

EINLEITUNG

Von Klaus Koch

Das Ministerium Adolph Auersperg stellt sich vor (XI). – Der Weg zu den direkten Reichsratswahlen – das Notwahlgesetz (XVI). – Die „Chabuswahlen“ in Böhmen (XXI). – Die Wiener Weltausstellung wirft ihre Schatten voraus (XXV). – Eisenbahnfragen (XXIX): a) Die galizischen Eisenbahnprojekte (XXX), b) Die dalmatinischen Eisenbahnprojekte (XXXI), c) Die Salzburg–Tiroler-Bahn (XXXIII), d) Die Predilbahn (XXXV), e) Die Arlbergbahn (XXXVII), f) Andere Eisenbahnlinien (XXXVIII), g) Der Österreichische Lloyd (XLI). – Überlieferung (XLII).

Das Ministerium Adolph Auersperg stellt sich vor

Nachdem das föderalistische Regierungsexperiment Hohenwart-Schäffle gescheitert und vom Übergangskabinett Holzgethan abgelöst worden war, beauftragte der Kaiser Adolph Fürst v. Auersperg mit der Bildung einer neuen Regierung, die nach kurzen Sondierungen am 25. November 1871 ernannt werden konnte.¹ Nach den unruhigen Regierungsjahren seit dem Staatsumbau von 1867 sollte sie – nach dem späteren Ministerium Taaffe II (1879–1893) – mit mehr als sieben Jahren die zweitlängste k. k. Regierung Cisleithaniens werden und als solche eine liberale Ära begründen. Etikettieren lässt sie sich am ehesten mit den Begriffen deutsch-liberal, zentralistisch und verfassungstreu, letzteres jedenfalls in Bezug auf das unbedingte Festhalten an der Dezemberverfassung zulasten föderalistischer Lösungsversuche der in der Anfangsphase dieses Ministeriums vorherrschenden böhmischen Frage.

Dem Regierungs- und Kurswechsel in Cisleithanien war am 8. November 1871 die Entlassung Friedrich Ferdinand Graf Beusts als Reichskanzler an der Spitze der Gesamtmonarchie vorangegangen. Sein Nachfolger als k. u. k. Außenminister und Minister des kaiserlichen Hauses wurde Gyula Graf Andrassy. An ihm bzw. den Auffassungsunterschieden bezüglich der galizischen Frage war auch Ernst Frh. v. Kellersperg gescheitert, den Kaiser Franz Joseph eigentlich ursprünglich Ende Oktober 1871 mit der cisleithanischen Regierungsbildung beauftragt hatte.²

¹ Siehe dazu MR. v. 25. 11. 1871/I; die Ernennung Adolph Auerspergs und seines Ministeriums war mit Ab. Handschreiben v. 25. 11. 1871 erfolgt, HHSTA., Kab. Kanzlei, Kurrentbilleten 27, B. 69c/1871; veröffentlicht tags darauf in der WIENER ZEITUNG, Nr. 285 v. 26. 11. 1871; eine moderne monografische Darstellung des Ministeriums Adolph Auersperg ist bis heute ausständig und selbst historische Werke widmen sich dieser bedeutenden Regierung nur kapitelweise, wie etwa KRALIK, Österreichische Geschichte, 583–590; zu den vorangegangenen Ministerien Hohenwart-Schäffle und Holzgethan siehe LEIN, Einleitung. CMR. II, XVII f.

² Siehe dazu etwa die täglichen Berichte in NEUE FREIE PRESSE (M.), ab Nr. 2582 v. 1. 11. 1871 bis zur Meldung über das Scheitern Kellerspergs am Galiziendisput mit Andrassy, dem das deutsch-liberale Blatt – zwar rein strategisch, aber doch – einen gewissen Hang zu den Polen unterstellte, NEUE FREIE PRESSE (M.), Nr. 2598 v. 17. 11. 1871; biografisch siehe zu Beust, der nach seiner Demission als k. u. k. Botschafter nach London ging, ADLGASSER, Die Mitglieder der österreichischen Zentralparlamente 1848–1918 I: 79 f. zum

Aufgrund ihrer personellen Zusammensetzung aus fast durchwegs akademisch gebildeten Fachleuten hätte die Regierung Adolph Auersperg ebenfalls das Epitheton ornans „Doktorenministerium“ verdient, das ihren Vorgängerkabinetten anerkennend zuteil geworden war. Dies galt zwar nicht für den neuen Regierungschef, der abgesehen von einer kurzen Amtszeit als Landespräsident von Salzburg bloß auf eine relativ bescheidene Militärlaufbahn zurückblicken konnte. Den forschen Rittmeister konnte er von seinem Temperament her auch nie so recht verleugnen, was mitunter für leisen Spott sorgte und im Gegensatz zum feudal-aristokratischen Auftreten seines älteren Bruders Karl (Carlos) stand, der einst das erste cisleithanische Ministerium geleitet hatte und nun als Oberstlandmarschall von Böhmen dessen verfassungstreuen Adel anführte.³

Das wichtigste Mitglied dieser neuen Regierung war zweifellos – nicht zuletzt natürlich auch ressortbedingt – Innenminister Josef Lasser Frh. v. Zollheim, der bereits 1848 Mitglied des Reichstages war und über reichliche Verwaltungs- und auch schon Regierungserfahrung verfügte und der zuletzt Statthalter in Tirol gewesen war.⁴ „Ministerium Lasser, genannt Auersperg“, war infolgedessen ein beliebtes Wortspiel in den Zeitungen. Mit Karl v. Stremayr bekleidete ein weiterer Jurist mit Regierungserfahrung das Amt des Ministers für Kultus und Unterricht. Seine politische Karriere begann als – damals jüngster – Paulskirchenabgeordneter, was seiner beruflichen Laufbahn lange abträglich gewesen war. Nun galt er gewissermaßen als Garant für weitere liberale Maßnahmen im Unterrichtswesen und auf dem Gebiet der Religions- und Glaubensfreiheit.⁵ Ebenfalls über Erfahrung als gewesene Regierungsmitglieder verfügten außerdem die beiden Juristen Finanzminister Ludwig Frh. v. Holzgethan und Handelsminister Anton Banhans. Ersterer hatte vorerst überhaupt sein Ressort behalten und zudem das Interimskabinet geleitet, während zweiterer bereits kurzfristig Ackerbauminister im „Bürgerministerium“ gewesen war.⁶ Eine klassische Beamtenlaufbahn hatte Johann Ritter v. Chlumecký hinter sich, bevor er in der neuen Regierung nun die Land- und Forstwirtschaftsagenden übernahm.⁷ Ausgesprochene Rechtsgelehrte in diesem Kreis promovierter Juristen waren die beiden Professoren der Wiener Universität, Julius Glaser und Josef Unger.

ehemaligen ungarischen Ministerpräsidenten und nunmehrigen Außenminister Andrássy, WANK, Foreign Policy and the Nationality Problem in Austria-Hungary, 1867–1914; an der Spitze der ebenfalls neuen ungarischen Regierung folgte ihm Menyhért Graf Lónyay nach; zum steirischen Großgrundbesitzer ehemaligen Statthalter in Böhmen und Triest Kellersperg, siehe ADLGASSER, Die Mitglieder der österreichischen Zentralparlamente 1848–1918 1: 561 f.; außerdem MÜLLER, Politische Geschichte, 240.

³ *So bemerkte Lasser einmal süffisant, der hat heute wieder seinen Corporaltag, als Adolph Auersperg die Unterhaltung seines Innenministers mit Journalisten grob und für diese deutlich vernehmbar als Zeitverschwendung bezeichnete, POLLAK, Dreissig Jahre aus dem Leben eines Journalisten, 274; zur Regierung Carlos Auersperg siehe u. a. LEIN, Einleitung. CMR. II, XIII f.; zu den beiden Brüdern Auersperg – Adolph und Karl (Carlos) – siehe außerdem ADLGASSER, Die Mitglieder der österreichischen Zentralparlamente 1848–1918 1: 28 bzw. 29 f. außerdem CZEDIK, Zur Geschichte der Ministerien, 17.*

⁴ ADLGASSER, Die Mitglieder der österreichischen Zentralparlamente 1848–1918 1: 680 f.

⁵ ADLGASSER, Die Mitglieder der österreichischen Zentralparlamente 1848–1918 2: 1239 f.; zu Stremayr siehe auch dessen *interessante Memoiren* – STREMAJR, Erinnerungen.

⁶ ADLGASSER, Die Mitglieder der österreichischen Zentralparlamente 1848–1918, 1: 476 f. bzw. 42 f. dazu außerdem LEIN, Einleitung. CMR. II, XIII f.; zur maßgeblichen Rolle des interimistisch als k. k. Finanzminister behaltenden Holzgethan, den Kaiser im Oktober 1871 zur Aufgabe der tschechischen Ausgleichsversuche bewegt zu haben, indem er auf einen drohenden Staatsbankrott als Folge der böhmischen Fundamentalartikel hingewiesen hatte siehe SCHARF, Ausgleichspolitik und Pressekampf, 147; dazu außerdem URBAN, Die tschechische Gesellschaft, 1 362–380; sowie HÖBELT, Devolution Aborted.

⁷ ADLGASSER, Die Mitglieder der österreichischen Zentralparlamente 1848–1918 1: 145 f.

Einander kollegial zugetan, hatten sie ihren Eintritt in das Kabinett Auerspergs angeblich von der Nominierung des jeweils anderen abhängig gemacht.⁸ Von Glaser als Justizminister waren positive Änderungen im Bereich des Justizwesens zu erwarten, während Unger – formal als Minister ohne Portefeuille – seinem Ruf als glänzender Rhetoriker in der Rolle des Sprechministers gerecht werden konnte.⁹ Vergleichsweise farblos war dagegen Julius v. Horst, der zunächst auch nur als Leiter und erst ab März 1872 als Minister für Landesverteidigung in die Regierung berufen wurde.¹⁰ Personelle Veränderungen hinsichtlich der Zusammensetzung des Ministeriums Auersperg im Zeitraum des vorliegenden Bandes ergaben sich nur in Bezug auf das durch den Übertritt Holzgethans in das gemeinsame Finanzministerium vakant gewordene k. k. Finanzministerium, das ab Mitte Jänner 1872 mit Sisinio de Pretis Frh. v. Cagnodo besetzt wurde.¹¹ Wie viele seiner Ressortkollegen brachte auch er als ehemaliger Leiter des Handelsministeriums Regierungserfahrung mit. Überhaupt erwies sich das Ministerium Adolph Auersperg trotz seiner insgesamt relativ langen Regierungszeit bis Mitte Februar 1879 in personeller Hinsicht erstaunlich stabil, was freilich auch als Beleg für die äußerst anspruchsvolle und geschickte Ressortverteilung dieses Kabinetts gewertet werden kann.

