

Dokumente

PROTOKOLLE UND BEILAGEN

Nr. 1 Gemeinsamer Ministerrat, Wien, 11. November 1883

RS.

Gegenwärtige: der k. u. k. gemeinsame Minister des Äußern Graf Kálnoky (15. 11.), der k. u. k. gemeinsame Kriegsminister FZM. Graf Bylandt-Rheidt (15. 11.), der k. u. k. gemeinsame Finanzminister Kállay (17. 11.), der k. k. Ministerpräsident Graf Taaffe (18. 11.), der k. k. Minister für Landesverteidigung FML. Graf Welsersheimb (19. 11.), der k. k. Finanzminister Ritter v. Dunajewski, der k. k. Handelsminister Freiherr v. Pino, der Chef des k. u. k. Generalstabes FML. Freiherr v. Beck (15. 11.), der Stellvertreter des Vorstandes der k. u. k. Militärkanzlei Obst. des Generalstabes Ritter v. Pohl (25. 11.) und der Chef des Eisenbahnbureaus Obst. des k. u. k. Generalstabes Ritter Pitreich.

Protokollführer: Hptm. Koller der k. u. k. Militärkanzlei.

Gegenstand: I. Die gemeinsame Besprechung einiger Eisenbahnfragen in Galizien und in Mähren-Schlesien. II. Die Mitteilung einiger, die Mobilisierung berührenden Bestimmungen an den Statthalter in Galizien.

[RMR. 316]

Protokoll¹ über die unter Ah. Vorsitze Sr. k. u. k. apost. Majestät am 11. November stattgehabte Konferenz.

[I.] Se. k. u. k. apost. Majestät geruhen in Eröffnung der Sitzung anzuführen, daß in der heutigen Konferenz nur jene Fragen militärisch-gemeinsamer Natur zu Besprechung gelangen werden, welche die gemeinsamen sowie die österreichischen Minister berühren. In einer späteren Sitzung werden die übrigen Fragen unter Zuziehung der ungarischen Minister zur Diskussion kommen.

Die heutige Besprechung knüpft an die im Monate Februar d. J. abgehaltenen Beratungen an,² wo die meisten Fragen bereits erörtert wurden. Es handelt sich soweit heute mehr um eine Rekapitulation, wobei gleichzeitig zum Ausdruck zu bringen sein wird, welche Fortschritte seither gemacht wurden und in welchen Stadien sich die verschiedenen Angelegenheiten befinden. In erster Linie ist die Frage bezüglich der Baufortschritte auf der galizischen Transversalbahn und auf deren Nebenlinien zu beantworten.

¹ KA., MKSM. 20-1/13-2 de 1883. – Vgl. *Vermerkzettel im HHStA.*, PA. XL, Karton 293: Z. 316/RMR. Sub. N. 2929 1883 in der MKSM.

² Protokoll des am 4. Februar 1883 unter Ah. Vorsitze Sr. k. u. k. apost. Majestät in der Hofburg zu Wien abgehaltenen gemeinsamen Ministerrates über mehrere Fragen militärischen Inhaltes. KA., MKSM. 20-1/6-4 von 1883. – Protokoll der unter Ah. Vorsitze am 6. Februar 1883 stattgehabten Konferenz. KA., MKSM. 20-1/6-5 von 1883.

Se. Majestät fordern den Handelsminister Baron Pino auf, bekanntzugeben, in welchem Stadium sich die Bauarbeiten befinden und ob Hoffnung vorhanden ist, daß die wiederholt als dringend bezeichnete Fertigstellung der Bahn sich nicht hinausschieben werde.

Minister Pino. Was die Linien Saybusch–Neusandez und Grybów–Zagórz betrifft, so lassen die vom 25. Oktober datierten Berichte über die Baufortschritte auf den genannten Linien mit Zuversicht erwarten, daß die Bauvollendungstermine eingehalten werden, d. i. für die Linie Grybów–Zagórz: Anfang Juni,³ für Saybusch–Neusandez: 31. Oktober 1883.⁴

Die Baufortschritte sind allerdings nicht solche, wie ich sie selbst gewünscht habe; aber mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten der Expropriation, welche durch die bezüglichen gesetzlichen Bestimmungen noch gesteigert wird, sind die Fortschritte nicht ungünstige. Das österreichische Expropriationsgesetz bestimmt, daß vor der wirklich durchgeführten Enteignung eines Grundbesitzes derselbe von der Eisenbahn zum Bau nicht in Anspruch genommen werden darf. Anders lautet das Gesetz in Ungarn. Daher dort die Möglichkeit, eine Linie wie die Waagtalbahn in so kurzer Zeit fertigzustellen. In Österreich hätte man mindestens 2 Jahre gebraucht, um die Expropriation durchzuführen.

Wenn die bisherigen Fortschritte auf der Linie Saybusch–Neusandez ins Auge gefaßt werden und erwogen wird, daß bis zum Vollendungstermin noch 12 Monate, darunter 7 wirkliche Baumonate zur Verfügung stehen, so kann mit Sicherheit auf die Vollendung bis 31. Oktober 1884 gehofft werden. Auf der Linie Grybów–Zagórz sind die Arbeiten noch weiter fortgeschritten und wird der Vollendungstermin (Juni 1884) zweifellos eingehalten werden. Ich habe beide angeführten Strecken mit einem nicht im Staatsdienste stehenden Techniker bereist und über das Resultat Euer Majestät berichtet. Der erwähnte Techniker hat der Überzeugung Ausdruck gegeben, daß die Bauten auf beiden Linien sehr solid und zufriedenstellend ausgeführt wurden.

Die Linie Stanislau–Husiatyn wird mit 31. Oktober 1884 fertiggestellt werden.⁵ Die ersten 70 Kilometer sind im Bau sehr weit vorgeschritten, die übrigen Kilometer wohl weniger, doch ist auch hier der Rückstand nicht von Einfluß auf den Vollendungstermin.

Die Linie Oświęcim–Podgorze ist allerdings im Bau zurückgeblieben, indem bei Vergebung des Baues bestimmt wurde, daß diese Linie mit 1. Dezember 1883 für Materialzüge benützbar sein müsse. Dieser Wunsch ist leider nicht in Erfüllung gegangen. Diesbezüglich erlaube ich mir Euer Majestät einen Vortrag zu erstatten. Ursache der Verzögerung des Baues waren die Schwierigkeiten der Grundeinlösung sowie wiederholt eingetretene Hochwasser. Ende Jänner 1884

³ Die Linie wurde am 20. August 1884 dem Verkehr übergeben. GEYER, Der Ausbau des nordöstlichen Eisenbahnnetzes 88.

