

FML. Freiherr v. Fejérváry bezweifelt dies und bemerkt, daß es nicht recht anginge, Schärpen des Gesetzes rückwirken zu lassen.

Se. Majestät geruhen Ag. die Belassung zu genehmigen und die Sitzung Ag. zu schließen.

Nr. VI Konferenz, Wien, 7. Mai 1891

RS.

Gegenwärtige: der k. u. k. gemeinsame Minister des Äußern Graf Kálnoky, der k. u. k. gemeinsame Kriegsminister FZM. Freiherr v. Bauer, der k. k. Ministerpräsident und Leiter des Ministeriums des Innern Graf Taaffe, der k. k. Minister für Landesverteidigung FZM. Graf Welsersheimb, der k. k. Handelsminister Marquis de Bacquehem, der k. k. Finanzminister Steinbach, der Chef des k. u. k. Generalstabes FZM. Freiherr v. Beck, der Generaladjutant und Vorstand der Militärkanzlei Sr. k. u. k. apost. Majestät GM. v. Bolfras, der Chef des Eisenbahnbureaus des k. u. k. Generalstabes GM. Ritter v. Guttenberg.

Protokollführer: Major v. Sprecher der Militärkanzlei Sr. k. u. k. apost. Majestät.

Gegenstand: Der Ausbau einer strategischen Bahn von Máramarossziget nach Stanislaw und in Fortsetzung derselben von Halicz nach Tarnopol.¹

Protokoll über die am 7. Mai 1891 unter Ah. Vorsitze Sr. k. u. k. apost. Majestät stattgehabte Konferenz.

Se. k. u. k. apost. Majestät geruhen die Konferenz mit der Ag. Mitteilung zu eröffnen, daß es sich darum handle, die seit geraumer Zeit schwebenden Verhandlungen über der Bau der Karpatenbahn Máramarossziget–Stanislaw und der Bahn Halicz–Tarnopol endlich zum günstigen Ende zu führen.

Se. Majestät geruhen hieran folgende Ag. Bemerkungen zu knüpfen: Die Verhandlungen zwischen dem k. k. Handelsministerium einerseits und dem Reichskriegsministerium andererseits haben bisher noch zu keiner Einigung geführt, während der ung. Handelsminister sich mit dem Projekte bereits einverstanden erklärte.²

Der Zweck dieser Konferenz ist es, die Minister der diesseitigen Reichshälfte von der eminenten militärischen Wichtigkeit dieser Bahnen zu überzeugen, einer Notwendigkeit, welche durch die politischen und militärischen Maßnahmen Rußlands, insbesondere durch die andauernden Truppenanhäufungen an der Nordostgrenze der Monarchie, nur noch erhöht wird. Se. Majestät geruhen Ag. hinzufügen, daß diese Bahnen nicht nur wichtig, sondern daß deren Bau mit Rücksicht auf die Fortschritte der Russen im Ausbau ihrer Wehrkraft geradezu dringend geworden ist. Alle Anzeichen deuten darauf hin, daß in längstens drei Jahren der Termin der gegenwärtigen Friedensperiode abgelaufen sein dürfte. Bis dahin müssen diese für unsere Schlagfertigkeit so wichtigen Bahnen ausge-

¹ KA., MKSM. 20–1/4 ex 1891.

² 26/MT. Ung.MR. v. 8. 8. 1890. 9. In Angelegenheit der Eisenbahn Máramarossziget–Körösmező–Landesgrenze, OL., K. 27, Karton 48.

baut sein. Eine Verzögerung im Beginne ihres Baues ließe die Befürchtung zu, daß selbe nicht rechtzeitig zur Benützung fertigstehen würden.

Se. Majestät geruhten sodann, den Minister des Äußern aufzufordern, eine Darlegung der gegenwärtigen politischen Situation zu geben.

