusehen und sohin der Gesetzentwurf ohne eine solche an die beiden Regierungen zu leiten sei und erklärt die Beratung für geschlossen.⁴

Aehrenthal

Ich habe den Inhalt dieses Protokolles zur Kenntnis genommen.
Lainz, am 1. Juli 1911. Franz Joseph.

Nr. 24 Gemeinsamer Ministerrat, Wien, 28. und 29. Oktober 1911

RS. (und RK.)

Gegenwärtige: der kgl. ung. Ministerpräsident Graf Khuen-Héderváry, der k. k. Ministerpräsident Dr. Freiherr v. Gautsch (30.11.), der k. u. k. gemeinsame Finanzminister Freiherr v. Burián, der k. u. k. Kriegsminister GdI. Ritter v. Auffenberg,¹ der kgl. ung. Finanzminister v. Lukács, der k. k. Finanzminister Dr. Meyer, der kgl. ung. Handelsminister v. Beöthy, der Leiter des k. k. Handelsministeriums Dr. Mataja, der Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums Dr. Ritter v. Röhl, der Chef der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina FZM. Potiorek.

Protokollführer: Generalkonsul Freiherr v. Ferstel.

Gegenstand: Ausgestaltung des bosnisch-herzegowinischen Bahnnetzes.

⁴ Mit Schreiben (K.) v. 20. 6. 1912 teilte Auffenberg beiden Ministerpräsidenten den endgültigen Text des Wehrgesetzes für Bosnien-Herzegowina mit, KA., KM., Präs. 26–6/15/1912. Der Gesetzentwurf wurde ohne Vollzugsklausel mit Vortrag Bilińskis v. 8. 8. 1912 Franz Joseph vorgelegt und mit Ah. E. v. 11. 8. 1912 resoliert, KA., MKSM. 97–1/2/1912, publiziert als Gesetz v. 11. 8. 1912, GESETZ- UND VERORDNUNGSBLATT FÜR BOSNIEN UND DIE HERZEGOVINA Nr. 59/1912.

¹ Zur Enthebung Schönaiachs und der Ernennung Auffenbergs als Kriegsminister und dem Zusammenhang zur Entlassung Conrads vom Posten des Chefs des Generalstabes siehe BRETTNER-MESSLER, Die Balkanpolitik Conrad v. Hötzendorfs 4–13 und HETZER, Franz v. Schönaiach 177–190.

keine KZ. – GMKPZ. 488

Protokoll des zu Wien am 28. und 29. Oktober 1911 abgehaltenen Ministerrates für gemeinsame Angelegenheiten unter dem Vorsitze des k. u. k. gemeinsamen Ministers des Äußern Grafen Aehrenthal.

Der V o r s i t z e n d e eröffnet die Sitzung und erinnert zunächst daran, daß die Ausgestaltung des bosnisch-herzegowinischen Bahnnetzes zuletzt Gegenstand der gemeinsamen Ministerkonferenz vom 26. Februar 1911 war,² daß aber diese Angelegenheit auch seither durch einen regen Notenwechsel zwischen den beteiligten Ressorts eine wesentliche Förderung erfahren habe. Es sei an der Zeit, nunmehr endlich zu positiven Beschlüssen zu gelangen. Die Frage der Ausgestaltung der bosnisch-herzegowinischen Bahnen stehe an Wichtigkeit höchstens hinter dem Wehrgesetze zurück und eine baldige und gedeihliche Lösung sei in zweifacher Hinsicht unaufschiebbar. Die Bevölkerung von Bosnien und der Herzegowina fühlt sich als zur Monarchie gehörig, erwartet von dieser aber auch eine energische Förderung ihrer wirtschaftlichen und kulturellen Bedürfnisse. Auch im Landtag ist, wenn man von gewissen Kinderkrankheiten absieht, das lobenswerte Bestreben wahrnehmbar, ersprießliche Arbeit zu leisten. Es liegt im Interesse der Monarchie, diese Arbeit zu fördern. Wenn schon die Monarchie an den jetzt überall wahrnehmbaren wirtschaftlichen und territorialen Expansionen nicht Anteil nimmt, ist es umsomehr ihre Pflicht, den gemeinsamen Besitzstand möglichst intensiv auszugestalten und eine rasche wirtschaftliche Entwicklung von Bosnien und der Herzegowina würde zum Vorteile der Monarchie auch vorbildlich auf die verschiedenen östlichen Nachbarländer wirken. Ebenso wichtig wie diese wirtschaftlichen sind die militärischen Erwägungen. Der Balkan ist eine boîte à surprises; man weiß nie, wann und welchen Überraschungen man dort entgegengeht und muß daher auf alle Eventualitäten gut und rechtzeitig vorbereitet sein. Das von der bosnisch-herzegowinischen Landesverwaltung ausgearbeitete Bahnprogramm sei aber überdies auch eine gewiß gute Kapitalsanlage, mit seiner Ausführung werde man nicht nur den wirtschaftlichen Forderungen dieser Länder entgegenkommen, sondern auch eine Reduzierung der äußerst kostspieligen Garnisonen ermöglichen. Es sei daher Aufgabe der gegenwärtigen Beratungen, nach nochmaliger gründlicher Prüfung der Frage zu Beschlüssen zu gelangen. Der Vorsitzende ersucht demnach den gemeinsamen Finanzminister, die in der Frage der bosnisch-herzegowinischen Bahnen seit der letzten gemeinsamen Ministerkonferenz eingetretenen Wandlungen und das von ihm aufgestellte Investitionsprogramm zu erläutern.

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 resumiert kurz die Ergebnisse der gemeinsamen Ministerkonferenz vom 26. Februar l. J. Zu der damals offen gebliebenen Frage der zweiten Aufmarschlinie hätten die beiden Regierungen zwar auch seither noch nicht Stellung genommen, der gemeinsame

² GMKPZ. 485.