⁴ Der Verkehr wurde am 16. Dezember 1884 aufgenommen. GEYER, Der Ausbau des nordöstlichen Eisenbahnnetzes 88.

⁵ Die Linie wurde am 31. November 1884 bzw. 31. Dezember 1884 in Betrieb genommen. GEYER, Der Ausbau des nordöstlichen Eisenbahnnetzes 88.

wird die Linie jedenfalls mit Materialzügen befahren werden können, und Ende Mai wird die Betriebseröffnung erfolgen.⁶

Der Bau der Linien Sucha-Skawina und Saybusch-Ungarische Grenze bei Zwardón ist wohl im Rückstande; ich habe jedoch an die Bauleitung die Aufforderung ergehen lassen, den Bau zu beschleunigen, und würde, wenn es nötig ist, selbst die Unternehmung entfernen. Die Erfahrungen, welche beim Bau der Nebenlinien der galizischen Transversalbahn gemacht wurden, beweisen, daß es nicht immer am vorteilhaftesten ist, den Bau an den wohlfeilsten Unternehmer zu vergeben. Die Regierung wurde hiezu gezwungen. Es wäre jedenfalls besser gewesen, eine große, leistungsfähige Unternehmung oder Generalunternehmer mit dem Bau zu betrauen. Trotz der Rückstände im Bau kann mit Sicherheit darauf gerechnet werden, daß auch diese beiden Linien mit 31. Oktober 1884 fertiggestellt sein werden.⁷

Was die Leistungsfähigkeit der Linien der galizischen Transversalbahn betrifft, so werden sämtliche Linien, mit Ausnahme von Stanislaw-Husiatyn, mit starken Schienen (31,7 kg per Meter schwer) ausgerüstet, so daß die schwersten Maschinen verkehren können.

Reichskriegsminister FZM. Graf Bylandt-Rheidt bemerkt, daß insoweit es sich um die Vollendungstermine handelt, er das von Sr. Exzellenz dem Handelsminister Gesagte akzeptiere. Trotzdem kann Redner die Befürchtung nicht unterdrücken, es werde die Linie Saybusch-Neusandez nicht rechtzeitig vollendet werden. Was die Leistungsfähigkeit der Linien betrifft, so haben außer des Schienenprofils noch andere Faktoren großen Einfluß. Die galizische Transversalbahn soll, statt der ursprünglich beanspruchten 1100, täglich 2200 Achsen befördern.

Nachdem die Transversalbahn die Strecken Neusandez-Grybów und Zagórz-Chyrów mit der Tarnów-Leluchówer bzw. Ersten ung.-galizischen Eisenbahn gemeinsam hat, diese Strecken also doppelt benützt werden, so resultiert, daß dieselben doppelt leistungsfähig sein müssen. Speziell für die Strecke Neusandez-Grybów erscheint die Anlage eines zweiten Gleises unerläßlich. Die Kriegsverwaltung hat bereits diesbezüglich Verhandlungen mit dem Handelsministerium gepflogen, ohne daß es bisher zu einer Klärung gekommen ist. Wenn die vom Kriegsministerium gestellten Forderungen nicht erfüllt werden, so werden bei einem Aufmarsch in Galizien sich beim Eisenbahnverkehr auf den bezeichneten Linien die allergrößten Schwierigkeiten geltend machen.

Der Chef des Generalstabes FML. Baron Beck erlaubt sich beizufügen, daß die Vollendung der Linie Oświęcim-Podgorze zu Beginn des Frühjahres besonders wünschenswert sei, nachdem die Linien Saybusch-Neusandez und Grybów-Zagórz für einen im Frühjahr eventuell zu bewirkenden

⁶ Die Linie wurde am 1. September 1884 in Betrieb genommen. GEYER, Der Ausbau des nordöstlichen Eisenbahnnetzes 88.

⁷ Die Linie Saybusch-Zwardón wurde am 30. Oktober 1884, die Linie Sucha-Skawina am 22. Dezember 1884 dem Verkehr übergeben. GEYER, Der Ausbau des nordöstlichen Eisenbahnnetzes 88.

Aufmarsch ohnehin nicht mehr in Betracht kommen können. Nur wenn die Kriegsgefahr früher eintreten würde, müßte doch alles aufgeboten werden, um auch die Linie Saybusch–Neusandez für den Militärverkehr benützbare zu machen. Es ist sehr zu bedauern, daß die Transversalbahn statt von West gegen Ost, von Ost gegen West vorrückend gebaut wurde. Hiedurch geschieht es, daß die wichtigsten Linien zuletzt zur Vollendung gelangen. Bezüglich der Linie Stanislau–Husiatyn muß bemerkt werden, daß für selbe ein schwächeres Schienenprofil bestimmt wurde, das Handelsministerium jedoch die Zusicherung gab, es werde durch technische Verstärkungen des Oberbaues den Verkehr schwererer Maschinen auch auf dieser Strecke ermöglichen.

Redner kommt nun auf die schon von Sr. Exzellenz dem Herrn Reichskriegsminister hervorgehobene Wichtigkeit des Zwischengliedes Neusandez–Grybów zu sprechen. Das erwähnte Zwischenglied hat deshalb eine so große Bedeutung, weil es sowohl dem Verkehr auf der Tarnów–Leluchówer wie auch jenem auf der Transversalbahn dienen muß. Die Steigerung der Leistungsfähigkeit dieser Strecke ist daher dringend geboten.

Das Handelsministerium hat wohl für die Anlage von fünf Ausweichen und andere Erweiterungsbauten ins Budget für das Jahr 1884 den Betrag von 300 000 Gulden eingestellt, die Bauten wurden aber noch nicht in Angriff genommen.

