

## Nr. 29 Gemeinsamer Ministerrat, Wien, 2. Mai 1912

*RS. (und RK)*

Gegenwärtige: der k. k. Ministerpräsident Graf Stürgkh (10. 5.), der kgl. ung. Ministerpräsident v. Lukács, der k. u. k. Kriegsminister GdI. Ritter v. Auffenberg, der k. u. k. gemeinsame Finanzminister Ritter v. Biliński (24. 5.), der k. k. Handelsminister Ritter v. Roessler (8. 6.), der k. k. Eisenbahnminister Freiherr v. Forster, der kgl. ung. Finanzminister Teleszky, der kgl. ung. Handelsminister v. Beöthy, der Sektionschef des k. k. Finanzministeriums Freiherr v. Engel.

Protokollführer: Legationssekretär Alexander Graf Hoyos.

Gegenstand: Bosnische Bahnen.

*keine KZ. – GMKPZ. 493*

Protokoll des zu Wien am 2. Mai 1912 abgehaltenen Ministerrates für gemeinsame Angelegenheiten unter dem Vorsitze des Ministers des k. u. k. Hauses und des Äußern Grafen Berchtold.

Der **Vorsitzende** eröffnet die Sitzung mit der Mitteilung, Se. k. u. k. apost. Majestät hätten ihn zu beauftragen geruht, eine gemeinsame Ministerkonferenz zum Zwecke der endgiltigen Beschlußfassung über das bosnisch-herzegovinische Eisenbahnprogramm einzuberufen.<sup>1</sup>

Indem er die Anwesenden begrüße, möchte er sie einleitend auf den hohen Wert aufmerksam machen, den Se. Majestät vom Standpunkte der landesfürstlichen Fürsorge für die einverlebten Ländergebiete und auch als oberster Kriegsherr im Interesse der militärischen Schlagfertigkeit auf das Zustandekommen des Eisenbahnprogrammes in jenen Ländern lege und daß der Ah. Herr die zusehnde Erwartung hege, daß in dieser Konferenz eine Einigung über den Gegenstand erfolgen werde.

Aus den Unterredungen, die Graf Berchtold über das Eisenbahnprogramm mit dem Herrn gemeinsamen Finanzminister sowie den beiden Herren Ministerpräsidenten gehabt habe, habe er allerdings die Überzeugung gewinnen müssen, daß noch eine nicht unbedeutende Divergenz in den einschlägigen Anschauungen der maßgebenden Faktoren bestehe. Diese Divergenzen seien jedoch nicht solcher Art, als daß sie nicht eine Überbrückung denken oder hoffen ließen, er möchte namentlich auf den glücklichen Umstand verweisen, daß die Schwierigkeiten jetzt nicht finanzieller Natur seien, sondern sich lediglich auf die Fixierung der Trasse beschränken.

In dieser Richtung bitte er Seine Exzellenz den Herrn gemeinsamen Finanzminister, ein Bild über den derzeitigen Stand der bisher gepflogenen Pourparlers geben zu wollen.

<sup>1</sup> *Die bosnische Eisenbahnfrage war zuletzt in GMR. v. 14. 4. 1912, GMKPZ. 492, zur Sprache gekommen.*

Der gemeinsame Finanzminister leitet seine Ausführungen mit der Bemerkung ein, er wolle die Zeit der Anwesenden nicht durch eine eingehende Wiedergabe aller der Wechselfälle, die die bosnische Bahnfrage schon durchgemacht habe, in Anspruch nehmen. Als er das gemeinsame Finanzministerium übernahm, hätte als jüngste Phase dieser Angelegenheit, der Beschluß des gemeinsamen Ministerrates vom 30. Oktober 1911 vorgelegen,<sup>2</sup> laut welchem zwei normalspurige Hauptbahnen auf Kosten der Monarchie ausgebaut werden sollten, wogegen die bosnisch-herzegowinische Landesverwaltung den Ausbau von drei Landesbahnen auf sich genommen hätte.

Herr v. Biliński habe sich sehr bald davon überzeugt, daß eine Durchführung des Programmes in dieser Gestalt mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten der parlamentarischen Erledigung des hiezu erforderlichen Gesetzes im österreichischen Reichsrate für absehbare Zeit nicht zu erwarten sei. Er sei deshalb an die beiden Regierungen mit neuen Vorschlägen herantreten, die kurz resümiert dahin gingen, man möge ihm die Ermächtigung erteilen, von den Delegationen für 60 Jahre aus gemeinsamen Mitteln einen jährlichen Zuschuß von 12 Millionen Kronen zum bosnischen Budget zu verlangen, um mit diesem Betrage die Verzinsung und Amortisation eines bosnischen Eisenbahnanlehens für den Ausbau der beiden Hauptlinien bestreiten zu können.<sup>3</sup> Seine Vorschläge seien auf berechtigte staatsrechtliche Bedenken bei der kgl. ung. Regierung gestoßen, im Verlaufe der Verhandlungen habe es sich aber gezeigt, daß die kgl. Regierung prinzipiell nichts dagegen hätte, wenn den annektierten Ländern auf gemeinsame quotenmäßig verteilte Kosten der Betrag von 4 858 086 Kronen jährlich durch 60 Jahre ausbezahlt würde, und zwar als Ersatz für den bisher von der Landesregierung bestrittenen Dienst der Obligationen der rein strategischen Bahnen Sarajewo—Ostgrenze und Gabela—Landesgrenze.