Finanzminister habe aber inzwischen die dem bosnisch-herzegowinischen Landtag vorzulegenden Gesetzentwürfe für den Bau der drei Linien Tuzla–Bjelina–Rača mit einem Flügel von Čelić nach Brčka, Banjaluka–Jajce und Novi–Bihać ausgearbeitet und sie Ende Juni laufenden Jahres im Geleite eines Motivenberichtes den beiden Regierungen zur Genehmigung unterbreitet.³ Im Laufe des sich daranknüpfenden Notenwechsels hat sich ergeben, daß die österreichische Regierung dem Bau dieser drei Linien unter folgenden Bedingungen prinzipiell zustimmt:

1. Die drei Gesetzentwürfe sind in einen zeitlichen Zusammenhang zu bringen, das heißt sämtliche Bauten müssen zu gleicher Zeit ausgeführt werden.

2. Die drei Bahnen sollen alle gleichmäßig als Hauptbahnen zweiten Ranges ausgeführt werden.

3. Im Falle des Ausbaues einer Anschlußstrecke der Linie Novi–Bihać an die Karlstadt–Fiumanerbahn verlangt die k. k. österreichische Regierung ihrerseits den Bau einer Anschlußstrecke dieser Linie an die dalmatinischen Bahnen.

4. Die Kosten der drei Bahnbauten sind aus den Mitteln Bosniens und der Herzegowina ohne Belastung der beiden Staatsgebiete zu decken.

In einer Note vom 24. September 1911 präziserte der k. k. Ministerpräsident nochmals seine Stellungnahme zum Ausbau des bosnisch-herzegowinischen Bahnnetzes,⁴ hält an dem Standpunkte fest, daß die Strecke Gradiška–Banjaluka–Jajce–Rama gebaut und die Normalisierung Brod–Sarajewo vorläufig zurückgestellt werde. Mit Rücksicht darauf aber, daß der gemeinsame Finanzminister den Bau der Strecke Bugojno–Rama als nicht im Interesse von Bosnien und der Herzegowina gelegen bezeichnet, modifiziert der k. k. Ministerpräsident seine Stellungnahme in der Weise, daß er zunächst auf die Normalisierung Donji–Vakuf–Rama verzichtet, wenn eine normalspurige Verbindung von Jajce nach Sarajewo geschaffen und deren Fortsetzung zum Meere prinzipiell sichergestellt wird.

Die kgl. ung. Regierung habe sich über diese drei Eisenbahnprojekte dahin geäußert, daß ohne genaue Kenntnis der Kosten eine Stellungnahme eigentlich unzulässig sei, daß sie aber mit Rücksicht auf die von der Kriegsverwaltung geäußerten Wünsche dem Bau der Linie Banjaluka–Jajce–Mostar und der Normalisierung der Linie Brod–Sarajewo im Prinzip unter der Bedingung zustimme, daß gleichzeitig mit der Strecke Banjaluka–Jajce auch die Linie Šamac–Doboj gebaut und die Linie Doboj–Sarajewo normalisiert werde.

Anknüpfend an diese Konstatierung der Stellungnahme der beiderseitigen Regierungen führt Baron Burián aus, daß Bosnien und die Herzegowina wirtschaftlich und politisch an den von ihm ausgearbeiteten drei Eisenbahnprojekten das

³ Mit Schreiben v. 28. 6. 1911 teilte Burián Aehrenthal den Gesetzentwurf samt Motivenbericht und sein Schreiben (Abschrift) an beide Ministerpräsidenten mit, HHSŤA., PA. I, CdM. VIII c–13, Karton 639, Nr. 268.

⁴ Schreiben (Abschrift) Gautsch' an Burián v. 24. 9. 1911, HHSŤA., Admin. Reg. F 19, Karton 28, Fasz. Bahnbau Österreich-Ungarn.

größte Interesse haben. Sie bilden den Ausgangspunkt für die Entwicklung des bosnisch-herzegowinischen Bahnnetzes in späterer Zukunft, stellen eine reinliche Scheidung dar zwischen dem, was Bosnien und die Herzegowina aus eigenen Mitteln für seine Bahnen leisten könne, und dem, was seine finanziellen Kräfte übersteige. Sie bieten weiters den Vorteil, daß, da es sich um Strecken handle, deren Detailprojektierung sich in vollem Zuge befinde, mit deren Bau sofort begonnen werden könne, der sonst unvermeidliche Verlust eines weiteren Baujahres entfleie, und sie präjudizieren schließlich in keiner Weise den anderen im Verkehrsinteresse Österreichs beziehungsweise Ungarns gelegenen Bahnprojekten, über welche bisher eine Einigung nicht erzielt werden konnte. Aber auch diesbezüglich werde sich ein gerechter Ausgleich finden lassen. Es handle sich um zwei neue Schienenstränge, einen westlichen von Banjaluka über Rama nach Mostar, der von der Heeresverwaltung und von der österreichischen Regierung verlangt werde, und einen östlichen, der im Interesse der kgl. ung. Regierung liege und eine normalspurige Verbindung Sarajewos mit dem Netz der kgl. ung. Staatsbahnen herstelle. Statt des Baues Samac–Doboj und der Normalisierung der Bosnatalbahn, die kein Umbau, sondern ein Neubau wäre, schwere Verkehrsstörungen in Gefolge hätte und auch eine Kapitalsvernichtung bedeute, empfehle sich der Bau der Linie Tuzla–Sarajewo, der weniger kostet als der Umbau der Bosnatalbahn, im Anschluß an die Posavinabahnen wirtschaftlich von größtem Einfluß wäre, die Verbindung Sarajewos mit Budapest um 60 km abkürze und bei Aufrechterhaltung der bestehenden Schmalspur Bosnisch-Brod–Sarajewo, abgesehen von der großen lokalen Bedeutung dieser Bahn, für Ungarn den Gewinn zweier neuer Einbruchsstationen nach Bosnien (Brčka und Rača) bedeute, wodurch eine vollkommene Kompensation für die im österreichischen Interesse gelegene Linie Banjaluka–Jajce gegeben sei.

