

Ah. E. Ich habe den Inhalt dieses Protokolles zur Kenntnis genommen.
Wien, 25. November 1905. Franz Joseph.

Nr. 64 Gemeinsamer Ministerrat, Wien, 25. November 1905 – Protokoll I

RS. (und RK.)

Gegenwärtige: der k. k. Ministerpräsident Freiherr v. Gautsch, der kgl. ung. Ministerpräsident FZM. Freiherr v. Fejérváry, der k. u. k. gemeinsame Kriegsminister FZM. Ritter v. Pitreich, der k. u. k. gemeinsame Finanzminister Freiherr v. Burián, der k. k. Finanzminister Kosel, der kgl. ung. Handelsminister v. Vörös, der Chef der Marinesektion Admiral Graf Montecuccoli, der Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums Sektionschef Wrba, der Staatssekretär im kgl. ung. Finanzministerium Popovics.

Protokollführer: Legationsrat Freiherr v. Gagern.

Gegenstand: Die Frage einer Eisenbahnverbindung mit Dalmatien.

KZ. 62 – GMCZ. 453

Protokoll des zu Wien am 25. November 1905 abgehaltenen Ministerrates für gemeinsame Angelegenheiten unter dem Vorsitz des k. u. k. gemeinsamen Ministers des Äußern Grafen Gofuchowski.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung, indem er als deren Gegenstand die Herstellung einer Eisenbahnverbindung mit Dalmatien bezeichnet, auf die Wichtigkeit dieser letzteren sowie auf die Notwendigkeit hinweist, diese Frage endlich einer Lösung zuzuführen.

Der Vorsitzende erteilt hierauf dem k. u. k. gemeinsamen Kriegsminister FZM. Ritter v. Pitreich das Wort, welcher zunächst daran erinnert, daß er bereits im vorigen Jahre auf die Bedeutung dieser Frage aufmerksam gemacht habe.¹ Redner führt sodann aus, daß der Vorgänger des gegenwärtigen kgl. ung. Handelsministers² sich ihm gegenüber dem Gedanken des Ausbaues einer Eisenbahnlinie Ogulin–Bihać–Zavalje keineswegs prinzipiell ablehnend verhalten und daß auch Graf Tisza sich schließlich dieser Idee nicht abgeneigt gezeigt habe. Redner möchte ausdrücklich betonen, daß es der Kriegsverwaltung nicht um eine bestimmte Trasse, sondern hauptsächlich um das ehebaldige Zustandekommen einer normalspurigen Verbindung zu tun sei; wobei deren Augenmerk allerdings zunächst auf eine Eisenbahn von Knin durch Hochkroatien nach Ogulin oder auf eine solche durch das Unatal nach Bihać und weiter nach Ogulin oder Novi gerichtet bleibe. Dagegen müsse die Kriegsverwaltung unbedingt darauf bestehen, daß die Bahn, welche Trasse immer für dieselbe gewählt werden sollte, mit normaler Spurweite gebaut werde, da eine schmalspurige Bahn vom militärischen Standpunkte wertlos wäre. Redner legt hierauf an der Hand eines Mémoires, welches auf seinen Wunsch dem gegenwärtigen Protokolle beige-schlossen wird, jene Umstände dar, welche den Ausbau einer Eisenbahnverbindung mit

¹ Pitreich an Gofuchowski v. 9. 11. 1904, HHStA., PA. I, Karton 621, 530/CdM. Ferner GMR. v. 28. 11. 1904, GMCZ. 444.

² Handelsminister der Regierung Tisza war Károly Hieronymi (1836–1911).

Dalmatien im Interesse der Verteidigung dieses Kronlandes als unbedingt geboten und nicht länger aufschiebbar erscheinen lassen.³

Der Chef der Marinesektion Admiral Graf Montecuccoli glaubt seinerseits hervorheben zu sollen, daß die Herstellung einer Eisenbahnverbindung mit Dalmatien im Interesse einer raschen Mobilisierung der Marine dringend nötig erscheine, da bei dem gegenwärtigen Stande der Dinge alle ^aEinberufenen ^a per mare ^b von Dalmatien nach Pola ^b gebracht werden müßten, und im Kriegsfall der Feind daher die Mobilisierung durch Entsendung von Schiffen, wenn schon nicht gänzlich verhindern, so doch wesentlich verzögern könnte. Ein weiterer Umstand, der zugunsten einer Eisenbahnverbindung mit Dalmatien spreche, sei, daß Sebenico sich zu einem Flottenlager und somit zu einem Stützpunkte für die Verteidigung Dalmatiens hervorragend eignen würde, welchem Zwecke es allerdings nur im Falle der Herstellung einer Eisenbahnverbindung über Knin mit dem Innern der Monarchie entsprechen könnte. Sollte eine solche Eisenbahnverbindung zustande kommen, so würde man nach Sebenico leicht Fünfkirchner Kohle bringen können, welche, wenn auch nicht so gut wie die englische Kohle, doch von hinlänglich guter Qualität sei.