Mit Rücksicht hierauf habe er das ursprüngliche Bauprogramm eingeschränkt und für alle in den beiden Ländern projektierten Bahnbauten eine Investition von rund 166 Millionen Kronen in Aussicht genommen. Zur Verzinsung und Amortisierung eines in dieser Höhe geplanten bosnischen Eisenbahnanlehens beabsichtige er in erster Linie den vorerwähnten, von beiden Regierungen zur Verfügung gestellten Betrag von 4 858 086 Kronen zu verwenden. Der Restbetrag an Zinsen und Amortisation per 5,2 Millionen Kronen werde aus Landesmitteln bestritten werden. Mit dem 166 Millionenanlehen wolle er die nachfolgenden Strecken ausbauen:

Auf der Westseite:

1. Neubau der Strecke Banjaluka—Jajce (normalspurig): 36 Millionen;
2. Normalisierung der Strecke Jajce—Bugojno und Neubau Bugojno—Prozor: 30 Millionen;

<sup>2</sup> Gemeint ist der GMR. v. 28. und 29. 10. 1911, GMKPZ. 488.

<sup>3</sup> Zum Schreiben Bilińskis an beide Ministerpräsidenten v. 18. 3. 1912 siehe GMR. v. 14. 3. 1912, GMKPZ. 491, Anm. 9.

3. Schmalspuriger Ausbau der von der österreichischen Regierung und der bosnischen und dalmatinischen Bevölkerung dringend gewünschten Bahn Bugojno–Aržano: 34 Millionen.

Die auf der Westseite noch geplante Bahn Novi–Bihać würde vorderhand nicht gebaut werden.

Auf der Ostseite würden zum Ausbau gelangen:

1. Die Bahn Šamac–Doboj, die einst mit der Bahn Bugojno–Aržano, dann auch mit der Bahn Banjaluka–Jajce in ein Junktum gebracht worden sei. Baukosten: 20 Millionen.

2. Die sogenannte Posavinabahn: 26 Millionen!

3. Von der Linie Tuzla–Sarajewo die Teilstrecke Tuzla–Kladanj: 20 Millionen.<sup>4</sup>

Seine finanziellen Vorschläge hätten bei den beiden Regierungen Anklang gefunden, nicht so aber die Auswahl der zu bauenden Bahnen. Die ungarische Regierung bestehe darauf, daß er die Linien Bugojno–Aržano und Tuzla–Kladanj nicht in das Programm einbeziehe, dafür aber Novi–Bihać baue, er könne aber hierauf mit Rücksicht auf die Stimmung in Bosnien unmöglich eingehen. Auf eine telegraphische Anfrage habe der bosnische Landeschef sich in der entschiedensten Weise dahin ausgesprochen, daß eine Eisenbahnvorlage, in welcher die beiden Strecken Bugojno–Aržano und Tuzla–Kladanj nicht einbegriffen wären, im Landtage gar keine Aussicht habe, zur Annahme zu gelangen. Wenn die ungarische Regierung auf ihrem Standpunkte verharre, würde somit in Bosnien überhaupt keine Bahn gebaut werden. Er müsse seinerseits vor den Folgen einer solchen Politik warnen. Der bosnische Landtag und das durch die Einführung der Verfassung gestärkte Selbstbewußtsein der Bevölkerung seien Faktoren, über die er nicht hinweggehen könne. Die wesentlichsten Gravamina der politischen Kreise Bosniens beruhten auf der Verzögerung des Eisenbahnbaues. Wenn man so fortfahre, könne er für nichts gutstehen; man dürfte dann den schwersten politischen Verwicklungen begegnen.