Zur Aufrechterhaltung der günstigen politischen Dispositionen in Bosnien und der Herzegowina sei es von größter Wichtigkeit, daß diese drei Eisenbahnvorlagen freigegeben werden, weil die Bevölkerung darin eine Förderung ihrer wirtschaftlichen Interessen durch die Monarchie erblicken würde. Die Verweigerung des Zollaversums habe dort sehr erbittert;⁵ auch die vier Millionen, die das bosnisch-herzegowinische Budget jährlich aus den Titel der lediglich aus strategischen Interessen gebauten Ostbahn belasten, legen dem Lande große Opfer auf. In einer generösen Behandlung der Eisenbahnfrage würde die Bevölkerung daher eine willkommene Entschädigung erblicken.

Der kgl. ung. Ministerpräsident und der kgl. ung. Finanzminister erklären, daß die kgl. ung. Regierung zur wirtschaftlichen Hebung Bosniens und der Herzegowina gerne beitrage, im Prinzipie auch den vom gemeinsamen Finanzminister ausgearbeiteten drei Eisenbahnprojekten zustimme, bei der vorläufigen Ungeklärtheit des weiteren Programmes aber sich doch einige Reserve auferlegen müsse. Der kgl. ung. Ministerpräsident habe dem

⁵ *Das Zollaversum kam zur Sprache in GMR. v. 26. 2. 1911, GMKPZ. 485.*

gemeinsamen Finanzminister seinen Standpunkt in der Frage der bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnbauten detailliert in seinen Noten vom 15. und 27. Oktober l. J. auseinandergesetzt.⁶ Das einzige praktische Resultat, das sich heute erreichen lasse, sei, den Bau der Linien Novi–Bihać und Rača–Tuzla zu beschließen, Banjaluka–Jajce aber aus der Diskussion auszuschalten, sofern man nicht geneigt wäre, auch gleichzeitig den Bau Šamac–Doboj und die Normalisierung bis Sarajewo zuzugestehen. Keine der beiden Finanzverwaltungen sei aber im gegenwärtigen Zeitpunkte in der Lage, für militärische Zwecke derartig große Opfer zu bringen. Es wäre daher das Prinzip aufzustellen, daß zwischen Banjaluka–Jajce einerseits und Šamac–Doboj–Sarajewo andererseits ein Junktim bestehe; unter dieser Voraussetzung könne der Bau der anderen beiden Linien (Novi und Rača) sofort freigegeben werden.

Der Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums erklärt, daß die österreichische Regierung dem Bau der Posavinabahnen nur unter der Bedingung zustimmen könne, daß auch die Linie Banjaluka–Jajce gleichzeitig zur Ausführung gelange, da die Linie Novi–Bihać vom österreichischen Standpunkte nicht als Kompensation für die Linie Tuzla–Bjelina–Rača beziehungsweise Brčka angesehen werden könne, die das bisherige Verhältnis ohnehin noch mehr zugunsten des ungarischen Verkehrs verschiebe.

Der k. u. k. Kriegsminister beleuchtet die Frage vom militärischen Standpunkte, erörtert die Wichtigkeit der Schaffung eines leistungsfähigen Bahnnetzes im östlichen Raum zwischen Drina und Save, erklärt aber als militärisch wichtigsten Teil den westlichen Raum Nova-Gradiška–Banjaluka–Jajce–Rama–Mostar, wo die Schaffung strategischer Bahnlinien besonders im Falle einer Komplikation mit Montenegro unerlässlich sei. Diese militärischen Interessen sind so wichtig, daß er die drei Eisenbahnvorlagen des gemeinsamen Finanzministers aufs allerwärmste zur Annahme empfehlen müsse. Der Landeschef von Bosnien und der Herzegowina leitet seine Ausführungen mit der Bemerkung ein, daß er sich zu der in Diskussion stehenden Frage in doppelter Eigenschaft zu äußern wünsche. Vom militärischen Standpunkte müsse er hervorheben, daß die derzeitigen Verkehrsmöglichkeiten in Bosnien und der Herzegowina gerade nur für ganz normale Friedenszeiten ausreichen, aber für den Fall der geringsten Komplikation unbedingt eine Erhöhung der Stände notwendig machen würden. Die während der Annexionskrise gemachten Erfahrungen lehren, wie kostspielig derartige vorübergehende Truppenbewegungen sind und daß vom staatsfinanziellen Standpunkte die produktiven Ausgaben für Bahnbauten billiger und daher empfehlenswerter erscheinen. Als Landeschef könne er konstatieren, daß die politische Lage derzeit sehr günstig sei; die Bevölkerung fühle sich als zur Monarchie gehörig und blicke nicht mehr über die Grenze. Das wird

⁶ Schreiben (Abschrift) Khuen-Hédervásys v. 15. und v. 27. 10. 1911 an Burián, HHSStA., Admin. Reg. F 19, Karton 28, Fasz. Bahnbau Österreich-Ungarn, Aktenzahlen GFM., Präs. BH 1342/1911 und 1419/1911.

auch fernerhin so bleiben, wenn sich Bosnien und die Herzegowina kulturell gefördert sehen. Die Frage des Zollaversums habe etwas verstimmt; dieser Eindruck könne aber durch rasche energische Hilfe in wirtschaftlichen Fragen wieder beseitigt werden und müsse es, wenn bei der Budgetverhandlung nicht Schwierigkeiten entstehen sollen. Die drei Eisenbahnvorlagen und das Investitionsprogramm des gemeinsamen Finanzministers sollen freigegeben werden, um dem Lande zu zeigen, daß die Monarchie ein großzügiges wirtschaftliches Programm für Bosnien und die Herzegowina zu initiieren beabsichtige. In den Ausschüssen wären aber in unverbindlicher Weise auch Zusagen zu machen, in welcher Richtung die Regierung diese Anfänge fortzusetzen gedenkt. Abgesehen vom militärischen Interesse der Kriegsbereitstellung genüge die Linie Banjaluka–Jajce auch in politischer Hinsicht nicht, wenn nicht die Fortsetzung nach Rama und Mostar in Aussicht gestellt werde, wodurch dokumentiert würde, daß die Regierung auch für die Herzegowina wirtschaftlich zu sorgen bereit ist. Was die Verbindung der künftigen Posavinabahnen von Tuzla nach Sarajewo betreffe, sei diese auch aus Rücksicht auf die Approvisionierung Sarajewos unerlässlich und schon aus diesem Grunde einer Normalisierung der Bosnatalbahn vorzuziehen. Das von Baron Burián vorgelegte Eisenbahninvestitionsprogramm müsse daher dringendst zur Annahme empfohlen werden.