Dementsprechend euphorisch fiel die Begrüßung der neuen Regierung vor allem in der deutsch-liberalen Presse aus: „Der Triumph [ist] ein vollständiger, denn ein Ministerium Auersperg ist ein Ministerium der Verfassung [...] Waren uns die sieben Männer, die heute das Ministerium Auersperg bilden, gestern noch im Kampfe wider Reaktion, Slawentum, Föderalismus wertvolle Streiter und Führer, so haben wir auch Ursache, uns dessen zu freuen, dass wir sie nun auf jenen Posten sehen, aus denen wir eben gemeinsam mit ihnen die Feinde verdrängt haben.“¹² Diese Feinde waren in erster Linie im feudalkonservativen Lager zu suchen. Das führende katholisch-aristokratisch orientierte Blatt „Das Vaterland“ meinte etwa, der neuen Regierung mit der Bezeichnung „Winterministerium“ gleich ein Ablaufdatum verpassen zu müssen, während es sich mit seinen Mitgliedern kritisch auseinandersetzte: So kam Lasser als „liberaler Bürokrat“, der er zweifellos auch war, noch vergleichsweise gut weg, wohingegen sich Stremayr wegen seiner Rolle im Zusammenhang mit der Aufhebung des Konkordates gar als liberaler „Superlativ“ personifizieren lassen musste. Chlumecký unterstellte man – nicht ganz zu Unrecht – sich „zum Chef der verfassungstreuen Partei in Mähren aufgeschwungen“ zu haben, während sich Unger im Reichsrat wiederholt als „starrer Zentra-

⁸ POLLAK, Dreissig Jahre aus dem Leben eines Journalisten, 271; außerdem ADLGASSER, Die Mitglieder der österreichischen Zentralparlamente 1848–1918 I: 343 bzw. 2, 1326.

⁹ Die Stellung und die Rolle Ungers als Sprechminister im Reichsrat wurde gesondert im MR. v. 26. 12. 1871/ XII behandelt.

¹⁰ ADLGASSER, Die Mitglieder der österreichischen Zentralparlamente 1848–1918 I: 484; MR. v. 21. 3. 1872/ II und MR. I v. 25. 3. 1872/I; seine Ernennung zum Minister für Landesverteidigung erfolgte mit Ab. Handschreiben v. 23. 3. 1872, KA., MLV., Präs. 100/1872; publiziert in der WIENER ZEITUNG Nr. 40 v. 27. 3. 1872.

¹¹ ADLGASSER, Die Mitglieder der österreichischen Zentralparlamente 1848–1918 2: 969 f.; die Debatte um die zur engeren Auswahl stehenden Kandidaten für das cisleithanische Finanzressort – Rudolf Brestel, Wilhelm Ritter v. Lucam und Pretis – in MR. II v. 11. 1. 1872/I, die Annahme durch Pretis und die Behandlung seiner existentiellen Absicherung in MR. I v. 14. 1. 1872/I und schließlich die Begrüßung des neuen Finanzministers in MR. I v. 18. 1. 1872/I; seine Ernennung zum Finanzminister erfolgte am 15. 1. 1872, HHSTA., Kab. Kanzlei, KZ. 198/1872; publiziert in der WIENER ZEITUNG Nr. 12 v. 17. 1. 1872.

¹² NEUE FREIE PRESSE Nr. 2607 v. 26. 11. 1871 mit einer detaillierten biografischen Vorstellung sämtlicher Minister.

list bewährt“ habe und Glaser dort durch seine Reden „gegen die Gleichberechtigung der slawischen Sprache“ aufgefallen sei.¹³ So gehässig daher auch die Kommentare in den tschechischen Zeitungen waren, so wohlwollend verhielten sich die deutsch-böhmischen Blätter wie die „Bohemia“.¹⁴ Sehr positiv war naturgemäß auch der Tenor in den ungarischen Zeitungen, die im Festhalten an der Verfassung eine Zementierung des Dualismus erblickten.¹⁵ Heftige Angriffe auf die neue Regierung erfolgten dagegen verständlicherweise seitens der polnischen Medien: So lancierte etwa die Lemberger „Gazeta Narodowa“, dass Kazimierz Ritter v. Grocholski, der unter Hohenwart – formal als Minister ohne Portefeuille – faktisch den „Galizienminister“ gestellt hatte, sich geweigert hätte, nunmehr in das „reaktionäre“ Kabinett Auersperg einzutreten.¹⁶ Diese Darstellung entsprach allerdings in keiner Weise den Tatsachen. Zwar hatte der Kaiser Auersperg anlässlich der Regierungsbildung noch aufgefordert, anstelle Grocholskis einen Minister zu nominieren¹⁷, doch ernsthaft erwogen wurde dies ebenso wenig, wie „diesen angeblichen Staatsmann“, diese „galizische Kreatur eines Hohenwart“ – so die Häme der deutsch-liberalen Presse – im neuen Ministerium zu halten.¹⁸ Vielmehr betonte Auersperg im Ministerrat und damit wohl auch an die Adresse des sichtlich um eine Lösung der galizischen Frage bemühten Kaisers, „dass er die Fortsetzung der Verhandlungen oder ein Anknüpfen solcher mit anderen Personen nicht für zweckmäßig halte“ und er weitere Aktionen in diese Richtung „in diesem Augenblicke [für] nicht möglich“ halte.¹⁹ Das entbehrte nicht an Deutlichkeit und damit lag der Ball zum Jahreswechsel 1871/72 bei den galizischen Abgeordneten im Reichsrat. Außerhalb Galiziens kam Kritik an diesem Kurswechsel der Regierung Auersperg namentlich vom katholisch-aristokratischen Sprachrohr „DAS VATERLAND“, das sich unter anderem der besonderen Wertschätzung Kaiser Franz Josephs erfreute.²⁰

Der immer bedeutender werdenden medialen Rolle im Zusammenhang mit der Regierungsarbeit war sich das neue Ministerium durchaus bewusst, weshalb sich die Gestaltung des Verhältnisses der Regierung bzw. seiner Mitglieder zur Presse gleich als erstes nach der Begrüßung des Kabinetts auf der Tagesordnung des Ministerrates fand. „Es sei vorgekommen“, ließ der Kaiser diesem ausrichten, „dass einzelne Minister ihre Leibjournale hatten, in denen sie sich Lob spenden und ihre Kollegen direkt oder indirekt herabsetzen ließen.“²¹ Me-

¹³ DAS VATERLAND Nr. 2607 v. 26. 11. 1871.

¹⁴ Siehe dazu die entsprechende Presseschau in NEUE FREIE PRESSE Nr. 2606 v. 25. 11. 1871 und in DIE PRESSE Nr. 328 v. 26. 11. 1871.

¹⁵ Ein Überblick über die ungarische Berichterstattung zur Regierungsbildung bietet die NEUE FREIE PRESSE Nr. 2610 v. 29. 11. 1871.

¹⁶ Siehe dazu den spöttischen Bericht über diese polnische Darstellung in der Morgenausgabe von NEUE FREIE PRESSE Nr. 2628 v. 17. 12. 1871; eine ausführliche Presseschau über die Angriffe der polnischen Zeitungen auf die Regierung Auersperg findet sich in DIE PRESSE Nr. 332 v. 30. 11. 1871; zur seinerzeitigen Ernennung Grocholskis zum Minister im Kabinett Hohenwart und zu dessen Aufgabengebiet siehe MR. v. 20. 4. 1871/I und MR. v. 26. 8. 1871/V, CMr. II, Nr. 543 und Nr. 590 (beide MRProt. nicht erhalten); zu seiner Biografie ADLGASSER, Die Mitglieder der österreichischen Zentralparlamente 1848–1918 I: 374 f.

¹⁷ Ab. Handschreiben an Auersperg v. 25. 11. 1871, WIENER ZEITUNG Nr. 285 v. 26. 11. 1871.

¹⁸ NEUE FREIE PRESSE (M.) Nr. 2605 v. 24. 11. 1871; dass nicht Grocholski nicht mit Auersperg will, sondern Auersperg nicht mit Grocholski, meinte etwa auch NEUES FREMDEN-BLATT Nr. 330 v. 28. 11. 1871.

¹⁹ MR. v. 28. 11. 1871/I; zu Grocholski selbst die Tagesordnungspunkte II und VII dieses Ministerratsprotokolls.

²⁰ DAS VATERLAND Nr. 328 v. 27. 11. 1871.