Der kgl. ung. Ministerpräsident betont, er wolle sich nicht auf die Besprechung der Einzelfragen einlassen, sondern nur im allgemeinen zu der in Verhandlung stehenden Frage Stellung nehmen. Die Besprechung der Details könnte dann durch die Herren Ressortminister erfolgen. Man dürfe die ganze Angelegenheit nicht so behandeln, als wäre in derselben bisher noch gar nichts geschehen. Nach langwierigen Beratungen und Überwindung sehr erheblicher Schwierigkeiten sei in dem gemeinsamen Ministerrate vom 30. Oktober 1911 eine Einigung erzielt worden, die nach Ansicht aller Teilnehmer als durchaus befriedigend angesehen wurde. Man sei damals überzeugt gewesen, ein gutes und vollständiges Werk geschaffen zu haben. Warum werde jetzt alles wieder umgestoßen? Der Herr gemeinsame Finanzminister habe gegen die Durchführung des ursprünglichen Programmes von allem Anfange an Schwierigkeiten geltend ge-

<sup>4</sup> Schreiben (Abschrift) Bilińskis an Stürgkh v. 19. 4. 1912, FA., FM., allg., Z. 26536/1912.

macht, er sei dann mit staatsrechtlich undurchführbaren Vorschlägen hinsichtlich der Gewährung eines 12 Millionenzuschusses durch die Delegationen hervorgetreten und wollte mit dieser Subvention nicht nur die protokollarisch vereinbarten Bahnlinien, sondern noch andere Bahnen bauen. Dann habe er seine Wünsche auf einen Zuschuß von 4,8 Millionen Kronen reduziert, hiebei aber die von ihm gewünschten und im Oktoberprotokoll nicht enthaltenen neuen Bahnlinien beibehalten. Der finanzielle Vorschlag Herrn v. Bilińskis sei in seiner jetzigen Gestalt für die ungarische Regierung annehmbar, eine Erweiterung oder Änderung des ursprünglichen Bauprogrammes könne sie aber nicht zugeben. Der Bau der Teilstrecke Tuzla–Kladanj würde für Ungarn ein Präjudiz schaffen, man wäre dann genötigt, diese Linie bis Sarajewo auszubauen, wogegen der ungarischen Regierung im Oktober 1911 die Wahl zwischen den Linien Šamac–Doboj–Sarajewo und Tuzla–Sarajewo offen gelassen wurde. In prinzipieller Hinsicht stellt Herr v. Lukács fest, daß die ungarische Regierung keine Verschiebung der jetzt bestehenden wirtschaftlichen Kräfteverhältnisse der beiden Staaten der Monarchie durch den Ausbau der bosnischen Bahnen zugeben könne. Eine Beteiligung Ungarns an dem Bau der Linie Bugojno–Aržano könne im ungarischen Reichstage unmöglich begründet werden. Unter diesen Umständen bleibe für das gemeinsame Finanzministerium nichts anderes übrig, als das ursprüngliche Oktoberprogramm in beschränktem Umfange wieder herzustellen und auf jede Trassenänderung zu verzichten. Wenn man in Bosnien mehr Bahnen brauche, müsse man sich eben zu größeren Aufwendungen aus eigenen Mitteln entschließen. Übrigens sei es ohnedies technisch nicht möglich, das ganze Programm sofort zur Ausführung zu bringen, man sollte die Entscheidungen daher nicht so übereilen.

Der k. k. Ministerpräsident will seinen Ausführungen auch einige generelle Bemerkungen voraussenden, die insbesondere die vom kgl. ung. Ministerpräsidenten berührte Frage, ob Modifikationen des Oktoberprogrammes überhaupt nötig waren, betreffen sollen. Er habe gleich nach Einsichtnahme in die von seinem Amtsvorgänger im Ministerrat vom 30. Oktober v. J. eingegangenen Verpflichtungen die Überzeugung gewonnen, daß eine bosnische Bahnvorlage in diesem Jahre im österreichischen Reichsrat nicht durchzubringen wäre. Abgesehen hievon habe er es auch für sehr wichtig erachtet, daß die Wünsche der Bevölkerung von Bosnien und der Herzegowina, die durch das Oktoberprogramm keineswegs befriedigt waren, Berücksichtigung finden sollten. Aus diesen Gründen habe sich naturgemäß die Notwendigkeit ergeben, das ursprüngliche Programm zu modifizieren und bei dieser Gelegenheit habe es sich gezeigt, daß die Linie Bugojno– respektive Prozor–Aržano ein wesentliches bosnisches Interesse bilde. Die modifizierten Vorschläge bildeten jetzt den Gegenstand der Diskussion, sie trügen den Wünschen der bosnischen Bevölkerung Rechnung und auch über ihre finanzielle Fundierung sei man einig geworden. Er müsse übrigens bemerken, daß auch die kgl. ung. Regierung nicht mehr auf der Basis der im Oktober v. J. getroffenen Vereinbarungen stehe. Damals habe sie die Frage, ob die Linie Tuzla–Sarajewo ausgebaut oder die Linie Doboj–Sarajewo normalisiert

werden solle, noch offen gelassen, jetzt bestehe sie entgegen den Wünschen aller Interessenten in den beiden annektierten Ländern auf der zweiten Alternative. Die Normalisierung der Strecke Doboj–Sarajewo würde unverhältnismäßig viel kosten, gegen dieselbe sprächen auch militärische Bedenken, da Sarajewo während der Umbauzeit von der Monarchie abgeschnitten wäre.