Es ergreift hierauf der kgl. u. n. g. Handelsminister v. Vörös das Wort, um auszuführen, daß, falls die ungarische Regierung sich dazu verstehen würde, zwischen Ogulin oder einem anderen Punkte der Linie Karlstadt–Fiume einerseits und der dalmatinischen Grenze in der Richtung nach Knin andererseits eine normalspurige Bahnverbindung herzustellen, hiedurch mit Rücksicht auf die unverhältnismäßig hohen Baukosten (circa 45–60 Millionen Kronen) und die voraussichtliche geringe Rentabilität dieser Bahn den militärischen Interessen der Monarchie zu Lasten der Finanzen Ungarns ein sehr bedeutendes Opfer gebracht und den wirtschaftlichen Interessen Österreichs, welche die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Dalmatien und den übrigen österreichischen Kronländern dringend erheischen, ein wertvoller Dienst erwiesen werden würde, wogegen vom Standpunkte der ungarischen wirtschaftlichen Interessen der Ausbau dieser sehr kostspieligen Bahn nicht notwendig erscheine. Mit Rücksicht hierauf müsse die Ausführung der kroatisch-dalmatinischen normalspurigen Bahnverbindung ungarischerseits davon abhängig gemacht werden, daß die österreichische Regierung hiefür entsprechende Kompensationen biete.

Diese Kompensationen seien folgende: 1. Die Regelung der pendenten Angelegenheiten der Kaschau–Oderberger Eisenbahn, namentlich die von Ungarn seit Jahren vergeblich geforderte Herstellung des Annaberger Anschlusses und die einheitliche Erledigung der Investitionsfragen. 2. Die Angelegenheit der galizischen fahrordnungsmäßigen Zugsanschlüsse, in welcher Beziehung die österreichische Regierung dem Verlangen der ungarischen Regierung gegenüber, im Anschlusse an die ungarischen nach und von Ławoczne verkehrenden Schnellzüge eine direkte Schnellzugsverbindung

^{a-a} Korrektur *Montecuccolis* aus Rekruten.

^{b-b} Korrektur *Montecuccolis* aus nach Dalmatien.

³ *Siehe Beilage 64a. Des weiteren Memoire betreffend den Ausbau einer Eisenbahnverbindung mit Dalmatien, KA., KM., Präs. 55–25/1/1905.*

nach Lemberg und nach der russischen Grenze herzustellen, sich bisher gänzlich ablehnend verhalten hat. 3. Auf eisenbahntarifarischem Gebiete könnte gefordert werden, daß in betreff der Regelung des Verkehres zwischen den Linien der kgl. ung. Staatsbahnen einerseits und den Linien Marchegg–Wien und Bruck an der Leitha–Wien andererseits mit billiger Berücksichtigung der ungarischen wirtschaftlichen und Verkehrsinteressen entsprechende Vereinbarungen getroffen werden.

Weiters betont Redner die Notwendigkeit, für den Fall des Zustandekommens einer kroatisch-dalmatinischen Verbindungslinie in betreff des über dieselbe sich bewegenden österreichisch-dalmatinischen und ungarisch-dalmatinischen Verkehres spezielle Vereinbarungen tarifarischer Natur zu treffen. Schließlich erklärt Redner, daß die ungarische Regierung den Ausbau der mehrerwähnten Verbindungslinie nur unter der Bedingung zu effektuieren geneigt sei, daß ein Anschluß derselben an die Strecke Laibach–Gottschee oder Laibach–Rudolfswerth der Unterkrainer Bahn unbedingt ausgeschlossen bleibe.

Der Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums Sektionschef W r b a erbittet sich das Wort, um zunächst darauf hinzuweisen, daß nach österreichischer Auffassung die kroatisch-dalmatinische Verbindungsbahn auch für Ungarn ein volkswirtschaftliches Interesse habe. Redner erinnert in dieser Beziehung daran, daß seitens der Handelskammer in Fiume wegen des Ausbaues einer solchen Linie petitioniert worden sei. Davon abgesehen sei diese Bahnverbindung aber auch im Interesse der Monarchie gelegen, welches füglich doch auch für Ungarn in Betracht komme. Redner bemerkt weiters, daß er zwar darauf vorbereitet gewesen sei, daß in der heutigen Konferenz die Frage der Herstellung einer Eisenbahnverbindung mit Dalmatien zur Sprache gebracht werden würde, nicht aber darauf, daß ungarischerseits die Frage von Kompensationen würde aufgeworfen werden, welche zum Teile die wichtigsten Fragen der gesamten Eisenbahnpolitik betreffen. Redner bittet daher, davon enthoben zu werden, in der heutigen Konferenz zu diesen Anregungen des kgl. ung. Handelsministers Stellung zu nehmen.