Der k. k. Ministerpräsident findet die Ausführungen des k. u. k. Kriegsministers, des gemeinsamen Finanzministers und des Landeschefs von Bosnien und der Herzegowina sehr beherzigenswert. Alle drei Redner hätten übereinstimmend die außerordentliche Wichtigkeit der Linie Banjaluka–Jajce–Rama–Mostar in wirtschaftlicher und strategischer Beziehung hervorgehoben. Es müsse also vorerst zu dieser Frage prinzipiell Stellung genommen werden; auch die Rücksicht auf die großen Opfer, die bisher für Bosnien und die Herzegowina gebracht wurden, lege die Verpflichtung auf, diesen Besitz militärisch zu sichern und wirtschaftlich auszugestalten. Im Prinzip habe die österreichische Regierung den drei Eisenbahnprojekten des gemeinsamen Finanzministers unter gewissen Reserven bereits zugestimmt. Ungeklärt blieb bisher nur die Frage der Kostenbedeckung für jene Linien, die einerseits im österreichischen, andererseits im ungarischen Interesse zu bauen sind. Darüber müsse man zu einem prinzipiellen Beschluß gelangen.

Der kgl. ung. Ministerpräsident erklärt, daß die Verhandlungsbasis eine günstigere würde, wenn man sich darüber einigen konnte, daß die neue westliche Verbindung (Banjaluka–Jajce) ihre Fortsetzung nicht nach Sarajewo, sondern nur nach der Herzegowina zu finden habe, während die neuen östlichen Linien nach Sarajewo zu führen hätten. Die Hauptfrage bliebe aber schließlich immer noch der Kostenpunkt. Bevor man nicht Gewißheit habe, wie hoch sich die Kosten all dieser projektierten Bahnen belaufen und wieviel davon jeder der in Betracht kommenden Teile zu tragen habe, dürfe man der bosnisch-herzegowinischen Bevölkerung keine Versprechungen machen. Aus dieser Erwägung

sei der Normalisierung Brod–Sarajewo der Vorzug zu geben, da die damit verbundenen Kosten ein bekannter Faktor sind.

Demgegenüber erklärt der k. u. k. gemeinsame Finanzminister, daß über die Kosten aller in Rede stehenden Bahnlinien und Umbauten tatsächlich Überschläge vorliegen, die auf den Ansätzen erfahrener Fachleute basieren, so daß sich bei der Ausführung, wenn überhaupt, so voraussichtlich nur ganz unerhebliche Differenzen ergeben würden, die eine Verzögerung der Inangriffnahme des Werkes nicht rechtfertigen könnten. An der Hand einer Tabelle führt er aus, daß die Strecke Tuzla–Kladanj–Sarajewo billiger zu stehen komme, als Šamac–Doboj–Sarajewo, ganz abgesehen davon, daß erstere Linie infolge ihres Anschlusses an die Posavinabahnen wirtschaftlich die ungleich wertvollere und zukunftsreichere sei.

Was die Linie Bihać–Novi betrifft, habe diese nur dann Wert, wenn auch die Strecke Banjaluka–Jajce gebaut werde. Man solle daher den drei von ihm vorgelegten Eisenbahnprojekten prinzipiell die Zustimmung erteilen und beschließen, die übrigen in Frage kommenden Bahnlinien einem eingehenden Studium zu unterziehen. Zur Vermeidung der Verschiebung der bisherigen Verkehrsrelationen zu Ungunsten eines der beiden Staaten der Monarchie könnten ja immerhin gewisse Kautelen und Befristungen aufgestellt werden.

Der Vorsitzende konstatiert aus den bisherigen Ausführungen der beiderseitigen Regierungsvertreter eine Modifizierung der bisherigen Auffassungen, die eine wesentliche Annäherung ermöglicht, wenn es gelänge, über die Strecke Banjaluka–Jajce ein Einvernehmen herzustellen. Es habe den Anschein, daß die kgl. ung. Regierung geneigt wäre, den Bau Banjaluka–Jajce unter der Bedingung freizugeben, daß die normalspurige Fortsetzung dieser Linie nicht, wie die österreichische Regierung wünsche, nach Sarajewo, sondern über Rama nach Mostar beschlossen wird. Um den beiderseitigen Ministerpräsidenten Gelegenheit zu geben, sich mit ihren Ressortministern über diese Modalität intern zu besprechen, wird die Sitzung für kurze Zeit unterbrochen.

Nach Wiederaufnahme der Sitzung erklärt der kgl. ung. Finanzminister namens der kgl. ung. Regierung, daß den wirtschaftlichen Interessen Bosniens und der Herzegowina vollauf Rechnung getragen werden solle, dabei aber auch die Verkehrsinteressen Ungarns gewahrt bleiben müssen. Die kgl. ung. Regierung schlage daher statt der von Baron Burián beantragten drei Linien deren vier vor, die in zwei Gruppen zerfallen. Die erste Gruppe bilde eine neue westliche Linie (Novi–Bihać) und eine östliche (die Posavinabahnen), deren Ausbau die Landesregierung sofort in Angriff nehmen solle. Die zweite Gruppe besteht aus den Linien Banjaluka–Jajce einerseits, Šamac–Doboj–Sarajewo andererseits, deren Ausbau erst in Aussicht genommen werden könne, sobald die Finanzen der beiden Staaten dies gestatten.