Im Oktoberprogramm habe die kgl. ung. Regierung ferner auch zugegeben, daß die normalspurige bosnische Westbahn von Jajce aus den normalspurigen Anschluß bis Sarajewo erhalten solle, sobald die den wirtschaftlichen Interessen Ungarns dienende Linie von Šamac bis nach Sarajewo normalspurig ausgebaut wäre. Auch hievon sei die ungarische Regierung, soweit seine Informationen reichten, jetzt abgekommen. Unter diesen Umständen sei es nicht möglich, auf Basis des Oktoberprotokolls weiter zu verhandeln, es müsse eine neue Grundlage gefunden werden, die den Interessen aller beteiligten Faktoren entspreche und insbesondere den strategischen und wirtschaftlichen Anforderungen der beiden Länder Rechnung trage.

Wenn vom kgl. ung. Minister als Grundsatz aufgestellt worden sei, daß das bestehende Kräfteverhältnis der beiden Staaten der Monarchie in Bosnien gewahrt bleiben müsse, so sehe er sich seinerseits genötigt, darauf hinzuweisen, daß vorderhand Ungarn allein Vorteile aus dem bosnischen Bahnnetz ziehe und daß die österreichische Regierung eine Petrifizierung dieses einseitigen Kräfteverhältnisses nicht zugeben könne.

Die ungarische Regierung verlange jetzt, daß die einzige tatsächlich im österreichischen Interesse gelegene Linie Bugojno–Aržano auf Kosten der k. k. Regierung gebaut werde. Dies widerspreche den Bestimmungen des Gesetzes vom 8. Juni 1902,<sup>5</sup> welches den Bau dieser Strecke auf gemeinsame Kosten im Junktin mit der Strecke Šamac–Doboj vorsehe. Die österreichische Regierung habe sich allerdings im Paraphierungsprotokoll des Ausgleiches vom Jahre 1907 das Recht vorbehalten, diese Linie auch auf eigene Kosten zu bauen respektive als Privatbahn ausbauen zu lassen.<sup>6</sup> Hiedurch sei aber das gesetzlich begründete Junktin mit der Linie Šamac – Doboj und das Recht zum Ausbau auf gemeinsame Kosten in keiner Weise tangiert worden. Das Fortbestehen des Junktins sei in der Ministerratssitzung vom 30. Oktober v. J. ausdrücklich von dem k. k. Ministerpräsidenten Baron Gautsch betont worden.

Der kgl. ung. Finanzminister entgegnet hierauf, daß nach Ansicht der kgl. ung. Regierung das durch das Gesetz vom Jahre 1902 festgesetzte Junktin zwischen den beiden Linien Šamac–Doboj und Bugojno–Aržano da-

<sup>5</sup> Für Cisleithanien Gesetz v. 8. 6. 1902, RGL. Nr. 118/1902, für Ungarn GA. XIII/1902, in beiden Fällen § 3.

<sup>6</sup> Vermutlich Schlussprotokoll des Vertrages betreffend die Regelung der wechselseitigen Handels- und Verkehrsbeziehungen zwischen den im Reichsrat 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 RGL. Nr. 278/1907, in Ungarn GA. LIV/1907.

durch aufgehoben worden sei, daß der Ministerrat vom Oktober 1911 an Stelle des alten ein neues Junktim zwischen den Linien Šamac–Doboj und Banjaluka–Jajce aufstellte. Er müsse im allgemeinen betonen, daß die kgl. ung. Regierung noch ganz auf dem Standpunkte des Ministerratsprotokolles vom 30. Oktober 1911 stehe. Damals habe man Ungarn die Entscheidung über die Wahl der östlichen normalspurigen Bahn nach Sarajewo offen gelassen, jetzt wolle man diese Wahl durch den Bau der Teilstrecke Tuzla–Kladanj präjudizieren.

Was den Anschluß der westlichen Linie nach Sarajewo anbelange, so bestimme das Ministerratsprotokoll vom Oktober v. J., daß die eventuelle Linie Jajce–Sarajewo erst dann in Angriff genommen werden könne, wenn eine östliche Verbindung bereits hergestellt sei.

Der kgl. ung. Ministerpräsident möchte nochmals auf die Bemerkungen des Herrn gemeinsamen Finanzministers zurückkommen, wonach das Oktoberprogramm am Widerstande der bosnisch-herzegowinischen Bevölkerung und des Landeschefs gescheitert sei. Er müsse hiegegen einwenden, daß FZM. Potiorek an dem Ministerrate vom 29. Oktober teilgenommen habe und sich damals mit dessen Ergebnis ganz einverstanden erklärte. Übrigens müsse man auch bedenken, daß die Beschlüsse dieses Ministerrates in Ungarn bekannt worden seien und die öffentliche Meinung in beiden Staaten der Monarchie damals durch das von Baron Burián veröffentlichte Preßcommuniqué für ein bestimmtes Projekt vorbereitet wurde. Es würde jetzt schwer fallen, eine Änderung desselben zu motivieren.