Redner führt weiters aus, daß das k. k. Eisenbahnministerium im November 1903 an das kgl. ung. Handelsministerium eine Note gerichtet habe, in welcher bezüglich der angestrebten Verbindung zwischen den bestehenden dalmatinischen Staatsbahnen und dem übrigen Bahnnetze der Monarchie in der Richtung gegen Agram darauf hingewiesen wurde, daß zu diesem Zwecke in erster Linie die Herstellung einer Bahn von Knin durch das Unatal nach Novi angestrebt werde, für welche sowohl in technischer als auch in volkswirtschaftlicher Beziehung verhältnismäßig günstige Vorbedingungen gegeben seien.⁴ Dagegen – so sei in der erwähnten Note des weiteren dargelegt worden – dürfte der Ausbau dieser Bahnlinie, welche zum weitaus überwiegenden Teile auf bosnischem Gebiete zu liegen kommen würde, insoferne Schwierigkeiten begegnen, als die Finanzen Bosniens und der Hercegovina durch die Ausführung der gesetzlich sichergestellten Bahnbauten vollständig in Anspruch genommen würden; daher sei zu erwägen, ob die intendierte Verbindung nicht auch durch den Bau einer Bahnlinie von Knin zu einem

⁴ Die Note des k. k. Eisenbahnministers an den kgl. ung. Handelsminister war nicht auffindbar.

geeigneten Punkte der kgl. ung. Staatsbahnlinie Karlstadt-Fiume bewerkstelligt werden könnte. Demgemäß wurde in der Note an das kgl. ung. Handelsministerium das Ersuchen gerichtet, über die Intentionen der kgl. ung. Regierung in dieser Angelegenheit baldmöglichst eine Mitteilung zu machen, und zugleich die Versicherung beigefügt, daß für den Fall, als die Ausführung der auf ungarischem Gebiete gelegenen Strecke demnächst verwirklicht werden solle, die Sicherstellung der auf dalmatinisches Gebiet fallenden Anschlußstrecke österreichischerseits rechtzeitig bewerkstelligt werden würde.

Auf diese Zuschrift sei, wie Redner bemerkt, eine Antwort seitens der kgl. ung. Regierung bisher, nicht eingelangt. Redner glaubt daher, jetzt die Bitte stellen zu sollen, die ungarische Regierung möge die erwähnte Note den heutigen Verhältnissen entsprechend beantworten und sich darüber äußern, welcher der beiden vorerwähnten Varianten sie den Vorzug gebe, damit sodann die österreichische Regierung ihrerseits in die Lage gesetzt sei, über die weitere Behandlung der Frage schlüssig zu werden.

Der k. k. Ministerpräsident Freiherr v. Gautsch möchte seinerseits darauf hinweisen, daß die Eisenbahnverbindung mit Dalmatien ein eminent gesamtstaatliches Interesse darstellt, bei welchem es sich um die Verteidigung der Monarchie handelt, so daß diesem Interesse gegenüber die Sonderinteressen der beiden Staatsgebiete erst in zweiter Linie zu stehen kommen. Von diesem Standpunkte ausgehend, könne Redner sich den Ausführungen des gemeinsamen Kriegsministers nur vollkommen anschließen und die Notwendigkeit betonen, daß der Bahnbau, sei es mit der einen, sei es mit der anderen Linie, ohne weiteren Zeitverlust ausgeführt werde. Die ungarische Regierung möge daher die Note des k. k. Eisenbahnministeriums vom November 1903 beantworten und der österreichischen Regierung hiedurch die Möglichkeit geben, mit den erforderlichen Vorarbeiten zu beginnen. Was die von dem kgl. ung. Handelsminister aufgeworfene Frage der Kompensationen betrifft, so bemerkt Redner, daß die österreichische Regierung, als es sich seinerzeit um den Bau der Karpatenbahnen gehandelt habe, sich die Methode der Kompensationen nicht angeeignet habe, obwohl die Bahnen wirtschaftlich tote Linien darstellen und nur im gesamtstaatlichen Interesse zur Ermöglichung eines leichteren Aufmarsches gegen Rußland gebaut worden seien. Redner will übrigens nicht in Abrede stellen, daß eine Eisenbahnverbindung mit Dalmatien auch einem österreichischen Interesse entsprechen würde, jedoch einem solchen, welches beiden Staaten der Monarchie gemeinsam sei. Redner möchte in diesem Zusammenhange auf diejenigen Erscheinungen hinweisen, welche man in ihrer Gesamtheit mit dem Namen „südslawische Gefahr“ bezeichne, und daran erinnern, daß er dem Grafen Tisza gegenüber auf diese Gefahr hingedeutet habe, welche in der letzteren Zeit entschieden größer geworden sei, und zwar gerade infolge des Widerstandes der ungarischen Regierung gegen den dalmatinischen Eisenbahnanschluß. Wenn man in der Lage wäre zu erklären, daß die Herstellung eines solchen Eisenbahnanschlusses in Aussicht stehe, so würde die erwähnte Erscheinung vielleicht nach und nach wieder verschwinden. Graf Tisza habe dies auch eingesehen, und es sei damals keine Rede von so weitgehenden Kompensationen gewesen. Redner erklärt sich übrigens bereit, in betreff der von dem kgl. ung. Handelsminister angeregten

