

Nr. 34 Gemeinsamer Ministerrat, Wien, 16. Oktober 1912

RS. (und RK.)

Gegenwärtige: der k. k. Ministerpräsident Graf Stürgkh, der kgl. ung. Ministerpräsident v. Lukács, der k. u. k. Kriegsminister Gdl. Ritter v. Auffenberg, der gemeinsame Finanzminister Dr. Ritter v. Biliński, der k. k. Finanzminister Dr. Ritter v. Zaleski, der kgl. ung. Finanzminister Dr. Teleszky, der k. k. Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster, der kgl. ung. Handelsminister v. Beöthy, der k. k. Handelsminister Dr. Edler v. Schuster.

Schriftführer: Legationsrat Graf Hoyos.

Gegenstand: Bosnische Bahnbauten.

KZ. 57 – GMKPZ. 498

Protokoll des zu Wien am 16. Oktober 1912 abgehaltenen Ministerrates für gemeinsame Angelegenheiten unter dem Vorsitz des k. u. k. Ministers des k. u. k. Hauses und des Äußern Grafen Berchtold.

Der **Vorsitzende** eröffnet die Sitzung, indem er darauf verweist, die beiden Regierungen hätten in dem am 2. Mai l. J. abgehaltenen Ministerrat die finanzielle Unterstützung eines Eisenbahnbauprogrammes in den annektierten Ländern in Aussicht gestellt,¹ wobei ausgemacht worden sei, daß die Verhandlungen hinsichtlich der mit der Ausführung des Programmes zusammenhängenden tarifarischen Fragen sofort eingeleitet und ehetunlichst zum Abschluß gebracht werden sollten.²

Bevor er den Herrn gemeinsamen Finanzminister bitte, das Wort zu ergreifen, um dem Ministerrate eine Mitteilung darüber zu machen, welche Aufnahme seinem Bauprogramme in Bosnien und der Herzegowina zuteil wurde, möchte Graf Berchtold noch seinerseits auf die große Bedeutung hinweisen, welche die bosnische Bahnfrage nicht nur vom Standpunkte der Konsolidierung unseres Besitzstandes in den annektierten Ländern, sondern auch in außenpolitischer Hinsicht besitze.

Die kriegerische Aktion der Balkanstaaten stehe unter dem Zeichen der Emanzipation des Slawentums von fremder Herrschaft. Wenn wir die gerechten Wünsche und Bestrebungen unserer Südslawen nicht unterstützten, liege die Gefahr nahe, daß im Laufe der Zeit unter denselben zentrifugale Kräfte die Überhand gewinnen werden.

Aus diesem Grunde glaube er, den Anwesenden die bosnische Bahnfrage besonders warm anempfehlen zu sollen und bitte nunmehr den gemeinsamen Finanzminister, der Versammlung seinen Standpunkt darzulegen.

¹ Fortsetzung des GMR. v. 2. 5. 1912, GMKPZ. 493.

² Zur Problematik der Tarifbildung in Bosnien-Herzegowina allgemein siehe SCHMID, Bosnien und die Herzegovina 608–612. Zur Position Cisleithaniens siehe den Entwurf eines Schreibens Forsters an Stürgkh aus dem April 1912, AVA., VA., EM., Präs. 652/1912.

Der gemeinsame Finanzminister führt aus, der gemeinsame Ministerrat vom 2. Mai l. J. habe ein provisorisches Linienprogramm festgestellt, welches kurz darauf in einer im gemeinsamen Finanzministerium abgehaltenen interministeriellen Konferenz wieder durchberaten worden sei,³ wobei trotz einiger unbedeutender Streitfragen eine Einigung in Form eines protokollarischen Übereinkommens zwischen den beiden Regierung und dem gemeinsamen Finanzministerium erzielt worden sei. Auf Grund dieser protokollarischen Vereinbarung habe er dann versuchsweise ein Gesetz entwerfen lassen.

Die ungarische Regierung habe die protokollarische Vereinbarung glatt unterschrieben und auch dem Gesetzentwurf unter gewissen Einschränkungen zugestimmt, mit der österreichischen Regierung hätten sich dagegen Schwierigkeiten ergeben, indem diese ihre Zustimmung zu dem ganzen Bauprogramme von dem Resultate der tarifarischen Verhandlungen abhängig gemacht hätte.

Trotzdem habe er während seines Aufenthaltes in Bosnien Verhandlungen mit den Landtagsparteien begonnen und sie von dem Inhalte des Bahngesetzentwurfes in Kenntnis gesetzt. Er habe sich hiezu umsomehr für berechtigt gehalten, als beide Regierungen ihm erklärt hätten, daß der bosnische Landtag vorangehen und die Vorlage votieren müsse, ehe man die einschlägigen Finanzierungsgesetze in den Parlamenten einbringen könnte. Die Verhandlungen in Bosnien hätten anfangs zu keinem Resultate geführt, weil die maßgebenden Politiker im Landtag den sofortigen Bau der Linie Tuzla–Kladanj–Sarajewo als Bedingung für die Annahme des restlichen Programmes aufstellten. Die Verhandlungen mit den Parteien gerieten deshalb auf einen toten Punkt und mußten abgebrochen werden. Später seien die Kroaten und Mohammedaner an ihn herangetreten, und man habe zu einem Kompromiß gelangen können, dem nunmehr auch die Mehrzahl der Serben beigetreten sei.⁴ Danach wäre das ursprüngliche Bauprogramm durch die Normalisierung der Strecke Tuzla–Doboj zu erweitern, die zirka 10 Millionen Kronen kosten würde. Die Bahn Tuzla–Kladanj–Sarajewo habe sich nach der letzten Expertise als eine schwierige, kostspielige Gebirgsbahn erwiesen, man habe in Bosnien selbst eingesehen, daß deren sofortiger Bau das Linienprogramm in finanzieller Hinsicht zu sehr belasten würde; dafür hätten alle maßgebenden Faktoren die normalspurige Verbindung Tuzlas mit Doboj verlangt, weil Tuzla, welches normalspurig mit Brčka verbunden werden solle, nicht vom direkten normalspurigen Verkehr mit Sarajewo abgeschnitten werden dürfe.