Hierauf gibt der k. k. Ministerpräsident folgende Erklärung ab: Die österreichische Regierung erklärt sich einverstanden mit der Einbringung der vom gemeinsamen Finanzminister vorbereiteten drei Gesetzesvorlagen, be-

treffend den auf Landeskosten durchzuführenden Bau von neuen Eisenbahnlinien, und zwar unter der Voraussetzung, daß alle drei Bahnen gleichzeitig als Hauptbahnen zweiten Ranges hergestellt werden.

Gleichzeitig erklärt sich die österreichische Regierung im Prinzipie und vorbehaltlich der Feststellung der Kosten sowie des Zeitpunktes bereit, dem Ausbau der normalspurigen Verbindung Jajce–Rama–Mostar zuzustimmen und die weitere Verfolgung der Herstellung einer normalspurigen Verbindung von Jajce nach Sarajewo bis zur seinerzeitigen Fertigstellung einer östlichen normalspurigen Verbindung zurückzustellen.

Auch erklärt sich die österreichische Regierung unter den gleichen Vorbehalten bereit, der Herstellung einer östlichen Verbindung mit Sarajewo zuzustimmen.

Die österreichische Regierung behält sich selbstverständlich die auf früheren Vereinbarungen beruhenden Ansprüche hinsichtlich der Bahnverbindung Aržano–Bugojno vor.

Der **Vorsitzende** konstatiert, daß sich aus diesen beiderseitigen Erklärungen allerdings eine erfreuliche Annäherung ergebe, die Hauptdifferenz aber noch immer in der Meinungsverschiedenheit bezüglich der Linie Banjaluka–Jajce liege. Die österreichischerseits ausgesprochene vorläufige Zurückstellung der normalspurigen Fortsetzung von Jajce nach Sarajewo dürfte der kgl. ung. Regierung genügen, ihre Reserve bezüglich der bereits studierten Linie Banjaluka–Jajce aufzugeben. Gereiche der Bau letzterer Linie den österreichischen Verkehrsinteressen zum Vorteil, so liege das entsprechende Äquivalent für die ungarischen Verkehrsinteressen im Bau der Posavinabahnen mit ihren zwei neuen ungarischen Einbruchstationen Rača und Brčka.

Der **k. u. k. gemeinsame Finanzminister** betont, die wesentliche Differenz bestehe darin, daß die österreichische Regierung an dem Junktim zwischen den drei bosnischen Linien festhalte, während die ungarische Regierung nur Bihać–Novi und die Tuzlaner Linien zugestehen wolle, die Entscheidung über die beiden westlichen und östlichen in das Innere des Landes führenden Hauptlinien aber einem späteren Zeitpunkte vorzubehalten wünsche, bis die entsprechenden Detailstudien ausgeführt sein werden. Da nun aber die Linie Banjaluka–Jajce bereits genügend klargestellt ist, läge ein Ausweg für Erzielung eines Einverständnisses darin, die drei Linien des bosnischen Programmes freizugeben und bezüglich der westlichen und östlichen Hauptlinie zu beschließen, in Detailstudien einzutreten, wobei zur Wahrung der bisherigen Verkehrsteilung eine vollkommen parallele Aktion ausbedungen werden könnte. Für Ungarn sei die Parität dadurch gesichert, daß die Fortsetzung der Linie Banjaluka–Jajce nicht nach Sarajewo, sondern nach Mostar festgelegt und bezüglich des Weiterbaues der westlichen und östlichen Hauptlinie ein Junktim hergestellt werde.

Der **kgl. ung. Ministerpräsident** weist neuerdings darauf hin, daß zum Bau so großer strategischer Bahnen derzeit von keinem der beiden

Staaten die erforderlichen finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden konnten. Banjaluka–Jajce–Rama aber aus dem Rahmen des großen Bahnprogrammes herauszugreifen und auszubauen, ohne eine gleichwertige neue östliche Verbindung zu schaffen, würde die Parität stören. Außerdem müsse Ungarn an der Linie Šamac–Doboj festhalten, weil diese, wenn auch länger, als Talbahn wesentliche technische und daher auch finanzielle Vorteile gegenüber der Gebirgsbahn Brčka–beziehungsweise Rača–Tuzla–Sarajewo biete.

Der k. k. Ministerpräsident hat gegen das Junktim in der Form, wie der k. u. k. gemeinsame Finanzminister es vorschlägt, vom österreichischen Standpunkte nichts einzuwenden. Es wäre unbillig, Bosnien und der Herzegowina die drei Bahnen, die in seinem vitalen Interesse liegen und die es aus eigenen Mitteln zu bauen bereit ist, vorzuenthalten. Gleichzeitig müsse dem Lande aber, wenn auch in unverbindlicher Weise gesagt werden, in welcher Weise die Monarchie ihrerseits den Ausbau und Zusammenschluß dieser Bahnen auszuführen gedenke.

Auf die Bemerkung des k. k. Finanzministers, daß derzeit zum Bau strategischer Bahnen keine Mittel zur Verfügung stehen und der Zeitpunkt für Ausführung solcher Pläne von einer günstigeren staatsfinanziellen Lage abhängig gemacht werden müsse, erwidert der Vorsitzende, daß selbstverständlich auf die Finanzlage der beiden Staaten jederzeit gebührende Rücksicht genommen werden würde. Aus den bisherigen Verhandlungen habe sich aber ergeben, daß die Ausgestaltung des bosnisch-herzegowinischen Bahnnetzes eine politisch, wirtschaftlich und strategisch unaufschiebbare Notwendigkeit sei. Vom Standpunkte des k. u. k. Ministeriums des Äußern wäre das Hinausschieben einer als unvermeidlich erkannten Investition ein schwerer Fehler; denn dann hätte man überhaupt nicht zur Annexion schreiten dürfen, wenn man den benachbarten Gebieten nicht den deutlichen Beweis erbringen will, daß man fest entschlossen und auch in der Lage ist, diese Länder zu beherrschen und der Monarchie zu amalgamieren. Aus diesem Grunde sei es daher unerläßlich, im Laufe der gegenwärtigen Beratungen wenigstens zu einer prinzipiellen Einigung zu gelangen. Was den Standpunkt der kgl. ung. Regierung anlange, daß der Bau Banjaluka–Jajce nicht bewilligt werden könne, wenn nicht gleichzeitig die Linie Šamac–Doboj sichergestellt sei, meint der Vorsitzende, daß die vom gemeinsamen Finanzminister vorgeschlagene Formel eine akzeptable Lösung darstelle. Dadurch werde der ungarischen Regierung die Möglichkeit geboten, sich durch die entsprechenden Trassenstudien darüber klar zu werden, welcher von den östlichen Linien der Vorzug zu geben sei, während durch sofortige Entscheidung für die Linie Doboj–Šamac, ohne Studium der übrigen Alternativen, dieser Frage in vielleicht voreiliger Weise präjudiziert wäre.