Kompensationen selbst für den Fall, als der dalmatinische Bahnanschluß nicht zustande kommen sollte, mit der ungarischen Regierung in Unterhandlungen zu treten, müsse aber doch andererseits bitten, daß eine im gesamtstaatlichen Interesse liegende Angelegenheit nicht zur Aufstellung von Bedingungen benützt werde, welche den Wert des gegebenen bei weitem übersteigen.

Der k. u. k. gemeinsame Finanzminister Freiherr v. Burián ergreift hierauf das Wort um auszuführen, daß neben der großen Bedeutung der dalmatinischen Eisenbahnverbindung für die Monarchie die Bedeutung, welche die Verbindung für Bosnien habe, in den Hintergrund trete. Gleichwohl würde eine solche Eisenbahn, wenn sie selbst nur bosnisches Gebiet bei Bihać berühren oder infolge der eventuellen Wahl der Trasse Bihać–Novi durch bosnisches Gebiet führen würde, für Bosnien sehr erwünscht sein und diesem Lande in hohem Maße zugute kommen. Redner gibt daher der Ansicht Ausdruck, daß vom Standpunkte der rein bosnischen Interessen die Linie Bihać–Novi vorzuziehen gewesen wäre und daß nur für eine solche das Okkupationsgebiet namhaftere Opfer hätte bringen können. Da jedoch diese Linie dermalen überhaupt nicht in Betracht komme, so müsse Redner zwischen den zwei in Rede stehenden Linien sich für jene über Bihać–Knin durch das Unatal aussprechen und derselben vor jener über Otočac–Gospić umso mehr den Vorzug geben, als im Falle der Wahl der ersteren Trasse die Baukosten nicht ausschließlich Ungarn belasten würden, sondern für den größeren, über das Okkupationsgebiet führenden Teil der Strecke proportionell auf beide Staaten der Monarchie verteilt werden könnten, was auch die Lösung der aufgeworfenen Kompensationsfragen erleichtern würde. Redner hält sich jedoch verpflichtet, bereits jetzt zu erklären, daß auch, falls die Entscheidung zugunsten der Linie Bihać–Knin getroffen werden sollte, es für die bosnische Regierung unmöglich sein werde, für die Kosten des Bahnbaues ganz oder teilweise aufzukommen, oder diesfalls irgendeine Garantie zu übernehmen, da die finanzielle Leistungsfähigkeit Bosniens und der Hercegovina bereits durch die Ausführung der gesetzlich sichergestellten Bahnbauten in vollem Maße in Anspruch genommen werde, ja sogar schon vorherzusehen sei, daß sie nicht einmal zur Erfüllung dieser Verpflichtungen ausreichen werde. Die Kosten für den erwähnten Bahnbau würden daher, wie bereits früher erwähnt, zwischen den beiden Regierungen nach einem bestimmten Beitragsverhältnisse aufgeteilt werden müssen.

Der kgl. ung. Ministerpräsident FZM. Freiherr v. Fejérváry glaubt die Versicherung abgeben zu können, daß der Wunsch, die Note des k. k. Eisenbahnministeriums vom November 1903 zu beantworten, auf ungarische Seite gewiß vorhanden sei, und ist im übrigen der Ansicht, daß es sich erst im Verlaufe der nach Beantwortung dieser Note einzuleitenden Verhandlungen herausstellen werde, ob dabei auch noch über andere Fragen zu verhandeln sein werde. Redner bittet übrigens, davon überzeugt sein zu wollen, daß die ungarische Regierung sich gewiß nicht der Verpflichtung zu entziehen beabsichtige, eine Bahn zu bauen, deren Zustandekommen im Interesse der Sicherheit der Monarchie gewünscht werden müsse. Redner bedauert übrigens, daß diese wichtige Frage nicht schon längst einer Lösung

zugeführt worden sei, da der jetzige Moment mit Rücksicht auf die politische Lage in Ungarn ein sehr ungünstiger sei, um an die Lösung dieser Frage heranzutreten.⁵

