

über das Separatabkommen mit Rußland betreffend Persien in Aussicht gestellt.⁷ Unsere Interessen werden übrigens hiedurch nicht berührt.

Was die Türkei betreffe, so herrsche wohl dort Uneinigkeit in der Regierung, im Parlamente und im Komitee. Der k. u. k. Botschafter in Konstantinopel schätze aber wohl die Lage richtig ein, wenn er berichte, daß man nichts anderes habe erwarten können, daß diese Dinge eben den eigentümlichen Verhältnissen im Oriente entsprechen.⁸ Grund zu Besorgnissen sei derzeit keiner vorhanden trotz der Unruhen an den Peripherien des ottomanischen Reiches, namentlich solange Mahmud Schefket, der großes Ansehen und bedeutende Macht im Volke und in der Armee habe, an der Spitze stehe.

Nach diesem Exposé schließt der Vorsitzende um $\frac{3}{4}$ 1 Uhr nachmittags die Sitzung.

Aehrenthal

Ah. E. Ich habe den Inhalt dieses Protokolles zur Kenntnis genommen.
Budapest, am 17. Februar 1911. Franz Joseph.

Nr. 21 Gemeinsamer Ministerrat, Budapest, 26. Februar 1911

RS. (und RK.)

Gegenwärtige: der kgl. ung. Ministerpräsident Graf Khuen-Héderváry, der k. k. Ministerpräsident Freiherr v. Bienerth, der k. u. k. gemeinsame Finanzminister Freiherr v. Burián, der k. u. k. Reichskriegsminister Freiherr v. Schönauich, der kgl. ung. Finanzminister v. Lukács, der kgl. ung. Handelsminister v. Hieronymi, der k. k. Finanzminister Dr. Meyer, der k. k. Eisenbahnminister Dr. Głabiński.

Protokollführer: Generalkonsul Freiherr v. Ferstel.

Gegenstand: Ausgestaltung des bosnisch-herzegowinischen Bahnnetzes.

keine KZ. – GMKPZ. 485

Protokoll des zu Budapest am 26. Februar 1911 abgehaltenen Ministerrates für gemeinsame Angelegenheiten unter dem Vorsitze des k. u. k. gemeinsamen Ministers des Äußern Grafen Aehrenthal.

Der V o r s i t z e n d e eröffnet die Sitzung, erinnert daran, daß die Frage der Ausgestaltung des bosnisch-herzegowinischen Bahnnetzes schon im März v. J. den Gegenstand mehrerer Konferenzen der gemeinsamen Minister und einer Re-

⁷ *Schreiben Bethmann Hollwegs an Aehrenthal v. 14. 11. 1910, publiziert in ÖSTERREICH-UNGARNS AUSSENPOLITIK, Bd. 3, Nr. 2313.*

⁸ *Im Schreiben (Auszüge) v. 27. 12. 1910 an Aehrenthal stellte Pallavicini die Lage in der Türkei wesentlich negativer dar, publiziert in ÖSTERREICH-UNGARNS AUSSENPOLITIK, Bd. 3, Nr. 2396.*

ferentenbesprechung gebildet habe¹ und ersucht den k. u. k. gemeinsamen Finanzminister, anknüpfend an das von diesem verfaßte und den Konferenzteilnehmern am gestrigen Tage überreichte Promemoria, betreffend die Bahnbauten in Bosnien, um erläuternde Ausführungen über den derzeitigen Stand dieser Angelegenheit.²

Der k. u. k. gemeinsame Finanzminister hebt zunächst hervor, daß die bisher über die bosnischen Bahnen geführten Besprechungen und Korrespondenzen zu bestimmten Entschließungen zwar noch nicht geführt haben, wohl aber eine genaue Klärung der von allen interessierten Seiten vorgebrachten Wünsche und Forderungen ergaben, aus denen sich schon deutlich die Umrisse des aufzustellenden Programmes erkennen lassen. Allgemeines Einverständnis aller beteiligten Faktoren wurde bezüglich jener Linien erzielt, deren eine Gruppe die Herstellung von Bahnen aus wirtschaftlichen Bedürfnissen von Bosnien und der Herzegowina ableitet, während die andere Gruppe den dringenden Wünschen der Heeresverwaltung Rechnung trägt. Hieran reihen sich zwei Bahnlinien (Doboj–Šamac und Bugojno–Aržano), bei welchen das Interesse der beiden Staaten der Monarchie in Betracht kommt und deren Bau durch das Gesetz vom 8. Juni 1902, RGBl. Nr. 118 (ungarischer Gesetzartikel XIII ex 1902) bereits vorgesehen ist. Der ganze Komplex der zu erörternden Fragen gliedert sich also in drei ganz selbständige Gruppen, wozu nur noch eine später zu erwähnende Alternative käme, die einen billigen und sehr erwägenswerten Kompromißvorschlag zwischen den wirtschaftlichen Bedürfnissen des Landes und den Forderungen der Heeresverwaltung darstellt. Was die erste Gruppe anbelangt, so braucht Bosnien aus wirtschaftlichen und kulturellen Gründen vor allem eine Verbindung des Zentrums mit dem Osten und eine mit dem Westen. Der Nordosten Bosniens, die Posavina, gehört zu den fruchtbarsten, wirtschaftlich und kulturell am weitesten vorgeschrittenen Teilen des Landes, der aber zur Verwertung seiner landwirtschaftlichen Produkte bisher nur Straßenverbindungen besitzt. Zur Hebung des Wohlstandes und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit dieser Genden ist es daher dringend notwendig, im Anschlusse an die bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen von Tuzla aus eine in nordöstlicher Richtung^a gehende, Bjelina berührende schmalspurige Eisenbahnlinie bis zum Saveumschlagplatz in Rača herzustellen. Da aber auch ein berechtigter Wunsch der Bevölkerung dieser

^a Korrektur aus Linie.

¹ Die bosnischen Bahnen waren zuletzt in bezug auf eine Bahnverbindung mit Dalmatien in GMR. v. 25. 11. 1905 I, GMR., Bd. V, Nr. 64 behandelt worden. Die Referentenkonferenzen fanden am 12., 19. und 30. 3. sowie am 18. 4. 1910 statt; Resümee der Konferenz v. 12. 3. 1910 und Schreiben (K.) Aehrenthals an Burián, Schönaich und an beide Ministerpräsidenten v. 27. 4. 1910 über das Ergebnis der Konferenzen, Aktenzahl 25071/1910, hinterlegt unter HHStA., Admin. Reg. F 19, Karton 28, Fasz. Bahnbau Österreich-Ungarn.