²¹ Obwohl Auersperg in diesem Zusammenhang betonte, dass ähnliche Vorkommnisse unter den Mitgliedern dieses Ministeriums nie eintreten werden – MR. v. 25. 11. 1871/II – hatte sich der Ministerrat im vorliegenden Band doch mit diesem Problem auseinanderzusetzen, MR. II v. 8. 1. 1872/IV; über die natürlich auch

dial ins rechte Licht gerückt werden sollte dagegen das Regierungsprogramm, wobei man sich im Gegensatz zu früheren Regierungen offiziell auf ein relativ kurzes und allgemein gefasstes Kommuniqué beschränkte, da „die Mitglieder des gegenwärtigen Ministeriums in dieser Beziehung in einer etwas glücklicheren Lage [seien] als deren unmittelbare Vorgänger, die als homines novi in der Tat die Notwendigkeit empfinden mussten, ihr Wirken mit einer Devise zu beginnen. Das gegenwärtige Ministerium zähle genügend bekannte Namen. Wer die Vorgänge der letzten Zeit in Österreich halbwegs beobachtet, wisse, wie jeder gewirkt oder sich ausgesprochen hat. Die Diagonale alles dessen bilde das faktische Programm der Regierung.“²²

Wesentlich detaillierter als diese „Diagonale“ gestaltete sich dann doch die programmatische Ah. Thronrede zur Eröffnung der VII. Session des Reichsrates. Insgesamt stand sie viermal auf der Tagesordnung des Ministerrates, bis sie kurz vor Jahresende 1871 der endgültigen Schlussredaktion unterzogen werden konnte.²³ Verfasser der Thronrede war – in seiner Funktion als Sprechminister – der wortgewaltige Zivilrechtsgelehrte Unger.²⁴ Höchst aufschlussreich in Bezug auf das Selbstverständnis und die Positionierung des neuen Ministeriums ist in diesem Zusammenhang die Diskussion um den Passus einer Rückkehr zum „verfassungsmäßigen Rechtszustand“, was natürlich impliziert, dass ein solcher unter der Vorgängerregierung nicht – mehr – gegeben bzw. „erschüttert“ war. Diese Formulierung erschien sogar dem Kaiser selbst ein wenig zu drastisch, weshalb man sich schlussendlich darauf einigte, dass es die „erste Aufgabe“ der neuen Regierung sein sollte, „den verfassungsmäßigen Rechtszustand zu befestigen“.²⁵ Die Lösung dieser Aufgabe erblickte das Ministerium Auersperg vorrangig in der Durchführung direkter Wahlen zum Reichsrat bzw. der Erlassung eines entsprechenden „Notwahlgesetzes“, was sich in dem in der Thronrede verpackten Regierungsprogramm euphemistisch folgendermaßen anhörte: „Die Vorgänge der letzten Zeit haben die Erkenntnis zur Reife gebracht, dass, wie den Landtagen eine autonome Stellung gewährleistet ist, so auch dem Reichsrat die volle Unabhängigkeit dadurch gesichert werden muss, dass die Reichsvertretung in selbstständiger Weise gebildet wird. Meine Regierung wird eifrig bestrebt sein, für diese unmittelbare Verkörperung des österreichischen Staatsgedankens die Wege zu ebnen, um sie im geeigneten Zeitpunkte unter Wahrung aller vertretungsberechtigten Interessen der Verwirklichung zuzuführen. Inzwischen wird Ihnen ein Gesetzentwurf vorgelegt werden, welcher darauf berechnet ist, dem Missbrauche des verfassungsmäßigen Wahlmandates wirksam zu begegnen.“²⁶

unter Auersperg beibehaltene Usance verschiedener Regierungsmitglieder, sich ausgewählte Journalisten gewogen zu halten und Leibblätter zu kultivieren siehe auch die anschauliche Schilderung von POLLAK, Dreissig Jahre aus dem Leben eines Journalisten, 273 ff., der auch kritisch auf die Existenz von drei mitunter divergierenden Pressebüros hinweist; zu letzteren siehe auch MR. v. 17. 4. 1872/VI.

²² MR. v. 25. 11. 1871/III; dazu die Fortsetzung der Debatte im MR. v. 26. 11. 1871/I; das Regierungsprogramm publiziert in der WIENER ZEITUNG Nr. 285 v. 26. 11. 1871.

²³ MR. I v. 14. 12. 1871/IV, MR. v. 19. 12. 1871/II, MR. v. 25. 12. 1871/I und die Schlussredaktion im MR. v. 26. 12. 1871/I; der vollständige Text der Thronrede anlässlich der feierlichen Eröffnung des Reichsrates am 28. 12. 1871 in PROT. REICHSRAT AH. (1. Sitzung) Beilage 1; außerdem WIENER ZEITUNG Nr. 311 v. 29. 12. 1871.

²⁴ MR. 19. 12. 1871/II.

²⁵ MR. v. 25. 12. 1871/I.

²⁶ Die Debatte um die Wortwahl dieser kritischen Passage der Thronrede in MR. v. 25. 12. 1871/I.

Der Weg zu den direkten Reichsratswahlen – das Notwahlgesetz

Die erste und vorrangigste Aufgabe des neuen Ministeriums Adolph Auersperg war also, den Weg zu direkten Reichsratswahlen zu bereiten, um dem Recht der Landtage, die Entsendung von Abgeordneten an das Zentralparlament zu boykottieren, ein Ende zu bereiten.²⁷ Daher ging es jetzt Schlag auf Schlag: Unverzüglich wurden dazu erst einmal die föderalistisch dominierten Landtage Oberösterreichs, Krains, der Bukowina, Mährens und Vorarlbergs per Dekret aufgelöst und Neuwahlen angeordnet, um gleich danach am 18. Dezember 1871 wieder einberufen zu werden.²⁸ Natürlich war sich der Kaiser der Brisanz dieser Entscheidung bewusst, als er im Ministerrat betonte, dass er dabei „den Gesichtspunkt der Illegalität ganz bei Seite gelassen wissen wolle“, um nicht in eine „schwierige Stellung“ zu geraten. Bedenken hegte Franz Joseph außerdem wegen Dalmatien, „wo es leicht zu Konflikten und Gewalttaten kommen könne“ und Tirol, „wo ebenfalls die Konfiguration des Terrains und die Analogie des gleich feindlichen Gegenüberstehens der Parteien zu besonderer Vorsicht dringend auf-fordere.“²⁹ Böhmen behielt zwar vorerst seinen gewählten Landtag, sah sich jetzt allerdings mit der Wiederbestellung des als ausgesprochener Hardliner geltenden FML. Alexander Frh. v. Koller zum Statthalter in Prag einer Disziplinierungsmaßnahme der besonderen Art ausgesetzt.³⁰ Außerdem waren für Böhmen bereits unmittelbare, d. h. direkte Wahlen angeordnet worden.³¹ An Galizien bzw. einem konzilianteren Umgang mit den Polen zeigte sich das neue Ministerium Auersperg im Grunde ebenso wenig interessiert wie kurz zuvor Kellersperg, der eigentlich – wie bereits erwähnt – mit demselben Programm noch an einer Regierungsbildung gescheitert war.³² Dies veranschaulicht nicht zuletzt auch das Dilemma, in das der Kaiser innenpolitisch im Herbst 1871 geraten war, denn seine Herzensangelegenheit war dieser stramme deutsch-liberale Kurs des neuen Ministeriums Auersperg mit Sicherheit nicht, das zeigen alleine schon die ersten und ungewöhnlich offen im Ministerrat vorgetragenen Bedenken Franz Josephs.³³

Der Erfolg gab dem neuen Kabinett jedoch recht: Das Resultat der Landtagswahlen Mitte Dezember 1871 fiel ausgesprochen günstig für die Regierung aus, indem es die Mehrheitsverhältnisse teilweise zulasten der Föderalisten umdrehte, sodass die verfassungstreuen Parteien nun in Oberösterreich, Mähren, Bukowina, Krain, Dalmatien und Vorarlberg über

²⁷ *Die verfassungsmäßige Basis dazu lieferte der später eben umstrittene § 7 – die für jedes Land festgesetzte Zahl der Mitglieder wird von seinem Landtage durch unmittelbare Wahl entsendet – des (Staatsgrund-) Gesetzes v. 21. 12. 1867, RGBl. Nr. 141/1867, BERNATZIK, Verfassungsgesetze, Nr. 134.*

²⁸ *Kaiserliches Patent v. 25. 11. 1871, RGBl. Nr. 136/1871; publiziert in der WIENER ZEITUNG Nr. 285 v. 26. 11. 1871; zu Mähren außerdem MR. v. 26. 11. 1871/II und MR. v. 28. 11. 1871/V.*

²⁹ *Die Punkte 3) und 4) im MR. v. 26. 11. 1871/I.*

³⁰ *Die Ernennung Kollers zum Statthalter in Böhmen in MR. v. 28. 11. 1871/VI; zu diesem außerdem ADL-GASSER, Die Mitglieder der österreichischen Zentralparlamente 1848–1918 I: 602 f.; Koller erfüllte die Erwartungen der Wiener Regierung und ging in Prag mit Härte und Entschlossenheit ans Werk, womit sich der Ministerrat im Zeitraum dieses Bandes mehrfach und ausführlich beschäftigte, siehe dazu MR. v. 9. 12. 1871/I, MR. I v. 14. 12. 1871/II, MR. v. 26. 12. 1871/XIII, MR. v. 2. 1. 1872/I, MR. I v. 18. 1. 1872/II, MR. v. 24. 1. 1872/III und MR. I v. 25. 1. 1872/I;*

³¹ *Kaiserliches Patent v. 14. 11. 1871, RGBl. Nr. 124/1871.*

³² *Die knappe Behandlung des aktuellen Standes der galizischen Angelegenheit fand ebenfalls noch im MR. v. 28. 11. 1871/I statt, wo dann auch im Tagesordnungspunkt VII das Kapitel Grocholski endgültig erledigt wurde, nachdem die Presse einige Zeit über dessen Übernahme in das neue Kabinett als Galizienminister spekuliert hatte, vgl. dazu bereits Anm. 16 und 18.*

³³ *Siehe Anm. 29.*

die Mehrheit verfügte und infolgedessen ihre Kandidaten in den Reichsrat wählte. Zu dessen Einberufung hatte man sich im Ministerrat auf den 27. Dezember 1871 geeinigt, wobei bei man sich der Problematik der unmittelbar davor liegenden Weihnachtsfeiertage wohl bewusst war, doch angesichts des Budgets drängte die Zeit.³⁴ Beim Zusammentritt des Parlaments blieben sodann die Tschechen aus Böhmen und Mähren, die meisten Slowenen, sowie die föderalistische Opposition aus Tirol und Vorarlberg fern, während sich die polnischen und dalmatinischen Abgeordneten einfanden. Jedenfalls war das Abgeordnetenhaus damit beschlussfähig, wenngleich die neue Regierung Auersperg auch nur mit bescheidenen und schwankenden Mehrheitsverhältnissen operieren konnte. Wesentlich günstiger gestaltete sich die Situation im Herrenhaus, wo zahlreiche Pairsschübe in den vergangenen Jahren für eine solide Mehrheit im Sinne der jetzigen Regierung gesorgt hatten. Die rasche Inangriffnahme einer Wahlrechtsreform für den Reichsrat war dennoch geboten.