Diesem Einwande gegenüber betont Herr v. Biliński, daß FZM. Potiorek sich erst nach seiner Rückkehr vom Ministerrate in Sarajewo davon überzeugen konnte, daß die Durchführung des Oktoberprogramms in Bosnien mit Rücksicht auf die Stimmung des Landtages unmöglich wäre und daß alle dortigen Kreise auf dem Ausbaue der Linien Bugojno–Aržano und Tuzla–Sarajewo bestehen würden.

Der k. k. Ministerpräsident kommt auf die Bemerkungen des kgl. ung. Finanzministers hinsichtlich des Ausbaues des westlichen Bahnanschlusses nach Sarajewo zurück und nimmt mit Befriedigung zur Kenntnis, daß nach Ansicht der kgl. ung. Regierung im Sinne des Oktoberprotokolles nach Fertigstellung der östlichen normalspurigen Verbindung mit Sarajewo auch der normalspurige Anschluß der westlichen Hauptlinie an die Landeshauptstadt ausgebaut werden solle.

Der kgl. ung. Finanzminister berichtigt diese Feststellung dahin, daß das Oktoberprotokoll nur den eventuellen Ausbau des westlichen Anschlusses von der Fertigstellung des östlichen abhängig gemacht, keineswegs aber normiert habe, daß die Verbindung Jajce–Sarajewo auch sofort nach der östlichen Trasse ausgebaut werden müsse.

Es entspinnt sich nun noch eine längere Diskussion über die Frage, inwieferne das gesetzlich statuierte Junktim für den Bau der Linien Šamac–Doboj und

Bugojno–Aržano durch das im Oktoberprogramm vereinbarte Junktum „Šamac–Doboj“ und „Banjaluka–Jajce“ aufgehoben worden sei.

Die Vertreter der kgl. ung. Regierung und auch der k. k. Eisenbahnminister neigen zur Ansicht, daß das gesetzliche Junktum Bugojno–Aržano [und] Šamac–Doboj durch die Vereinbarungen des Oktoberprotokolles aufgehoben worden wäre, sobald beide Legislativen dem Ministerratsbeschlusse Gesetzeskraft verliehen hätten, wogegen der gemeinsame Finanzminister und auch der k. k. Ministerpräsident dies bestreiten und überdies hervorheben, daß die gesetzliche Verpflichtung, die Linie Bugojno–Aržano auf Kosten der Monarchie auszubauen, selbst dann fortbestehen würde, wenn das Junktum mit der Linie Šamac–Doboj tatsächlich nicht mehr anerkannt würde.

Der k. k. Ministerpräsident macht dieser Diskussion ein Ende, indem er betont, daß man durch spitzfindige Interpretationen dieser Art nur Zeit verliere, ohne zu einer Einigung zu gelangen. Er glaube daher vorschlagen zu sollen, daß man bei Wahrung des Grundsatzes der Gleichberechtigung aller Teile auf neuer Grundlage einen Ausgleich suchen möge.

Man dürfe nicht vergessen, daß das Programm des Herrn gemeinsamen Finanzministers in seiner letzten Gestalt der ungarischen Volkswirtschaft drei neue Einbruchstationen nach den annektierten Ländern sichere. Für Österreich und auch für die militärischen Interessen der Monarchie habe die in Prozor endende normalspurige Bahn von Doberlin, solange sie nicht bis Mostar ausgebaut werde, weder wirtschaftliche noch strategische Bedeutung. Gerade um in wirtschaftlicher Beziehung diesen Nachteil, wenn auch nur zum kleinsten Grade, auszugleichen, müsse die k. k. Regierung auf dem Bau der Linie Bugojno–Aržano bestehen. Ohne diese wäre es ganz unmöglich, im österreichischen Reichsrat irgend jemanden zu überzeugen, daß finanzielle Opfer gebracht werden müßten. Er wolle aber das tunlichste Entgegenkommen zeigen und sei auch, bei Wahrung des Standpunktes, daß die Linie Bugojno–Aržano unbedingt gebaut werden müsse, bereit, vorbehaltlich des Einverständnisses der militärischen Kreise, in anderer Richtung Konzessionen zu machen. So habe er die Möglichkeit ins Auge gefaßt, vorerst auf den Ausbau der Linie Bugojno–Prozor zu verzichten.

Der Vorsitzende glaubt diesem Vorschlage gegenüber betonen zu müssen, daß dem raschen normalspurigen Ausbau der westlichen Hauptlinie bis Mostar als wichtigster Vormarschlinie vom militärischen Standpunkte aus die größte Bedeutung beizumessen ist. Er wirft die Frage auf, ob es nicht möglich wäre, sich dahin zu einigen, daß die in strategischer Hinsicht anscheinend weniger wichtige Strecke Bugojno–Aržano aufgegeben, die Hauptlinie aber über Prozor hinaus nach Rama ausgebaut würde, von wo dann die Truppen auf der schon bestehenden schmalspurigen Bahn bis nach Mostar befördert werden könnten.