² Buriáns Promemoria betreffend die Bahnbauten in Bosnien in HHStA., Admin. Reg. F 19, Karton 28, Fasz. Bahnbauten Österreich-Ungarn 12.

Gebiete dahin geht, zwischen der Kreisstadt Tuzla und der wichtigen Handelsstadt Brčka eine direkte Eisenbahnverbindung herzustellen, andererseits für die militärischen Bedürfnisse der Monarchie im nordöstlichen Bosnien in erster Linie die Ausführung einer normalspurigen, an die ungarische Linie anschließenden Bahn von Brčka über Brezovopolje und Bjelina nach Janja an der Drina und eventuell bis Zvornik verlangt wird, könnte durch eine unbedeutende Änderung in der Trassenführung dieser beiden Linien und ohne Beeinträchtigung ihrer Zwecke auch eine direkte Bahnverbindung von Tuzla nach Brčka erreicht werden. Diese Änderung bestünde darin, daß die militärischerseits geforderte Linie Brčka–Bjelina–Janja nicht über Brezovopolje, sondern über Čelić–Ugljevik direkt nach Janja und eventuell Zvornik geführt würde. Als Ergänzung wären dann noch zwei Flügel erforderlich, von denen der eine Čelić mit Tuzla, der andere Ugljevik, über Bjelina führend, mit Rača verbinden würde. Eine selbstverständliche Folge dieser Linienführung wäre sowohl im Interesse der militärischen Leistungsfähigkeit als zur Vermeidung der kostspieligen Umschlagplätze für den Warenverkehr die normalspurige Ausführung aller dieser nordöstlichen Bahnen. Eine approximative Berechnung der aus dieser Trassenführung erwachsenden Baukosten hat ergeben, daß dieser vermittelnde Vorschlag nur eine Mehrlänge von 12 km und einen Mehrkostenbetrag von K 700 000 gegenüber den beiden ursprünglichen Projekten verursachen würde, welche Summe bei den in die Augen springenden außerordentlichen Vorteilen dieser Alternative nicht in Betracht käme.

Was den Westen Bosniens betrifft, so komme hier vorerst der Kreis Bihać in Betracht, der heute weder eine Verbindung mit den bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen noch mit dem Bahnnetz der Monarchie besitzt und zu seiner wirtschaftlichen Erschließung dringend einer Verbindung nach beiden Richtungen hin bedarf. Dieser Forderung könnte dadurch entsprochen werden, daß von Bihać aus im Unatal über Krupa eine Linie nach Novi zum Anschlusse an die k. u. k. Militärbahn Banjaluka–Doberlin gebaut werde, die mit Rücksicht darauf, daß sie nur an ein normalspuriges Bahnnetz Anschluß fände, ebenfalls normalspurig auszuführen wäre. Wird durch die Strecke Bihać–Novi eine direkte normalspurige Verbindung dieses in kultureller Beziehung bisher am weitesten zurückgebliebenen Kreises mit der Monarchie hergestellt, so erfordert andererseits die engere Verbindung von Bihać mit dem Zentrum Sarajewo den Ausbau der noch fehlenden Teilstrecke Banjaluka–Jajce. Hier begegnen auch spezifisch bosnische Interessen mit solchen der Monarchie, da seitens der Heeresverwaltung vom Standpunkte der Schlagfertigkeit das Postulat nach Herstellung einer zweiten Aufmarschlinie ausgesprochen wurde, die von Banjaluka durch das Vrbas- und Ramatal nach Rama führen und dort in die bestehende Linie Sarajewo–Mostar einmünden soll. Ein wesentliches Erfordernis dieser von der Kriegsverwaltung geforderten zwei Aufmarschlinien besteht darin, daß wenigstens eine derselben normalspurig sei. Diesbezüglich seien nun zwei Möglichkeiten gegeben, indem man entweder die Vrbas- und Ramalinie normalisiert, oder aber diese Linie schmalspurig ausbaut und dafür die von der Kriegsverwaltung verlangte normalspurige Aufmarschlinie

von Šamac beziehungsweise Bosnisch-Brod über Dobojo nach Sarajewo herstellt. Die Normalspur Banjaluka–Jajce–Bugojno–Rama hätte zwar den Vorteil billiger zu sein, läßt sich aber vom ökonomischen Standpunkte kaum rechtfertigen, da die Teilstrecke Bugojno–Rama wirtschaftlich für Bosnien und die Herzegowina gar kein Interesse besitzt und für die wirtschaftlich wichtige Linie Banjaluka–Bugojno die Schmalspur vollkommen genügt. Die bosnisch-herzegowinische Verwaltung wäre daher bereit, die Strecken Banjaluka–Jajce und Bugojno–Rama schmalspurig zu Lasten des Landes zu bauen, während die Differenz auf Normalspur unbedingt zu Lasten der Monarchie zu übernehmen wäre, wobei aber zu erwägen sei, daß die Linie von Banjaluka bis Rama ziemlich ihrer ganzen Länge nach in technischer Beziehung in die Kategorie der schwierigen Gebirgsbahnbauten gehört und auch in strategischer Beziehung mit Rücksicht auf die Lage von Rama im engen Narentadefilé sich als normalspurige Aufmarschlinie wesentlich weniger eigne, als die Linie Šamac–Sarajewo. Sarajewo als Zentrum des Landes und Knotenpunkt dreier von dort ausgehender Bahnlinien biete in strategischer Beziehung unvergleichlich größere Vorteile als Rama und eine Normalisierung dieser Strecke finde auch in politischer, wirtschaftlicher und verkehrstechnischer Beziehung ihre Begründung, da sie den großen Vorteil biete, unter Vermeidung des kostspieligen und zeitraubenden Umschlagverkehrs die beste und kürzeste Verbindung der Monarchie mit dem Zentrum des Landes herzustellen. Auch dürfe die Normalisierung der Linie Bosnisch-Brod–Dobojo nur mehr als eine Frage der Zeit angesehen werden, so daß dann nach Ausbau der normalspurigen Posavinabahnen im Nordosten von Bosnien und der Herzegowina ein einheitlicher Komplex normalspuriger Bahnen mit drei Anschlußpunkten an das Bahnnetz der Monarchie zur Verfügung stünde, was in wirtschaftlicher und militärischer Beziehung von größter Bedeutung sei und welche Vorteile von einer Normalspur Banjaluka–Rama auch nicht annähernd erreicht werden könnten.