Der Minister des Äußern. Alle Berichte konstatieren, daß gegenwärtig eine aggressive Tendenz seitens Rußlands nicht besteht, daß aber auf jedem Gebiete fortdauernd mit größter Energie darauf hingearbeitet wird fertigzuwerden. Der Kaiser von Rußland ist zwar als friedliebender Mann bekannt, welcher seine Friedensliebe bei jedem Anlasse manifestiert. Wenn aber das angedeutete Ziel der „Fertigkeit“ erreicht würde, ist zu befürchten, daß der Kaiser sich zu Entschließungen gedrängt sieht, welche seinen Absichten und seiner Friedensliebe geradezu widersprechen. Die Verhältnisse in Frankreich, wo sich die Geister in lebhafter Bewegung befinden, können ebenfalls als Ermunterung der Russen zu gewalttätigen Aktionen aufgefaßt werden.

Die allgemeine politische Lage drängt daher unaufhaltsam einer kriegerischen Lösung entgegen. Der Termin bis zu diesem Momente wird, wenn er sich auch nicht genau bestimmen läßt, naturgemäß ein immer kürzerer, und alle Versuche der konservativen Mächte, die Tendenz zu einer solchen Lösung zu beseitigen, sind an der exzessiv slawischen Strömung gescheitert, welche das jetzige Rußland beherrscht. Daher ist die politische Lage nach wie vor eine unsichere zu nennen, sie läßt sich nicht ändern und vermehrt das Gefühl, daß irgendein unvorherzusehender Zwischenfall den Krieg herbeiführen könne.

Se. Majestät geruhten hieran anschließend Ag. zu bemerken, daß sämtliche Nachrichten auf eine raschere Tendenz in den russischen Rüstungen weisen und es gegenwärtig unmöglich scheine, dem Losschlagen der Russen mit diplomatischen und politischen Mitteln je wirksam zu begegnen.

Se. k. u. k. apost. Majestät geruhten hierauf Ag., dem Chef des Generalstabes das Wort zu erteilen, um die militärische Wichtigkeit der in Frage stehenden Bahnen zu beleuchten.

Der Chef des Generalstabes. Bereits im Jahre 1887 wurde in dem Memoire betreffend den Ausbau des Eisenbahnnetzes für den Kriegsfall R³ seitens des Generalstabes auf die dringende Notwendigkeit des Ausbaues der Bahn Máramarossziget–Stanislaw hingewiesen und dieselbe mit dem Bedürfnis begründet, durch die Schnelligkeit des Aufmarsches den Vorsprung der Russen in andern Kriegsvorbereitungen zu paralysieren. Aus finanziellen Gründen wurde vorderhand die Ausführung dieses Projektes damals fallengelassen.

Seither haben sich die Verhältnisse vollständig, u. zw. zu unseren Ungunsten, geändert. Die Russen dürften in allem so große Fortschritte gemacht haben, daß sie uns nicht nur von Haus aus an Stärke weit überlegen sind, sondern auch in den Aufmarschterminen schon sehr nahe kommen. Statt den zwei Korps, welche früher an der Grenze standen, sind jetzt deren fünf bereit, sofort in

³ K. k. Chef des Generalstabes. Memoire betreffend den Ausbau des Eisenbahnnetzes zur Beschleunigung des Aufmarsches der Armee im Kriegsfall gegen Rußland v. August 1887, KA., MKSM., Separatfaszikeln, Fasc. 69, Nr. 12.

Aktion zu treten, statt wie ehemals vier sind 15–20 Reservedivisionen für die Feldarmee verfügbar, fünf große durchgehende Bahnlinsen, davon vier doppelgleisige, führen an unsere nordöstliche Grenze, so daß der russische Aufmarsch zwischen dem 22. und 28. Mobilisierungstage beendet sein dürfte – früher war dies gegen den 45. Mobilisierungstag hin der Fall. Unser Vorsprung beträgt daher nur mehr zwei bis höchstens acht Tage.

