

Nr. 37 Gemeinsamer Ministerrat, Budapest, 8. November 1912

RS. (und RK.)

Gegenwärtige: Der k. k. Ministerpräsident Graf Stürgkh, der kgl. ung. Ministerpräsident v. Lukács, der k. u. k. Kriegsminister GdI. Ritter v. Auffenberg, der k. u. k. gemeinsame Finanzminister Dr. Leon Ritter v. Biliński (7. 12.), 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. Beöthy, der k. k. Handelsminister Dr. v. Schuster.

Schriftführer: Legationsrat Graf Hoyos.

Gegenstand: Bosnische Bahnen.

KZ. 73 – GMKPZ. 501

Protokoll des zu Budapest am 8. November 1912 abgehaltenen Ministerrates für gemeinsame Angelegenheiten unter dem Vorsitz des k. u. k. Ministers des k. u. k. Hauses und des Äußern Grafen Berohtold.

Der *Vorsitzende* eröffnet die Sitzung mit der Bemerkung, der letzte gemeinsame Ministerrat sei ergebnislos verlaufen, weil die Möglichkeit einer Einigung von dem Resultate der tarifarischen Verhandlungen abhängig gemacht worden sei.¹ Letztere hätten inzwischen stattgefunden und seien nach seinen Informationen nicht ganz ergebnislos verlaufen, so daß nunmehr vielleicht auch über das Linienprogramm eine Einigung erzielt werden könnte. Er bitte den k. k. Ministerpräsidenten, das Wort zu ergreifen und den Anwesenden eine Mitteilung darüber zu machen, inwieferne die Stellungnahme der k. k. Regierung durch den Verlauf der Tarifverhandlungen eine Änderung erfahren habe.

Der k. k. Ministerpräsident erinnert daran, daß die k. k. Regierung schon im letzten Ministerrate am 28. Oktober in Würdigung der von dem Vorsitzenden und dem gemeinsamen Finanzminister geltend gemachten politischen Beweggründe bemüht war, ein sehr weitgehendes Entgegenkommen an den Tag zu legen. Von diesem Bestreben geleitet, habe sie einen Vorschlag eingebracht, der kurz resümiert dahin ging, daß die beiden Normalisierungen Tuzla–Doboj und Donji–Vakuf–Lašva nicht in das aktuelle, sondern nur in das deklaratorische, im Artikel III des Gesetzentwurfes erwähnte Bauprogramm aufgenommen werden sollten und daß dazu noch in einem Geheimabkommen zwischen den beiden Regierungen vereinbart werden würde, daß die Normalisierung der Linie Tuzla–Doboj auf Kosten der bosnischen Regierung und die Normalisierung der westlichen Anschlußlinie nach Sarajewo auf Kosten der österreichischen Regierung erfolgen könne, sobald die Normalisierung der im ungarischen Interesse gelegenen Linie Doboj–Sarajewo vollendet sei. Diesen Vorschlag habe die k. k. Regierung von der Bedingung abhängig gemacht, daß die kgl. ung. Regierung ihr in der Tariffrage Entgegenkommen bezeuge. Im Ver-

¹ Fortsetzung des GMR. v. 28. 10. 1912 II, GMKPZ. 500.

laufe der Diskussion habe der Vorschlag Kodifikationen in einem den österreichischen Interessen ungünstigen Sinne erfahren. Der gemeinsame Finanzminister habe im Interesse der Vertretbarkeit des Bauprogrammes im bosnisch-herzegowinischen Landtage die Wiederaufnahme der Normalisierung Tuzla-Doboj in die erste Bauperiode als dringend wünschenswert bezeichnet. Auch sei ein Vorschlag besprochen worden, wonach die Kosten dieser Normalisierung nicht von der bosnisch-herzegowinischen Landesregierung allein, sondern von allen drei Regierungen zu gleichen Teilen übernommen werden sollten. Er habe damals, um die Schwierigkeiten nicht zu vergrößern, gegen diese Modifikationen seiner Proposition keinen Widerstand erhoben, er müsse aber nochmals betonen, daß sie eine Verschlechterung des österreichischen Standpunktes bedeuten würden.

