

Der k. k. Finanzminister schlägt vor, daß die Ministerkonferenz ihre prinzipielle Zustimmung zu diesen Auslagen erteilen möge und daß die Art der Geldbeschaffung und die Modalitäten der budgetären Behandlung ^aim geeigneten Zeitpunkte^a in einer Konferenz der beiden Finanzminister mit einem Vertreter des Kriegsministeriums festgestellt werden sollen.

Der kgl. ung. Finanzminister verweist auf die schwierige finanzielle Lage der beiden Regierungen, welche jede außerordentliche Kreditbewilligung sehr schwer empfindlich mache.

Nach einer kurzen Diskussion wird der Kriegsminister von der Konferenz ermächtigt, die von ihm vorgeschlagenen Ergänzungen in den Materialbeständen des Heeres anschaffen zu lassen, wobei zur Kenntnis genommen wird, daß die Überschreitung von 12,8 Millionen Kronen im Rechnungsabschluß gerechtfertigt werden wird.¹

Berchtold

Ah. E. Ich habe den Inhalt dieses Protokolles zur Kenntnis genommen.
Wien, am 5. Dezember 1912. Franz Joseph.

Nr. 36 Gemeinsamer Ministerrat, Wien, 28. Oktober 1912 II

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 k. u. k. gemeinsame Finanzminister Dr. Ritter v. Biliński (29. 11.), der k. k. Finanzminister Dr. Ritter v. Zaleski, der k. k. Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster, der kgl. ung. Finanzminister Dr. Teleszky, der kgl. ung. Handelsminister v. Beóthy, der k. k. Handelsminister Edler v. Schuster.

Schriftführer: Legationsrat Graf Hoyos.

Gegenstand: Bosnische Bahnbauten.

KZ. 76 – GMKPZ. 500

Protokoll des zu Wien am 28. Oktober 1912 abgehaltenen Ministerrates für gemeinsame Angelegenheiten unter dem Vorsitze des k. u. k. Ministers des k. u. k. Hauses und des Äußern Grafen Berchtold.

^{a-a} Einfügung.

¹ Zur Kostenaufstellung siehe die Zusammenstellung der fortlaufenden und der einmaligen Ausgaben, die sich infolge der Maßnahmen aus Anlass der bedrohlichen politischen Lage ergeben, in KA., MKSM. 51-1/1-2/1913, fol. 55 f. Zu den Vorkehrungen an der serbischen und montenegrinischen Grenze siehe auch die Besprechung der gemeinsamen Minister v. 24. 12. 1912, Ergänzendes Protokoll anderer Provenienz VIII dieses Bandes.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung, indem er darauf hinweist, daß die am 16. Oktober abgehaltene gemeinsame Ministerkonferenz ohne Resultat auseinander gegangen sei,¹ weil die österreichische Regierung sich vorbehalten habe, die letzte Proposition der ungarischen Regierung einem genauen Studium zu unterziehen. Er bitte nun den k. k. Ministerpräsidenten, die Stellungnahme der k. k. Regierung zu diesem Vorschlage bekanntgeben zu wollen.

Der k. k. Ministerpräsident verweist darauf, daß die jüngste Proposition der ungarischen Regierung eigentlich keine Annäherung an den österreichischen Standpunkt bedeute, dagegen aber eine ziemliche Einschränkung der Wünsche der bosnischen Landesregierung. Er wolle vorderhand nur darauf hinweisen, daß nach dieser Proposition die beiden Linien Tuzla–Doboj und Donji-Vakuf–Lašva durchaus nicht sichergestellt seien, nachdem sie nicht im aktuellen Bauprogramme figurieren, sondern in dem im Artikel III des projektirten Gesetzentwurfes erwähnten potentiellen Bauprogramme. Bevor er diese Angelegenheit weiter bespreche, wünsche er die Stellungnahme des gemeinsamen Finanzministers zu dem Antrage zu kennen und bitte denselben daher, sich hierüber zu äußern.