Auf der bedachten Strecke müssen täglich in der Richtung West–Ost und umgekehrt zusammen 2200 Achsen verkehren können; dazu kommt aber noch der Verkehr auf der Tarnów–Leluchówer Bahn in der Richtung Süd–Nord und umgekehrt. Die Leistungsfähigkeit der Transversalbahn wurde deshalb so bedeutend angenommen, weil man sich von der Karl-Ludwig-Bahn unabhängig machen will. Wer kann garantieren, daß genannte Bahn nicht während des Aufmarsches an einem oder dem anderen Punkte von den Russen zerstört werde, wonach dann die Transversalbahn unsere einzige Aufmarschlinie bleibt. Eine ähnliche Leistungsfähigkeit wie die Strecke Neusandez–Grybów muß auch das Zwischenglied Zagórz–Chyrów besitzen. Die Leistungsfähigkeit bezieht sich nicht allein auf die Stations- und Gleisanlagen der Bahn, sondern auch auf die Einrichtungen für die Wasserversorgung, die Manipulation und auf andere technische Einrichtungen.

Handelsminister Pino erwidert auf die von Sr. Exzellenz dem Reichskriegsminister ausgedrückte Befürchtung, die Linie Saybusch–Neusandez werde nicht rechtzeitig fertig werden, daß er glaube, die Bahn werde sicher mit 31. Oktober 1884 eröffnet und einen Monat vorher mit Materialzügen befahren werden können. Eine frühere Fertigstellung der Linie dürfte nicht möglich sein, namentlich ist an eine Benützbarkeit der Bahn schon im Frühjahr nicht zu denken, weil ja in Galizien die Wintermonate für den Bau verlorengelassen. Würde indessen eine Kriegsgefahr eintreten, dann ließe sich immerhin bei gesteigerter Arbeitskraft und erhöhtem Geldaufwand der Bau beschleunigen.

Als günstig muß der Umstand bezeichnet werden, daß auf den meisten Linien, namentlich aber auf der Strecke Grybów–Zagórz, die Brückenbauten weit vorgeschritten sind und bei der Mehrzahl der Objekte mit der Montierung

schon begonnen wurde. Das Material ist überall an Ort und Stelle und können die Montierungsarbeiten auch im Winter fortgesetzt werden. Auch auf der Linie Oświęcim–Podgorze sind die Brückenbauten weit gediehen. Die Benützung der Bahn durch Materialzüge mit Ende Jänner 1884 ist daher mit Sicherheit zu erwarten. Redner führt weiter aus, daß auf die militärische Benützbarkeit einer Eisenbahn die Fertigstellung der Wächterhäuser und anderer Hochbauten keinen Einfluß hat, da man ja im Notfalle Provisorien herstellen könne.

Was die Wünsche betreffs Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf jenen Strecken der Tarnów–Leluchówer und I. ung.-galizischen Bahn betrifft, welche als Komplettierungsstücke der Transversalbahn dienen, so ist Se. Exzellenz von der Überzeugung durchdrungen, daß etwas geschehen müsse. Schon zur Zeit, als der Ausbau der Transversalbahn durch ein Privatkonsortium erfolgen sollte,⁸ wurde diesem die Bedingung gestellt, auf den Zwischengliedern Neusandez–Grybów und Zagórz–Chyrów eine gewisse Anzahl Ausweichen, entsprechend der Forderung der Kriegsverwaltung, einzuschalten. Damals waren die Kosten dieser Ausweichen auf 200 000 fl. berechnet. Als dann das Konsortium zurücktrat und der Staat den Bau der Transversalbahn in die Hand nahm,⁹ konnte im Gesetze von den erwähnten Ausweichen nicht mehr die Rede sein, weil die Kosten für selbe das Budget der Tarnów–Leluchówer Bahn belasten. Für das Jahr 1884 sind jedoch entsprechende Beträge ins Budget eingestellt, nämlich für Neusandez–Grybów: 300 000, für Zagórz–Chyrów: 100 000 fl. Die Pläne für diese Ausweichen sind in der Ausarbeitung begriffen, das Geld wird hoffentlich vom Reichsrat bewilligt werden, bereits wurden mit den Bauunternehmern der Transversalbahn an Ort und Stelle Vorverhandlungen bezüglich Übernahme der Ergänzungsbauten gepflogen und so steht zu erwarten, daß diese Bauten im Frühjahr in Angriff genommen und gleichzeitig mit der Eröffnung der Transversalbahn fertiggestellt werden.

Der Forderung der Kriegsverwaltung – die erwähnten Strecken doppelgleisig herzustellen – kann leider nicht entsprochen werden. Die Kosten des zweiten Gleises würden sich auf 5 Millionen Gulden belaufen, ein Betrag, welcher vom Reichsrat umsoweniger verlangt werden kann, da die Finanzlage des Reiches so bedeutende Ausgaben nicht gestattet, und weil für Bahnbauten in Galizien in letzter Zeit bei 40 Millionen Gulden bewilligt wurden. Es bleibt somit nichts anderes übrig als zu dem Auskunftsmittel der Ausweichen zu greifen, wobei bemerkt werden muß, daß das ursprüngliche Projekt hierfür ohnehin eine bedeutende Erweiterung erfuhr.

Was den Militärverkehr auf der Strecke Neusandez–Grybów betrifft, so kann – mit Berücksichtigung des Satzes „Ultra posse nemo tenetur“¹⁰ der Bahn keine größere Leistungsfähigkeit gegeben werden, als es die tatsächlichen Verhältnisse

⁸ Erläuterungen zum Promemoria über den Ausbau der Strecke Husiatyn–Saybusch, KA., MKSM., Separatfaszikeln, Fasc. 69, Nr. 13.

⁹ Das Gesetz wurde am 22. Februar 1883 sanktioniert. GEYER, Der Ausbau des nordöstlichen Eisenbahnnetzes 87.

¹⁰ Über seine Möglichkeiten kann niemand verpflichtet werden.

gestatten. Für den Verkehr West-Ost und retour werden 44 fünfzigachsige Züge gefordert; dazu kommen 18 Züge für den Verkehr von Leluchów nach Tarnów und umgekehrt. Im ganzen haben daher täglich 62 Züge die Strecken zu passieren. Redner hofft diese Züge durchzubringen.

Se. Majestät der Kaiser geruhen zu fragen, ob bezüglich des Baues der Ausweichen das entsprechende Einvernehmen zwischen der Kriegsverwaltung und dem Handelsministerium hergestellt sei. Würde ohne vorherigem Einvernehmen gebaut werden, dann könnte es geschehen, daß der Generalstab auf größere Leistungen rechnet, als tatsächlich erfüllt werden können.