Der k. u. k. Kriegsminister widerlegt die Annahme, als habe die Strecke Bugojno–Aržano keine militärische Bedeutung.

Der k. u. k. gemeinsame Finanzminister möchte den Wünschen der kgl. ung. Regierung seinerseits auch entgegenkommen und daher

in Erwägung ziehen, ob man nicht an Stelle der Teilstrecke Tuza–Kladanj die Linie Prozor–Rama ausbauen könnte. Er müsse zwar betonen, daß dies im bosnisch-herzegowinischen Landtage sehr unangenehm berühren würde, wäre aber doch bereit, die Verantwortung hierfür auf sich zu nehmen.

Auf Ansuchen des Vorsitzenden ergreift der k. u. k. Kriegsminister das Wort, um sich über die strategischen Gesichtspunkte des Bauprogrammes zu äußern.

GdI. Ritter v. Auffenberg leitet seine Ausführungen mit der Bemerkung ein, es könne im allgemeinen als Axiom gelten, daß in einem Lande, das, wie Bosnien, erst der Kultur erschlossen werden müsse, jede in wirtschaftlicher Beziehung wertvolle Bahn auch strategische Bedeutung besitze.

Wenn man nun an der Hand der Karte die einzelnen projektierten Bahnen von diesem Gesichtspunkte aus beurteile, müsse man, von Osten beginnend, feststellen, daß bei der Posavinabahn, über deren große wirtschaftliche Bedeutung er keine Worte zu verlieren brauche, die Strecke Rača–Bjelina–Tuzla die größte strategische Wichtigkeit habe und für einen Aufmarsch gegen Serbien in erster Linie in Betracht komme. Die Parallellinie Brčka–Tuzla habe allerdings wenig militärischen, dafür aber umso größeren kommerziellen Wert. Die Verbindung Šamac–Doboj sei sowohl in wirtschaftlicher als auch in strategischer Hinsicht sehr wichtig, letzteres insbesondere als kürzester Weg von Ungarn nach Sarajewo.

Die Linie über Tuzla nach Sarajewo würde in militärischer Hinsicht diesen Zweck in gleicher Weise erfüllen. Es sei von den großen Schwierigkeiten die Rede gewesen, die dem Ausbaue dieser Bahn in technischer Hinsicht entgegenstünden und man habe ungarischerseits auch darauf hingewiesen, daß die Bahn sich niemals rentieren könne, weil sie durch arme Gegenden führe. Demgegenüber müsse er als genauer Kenner des Landes bemerken, daß gerade die zwischen Tuzla und Sarajewo liegenden Gebiete wegen ihres Waldreichtums und der großen unberührten Erzlager eine sehr große wirtschaftliche Zukunft hätten, wenn diese Bahn gebaut werden könnte. Auch könnten die technischen Schwierigkeiten durch entsprechende Tunnelbauten überwunden werden. In militärischer Hinsicht würde er aber auf der Wahl dieser Trasse nicht insistieren; die westlicher gelegene Verbindung Šamac–Doboj–Sarajewo habe den Vorteil für den Truppentransport, daß sie weiter von der serbischen Grenze entfernt sei und daher weniger Bewachung erfordere. Was die Befürchtung anbelange, daß Sarajewo ganz vom Weltverkehr abgeschnitten würde, wenn man die Normalisierung der schmalspurigen Bahn Doboj–Sarajewo durchführe, bevor eine zweite Verbindung über Tuzla ausgebaut sei, so glaube er, daß auf der Strecke Doboj–Sarajewo eine Unterbrechung des Verkehrs während der Normalisierung vermieden werden könnte. Allerdings würde der Umbau dieser Bahn mit sehr hohen Kosten verbunden sein, da man eigentlich die ganze Bahn neu herstellen müsse. Unter 55 bis 60 Millionen Kronen wäre dies nicht ausführbar.

Auf die westlichen Bahnprojekte übergehend, betont der Herr Kriegsminister, daß für die strategischen Interessen der Monarchie der normalspurige Ausbau der



Linie Doberlin–Banjaluka–Jajce bis Mostar weitaus die größte Wichtigkeit habe: Er könne vor den Anwesenden ganz aufrichtig sprechen und müsse unumwunden erklären, daß die österreichisch-ungarischen Streitkräfte in der Herzegowina im Falle eines Krieges mit Montenegro in eine höchst unangenehme und gefährliche Lage geraten könnten. Nach einwandfreien Berechnungen könnten die Montenegriner am 7. Tage nach dem Ausbruche des Krieges mit einem gut ausgerüsteten Heere von 30–40 000 Mann vor Mostar sein, wo nur 4–6000 k. u. k. Truppen zur Verfügung ständen. Unsere ersten Verstärkungen würden im günstigsten Falle bei tadellosem Funktionieren aller jetzt zur Verfügung stehenden Bahnverbindungen am 14. Tage in Mostar eintreffen können. Die dortigen Befestigungen seien ganz veraltet und würden einer Beschießung durch das moderne Artilleriematerial, das Montenegro in den letzten Jahren von Rußland und Italien geschenkt habe, nicht drei Stunden lang standhalten können. Unter diesen Umständen müsse er es als eine Notwendigkeit erster Ordnung bezeichnen, daß die westliche Hauptbahn schon jetzt bis Rama ausgebaut und dann die Normalisierung der Strecke bis Mostar so bald als möglich zu Ende geführt werde.