Der gemeinsame Finanzminister erwidert, daß der Antrag der kgl. ung. Regierung allerdings als eine erhebliche Einschränkung des vom bosnischen Landtage erweiterten Bauprogrammes angesehen werden müsse. Der bosnische Landtag hätte die Einstellung der Normalisierung Tuzla–Doboj in das aktuelle Bauprogramm zur Bedingung für die Annahme desselben gemacht. Bei der letzten Konferenz habe er, um seinerseits zu einer Milderung der zwischen beiden Regierungen bestehenden Gegensätze beizutragen, die Linie Tuzla–Doboj bis zu einem gewissen Grade geopfert, indem er seine Zustimmung dazu erteilte, daß dieselbe nicht mehr im Artikel II sondern im Artikel III als Zukunftsbahn ohne finanzielle Sicherstellung in Begleitung der Linien Donji-Vakuf–Lašva und Tuzla–Sarajewo figuriere. Seither habe er Gelegenheit gehabt, mit verschiedenen angesehenen Mitgliedern des bosnisch-herzegowinischen Landtages Rücksprache zu pflegen, weil er das politische Publikum in den beiden Provinzen auf diese Einschränkung vorbereiten wollte. Man habe ihm von allen Seiten zugegeben, daß er zwar gar keine Verpflichtungen in Bosnien darüber übernommen habe, daß die Wünsche des Landtages von den Regierungen tatsächlich akzeptiert würden; andererseits habe man ihn aber nicht im Zweifel darüber gelassen, daß das Programm im bosnischen Landtage ohne die Normalisierung der Linie Tuzla–Doboj verworfen werden würde. Daher müsse er sich neuerlich dafür einsetzen, daß diese Linie schon im ersten Bauprogramme aufgenommen werde. Es frage sich nun, in welcher Weise ein Ausgleich gefunden werden könnte. Seiner Ansicht nach liege das Schwergewicht der Gegensätze in dem Umstande, daß die k. k. Regierung die sie interessierende normalspurige Verbindung mit Sarajewo gleichzeitig mit der Normalisierung der Linie Doboj–Sarajewo durchgeführt sehen

¹ Fortsetzung des GMR. v. 16. 10. 1912, GMKPZ. 498.

möchte, die ungarische Regierung dagegen den Bau der westlichen Verbindung mit der Landeshauptstadt erst nach Fertigstellung der im ungarischen Interesse gelegenen Normalbahn zugeben wolle. Wenn man nun in Betracht ziehe, daß die im österreichischen Interesse gelegene Linie Donji-Vakuf–Lašva nach den bisher vorliegenden Propositionen in finanzieller Hinsicht in keiner Weise sichergestellt war, so könnte vielleicht ein Ausweg darin gefunden werden, daß diese finanzielle Sicherstellung der k. k. Regierung unter der Bedingung gegeben werde, daß dem ungarischen Standpunkte dadurch entsprochen werde, daß mit der Normalisierung der westlichen Verbindung erst begonnen werden solle, wenn die nördliche Normalisierung durchgeführt sei. Nach seinem Vorschlage würde die Normalisierung der Linie Tuzla–Doboj im Artikel II des Gesetzentwurfes sub lit. g figurieren und weiters sub lit. h die Normalisierung der Linie Lašva–Donji-Vakuf, eventuell Herstellung eines normalspurigen Neubaus neben der Schmalspur. Als Zusatz zu dem Artikel II wäre dann noch der nachstehende Satz einzuschalten: Die sub g und h genannten Bahnbauten gelangen sofort nach der Fertigstellung der normalspurigen Verbindung von Doboj bis Sarajewo zur Ausführung. Durch die Aufnahme dieser beiden Linien in das aktuelle Bauprogramm würde dasselbe um 30 Millionen mehr kosten.²

Der kgl. ung. Ministerpräsident möchte zuerst einige formelle Bemerkungen voranschicken, bevor er auf die Ausführungen des k. u. k. gemeinsamen Finanzministers des näheren reflektiert. Im Ministerratsprotokoll vom 16. Oktober habe er die Bemerkung gefunden, daß „hinsichtlich des Verteilungsschlüssels der auf gemeinsame Kosten in der fernen Zukunft zu bauenden Bahnen zwar kein definitiver Beschluß gefaßt worden sei, die Ansicht habe aber vorgeherrscht, daß derselbe Schlüssel, der für die Finanzierung des jetzigen Bauprogrammes in Betracht kam, auch bei den weiteren angewendet würde.“ Er möchte nun betonen, daß von Seiten der kgl. ung. Regierung keine Ansicht über den Verteilungsschlüssel bei der Finanzierung zukünftiger Bahnbauten ausgesprochen worden sei. Um nun in das Meritum der in Verhandlung stehenden Fragen einzugehen, müsse er gegenüber dem letzten Vorschlage des gemeinsamen Finanzministers betonen, daß seit Jahren über die Eisenbahnfrage schwierige Verhandlungen gepflogen worden seien und es für die ungarische Regierung nicht möglich sei, diese Verhandlungen nunmehr ohne eingehendes Studium auf einer ganz anderen Basis fortzusetzen. Wenn daher der Antrag des gemeinsamen Finanzministers in ernstliche Erwägung gezogen werden sollte, so müsse er bitten, die Beratungen jetzt zu sistieren, damit er Zeit habe, die neuen Propositionen zu studieren, bevor er zu denselben Stellung nehme. Eine Fortsetzung der Verhandlungen wäre während der Delegationssession in Budapest möglich.