³ Im Einsichtsakt des Eisenbahnministeriums v. 8. 5. 1912 wurde die Einladung zu dieser Konferenz erwähnt und bemerkt, dass sie stattgefunden habe, AVA., VA., EM., Präs. 832/1912. Der hier erwähnte Akt mit den Ausführungen über die Konferenz liegt nicht mehr ein.

⁴ Zu den Verhandlungen zur Herstellung einer Landtagsmajorität siehe die Schreiben Potioreks an Biliński in KA., Nachlaß Potiorek B 1503, Karton 1, speziell die Vereinbarung Bilińskis mit den Vertretern Bosnien-Herzegowinas, das Potiorek seinem Schreiben an Biliński v. 20. 9. 1912 beilegte, ebd., Nr. 80, Schreiben Potioreks an Biliński v. 11. 10. 1912, ebd. Nr., 111 und das Übereinkommen zwischen den drei Konfessionen v. 10. 10. 1912, speziell Punkt IX, ebd. Nr. 112.

Er habe dem von der Landtagsmajorität vorgeschlagenen Kompromiß zwar nicht zustimmen können, es aber auf sich genommen, sein Möglichstes zu tun, um die Zustimmung der beiden Regierungen zu demselben einzuholen. Angesichts der großen Summen, welche beim ganzen Bauprogramme in Frage kommen, sei die Mehrbelastung von 10 Millionen Kronen keine sehr bedeutende. Ohne diese Zutat würde der bosnisch-herzegowinische Landtag das Gesetz unter keinen Umständen annehmen. Es spielen hier nicht nur politische, sondern auch finanzielle Interessen einflußreicher serbischer Landtagsabgeordneter eine große Rolle.

Was die wirtschaftliche Bedeutung der Normalisierung der Linie Tuzla–Doboj anbelange, könne man allerdings behaupten, daß sie mehr weniger ein ungarisches Interesse fördere. Es würden hiedurch zwei normalspurige Verbindungen der ungarischen Grenze mit Doboj hergestellt und der Verkehr auf der zu normalisierenden Linie Doboj–Sarajewo verstärkt werden.

Es sei nicht seine Sache zu entscheiden, ob es möglich wäre, hiefür der österreichischen Regierung eine Kompensation zu bieten. Diese könnte nur in der Verbindung der bosnischen Westbahn mit Sarajewo gefunden werden. Diese Verbindung wäre aber bedeutend kostspieliger und schwerer zu bauen, als die Normalisierung der Strecke Tuzla–Doboj.

Eine zweite Änderung, die er im Gesetzentwurf vorschlage, bestehe darin, daß er sich vorbehalten möchte, statt der einfachen Normalisierung der Strecke Doboj–Sarajewo parallel zur bestehenden Schmalspur eine Normalspur zu legen, so daß beide Betriebe möglich wären. Wenn österreichischerseits darauf hingewiesen werde, daß auch diese Änderung des ursprünglichen Bauprogrammes ungarischen Interessen diene, so könne er dies nicht zugeben. Die Beibehaltung der Schmalspur auf der Bosnatalbahn sei im Gegenteil ein eminent österreichisches Interesse und werde dem Verkehr nach Spalato und den anderen dalmatinischen Häfen zugute kommen.

Er könne sich jetzt noch nicht darüber äußern, ob die Parallellinie technisch möglich sein werde, wolle sich aber die Möglichkeit bewahren, sie zu bauen, wenn dies der Fall wäre. Seine Bitte gehe nun dahin, die beiden Regierungen möchten zu einer Einigung gelangen, damit er dem Landtage das Eisenbahngesetz vorlegen könne.

Im Gesetzentwurf selbst möchte er zwei Punkte erwähnen, die von großer Wichtigkeit seien:

1. den Übergang der Militärlinie Doberlin–Banjaluka in das Eigentum des Landes und

2. die Frage der bosnischen Tarifhoheit.

Die ungarische Regierung habe berechtigte Bedenken dagegen geltend gemacht, daß der bosnisch-herzegowinische Landtag berufen sein sollte, über den Übergang von der Monarchie gehörigem Staatsgute in das bosnisch-herzegowinische Eigentum legislativ zu verfügen. Um diesem Bedenken Rechnung zu tragen, gleichzeitig aber auch die an sich voll berechtigte Verfügung selbst, die von den Landtagsparteien verlangt werde, aufrechtzuerhalten, habe er die betreffen-

den Bestimmungen aus dem Landtagsgesetze selbst ausgeschieden, dagegen am Anfange des Gesetzentwurfes selbst nach der Voraussetzung des Bauprogrammes, betreffend die Sicherstellung der finanziellen Beitragsleistung der beiden Regierungen, eine zweite Voraussetzung aufgenommen, wonach die Übernahme der Militärbahn durch die Landesverwaltung von dem Zustandekommen einschlägiger gesetzlicher Verfügungen in den beiden Staaten der Monarchie abhängig gemacht wird.⁵