Die kgl. ung. Regierung habe die Normalisierung der bosnischen Westbahn nach Sarajewo von Bedingungen tarifarischer Natur abhängig gemacht und eine sehr scharfe Formulierung derselben in Antrag gebracht, welcher er nicht zustimmen konnte. Auch in der allgemeinen Tarifffrage sei damals keine Einigung zustande gekommen. Seither hätten Beratungen der Fachdelegierten über die Tariffragen stattgefunden, sie hätten aber leider kein neues Resultat ergeben. Die Situation sei daher auch für die k. k. Regierung nicht wesentlich erleichtert. Es handle sich für sie im wesentlichen darum, die Vertretbarkeit des ganzen Bauprogrammes im Reichsrate dadurch zu erleichtern, daß in demselben der Wunsch aller österreichischen Parteien hinsichtlich des baldigen Ausbaues einer normalen westlichen Verbindung mit Sarajewo mehr Berücksichtigung finde. Wenn die ungarische Regierung nicht in der Lage sei, weitere Konzessionen in der Tarifffrage zu machen, so sollte sie hinsichtlich des Linienprogrammes größeres Entgegenkommen an den Tag legen, zumal die k. k. Regierung ihrerseits schon die weitgehendste Nachgiebigkeit gezeigt habe, um eine Einigung zu ermöglichen.

Der gemeinsame Finanzminister erklärt, er habe den Eindruck, daß eine Einigung erzielt werden könnte, wenn die k. k. Regierung sich mit den geringen bisher gemachten ungarischen Konzessionen in der Tarifffrage begnüge und dafür von Seiten der kgl. ung. Regierung hinsichtlich der Formulierung der Bedingungen für die Normalisierung der westlichen Linie Entgegenkommen gezeigt würde.

Der kgl. ung. Ministerpräsident möchte feststellen, daß die kgl. ung. Regierung in der bosnischen Bahnfrage vom Anfange an die wichtigen politischen Momente anerkannt habe, welche hiemit im Zusammenhange stehen. Auch jetzt sei sie sich der Wichtigkeit der Frage bewußt, sie müsse aber auch an die Vertretbarkeit der betreffenden Vorlage im ungarischen Reichstage denken.

Vom taktischen Standpunkte würde er vorschlagen, man solle zuerst untersuchen, ob die Verhandlungen der letzten Tage ein solches Resultat ergeben hätten, daß Aussicht vorhanden sei, zu einer Einigung zu gelangen.

Der k. k. Eisenbahnminister erklärt, die Lage habe seit dem letzten Ministerrate vom Standpunkte der k. k. Regierung insoferne keine Besse-

rung erfahren, als es seither nicht möglich war, in den generellen Tarifverhandlungen weitere Konzessionen von der ungarischen Regierung zu erlangen.

Die k. k. Regierung müsse nun darauf bestehen, daß ihr in anderer Weise hinsichtlich des Linienprogrammes Entgegenkommen bewiesen werde. Sie wolle keine neuen meritorischen Konzessionen verlangen, sondern solche mehr formeller Natur, durch welche das Gesetz, welches sie dem Reichsrate vorlegen müsse, eine akzeptablere Form erhalten würde.

Es handle sich in erster Linie darum, daß jetzt vorgesehen sei, daß die Normalisierung der bosnischen Westbahn nur auf Kosten der österreichischen Regierung erfolgen dürfe. Die k. k. Regierung würde nun Wert darauf legen, daß zum Ausdrucke gebracht werde, daß sie nur in sekundärer Hinsicht das Recht habe, den Bau auf eigene Kosten durchzuführen, falls der Bau auf gemeinsame Kosten nicht zustande komme.

Ferner würde die k. k. Regierung Wert darauf legen, daß von einem Geheimabkommen zwischen den Regierungen abgesehen werde und man die betreffenden Bestimmungen in eine Form kleide, welche man publizieren könne.

Drittens wünsche die k. k. Regierung auch, daß die Formel, welche von den Fachdelegierten als Voraussetzung für die Normalisierung Donji-Vakuf-Lašva in Antrag gebracht worden sei, noch abgeschwächt werde.

Der k. k. Ministerpräsident formuliert nunmehr auf Grund der Ausführungen des k. k. Eisenbahnministers neue Propositionen, welche von den kgl. ung. Ministern in einer längeren Pause durchberaten werden.

Nach Wiederezusammentritt der Konferenz stellt der k. k. Ministerpräsident fest, daß der nachstehende Vorschlag akzeptiert wurde:

1. Die Normalisierung der Linie Donji-Vakuf-Lašva wird deklaratorisch in den Artikel III des Gesetzes, abgesehen von der Kladanyer Linie, aufgenommen.

2. Über die Durchführung dieses Baues sind weitere Verhandlungen der Regierungen vorbehalten.