Der gemeinsame Finanzminister erwidert hierauf, seiner Ansicht nach sei die Grundlage der Verhandlungen in keiner Weise verschoben wor-

² *Siehe dazu Schreiben Bilińskis an Potiorek v. 20. 10. 1912, KA., Nachlaß Potiorek B/1503, Karton 1, Nr. 127 und Bilińskis Schreiben an Potiorek v. 21. 10. 1912, ebd., Nr. 129a.*

den. Sein Antrag befasse sich nur mit der finanziellen Leistung der beiden Regierungen, welche allerdings eine Erweiterung erfahren solle. Er lege großen Wert darauf, daß ihm nicht zum Vorwurf gemacht werde, er habe die Basis der Verhandlungen verschoben. Seine persönliche Situation sei eine schwierige. Seinerseits könne er den beiden Regierungen für jede Unterstützung, die sie dem Bauprogramme gewähren, nur dankbar sein. Er müsse aber nochmals betonen, daß das ganze Bauprogramm hinfällig wäre, wenn die Wünsche des bosnisch-herzegowinischen Landtages darin nicht berücksichtigt würden. Er stehe jetzt vor der Wahl, entweder die Bevölkerung in den annektierten Ländern aktiv im Landtag zu beschäftigen oder aber die militärische Besatzung der beiden Länder auf volle Kriegsstände zu erheben. Die Hauptaufgabe der diesjährigen Session des bosnischen Landtages sei die Beratung der Eisenbahnvorlage. Es sei seine Pflicht, den Wünschen der beiden Regierungen nach Tunlichkeit entgegenzukommen und für einen Ausgleich der Gegensätze Sorge zu tragen. Mit Rücksicht auf den bosnischen Landtag müsse er darauf dringen, daß schon heute eine definitive Entscheidung getroffen werde, damit man klar sehen könne, ob die Politik der aktiven friedlichen Arbeit oder die Politik der starken Faust in der nächsten Zukunft in Bosnien und Herzegowina zur Durchführung gelangen würde. Für eine weitere Verschiebung der Entscheidung könne er die Verantwortung nicht übernehmen.

Der kgl. ung. Ministerpräsident bemerkt hiezu, er könne sich nicht ein Urteil darüber bilden, ob die Eisenbahnvorlage tatsächlich so wichtig sei, daß sie als entscheidendes Moment für die Erhaltung der Ruhe in den beiden Ländern angesehen werden müsse.

Er verweist darauf, daß die letzte Proposition, welche die kgl. ung. Regierung am Schlusse des Ministerrates vom 16. Oktober vorgebracht habe, von Seite der k. k. Regierung nicht beantwortet worden sei.

Der k. k. Ministerpräsident erwidert hierauf, es erscheine ihm fast überflüssig, den Standpunkt der k. k. Regierung zu dieser Proposition zu präzisieren, nachdem dieselbe nach Ansicht des gemeinsamen Finanzministers keine Aussicht habe, vom bosnischen Landtage angenommen zu werden, weil die Linie Tuzla–Doboj darin in die zweite Bauperiode verlegt werde. Wenn beide Regierungen sich einigen, so müsse dies auf einer Grundlage erfolgen, die Aussicht habe, vom bosnischen Landtage akzeptiert zu werden, zumal nur auf diese Weise die politischen Vorteile, die man sich von der Vorlage des Eisenbahngesetzes im Landtage verspreche, gewahrt würden.

Überdies erscheine der Vorschlag der ungarischen Regierung auch deshalb nicht annehmbar, weil die Verbindung Sarajewos mit der bosnischen Westbahn durch denselben in sehr weite Ferne gerückt werde und gar keine finanzielle oder anderweitige Sicherstellung geboten sei. In Erwägung dieser Umstände müsse er resumierend wiederholen, was er in der letzten Sitzung gesagt habe, daß nämlich die beiden Normalisierungen Tuzla–Doboj und Donji-Vakuf–Lašva in das erste Bauprogramm aufgenommen werden müssen, um die einschlägigen Gesetzesvorlagen im bosnisch-herzegowinischen Landtage und im Reichsrate durchbrin-

gen zu können. Selbst der neue Antrag des gemeinsamen Finanzministers bedeutete für die k. k. Regierung eine schwere Belastung. Darnach müsse Ungarn zuerst normalspurig über Šamac–Doboj nach Sarajewo gelangen, es erhalte noch eine wertvolle zweite Verbindung über Brčka–Tuzla nach Doboj und erst dann würde die im österreichischen Interesse gelegene und westliche Verbindung mit Sarajewo normalspurig ausgebaut werden können.