Alle Einleitungen auf russischer Seite deuten ferner darauf hin, daß gleichzeitig mit einem Anfall von Norden her der Hauptstoß von Osten erfolgen wird. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen bringen wir aber unmöglich zeitgerecht so viele Truppen nach Ostgalizien, um den einbrechenden Russen daselbst im ersten Momente, d. i. bis zum sechsten–achten Mobilisierungstage, das Gleichgewicht halten zu können. Die bisher verfügbaren Linien genügen eben für diesen Zweck umso weniger, als hiebei die Truppen nur bis Lemberg transportiert werden können und dort auswaggonieren müssen, um hernach weiter vorzugehen.

Es sei hier der Schwierigkeiten gedacht, an einem Punkte (Lemberg) täglich 40 000–50 000 Mann sozusagen durchzupressen, um diese Massen dann wieder zu entwickeln. Die Gefahr, zu spät zu kommen, liegt sehr nahe.

Die Bahn Máramarosziget–Stanislaw und ihre Fortsetzung Halicz–Tarnopol sind geeignet, diesem schwerwiegenden Übelstande abzuhelpen. Durch die Herstellung derselben ist die Gewähr gegeben, daß bis zum 15. oder 16. Mobilisierungstage so viele Truppen nach Ostgalizien geworfen werden können, als mutmaßlich notwendig sind, um einen überraschenden Einfall der Russen zurückzuweisen. Es ist nicht zu verkennen, daß die Geldopfer beträchtlich sein werden. Angesichts der kolossalen Vorbereitungen aber, welche Deutschland und Rußland für den Kriegsfall treffen, ist es auch unsere Pflicht, das Möglichste zu leisten.

Der Reichskriegsminister betont, daß die Verhältnisse den Bau der in Frage stehenden Linien immer dringender erheischen.

Die Verzögerung im Baue derselben käme einem nicht zu rechtfertigenden Versäumnisse gleich. Wenn man auch den verschiedenen Nachrichten über russische Rüstungen nicht immer und unbedingt Glauben schenken muß, so ist doch durch den Zug der Eisenbahnen die Tendenz der Russen unzweifelhaft indiziert, und man ist zu der Annahme berechtigt, daß sie die Absicht haben, mit überwältigenden Massen in Ostgalizien einzubrechen. Um daher unsere Korps möglichst schnell dahinzubringen, ist speziell für das 7. und 12. Korps die Wichtigkeit der in Rede stehenden Linie so markiert, daß der Vorschlag, die Bahn Munkács–Stryj in eine doppelspurige Bahn umzuwandeln, durchaus nicht als ein genügender Ersatz betrachtet werden kann, ja man müßte militärischerseits auch dann auf dem Ausbau der in Frage stehenden Linien beharren, wenn die Beskidenbahn wirklich zweigleisig wäre. Überdies würden die technischen Schwierigkeiten infolge der ungünstigen Trasse dieser Bahn fast die Kosten eines Neubaues erheischen.

Es sei auch noch auf die unbedingt zu beseitigende Anomalie hingewiesen, welche in dem Umstande liegt, daß der militärisch wichtige Punkt Brzezan bis

jetzt ohne Bahnverbindung ist, ein Umstand, welcher nur durch den Bau der Linie Halicz–Tarnopol in zweckmäßiger Weise behoben werden kann.

Der Chef des Generalstabes bemerkt, daß die Beskidenbahn auf ungarischer Seite infolge des dort befindlichen Ruschterrains bei Legung eines zweiten Gleises neugebaut werden müßte, daß der große Tunnel nur für ein Gleis berechnet ist und daß auch die Strecke Stryj–Stanislaw der galizischen Transversal^abahn^a in diesem Falle ganz umgebaut werden müßte, um selbe leistungsfähig zu machen. Dies alles wäre in der gegebenen Frist von drei Jahren schwer durchzuführen.

Se. Majestät der Kaiser geruhen nunmehr den Handelsminister zur Darlegung seiner Anschauungen aufzufordern.