Minister Pino erlaubt sich au. zu versichern, daß dieses Einvernehmen bestehe und daß vor Inangriffnahme des Baues die Detailprojekte dem Reichskriegsministerium zur Einsicht übermittelt werden würden.

Se. Majestät geruhen zu fragen, ob Ausweichen nur auf gewissen Strecken notwendig seien.

FML. Baron Beck erlaubt sich zu bejahen. Nur die beiden Aufmarschrichtungen gemeinsamen Bahnstrecken benötigen neue Ausweichen. Vor allem ist die Anlage auf der Strecke Neusandez-Chyrów dringend, da infolge die Leistungsfähigkeit der Strecke Tarnów-Jaroslau der Karl-Ludwig-Bahn nicht gesteigert wird, die Transversalbahn einen Teil des eigentlich der Karl-Ludwig-Bahn zufallenden Verkehrs bewältigen muß.

Minister FZM. Graf Bylandt bemerkt, daß man sich allenfalls auf der Strecke Neusandez-Grybów mit nur 36 Kilometer Länge, statt eines zweiten Gleises, mit der Anlage von Ausweichen begnügen könne, etwas anderes sei dies jedoch auf der Strecke Zagórz-Chyrów. Nach den Berechnungen des Generalstabes haben auf dieser Linie – insolange die Strecke Tarnów-Przemysł der Karl-Ludwig-Bahn nicht doppelgleisig ist, täglich 3300 Achsen zu verkehren, eine Leistung, welche bei der dermaligen Anlage der Strecke nicht zu bewältigen sein dürfte.

Minister Baron Pino erwidert, daß er augenblicklich über die Leistungsfähigkeit der Strecke Zagórz-Chyrów keine genauen Daten liefern könne, er sich jedoch informieren werde. Seinerzeit wurde ihm gesagt, die Ausweichen auf der ung.-galizischen Bahn seien schon hergestellt worden, nun trete die Kriegsverwaltung mit neuen Forderungen heran.

Redner anerkennt die Berechtigung dieser Forderungen, bemerkt, daß der Bau eines zweiten Gleises der großen Kosten wegen nicht möglich sei, und wiederholt, daß er für die Anlage von Ausweichen den Betrag von 100 000 fl. ins Budget für das Jahr 1884 eingestellt habe. Se. Exzellenz hofft, daß das Geld bewilligt werden wird, und verspricht die berührte Frage noch eingehend zu studieren.

Se. Majestät der Kaiser geruhen nochmals zu betonen, wie wichtig es sei, daß zwischen dem Reichskriegsministerium und dem Handelsministerium in dieser Frage immer das entsprechende Einvernehmen gepflogen werde. Allerhöchstdieselben geruhen hierauf den Minister Baron Pino zu fragen, ob für die Anlage der Ausweichen 400 000 fl. ins Budget pro 1884 eingestellt wurden.

Minister Baron Pino erlaubt sich diese Frage zu bejahen. Se. Exzel-

lenz bemerkt hiebei, daß die Terrainverhältnisse auf der Tarnów–Leluchówer Bahn zum Teil so schwierig sind, daß an zwei Punkten die Ausweichen nur in Form von Kopfgleisen angelegt werden können, ohne die Kosten ins Unendliche zu steigern.

FML. Baron Beck macht auf die Gefahr solcher Anlagen für den Verkehr aufmerksam und bemerkt, daß nur bei außerordentlich geschultem Personale Unglücke vermieden werden könnten. Se. Exzellenz weist auch auf die Notwendigkeit der Erweiterung der Station Zagórz, deren Wasserleitung etc. hin.

Se. Majestät geruhen Ag. zu bemerken, daß die erste Frage erledigt sei, Allerhöchstdieselben jedoch bei dieser Gelegenheit informiert zu sein wünschen, in welchem Stadium sich die Frage des Anschlusses der galizischen Transversalbahn an die auf ungarischem Territorium zu bauende Linie in der Richtung auf Csácza befindet.

Minister Pino. Die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft hat der Regierung die Zusicherung erteilt, sie werde die 20 Kilometer lange Strecke Csácza–Grenze bei Zwardón 1 Monat vor Fertigstellung der Linie Saybusch–Zwardón vollenden. Diese Zusage verdient umsomehr Glauben, als in Ungarn die Grundablösung keine Schwierigkeiten bereitet und die Staatsbahn beim Bau der Waagtal-Linie Proben ihrer Energie gegeben hat. Die ungarische Regierung hat indessen der öster.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft noch nicht die Konzession erteilt. Der Grund für die Verzögerung ist darin zu suchen, daß sich die beiden Regierungen über die Höhe des Karpatenüberganges nicht einigen konnten.¹¹ Während die österreichische Regierung eine Maximalsteigung von 25 Promille (1:40) angewendet haben will, glaubt die ungarische Regierung, daß 22 Promille (1:45,4) als größte Steigung festgesetzt werden sollte. Die ungarische Regierung geht von der Ansicht aus, daß bei Herabgehen auf die Maximalsteigung von 22 Promille die Leistungsfähigkeit der Linie erhöht werden würde. Dies ist aber nicht zutreffend, als für den Betrieb einer Eisenbahn es gleich bleibt, ob die Maximalsteigung 22 oder 25 Promille beträgt. Bei solchen Steigungen erhält die Bahn jedenfalls den Charakter einer Gebirgsbahn. Redner hofft, daß die ungarische Regierung nachgeben werde.

Was die Strecke Saybusch–Zwardón betrifft, so ist sie wohl schon im Bau; solange aber die Differenz nicht behoben ist, kann in den Bau der eigentlichen Anschlußstrecke nicht geschritten werden, da möglicherweise die Train noch eine Änderung erfahren könnte.

FML. Baron Beck erklärt, daß von der ungarischen Regierung bereits die Anfrage an das Kriegsministerium erging, ob dasselbe auf das Festhalten einer Maximalsteigung von nur 22 statt 25 Promille einen Wert lege.

Die Antwort lautete verneinend, da jede Bahn, welche Steigungen über 18 Promille aufweist, den Charakter einer Gebirgsbahn trägt, die Leistungsfähig-

¹¹ 33/MT. Ung.MR. v. 20. 11. 1883. 6. Die Eisenbahn Csácza–Saybusch, OL., K. 27, Karton 37.

keit durch das Herabgehen von 25 auf 22 Promille keine wesentliche Steigung erfährt.