Immerhin würde er bereit sein, dem Vorschlage Herrn v. Bilińskis näherzutreten, vorausgesetzt, daß die beiden strittigen Bahnlinien tatsächlich in die erste Bauperiode aufgenommen werden sollten. Der ungarische Vorschlag sei aber bei aller Würdigung der großen politischen Interessen, die am Spiele stehen, ganz unannehmbar.

Der kgl. ung. Finanzminister erklärt, der heute vorgebrachte Antrag des gemeinsamen Finanzministers sei eigentlich nichts anderes, als der Vorschlag, den die österreichische Regierung schon am Beginne des gemeinsamen Ministerrates vom 16. Oktober vorgebracht habe. Er sei absolut kein Vermittlungsvorschlag. Wie er schon bei der letzten Sitzung ausgeführt habe, sei es für die kgl. ung. Regierung ganz unmöglich, denselben anzunehmen. Die kgl. Regierung habe die vom bosnischen Landtage angeregte Erweiterung des Bauprogrammes durch Aufnahme der Normalisierung der Linie Tuzla–Doboj niemals gewünscht und sei auf keinen Fall in der Lage, für dieselbe eine Kompensation zu gewähren. Im Verlaufe der langjährigen Verhandlungen habe man ungarischerseits immer das Postulat aufgestellt, daß die südwestliche normalspurige Verbindung mit Sarajewo auf keinen Fall vor der Normalisierung Doboj–Sarajewo durchgeführt werden dürfe. Wenn dieser spätere Ausbau nunmehr von dem gemeinsamen Finanzminister als eine Konzession an den ungarischen Standpunkt hingestellt werde, so müsse er dagegen Verwahrung einlegen.

Der k. k. Ministerpräsident erwidert hierauf, daß die k. k. Regierung gerne bereit wäre, hinsichtlich der Reihenfolge, in welcher die Bahnen gebaut werden sollen, Entgegenkommen zu zeigen, die Hauptsache sei, daß ihr die normalspurige Verbindung der Linie Jajce–Mostar mit Sarajewo in absehbarer Zeit sichergestellt werde. Man sollte daher zuerst darüber einig werden, ob eine Erweiterung des Bauprogrammes überhaupt möglich sei und erst in zweiter Linie über die Reihenfolge der Bahnbauten schlüssig werden.

Der k. k. Eisenbahnminister verweist darauf, daß die südwestliche Verbindungslinie mit Sarajewo im Maiprogramm in einer Art von Junktim mit der Linie Tuzla–Sarajewo gestanden habe. Durch die beabsichtigte Normalisierung der Linie Tuzla–Doboj sei der Bau der Linie Tuzla–Sarajewo in weiteste Ferne gerückt und hiedurch auch die Normalisierung der südwestlichen Verbindung.

Von rein eisenbahntechnischen Gesichtspunkten betrachtet sollte die südwestliche Verbindung mit Sarajewo unbedingt normalspurig hergestellt werden, bevor mit der Normalisierung der Strecke Doboj–Sarajewo begonnen werde. Letztere werde möglicherweise mit ernster Betriebsstörung verbunden sein.

Der kgl. ung. Finanzminister verweist darauf, daß die Bahn Donji-Vakuf–Lašva, wie Graf Stürgkh hervorgehoben hätte, bisher in keiner Weise sichergestellt worden sei und daß die Erwähnung derselben im Artikel 3 des Gesetzes nur deklaratorischen Wert haben solle, ohne die Regierungen in irgend einer Weise für die Zukunft zu binden. Jetzt verlange die österreichische Regierung, daß diese Bahn finanziell sichergestellt werde und in der ersten Bauperiode figuriere. Dies müsse er auf das Entschiedenste ablehnen. Das Mehrerfordernis von 20 Millionen Kronen, welche die Normalisierung dieser Strecke erfordern würde, sei nicht das wesentliche Hindernis, sondern es handle sich um wichtige wirtschaftliche Interessen Ungarns, die durch die Bahn berührt würden.

Es würde eine Verkehrsteilung eintreten, die ungarischen Staatsbahnen würden den größten Schaden leiden und die Hälfte ihres Verkehrs verlieren.

Der k. k. Finanzminister würde den Standpunkt der kgl. ung. Regierung begrifflich finden, wenn Ungarn allein für die Kosten der im ungarischen Interesse gelegenen Bahnen aufkommen würde. Er müsse aber nochmals darauf verweisen, daß die Bahnen auf gemeinsame Kosten gebaut werden und daß die k. k. Regierung daher genötigt sei, ihre Interessen zu wahren und sich nur für ein solches Bauprogramm einzusetzen, das sie auch im Reichsrate vertreten könne. Die k. k. Regierung solle sich verpflichten, durch 60 Jahre größere Annuitäten für Bahnen zu garantieren, die zum überwiegenden Teil im ungarischen Interesse gelegen seien. Sie befinde sich in einer Zwangslage und könne den ungarischen Standpunkt unmöglich akzeptieren.