Auf die Strecke Bugojno–Arzano übergehend, betont der Herr Kriegsminister, daß dieselbe in strategischer Hinsicht insbesondere für die Marine von großer Bedeutung sei, da sie im Mobilisierungsfalle die Beförderung der Marinereservisten aus Kroatien und Ungarn an die Küste zu bewerkstelligen hätte. Im Jahre 1908 habe die Mobilisierung der Marine eine erhebliche Verzögerung erfahren, weil zur Beförderung der Reservisten aus den Hinterländern Dalmatiens keine direkte Bahnverbindung zur Verfügung stand. Die Bahn sei auch notwendig zur Verteidigung Dalmatiens und führe überdies durch ein Gebiet, welches eine ausgezeichnete Pferdezucht besitze und schon jetzt trotz der schlechten Verbindungen Pferde nach Italien exportiere.

Seiner Ansicht nach könnten die von ihm genannten Linien, die sowohl in strategischer als auch in wirtschaftlicher Beziehung als Bahnen erster Ordnung zu betrachten seien, eine geeignete Grundlage für einen entsprechenden Ausgleich aller Interessen bilden. Er erlaube sich daher, einen Appell an die Versammlungen zu richten, in diesem Sinne zur Angelegenheit Stellung zu nehmen.

Es beginnt nun eine ziemlich lebhafte Debatte, die sich hauptsächlich um die Frage dreht, ob der normalspurige Ausbau der westlichen Hauptlinie bis Mostar mit Rücksicht auf die vom k. u. k. Kriegsminister geltend gemachten militärischen Argumente schon jetzt durchgeführt werden könnte.

Der Herr gemeinsame Finanzminister bemerkt, daß dies sein ursprüngliches Projekt in finanzieller Hinsicht um etwa 30–40 Millionen Kronen verteuern würde und er mit Rücksicht hierauf eine Erhöhung des Zuschusses der beiden Regierungen anzufordern genötigt wäre.

Die beiden Herren Ministerpräsidenten bemerken, daß durch Aufwerfen der Frage einer neuerlichen Erweiterung des Bauprogrammes des gemeinsamen Finanzministeriums eine neue Situation geschaffen sei und daß sie die diesbezügliche Anregung Herrn v. Bilińskis vorerst nur zur Kenntnis neh-

men und sich deren genaue Überprüfung vorbehalten müßten. Insbesondere der kgl. ung. Ministerpräsident betont den Umstand, daß er nicht in der Lage sei, zu der Frage der Erweiterung des Programmes Stellung zu nehmen, bevor er dieselbe im ungarischen Ministerrate zur Sprache gebracht hätte.

Der kgl. ung. Finanzminister macht die Anwesenden darauf aufmerksam, daß das nunmehr erweiterte Projekt des Herrn gemeinsamen Finanzministers eine sehr erhebliche Verschiebung des Kräfteverhältnisses zum Nachteile Ungarns bedeute, da die westliche Hauptstrecke normalspurig bis Mostar ausgebaut und über Aržano mit der Adria verbunden werden würde, wogegen die normalspurige östliche Strecke nur von Šamac nach Doboj gebaut werden solle, die Normalisierung der Verbindung mit Sarajewo aber nicht vorgesehen sei.

Der Herr [ungarische] Finanzminister erklärt, daß die ungarische Regierung der Erweiterung des Programmes unmöglich zustimmen könne, wenn ihr nicht darin der normalspurige Anschluß Doboj–Sarajewo zugesichert würde. Diese Bemerkung wird von Herrn v. Biliński aufgegriffen und er macht den Vorschlag, man möge die Kosten seines Programmes noch weiter bis auf 250 Millionen erhöhen, wodurch allen Wünschen Rechnung getragen werden könne. Eine Anleihe von 250–260 Millionen Kronen würde einen jährlichen Aufwand von rund 15 Millionen Kronen erfordern, wovon die bosnisch-herzegowinische Landesregierung 5 Millionen zahlen könnte und 10 Millionen ihr von den beiden Regierungen zur Verfügung gestellt werden müßten. Herr v. Biliński betont, daß für ihn dem bosnischen Landtage gegenüber noch immer die Schwierigkeit fortbestehe, daß die Bahn Tuzla–Sarajewo, die von einflußreichen Politikern im Lande gewünscht werde, jetzt nicht gebaut werden könne. Er möchte daher von den Anwesenden die Zusicherung erhalten, daß diese Bahn, ebenso wie die normalspurige Verbindung der westlichen Hauptbahn mit Sarajewo gebaut werden würde, sobald die Linie Šamac–Doboj normalspurig bis nach Sarajewo ausgebaut sei.