Der Handelsminister begründet den von ihm gemachten Vorschlag, die Bahn Munkács–Stryj in eine zweigleisige Bahn umzuwandeln, mit dem Hinweise auf die weit geringern Kosten, welche darauf für die diesseitige Reichshälfte erwachsen würden, wodurch es möglich wäre, im Rahmen des normalen Budgets zu bleiben.

Im Laufe der letzten acht Jahre sind 88 000 000 Gulden, ^bnach Abschlag der Transversalbahn 54 000 000 fl., ^bfür militärische Bahnen ausgegeben worden, während die für volkswirtschaftliche Zwecke erbauten Bahnen in den verflossenen fünf Jahren auf vier Lokalbahnen beschränkt blieben und die Unternehmungslust stets auf spätere Zeiten vertröstet werden mußte. Durch die Linie Máramarossziget–Stanislaw würde eine Ableitung des Verkehrs aus der Bukowina und der Moldau zugunsten Ungarns stattfinden, welche eine schwere Schädigung der galizischen Transversalbahn (250 000 Gulden jährlich) mit sich brächte und durch keinen Tarifvertrag wirksam pariert werden könnte. Auf die von der Kriegsverwaltung gleichzeitig gewünschte Bahnlinie Halicz–Tarnopol legen die galizischen Abgeordneten, wenigstens mit der angeregten Trasse, vom volkswirtschaftlichen Standpunkte keinen besonderen Wert. Es würden daher auch hier nationalökonomische Interessen ganz in den Hintergrund treten. Es ist zu befürchten, daß mit den diesmaligen außerordentlichen Anforderungen der Kriegsverwaltung ein Abschluß nicht erreicht sei.

Der Handelsminister betont zum Schlusse wiederholt die Notwendigkeit, eine größere Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen neben den militärischen Interessen nunmehr eintreten zu lassen.

Der Chef des Generalstabes ist der Ansicht, daß man den Anforderungen für militärische Zwecke unmöglich eine Grenze stecken könne, betont aber, daß ein anderer Bahnbau, ^cd. h. ein weiterer Übergang über die Karpaten, ^cim Nordosten der Monarchie für strategische Zwecke in der nächsten absehbaren Zeit nicht beabsichtigt ist.

Se. k. u. k. apost. Majestät geruhen, dem Finanzminister zur Besprechung des finanziellen Standpunktes das Wort zu erteilen.

^{a-a} *Einfügung Becks.*

^{b-b} *Einfügung Becks.*

^{c-c} *Einfügung bzw. Korrektur Becks.*

Der Finanzminister bezeichnet die finanzielle Situation der diesseitigen Reichshälfte als gar nicht freundlich. Durch die Kosten dieser Bahnen kommt ein neues Element der Ungewißheit in den Staatshaushalt, welchem ohnehin mancherlei finanzielle Gefahren drohen. Das wahrscheinliche Scheitern der russischen Anleihebestrebungen wirkt verhängnisvoll auf den europäischen Markt. Wenn Rußland wirklich bemüßigt wäre, seine in England und Frankreich deponierten Goldvorräte im Gesamtbetrage von 300 Millionen Franken auch nur zum Teile zurückzuziehen, so müßte man sich auf eine der schwersten Krisen gefaßt machen.

Die eminente Wichtigkeit der in Frage stehenden Bahnlinien für militärische Bedürfnisse läßt sich zwar nicht bestreiten, der Finanzminister glaubt aber, daß zu den Kriegsvorbereitungen auch die finanzielle Rüstung gehöre, und verweist auf das Beispiel von Italien, wo durch die mißliche – vielleicht durch unproportionierte militärische Ausgaben hervorgerufene – finanzielle Situation eine Schwächung der Wehrkraft eingetreten ist. Der Hinweis auf Deutschlands militärische Forderungen ist im Hinblick auf dessen günstige finanzielle Lage nicht ganz gerechtfertigt. Hieran anknüpfend betont der Finanzminister, wie wünschenswert die Bildung eines Kriegsschatzes wäre. Um bei dem durchzuführenden Baue die finanziellen Interessen möglichst zu schonen, bittet der Finanzminister, denselben auf eine längere Periode zu verteilen und vorerst nur die Linie Máramarossziget–Stanislaw ins Auge zu fassen.