Der k. u. k. gemeinsame Kriegsminister F Z M. Ritter v. Pitreich dankt dem Vorredner für die wohlwollende Beurteilung, welche derselbe dieser für die Verteidigung der Monarchie so wichtigen Frage entgegenbringe, und spricht sich dafür aus, daß man die Linie Ogulin–Gospić in den Hintergrund treten lasse und mit aller Macht das Studium der Linie Ogulin–Bihać in Angriff nehmen möge. Auch würde Redner es für ersprießlich und rascher zum Ziele führend halten, wenn von einem meist zeitraubenden Notenwechsel abgesehen und die Angelegenheit im Wege mündlicher Verhandlungen möglichst rasch in Fluß gebracht werden könnte.

Der Vorsitzende macht demgegenüber geltend, daß vorerst jedenfalls die Beantwortung der Note des k. k. Eisenbahnministeriums vom November 1903 durch die ungarische Regierung erfolgen müsse, damit man deren Standpunkt in der Frage kennenlerne. Sei dies einmal geschehen, so könnte die Frage dann neuerlich in einer Konferenz erörtert werden.⁶ Redner bezeichnet die Frage der Eisenbahnverbindung mit Dalmatien als eine solche, welche im Interesse der Sicherheit der Monarchie gebieterisch eine Lösung erheische und welche daher Sr. Majestät ganz besonders am Herzen liege, weshalb Allerhöchstdieselben ihn beauftragt hätten, in der Konferenz nachdrücklich dafür einzutreten, daß diese Frage endlich einer entsprechenden Lösung zugeführt werde. Redner glaubt zwar nicht, daß in nächster Zeit große Komplikationen bevorstehen, man könne aber im Hinblick auf die Lage im Oriente nicht sicher sein, ob nicht Fragen auftauchen, zu welchen die Monarchie werde Stellung nehmen müssen. Ob man in einem solchen Falle auf eine loyale Haltung Italiens werde rechnen können, sei mehr als ungewiß. Man könne sich nicht darüber täuschen, daß die Lage im Hinblick auf Italien und Montenegro mit jedem Jahre ungünstiger werde, und italienischerseits, wie der gemeinsame Kriegsminister in seinem Mémoire dargelegt habe, in einer Weise vorgegangen werde, welche geeignet sei, die lebhaftesten Besorgnisse hinsichtlich der eventuellen Haltung Italiens im Falle des Eintrittes irgendwelcher Komplikationen hervorzurufen.⁷ Redner weist in diesem Zusammenhange auf das italienische Kanonengeschenk an Montenegro hin, welches übrigens vielleicht nicht einmal ein Geschenk, sondern einfach die vorgeschobene Position der Kriegsverwaltung einer mit dem Fürstentume befreundeten Macht sei.

Der Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums Sektionschef W r b a möchte auch seinerseits nochmals betonen, daß der erste Schritt zur Lösung der Frage eines Eisenbahnanschlusses mit Dalmatien in der Beantwortung der mehrerwähnten Note des k. k. Eisenbahnministeriums zu bestehen haben werde. Sobald diese Antwort vorliegen werde, werde es sich um die Aufstellung eines Detailprojektes sowie darum handeln zu entscheiden, wer dasselbe auszuarbeiten und auf welche Linie sich dasselbe zu beziehen haben werde. Wenn diese Vorarbeiten einmal gemacht sein würden, dann würden weitere Verhandlungen über die Sicherstellung des Baues der

⁵ Siehe GMR. v. 22. 8. 1905, GMCZ. 450; GMR. v. 16. 10. 1905, GMCZ. 451.

⁶ Siehe GMR. v. 27. 2. 1906, GMCZ. 458.

⁷ Siehe Anm. 3.

betreffenden Linie eingeleitet werden können. Anknüpfend hieran bemerkt Redner, daß sich bezüglich der Linie Ogulin-Bihać die drei Regierungen zu äußern haben würden.

Nachdem der k.k. Ministerpräsident Freiherr v. Gautsch sich mit der eventuellen Wahl der Linie Ogulin-Bihać einverstanden erklärt und der kgl. ung. Handelsminister v. Vörös die Beantwortung der Note des k. k. Eisenbahnministeriums vom November 1903 in Aussicht gestellt hat, schließt der **V o r s i t z e n d e** die Diskussion über diesen Beratungsgegenstand.

Gołuchowski

Ah. E. Ich habe den Inhalt dieses Protokolles zur Kenntnis genommen.
Wien, 17. Dezember 1905. Franz Joseph.

Nr. 64a Memoire betreffend Dalmatien und die Hercegovina, o. O., o. D.