Die Hauptsache bei dieser Linie bleibt, daß sie als Hauptbahn zweiter Klasse gebaut werde und ein solches Schienenprofil Anwendung findet, daß starke Maschinen verkehren können. In letzterer Beziehung hegt Se. Exzellenz einigen Zweifel.

Minister Pino erwidert hierauf, daß auf der Linie Saybusch–Zwardón Schienen mit 31,7 Kilogramm per Meter zur Anwendung kommen und dieselben stark genug seien, selbst von schweren Maschinen befahren zu werden. Selbst am Arlberg kommen nur 35-Kilo-Schienen zur Anwendung. Redner ist überzeugt, daß auch die öster.-ung. Staatseisenbahngesellschaft Schienen mit gleichem Profile wie jenes auf der Linie Saybusch–Zwardón anwenden werde. Schon der Begriff „Hauptbahn zweiter Klasse“ bedinge ein solches Schienenprofil.

Hierauf entspinnt sich eine kurze Diskussion über die Frage, ob im Kriegsfall Rußland genügendes rollendes Material zur Verfügung stehen werde.

F.M.L. Baron Beck erwähnt speziell, daß heutzutage selbst die großen Eisenbahngesellschaften nicht das einem gesteigerten Friedensverkehr entsprechende Material besitzen und die Aushilfe der Waggonsleihgesellschaften in Anspruch nehmen.

Se. Majestät der Kaiser geruhen noch einmal zu fragen, ob der Konzessionierung der Linie Csáca–Zwardón durch die ungarische Regierung weitere Schwierigkeiten im Wege stehen.

F.M.L. Baron Beck glaubt, daß mit der vom Kriegsministerium abgegebenen Erklärung, selbes sei mit der Anwendung von Maximalsteigungen Promille einverstanden, jede Schwierigkeit behoben sei.

Se. Exzellenz bringt nun den Umstand zur Sprache, daß die Linie Preßburg–Sillein–Csáca–Saybusch drei verschiedenen Bahnverwaltungen: der öster.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Kaschau–Oderberger Bahn und der k. k. Direktion für Staatseisenbahnbetrieb gehöre. Hieraus werden bei einem Aufmarsche – durch die mehrmalige Übergabe, den Personal- und Maschinenwechsel, Schwierigkeiten entstehen. Es wäre daher im Kriegsfall die Vereinigung der ganzen Linie in eine Hand anzustreben.

Minister Pino erklärt, er habe vernommen, es sei eine Art Fusionierung oder gemeinsame Betriebsführung zwischen der öster.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Kaschau–Oderberger Bahn im Zuge. Dann blieben nur mehr zwei Bahnverwaltungen übrig. Ein Übergreifen einer ungarischen Bahnbetriebsverwaltung auf österreichisches Gebiet und umgekehrt hat immer etwas Mißliches, und wenn nicht die ganze Linie in einer Hand ist, ist damit nichts geholfen. Se. Exzellenz sprechen sich daher gegen die angeregte Idee aus, Saybusch oder Csáca als Übergangstationen anzunehmen. Von der Anlage eines großen Grenzbahnhofes in Zwardón sei übrigens ganz abzusehen und könne ganz gut Saybusch oder Csáca als Maschinenwechselstation eingerichtet werden; dies bedingt aber durchaus nicht, daß auch der Wirkungskreis der verschiedenen Bahnverwaltungen auf das Nachbargebiet übergreife.

Se. Majestät der Kaiser geruhen hierauf zu bemerken, daß die letztberührte Frage auch auf der Linie Munkács–Stryj zu lösen sein werde.

Allerhöchstdieselben gehen nun auf die zweite Frage: „Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Karl-Ludwig-Bahn in der Strecke Tarnów–Jaroslau“ über und bemerken, daß diese Frage schon vom Chef des Generalstabes mit in die Diskussion gezogen wurde. Die Anlage eines zweiten Gleises in der Strecke Tarnów–Jaroslau ist gewiß sehr wichtig, aber die Karl-Ludwig-Bahn kann zum Bau nicht gezwungen werden. Se. Majestät geruhen Ag. zu betonen, daß die Forderung der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der erwähnten Strecke nicht unbedingt die Anlage eines zweiten Gleises nötig mache. Die Hauptsache besteht darin, in allen Stationen die Kreuzung 100achsiger Züge zu ermöglichen.

FML. Baron Beck erlaubt sich zu bemerken, daß Hofrat Sochor die Erweiterung der verschiedenen Stationen als nicht zu schwierig bezeichnete. Es handelt sich auch nicht um alle, sondern nur um einige Stationen, in welchen dormalen eine Kreuzung 100achsiger Züge nur bei Anwendung der allergrößten Vorsicht, auf förmlich kunstvolle Weise möglich ist. Se. Exzellenz glaubt daher, daß die Wünsche der Kriegsverwaltung sich nicht schwer realisieren ließen.

Minister Pino erklärt, daß die Karl-Ludwig-Bahn wohl nicht gezwungen werden könne, die Leistungsfähigkeit der Strecke Tarnów–Jaroslau zu erhöhen, er aber nichtsdestoweniger alles aufbieten werde, um auf die Bahn zu drücken. Se. Exzellenz erbittet sich nur eine diesbezügliche Mitteilung von Seite der Kriegsverwaltung.

Se. Majestät der Kaiser geruhen den Wunsch auszusprechen, diese Angelegenheit möge weiter verfolgt werden.

Zur dritten Frage, „der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Tarnów–Leluchów Bahn“ übergehend, bemerken Allerhöchstdieselben, daß diese Frage bereits besprochen wurde.

Se. Majestät bringen Ag. nun die vierte Frage: Sicherstellung der Eisenbahn Lemberg–Zolkiew–Rawaruska–Tomaszów zur Diskussion und fordern den Handelsminister auf, über das Stadium dieses Bahnprojektes zu berichten.

Minister Baron Pino erlaubt sich anzuführen, daß in dieser Frage leider kein Fortschritt verzeichnet werden kann. Die Regierung hat sich diesbezüglich an die Lemberg–Czernowitzer Bahn gewendet, welche in erster Linie in der Lage wäre, die Bahn zu bauen und welche an dem Zustandekommen der Bahn ein gewisses Interesse hat. Die genannte Gesellschaft versprach die Sache zu verfolgen, versuchte auch Beiträge zum Bau zu sammeln, ein greifbares Resultat liegt aber nicht vor.