Endlich habe er ebenfalls, um Bedenken der ungarischen Regierung Rechnung zu tragen, an Stelle des die Tarifhoheit des Landtages betreffenden Artikels des Gesetzentwurfes in der Einleitung den Passus aufgenommen, daß als dritte Voraussetzung für das Gesetz eine prinzipielle unkündbare Vereinigung zwischen der gemeinsamen Regierung und den Regierungen der beiden Staaten zustande kommen müsse, welche festsetze, daß die Beförderung von Waren auf den neuen Bahnen ebenso wie auf den alten Linien auf Grund der im autonomen Wege oder im Wege von Vereinbarungen festgesetzten Tarife zu erfolgen habe und grundsätzlich bestimmt werde, daß einheimische Waren unter denselben Transportverhältnissen tarifarisch nicht ungünstiger behandelt werden dürften, als jene Waren, welche nach Bosnien und die Herzegowina eingeführt werden oder die beiden Länder transitieren, wobei solche Begünstigungen auszunehmen seien, die für Transporte gewährt werden, welche ohne diese Begünstigungen auf einer anderen Konkurrenzroute, etwa am Seewege von Fiume, zu denselben Preise zur Abgabestation gelangen würden.

Dies sei das weitestgehende Entgegenkommen, welches er angesichts der Haltung des bosnischen Landtages den von der kgl. ung. Regierung geltend gemachten Bedenken gegenüber beweisen könne; in Bosnien sei das Wort Tarifhoheit zu einem Schlagwort geworden, man bestehe darauf, daß der Landtag auf die Tarife der neuen Bahnen Einfluß üben müsse und würde das Gesetz ohne dieses Zugeständnis zu Fall bringen.

Was die Tarifrfrage selbst betreffe, so müsse man zwischen den Vereinbarungen unterscheiden, welche Bosnien und Herzegowina mit den beiden Regierungen und jenen, welche die beiden Regierungen untereinander treffen müßten.

Die Verhandlungen Bosniens mit Ungarn würden keine großen Schwierigkeiten bereiten, dagegen gestalteten sie sich mit der k. k. Regierung sehr schwierig, da die betreffenden Linien ohnedies einen sehr teuren Betrieb aufweisen.

Die größte Schwierigkeit bestehe aber darin, zu einer neuen Vereinbarung der beiden Regierungen hinsichtlich der Durchfuhrstarife von Österreich nach Bosnien zu gelangen. Nachdem das frühere Übereinkommen im Jahre 1905 nicht erneuert worden sei, bestehe seither ein gesetzloser Zustand.

⁵ Eine Vereinbarung kam zwischen dem Kriegs- und dem gemeinsamen Finanzministerium am 14. 7. 1914 zustande. Abschrift der Vereinbarung im Schreiben Stürgkh's an Zaleski v. 21. 8. 1914 in FA., FM., allg., Z. 63428/1914.

Die österreichische Regierung habe das Zustandekommen der tarifarischen Vereinbarung zur Bedingung ihrer Zustimmung zu dem Gesetzentwürfe gemacht. Nun stehe die Sachlage so, daß der bosnische Landtag am 21. dieses Monats einberufen werden solle.

Er könne den Landtag durch drei bis vier Wochen mit anderen Arbeiten beschäftigen, dann müsse er aber entweder das Eisenbahngesetz vorlegen oder den Landtag schließen. Er brauche nicht zu sagen, welcher einen günstigen Eindruck es in ganz Europa hervorrufen würde, wenn der bosnische Landtag trotz des Balkanbrandes seine legislatorische Arbeit ruhig erledigen könnte. Es würde damit der Beweis erbracht sein, daß die südslawische Frage in Bosnien und Herzegowina nicht existiere. Andererseits würde eine sehr ernste Lage entstehen, wenn er sein Versprechen nicht halten könnte und genötigt wäre, den Landtag vorzeitig zu schließen. Wenn man es vermeiden wolle, daß größere Kundgebungen für die Sache der Balkanstaaten in Bosnien in Erscheinung treten, müsse man den Landtag so beschäftigen, wie es notwendig sei.

Resumierend bittet Herr v. Biliński die beiden Regierungen, den von den bosnischen Landtagsparteien beantragten Änderungen am Eisenbahnprogramme zuzustimmen und hinsichtlich der Tarifrägen zu einem ehebdigsten Einvernehmen zu gelangen.⁶

Der k. k. Ministerpräsident ergreift hierauf auf Wunsch des Vorsitzenden das Wort, um den Standpunkt der österreichischen Regierung zu präzisieren. Er betont, daß letztere sich den von Grafen Berchtold und Herrn v. Biliński geltend gemachten politischen Argumenten für eine ehebdige Unterbreitung der Eisenbahnvorlage im bosnisch-herzegowinischen Landtag nicht verschließe. Man dürfe aber nicht vergessen, daß ihre Stellung eine sehr schwierige sei. Er wolle nur retrospektiv darauf hinweisen, daß seit den am 2. Mai stattgehabten Ministerrate nichts geschehen sei, um ungarischerseits die Tarifräge einer Lösung zuzuführen. Er müsse gleichfalls rückblickend feststellen, daß in dem Ministerrate vom Oktober vorigen Jahres und Mai dieses Jahres zwar prinzipielle Entschließungen getroffen worden seien, daß deren Durchführung aber noch jetzt, von zahlreichen noch ungelösten Detailfragen abhängt. Eine ganze Reihe von Fragen entbehre noch sozusagen des Charakters der Reife, es liegen beispielsweise für die Baulinien immer noch nur Generalprojekte vor, die weder in technischer noch in finanzieller Hinsicht ausgearbeitet seien. Es würden vermutlich bezüglich der Baukosten große Überschreitungen nicht zu vermeiden sein, so daß das Programm entweder nicht vollständig würde durchgeführt werden können oder die Regierungen zu neuen Beitragsleistungen genötigt sein würden. Jede Rentabilitätsberechnung der neuen Linien fehle; es könnten sich große Betriebsdefizite ergeben, so daß ein neuerlicher Zuschuß unvermeidlich wäre. Eine weitere Frage, die noch ganz ungelöst wäre, sei die Art und Weise, wie die Mittel zu

⁶ Zur Einschätzung der Lage vgl. Schreiben Bilińskis an Potiorek v. 15. 10. 1912, KA., Nachlaß Potiorek B 1503, Karton 1, Nr. 121.

den großen Investitionen beschafft werden könnten. Jede große Kreditoperation für Bosnien und die Herzegowina würde auf den Geldmarkt ungünstig einwirken und es den Regierungen der beiden Staaten sehr erschweren, ihren anderen Verpflichtungen namentlich den aus den neuen Rüstungskrediten erwachsenden, zu entsprechen.