Der kgl. ung. Finanzminister verweist darauf, daß der österreichische Verkehr nach Bosnien und die Herzegowina 80 % des Gesamtverkehrs betrage. Die Linie Šamac–Doboj–Sarajewo werde dem österreichischen Verkehr mehr dienen als dem ungarischen, dagegen würde die Normalisierung der südwestlichen Verbindung mit Sarajewo eine direkte Schädigung ungarischer Interessen bedeuten.

Der k. k. Ministerpräsident erklärt, daß man, nach dem dieser Verbindung gegenüber ungarischerseits eingenommenen feindlichen Standpunkt, sich nicht viel von künftigen Verhandlungen der beiden Regierungen über den Bau der Linie Donji-Vakuf–Lašva versprechen könne. Nach den Erklärungen des kgl. ung. Finanzministers sei er mehr denn je überzeugt, daß die deklaratorische Erwähnung dieser Linie im Artikel 5 des Gesetzentwurfes gar keinen praktischen Wert habe.

Der gemeinsame Finanzminister wirft die Frage auf, ob es nicht möglich wäre, auf Grundlage eines Entgegenkommens der k. k. Regierung in der Tarifffrage einen Ausgleich der Gegensätze zu erzielen. Falls die k. k. Regierung sich damit einverstanden erklären könnte, daß die Tarifverhandlungen bis zu den Beratungen über den Ausgleich hinaus geschoben werden sollen, wäre die kgl. ung. Regierung vielleicht geneigt, im Linienprogramme eine annehmbare Kompensation zu bewilligen. Nachdem die Bahnen erst in acht Jahren ausge-

baut sein sollten, so würde eine Verschiebung der Tarifverhandlungen keine großen Nachteile mit sich bringen.

Es entspinnt sich nun eine längere Debatte zwischen den beiderseitigen Ressortministern über rein technische Tariffragen, der zu entnehmen ist, daß der bisherige Verlauf der tarifarischen Verhandlungen nach Ansicht der österreichischen Minister ein unbefriedigender ist und daß sie auf weiteren Zugeständnissen bestehen zu müssen glauben.

Auch der Antrag des gemeinsamen Finanzministers, die Tarifverhandlungen bis zu den Ausgleichsverhandlungen zu verschieben, wird besprochen, begegnet aber bei den österreichischen Ministern entschiedenem Widerstand.

Nachdem die beiderseitigen Gegensätze sich ungemildert entgegenstehen, schlägt der **V o r s i t z e n d e** eine Unterbrechung der Sitzung vor, um den Anwesenden Gelegenheit zu geben, unter sich eine neue Grundlage für einen Ausgleich zu suchen.

Nach Wiederzusammentritt der Konferenz ergreift der Vorsitzende das Wort, um darauf hinzuweisen, eine wie schwere Verantwortung der Ministerrat auf sich laden würde, falls keine Einigung erzielt werde. Wolle man die Ruhe in Bosnien erhalten, so müsse der Landtag arbeitsfähig erhalten bleiben; der Landeschef habe bereits erklärt, daß die bosnisch-herzegowinischen Garnisonen auf volle Kriegsbereitschaft gestellt werden müßten, wenn der Landtag geschlossen werden sollte. Eine solche partielle Mobilisierung unserer Wehrmacht würde im Auslande als ein Anzeichen unserer aggressiven Absichten aufgefaßt werden. In Rußland dürfte man sich durch die dortige öffentliche Meinung zu einer Truppenkonzentrierung an der galizischen Grenze genötigt sehen; unsererseits müßten dann Gegenmaßnahmen erfolgen und man würde auf diese Weise Gefahr laufen, in einen Krieg gedrängt zu werden. Angesichts dieser ernstesten Gefahren bitte er die Anwesenden nochmals, sich zu verständigen.

Der **g e m e i n s a m e F i n a n z m i n i s t e r** bestätigt die Worte des Vorsitzenden durch Verlesen eines Schreibens des bosnisch-herzegowinischen Landeschefs, worin GdI. Potiorek erklärt, es werde unbedingt notwendig sein, in Bosnien, Herzegowina, Dalmatien volle Kriegsbereitschaft anzunehmen, wenn der Landtag geschlossen werde.³

Der **k. k. M i n i s t e r p r ä s i d e n t** begibt sich für kurze Zeit mit den österreichischen Ministern in ein Nebenzimmer, um die Stellungnahme der k. k. Regierung im Hinblick auf diese Gefahren einer neuerlichen Prüfung zu unterziehen.