Die verfassungsmäßige Basis für direkte Reichsratswahlen, um der Obstruktionspolitik einzelner Landtage zu begegnen und die Handlungsfähigkeit des Parlaments zu gewährleisten, lieferte zum einen der § 7 der Dezemberverfassung und zum anderen das bereits existierende Notwahlgesetz von 1868, welches es nun entsprechend zu erweitern galt, allerdings mit dem Bewusstsein, auch damit wieder nur eine Übergangsregelung zu schaffen. Eine endgültige Lösung sollte dieser langwierige Prozess schließlich erst mit der Verfassungsreform und dem damit verbundenen Wahlgesetz von 1873 finden.³⁵

Anfang des Jahres 1872 gelangte das Notwahlgesetz bzw. eben dessen Erweiterung auf die Tagesordnung des Ministerrates, der sich dieser Angelegenheit nun mit einer Regelmäßigkeit und Intensität widmete wie keiner anderen in dem Zeitraum, den dieser Band umfasst. Von Anfang an war dabei klar, dass sich diese Thematik nicht losgelöst von der galizischen Frage behandeln lassen würde.³⁶ Dieses Junktum wussten die polnischen Abgeordneten stets in einer spezifischen Art von flexibel-pragmatischer Opposition zu instrumentalisieren, wodurch sie traditionell – auch unter zentralistischen Bedingungen – eine Reihe von landesautonomen Konzessionen lukrieren konnten. Dabei kam Galizien die Homogenität seiner politischen Elite entgegen, die sich – früher als in anderen Kronländern – im „Polenklub“ zu einer geschlossenen nationalen Fraktion formiert hatte. Diese hatte unter der Führung Grocholskis die Option einer oppositionellen Kooperation mit den Tschechen zugunsten einer eigenständigen Quid-pro-quo-Politik verworfen, was in Wien mitunter zwar als „Bazarmentalität“ abqualifiziert wurde, der Regierung aber – wie im konkreten Fall – parlamentarische Handlungsspielräume eröffnete. Dementsprechend deutlich wurde daher nun Lasser, als er seinen Regierungskollegen im Ministerrat in Erinnerung rief, dass die Regierungen in der Vergangenheit geradezu „genötigt“ worden waren, „das Verbleiben der Galizier von Fall zu Fall durch Konzessionen förmlich zu erkaufen“.³⁷ Den Preis für das Notwahlgesetz auszuloten und der eigenen Seite zu kommunizieren, blieb polnischerseits nun dem Abgeordneten Ludwig Graf Wodzicki vorbehalten, während die Regierung beschloss, ihren Standpunkt in

³⁴ *MR. I v. 14. 12. 1871/III; das kaiserliche Einberufungspatent v. 16. 12. 1871, RGBL. Nr. 143/1871; publiziert in der WIENER ZEITUNG Nr. 302 v. 17. 12. 1871.*

³⁵ *Zum § 7 der Dezemberverfassung siehe bereits Anm. 27; das Notwahlgesetz v. 29. 6. 1868, RGBL. Nr. 82/1868; die Verfassungsreform und das Wahlgesetz, beide v. 2. 4. 1873, RGBL. Nr. 40/1873 und RGBL. Nr. 41/1873.*

³⁶ *MR. v. 10. 1. 1872/I.*

³⁷ *MR. II v. 14. 1. 1872/II.*

dieser Angelegenheit den „hervorragenden Mitgliedern der Verfassungspartei“ zu vermitteln, wozu – wenig überraschend – Eduard Herbst, Karl Rechbauer und Josef Frh. v. Eichhoff zählten.³⁸

Im Ministerrat fand die erste ausführliche Debatte über das anstehende Notwahlgesetz Mitte Jänner 1872 statt, wo Lasser als Basis für die künftige Behandlung dieser Frage rekapitulierte, dass seit dem Beginn des Verfassungslebens 1861 mehr oder minder ein ununterbrochener Kampf mit der staatsrechtlichen Opposition herrsche, der sich vor allem in der Nichtbeschickung des – solchermaßen unvollständigen – Reichsrates manifestiere. Deshalb habe man bereits im § 7 des Februarpatents Bestimmungen über die ausnahmsweise Anordnung direkter Wahlen in den Reichsrat aufgenommen, obwohl man damals – vor dem Ausgleich – primär drohende Probleme mit Ungarn im Auge hatte. Doch auch nach der dualistischen Neuregelung der staatsrechtlichen Verhältnisse der Monarchie wurde dieser Paragraph in der Verfassung beibehalten, um das Zentralparlament nicht der Willkür einzelner Landtage auszuliefern. Lassers historische Rückschau auf diese Angelegenheit geriet dann auch zu einer unmissverständlichen Abrechnung mit dem Föderalismusexperiment Hohenwarts, das nichts weniger als die „Auflösung des Reiches“ vorbereitet hätte. Dem sei durch den Entschluss des Kaisers „Einhalt geboten“ worden, was zur Einsetzung des gegenwärtigen Ministeriums geführt habe. Zur aktuellen Vorbereitung eines Notwahlgesetzes ging es nun aber erst einmal um eine grundsätzliche Interpretation des § 7 und die Klärung seiner Anwendung.³⁹

In den folgenden immer konkreter werdenden Beratungen des Ministerrates über das Notwahlgesetzes in der zweiten Jännerhälfte 1872 standen vor allem Fragen zur Auslegung dieses bereits existierenden § 7, sowie die Abwägung sämtlicher Eventualitäten im Zusammenhang mit der Entsendung bzw. Nichtentsendung von Abgeordneten durch einzelne Landtage zur Debatte. Ende Jänner konnte das Gremium schließlich zur Schlussredaktion der geplanten Regierungsvorlage schreiten.⁴⁰ Kein Mitglied des Ministeriums habe sich jemals dafür begeistert, vielmehr habe man es immer nur „als einen Notbehelf erkannt, der für die eine oder andere Gefahr ein Schutzmittel gewähren soll“, bekannte Lasser danach.⁴¹ Das wahre Ziel der neuen Regierung blieb daher natürlich unverändert eine endgültige Lösung des Problems durch die Einführung direkter Reichsratswahlen im Zuge einer verfassungsän-

³⁸ *MR. v. 17. 1. 1872/III; entsprechend häufig stand dabei auch weiterhin die explizite Verbindung der galizischen Frage mit dem Notwahlgesetz auf der Tagesordnung des Ministerrates, siehe dazu MR. I v. 18. 1. 1872/III, MR. v. 18. 1. 1872/I, MR. I v. 21. 2. 1872/VI und MR. II v. 21. 2. 1872/I; zu Wodzicki siehe ADLGASSER, Die Mitglieder der österreichischen Zentralparlamente 1848–1918 2: 1421 f., zu Herbst ADLGASSER, Die Mitglieder der österreichischen Zentralparlamente 1848–1918 1: 447 f., zu Rechbauer ADLGASSER, Die Mitglieder der österreichischen Zentralparlamente 1848–1918 2: 997. und zu Eichhoff ADLGASSER, Die Mitglieder der österreichischen Zentralparlamente 1848–1918 1: 251; weiters GRODZISKI, Der Landtag Galizien, 2163 f.*

³⁹ *MR. II v. 14. 1. 1872/II; § 7 des Februarpatents v. 26. 2. 1861: Der Kaiser behält sich vor, den Vollzug der Wahl unmittelbar durch die Gebiete, Städte und Körperschaften anzuordnen, wenn ausnahmsweise Verhältnisse eintreten, welche die Beschickung des Hauses der Abgeordneten durch einen Landtag nicht zum Vollzuge kommen lassen, RGBl. Nr. 20/1861; BERNATZIK, Verfassungsgesetze, Nr. 72; gleichlautend der § 7 des (Staatsgrund-) Gesetzes v. 21. 12. 1867, RGBl. Nr. 141/1867; BERNATZIK, Verfassungsgesetze, Nr. 133.*

⁴⁰ *Siehe dazu die Debatten im MR. 23. 1. 1872/I, MR. v. 24. 1. 1872/II und schließlich – zur Schlussredaktion – im MR. v. 27. 1. 1872/II; mit Ab. E. v. 2. 2. 1872 erhielt Lasser die kaiserliche Genehmigung zur parlamentarischen Einbringung des Notwahlgesetzes – formal eine Zusatzbestimmung zum § 18 des Staatsgrundgesetzes über die Reichsvertretung v. 21. 12. 1867, RGBl. Nr. 141/1867 –, worauf die entsprechende Regierungsvorlage im Abgeordnetenhaus am 9. 2. 1872 erfolgte, PROT. REICHSRAT AH. (12. Sitzung) 156.*

⁴¹ *MR. v. 18. 2. 1872/I.*

dernden Wahlreform. Damit erst nach dem Wiederezusammentritt des Reichsrates im Herbst 1872 initiativ zu werden, nicht zuletzt auch um den vorliegenden Entwurf zum Notwahlgesetz nicht von vornherein entbehrlich erscheinen zu lassen, blieb regierungintern unwidersprochen, als im Ministerrat im Laufe Februar nun die Debatten über den „Kaufpreis“ zur Erzielung der notwendigen Zweidrittelmehrheit im Abgeordnetenhaus entfachten.⁴²