Er habe diese Schwierigkeiten nur streifen wollen, um darzutun, daß die prinzipielle Stellungnahme der k. k. Regierung schon früher eine äußerst schwer vertretbare gewesen sei.

Seit dem Ministerrate im Monate Mai habe die Situation sich geändert; die großen militärischen Kredite, denen noch weitere folgen würden, erschwerten es der Regierung, in der Bahnfrage Entgegenkommen zu zeigen.

Er führe dies alles nur an, um zu beweisen, mit welchen Schwierigkeiten er und seine Kollegen zu kämpfen hätten. Seit dem Frühjahr dränge die k. k. Regierung ohne Erfolg auf die Lösung der Tarifffrage.

Außerdem habe jetzt das Linienprogramm eine Änderung erfahren, indem die Linie Tuzla–Doboj normalisiert und die Linie Doboj–Sarajewo normal und schmalspurig ausgebaut werden sollte. Abgesehen davon, daß diese beiden Linien an und für sich im ungarischen Interesse gelegen seien, erfahre die Sachlage vom österreichischen Standpunkt noch dadurch eine erhebliche Verschlechterung, daß durch die Normalisierung der Linie Tuzla–Doboj der Bau der Linie Tuzla–Kladany–Sarajewo in weite Ferne gerückt sei und hiedurch auch der Bau der mit dieser Bahn in Beziehung gebrachten normalspurigen Verbindung der bosnischen Westbahn Doberlin–Banjaluka–Jajce mit Sarajewo auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben werde.

Der k. k. Eisenbahnminister bemerkt vor allem, er müsse der Auffassung des gemeinsamen Finanzministers entgegentreten, wonach die Belassung einer Schmalspur auf der Strecke Doboj–Sarajewo österreichischen Interessen dienen würde. Nach ernstem Studium sei er zur Überzeugung gelangt, daß man für die Bahn Bugojno–Aržano nur auf die Gegend von Jajce und Travnik rechnen könne. Die Parallelbahn Sarajewo–Doboj würde ebenso wie die Normalisierung der Strecke Tuzla–Doboj ungarischen Interessen dienen.

Die österreichische Regierung habe sich durch die im Parlament und in der Öffentlichkeit seit dem Ministerrate vom 2. Mai laut gewordenen Stimmen davon überzeugen können, daß sie durch ihre prinzipielle Zustimmung zu dem ursprünglichen Bauprogramme bis ans äußerste Maß dessen gegangen sei, was sich mit irgend welcher Aussicht auf Erfolg vor beiden Häusern des Reichsrates vertreten lasse. Wenn sie nunmehr einem im Sinne ungarischer Interessen modifizierten Bauprogramme gegenüberstehe, so müsse sie sich sagen, daß es ganz unmöglich wäre, demselben ohne Kompensationen zuzustimmen. Die hauptsächlichste Beschwerde, die schon gegen das erste Programm geltend gemacht worden sei, sei die Tatsache gewesen, daß die normalspurige Verbindung der in der sogenannten österreichischen Interessensphäre gelegenen bosnischen Westbahn mit Sarajewo in die zweite Bauperiode im Junktum mit der Linie Tuzla–Sarajewo hinausge-

schoben wurde und ferner, daß auch die Linie Bugojno–Aržano, deren gesetzliches Junktim mit der Linie Šamac–Doboj noch fortbestehe, nicht gleichzeitig mit letzterer, sondern später gebaut werden solle. Er müsse daher im Namen der österreichischen Regierung erklären, daß sie nur dann in der Lage wäre, dem vom bosnisch-herzegowinischen Landtage erweiterten Bauprogramme zuzustimmen, wenn

1. das Programm noch durch die Normalisierung der Linie Lašva–Donji-Vakuf, die etwa 20 Millionen Kronen kosten würde, erweitert wäre,

2. der Ausbau der Linie Bugojno–Aržano gleichzeitig mit den Linien Šamac–Doboj und Banjaluka–Jajce im ersten Jahre des Bauprogrammes begonnen werde und

3. wenn die Tarifffrage gelöst werde.⁷

Was letztere anbelange, habe die k. k. Regierung der ungarischen bereits im Mai dieses Jahres einen Tarifvertragsentwurf übersendet und dieselbe zu Verhandlungen eingeladen; seither seien sechs Monate verstrichen, ohne daß sie aus Budapest eine Antwort erhalten könne.

Der kgl. u. g. Ministerpräsident erwähnt, daß er, als ihm der Zweck der heutigen Sitzung bekanntgegeben wurde, ernstliche Schwierigkeiten zu einer Einigung zu gelangen vorausgesehen habe; seine Befürchtungen hätten sich nach dem eben Gehörten gesteigert. Ungarn habe im Mai d. J. nach langwierigen Verhandlungen dem damals festgelegten Linienprogramme mit großer Überwindung zugestimmt. Jetzt habe dasselbe eine neuerliche Änderung erfahren, welche, wie er betonen müsse, die ungarische Regierung weder angestrebt habe, noch für besonders wünschenswert halte. Er befürchte jetzt auch seinerseits, daß er in Ungarn, wenn er den Änderungen zustimme, auf neuerliche Schwierigkeiten stoßen werde; auf keinen Fall sei er aber in der Lage, für die neuprojektierte Linie eine Kompensation zu geben.