Aus Staatsmitteln kann die Bahn nicht gebaut werden, da die Regierung in Berücksichtigung der für Galiziens Eisenbahnen aufgewendeten Summen, unmöglich mit neuen Forderungen an den Reichsrat herantreten kann. Redner verspricht die Frage im Auge zu behalten und erwartet sich umso eher einen Erfolg, als die Bahn von der Bevölkerung und von der Stadt Lemberg gewünscht wird. Das Zustandekommen der Bahn erscheint auch dadurch erleichtert, daß für die bereits einmal konzessioniert gewesene Linie Lemberg–Toma-

szów die Pläne fertig daliegen und sozusagen auf dem grünen Tische rektifiziert werden könnten.

FML. Baron Beck bemerkt, daß nach seinen Informationen die Lemberg–Czernowitzer Bahn wohl die Absicht gehabt hat, die Linie Lemberg–Tomaszów auszubauen, aber nur unter der Bedingung, daß die Linie Jaroslau–Sokal nicht konzessioniert werde. Da nun die letztgenannte Linie gebaut wird, will die Lemberg–Czernowitzer Bahn von dem Projekte absehen. Se. Exzellenz bemerkt hiezu, daß er die beiden Linien, welche in verschiedener Richtung laufen, nicht als Konkurrenzlinien auffassen könne.

Minister Baron Pino. In gewissem Sinne sind es doch Konkurrenzlinien. Die Gegend um Sokal ist reich an Getreide. Die Lemberg–Czernowitzer Bahn hoffte nun durch den Ausbau einer Bahn von Lemberg nach Norden, die ganzen Getreidefrachten für diese Linie zu gewinnen und die Transporte nach Lemberg zu leiten. Durch den Bau der Linie Jaroslau–Sokal geht nun der größte Teil der Getreidetransporte auf diese Linie über, da ja das Getreide den Zug nach Westen nimmt. Die Linie Jaroslau–Sokal wurde deshalb früher konzessioniert, weil sie von beiden Linien die militärisch wichtigere ist.

FML. Baron Beck bestätigt dies und bemerkt, daß von der Linie Lemberg–Tomaszów nur die Strecke Lemberg–Rawaruska militärisch wichtig sei.

Se. Majestät der Kaiser geruhen den Minister Baron Pino zu beauftragen, den Bau der Linie Lemberg–Rawaruska zu begünstigen und berühren hierauf die Frage des Baues von Sekundärbahnen im San–Weichsel–Dreieck. Allerhöchstdieselben geruhen Ag. folgendes zu verlesen: „Der Chef des Generalstabes erklärte in der Konferenz von 4. Feber 1883 den Bau einer Sekundärbahn Rzeszów–Nadbrzezie (vis à vis von Sandomierz) im besonderen militärischen Interesse gelegen. Minister Baron Pino erklärte, daß die Karl–Ludwig–Bahn für diese Linie bereits Vorkonzession erhalten habe und daß er das Zustandekommen dieser Bahn fördern werde.“¹² Se. Majestät geruhen den Minister Baron Pino zur Berichterstattung aufzufordern.

Minister Baron Pino erlaubt sich anzuführen, daß laut Mitteilung der Direktion der Karl–Ludwig–Bahn die Detailpläne der Linie Dembiça–Rozwadów in acht Tagen zur Vorlage gelangen werden. Dadurch sei die Angelegenheit in das Stadium der Aktion getreten. Den Bau einer Bahn Rzeszów–Rozwadów will die Karl–Ludwig–Bahn nicht durchführen.

FML. Baron Beck erklärt, daß es vom militärischen Standpunkte aus ziemlich gleichgiltig sei, ob die Bahn von Rzeszów oder von Dembiça aus gebaut werde; wichtig sei nur, daß die Bahn außerhalb des Kanonenertrages des linken Weichselufers gebaut werde, ferner daß dieselbe möglichst nahe am San und über Rozwadów nach Nadbrzezie führe. Letztgenannter Punkt ist besonders wichtig, da hier eigentlich erst die Weichselschiffahrt beginnt und weil von hier aus der Nachschub zu Wasser eingeleitet werden müßte. Die obere Weichsel

¹² Vgl. Anm. 2.

ist für Nachschubzwecke viel zu unerlässlich. Rozwadów wäre auch der Punkt, von wo aus eine Feldbahn nach Lublin gebaut werden könnte. Se. Exzellenz sprachen weiters den Wunsch aus, es möge bei Rozwadów schon im Frieden eine Holzbrücke über den San gebaut werden.

Minister Baron Pino glaubt, daß hiezu bei Ausbruch des Krieges noch Zeit wäre.

Se. Majestät der Kaiser nehmen die Erklärungen des Ministers Baron Pino über das Projekt der Lokalbahn im San-Weichsel-Dreieck, sowie die Meldung, daß die Eisenbahn Jaroslau-Sokal im Juni 1884 eröffnet werden wird, mit Befriedigung zur Ah. Kenntnis, und ruhen hierauf zur Besprechung der Frage: Bahnlinie Hullein-Wallachisch-Meseritsch-Saybusch überzugehen.

Allerhöchstdieselben bringen Ag. folgendes zur Verlesung: „Der Reichskriegsminister spricht sich in einer Zuschrift an den Ministerpräsidenten dahin aus, daß die Bahnlinie Hullein-Wallachisch-Meseritsch-Saybusch baldmöglichst einheitlich und mit einer Leistungsfähigkeit von mindestens täglich 15 hundertachsigen Zügen zustande kommen, womit die fernere Forderung im Zusammenhange steht, die Transversalbahnstrecke Saybusch-Sucha auf eine Leistungsfähigkeit von 22 hundertachsigen Zügen täglich zu erhöhen.“ Se. Majestät fordern den Minister Baron Pino auf, sich über diese Frage zu äußern.

Minister Baron Pino erlaubt sich anzuführen, daß er ohne unbescheiden zu sein, sich das Verdienst vindizieren könne, zuerst die Idee des Ausbaues der Hullein-Kremsierer Bahn, einerseits durch Mähren und Unter-schlesien bis an die galizische Transversalbahn, andererseits von Zborowitz bis an die mährische Transversalbahn, ins Auge gefaßt zu haben.