Der Landeschef von Bosnien und der Herzegowina glaubt nach den bisherigen Verhandlungen darauf hoffen zu dürfen, daß die drei vom k. u. k. gemeinsamen Finanzministerium ausgearbeiteten Vorlagen von beiden Regierungen freigegeben werden würden und daß ein Junktim bezüglich des

Baues der neuen zwei Hauptlinien zustande kommen werde. Soll die Aktion aber in Bosnien und der Herzegowina den gewünschten politischen Erfolg haben, wäre es notwendig, auch darüber Gewißheit zu schaffen, daß mit dem Ausbau dieser östlichen und westlichen Hauptlinien im Jahre 1913 begonnen werde.

Der kgl. ung. Ministerpräsident wünscht, die durch die Erklärung der österreichischen Regierung in einigen wichtigen Punkten modifizierte Situation mit seinen Ressortministern eingehender zu besprechen, weshalb der Vorsitzende die Beratung unterbricht und deren Fortsetzung für den nächsten Tag (29. Oktober) ½ 3 Uhr nachmittags anberaumt.

Fortsetzung am 29. Oktober 1911.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung, erteilt dem kgl. ung. Ministerpräsidenten das Wort, der den kgl. ung. Finanzminister ersucht, folgende Erklärung zu verlesen:

Die ungarische Regierung erklärt sich – dem Vorschlage der österreichischen Regierung entsprechend – einverstanden mit der Unterbreitung der vom gemeinsamen Finanzminister vorbereiteten drei Gesetzesvorlagen, betreffend den auf Landeskosten durchzuführenden Bau von neuen Eisenbahnlinien, an den bosnisch-herzegowinischen Landtag.

Seitens der ungarischen Regierung wird aber bedungen, daß gleichzeitig mit diesen als Hauptbahnen II. Ranges herzustellenden Bahnlinien auch die projektierte Linie Šamac–Doboj als Hauptbahn II. Ranges auf Kosten der beiden Staaten der Monarchie hergestellt werde.

Sollten die beiden Regierungen derzeit nicht in der Lage sein, die zur Herstellung der Bahnlinie Šamac–Doboj notwendigen zirka 15 000 000 Kronen betragenden Kosten dem gemeinsamen Finanzminister sofort zur Verfügung zu stellen, bringt die ungarische Regierung die Lösung in Vorschlag, es sei die zu diesem Behufe notwendige Summe aus der seitens der bosnischen Landesregierung zu kontrahieren beabsichtigten Investitionsanleihe als Vorschuß zu nehmen.

Zugleich erklärt die ungarische Regierung, daß sie zum bezüglichen Teile der seitens der österreichischen Regierung über die Verbindung Jajce–Rama–Mostar abgegebenen Erklärung in der gemeinsamen Ministerkonferenz de dato 28. Oktober ihre Zustimmung gibt, nimmt aber als Voraussetzung auch die Erklärung der österreichischen Regierung entgegen, laut welcher eine normalspurige Verbindung von Jajce nach Sarajewo oder eine Verkürzung von der obgenannten Linie in der Richtung nach Sarajewo nicht eher hergestellt werden kann, bis die östliche normalspurige Eisenbahnlinie ausgebaut ist.

Schließlich nimmt die ungarische Regierung die seitens der österreichischen Regierung bezüglich des östlichen Sarajewoer Anschlusses und der Linie Bugojno–Aržano abgegebenen Erklärungen zur Kenntnis.

Der k. k. Ministerpräsident entnimmt dieser Erklärung, daß nach Auffassung der kgl. ung. Regierung die drei Linien auf Kosten Bosniens und der Herzegowina gebaut werden sollen, gleichzeitig aber auch Šamac–Doboj

auf Kosten der Monarchie. Er wünscht bei diesem Anlasse ausdrücklich zu betonen, daß die österreichische Regierung auf den normalspurigen Ausbau der Linie Jajce–Sarajewo nicht verzichtet, sondern diese Forderung im Interesse der Erzielung einer Einigung vorläufig nur zurückgestellt habe. Dem ungarischen Vorschlag, die Kosten für den Bau der Linie Šamac–Doboj vorschußweise von Bosnien und der Herzegowina bestreiten zu lassen, könne die österreichische Regierung nicht zustimmen. Das wäre eine Verkehrung des Verhältnisses der Monarchie zu Bosnien und der Herzegowina und würde auch im Lande einen schlechten Eindruck machen. Dieser Auffassung stimmt auch der Vorsitzende, der gemeinsame Finanzminister und der Landeschef von Bosnien und der Herzegowina bei. Der k. k. Ministerpräsident hielt es im Interesse einer beschleunigten Behandlung der Sache für angezeigt, den Bau der drei bosnischen Linien freizugeben, für die weiteren Verbindungen vorläufig aber nur prinzipielle Richtlinien festzustellen, die den Gegenstand weiterer separater Verhandlungen bilden könnten.