3. Für den Fall, daß diese Verhandlungen zu keinem anderen Ergebnisse führen, erwächst der k. k. Regierung das Recht, diese Linie ausschließlich auf Kosten des österreichischen Staatsschatzes als bosnisch-herzegowinische Landesbahn auszubauen.

4. Von diesem Rechte kann erst in dem Zeitpunkte Gebrauch gemacht werden, in welchem die normalspurige Verbindung von Doboj nach Sarajewo vollendet sein wird.

5. Vor Inangriffnahme des Baues der in Punkt 1. bezeichneten Bahnstrecke wird zwischen den Regierungen eine Vereinbarung bezüglich der Tarifbildung und der Leitung des Verkehrs zwischen Österreich und Bosnien-Herzegowina zu treffen sein.

6. Diese Abmachungen bilden einen Bestandteil des abzuschließenden Protokollarübereinkommens.

Ferner solle im protokollarischen Übereinkommen das Resultat der generellen tarifarischen Verhandlungen aufgenommen und gesagt werden, daß das Übereinkommen vom Tage der Unterfertigung bis fünf Jahre nach der Vollendung der Normalisierung der Strecke Doboj–Sarajewo zu gelten habe, jedoch unter der Voraussetzung, daß vom Jahre 1917 ab tarifarische Vereinbarungen zwischen den Regierungen der beiden Staaten überhaupt zustande kommen.

Der gemeinsame Finanzminister verliert hierauf den Gesetzentwurf über das dem bosnisch-herzegowinischen Landtage vorzulegende Eisenbahnbauprogramm.

Der Ministerrat erklärt sich mit dem nunmehr meritorisch festgestellten Text des Gesetzentwurfes einverstanden und überläßt es einer Referentenbesprechung, einzelne stilistische Änderungen vorzunehmen.

Der k. u. k. gemeinsame Finanzminister erbittet noch die Ermächtigung, dem bosnisch-herzegowinischen Landtage einen Gesetzentwurf hinsichtlich des Baues der Linie Novi–Bihać auf Landeskosten unterbreiten zu dürfen. Dies wird bewilligt.

Der Vorsitzende konstatiert, daß nach Überwindung sehr großer Schwierigkeiten eine Einigung in allen Punkten erzielt wurde und spricht den Anwesenden seinen wärmsten Dank für ihre erfolgreichen Bemühungen aus, welche in hohem Maße geeignet waren, die Interessen der Monarchie in der Zukunft sicherzustellen.²

Berchtold

Ah. E. Ich habe den Inhalt dieses Protokolles zur Kenntnis genommen. Wien, am 19. Dezember 1912. Franz Joseph.

² Das protokollarische Übereinkommen bezüglich des Ausbaues des bosnischen Eisebahnnetzes und die Zusatz- sowie Nachtragsbestimmungen in der Tarifffrage sind als Beilage im Schreiben (Abschrift) Forsters an Biliński v. 18. 1. 1913 enthalten, FA., FM., allg., Z. 4650/1913. Auf Vortag Bilińskis v. 12. 11. 1912 wurde der Gesetzentwurf wegen der Finanzierung des Ausbaues des bosnischen Eisebahnnetzes mit Ah. E. v. 14. 11. 1912 in den bosnisch-herzegowinischen Landtag eingebracht, HHStA., Kab. Kanzlei, KZ. 2755/1912. Nach der Annahme durch den Landtag wurde das Gesetz über Vortag Bilińskis v. 10. 2. 1913 mit Ah. E. v. 17. 2. 1913 sanktioniert, ebd., KZ. 360/1913; publiziert als Gesetz vom 17. Februar 1913 in GESETZ- UND VERORDNUNGSBLATT FÜR BOSNIEN UND DIE HERCEGOVINA Nr. 27/1913. Über Vortag Bilińskis v. 27. 11. 1912 wurde mit Ah. E. v. 28. 11. 1912 der Gesetzentwurf wegen Baues der normalspurigen Eisenbahnstrecke Bihać-Bosnisch Novi in den bosnisch-herzegowinischen Landtag eingebracht, ebd., KZ. 2837/1912. Nach der Annahme durch den Landtag wurde das Gesetz über Vortag Bilińskis v. 27. 2. 1913 mit Ah. E. v. 6. 3. 1913 sanktioniert, ebd., KZ. 516/1913; publiziert als Gesetz v. 6. März 1913 in ebd., Nr. 36/1913. Fortsetzung zu den bosnischen Eisebahnbauten in GMR. v. 10. 11. 1913/II, GMKPZ. 509.