Was die Kosten der geplanten Bahnbauten betrifft, ergeben sich nach den möglichen Alternativen drei in der dem Memorandum beigefügten tabellarischen Zusammenstellung genau spezifizierte Gruppen, deren erste ein Gesamtforderungnis von Millionen Kronen 141,2 aufweist, wovon Millionen Kronen 37,7 von Bosnien und der Herzegowina zu tragen wären; nach der zweiten Alternative betragen die Gesamtkosten Millionen Kronen 143,1; (hievon 39,8 auf Bosnien und die Herzegowina) die dritte Alternative beläuft sich auf Millionen Kronen 174,2 (hievon 57,8 auf Bosnien und die Herzegowina.)

Bei der vorgeschlagenen Aufteilung der Kosten mußte auf die wirtschaftlichen Bedürfnisse und die finanzielle Leistungsfähigkeit von Bosnien und der Herzegowina Rücksicht genommen werden. Das bosnisch-herzegowinische Budget befindet sich in einem Zustand großer Spannung und die künftigen Bedürfnisse des Landes werden nur ^bnach Maßgabe^b eines Finanzprogrammes befriedigt werden können, das gegenwärtig in Ausarbeitung begriffen ist. Doch läßt sich schon jetzt

^{b-b} *Korrektur aus durch Aufstellung.*

sagen, daß die Mehrforderungen größer sein werden als die Mehreinnahmen. Ganz bedeutende Mehrkosten wird zunächst die Durchführung der Wehrreform verursachen. Hiezu kämen die wirtschaftlichen und kulturellen Bedürfnisse aus dem Titel der Bahnbauten und Vermehrung des Fahrparkes, das Straßenbauprogramm, Schulbauten und sanitäre Maßregeln. Um allen diesen Anforderungen zu genügen, wird Bosnien und die Herzegowina mit Zustimmung der beiden Regierungen eine Investitionsanleihe aufnehmen müssen und es ist nun die Frage, ob und unter welchen Modalitäten die beiden Regierungen geneigt sind, die Aufbringung der zur Durchführung des oben skizzierten Arbeitsprogrammes noch erforderlichen Mittel zu bewilligen. Das spezifische bosnisch-herzegowinische Eisenbahnbauprogramm kann nicht gleichzeitig in allen Teilen in Angriff genommen und durchgeführt werden. Es besteht die Absicht, mit der nordöstlichen Gruppe und dem Bau der Linie Banjaluka–Jajce zu beginnen. Daran hätte sich die Strecke Bugojno–Rama zu schließen, in letzter Reihe käme dann Novi–Bihać. Da die Bevölkerung der Bahnbaufraße das allergrößte Interesse entgegenbringt, wäre es wünschenswert, dem Landtage schon in der kommenden Herbstsession einen diesbezüglichen Gesetzentwurf vorlegen zu können.

Der k. k. Ministerpräsident ist nach den bisherigen Ausführungen der Ansicht, daß die Diskussion in zwei Teile zu zerlegen sei. Zunächst müsse man über die Führung der in Aussicht zu nehmenden Linien schlüssig werden und erst dann könne man an die Aufstellung eines Bauprogrammes, die Verteilung und Aufbringung der Kosten und die Fixierung der Inangriffnahme und Bauzeiten schreiten.

Der k. k. Eisenbahnminister bemerkt zu den vom k. u. k. gemeinsamen Finanzminister erörterten drei Gruppen, daß gegen die Lokalbahnen, die im wirtschaftlichen Interesse Bosniens und der Herzegowina gebaut werden sollen, nichts einzuwenden sei, sofern dadurch keine Belastung des Staatsschatzes entstehe. Was die in Gruppe drei genannten Linien Bugojno–Aržano und Dobož–Šamac betreffe, sei durch das Gesetz vom 8. Juni 1902 RGBl. Nr. 118 bereits eine Entscheidung getroffen worden und diesbezüglich erübrigten nur noch nähere Vereinbarungen hinsichtlich der Verkehrsleitung, Betriebsführung und Tarifierstellung. Was jedoch die zweite Gruppe anlange, die im Interesse der Reichsverteidigung und Schlagfertigkeit die Herstellung zweier Aufmarschlinien verlange, von denen die eine normalspurig zu sein hätte, so stelle sich diese Forderung als eine rein militärische dar und müsse als neuer Zuwachs zu den in den Delegationen eben in Verhandlung stehenden erheblichen Mehrforderungen der Heeresverwaltung aufgefaßt werden. Diese Gruppe würde daher parlamentarisch den größten Schwierigkeiten begegnen und eine diesbezügliche Vorlage könne im Reichsrat kaum eingebracht werden, solange nicht die Frage der kroatisch-dalmatinischen Linien eine befriedigende Lösung gefunden habe. Hinsichtlich der Frage der Normalisierung vertrete die k. k. Eisenbahnverwaltung den Stand-

° *Einfügung.*

punkt, daß hier die westlichen Teile des bosnisch-herzegowinischen Bahnnetzes in Betracht zu kommen hätten; eine Stellungnahme sei aber bei dem Fehlen verläßlicher Kostenvoranschläge derzeit noch unmöglich.

Der kgl. ung. Handelsminister erklärt in Übereinstimmung mit dem k. k. Ministerpräsidenten, daß man sich vorerst über die Wahl der Linien und deren Trassenführung einigen müsse. In den nachfolgenden Auslassungen kennzeichne er nicht seine persönliche Auffassung, sondern den Standpunkt der kgl. ung. Regierung in der vorliegenden Frage, die nicht durch die wirtschaftlichen Bedürfnisse Bosniens und der Herzegowina, sondern durch die eindringlichen Forderungen der Heeresverwaltung zur Diskussion gestellt wurde, welche ursprünglich zwei normalspurige Aufmarschlinien verlangte, sich aber mit Rücksicht auf die Kostenfrage nunmehr mit einer normalspurigen und einer schmalspurigen begnügen will. Über die Wahl, welche der beiden Aufmarschlinien als normalspurig herzustellen sei, schließe er sich vollständig den Ausführungen des k. u. k. gemeinsamen Finanzministers an, der in überzeugender Weise die ökonomischen, technischen und militärischen Vorteile hervorgehoben habe, die eine Normalisierung von Šamac–Sarajewo als richtiger erscheinen lassen. Dafür spreche überdies auch die Kostenfrage, in welcher Beziehung er von den Anschauungen Baron Buriáns abweiche. Nach den vom kgl. ung. Handelsministerium auf Grund fachmännischer an Ort und Stelle vorgenommener Studien angestellten Berechnungen ergebe sich nämlich eine zirka 40%ige Differenz zwischen den Ansätzen des kgl. ung. Handelsministeriums und jenen des gemeinsamen Finanzministeriums, und merkwürdigerweise stellen sich die Berechnungen des ungarischen Handelsministeriums für die östliche Gruppe um diesen Prozentsatz niedriger, die der westlichen Gruppe aber im gleichen Verhältnis höher als die Ziffern des gemeinsamen Finanzministeriums. Es erhelle indessen schon aus der ganzen Konfiguration des Terrains, daß die Baukosten der östlichen Linien wesentlich niedriger sein müssen, als jene der westlichen, von denen Baron Burián selbst gesagt habe, daß sie in die Kategorie der schwierigen Gebirgsbahnen gehörten. Es werde daher erforderlich sein, vorerst diese Widersprüche aufzuklären, wobei man sicherlich zu einem Einvernehmen in der Richtung gelangen werde, die östliche Gruppe zu normalisieren und die westliche schmalspurig zu bauen. Für diese Lösung spreche, abgesehen von der Kostenfrage und den Erleichterungen, die sich für Erdbewegung und Materialbeförderung aus dem Vorhandensein schon bestehender Linien ergeben, noch der vom Standpunkt der Kriegsverwaltung wichtige Umstand, daß sich die Normalisierung dieser östlichen Gruppe in viel kürzerer Zeit durchführen lasse als der Neu-, beziehungsweise Umbau der westlichen Linien.