Mit Rücksicht auf die großen Gegensätze, die vorhanden seien, frage er sich, ob man überhaupt zu einer Einigung gelangen könne. Man sollte sich mit der ganzen Angelegenheit nur dann befassen, wenn Aussicht vorhanden sei, zu einem Resultat zu gelangen.

Der k. k. Ministerpräsident betont, daß man das vom bosnischen Landtag erweiterte Bauprogramm als Substrat der Verhandlungen benützen müsse, weil der gemeinsame Finanzminister erkläre, das frühere Programm unmöglich im Landtage vertreten zu können. Darum habe die k. k. Regierung ihre Stellungnahme gegenüber der ganzen Frage einer Revision unterziehen müssen. Ungarn habe in seiner geographischen Lage einen natürlichen Bundesgenossen in seinem wirtschaftlichen Verhältnis zu Bosnien, dies wolle man im öster-

⁷ Siehe dazu das Protokoll der kommissionellen Besprechung der betreffenden k. k. Minister v. 7. 10. 1912 über ihren Standpunkt in der Frage des bosnisch-herzegowinischen Bahnnetzes, FA., FM., allg., Z. 76811/1912.

reichischen Parlament nicht anerkennen und verlange umso mehr, daß die in österreichischem Interesse gelegenen Bahnen ausgebaut werden.

Der gemeinsame Finanzminister gibt zu, daß es schwer sei, gegen den Standpunkt der ungarischen Regierung, welche noch immer auf Basis des Maiprogrammes stehe, zu argumentieren, seinerseits müsse er aber neuerlich wiederholen, daß das Maiprogramm für ihn wertlos sei, weil der bosnische Landtag es ohne Modifikationen nicht votieren würde. Er frage sich, ob es nicht doch noch möglich wäre, einen Ausweg darin zu finden, daß man einen weiteren Betrag von 10 Millionen in das Bauprogramm einsetze, um wenigstens eine Teilstrecke der südwestlichen Verbindungsbahn mit Sarajewo auszubauen.

Der kgl. ung. Finanzminister stimmt der Auffassung Herrn v. Lukács bei, daß die ungarische Regierung für die von ihr nicht gewünschte Normalisierung der Strecke Tuzla–Doboj unmöglich Kompensationen bewilligen könne. Was die normalspurige Bahn Šamac–Doboj–Sarajewo anbelange, so sei sie durchaus keine nur ungarischen Interessen dienende, im Gegenteil auch der Hauptverkehr aus Österreich werde immer über diese Strecke gehen. Dagegen sei die Verbindung der bosnischen Westbahn mit Sarajewo eine direkte Konkurrenzlinie gegen ungarische Interessen. Für eine Linie, die Ungarn absolut nicht verlange, wie es die Linie Tuzla–Doboj sei, könne es diese Kompensation unmöglich geben.

Der k. k. Eisenbahnminister erwidert hierauf, es sei allerdings wahr, daß der Transit der Waren aus Wien und Nordböhmen zum großen Teil über Šamac–Doboj nach Sarajewo gehen werde, für die südlichen Länder Cisleithaniens wie Steiermark, Krain und Dalmatien habe aber die südliche Verbindung mit Sarajewo den größten Wert. Er müsse nochmals darauf aufmerksam machen, daß ohne diese Verbindung die Vorlage im österreichischen Parlamente niemals angenommen werden würde.

Der kgl. ung. Finanzminister wirft die Frage auf, ob es nicht möglich wäre, die Schwierigkeiten dadurch zu beheben, daß die bosnische Landesverwaltung die Normalisierung der Linie Tuzla–Doboj aus eigenen Mitteln durchführe und das alte Bauprogramm dann, was die finanzielle Unterstützung der Regierungen anbelange, wiederhergestellt werden könnte.

Demgegenüber betont Graf Stürgkh und Freiherr v. Forster, daß das Bauprogramm durch die Normalisierung dieser Linie nicht nur in finanzieller, sondern auch in verkehrstechnischer Hinsicht eine Änderung erfahren würde, der die k. k. Regierung nicht zustimmen könnte.

Der k. k. Finanzminister erinnert daran, daß die Kosten der Finanzierung des Bauprogrammes zum großen Teil von den beiden Regierungen quotenmäßig getragen werden müssen, da es sich um eine gemeinsame Angelegenheit handle, so daß Österreich weit mehr zahle als Ungarn, wogegen letzteres einen viel größeren wirtschaftlichen Vorteil aus den Bahnen werde ziehen können. Er wolle keinen Vorschlag machen, es schiene ihm aber, daß die ganze Frage viel leichter zu lösen wäre, wenn die finanzielle Beitragsleistung der beiden Staa-

ten prozentuell nach ihrem wirtschaftlichen Interesse an den Bahnen bemessen werden könnte.

Der kgl. ung. Handelsminister erwidert hierauf, man müsse bei Beurteilung der gegenseitigen Vor- und Nachteile des Projektes auch die Trassenlängen der verschiedenen Bahnen berücksichtigen und darauf sehen, daß keine Änderung der bestehenden Verhältnisse eintrete. Durch den Ausbau der Linien Banjaluka–Jajce und Šamac–Doboj werde die Strecke Wien–Sarajewo um zirka 42 km, die Strecke Budapest–Sarajewo um 30 km gekürzt. Sollte man aber die Vrbastallinie normalisieren, würde sich das Verhältnis sehr zugunsten Österreichs verschieben.