Nach einer kurzen Pause teilt er der Konferenz den nachstehenden neuen Vorschlag der österreichischen Regierung mit:

Die k. k. Regierung sei bereit, von ihrem früheren Verlangen, daß die Normalisierungen Tuzla–Doboj und Donji–Vakuf–Lašva in der ersten Bauperiode durch-

³ *Vermutlich Schreiben Potioreks an Biliński v. 19. 10. 1912, KA., Nachlaß Potiorek B/1503, Karton 1, Nr. 122 b.*

geführt werden sollen, abzusehen und zuzustimmen, daß dieselben im Artikel III des Gesetzentwurfes in deklaratorischer Weise in der Form erwähnt werden, daß in einem zweiten Alinea dieses Artikels auch gesagt werde, diese Linien könnten gleich gebaut werden, wenn die Normalisierung der Strecke Doboj–Sarajewo durchgeführt sei. Er müsse aber Wert darauf legen, daß im Artikel III diesen Linien in deutlicher Weise die Priorität vor dem Ausbau der Linie Tuzla–Kladanj–Sarajewo gegeben werde.

Als zweiten Teil seines Vorschlages beantrage er, daß ein Geheimabkommen zwischen den beiden Regierungen und dem gemeinsamen Finanzministerium geschlossen werde, in welchem das gemeinsame Finanzministerium ermächtigt werde, nach Fertigstellung der Normalspur Doboj–Sarajewo ein Gesetz wegen Normalisierung der Strecke Tuzla–Doboj auf Kosten des bosnisch-herzegowinischen Etats und ein zweites Gesetz wegen Normalisierung der Strecke Donji-Vakuf–Lašva auf Kosten der k. k. Regierung im Landtag einzubringen.

Das Abkommen würde zwar geheim bleiben, das gemeinsame Finanzministerium und die österreichische Regierung würden aber die Ermächtigung erhalten, im bosnisch-herzegowinischen Landtag respektive im Reichsrat zu erklären, daß die beiden Normalisierungen nach Fertigstellung der Normalspur Doboj–Sarajewo durchgeführt werden würden.

^aDer vorstehende Vorschlag sei an die Voraussetzung geknüpft, daß über die Tarifffrage im allgemeinen ein Abkommen zwischen den beiden Regierungen zeitgerecht erzielt werde.^a

Graf Stürgkh betont, daß sein Vorschlag eine sehr schwere Belastung des österreichischen Staatsschatzes bedeute und sich als das äußerste Entgegenkommen darstelle, zu welchem sich die k. k. Regierung nur mit Rücksicht auf die sehr gespannte äußere politische Situation verstehen könne.

Der gemeinsame Finanzminister verweist darauf, daß dieser Vorschlag für ihn schwer annehmbar sei, weil die vom Landtag gewünschte Normalisierung der Linie Tuzla–Doboj darin in die zweite ungesicherte Bauperiode verlegt werde. Wenn durch den Vorschlag des Grafen Stürgkh der Bau der Linie Tuzla–Sarajewo in eine ganz entfernte Zukunft gerückt werden solle, so würde, nach Ansicht des Landtages, die Notwendigkeit einer baldigen Normalisierung der Strecke Tuzla–Doboj noch größer werden.

Der kgl. ung. Finanzminister stellt einige Fragen, um den Vorschlag des k. k. Ministerpräsidenten genau zu präzisieren, worauf sich die ungarischen Minister zurückziehen, um über diesen Vorschlag intern zu beraten.

Nach einer kurzen Pause wird die Sitzung wieder aufgenommen, worauf der kgl. ung. Finanzminister auf Wunsch des kgl. ung. Ministerpräsidenten die Stellungnahme der ungarischen Regierung zu dem erwähnten Vorschlage wie folgt resumiert:

^{a-a} *Einfügung.*

Der Vorschlag bedeute keine Annäherung an den ungarischen Standpunkt, alle Wünsche der österreichischen Regierung würden durch denselben erfüllt, wogegen die Verringerung der Beitragskosten zum Gesamtbauprogramm, welche sich durch die Normalisierung der Strecke Donji-Vakuf-Lašva auf Kosten der österreichischen Regierung für die ungarische Regierung ergeben würde, gar nicht in Betracht käme. Bei einem Bauprogramme von 290 Millionen mache es einen ganz unmerklichen Unterschied, ob die Verzinsung des ganzen Betrages auf gemeinsame Kosten erfolge oder ob 20 Millionen davon von der österreichischen Regierung allein verzinst werden.