Hinsichtlich der Linie Ogulin–Knin bemerkt der kgl. ung. Handelsminister, daß sich die derzeitige Regierung zur Ausführung dieses Projektes durch die von ihrer Vorgängerin eingegangene vertragsmäßige Verpflichtung für gebunden erachte und dieselbe auch baldigst in Angriff nehmen werde. Die bisher eingetretene Verzögerung hätte sich nur aus Schwierigkeiten wegen der mit dem Bankkon-

sortium getroffenen Abmachungen ergeben; um diese auszuschalten und auch aus ökonomischen, technischen und wirtschaftlichen Erwägungen habe die Regierung eine Zeitlang daran gedacht, statt der Lika die Unatalbahn zu bauen, die statt zweier Wasserscheiden nur eine zu überwinden hätte, im übrigen aber als Talbahn technisch ungleich geringere Schwierigkeiten biete, wirtschaftlich entwicklungsfähigere Gegenden erschließe und betriebstechnisch auch den Vorteil besitze, keinen Borastürmen und Schneesverwehungen ausgesetzt zu sein und bezüglich der Wasserversorgung keine Schwierigkeiten zu bieten. Der frühere k. k. Eisenbahnminister Wrba sei dem Projekte, daß statt der Likabahn die Unatallinie von Ungarn gebaut und betrieben werde, bereitwilligst entgegengekommen, doch sei der Plan an dem Widerstand Baron Buriáns gescheitert, der den Betrieb einer auf bosnischem Gebiet gebauten Bahn durch Ungarn als unmöglich bezeichnet habe. Die kgl. ung. Regierung habe diese Einwendung allerdings akzeptiert, müsse aber der Parität wegen die Forderung aufstellen, daß die gleichen Grundsätze auch für die Betriebsleitung und Tarifierstellung bezüglich der Linie Bugojno–Aržano Anwendung fänden. Besondere, nur für Österreich geltende Vereinbarungen in dieser Beziehung seien unzulässig.

Bezüglich der vom k. u. k. gemeinsamen Finanzminister aufgestellten Einteilung des Ausbaues der bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen in drei Kategorien, je nachdem sie den wirtschaftlichen Interessen Bosniens und der Herzegowina, den militärischen oder verkehrspolitischen Interessen der Monarchie oder den speziellen Interessen eines der beiden Staaten zugute kämen, sei zu bemerken, daß eine solche Kategorisierung mit dem Wortlaut des Gesetzartikels VI aus dem Jahre 1880 in Widerspruch stehe.³ § 2 statuiert, daß die Anlage von Eisenbahnen im Einvernehmen mit den Regierungen der beiden Ländergebiete der österreichisch-ungarischen Monarchie zu erfolgen habe. Laut § 3 ist die Verwaltung von Bosnien und der Herzegowina so einzurichten, daß die Kosten derselben durch die eigenen Einkünfte gedeckt werden. Falls aber für bleibende Investitionen wie Eisenbahnen und dergleichen finanzielle Leistungen der Monarchie in Anspruch genommen werden, dürfen solche Leistungen nur auf Grund von in beiden Teilen der Monarchie übereinstimmend zustande gekommenen Gesetzen gewährt werden.

Es muß auch für Bosnien und die Herzegowina der Grundsatz zum Ausdruck kommen, daß das Land die auf seinem Territorium zu bauenden Bahnen durchzusetzen hat. Das präjudiziere nicht die Bedeckungsfrage; kann Bosnien und die Herzegowina für den Bau der als notwendig erkannten Linien nicht aufkommen, werde es zur Beitragsleistung eben nur nach Maßgabe seiner Finanzkraft herangezogen werden, während das Plus von der Monarchie getragen werden müsse. Es hätte also prinzipiell vorerst der allgemeine Beschluß darüber gefaßt zu werden, welche Bahnen aus wirtschaftlichen oder strategischen Gründen in Bosnien und der Herzegowina gebaut werden müssen.

³ Für Cisleithanien Gesetz v. 22. 2. 1880, RGBL. Nr. 18/1880.

Im Zusammenhange damit sei auch die Frage der in letzter Zeit häufiger vorgekommenen Konzessionserteilungen zu erörtern. Bisher sind alle Bahnen (mit Ausnahme der k. u. k. Militärbahn Banjaluka–Doberlin) Landesbahnen. Durch Erteilung einer Vorkonzession an Privatunternehmungen zur Vornahme von Trassenstudien werde immer ein gewisses Präjudiz für den etwaigen Ausbau dieser Linie geschaffen. Derartige Vorkonzessionen müßten daher eigentlich den beiden Regierungen zu ihrer Orientierung mitgeteilt werden.

Seine vorstehenden Ausführungen resumierend erklärt der kgl. ung. Handelsminister, daß man in der heutigen Konferenz prinzipiell darüber schlüssig zu werden hätte, welche Bahnen gebaut werden sollen und zwar auch darüber, welche Linien normal- und welche schmalspurig; auch solle der Grundsatz ausgesprochen werden, daß nach den bestehenden Gesetzen die Einteilung der Kostentragung nach Interessengruppen nicht richtig sei. Was aber die Frage der Kostenbedeckung selbst betreffe, empfehle es sich mit Rücksicht auf die in der Delegation derzeit in Verhandlung stehenden Forderungen der Heeresverwaltung und der Marine eine Entscheidung darüber einem günstigeren Zeitpunkte vorzubehalten.