Se. Majestät der Kaiser geruhen Ag. der Enuntiation des Finanzministers darin zuzustimmen, daß eine Budgetüberschreitung möglichst zu vermeiden sei. Se. Majestät gibt Sich der Hoffnung hin, daß es bei sorgfältiger Bauausführung und Kostenberechnung gelingen möge, die unabweislichen Kosten im normalen Budget zu bedecken.

Der Handelsminister erlaubt sich im Anschlusse an die Ausführungen des Finanzministers zu bemerken, daß bei Bedeckung der auf die diesseitige Reichshälfte entfallenden approximativen Kosten von 20 Millionen Gulden in einem Zeitraume von drei–vier Jahren jede volkswirtschaftliche Investition zurückbestellt werden müßte, was umso nachteiliger wäre, als noch nie so wenig Bahnen für volkswirtschaftliche Zwecke gebaut worden sind als gerade in den letzten Jahren. Es ist daher dringend erwünscht, vorerst die Bahn Máramarossziget zu bauen und deren Bedeckung (zirka 10 Millionen Gulden) in einem Zeitraume von vier Jahren in Aussicht zu nehmen. Der Handelsminister bemerkt schließlich, daß für die Trassierungskosten ein für die Bahn Divača–Laak bestimmt gewesener Betrag zur Verfügung stünde.

Der Reichskriegsminister bemerkt, daß sich die militärischen und die wirtschaftlichen Anforderungen an eine Bahn leider nicht immer decken, daß aber bei den jetzigen Verhältnissen erstere als die wichtigern erscheinen, und daß der Bau der Linie Halicz–Tarnopol nicht hinauszuschieben wäre.

Der Chef des Eisenbahnbureaus des Generalstabes macht die au. Mitteilung, daß der ung. Handelsminister mit der Trassierung der ung. Strecke Máramarossziget–Landesgrenze sofort beginnen wird. Bezüglich der Dauer des Bahnbaues berechnet er, daß wenn mit dem großen Tunnel heuer im

Herbste begonnen würde, die Strecke Máramarossziget–Stanislaw zu Ende des Jahres 1893 dem Verkehre übergeben werden könnte.

Der Handelsminister bemerkt hierauf, daß eine Vorlage über den Bau der in Frage stehenden Bahnen erst im November 1891 zur verfassungsmäßigen Behandlung gelangen kann.

Se. k. u. k. apost. Majestät geruhen zu konstatieren, daß die Überzeugung von der militärischen Wichtigkeit und von der Notwendigkeit der Bahnlinien Máramarossziget–Stanislaw und Halicz–Tarnopol allseits vorherrscht. Se. Majestät geruhen zu betonen, daß der Bau dieser Linien in der kürzest möglichen Zeit wünschenswert ist, da bei der exponierten Lage Galiziens, bei der Gefahr, welche eine so große an der Grenze angehäufte Masse in sich birgt, Schnelligkeit in den ausreichenden Bahnen beruht.

Se. Majestät beauftragen demgemäß:

den Handelsminister, sofort die Trassierung der Linie (Máramarossziget) galizische Landesgrenze–Stanislaw und Halicz–Tarnopol durchführen zu lassen;

sich mit den übrigen notwendigen Vorarbeiten zu beschäftigen und mit der ung. Regierung in Verhandlung zu treten, um in allen notwendigen Fragen, auch bezüglich des Anschlusses, eine Verständigung zu erzielen, damit die zum sofortigen Baue, u. zw. in erster Reihe der Linie Stanislaw–galizische Landesgrenze (Máramarossziget) notwendige Vorlage im November d. J. den Vertretungskörpern vorgelegt werden könne;

den Finanzminister, sich sobald als tunlich mit der Beschaffung der zum Baue notwendigen Geldmittel zu befassen.