Um aber auch ihrerseits dem Ernste der Situation Rechnung zu tragen und das tunlichste Entgegenkommen an den Tag zu legen, sei die kgl. ung. Regierung bereit, ihre Zustimmung dazu zu geben, daß die Normalisierung der Linie Donji-Vakuf-Lašva in der jetzigen Trasse deklaratorisch im Artikel III angeführt werde. Außerdem wäre sie bereit, in einem Protokolle zwischen den beiden Regierungen festzusetzen, daß nach Normalisierung der Linie Dobož-Sarajewo die Normalisierung der Linie Donji-Vakuf-Lašva seitens der österreichischen Regierung auf eigene Kosten als bosnisch-herzegowinische Landesbahn ausgeführt werden könne, wenn vor dem Baubeginn eine vom Tage der Inbetriebsetzung der Normalspur durch zehn Jahre gültige Vereinbarung zwischen den beiden Regierungen in dem Sinne getroffen werde, daß die neue westliche Verbindung im Transitverkehre nicht tarifbildend sein dürfe und keinen Quotenanteil erhalte.

Dieser Vorgangsweise könne die kgl. ung. Regierung nur unter der Bedingung zustimmen, daß ihre bisherigen Zugeständnisse in der Tarifffrage die k. k. Regierung befriedigen würden und eine Tarifvereinbarung auf Grundlage derselben geschlossen werde. Weitere Zugeständnisse in der Tarifffrage könne die kgl. ung. Regierung unter keinen Umständen machen.

Was die Normalisierung der Linie Tuzla-Dobož anbelange, so sei die kgl. ung. Regierung gerne bereit, dem Vorschlage des k. k. Ministerpräsidenten zuzustimmen, wonach diese Normalisierung auf Kosten des bosnischen Etats gleich nach der Fertigstellung der Normalspur Dobož-Sarajewo erfolgen solle. Die ungarische Regierung wäre aber auch bereit, diese Normalisierung auf gemeinsame Kosten in der ersten Bauperiode durchführen zu lassen.

Der k. k. Finanzminister erklärt, er glaube nicht, daß dieser Antrag der kgl. ung. Regierung Aussicht habe, österreichischerseits angenommen zu werden. Die ungarische Regierung wolle den Bau der Bahn Donji-Vakuf-Lašva durch tarifarische Voraussetzungen unmöglich machen; es werde niemandem einfallen, eine Bahn zu bauen, die durch künstliche tarifarische Einschränkungen a priori zur Unrentabilität verurteilt sei. Unter dieser Bedingung habe das prinzipielle Zugeständnis der kgl. ung. Regierung zum Baue der Bahn gar keinen Wert.

In der allgemeinen Tarifffrage wolle sie gar keine weiteren Zugeständnisse machen. Die bisherigen Zugeständnisse seien eigentlich selbstverständlich und könnten nicht als Grundlage für ein Tarifabkommen akzeptiert werden.

Der kgl. ung. Handelsminister erwidert, es bestehe durchaus nicht die Absicht, den Bau der Linie Donji-Vakuf–Lašva durch tarifarische Einschränkungen unmöglich zu machen. Man müsse Mittel und Wege suchen, um die Tarife so zu regeln, daß einerseits die ungarischen Staatsbahnen durch die neue Linie keinen Schaden erleiden, andererseits aber letztere auch nicht a priori zu einer unrentablen werde.

Nach Ansicht des gemeinsamen Finanzministers würde es sich empfehlen, durch die tarifarischen Fachdelegierten sofort Verhandlungen darüber pflegen zu lassen, inwieferne es möglich wäre, eine speziell für diese Linie gemachte Tarifvereinbarung zu treffen, welche einerseits den Bedenken der kgl. ung. Regierung hinsichtlich der Konkurrenz der Bahn Rechnung trage und andererseits die Rentabilität der Linie sicherstellen würde.

Die Konferenz erörtert nunmehr die Frage, ob es nicht möglich wäre, die vom kgl. ung. Finanzminister für das Geheimabkommen in Vorschlag gebrachte Formel, wonach „die Linie Donji-Vakuf–Lašva im Tarifverkehre nicht tarifbildend sein solle und keinen Quotenanteil erhalten dürfe“, durch eine mehr allgemeingehaltene Formel zu ersetzen. Nach einer längeren Beratung wird von der k. k. Regierung die nachstehende Formel vorgeschlagen: Die beiden Regierungen sind darüber einig, daß durch die Normalisierung der Linie Donji-Vakuf[–Lašva] eine erhebliche Verschiebung zu ungunsten der bestehenden Hauptlinien der ungarischen Staatsbahnen nicht herbeigeführt werden soll. In diesem Sinne sind die tarifarischen Verhandlungen bezüglich dieser Linie zu führen.