Der **Vorsitzende** meint, daß die vom Vorredner kritisierte Kategorisierung seitens des k. u. k. gemeinsamen Finanzministers, ohne den staatsrechtlichen Erwägungen vorzugreifen, nur der Überlegung entsprungen sei, bei Aufstellung des Eisenbahnbauprogrammes auf die Grenzen der finanziellen Leistungsfähigkeit Bosniens und der Herzegowina aufmerksam zu machen, wozu ihn auch wohl die gebotene Rücksichtnahme auf den Landtag veranlaßt habe, dem die diesbezüglichen Gesetzentwürfe zu unterbreiten sein werden und der bei seinen daran anknüpfenden Beratungen naturgemäß in erster Linie auf die aus diesem Programme dem Lande erwachsenden wirtschaftlichen Vorteile und finanziellen Lasten, nicht aber auf dessen strategische Motivierung Rücksicht nehmen werde.

Der **k. k. Eisenbahnminister** verweist auf die Note des k. k. Ministerratspräsidiums vom 27. September 1910, Nr. 3740 MP.,⁴ derzufolge sich die frühere Regierung für die Normalisierung der Linie Banjaluka–Jajce–Bugojno–Rama ausgesprochen habe. Der heute vom k. u. k. gemeinsamen Finanzminister und der kgl. ung. Regierung befürwortete Normalisierung der Linie Šamac–Doboj–Sarajewo könnte also nur nach Einholung eines neuerlichen Ministerratsbeschlusses zugestimmt werden. Der **k. k. Ministerpräsident** gibt zu bedenken, daß die Frage der von der Kriegsverwaltung geforderten einen normalspurigen Aufmarschlinie logischerweise unter Berücksichtigung des Umstandes zu beurteilen sei, daß es sich bei der Linie Banjaluka–Rama, mit Ausnahme der kurzen Teilstrecke Jajce–Bogojno um einen Neubau handle, der a priori normalspurig durchzuführen sei während der Vorschlag der ungarischen Regierung und des gemeinsamen Finanzministers dahin gehe, die bestehende Sarajewoer Linie zu normalisieren, Banjaluka–Rama aber vorerst nur

⁴ *Schreiben (Abschrift) Bienert's an Aehtenthal v. 27. 9. 1910, KA., KM., Präs. 81/11–3/1911.*

schmalspurig zu bauen, obwohl vorauszusehen sei, daß im Laufe einiger Jahrzehnte die bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen sukzessive zur Normalspur werden übergehen müssen. Es scheine daher entschieden rationeller sich zu dem Grundsatz zu bekennen, Neubauten normalspurig anzulegen, wodurch wenigstens die nachträglichen Kosten des Umbaues erspart bleiben. Aber ganz abgesehen davon müsse die österreichische Regierung aus verkehrspolitischen Gründen auf dem Standpunkte der Normalspur Banjaluka–Rama stehen; die Strecke Doberlin–Banjaluka stelle den während der Okkupationszeit aus dringenden militärischen Verkehrsbedürfnissen unausgeführt gebliebenen Anfang einer aus Österreich nach dem Orient führenden wirtschaftlich wichtigen Bahnlinie dar.

Der *Vorsitzende* konstatiert, daß, in der Frage, welche der beiden Aufmarschlinien zu normalisieren wäre, die österreichische und ungarische Auffassung einander direkt gegenüberstehen. Da es sich hiebei aber um eine eminent militärische Angelegenheit handle, wäre es wichtig zu erfahren, welcher der beiden Linien die Heeresverwaltung den Vorzug gibt.

Der *k. u. k. Reichskriegsminister* erklärt, daß es vom Standpunkte der Kriegsverwaltung ganz gleichgiltig sei, welche der beiden Linien normalisiert werde; Hauptsache sei nur, daß überhaupt eine zweite Aufmarschlinie hergestellt werde, eine davon normalspurig sei und daß dies möglichst bald geschehe. Das Fehlen dieser strategisch wichtigen Bedingungen mache seit Jahren die Erhaltung von 25 Bataillons auf erhöhtem^d Stand erforderlich, was Summen verschlingt, für die man schon viele Kilometer Bahnen hätte bauen können. Persönlich teile er aber die Anschauung des *k. k. Ministerpräsidenten*, daß es rationeller sei Neubauten normalspurig zu bauen und nicht Schmalspuren zu normalisieren.

Der *k. u. k. gemeinsame Finanzminister* wünscht auf die Ausführungen des *kgl. ung. Handelsministers* zurückzukommen und erklärt, daß die von ihm vorgenommene Einteilung in die drei Interessengruppen lediglich auf praktischen Erwägungen beruhe. Der Landtag sei nunmehr ein Faktor mit dem in solchen Fragen ernstlich gerechnet werden müßte. Es sei unmöglich, dem Landtage die Summe aller in Erwägung stehenden Projekte, die mit einem zwischen 141 und 174 Millionen Kronen schwankenden Kostenaufwand verbunden sind, vorzulegen. Verständnis würden nur die den spezifisch bosnischen Interessen dienenden Bahnen finden, für deren Kosten das Land aufkommen könne und wolle. Damit soll aber der grundsätzlichen Lösung der Bedeckungsfrage keineswegs vorgegriffen werden, und es bleibt den beiden Regierungen unbenommen, die Art der Beitragsleistung der Monarchie, (ob prozentuell oder nach Linien, ob in Form eines Kapitalzuschusses, einer Zinsengarantie oder einer Subvention) im gegenseitigen Einvernehmen zu bestimmen.

Was die Frage der Vorkonzessionen betreffe, so bilde die Erteilung einer solchen Konzession durchaus kein Präjudiz, da aus der Vornahme von Trassenstudi-

^d *Ausbesserung aus normalem.*

en und dergleichen Vorarbeiten noch kein Anspruch auf seinerzeitige Erteilung der Baukonzessionen abgeleitet werden könne. Im Laufe der letzten Jahre sind derlei Vorkonzessionen wiederholt an Bauunternehmungen erteilt worden und zwar aus dem Grunde, weil die Landesverwaltung es für vorteilhafter hält, die Bahnbauten künftig nicht mehr in eigener Regie auszuführen. Die Frage ob in Bosnien und der Herzegowina auch Privatbahnen gebaut werden dürften, sei nach Ansicht des Redners prinzipiell zu bejahen.

Was die Frage der Unatalbahn anlange, sei er erstaunt zu erfahren, daß seine Erklärung, Bosnien und die Herzegowina könne auf seinem Territorium keine fremde Betriebsführung zulassen, einen so unerwartet starken Eindruck hervorgerufen habe. Seine Erklärung sei dahin zu verstehen, daß das ganze bosnische Bahnnetz, mit Ausnahme der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin, einheitlich betrieben werde und es daher der bosnisch-herzegowinischen Verwaltung nicht erwünscht sein könne, daß in Bosnien und der Herzegowina verschiedene Bahnbetriebe existieren. Das von der ungarischen Regierung bezüglich der Unatalbahn angestrebte Ziel könnte ja schließlich auch in Form eines Péagevertrages erreicht werden.