Beilage zum GMRProt. v. 25. 11. 1905, GMCZ. 453

Schon seit einer Reihe von Jahren sind die Verhältnisse derartige, daß bei einer kriegerischen Verwicklung Dalmatien und die Hercegovina zu Lande im Süden von Montenegro, überdies aber seitens Italien von Westen her auch zur See ernstlich bedroht erscheinen. Diese Bedrohung hat sich in letzter Zeit durch die systematisch fortschreitenden Kriegsvorbereitungen Italiens, welche abgesehen von diesen Darlegungen übersichtlich zusammengestellt wurden, und auch in dem auffallend häufigen Kreuzen und Rekognoszieren italienischer Schiffe an unserer Küste zum Ausdruck kommen, ganz wesentlich gesteigert. Dazu kam jüngst die Landung italienischer Gebirgs- und Belagerungsgeschütze in Montenegro, welche Tatsache – nebst der direkten Verschärfung der Bedrohung – die Erkenntnis mit sich bringt, daß bindende Abmachungen zwischen Italien und Montenegro bestehen dürften, und man mit dem Umstande wird rechnen müssen, bei einem Landangriffe von Süden aus an Seite der Montenegriner italienische Truppen oder doch mindestens italienische Festungsartillerie zu finden.

Die Abwehr des Angriffes zur See obliegt naturgemäß der Flotte, eine Aufgabe, welche dieselbe 1866 glänzend gelöst hat. Überprüft man jedoch das jetzige Stärkeverhältnis der k. u. k. Flotte gegenüber den Seestreitkräften Italiens, so sieht man gar bald, wie weit wir uns in dieser Beziehung von unserem Nachbarn überflügeln ließen, welches Verhältnis sich nach Maßgabe des fortschreitenden Ausbaues nach dem italienischen Flottenprogramme stetig noch ungünstiger gestaltet.

Es wäre vermessen, aufgrund der Taten von Lissa sich in der Hoffnung wiegen zu wollen, daß unsere Flotte auch mit ganz inferiorer Materiale der italienischen Herr werden wird. Es kommt ferner zu bedenken, daß selbst bei richtiger Erkenntnis des Versäumnisses und dem ehrlichsten Streben nach Gutmachung sich der Umstand nicht aus der Welt schaffen läßt, daß der Ausbau einer Flotte sehr geraume Zeit erheischt,

so daß ein rechtzeitiges Fertigwerden nicht gewährleistet ist. Unter solchen Umständen kann man also nicht mit Sicherheit damit rechnen, daß unsere Flotte die Herrschaft zu See wird behaupten können.

Eine Sicherung von Süddalmatien und der Hercegovina sowie der übrigen dalmatinischen Küste durch eine ausgiebige Vermehrung der dortigen Truppen oder durch Verlegung von Truppen bei drohender Lage dahin ist jedoch vor allem aus dem Grunde nicht angängig, weil diese Truppen in erster Linie dort benötigt werden, wo um die Entscheidung gekämpft wird. Wenn man wie im Jahre 1859, wo zwischen der französischen und unserer Flotte ein ähnliches Mißverhältnis bestand, erhebliche Kräfte zur Sicherung der Küste widmen wollte, würden wir wahrscheinlich – wie damals bei Magenta und Solferino – am entscheidenden Platze den kürzeren ziehen. Dieses Mittel kann sonach nicht in Betracht gezogen werden. Selbst die Sicherung des politisch und militärisch wichtigen entlegenen Raumes von Cattaro gegen schon in den allerersten Tagen zu gewärtigende, überfallsartig kombinierte Land- und Seeangriffe der Montenegroiner und Italiener gleichwie ein Erfolg in der Hercegovina kann also nicht durch Vermehrung der dort befindlichen Truppen angestrebt werden; für diesen Zweck sind vielmehr Standeserhöhungen dieser Truppen, wie sie bezüglich Cattaro zum größten Teile schon durchgeführt wurden, und die vollste Kriegsbereitschaft der Befestigungen vom fortifikatorischen wie artilleristischen Standpunkte aus erforderlich. Die Verteidigung der übrigen dalmatinischen Küste muß den minimalen dort befindlichen Kräften überlassen bleiben. Die wesentlichste Grundbedingung hiebei ist jedoch das Vorhandensein der Möglichkeit, im Mobilisierungsfalle diesen Truppen sämtliche Erfordernisse rasch und sicher zuschieben zu können, Abgänge bei denselben leicht zu ersetzen und für alle Fälle, so insbesondere, wenn größere feindliche Landungen zur Tat werden sollten, in der Lage zu sein, die rascheste Verschiebung von an Ort und Stelle befindlichen sowie den raschesten Zuschub anderswo verfügbar werdender Truppen nach Dalmatien durchzuführen.