Dabei zeigt sich deutlich, wie geradezu widerwillig und misstrauisch das Ministerium Auersperg der besonderen Rolle der polnischen Abgeordneten als Zünglein an der Waage gegenüberstand. So wurde der ehemalige „Galizienminister“ des Kabinetts Hohenwart verdächtigt, statt eines Ausgleichs mit Galizien überhaupt einen Regierungswechsel zu seinen Gunsten zum Ziel zu haben, was angesichts des schwindenden Einflusses Grocholskis unter dem gegenwärtigen Regime durchaus plausibel erscheint. Mangelndes Interesse an einer gangbaren Lösung der Galizienfrage wurde aber auch seinen – nun in den Vordergrund „bilateraler“ Verhandlungen tretenden – Kollegen Ludwik Graf Wodzicki und Mikołaj Zyblikiewicz attestiert.⁴³ Seitens der Wiener Regierung war ganz klar, dass die – ihrerseits ebenso misstrauischen – Galizier befürchteten, ihre Sonderstellung zu verlieren, falls bei den bevorstehenden Wahlen in Böhmen eine verfassungstreue Landtagsmehrheit erzielt werden würde. Umgekehrt besorgte die regierungstreue Verfassungspartei, dass die Polen ihre Unterstützung auf dem Weg zu direkten Reichsratswahlen aufgeben könnten, „sobald ihre Wünsche realisiert sind“.⁴⁴ Je näher der entscheidende Tag der Abstimmung über das Notwahlgesetz rückte, desto rauer wurde der Ton gegen Galizien im Ministerrat, der sich durch das „unausgesetzte und endlose Steigern der Forderungen“ regelrecht erpresst fühlte. Personalpolitische Quotenfragen im Zusammenhang mit materiellen Wünschen der Polen in Bezug auf das Unterrichts-, Straßen- und Wasserbauwesen wurden von den aufgebrauchten Kabinettsmitgliedern kurzerhand als „Unterbringung polnischer Emigranten auf einer Reihe von Dienstposten“ abqualifiziert, „die eigens als Versorgungsanstalt für sie kreierte werden“. Dagegen würde sich die dem Staat zugedachte Funktion gegenüber dem „zurückgebliebenen Land“ Galizien rein auf die eines „Zahlmeisters“ beschränken.⁴⁵ Demonstrativ dankbar reagierte Ministerpräsident Auersperg daher dann auch auf die Rückendeckung durch den Kaiser, der die Einstellung jeglicher weiterer Ausgleichsverhandlungen mit Galizien für den Fall eines Scheiterns des Notwahlgesetzes an den Polen als rote Regierungslinie markierte.⁴⁶

Indessen ging das Feilschen um das Abstimmungsverhalten der polnischen Abgeordneten zum Notwahlgesetz bis zum Schluss weiter: Zuletzt versuchte Wodzicki noch auszuloten, mit wie vielen Stimmen der Verfassungspartei die Regierung rechne und ob sie überhaupt auf das Votum der Galizier angewiesen wäre. Lasser hielt sich dabei klarerweise bedeckt, vermutete dahinter aber eine gesichtswahrende Strategie der Polen, durch eventuelles Absentieren aus dem Plenum die notwendige Zweidrittelmehrheit zu ermöglichen ohne aktiv für das Gesetz stimmen zu müssen.⁴⁷ Tags darauf am 20. Februar 1872 folgte dann die Überraschung im

⁴² MR. v. 16. 2. 1872/I, MR. v. 18. 2. 1872/I, MR. v. 19. 2. 1872/I, II und III, MR. I v. 21. 2. 1872/III, V und VI, sowie MR. II v. 21. 2. 1872/I.

⁴³ MR. v. 18. 2. 1871/I; zu Grocholski siehe bereits Anm. 16, 18 und 32, zu den galizischen Abgeordneten Wodzicki und Zyblikiewicz siehe ADLGASSER, Die Mitglieder der österreichischen Zentralparlamente 1848–1918 2: 1421 und 1477; außerdem auch MANER, Galizien: 142 ff.

⁴⁴ MR. v. 16. 2. 1872/I.

⁴⁵ MR. v. 18. 2. 1872/I.

⁴⁶ MR. v. 19. 2. 1872/II.

⁴⁷ MR. II v. 21. 2. 1872/I.

Abgeordnetenhaus, das das Notwahlgesetz mit der erforderlichen Zweidrittelmehrheit annahm, während sich die galizischen Abgeordneten jedoch kurzerhand entschlossen hatten, geschlossen dagegen zu stimmen.⁴⁸ Neben den Deutschliberalen stimmten die sogenannten „Südländer“ – die Italiener aus dem Küstenland und die Dalmatiner –, sowie die Vertreter der Bukowina für den Regierungsentwurf. Den entscheidenden Ausschlag für die Verfassungsmehrheit gaben dabei die Abgeordneten Dalmatiens. Da die Regierung „hetzende Einflüsse“ auf diese nicht ausschloss, hatte sie kurz vor der Abstimmung das Einvernehmen mit deren Wortführer Stjepan Ljubiša gesucht, bei dessen Forderungen es sich im Grunde nicht um Grundsatzfragen wie bei den Polen handelte, sondern vielmehr um rein materielle und personalpolitische Interessen. So „absonderliche Dinge“ in diesem Zusammenhang auch auftauchten, so „benevolent“ war das Verhandlungsklima und so billig war letzten Endes der Kaufpreis. Dementsprechend wurde der Tagesordnungspunkt im Ministerrat auch nur als „Petite der dalmatinischen Abgeordneten“ bezeichnet.⁴⁹

Ganz anders verhielt sich die Reaktion der Regierung jetzt natürlich im Fall der unbotmäßigen Galizier: „Nun mögen die Galizianer ihren Ausgleich suchen“ sei der Tenor der Stimmung im Abgeordnetenhaus nach der Abstimmung über das Notwahlgesetz, berichtete Lasser seinen Ressortkollegen im Ministerrat. Offene Häme und Revanchegeanken seitens der Regierung verbat sich alleine schon wegen der latent föderalistischen Befindlichkeiten des Kaisers, der die Haltung der Polen sichtlich enttäuscht und mit Befremden zur Kenntnis nahm. Kühl und reserviert – „sine ira aber auch sine studio“ – mit Galizien künftig vorzugehen, empfahl daher der Innenminister, zumal ein Ausgleich nun keine Aussicht auf Erfolg im Abgeordneten- und erst recht nicht im Herrenhaus habe.⁵⁰ Daher genüge es, sich im Verfassungsausschuss von Regierungsseite neutral und passiv zu verhalten, was den Zweck erfülle, ohne den Polen eine Angriffsfläche zu bieten. Mit gönnerhafter Genugtuung legte sich der Ministerrat auf diese Position fest und vermied damit, „die geänderte Situation in vollem Umfange auszubeuten“.⁵¹

Mit der nie in Frage gestandenen Verabschiedung des Notwahlgesetzes im Herrenhaus Anfang März 1872 war sodann – auch formal – der letzte wichtige Etappensieg des neuen Ministeriums auf dem Weg zu seinem ersten großen Erfolg in Form der umfassenden Wahlrechtsreform von 1873 errungen.⁵² Zugleich lieferte die Regierung Auersperg damit einen eindrucksvollen Beleg für ihre Existenzberechtigung, ihre Stabilität und ihr Durchsetzungsvermögen im Sinne der Konsolidierung einer verfassungstreuen, liberalen und regierungsfreundlichen Parlamentsmehrheit.

⁴⁸ *Die Annahme des sogenannten Notwahlgesetzes in 3. Lesung im Abgeordnetenhaus in* PROT. REICHSRAT AH. 20. 2. 1872 (15. Sitzung) 196–208.

⁴⁹ *MR. v. 19. 2. 1872/III; nach der erfolgreichen Abstimmung über das Notwahlgesetz zeigte sich die Regierung umgebend erkenntlich, indem sie den Wünschen der Dalmatiner nach Möglichkeit entgegenzukommen versuchte, was im MR. I v. 21. 2. 1872/III erörtert wurde.*

⁵⁰ *MR. II v. 21. 2. 1872/I.*

⁵¹ *MR. I v. 21. 2. 1872/V und VI.*

⁵² PROT. REICHSRAT HH. 5. 3. 1872 (8. Sitzung) 74; *die Publikation des als Notwahlgesetz bezeichneten Gesetzes v. 13. 3. 1872, betreffend eine Zusatzbestimmung zum § 18 des Staatsgrundgesetzes über die Reichsvertretung v. 21. 12. 1867 [...] in* RGBL. Nr. 24/1872; *zum Zeitpunkt der Publikation siehe auch* MR. v. 9. 3. 1872/III, MR. v. 14. 3. 1872/IV und MR. II v. 18. 3. 1872/I und III.

Die „Chabruswahlen“ in Böhmen

Neben dem Notwahlgesetz stellten die böhmischen Landtagswahlen die zweite große Herausforderung für das Ministerium Auersperg in der ersten Jahreshälfte 1872 dar. Mitte März einigte sich der Ministerrat darauf, die laufende Reichsratssession gegen Ende des Monats zu unterbrechen, um im Anschluss daran vom 18. bis 22. April die Wahlen in Böhmen durchzuführen und den neu gewählten Landtag in Prag zusammentreten zu lassen.⁵³ Mit dessen Entsendung von neuen Abgeordneten sollte der solchermaßen komplettierte Reichsrat Anfang Mai wieder zusammentreten, um danach endlich stabile Mehrheitsverhältnisse im Sinne der Regierung zu gewährleisten. Die Voraussetzung dafür war freilich ein Sieg der verfassungstreuen Partei in Böhmen, wo vor allem der Großgrundbesitz wahlentscheidend, aber disponibel war. Da die herkömmlichen Mittel der Wahlbeeinflussung offenbar versagten, griffen beide Seiten – Deutschliberale und Feudalkonservative – nun zur Taktik des legalen Stimmenkaufs in Form des gezielten Erwerbs von landtäfflichen Gütern, um ihren neuen Eigentümern auf diese Weise das Wahlrecht in der Großgrundbesitzerkurie zu verschaffen. Die dafür notwendigen Finanzmittel lieferten eigens dafür gegründete Konsortien, für die sich der abschätzigste Begriff „Chabrus“ aus dem jüdischen Händler- und Börsenjargon einbürgerte.⁵⁴