Der kgl. ung. Ministerpräsident ist der Ansicht, daß die Frage der Unatalbahn aus der Diskussion auszuschneiden sei, daß man sich aber endlich über die Wahl der Linien und über die Art der Beitragsleistung einigen müsse. Die vom gemeinsamen Finanzminister gemachte Einteilung in drei Gruppen sei für interne Beratungen im Interesse einer größeren Übersichtlichkeit ganz zweckmäßig, dürfte aber in den bezüglichen Gesetzesvorlagen mit Rücksicht auf §§ 2 und 3 des Gesetzartikels VI aus dem Jahre 1880 nicht zum Ausdruck kommen. In der Frage der Normalisierung können nur Erwägungen der größeren Leistungsfähigkeit maßgebend sein und da sei es doch evident, daß der Flußlauf der Bosna gegenüber der schwierigen, durch das Vrbas- und Ramatal führenden Gebirgsbahn den Vorzug verdiene. Die ungarische Regierung denke nicht daran, gegen die verkehrspolitischen Interessen Österreichs Stellung zu nehmen, aber es dürfte trotzdem nicht verkannt werden, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse des Ramatales den Bau einer normalspurigen Bahn nicht rechtfertigen.

Der k. k. Finanzminister erklärt, erst im Laufe der Verhandlungen erfahren zu haben, daß die formale Frage der Beitragsleistung wie sie sich aus §§ 2 und 3 des Gesetzes vom 22. Februar 1880 RGBl. Nr. 18 (ungarischer Gesetzartikel VI aus dem Jahre 1880) ergebe, zur Diskussion gestellt wurde. Wenn über diese Dinge verhandelt werden solle, müsse er sich eine Meinungsäußerung auf einen späteren Zeitpunkt vorbehalten, um vorerst die Tragweite dieser Frage zu studieren.

Der kgl. ung. Handelsminister ist der Anschauung, daß bezüglich der im wirtschaftlichen Interesse Bosniens und der Herzegowina zu bauenden Linien eine Divergenz eigentlich nicht besteht. Ungeklärt sei nur die Hauptfrage, nämlich die aus strategischen Rücksichten zu bauenden Bahnen. In der Diskussion sei die Frage der Kosten und der Zeitdauer, die die Herstellung

dieser strategischen Bahnen beanspruchen werden, viel zu wenig erörtert worden. Bezüglich der Kosten bestehen zwischen den ungarischen und den bosnisch-herzegowinischen Ziffern größere Differenzen, die sich nicht aus der in den letzten Jahren eingetretenen allgemeinen Preissteigerung erklären lassen. Wichtiger sei noch die Zeitfrage und er sei erstaunt, daß der Kriegsminister, der das Hauptgewicht auf die baldigste Herstellung einer normalspurigen Aufmarschlinie legt, nicht a priori den Standpunkt der ungarischen Regierung teilt. Die Bosnalinie kann, weil alle notwendigen Behelfe zur Hand sind, in einem Jahre normalisiert sein, während die Herstellung der Vrbas–Ramastrecke, wo es noch an den nötigsten Vorarbeiten fehlt, mindestens fünf Jahre beanspruchen wird. Für eine normalspurige Strecke im Laufe der Bosna sprächen also politische militärische und wirtschaftliche Momente und die Frage der Zeitdauer.

Der k. k. Ministerpräsident schlägt vor, in der heutigen Konferenz noch keine definitive Entscheidung in der vorliegenden Frage zu treffen, da sowohl bezüglich der Kosten noch ungeklärte Widersprüche bestünden und auch die über die Trassenführung im Laufe der Diskussion vorgebrachten Anschauungen es wünschenswert erscheinen lassen, daß der österreichische Ministerrat alle diese Fragen neuerlich in Erwägung ziehe.⁵

Der Vorsitzende resumiert die Hauptmomente der eben abgeschlossenen Diskussion und hebt dabei folgende Punkte hervor:

1. Da die heutigen Beratungen in einzelnen wichtigen Punkten noch zu keiner Einigung geführt haben, wird das Protokoll über diese Ministerkonferenz allen beteiligten Ministern übermittelt werden, um auf Grund der geführten Erörterungen zu den strittig gebliebenen Punkten neuerlich Stellung nehmen zu können.

2. Es besteht Einverständnis darüber, daß zur Aufklärung der in den einzelnen Kostenberechnungen konstatierten Divergenzen die österreichische und ungarische Regierung und die bosnisch-herzegowinische Landesverwaltung so bald als möglich Delegierte entsenden werden, die kommissionaliter sich mit der Frage der Kosten, eventuell auch auf Grund einer Trassenbewegung zu befassen haben werden.

3. Es besteht ferner Einverständnis darüber, daß der gemeinsame Finanzminister ersucht werden soll, den beiden Regierungen Gesetzesvorlagen über den Bau jener Bahnen zu unterbreiten, hinsichtlich deren keine Meinungsdivergenzen bestehen. Einer späteren Beratung bleibt die Entscheidung darüber vorbehalten, in welcher Weise diese Vorlagen mit Rücksicht auf die sich aus §§ 2 und 3 des Gesetzes vom 11. Februar 1880 ergebenden Erwägungen im bosnisch-herzegowinischen Landtag einzubringen sein werden, ob in Form zweier gleichzeitig einzubringender Gesetzentwürfe von denen der eine nur jene Bahnen umfaßt, für deren Bau Bosnien und die Herzegowina auch die Mittel aufbringen wird, oder in Form

⁵ Der cisleithanische Ministerrat beschäftigte sich am 19. 9. 1911/VIII, MRZ. 43, mit den Bosnischen Bahnen. Das Protokoll liegt nicht mehr ein.

eines einzigen Entwurfes mit einer entsprechenden Erläuterung der Frage der Kostenbedeckung.