Feindliche Bedrohungen von See aus und Landungen haben aber die Überlegenheit der feindlichen Flotte zur Voraussetzung und schließen daher für uns die Benützung des Seeweges zu den vorangegebenen Zwecken eo ipso aus. Die erfolgreiche Verteidigung der dalmatinischen Küste ist daher nur durch eine leistungsfähige, normalspurige Bahnverbindung aus dem Inneren der Monarchie nach Dalmatien zu realisieren. Die baldigste Ausführung der schon prinzipiell festgelegten Linie von Ogulin über Bihać nach Knin, wo dieselbe an die bereits bestehende normalspurige Strecke Sebenico bzw. Spalato–Knin anzuschließen hätte, ist sonach vom militärischen Standpunkte unbedingt geboten, würde jedoch auch vom nationalökonomischen und kulturellen Gesichtspunkte aus dem lange vernachlässigten Kronlande Dalmatien weitgehende Vorteile bringen. Die angeführte Bahnlinie hätte noch die weitere hochwichtige militärische Bedeutung, die Mitwirkung der Flotte bei der Küstenverteidigung wesentlich zu fördern.

Daß eine direkte Stärkung der Flotte durch möglichstes Nachholen des an ihr Versäumten notwendig ist, kann nicht oft genug betont werden; dies wird allerdings auch im besten Falle in absehbarer Zeit kaum in dem Maße gelingen, um sie quantitativ der italienischen Flotte annähernd gleich zu machen. Immerhin kann aber ein, wenn auch beschränkter Ausbau unserer Flotte sie befähigen, sich in der Verteidigung der

Küste zu betätigen. Dies setzt jedoch bei der relativ langen Entwicklung unserer Küste eine ausreichende Zahl von Stützpunkten voraus, wo die Flotte einen gesicherten Hafen beziehungsweise Reede findet und ihren Bedarf an Kohlen u. dgl. ergänzen kann. Die beiden weit voneinander entfernten Punkte Pola und Cattaro genügen hiefür nicht und bedarf es eines weiteren solchen Kriegshafens, zu welchem Zwecke sich Sebenico ausgesprochen eignet. Ein solcher Kriegshafen entspricht aber nur dann seiner Bestimmung, wenn die Zufuhr jeder Art durch eine gesicherte und leistungsfähige Bahnverbindung mit dem Inneren der Monarchie gewährleistet ist, was durch den angeführten Ausbau der normalspurigen Strecke Knin–Bihać–Ogulin erreicht würde.

Damit ist aber für die unbedingt gebotene Verbesserung der Verhältnisse in Dalmatien noch nicht alles getan, da es sich auch um die Herstellung des Anschlusses mit den süddalmatinischen und hercegovinischen Bahnlinien handelt. Die wichtige befestigte Gegend der Bocche di Cattaro bedarf einer gesicherten Nachschublinie, wofür der Anschluß von Knin über Sinj–Imotski nach Gabela erforderlich ist, da die Bahnlinie von Sarajevo her durch teilweise sehr große Steigungen und Überwinden derselben mit Zahnstangenbetrieb keine genügende Leistungsfähigkeit besitzt, überdies die Bosna-Bahn nicht auch diesen Zwecken zu genügen vermag, vielmehr von dem Nachschube für die eigenen Truppen an der Drina, um Sarajevo und bei Kalinovik vollauf absorbiert werden wird.

Die Strecke Knin–Sinj erscheint trotz der schon vorhandenen Linien Knin–Spalato und Salona–Sinj aus dem Grunde sehr erwünscht, weil die Linie in der Gegend von Spalato als Küstenbahn stark exponiert und überdies die Strecke Salona–Sinj durch Witterungseinflüsse gefährdet ist. Wenn es die finanziellen Interessen gebieterisch erheischen sollten, so könnte bei dem Anschlusse Sinj–Gabela, eventuell sogar bei der Strecke Knin–Sinj unter Zurücksetzung der militärischen Forderungen die bosnische Schmalspur zur Anwendung kommen. Zu Lasten des bosnischen Budgets würde bei dem erwähnten Anschlusse nur die relativ kurze Strecke Gabela–Imotski fallen, wogegen sich hiedurch für das Okkupationsgebiet der unverhältnismäßige Vorteil der Bahnverbindung mit den Häfen von Spalato und Sebenico ergeben würde.