Hiebei wurde an den einheitlichen Ausbau dieser Linie – gewissermaßen als drittes Gleis der Nordbahn – gedacht und immer der Standpunkt festgehalten, diese Linie müsse als Hauptbahn zweiter Klasse, mit einem Schienenprofil von 31,7 Kilogramm per Meter, hergestellt werden. Die bezeichnete Linie wurde auch gewissermaßen als Fortsetzungslinie der galizischen Transversalbahn bis Wien geplant, ein Grund mehr, von allem Anfange an auf ihre Leistungsfähigkeit bedacht zu sein. Zur Zeit, als die Kremsierer Bahn entstand, konnte freilich nicht geahnt werden, daß diese kleine Lokalbahn einst ein Glied einer längeren Hauptbahn zweiter Klasse bilden werde. In letzter Zeit haben sich um die Konzession der besprochenen Linie die Kremsierer Bahn, die österreichische Lokalbahngesellschaft und sogar die Nordbahn beworben. Die Entscheidung ist noch nicht erfolgt, dürfte aber nicht mehr lange auf sich warten lassen.

Die Regierung wird bei Erteilung der Konzession jedenfalls die Forderung stellen, daß die ganze Linie einheitlich als Hauptbahn zweiter Klasse gebaut und die bereits als Lokalbahn fertiggestellte Strecke Zborowitz-Kremsier-Hullein-Bistritz am Hostein entsprechend umgewandelt werde. Die Regierung hat an dem Zustandekommen dieser Bahn um so größeres Interesse, als dieselbe auch in volkswirtschaftlicher und verkehrspolitischer Beziehung sehr wichtig sei. Die Kriegsverwaltung erhält aber mit dieser Bahn eine neue, leistungsfähige Aufmarschlinie.

FML. Baron Beck bemerkt, daß die Kriegsverwaltung ebenfalls im-

mer den einheitlichen Ausbau der Linie im Auge hatte und diesen Standpunkt gelegentlich der Konzessionierung der bereits als Lokalbahn fertiggestellten Teile dieser Linie vertrat. Jedenfalls wird die Kriegsverwaltung Sr. Exzellenz sehr dankbar sein, wenn es ihm gelingt, diese neue Aufmarschlinie zu Stande zu bringen.

[II.] Se. Majestät der Kaiser geruhen das Thema der Eisenbahnen als genügend besprochen zu erklären und gehen auf folgende, bereits in der Konferenz am 4. Feber 1883¹³ gelegentlich der Besprechung des Kriegsleistungsgesetzes berührte Frage über, welche in der nachstehenden Bemerkung des Chefs des Generalstabes Ausdruck findet:

„Ministerpräsident Graf Taaffe wurde am 25. September 1883 ersucht, den Statthalter in Galizien und den Landespräsidenten in Czernowitz anzuweisen, bezüglich der Unterstellung der Gendarmerie und Finanzwache im Grenzraume, dann anderer polizeilichen Maßregeln, schon im Frieden mit dem kommandierenden General in Lemberg die erforderlichen Vereinbarungen zu treffen. Die Publikation der Bestimmungen über die Fuhrenaufbringung im Kriegsfall ‚Rußland‘ an die politischen Behörden bis zu einem gewissen Grade, ist notwendig. Das ungarische Ministerium ist auf dem Standpunkte der Negation. Das österreichische Landesverteidigungsministerium hat noch nicht geantwortet.“

Se. Majestät geruhen hiezu Ag. zu bemerken, daß schon im vorigen Jahre wiederholt betont wurde, wie notwendig in den berührten Fragen das Einvernehmen zwischen den Zivil- und Militärbehörden in Galizien sei. Bisher habe sich der Minister des Äußern gegen die Publikation gewisser, auf die Mobilisierung Bezug nehmenden Bestimmungen ausgesprochen. Allerhöchst dieselben geruhen an den Minister Graf Welsersheimb die Frage zu richten, was bisher bezüglich der Aufbringung der Fuhren im Kriegsfall geschehen sei.

Minister Graf Welsersheimb erlaubt sich zu erklären, daß von seiner Seite kein Bedenken obwalte, dem Statthalter die Zahl der erforderlichen Fuhren bekanntzugeben. Der diesbezüglich vom Statthalter eingelangte Bericht läßt die Frage der Bezahlung der Fuhren ungelöst. Es besteht daher die Absicht, das Reichskriegsministerium zu ersuchen, bezüglich des Bezahlungsmodus mit der Regierung sich ins Einvernehmen zu setzen.

FML. Baron Beck bedauert diese neuerliche Verzögerung und führt an, der Statthalter in Galizien habe ihm bei der in letzter Zeit dahin unternommenen Reise gesagt, er wäre der Kriegsverwaltung sehr dankbar, wenn ihm dieselbe einige auf die Mobilisierungsvorbereitung Bezug nehmende Daten mitteilen würde. Se. Exzellenz bemerkt hiezu, daß von Seite der Kriegsverwaltung alles vorbereitet sei und er erneuert die Notwendigkeit betonen müsse, den Statthalter wenigstens einigermaßen über die seinen Wirkungskreis betreffenden Aufgaben zu orientieren. Im letzten Momente ist dies zu spät, weil dann die Arbeit nicht zu bewältigen sein wird.

In Galizien sind allein 60–80 000 Fuhren aufzubringen, und zwar binnen 14

¹³ Vgl. Anm. 2.

Tagen. Diese Aufgabe allein ist eine so große, daß deren zweckentsprechende Lösung ohne Vorbereitung im Frieden nicht möglich sein wird. Nun soll aber auch der Statthalter mit der Gendarmerie und Finanzwache wegen Absperrung der Grenzen disponieren, die Vorräte, die Kassen, die Anstellen, die Privatgestützte zurückschaffen lassen. Wie kann er alle diese Aufgaben im letzten Momente bewältigen? In Rußland ist alles vorbereitet, dort macht man aus den Vorsorgen für eine etwaige Mobilisierung kein Hehl.

Se. Exzellenz glaubt schließlich garantieren zu können, daß in Galizien mit der Publikation gewisser Daten kein Mißbrauch geschehen werde.