Vom Standpunkte der auswärtigen Lage fügt der Vorsitzende noch bei, daß die Verhältnisse in der Türkei voraussichtlich längere Zeit noch labil bleiben dürften und daß es sich daher mit Rücksicht auf die unruhigen Nachbarn empfehlen würde, in der Frage der Ausgestaltung des bosnisch-herzegowinischen Bahnnetzes keine Zeit zu verlieren.⁶

Vor Schluß der Sitzung bringt der k. u. k. gemeinsame Finanzminister noch die Frage der Erhöhung des bosnischen Zollaversums zur Sprache, die er mit Note vom 10. September 1910, Nr. 4694/BH. bei den beiden Regierungen und dem k. u. k. Ministerium des Äußern angeregt habe.⁷ Seitens des k. k. österreichischen Ministerpräsidenten sei eine Äußerung bisher nicht erfolgt, der kgl. ung. Ministerpräsident habe aber in seiner Note vom 28. Januar 1911, Nr. 466/I/ME. den Antrag des k. u. k. gemeinsamen Finanzministeriums formell und materiell abgelehnt.⁸ Der gemeinsame Finanzminister ersucht die beiden Ministerpräsidenten dringend, ihre Entscheidung im Sinne seiner Anträge zu treffen. Der Landtag habe sich der Frage des bosnischen Zollaversums sofort bemächtigt und es sei ein Gebot der Gerechtigkeit und der politischen Klugheit die Erhöhung des Zollaversums nicht a limine abzuweisen sondern sie im Sinne der gestellten Anträge, deren Begründung er auch vom gesetzlichen Standpunkte aufrecht erhalte, zu erledigen.

Der k. k. Ministerpräsident erklärt, daß er in einer an das k. u. k. Ministerium des Äußern gerichteten Note vom 13. Jänner 1911, Nr. 22/MP. sich bereit erklärt habe, die Frage der Erhöhung des bosnischen Zollaversums vor der Zoll- und Handelskonferenz einer Erörterung unterziehen zu lassen und daß auch bereits die erforderliche Verfügung wegen Beschaffung des notwendigen Materials getroffen wurde.⁹ Da diese Erhebungen aber einige Zeit in Anspruch nehmen werden, habe er das k. u. k. Ministerium des Äußern ersucht, sich vor Einberufung der Zoll- und Handelskonferenz nochmals mit ihm ins Einvernehmen zu setzen. Der k. u. k. gemeinsame Finanzminister nimmt diese Erklärung dankend zur Kenntnis und bemerkt, daß die formelle Einwendung des kgl. ung. Ministerpräsidenten dahin gehe, daß die Frage des bosnischen Zollaversums nicht vor das Forum der Zoll- und Handelskonferenz gehöre. Dieses Bedenken könne leicht dadurch behoben werden, daß man keine Zollkonferenz einberufe, sondern eine Referentenbesprechung veranstalte.

⁶ Fortsetzung des Gegenstandes in GMR. v. 28. und 29. 10. 1911, GMKPZ. 488.

⁷ Das Schreiben Buriáns an Aehrenthal v. 10. 9. 1910 konnte in den Beständen des HHSStA., PA. I, CdM. nicht gefunden werden.

⁸ Das Schreiben Khuens an Burián v. 28. 1. 1911 konnte in FA., FM. sowie HHSStA., PA. I, CdM. nicht gefunden werden.

⁹ Schreiben (K.) Bienert's an Aehrenthal v. 13. 1. 1911, AVA., Ministerratspräsidium, Präs. 22/1911, Karton 112, Brandakt.

Jedenfalls bitte er aber die beiden Regierungen dringest, diese wichtige Frage zu rekonstruieren.¹⁰

Nachdem der **V o r s i t z e n d e** dieses Ansuchen des gemeinsamen Finanzministers den beiden Ministerpräsidenten zur wohlwollenden Berücksichtigung wärmstens empfohlen hat, wird die Sitzung geschlossen.

Aehrenthal

Ah. E. fehlt.

Nr. 21a Referentenprotokoll der Konferenz zur Eliminierung der Differenzen bezüglich der approximativen Baukosten etc.

Protokoll über die im k. u. k. gemeinsamen Finanzministerium am 20. März 1911 unter dem Vorsitz Sr. Exzellenz des Hr. Sektionschefs Eduard R. v. Horowitz abgehaltene Konferenz zur Eliminierung der Differenzen bezüglich der approximativen Baukosten der in der Ministerkonferenz vom 26. Februar l. J. zur Sprache gebrachten Bahnbauten beziehungsweise Umbauten, Šamac–Doboj–Sarajewo und Banjaluka–Jajce–Bugojno–Rama, hinsichtlich welcher Bahnbauten sich in den vom k. u. k. gemeinsamen Finanzministerium und vom kgl. ung. Handelsministerium aufgestellten Kostenberechnungen wesentliche Differenzen ergeben haben.

Gegenwärtig:

Seitens des kgl. ung. Handelsministeriums: Herr Ministerialrat Dionisius v. Kelety, Herr Ingenieur Paul v. Vasdinnyey.

Seitens des k. k. Eisenbahnministeriums: Herr Ministerialrat Alfred Ressig, Herr Ministerialrat Dr. Otto Müller, Herr Oberbaurat Ferdinand Wessnitzer.

Seitens des k. u. k. gemeinsamen Finanzministeriums: Herr Hofrat Josef Kalmann, Herr Baurat Richard Agazzi.

Seitens der bosnisch-herzegowinischen Landesbahnen: Herr Hofrat Karl Schnack.

Vor allem wird von allen Seiten festgestellt, daß für die Berechnung der Kosten der vorbezeichneten Linien keinerlei, auch nicht generelle Projekte vorliegen, sondern die Kosten nur schätzungsweise ermittelt wurden. Hierauf wurde in die Besprechung der Kosten der einzelnen Bahnlinien im Detail eingegangen und gelangte die Kommission zu folgendem Ergebnisse:

I/A. Neubau Šamac–Doboj: Die Länge dieser Linie beträgt 66 km. Die Vertreter des kgl. ung. Handelsministeriums haben die Baukosten dieser Linie unter der Annahme einer Baulänge von 63 km mit 11 000 000 K präliminiert, wogegen seitens der Vertreter des k. u. k. gemeinsamen Finanzministeriums die Baukosten für diese 66 km lange Linie mit 21 520 000 K veranschlagt wurden. Einvernehm-

¹⁰ Die Referentenbesprechung v. 22. 5. 1911 lehnte eine Erhöhung des bosnisch-herzegowinischen Zollaversums ab, *Résumé* in HHS TA., PA. I, CdM. VIII–c 13, Karton 637, fol. 4.

lich wurden von der Kommission die Baukosten der vorerwähnten Strecke mit 17 000 000 K angenommen.