Während diese doch recht brachiale Vorgangsweise im Ministerrat nie offen thematisiert bzw. protokolliert wurde, standen die gelinderen Mittel der Wahlbeeinflussung in diesem sehr wohl zur Debatte. Dazu zählten in erster Linie gezielte, wahlstrategisch motivierte Ordensverleihungen. Es sei nämlich falsch, kritisierte Lasser die bislang geübte Auszeichnungspraxis, ausgerechnet diejenigen zu übergehen, derer „sich die Regierung ohnehin versichert hält, dagegen aber die Schwankenden durch Auszeichnungen zu gewinnen“ zu suchen. Habe die Erfahrung doch gezeigt, „dass solche Schwankende – kaum gewonnen – wieder in das entgegengesetzte Schwanken verfielen, ja dass durch diese Methode, die eine Art Kaufpreis hoffen ließ, Ehrgeizige geradezu verlockt wurden, zur Opposition zu halten“. Daher müsse man bei derlei „Gunstbezeugungen [...] Freunde berücksichtigen und nicht halblaue Anhänger oder Gegner“ der Regierung.⁵⁵ Als glatten „Missbrauch der Gnadenakte des Monarchen“ prangerte die böhmische Opposition in diesem Zusammenhang namentlich zwei Fälle an, mit denen sich auch der Ministerrat beschäftigte: Der eine betraf die Dekorierung des Ma-

⁵³ *MR. v. 14. 3. 1872/III; dazu außerdem MR. II v. 18. 3. 1872/IV und MR. v. 21. 3. 1872/IV; die Vertagung des Reichsrates auf den 7. 5. 1872; zum mit Ab. Resolution v. 16. 3. 1872 auf den entsprechenden Vortrag Lassers v. 14. 3. 1872 angeordnet worden, HHSTA., Kab. Kanzlei, KZ. 1063/1872; dem Abgeordnetenhaus wurde dies offiziell – übrigens gleichzeitig mit der Nachricht über die kaiserliche Sanktionierung des Notwahlgesetzes – in der letzten Sitzung vor der Pause am 23. 3. 1872 mitgeteilt, PROT. REICHSRAT AH. (30. Sitzung) 631; die letzte Sitzung des Herrenhauses, PROT. REICHSRAT HH. 23. 3. 1872 (11. Sitzung) 151; in der PRAGER ZEITUNG v. 16. 3. 1872 wurde die Kundmachung Kollers veröffentlicht, wonach die böhmischen Landtagswahlen am 18. 4. zunächst von den Landgemeinden, am 20. 4. von den Städten und Handelskammern und schließlich am 22. 4. vom Großgrundbesitz vorgenommen werden sollten; im Anschluss daran wurde der 24. 4. für den Zusammentritt des neu gewählten Landtages festgelegt; zur Auflösung des böhmischen Landtages und Einberufung desselben nach der Wahl siehe auch MR. v. 9. 3. 1872/IV.*

⁵⁴ *Siehe dazu HOENSCH, Geschichte Böhmens, 364; vor allem aber HÖBELT, Chabrus-Grafen, 249 f.; alle möglichen Aspekte des Chabrus beleuchtet u. a. ein ausführlicher zeitgenössischer Artikel in DEUTSCHE ZEITUNG (M.) Nr. 95 v. 7. 4. 1872; zum Stimmenverhältnis im böhmischen Landtag, in den 70 Abgeordnete aus dem Großgrundbesitz – 16 aus dem Wahlkörper des Fideikommis und 54 aus dem nicht fideikommissarischen Wahlkörper – gewählt wurden, siehe ausführlich CLAM-MARTINITZ, Wahlsieg, 6–10.*

⁵⁵ *Auszeichnungsanträge aus Böhmen lauten der auf den ersten Blick relativ belanglos klingende Tagesordnungspunkt im MR. II v. 25. 1. 1872/I.*

jors und Gutsbesitzers Emanuel Ritter Náchodský von Neudorf, die als reine Belohnung für seinen Wahlauftritt an das Offizierskorps zur Unterstützung der Regierung gewertet wurde. Tatsächlich rechtfertigt die im Ministerrat unverhohlen gelieferte Begründung für den Orden diesen Vorwurf, zumal explizit auch auf eine Verleihung „vor der Wahl“ Wert gelegt wurde. Der andere Fall drehte sich um den Gutsbesitzer Karl Berger Ritter v. Bergenthal, dessen gnadenweise Rehabilitierung zum Wiedereintrag in die Wählerliste des Großgrundbesitzes und damit zur Sicherung einer Stimme für die Regierungspartei geführt hatte. Diesfalls wies Auersperg aber jeden Zusammenhang mit der böhmischen Landtagswahl von sich. Vielmehr habe er schon lange vor dieser beim Kaiser für seinen ehemaligen Mitstreiter in der Schlacht von Solferino interveniert, was sein Kabinett kommentarlos zur Kenntnis nahm.⁵⁶

Gestaltungsmöglichkeiten für die Regierung zur Beeinflussung der Wahlen eröffneten sich freilich auch über die Zusammensetzung der Wählerlisten, wobei jene der wahlentscheidenden Großgrundbesitzer natürlich am umstrittensten waren: Debatten darüber fanden im Ministerrat bereits frühzeitig statt, nahmen an Schärfe und Intensität mit dem Heranrücken des Wahltermins naturgemäß aber zu.⁵⁷ Neben formalrechtlichen Punkten, wurden hierbei Fragen der Großjährigkeit, des Allein- bzw. Mitbesitzes von Gütern und der Staatsbürgerschaft geltend gemacht. Nach einer Reihe von Rekursen lag kurz vor der Wahl die „rektifizierte“ Wählerliste des böhmischen Großgrundbesitzes vor, auf deren Basis sich die Regierung einen Wahlerfolg versprach. Trotzdem ging es bis zuletzt – etwa im Fideikommisswahlkörper – buchstäblich um jede Stimme.⁵⁸

Von besonderer Bedeutung war in diesem Zusammenhang daher auch das für gewöhnlich eher nebensächliche Wahlverhalten der kaiserlichen Familie: Franz Joseph selbst hatte bereits kurz nach Regierungsantritt des neuen Ministeriums erklärt, dass er sich künftig nicht mehr an Landtagswahlen beteiligen werde, was Auersperg mit gewisser Sorge vor Missbrauch „von gegnerischer Seite zu Agitationen für ihre Parteizwecke“ erfüllte.⁵⁹ Tatsächlich wurden dann kurz vor der Wahl Pressemeldungen lanciert, die nach dem Urteil Ungers „nur ein Wahlmanöver der Gegenpartei“ darstellten, um den Kaiser „in das Wahlgetriebe hineinzuziehen“, was der Regierung zum Nachteil gereiche.⁶⁰ Keine propagandistischen Rückwirkungen befürchtete er dagegen von der Haltung des ehemaligen Kaisers Ferdinand I., da dieser noch nie gewählt hatte. Stimmenthaltung bei der böhmischen Landtagswahl signalisierten sodann auch die aus dem Hause Habsburg stammenden und seit 1859/60 in österreichischem Exil

⁵⁶ Siehe dazu das entsprechende Kapitel in der Streitschrift von CLAM-MARTINITZ, Wahlsieg, 19 ff.; der Auszeichnungsantrag für Náchodský und der Fall Bergenthal wurden im MR. v. 17. 4. 1872/XI und XII behandelt; Bergenthal ist folglich auch im VERZEICHNIS DES GROSSGRUNDBESITZES IN BÖHMEN, 10 f. mit dem Vermerk Neu-Rehabilitiert und wieder zur Wahl zugelassen vermerkt; ebenso ist er in der Wählerliste für den Wahlkörper der Besitzer der mit dem Fideikommissband behafteten land- oder lehentäflichen Güter in SOA TŘEBOŇ, Karl III., B-I-58 enthalten; zu Bergenthal siehe außerdem auch BELCREDI, Tagebücher, 453.

⁵⁷ Dazu MR. v. 7. 12. 1871/VI, MR. v. 19. 4. 1872/I und zuletzt ausführlich MR. 23. 4. 1872/I.

⁵⁸ MR. v. 19. 4. 1872/I; siehe dazu auch die mit handschriftlichen Zuordnungen (+, - und 0) versehene Wählerliste für den Wahlkörper der Besitzer der mit dem Fideikommissband behafteten land- oder lehentäflichen Güter in SOA TŘEBOŇ, Karl III., B-I-58, publiziert in der PRAGER ZEITUNG Nr. 92 v. 18. 4. 1872; eine detaillierte Kritik der rektifizierten Wählerliste findet sich in CLAM-MARTINITZ, Wahlsieg, 31–52; eine Erörterung der ministeriellen Entscheidungen über die Wahlreklamationen aus Böhmen fand einen Tag nach der Landtagswahl im MR. v. 23. 4. 1872/I – dem letzten im vorliegenden Band – statt.

⁵⁹ MR. v. 7. 12. 1871/I.

⁶⁰ MR. I v. 3. 4. 1872/II.

lebenden ehemaligen italienischen Monarchen, der Großherzog von Toskana Ferdinand IV. und der Herzog von Modena Franz V. Ersterer äußerte diplomatisch den Wunsch und die Überzeugung, „dass die Regierung in Böhmen reüssieren werde“, er sich persönlich allerdings „von seinem katholischen Standpunkte der Stimmabgabe enthalten“ müsse; zweiterer bekannte sich dazu, dem feudalkonservativen Leo Graf Thun und Hohenstein im Wort zu sein, und daher „nicht für die Regierung zu stimmen“. Den Schaden für die Regierung durch die Wahlenthaltung der beiden Erzherzöge bezifferte der Ministerpräsident nicht bloß mit zwei Stimmen, „da sehr viele Mitglieder des Adels gewohnt sind, sich nach der Abstimmung der Mitglieder des kaiserlichen Hauses zu richten“. Der Ministerrat nahm dieses faktische Misstrauensvotum von Teilen des Kaiserhauses einigermaßen konsterniert zur Kenntnis, so dass sich Lasser veranlasst sah, seine Kollegen zu ermutigen, den „begonnenen Kampf [nicht] aufzugeben“.⁶¹