Der Vorsitzende verweist darauf, daß es sich vielleicht empfehlen dürfte, über die anderen, vom k. k. Eisenbahnminister aufgestellten Bedingungen zu diskutieren und die Frage der Vrbastallinie vorerst beiseite zu lassen.

Man bespricht sodann den Termin des Beginnes der Tarifverhandlungen zwischen der k. k. und der kgl. ung. Regierung, wobei der kgl. ung. Handelsminister es auf sich nimmt, die Angelegenheit in Budapest zu beschleunigen, damit die Verhandlungen in der kürzesten Zeit beginnen können.

Der gemeinsame Finanzminister bittet die Anwesenden hierauf neuerlich, Mittel und Wege zu suchen, damit er dem Landtag das Eisenbahngesetz vorlegen könne.

Es entspinnt sich hierauf eine längere Diskussion, in deren Verlaufe beide Regierungen ihren Standpunkt durch weitere Argumente zu begründen suchen. Im Verlaufe derselben wirft der k. u. k. Kriegsminister die Frage auf, ob es nicht möglich wäre, sich auf den schmalspurigen Ausbau des bosnischen Bahnnetzes zu beschränken, dasselbe bis an die montenegrinische Grenze zu erweitern und dabei auf die Betriebsmittel größere Summen zu investieren.

^aDies unsomehr, als sehr wichtige Linien auch nach dem vorliegenden Programm schmalspurig bleiben sollen.^a

Nachdem dieser Antrag keine Unterstützung findet, wird die Frage aufgeworfen, ob es nicht möglich wäre, die Normalisierung der Linie Tuzla–Doboj in die zweite Bauperiode zu verweisen und ein neues Junktim mit der Verbindung der Westbahn mit Sarajewo und mit der Strecke Tuzla–Kladanj–Sarajewo zu schaffen.

Um den Vertretern der beiden Regierungen Zeit zu geben, sich hierüber untereinander zu besprechen, unterbricht der Vorsitzende die Sitzung auf kurze Zeit.

Nach Wiederbeginn der Sitzung beantragt der kgl. ung. Ministerpräsident die folgende Stilisierung für den Artikel III des Gesetzentwurfes:

„Nach Fertigstellung der im Artikel II litera d^b) bezeichneten Normalisierung werden unter Voraussetzung der im Sinne des Gesetzes vom 22. Februar 1880

^{a-a} *Einfügung.*

^b *Ausbesserung aus e.*

erlangten Zustimmung der beiden Staaten der österreichisch-ungarischen Monarchie die Normalisierung der Linie Dobož-Tuzla, dann^c die Normalisierung der Linie Lašva-Donji-Vakuf^d und schließlich die normalspurige Verbindung Tuzla-Kladanj-Sarajewo in der ^eoben angeführten Reihenfolge^e zum Baue gelangen.“

Hiezu könne die ungarische Regierung jedoch ihre Zustimmung nur unter der Bedingung erteilen, daß die tarifarischen Fragen mit der k. k. Regierung vorher bereinigt werden.

Der k. k. Ministerpräsident kann sich vorerst zu diesem Vorschlage nicht äußern, möchte aber die Frage aufwerfen, ob es nicht möglich wäre, die Finanzierung der Normalisierung Tuzla-Dobož und Lašva-Donji-Vakuf schon jetzt innerhalb des ersten Bauprogrammes in Aussicht zu nehmen und nur die Linie Tuzla-Kladanj-Sarajewo in die zweite Periode zu versetzen.

Dies wird von dem kgl. ung. Ministerpräsidenten mit dem Bemerkten abgelehnt, daß er in seinem Zugeständnisse über den vorstehenden Antrag nicht hinausgehen könne.

Es wird nun die Frage besprochen, ob die in der zweiten Bauperiode zu bauenden Bahnen auf gemeinsame Kosten zu bauen seien und was unter dem Ausdrucke gemeinsame Kosten zu verstehen sei. Man einigt sich dahin, daß unter gemeinsamen Kosten die Teilung der Kosten zwischen der k. k., kgl. ung. und bosnischen Regierung zu verstehen ist. Über den Verteilungsschlüssel wird zwar kein definitiver Beschluß gefaßt, es herrscht aber die Ansicht vor, daß derselbe Schlüssel, der für die Finanzierung des jetzigen Bauprogrammes in Betracht kam, auch bei dem weiteren angewendet werden dürfte.

Der Vorsitzende erkundigt sich hierauf, wann die k. k. Regierung in der Lage sein wird, zu dem neuen Vorschlage des kgl. ung. Ministerpräsidenten definitiv Stellung zu nehmen.

Der k. k. Ministerpräsident verweist darauf, daß die k. k. Regierung ihre Zustimmung auch ebenso wie die kgl. ung. Regierung von der Lösung der Tarifffrage abhängig machen müsse.

Es wird der Wunsch ausgesprochen, daß die Tarifverhandlungen in ein bis zwei Tagen beginnen und wenn möglich, in vierzehn Tagen abgeschlossen werden sollen. Am 28. Oktober würde ein neuer gemeinsamer Ministerrat zur definitiven Beschlußfassung über das Bahnprogramm zusammentreten.

Der kgl. ung. Finanzminister spricht den Wunsch aus, daß ein Entwurf des dem Parlamente vorzulegenden Finanzierungsgesetzes von der österreichischen Regierung verfaßt und im nächsten Ministerrate besprochen werden möge.

^c Einfügung.

^d Streichung Lukács' (eventuell durch Herstellung eines normalspurigen Neubaues parallel zu der Schmalspurstrecke).

^{e-e} Ausbesserung Lukács' aus vorbezeichneten Weise auf gemeinsame Kosten.