Diese Formel wurde vom kgl. ung. Finanzminister als eine zu unbestimmte bezeichnet. Dr. Teleszky erklärt, daß die kgl. ung. Regierung zwar die von ihr in Vorschlag gebrachte Formel vorziehen würde, aber bereit wäre, auch einer generellen Formel zuzustimmen, insoferne dieselbe ihre Bedenken gegen die in Frage stehende Linie klar zum Ausdruck bringen und jede Gefahr einer Konkurrenz mit den ungarischen Staatsbahnen ausschließen würde.

Der k. k. Ministerpräsident wirft die Frage auf, ob die kgl. ung. Regierung nicht doch bereit wäre, der Aufnahme der beiden Linien Tuzla–Doboj und Donji-Vakuf–Lašva in den Artikel II des Eisenbahngesetzes zuzustimmen, wenn ihr die gewünschten Kautelen hinsichtlich der Konkurrenz der letztgenannten Linie in einer generell gehaltenen Formel gegeben würden und die österreichische Regierung diese Bahn auf eigene Kosten baue.

Dies wird abgelehnt, indem der kgl. ung. Finanzminister darauf besteht, daß die südwestliche Verbindung mit Sarajewo nur im Artikel III des Programmes figurieren dürfe.

Ein Vorschlag des Vorsitzenden, daß die Normalisierungskosten der Linie Doboj–Tuzla von allen drei Regierungen zu gleichen Teilen getragen werden sollen, findet keinen Anklang.^b

^b *Randbemerkung Stürgkhs* N. B. Nach Erinnerung des k. k. Ministerpräsidenten wurde dieser Vorschlag diskutiert und zeigte sich auf keiner Seite ein grundsätzlicher Widerstand.

Ungarischerseits wird in Anregung gebracht, daß eine neue bosnische Bahnlinie von Bihać nach Zavalje, welche im ungarischen Interesse gelegen wäre und deren Bau auch von Ungarn allein ausgeführt werden würde, als Kompensationsobjekt in Erwägung gezogen werden könnte.

Diese Frage wird wegen des Widerstandes, welchem sie bei den österreichischen Ministern begegnet, nicht näher erörtert.

Es entspinnt sich nun eine längere Debatte über eine generelle Formel für die Vereinbarung zwischen den beiden Regierungen, durch welche den Bedenken der kgl. ung. Regierung wegen der Konkurrenzmöglichkeit der südwestlichen Verbindungsbahn mit Sarajewo Rechnung getragen würde.

Vom gemeinsamen Finanzminister wird die nachstehende Formulierung vorgeschlagen:

Der Beginn der Normalisierung, eventuell Herstellung einer normalspurigen Neulinie parallel mit der Schmalspurstrecke der Linie Donji-Vakuf-Lašva wird von der Voraussetzung abhängig gemacht, daß vorher zwischen den beiden Regierungen ein Übereinkommen getroffen wird, demgemäß für diese Linie durch tarifarische Anordnungen den berechtigten Ansprüchen der ungarischen Staatsbahnen Rechnung getragen wird.

Diese Formulierung wird von den ungarischen Ministern gebilligt, der k. k. Ministerpräsident lehnt dieselbe aber in sehr entschiedener Weise ab.

Der k. k. Eisenbahnminister verweist darauf, daß selbst, wenn eine entsprechende Formulierung gefunden würde, die Regelung der Tarifffrage im allgemeinen noch offen stehe und wenig Aussicht habe, je zu Ende geführt zu werden, da die kgl. ung. Regierung jede weiteren Zugeständnisse ablehne.

Der Vorsitzende konstatiert hierauf, daß es angesichts der noch vorhandenen großen Gegensätze unmöglich erscheine, zu einer Einigung zu gelangen, bevor die Verhandlungen der Fachreferenten für Tariffragen ergeben hätten, daß es technisch möglich sei, die Linie Donji-Vakuf-Lašva rentabel zu gestalten, ohne daß sie den ungarischen Staatsbahnen Konkurrenz mache. Er glaubt daher, beantragen zu sollen, daß mit den Beratungen der Fachdelegierten sofort begonnen werde und die Konferenz sich bis zum Abschlusse derselben vertage.

Es wird in diesem Sinne der Beschluß gefaßt, daß die Fachdelegierten sofort die Beratung dieser Frage beginnen sollen, worauf der Vorsitzende den Ministerrat für aufgehoben erklärt.⁴

Berchtold

Ah. E. Ich habe den Inhalt dieses Protokolles zur Kenntnis genommen.
Wien, am 29. Dezember 1912. Franz Joseph.

⁴ Fortsetzung des Gegenstandes in GMR. v. 8. 11. 1912, GMKPZ. 501.