Aber auch die an Montenegro grenzende und ernsten kriegerischen Ereignissen gar bald ausgesetzte Hercegovina würde einer eigenen Bahnverbindung mit der Monarchie bedürfen, da die bestehende Linie von Sarajevo über Mostar aus den bereits angeführten Gründen hiefür nicht ausreicht, die dalmatinische Bahn aber lediglich den Anforderungen Dalmatiens vollauf zu genügen imstande sein wird. Es wäre sonach für die erfolgreiche Durchführung der Kämpfe in der Hercegovina die Herstellung der Teilstrecken Banjaluka–Jajce und Bugojno–Rama – wenn auch nur schmalspurig, jedoch ohne Zahnstangenbetrieb – zweifellos erwünscht, um so die durchlaufende Linie Banjaluka–Mostar zu schaffen. Nachdem sich jedoch gegenwärtig letztere Forderung kaum realisieren ließe, so muß sie wohl vorläufig in den Hintergrund treten, wodurch aber die Notwendigkeit einer durchlaufenden leistungsfähigen dalmatinischen Bahn noch schärfer hervortritt.

Die aufgestellten Forderungen nach neuen Bahnlinien in Dalmatien und im Okkupationsgebiete decken sich nicht mit den schon getroffenen Vereinbarungen der beteiligten Regierungen, nach welchen dem Baue der Strecke Sarajevo–Uvac jener der Linie

Šamac–Doboj und Bugojno–Livno–Sinj zu folgen hätten. Da jedoch die militärischen Interessen aus den mehrfach erwähnten Gründen in erster Linie den Anschluß Ogulin–Knin mit der weiteren Strecke Knin–Gabela erfordern, wobei die nationalökonomischen und kulturellen Interessen zum mindesten dieselbe, vielfach aber eine weit rationellere Förderung erfahren, so wären die getroffenen Vereinbarungen ebenso zum Wohle der Gesamtmonarchie wie ihrer einzelnen Teile in der angegebenen Weise abzuändern.

Schließlich sei noch des Übelstandes gedacht, daß der Fahrpark der Bahnen mit bosnischer Spurweite leider ein noch ganz unzureichender ist, woraus sich – ganz abgesehen von dem Baue weiterer wichtiger Strecken mit dieser Spur – die unabwiesbare Forderung nach ausgiebiger Komplettierung dieses rollenden Materials ergibt.

Nr. 65 Gemeinsamer Ministerrat, Wien, 25. November 1905 – Protokoll II

RS. (und RK.)

Gegenwärtige: der k. k. Ministerpräsident Freiherr v. Gautsch (1. 12.), der kgl. ung. Ministerpräsident FZM. Freiherr v. Fejérváry, der k. u. k. gemeinsame Kriegsminister FZM. Ritter v. Pitreich (2. 12.), der k. u. k. gemeinsame Finanzminister Freiherr v. Burián, der k. k. Finanzminister Kosel, der Chef der Marinesektion Admiral Graf Montecuccoli (10. 12.), der Staatssekretär im kgl. ung. Finanzministerium Popovics.

Protokollführer: Legationsrat Freiherr v. Gager.

Gegenstand: Der gemeinsame Voranschlag für das Jahr 1906; die Frage der Flüssigmachung von Vorschüssen a conto der von den Delegationen für die Jahre 1904 und 1905 bewilligten Teilbeträge des Rüstungskredits von 450 Millionen; die Quotenfrage sowie die Frage der Einberufung der Delegationen.

KZ. 63 – GMCZ. 454

Protokoll des zu Wien am 25. November 1905 abgehaltenen Ministerrates für gemeinsame Angelegenheiten unter dem Vorsitz des k. u. k. gemeinsamen Ministers des Äußern Grafen Gołuchowski.

Der V o r s i t z e n d e eröffnet die Verhandlung über den gemeinsamen Voranschlag für das Jahr 1906 mit der Bemerkung, daß sich mit Rücksicht auf die politische Situation in Ungarn¹ für die gemeinsamen Ministerien die Notwendigkeit ergeben habe, für ihre Ressorts zwei verschiedene Voranschläge vorzubereiten, nämlich einen für den Fall, daß keine Delegationen gewählt werden sollten, und einen anderen für den Fall, daß es zur Wahl von Delegationen kommen sollte. Was die ersteren Voranschläge betreffe, so hielten sich dieselben so ziemlich innerhalb des Rahmens des von den Delegationen für das laufende Jahr bewilligten Budgets und seien gewissermaßen nur eine automatische Ausgestaltung dieses letzteren. Die eventuell für die Einbringung in den Delegationen bestimmten Voranschläge enthielten dagegen größere Mehranforderungen, über welche die genannten Vertretungskörper zu beschließen haben würden. Redner schlägt vor, der bisher stets befolgten Vorgangsweise entsprechend, mit der Beratung des Voranschlages seines Ressorts zu beginnen, sodann zur Erledigung der

¹ Siehe GMR. v. 22. 8. 1905, GMCZ. 450; GMR. v. 16. 10. 1905, GMCZ. 451.