Seitens der Vertreter des kgl. ung. Handelsministeriums wird hiezu folgendes bemerkt: Nach den vom Direktor der bh. Landesbahnen Hofrat Schnack angegebenen Daten muß die Grundeinlösung mit mindestens 1 K per 1 m² angenommen werden, wodurch diese Post per 1 Bahnkilometer auf 31 000 K zu stehen kommt. Hiezu kommen die verhältnismäßig hohen Kosten der Hochbauten, da die Stationsintervalle konform der Strecke Dobojo–Sarajewo mit 9 km angenommen werden mußten. Des weiteren wurde der Fahrpark mit 2 800 000 K kotiert, was dem heutigen Verkehre entspricht.

I/B. Umbau Dobojo–Sarajewo auf Normalspur (Hauptbahn 2. Ranges): Die Länge beträgt 184 Km. Die approximativen Baukosten dieses Umbaues wurden seitens der ungarischen Vertreter bei Annahme einer Länge von 190 km mit 51 000 000 K, seitens der Vertreter des k. u. k. gemeinsamen Finanzministeriums bei Annahme einer Länge von 184 km mit 59 720 000 K angegeben.

Nach eingehender Besprechung aller Details wurden die Baukosten einvernehmlich mit 55 400 000 K angenommen.

Somit stellen sich die Gesamtkosten für den Neu- und Umbau der 250 km langen Linie Šamac–Dobojo–Sarajewo auf Normalspur als Hauptbahn 2. Ranges auf 72 400 000 K wobei ausdrücklich darauf hingewiesen wird, daß eigentliche Projektsbehelfe nicht vorliegen und dieser Betrag nur schätzungsweise ermittelt wurde.

II/A. Neubau der Linie Banjaluka–Jajce und Bugojno–Rama als Schmalspurbahnen nach den Normalien der bh. Landesbahnen: Zu diesem Zwecke sind seitens der Vertreter des k. u. k. gemeinsamen Finanzministeriums 38 400 000 K, seitens der Vertreter des kgl. ung. Handelsministeriums 48 800 000 K als erforderlich bezeichnet worden. Nachdem von keiner Seite die veranschlagten Baukosten durch Projektsbehelfe erhärtet werden konnten, so wurden die Kosten dieser Linie als Schmalspurbahn mit 43 600 000 K veranschlagt.

II/B. Neubau der Linie Banjaluka–Jajce und Bugojno–Rama als Hauptbahn 2. Ranges und Umbau der schmalspurigen Linie Jajce–Bugojno auf Normalspur: Zu diesem Zwecke haben die Vertreter des k. u. k. gemeinsamen Finanzministeriums 67 300 000 K, dagegen die Vertreter des kgl. ung. Handelsministeriums 101 300 000 K als erforderlich bezeichnet. Bei vollständigem Mangel irgendwelcher Projektsbehelfe unterliegt das schätzungsweise Vorgehen bei einer Hauptbahn mit großen Radien unter den bestehenden äußerst schwierigen Terrainverhältnissen erheblichen Fehlergrenzen. Nach eingehender Besprechung aller einschlägigen Momente hat sich die Kommission unter den oben stehenden Vorbehalten auf eine approximative Bausumme von 84 000 000 K geeinigt. Schließlich wurde seitens der Vertreter des kgl. ung. Handelsministeriums die Anfrage gestellt, innerhalb welchen Termines die Bauausführung dieser Linien in Aussicht genommen wird.

Der Vorsitzende der Kommission bemerkt hierauf, daß laut Note des kgl. ung. Handelsministeriums vom 4. März l. J. Z. 1953/eln. diese Angelegenheit nicht als Gegenstand der heutigen Konferenz bezeichnet ist, worauf in eine weitere Diskussion dieser Frage nicht eingegangen wurde.

Dieses Protokoll wurde in drei gleichlautenden Parien ausgefertigt, wovon je 1 Exemplar den Vertretern der eingangs genannten Ministerien ausgefolgt wurde. Geschlossen, gelesen, gefertigt.

Horowitz m.p., Ressig m.p., Müller m.p., Wessnitzer m.p., Kalmann m.p., Karl Schnack m.p., Agazzi m.p.

Nr. 22 Gemeinsamer Ministerrat, Budapest, 5. März 1911

RS. (und RK.)

Gegenwärtige: der kgl. ung. Ministerpräsident Graf Khuen-Héderváry, der k. k. Ministerpräsident Freiherr v. Bienerth, der k. u. k. gemeinsame Finanzminister Freiherr v. Burián, der k. u. k. Reichskriegsminister GdI. Freiherr v. Schönauich, der k. k. Minister für Landesverteidigung FML. v. Georgi, der kgl. ung. Landesverteidigungsminister FML. Hazai, der k. u. k. Chef des Generalstabes GdI. Freiherr Conrad v. Hötzendorf. [Auszugsweise publiziert in: CONRAD FREIHERR V. HÖTZENDORF Franz, Aus meiner Dienstzeit 1906–1918, Band 2: 1910–1912 134–139]

Protokollführer: Legationsrat Friedrich Graf Szapáry.

Gegenstand: Darlegungen des Chefs des Generalstabes betreffend die Notwendigkeit weiterer Kredite zur Ausgestaltung der Wehrmacht.

KZ. 57 – GMKPZ. 486

Protokoll des zu Budapest am 5. März 1911 abgehaltenen Ministerrates für gemeinsame Angelegenheiten unter dem Vorsitze des Ministers des k. u. k. Hauses und des Äußern Grafen Aehrenthal.

Der Vorsitzende eröffnet die Konferenz, indem er einleitend bemerkt, er habe dieselbe in Entsprechung eines Allerhöchsten Auftrages einberufen, laut welchem dem k. u. k. Chef des Generalstabes Gelegenheit zu bieten sei, seine Anschauungen betreffend jene noch über den Rahmen der eben von den Delegationen bewilligten Kreditforderungen hinausgehenden militärischen Maßnahmen darzulegen, welche nach seiner Auffassung für die Wehrfähigkeit der Monarchie notwendig seien.¹ Er fügt hinzu, daß die heutigen Beratungen auf Allerhöchsten

¹ Fortsetzung des GMR. v. 6. 1. 1911, GMKPZ. 484. Den Vortrag v. 13. 2. 1911, mit dem Conrad um die Annahme des von ihm als notwendig bezeichneten Wehrkredites oder um die Enthebung von seinem Posten bat, resolvierte Franz Joseph mit Ah. E. v. 15. 2. 1911, indem er weder dem Kredit zustimmte, noch den Rücktritt annahm. Er gab jedoch Conrad die Möglichkeit, seine Forderungen in einem gemeinsamen Ministerrat vorzutragen, KA., Generalstab, Operationsbüro, Karton 739, Gstb. Res. Nr. 510/1911. Zur Vorgeschichte dieses Ministerrates aus Sicht Conrads siehe CONRAD, Aus meiner Dienstzeit, Band 2: 1910–1912 111–134.