Es wird hierauf der Beschluß gefaßt, daß die Dauer des Bahnbauprogrammes, wie ursprünglich festgelegt, sechs Jahre betragen soll.

Der **Vorsitzende** konstatiert, daß eine Einigung der noch bestehenden Gegensätze erst nach Überprüfung der ganzen Materie durch die beiden Regierungen möglich sei und erklärt den Ministerrat für aufgehoben.⁸

Berchtold

Ah. E. Ich habe den Inhalt dieses Protokolles zur Kenntnis genommen.
Wien, am 31. Oktober 1912. Franz Joseph.

Nr. 34a Gesetzentwurf betreffend den Ausbau und die Ausstattung von bosnisch-herzogowinischen Landesbahnen

Gesetzentwurf, wie er sich – im Stadium der Unterbrechung der Beratungen ohne Beschlußfassung der Ministerkonferenz – aus den Antragstellungen ergeben hat.

Gesetz vom ... betreffend den Ausbau und die Ausstattung von bosnisch-herzogowinischen Landesbahnen.

Mit Zustimmung des Landtages von Bosnien und der Herzegowina finde ICH anzuordnen wie folgt:

Artikel I.

Unter der Voraussetzung:

1. daß die beiden Staaten der österreichisch-ungarischen Monarchie dem Ausbaue der in diesem Gesetze bezeichneten, als bosnisch-herzogowinische Landesbahnen auszuführenden Eisenbahnlinien im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 22. Februar 1880 beistimmen und zur teilweisen Deckung der mit dem Ausbaue und der Ausstattung dieser Eisenbahnlinien verbundenen Kosten nachstehende Beiträge an die bosnisch-herzogowinische Landesregierung leisten und zwar:

- a) vom ersten Baujahre an durch 60 Jahre einen Jahresbeitrag von 4 858 086 K,
- b) vom zweiten Baujahre an wieder durch 60 Jahre einen weiteren Jahresbeitrag von 2 600 000 K,
- c) vom dritten Baujahre an wieder durch 60 Jahre einen weiteren Jahresbeitrag von 3 000 000 K;

2. daß im Wege der Gesetzgebung beider Staaten der österreichisch-ungarischen Monarchie die k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin samt allem Zubehör an die Länder Bosnien und Herzegowina als Landesbahn übergegangen ist;

⁸ Mit Telegramm v. 17. 10. 1912 teilte Biliński Potiorek das Ergebnis des gemeinsamen Ministerrates mit, KA., Nachlaß Potiotek B 1503, Karton 1, Nr. 120. Fortsetzung des Gegenstandes in GMR. v. 28. 10. 1912 II, GMKPZ. 500.

3. daß zwischen der k. k. österreichischen, der kgl. ung. und der k. u. k. gemeinsamen Regierung eine prinzipielle, unkündbare Vereinbarung zustande gekommen ist, welche festsetzt, daß die Beförderung der Waren auf den nach diesem Gesetze neu zu erbauenden bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen ebenso wie auf den alten Linien auf Grund der im autonomen Wege oder im Wege von Vereinbarungen festgesetzten Tarife zu erfolgen hat, und grundsätzlich bestimmt wird, daß einheimische Waren unter denselben Transportverhältnissen tarifarisch nicht ungünstiger behandelt werden dürfen als jene Waren gleicher Gattung, welche nach Bosnien und der Herzegowina eingeführt werden oder Bosnien und die Herzegowina transitieren, wobei von diesem letzteren Grundsatz solche Begünstigungen ausgenommen werden, welche für Transporte gewährt werden, die ohne diese Begünstigung auf einer anderen Konkurrenzroute außerhalb der bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen zu denselben Transportpreisen bis zur Abgabestation gelangen würden, übernehmen die Länder Bosnien und Herzegowina die nachstehenden, in den Artikeln II und IV näher bezeichneten Verpflichtungen.

Artikel II.

Die Länder Bosnien und Herzegowina übernehmen die Verpflichtung innerhalb eines Zeitraumes von höchstens 6 Jahren vom Baubeginn an die nachfolgenden Eisenbahnlinien herzustellen, die hiezu nötigen Vorarbeiten sofort in Angriff zu nehmen und derart beschleunigt zum Abschlusse zu bringen, daß mit allen diesen Bahnbauten spätestens im Jahre 1915 angefangen wird und zwar:

- a) eine normalspurige Bahnverbindung von Banjaluka nach Jajce;
- b) eine normalspurige Bahnverbindung von Šamac nach Doboj;
- c) die schmalspurige Bahnverbindung von Bugojno nach Aržano;
- d) die Normalisierung der Strecke von Jajce nach Bugojno, eine normalspurige Bahnverbindung von Bugojno nach Rama und die Normalisierung der Strecke von Rama nach Mostar;
- e) die Normalisierung der Strecke von Doboj nach Sarajewo, eventuell durch Herstellung eines normalspurigen Neubaus parallel zu der Schmalspurstrecke;
- f) eine normalspurige Bahnverbindung von Brčka nach Tuzla mit einer Abzweigung nach Bjelina und Rača (Posavinaer Bahnen).

In den zu normalisierenden Strecken ist für die Aufrechthaltung des Schmalspurbetriebes zu sorgen, soferne der Zusammenhang des bestehenden Schmalspurnetzes dies erfordert.

Die sub a), b) und c) genannten Linien sind im ersten Baujahre zu beginnen.

Artikel III.