Dieses Spiel funktionierte natürlich auch anders herum, indem sich – in bewährter Praxis – persönliche Appelle des Kaisers und anderer Hocharistokraten instrumentalisieren ließen, um auf diesem Weg Einfluss auf die Landtagswahlen im Großgrundbesitz zu nehmen und oppositionelle Standesgenossen auf Regierungslinie zu bringen.⁶² Wortführer dieser feudalkonservativen Opposition böhmischer adeliger Großgrundbesitzer war Heinrich Graf Clam-Martinic.⁶³ Dieser war erst Anfang Februar zum Präsidenten der „k. k. patriotisch-ökonomischen Gesellschaft im Königreich Böhmen“ gewählt worden, was vom Ministerrat argwöhnisch als ein Signal für eine weitere Politisierung des Vereins im Interesse der tschechischen Deklarantenpartei gewertet wurde. Daher sollte die umstrittene – ursprünglich landwirtschaftlichen Erkenntnissen dienende – GESELLSCHAFT von Koller streng überwacht und allenfalls aufgelöst werden, wenn sie die „Grenzen [ihres] Zweckes überschreitend sich mit Politik weiter befasst“.⁶⁴ Da der eigentliche Zweck dieser Gesellschaft statutenmäßig verankert war, bot es sich der Regierung an, belastendes Material zu sammeln, um sodann den § 24 des Vereinsgesetzes in Anwendung zu bringen und damit die Auflösung zu begründen. Befeuert durch einige Skandale in den aufgeheizten Wochen vor den Landtagswahlen war es bald soweit, dass der Ministerrat bereits Ende März zum Schluss kam, die missliebige Gesellschaft durch den Statthalter kurzerhand auflösen zu lassen.⁶⁵

Eine wesentlich fragwürdigere Methode des Ministeriums Auersperg, im Vorfeld der böhmischen Landtagswahlen Druck auf den umkämpften Großgrundbesitz auszuüben, bestand in der gezielten Kriminalisierung seiner regierungs- und verfassungsfeindlichen Agitatoren, in deren Mittelpunkt eben besagter Graf Clam-Martinic stand. Dieser führte ein konser-

⁶¹ *MR. I v. 3. 4. 1872/I; zum ehemaligen Unterrichtsminister Thun siehe* ADLGASSER, Die Mitglieder der österreichischen Zentralparlamente 1848–1918 2: 1287.

⁶² *Siehe dazu etwa die Diskussion im MR. v. 19. 4. 1872/I; außerdem* HÖBELT, Chabrus-Grafen, 249.

⁶³ HÖBELT – GEORGIEV, Graf Heinrich Clam-Martinic, 169–197; *außerdem* ADLGASSER, Die Mitglieder der österreichischen Zentralparlamente 1848–1918 1: 158.

⁶⁴ *MR. v. 4. 2. 1872/XII.*

⁶⁵ *Siehe dazu die Diskussion im MR. v. 21. 3. 1872/I und schließlich der Beschluss zur Auflösung im MR. I v. 25. 3. 1872/II; das Vereinsgesetz v. 15. 11. 1867, RGBL. Nr. 134/1867, BERNATZIK, Verfassungsgesetze, Nr. 131, Stefan MALFÈR (Hg.), Einleitung. In: Die Protokolle des cisleithanischen Ministerrates 1867–1918 [weiterhin zit. als CMR.] I: 1867, bearb. und eingeleitet von Stefan MALFÈR (Wien 2018), XLVII; die seinerzeit mit Ab. E. v. 2. 7. 1835 sanktionierten Statuten der k. k. patriotisch-ökonomischen Gesellschaft in Böhmen in PROVINZIAL-GESETZSAMMLUNG DES KÖNIGREICHES BÖHMEN FÜR DAS JAHR 1835 Nr. 216; die formelle Auflösung der Gesellschaft erfolgte mit Erlass Kollers v. 27. 3. 1872, u. a. kundgemacht im PRAGER ABENDBLATT Nr. 75 v. 28. 3. 1872.*

vatives Wahlkomitee an, das aus fünf geschäftsführenden und einigen Dutzend Mitgliedern bestand, welche einen sich auf das böhmische Staatsrecht berufenden und infolgedessen gegen die Regierung gerichteten Wahlauf Ruf unterzeichnet hatten. Koller wurde seinem Ruf gerecht und griff sofort hart durch, indem er – unter Hinweis auf das Strafgesetz – sämtliche Publikationen desselben konfiszieren ließ, wovon Lasser seine Ressortkollegen im Ministerrat unterrichtete.⁶⁶ Gleichzeitig ließ der Statthalter Vorkehrungen gegen Massendeputationen treffen, die angeblich „zur Einschüchterung der verfassungstreuen Wähler des Großgrundbesitzes“ organisiert worden waren. Auch dabei diente das Strafgesetzbuch als Disziplinierungsinstrument. Daran anknüpfend höhnte etwa das katholisch-aristokratische „Vaterland“, dass „die öffentliche Ruhe in Böhmen nirgendwo gestört worden [sei], wenn man nicht etwa die mit Frack und Glacéhandschuhen in Equipagen fahrenden Deputationen als Krawaller und Rebeller ansehen will“.⁶⁷ In Ansehung der – durchwegs dem Hochadel entstammenden – handelnden Personen dürfte diese spöttische Kritik am Vorgehen der Regierung beim Kaiser wohl eher für gemischte Gefühle gesorgt haben.

Geradezu einen gesinnungsmäßigen Offenbarungseid leistete das Ministerium im Ministerrat über die von Koller angeregte Frage der Einleitung eines Strafverfahrens gegen die Unterzeichner des Wahlauf Rufs des konservativen Großgrundbesitzes: Nach einer äußerst aufschlussreichen Debatte kam die Konferenz zum einhellig gefassten Beschluss, von einer strafrechtlichen Verfolgung ebenso abzusehen wie gegen bestimmte „Wiener Blätter“ vorzugehen, die den in Prag beschlagnahmten Wahlauf Ruf ebenfalls abgedruckt hatten. Dabei war allen Beteiligten klar, auf welch dünnes Eis sich die Regierung andernfalls begeben hätte. So lautete etwa die abschließende Empfehlung Glasers an den Statthalter, dass den Staatsanwälten vertraulich anzudeuten wäre, sich bei ihrer Vorgangsweise gegen die oppositionelle Presse doch telegrafisch abzustimmen, „da derlei Weisungen in den staatsanwaltlichen Akten nicht vorkommen sollen“. Einigkeit herrschte auch darüber, dass den einzelnen Unterzeichnern des Wahlauf Rufs im Fall einer strafrechtlichen Verfolgung zwar „manche Unannehmlichkeiten“ bereitet, der Regierung aber keine „Satisfaktion“ erwachsen würde, zumal in einem Verfahren „mit ziemlicher Gewissheit die Freisprechung in Aussicht“ stünde. Lasser – „als ein langjähriger Gegner der durch die Unterzeichner repräsentierten Partei“, wie er betonte – gestand sogar ein, dass „er doch sehr mit sich zu Rate gehen müsste, ob er als Geschworener es mit seinem Gewissen zu vereinbaren vermöchte, auf Grundlage dieses Wahlauf Rufs ein ‚Schuldig‘ auszusprechen“. Letztendlich riet er dazu, im politischen Leben nie etwas zu beginnen, was man nicht durchzuführen im Stande sei. Auch Unger als Jurist konnte nicht umhin zuzugeben, „dass er nicht bloß als Geschworener, sondern selbst als Richter in diesem Fall nicht verurteilend entscheiden würde“, da man jeder wahlwerbenden Partei die Verfolgung ihrer Ziele gestatten müsste, sosehr man ihre Bestrebungen auch fürchtet.⁶⁸

Am 22. April 1872, dem letzten Tag der böhmischen Landtagswahlen, wurde schließlich die Entscheidungsschlacht um die Großgrundbesitzerkurie geschlagen. Sie brachte der Regierung den erhofften und zuletzt auch prognostizierten Sieg. Die feudalkonservative Opposition hatte – ihre Niederlage vor Augen – im letzten Moment beschlossen, sich nicht mehr an der Wahl zu beteiligen und sich auf die Überreichung einer Protestnote zu beschränken,

⁶⁶ MR. I v. 25. 3. 1872/III; zum konservativen Wahlkomitee des Großgrundbesitzes und dessen personeller Zusammensetzung siehe ausführlich HÖBELT, Chabrus-Grafen, 252.

⁶⁷ MR. I v. 25. 3. 1872/IV; DAS VATERLAND Nr. 100 v. 13. 4. 1872.

⁶⁸ Die gesamte Diskussion im MR. v. 5. 4. 1872/I.

die einmal mehr die Handschrift des streitbaren Grafen Clam-Martinić trug.⁶⁹ Doch der Kaiser hielt stand, obwohl er in den vergangenen Wochen des ideologisch dermaßen zugespitzten Wahlkampfes mit Sicherheit in einen persönlichen Zwiespalt geraten war. Mit der erfolgreichen Wahl in Böhmen, wo nun wieder ein verfassungstreuer Landtag installiert war, hatte das Ministerium Auersperg – neben dem Notwahlgesetz – seine zweite große Herausforderung gemeistert und damit seine Existenz langfristig gesichert.