Der Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums weist darauf hin, daß durch den Bau der Linie Doboj – Šamac gleichzeitig mit jenem der Linien Rača–Tuzla und Brčka–Čelič drei neue Anschlüsse an das Netz der ungarischen Staatsbahnen geschaffen würden, demgegenüber die Linie Banjaluka–Jajce für die österreichischen Interessen kein entsprechendes Äquivalent bilde, besonders angesichts des Umstandes, daß auf die Normalisierung Jajce–Sarajewo vorläufig verzichtet wird. Vom österreichischen Standpunkt müsse mindestens eine Sicherstellung der Fortsetzung der Bahn nach Rama und Mostar verlangt werden, um einigermassen die Parität zu wahren.

Der k. k. Finanzminister führt aus, daß es sich nach dem ungarischen Vorschlag darum handle, auf gemeinsame Kosten den Bau einer Linie zu übernehmen, die zwar im bosnischen, hauptsächlich aber im ungarischen Interesse liege und die Verkehrsinteressen Österreichs in Bosnien und der Herzegowina noch mehr als bisher zu Gunsten Ungarns verschiebe. Dafür werde die Zustimmung des Reichsrates niemals zu gewinnen sein.

Der kgl. ung. Ministerpräsident erklärt, daß die ungarischen Propositionen keineswegs eine Zurückstellung der österreichischen Interessen bedeuten. Pflicht der ungarischen Regierung sei es aber darüber zu wachen, daß die bisherige Parität nicht verschoben werde. Durch den Bau der Strecke Banjaluka–Jajce erhält Österreich einen großen Vorsprung gegenüber dem bisherigen ungarischen Einfluß und eine Kompensation dafür erblicke Ungarn eben nur in der Linie Šamac–Doboj.

Der Landeschef von Bosnien und der Herzegowina dankt der kgl. ung. Regierung für ihre Erklärung und hebt hervor, daß durch das Gesetz vom Jahre 1902 zwischen den Linien Doboj–Šamac und Aržano–Bugojno ein Junktinm aufgestellt wurde.⁷ Letztere Linie habe jüngstens eine Modifikation

⁷ Für Cisleithanien Gesetz v. 8. 6. 1902, RGBL. Nr. 118/1902, für Ungarn GA. XIII/1902.

erfahren, indem sie nicht nach Bugojno, sondern von Aržano direkt nach Prozor führen soll. Zur Herstellung der Parität würde es sich empfehlen zu beschließen, gleichzeitig mit der Linie Šamac–Doboj die Linie Jajce–Bugojno–Prozor auf gemeinsame Kosten zu bauen. Das würde im Lande sehr guten Eindruck machen, da man sehen würde, daß die Regierung auch für die Herzegowina sorgt, beide Staaten hätten für ihre Verkehrsinteressen etwas erreicht und auch den militärischen Bedürfnissen wäre Rechnung getragen. ^aBei diesem Anlasse erwähnt der k. u. k. gemeinsame Finanzminister, daß die Frage der Eisenbahn Bugojno–Aržano durch das Gesetz vom 8. Juni 1902 und das Paraphierungsprotokoll zum Ausgleichsvertrage des Jahres 1907 ihre Regelung gefunden habe. ^{a,8}

Die beiden Ministerpräsidenten halten es für notwendig, in diesem Studium der Verhandlungen sich zu einer internen Besprechung mit ihren Ressortministern zurückzuziehen, weshalb die Sitzung für kurze Zeit unterbrochen wird.

Nach Wiederaufnahme der Sitzung erklärt der kgl. ung. Finanzminister namens der kgl. ung. Regierung, daß diese prinzipiell keine Einwendung dagegen erhebe, die Vorlagen der drei bosnischen Linien freizugeben und die beiden anderen auf gemeinsame Kosten zu bauen, daß sie aber an der Bedingung festhalte, daß Šamac–Doboj gleichzeitig mit Banjaluka–Jajce gebaut werde und daß die eventuelle Linie Jajce–Sarajewo erst dann in Angriff genommen werde, wenn eine östliche Verbindung bereits hergestellt sei.

Der k. k. Ministerpräsident nimmt diese Erklärung der kgl. ung. Regierung dankend zur Kenntnis und erklärt sich damit einverstanden, daß wegen gleichzeitigen Baues der beiden Linien, sobald deren Kostenfrage festgestellt sein wird, Gesetzesvorlagen einzubringen sein werden. Der k. k. Ministerpräsident erklärt ausdrücklich, daß in Österreich für die projektierten großen Bahnen, die auch aus Mitteln Österreichs erbaut werden sollen, ein Gesetz, das heißt die verfassungsmäßige Bewilligung, die vorbehalten werden muß, erforderlich sei.

In der sich nun entwickelnden lebhaften Debatte, an der sich fast alle anwesenden Minister beteiligen, wird schließlich festgestellt, daß die sicherste Bürgschaft dafür, keiner der projektierten Linien eine zeitliche Priorität einzuräumen, in der Tatsache liege, daß nach Erledigung der bosnischen Vorlage im bosnischen Landtag vor deren Unterbreitung zur Ah. Sanktion der gemeinsame Finanzminister

^{a-a} *Einfügung.*

⁸ § 3 des Gesetzes v. 8. 6. 1902, RGBL. Nr. 118/1902, für Cisleithanien und des GA. XIII/1902 für Ungarn, sowie *Schlußprotokoll des Vertrages* betreffend die Regelung der wechselseitigen Handels- und Verkehrsbeziehungen zwischen den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern und den Ländern der ungarischen Krone zu Artikel VI, das in Cisleithanien als Gesetz v. 30. 12. 1907 in Kraft getreten war, publiziert als RGBL. Nr. 278/1907, in Ungarn GA. LIII/1907.

noch die Zustimmung der beiden Regierungen einholen müsse. Während nun die bosnische Vorlage durch den bosnischen Landtag ihren Weg mache, könnten die beiden Regierungen alle bezüglich der großen Linien noch offenen Fragen bereinigen. Die Ausarbeitung der hiezu erforderlichen Projekte würde die bosnisch-herzegowinische Regierung unter Unterstützung von technischen Organen der beiden Staaten veranlassen und zwar so, daß bei den westlichen Linien die österreichische, bei den östlichen die ungarische Regierung mit der bosnisch-herzegowinischen Landesregierung kooperiert. Erst wenn alle diese Vorarbeiten erledigt und über die großen Projekte eine volle Einigung zwischen beiden Regierungen erzielt worden sei, würden diese dem gemeinsamen Finanzminister die Ermächtigung erteilen, die bosnische Vorlage zur Ah. Sanktion zu unterbreiten. Auf diese Weise sei volle Garantie für die von beiden Regierungen als unerlässlich bezeichnete Parität in der Bauausführung geboten.