Nach Fertigstellung der im Artikel II lit. e) bezeichneten Normalisierung werden *unter Voraussetzung der im Sinne des Gesetzes vom 22. Februar 1880 erlangten Zustimmung der beiden Staaten der österreichisch-ungarischen Monarchie die Normalisierung der Linie Doboj-Tuzla, die Normalisierung der Linie

Lašva–Donji-Vakuf, (eventuell durch Herstellung eines normalspurigen Neubaus parallel zu der Schmalspurstrecke) und schließlich die normalspurige Verbindung Tuzla–Kladanj–Sarajewo in der vorbezeichneten Reihenfolge auf gemeinsame Kosten zum Baue gelangen.^a

Artikel IV.

Die Länder Bosnien und Herzegowina übernehmen weiters die Verpflichtung:

a) zur restlichen Deckung der mit dem Ausbaue und der Ausstattung der unter Artikel II bezeichneten, als bosnisch-herzegowinische Landesbahnen auszuführenden Eisenbahnlinien verbundenen Kosten im Jahre 1914 in das bosnisch-herzegowinische Landesbudget den Betrag von 1,(2) Millionen Kronen und in jedem folgenden Jahre einen weiteren Betrag von je 1,(2) Millionen Kronen bis zu jenem Höchstbetrage einzustellen, welcher nach Vollendung aller im Artikel II bezeichneten Linien für die Bestreitung der Zinsen und der Amortisation der aus Anlass dieser Bahnbauten aufgenommenen Anlehen erforderlich sein wird;

b) zur Garantierung der Durchführung der im Artikel II bezeichneten Bahnbauten einen, in das Eigentum der diese Bahnen herstellenden Länder übergehenden Eisenbahnaufonds zu schaffen, welchen der gemeinsame Finanzminister als oberster Verwalter der Länder Bosnien und Herzegowina verwaltet und in welchen zunächst die zu keinem anderen Zwecke zu verwendenden Erlöse der für die Beschaffung der Geldmittel von den Ländern Bosnien und Herzegowina aufzunehmenden Anlehen einfließen;

c) die Beiträge der beiden Staaten sowie die im jeweiligen Landesbudget eingestellten Beträge (lit. a) vor allem anderen zur Bestreitung des jeweiligen Anlehensdienstes zu verwenden und den eventuell hiefür in einem Gebarungsjahre nicht benötigten Restbetrag ebenfalls in diesen Eisenbahnaufond abzuführen, insofern nicht die Landesregierung auf Grund des bosnisch-herzegowinischen Voranschlags diesen Restbetrag zur Bestreitung einmaliger Investitionsauslagen in demselben Gebarungsjahre heranzieht.

Artikel V.

Unter der Voraussetzung der im Sinne des § 3, Absatz 2 des Gesetzes vom 22. Februar 1880 seitens beider Staaten der österreichisch-ungarischen Monarchie erteilten Ermächtigung, wird der gemeinsame Finanzminister als oberster Leiter der bosnisch-herzegowinischen Landesverwaltung, zum Zwecke des Ausbaues und der Ausstattung der im Artikel II bezeichneten Eisenbahnlinien ein Eisenbahnlandesanlehen in verzinslichen binnen höchstens 60 Jahren tilgbaren Obligationen bis zu einem Betrage aufnehmen, welcher zur Beschaffung eines Gesamtkapitals von höchstens 270 Millionen Kronen effektiv nötig sein wird.

^{a-a} *Randbemerkung* Noch nicht akzeptierter Vorschlag der ungarischen Regierung.

Artikel VI.

Die Ersterher der Arbeiten sind vertragsmäßig zu verpflichten, bei Ausführung dieser Arbeiten nach Tunlichkeit bosnisch-herzegowinische Arbeiter zu beschäftigen.

Artikel VII.

Zum Behufe des Ausbaues der im Artikel II genannten Bahnlinien wird die entgeltliche Expropriation des Eigentumsrechtes der für die Bahnanlage erforderlichen Immobilien und sonstigen dinglichen Rechte an unbeweglichen Sachen nach Maßgabe des von der kompetenten Behörde genehmigten Begehungsprotokolles, ferner die entgeltliche Expropriation des zeitweiligen Benützungrechtes jener Grundstücke, welche zum Bezuge, Transporte oder zur Lagerung des für die Ausführung des Bahnbaues erforderlichen Materiales notwendig sind, bewilligt und sind diese Expropriationen unter sinngemäßer Anwendung der für den Eisenbahnbau Gabela–Landesgrenze–Trebinje erlassenen Vorschriften durchzuführen. (Gesetz- und Verordnungsblatt für Bosnien und die Hercegovina, Jahrgang 1899, No. 21).

Artikel VIII.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Kraft.

Nr. 35 Gemeinsamer Ministerrat, Wien, 28. Oktober 1912 I

RS. (und RK.)

Gegenwärtige: der k. k. Ministerpräsident Graf Stürgkh, der kgl. ung. Ministerpräsident Dr. v. Lukács, der k. u. k. Kriegsminister GdI. Ritter v. Auffenberg, der k. u. k. gemeinsame Finanzminister Ritter v. Biliński (25. 11.), der k. k. Finanzminister Ritter v. Zaleski (26. 11.), der kgl. ung. Finanzminister Dr. Teleszky.

Protokollführer: Legationsrat Graf Hoyos.

Gegenstand: Außerordentliche Erfordernisse der Kriegsverwaltung zur Vorbereitung der Standeserhöhung in Bosnien-Herzegowina, Dalmatien und Ergänzung der Heeresbestände.

KZ. 68 – GMKPZ. 499

Protokoll des zu Wien am 28. Oktober 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 Bemerkung, die jüngsten Ereignisse am Balkan hätten eine kritische Situation ergeben.¹ Obwohl die Monarchie an ihrer Friedenspolitik festhalten wolle, so sei doch die Gefahr näherge-

¹ Fortsetzung des GMR. v. 8. und 9. 10. 1912 über die Vorkehrungen an der serbischen Grenze, GMKPZ. 497.