Minister Graf Kálnoky erklärt sich mit der Hinausgabe gewisser Bestimmungen zur Vorbereitung einer Mobilisierung unter der Bedingung einverstanden, daß damit nicht alarmiert wird. Wenn der Statthalter von Galizien selbst überzeugt ist, daß die Publizierung gewisser Daten keine Beunruhigung im Lande hervorrufen wird, so ist meinerseits kein Anstand.

Se. Exzellenz bemerkt, daß er sich nur für die Zeit, als die Delegationen und der galizische Landtag tagten, gegen die Publikation aussprechen mußte, da Interpellationen zu erwarten gewesen wären und die Angelegenheit vielleicht weite Kreise geschlagen hätte. Se. Exzellenz drückt noch die Bitte aus, es mögen ähnliche Publikationen auch in Mähren oder in anderen Provinzen stattfinden, damit es nicht heißt, in Galizien werden Kriegsvorbereitungen getroffen.

Se. Majestät der Kaiser geruhen zu erwähnen, daß gerade Galizien das Land sei, wo derlei Publikationen mit weniger Gefahr wie in allen anderen Ländern stattfinden können. Allerhöchst dieselben erinnern Ag., daß die Kavalleriegenerale und eine große Zahl von Generalstabsoffizieren das Land nach allen Richtungen rekognoszierten, Daten sammelten etc. und doch nicht eine einzige Mitteilung hierüber in die Zeitungen gelangte.

Se. Majestät bemerken schließlich Ag., daß nach den vom Minister Graf Kálnoky abgegebenen Erklärungen umsoweniger ein Bedenken gegen die berührte Publikation obwalten könne, als der Statthalter jedenfalls die Verhältnisse im Lande am besten beurteilen kann und doch er selbst das Ansuchen um Bekanntgabe der Mobilisierungsdaten stellte.

Ministerpräsident Graf Taaffe erlaubt sich zu erklären, daß bezüglich der vom Reichskriegsministerium der Regierung mitgeteilten Wünsche in Angelegenheit der Mobilisierungsvorbereitung alles zur Hinausgabe bereit sei. Se. Exzellenz wird die Fragen im Ministerrate am 12. November zur Besprechung bringen, hierauf die an das Reichskriegsministerium abzusendende Antwort Sr. Exzellenz dem Minister des Äußern zur Einsicht übermitteln, und obwaltet von dieser Seite kein Bedenken, so können die bezüglichen Mitteilungen sogleich an den Statthalter hinausgehen. Bezüglich der Fuhren hat Minister Graf Welsersheimb alles vorbereitet.

Minister Graf Welsersheimb erklärt noch einmal, daß von seiner Seite bezüglich der Publikation der Bestimmungen über die Fuhrenaufbringung keine Schwierigkeiten bestehen, wesentlich^a der Modus der Entlohnung noch

^a *Korrektur Welsersheimbs aus nur.*

festzustellen sei – ^bwas aber das Übrige nicht aufzuhalten brauche^b – und das Weitere nur vom Reichskriegsministerium abhängen werde.

Se. Majestät der Kaiser geruhen Ag. zu bemerken, daß die Frage bezüglich Aufbringung der Fuhren auch in Ungarn zu lösen, dort aber nicht so dringend sei.

FML. Baron Beck erlaubt sich au. zu bemerken, daß in Ungarn nur Differenzen über die Art und Weise der Stellung der Fuhren bestehen; man fürchte dort, es könnte die Pferdeassentierung hievon ungünstig beeinflußt werden, indem sich einzelne Besitzer unter dem Vorwande der Fuhrenbeistellung der Assentierung ihrer Pferde entziehen.

Se. Majestät der Kaiser geruhen hierauf die Frage der Publikation der Daten für die Fuhrenaufbringung in Galizien der raschen Erledigung zu empfehlen und schließen hiemit die Sitzung.

Wien, am 13. November 1883.

Nr. 2 Gemeinsamer Ministerrat, Budapest, 25. November 1883

RS.

Gegenwärtige: der k. u. k. gemeinsame Minister des Äußern Graf Kálnoky (4. 12.), der kgl. ung. Ministerpräsident Tisza (21. 1. 84), der k. k. Ministerpräsident Graf Taaffe (8. 12.), der k. u. k. gemeinsame Kriegsminister FZM. Graf Bylandt-Rheidt (6. 12.), der k. u. k. gemeinsame Finanzminister v. Kállay (7. 12.), der kgl. ung. Finanzminister Graf Szapáry (23. 1. 84), der kgl. ung. Minister für öffentliche Arbeiten und Kommunikationen Baron Kemény (25. 1. 84), der k. k. Minister für Landesverteidigung FML. Graf Welsersheimb (o. D.), der k. k. Finanzminister Ritter v. Dunajewski (8. 1. 84), der k. k. Handelsminister Freiherr v. Pino (2. 1. 84), der kgl. ung. Minister für Ackerbau, Industrie und Handel Graf Széchenyi (o. D.), der Chef des k. u. k. Generalstabes FML. Freiherr v. Beck (4. 1. 84), der Staatssekretär im kgl. ung. LVM. FML. Freiherr v. Fejérváry (o. D.) und der Oberst Ritter v. Pohl des k. u. k. Generalstabskorps in Vertretung des Vorstandes der k. u. k. Militärkanzlei Sr. Majestät (27. 1. 84).

Protokollführer: Hptm. v. Thuránszky des k. u. k. Generalstabskorps.

Gegenstand: I. Der Ausbau des ung.-galizischen Eisenbahnnetzes. II. Die Vorbereitungen für den Bau von einfachen Feldbahnen. III. Das neue Pferdestellungsgesetz. IV. Das Kriegsleistungsgesetz. V. Das Landsturmgesetz. VI. Das Offizierswitwen- und Waisenversorgungsgesetz. VII. Die Anbahnung eines gesicherten Kundschaftswesens.

Protokoll¹ der unter Ah. Vorsitze Sr. k. u. k. apost. Majestät am 25. November 1883 in Budapest stattgehabten gemeinsamen Beratung.

[I.] Se. k. u. k. apost. Majestät geruhen in Eröffnung der Sitzung die Ah. Willensmeinung bekannt zu geben, Sich über den Stand der im Monate

^{b-b} *Einfügung Welsersheimbs.*

¹ KA., MKSM. 20–1/14–2 de 1883. Vgl. *Vermerkzettel im HHStA.*, PA. XL, Karton 293: Z. 317/RMR. erliegt sub Nr. 3088/MKSM.