Der **Vorsitzende** konstatiert, daß endlich die Basis für eine Einigung gefunden sei und ersucht den gemeinsamen Finanzminister, das Ergebnis der Verhandlungen zum Zweck einer Beschlußfassung zu formulieren.

Der **k. u. k. gemeinsame Finanzminister** resumiert das Ergebnis der Beratungen in folgender Weise:

1. Die bosnisch-herzegowinische Verwaltung erhält die Ermächtigung, die von ihr verfaßten drei Eisenbahnvorlagen dem Landtage zur verfassungsmäßigen Behandlung vorzulegen.

2. Es ist ein prinzipieller Beschluß gefaßt worden, daß auf Kosten beider Regierungen eine westliche und eine östliche Linie als normalspurige Hauptbahn gebaut werden soll, ^bund wurde eine Einigung darüber erzielt, daß in Ausführung dieses Beschlusses zunächst einerseits die Bahn von Jajce über Bugojno nach Prozor, andererseits die Bahn von Šamac nach Dobož auf Kosten beider Regierungen herzustellen sein wird.^b

3. Gleichzeitig mit der Ausführung der drei bosnischen Linien sollen auch die sub 2 erwähnten Bahnen gebaut werden.

4. Die bosnisch-herzegowinische Regierung ist beauftragt, die legislative Behandlung ihrer Eisenbahn- und Investitionsvorlagen durchzuführen. Die faktische Bauausführung der bosnischen Linien darf aber nicht in Angriff genommen werden vor dem Baubeginn der sub 2 genannten Bahnen.

Die **beiden Ministerpräsidenten** erklären sich mit dieser Formulierung einverstanden, betonen aber ausdrücklich, daß alle von der k. k. beziehungsweise kgl. ung. Regierung im Laufe der gegenwärtigen Verhandlungen abgegebenen Erklärungen aufrecht erhalten bleiben, sofern sie nicht durch einen der obigen vier Punkte ausdrücklich aufgehoben wurden.

Der **Vorsitzende** konstatiert, daß durch diese Erklärungen der beiden Ministerpräsidenten nunmehr ein befriedigendes Einverständnis über die Behandlung der bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnfragen erzielt worden sei.

^{b-b} *Einfügung.*

Der gemeinsame Finanzminister und der Landeschef von Bosnien und der Herzegowina sprechen beiden Regierungen ihren Dank für ihr im Interesse Bosniens und der Herzegowina hiemit bekundetes wohlwollendes Entgegenkommen aus.⁹

Schließlich teilt der gemeinsame Finanzminister mit, daß am 1. Dezember laufenden Jahres mit der fakultativen Kmetenablösung begonnen werden soll¹⁰ und daß er zu diesem Zwecke bei österreichischen und ungarischen Bankinstituten für die Dauer beiläufig eines Jahres einen Kontokorrentvorschuß von 5 Millionen Kronen aufzunehmen beabsichtige, wozu er sich die Ermächtigung beider Regierungen erbitte. Nach näheren Ausführungen Baron Buriáns erklärt der k. k. Finanzminister, daß er prinzipiell keine Einwendung erhebe, vor definitiver Schlußfassung aber doch um aktenmäßige Mitteilung dieser Angelegenheit ersuche, was Baron Burián zusagt.

Hierauf schließt der Vorsitzende die Sitzung.

Aehrenthal

Ah. E. fehlt.

Nr. 25 Gemeinsamer Ministerrat, Wien, 29. Oktober 1911

RS. (und RK.)

Gegenwärtige: der k. k. Ministerpräsident Dr. Freiherr v. Gautsch (7. 11.), der kgl. ung. Ministerpräsident Graf Khuen-Héderváry, der k. u. k. gemeinsame Finanzminister Freiherr v. Burián, der k. u. k. Kriegsminister GdI. Ritter v. Auffenberg, der k. k. Finanzminister Dr. Meyer (10. 11.), der kgl. ung. Finanzminister Dr. v. Lukács, der k. u. k. Marinekommandant und Chef des Kriegsministeriums, Marinesektion, Admiral Graf Montecuccoli (13. 12.).

Protokollführer: Hof- und Ministerialrat Ritter v. Günther.

Gegenstand: Vorbesprechung über das gemeinsame Budget für das Jahr 1912.

⁹ Auf Vortrag Buriáns v. 31. 10. 1911 wurde der Gesetzentwurf für den bosnisch-herzegowinischen Landtag über die Finanzierung der zu bauenden Landesbahnen Franz Joseph vorgelegt, der mit Ah. E. v. 9. 11. 1911 resoliert wurde, HHSStA., Kab. Kanzlei, KZ. 3243/1911. Mit Vortrag v. 31. 10. 1911 erbat Burián, den Gesetzentwurf über den Bau der drei Landesbahnen im bosnisch-herzegowinischen Landtag einbringen zu dürfen. Diesem Vortrag wurde mit Ah. E. v. 9. 11. 1911 entsprochen, ebd., KZ. 3244/1911. Da der bosnisch-herzegowinische Landtag nicht bereit war, diese Gesetzentwürfe zu akzeptieren, musste die Frage der bosnischen Bahnbauten erneut im gemeinsamen Ministerrat beraten werden; Fortsetzung in GMR. v. 14. 4. 1912, GMKPZ. 492.

¹⁰ Zur Kmetenablösung siehe GMR. v. 28. 2. 1910, GMCPZ. 478.