Der kgl. ung. Finanzminister hat hiegegen nichts einzuwenden, möchte aber festgestellt haben, daß die beiden Linien Tuzla – Sarajewo und Verbindung der Westbahn mit Sarajewo nicht auch auf Kosten der Monarchie zu bauen sein werden und daß die beiden Regierungen keine diesbezügliche Verpflichtung übernehmen können.

Der Herr gemeinsame Finanzminister gibt zu, daß derzeit eine solche Verpflichtung nicht übernommen worden sei, behält sich aber vor, in einigen Jahren, wenn die Frage des Baues dieser beiden Linien spruchreif geworden sein werde, neuerlich an die Regierungen heranzutreten, indem er zu verstehen gibt, daß das Land die Kosten dieser Bahnbauten nicht werde aus eigenen Mitteln bestreiten können.

Nachdem man sich auf Vorschlag des Vorsitzenden dahin geeinigt, für die Durchführung des erweiterten Programmes zwei Bauperioden festzusetzen und Herr v. Biliński sich auf Wunsch des kgl. ung. Finanzministers bereit erklärt hat, die Normalisierung der Strecke Doboj–Sarajewo in der zweiten Bauperiode nach

Tunlichkeit zu beschleunigen, wird der nachstehende Beschluß von dem H e r r n g e m e i n s a m e n F i n a n z m i n i s t e r formuliert:

Die Regierungen nehmen zur Kenntnis und zur Grundlage des weiteren Studiums die Anregung, daß das vom gemeinsamen Finanzminister in der Note vom 19. April 1912, Z. 680/pr., aufgestellte Programm auf die Strecke Prozor–Mostar und auf die Normalisierung der Strecke Doboј–Sarajewo ausgedehnt werde, dagegen die Strecke Tuzla–Sarajewo dermalen entfallen soll.

Die normalspurige Verbindung der Linie Jajce–Prozor mit Sarajewo und eine ebensolche Verbindung Tuzla–Sarajewo wird nach der Normalisierung der Strecke Doboј–Sarajewo zum Baue gelangen.

Zum Zwecke der Deckung des für das obige erweiterte Programm notwendigen Kapitals per rund 260 Millionen Kronen soll die Refundierung der auf die Militärbahn (Ostbahn und Gabela–Landesgrenze) entfallenden Annuitäten per rund 4 858 000 Kronen und eine weitere, auf gesetzlichem Wege sicherzustellende jährliche Beitragsleistung beider Staaten der Monarchie per 5,2 Millionen durch 60 Jahre verwendet werden.

Die Linie Novi–Bihać kann über Beschluß des bosnisch-herzegowinischen Landtages auf Landeskosten gebaut werden.

Bezüglich der Zeitfolge herrscht Einverständnis, daß die Strecke Banjaluka–Jajce einerseits und Šamac–Doboј andererseits, und dann Bugojno–Aržano, die Normalisierung der Strecke Doboј–Sarajewo, die Normalisierung der Strecke Jajce–Mostar und der Bau der Posavinabahn zur Ausführung gelange. Auch wird intern vereinbart, daß die Normalisierungen beschleunigt werden sollen.

Dem gemeinsamen Finanzministerium steht es frei, ohne Benachteiligung der durch diese Zeitfolge sichergestellten Bauführungen auch die später angesetzten Bauten früher zur Ausführung bringen zu lassen.

Die Regierungen kommen darüber überein, daß die Verhandlungen bezüglich der mit der Ausführung dieses Bauprogrammes zusammenhängenden tarifarischen Fragen sofort eingeleitet und ehetunlichst zum Abschlusse gebracht werden sollen.

Auf Wunsch des Herrn gemeinsamen Finanzministers einigt man sich noch dahin, daß eine Besprechung der Herren Ressortminister in dieser Angelegenheit am 8. Mai im k. u. k. gemeinsamen Finanzministerium abgehalten werden soll.

Der V o r s i t z e n d e konstatiert, daß ein bedeutsamer Schritt zur Einigung gemacht worden sei und daß nunmehr die Entscheidung der beiden Regierungen abgewartet werden müßte, ehe zu einer definitiven Beschlußfassung geschritten werden könne.<sup>7</sup> Er erklärt somit den Ministerrat für aufgehoben.

Berchtold

*Ah. E. fehlt.*

<sup>7</sup> Fortsetzung des Gegenstandes in GMR. v. 16. 10. 1912, GMKPZ. 498.