Die Wiener Weltausstellung wirft ihre Schatten voraus

Nachdem die zweite Weltausstellung in Paris von 1867 ein phänomenaler Erfolg gewesen war, wollten auch die seit dem Ende der 50er Jahren laut gewordenen Stimmen, die eine solche Veranstaltung für Österreich anregten, nicht mehr verstummen. Immerhin hatte sogar Kaiser Franz Joseph persönlich durch seinen Besuch dem „Mittelpunkt der Weltlust“ die Ehre erwiesen, obwohl das bilaterale Verhältnis zu Frankreich nach dem unglücklichen Scheitern des mexikanischen Abenteuers gerade denkbar belastet war.⁷⁰

In den österreichischen Ministerrat kam dieses Thema erstmals Anfang 1863, als der damalige Handelsminister Matthias Konstantin Graf Wickenburg dort seinen Regierungskollegen den Vorschlag auf Abhaltung einer „Industrie- und Landwirtschaftsausstellung in Wien“ für das Jahr 1865 unterbreitete, was allerdings bereits in der Benennung des entsprechenden Tagesordnungspunktes wesentlich visionärer als „Abhaltung einer Weltausstellung in Wien“ firmierte. Prinzipiell zeigte sich das Kabinett mit diesem Projekt einverstanden, Einwände gab es lediglich bezüglich des nahen Termins im Zusammenhang mit der Londoner Weltausstellung von 1862.⁷¹ Daraufhin kam das Thema erst ein gutes Jahr später wieder in den Ministerrat, wobei zunächst 1866 als Austragungsjahr ins Auge gefasst wurde, was nunmehr mit der eingangs erwähnten, für 1867 geplanten Weltausstellung in Paris zeitlich kollidierte und daher erneut vertagt wurde.⁷²

Mit deutlich weniger Elan wurde das Weltausstellungsprojekt sodann von Wickenburgs Nachfolger Josef Frh. v. Kalchberg im Frühjahr 1864 im Ministerrat vorgetragen, der – ohne sich auf ein konkretes Jahr festzulegen – den Beschluss fasste, „diese Angelegenheit fortan im Auge zu behalten“. ⁷³ Dabei blieb es – ungeachtet einer neuerlichen kaiserlichen Grundsatzenscheidung für eine Austragung im Jahr 1870 – bis zu einer neuerlichen Regierungsinitiative in Form eines Antrags des damaligen Handelsministers Pretis zur Durchführung ei-

⁶⁹ Siehe dazu HÖBELT, Chabrus-Grafen, 254; außerdem auch RUMPLER, Parlament und Regierung, 917.

⁷⁰ RICHTER, Betrachtungen über die Weltausstellung im Jahre 1867, 61 f.; zur Reise Kaiser Franz Josephs nach Paris im Herbst 1867 siehe u. a. den Artikel Oesterreich und Frankreich in NEUE FREIE PRESSE (A.) Nr. 1149 v. 2. 11. 1867; zur Vorgeschichte und Planung der Wiener Weltausstellung generell siehe u. a. PEMSEL, Wiener Weltausstellung, 15–20; außerdem ROSCHITZ, Weltausstellung, 43–46; WELT AUSSTELLEN.

⁷¹ MR. II v. 26. I. 1863/III, ÖMR. V/5, Nr. 316; zu Wickenburg siehe ADLGASSER, Die Mitglieder der österreichischen Zentralparlamente 1848–1918 2: 1393 f.

⁷² MR. v. 30. 6. 1863/III und MR. v. 13. 7. 1863/VII, beide DIE PROTOKOLLE DES ÖSTERREICHISCHEN MINISTERRATES 1848–1867 [weiterhin zit. als ÖMR.] V/6: Die Ministerien Erzherzog Rainer und Mensdorff, 4. Mai 1863–12. Oktober 1863, 6, bearb. und eingeleitet von Thomas KLETEČKA – Klaus KOCH (Wien 1989), Nr. 368 und Nr. 373.

⁷³ MR. v. 14. 3. 1864/II, ÖMR. V/7, Nr. 455; zu Kalchberg siehe ÖSTERREICHISCHES BIOGRAPHISCHES LEXIKON 1815–1950, 3 (Wien 1962) 190 f.

ner Weltausstellung in Wien 1873.⁷⁴ Vor dem Hintergrund des Wirtschaftsaufschwunges der Gründerzeit und des Pariser Erfolges von 1867 hatte das Thema im Frühjahr 1870 auf einmal an Aktualität gewonnen und dementsprechend auch im Ministerrat wieder Einzug gehalten.⁷⁵ Den entscheidenden Impuls für die Beendigung der Untätigkeit des cisleithanischen Bürgerministeriums und des Ministeriums Potocki hatte der Industrielle und Präsident der Niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer Franz v. Wertheim⁷⁶ geliefert, wobei der Hinweis auf ein in Planung befindliches Konkurrenzprojekt in London eine wesentliche Rolle für die nun einsetzende Dynamik spielte. Der entscheidende Erlass des Kaisers für die definitive Veranstaltung einer Weltausstellung in Wien im Jahr 1873 war schließlich das Ergebnis einer Sitzung des Ministerrats Mitte Mai 1870.⁷⁷ Das Kaiserhaus stand dem Weltausstellungsprojekt übrigens von Anfang an grundsätzlich sehr positiv gegenüber, auch wenn Franz Joseph selbst ansonsten eher weniger Affinität zum technischen Fortschrittsglauben erkennen ließ und ihm derartige Spektakel einigermaßen wesensfremd gewesen sein dürften. Im Gegensatz dazu hatte der vielen geradezu als Parvenu erscheinende Napoleon III. die jüngste Pariser Ausstellung als glanzvolle Inszenierung seines dynastisch kaum legitimierten „Zweiten Kaiserreiches“ über die Weltbühne gehen lassen.

Die tatsächliche Inangriffnahme der Planung und Durchführung der Wiener Weltausstellung blieb sodann dem auf das Kabinett Potocki folgenden feudalkonservativen Ministerium Hohenwart-Schäffle vorbehalten. So fand letzterer als Handels- und Ackerbauminister lediglich ein „Blatt Papier“ mit der genannten Ah. Entschließung vom 24. Mai 1870 vor.⁷⁸ Als erstes rekrutierte er einem Vorschlag des einflussreichen Niederösterreichischen Gewerbevereins folgend den Fachmann Wilhelm Schwarz-Senborn als leitenden Generaldirektor der Weltausstellung⁷⁹, was sich im Nachhinein als ausgesprochener Glücksgriff erwies. Als nächstes hatte sich die Regierung nun der Finanzierung dieser Großveranstaltung anzunehmen, was in Form eines eigenen Kreditgesetzes geschah.⁸⁰ Abgesehen davon landete das Projekt im Sommer 1871 noch mehrmals auf der Tagesordnung des Ministerrates, deren Protokolle allerdings nicht mehr erhalten sind, sodass wir keine Kenntnis von den dort stattgefundenen Diskussionen oder Kontroversen haben.⁸¹ Rudimentär erhalten ist dagegen das Protokoll der letzten Sitzung dieses Kabinetts zu diesem Thema, wo konkret die Bestellung einer

⁷⁴ WIENER ZEITUNG Nr. 49 v. 17. 2. 1866 und Nr. 87 v. 13. 4. 1866; zum entsprechenden Antrag Pretis v. 21. 5. 1870, HHSTA., Kab. Kanzlei, KZ. 1995/1870 siehe auch PEMSEL, Wiener Weltausstellung, 18.

⁷⁵ Die entscheidenden Ministerratsprotokolle des Frühjahrs 1870 – MR. I v. 21. 4. 1870/IV, MR. v. 12. 5. 1870/IV, MR. v. 15. 5. 1870/II, MR. II v. 25. 5. 1870/II und MR. I v. 30. 5. 1870/I, alle CMR. II, Nr. 359, Nr. 368, Nr. 369, Nr. 373 und Nr. 375. – sind nicht mehr erhalten.

⁷⁶ MENTSCHL – OTRUBA, Industrielle, 127 ff.

⁷⁷ MR. v. 15. 5. 1870/II, CMR. II, Nr. 369. (MRProt. nicht erhalten), sowie – unmittelbar nach der definitiv entscheidenden Ab. E. v. 24. 5. 1870, HHSTA., Kab. Kanzlei, KZ. 1995/1870 – MR. II v. 25. 5. 1870/II, CMR. II, Nr. 373. (MRProt. nicht erhalten).

⁷⁸ SCHÄFFLE, Aus meinem Leben, I 251.

⁷⁹ Nach der Ernennung Schwarz-Senborns mit Ab. Handschreiben v. 9. 1. 1871 – PEMSEL, Wiener Weltausstellung, 19, Anm. 46. – gelangte dessen Personalie in den MR. v. 22. 2. 1871/IV, CMR. II, Nr. 514. (MRProt. nicht erhalten).

⁸⁰ Gesetz v. 21. 7. 1871, womit ein Credit von 6 Millionen Gulden für die im Jahre 1873 in Wien stattfindende Weltausstellung bewilligt wird, RGBl. Nr. 87/1871; außerdem AVA., HM., WWA., Bestandsgruppe Handel WW 1873, Kart. 1; die Behandlung dieses Gesetzes im MR. I v. 8. 4. 1871/IV und im MR. v. 10. 7. 1871/IV, CMR. II, Nr. 537 und Nr. 571. (beide MRProt. nicht erhalten).

⁸¹ MR. II v. 12. 7. 1871/I, MR. v. 21. 7. 1871/VII und MR. v. 26. 7. 1871/I, CMR. II, Nr. 573, Nr. 579 und Nr. 582. (sämtliche MRProt. nicht erhalten).

Weltausstellungskommission, die Ernennung deren Mitglieder und das Organisationsstatut – offenbar weitgehend friktionsfrei – besprochen wurde.⁸² Jedenfalls bezeichnete Schöffle die Weltausstellungsangelegenheiten später als die „widerwärtigsten“ seiner Amtszeit.⁸³

Im nun vorliegenden Band befasste sich das neue Ministerium Auersperg zu Jahresbeginn 1872 erstmals mit dem Thema „Weltausstellung“, das jetzt regelmäßig in allen möglichen Varianten auf der Tagesordnung der Ministerratssitzungen auftauchte. Zunächst ging es dabei lediglich um die Komplettierung der Weltausstellungskommission durch die neuen Regierungsmitglieder.⁸⁴ Einen legislativen Teilaspekt der Planungsarbeiten für die Weltausstellung stellte sodann – dem Beispiel Frankreichs und Englands folgend – der patent-, muster- und markenrechtliche Schutz der Ausstellungsgegenstände in Form eines entsprechenden Gesetzes dar, womit sich der Ministerrat wiederholt befasste. Explizit eingebunden wurde dabei die Regierung Ungarns, das durch den Bau eines eigenen Ausstellungspavillons im Wiener Prater gesondert vertreten sein sollte.⁸⁵ Weitgehender Konsens herrschte im Ministerrat bezüglich der Beschickung der Weltausstellungslokkommissionen aus den einzelnen Kronländern und der Nominierung weiterer Persönlichkeiten aus der Wirtschaft, Verwaltung, Kultur, Wissenschaft und Forschung für die Weltausstellungszentralkommission.⁸⁶

Für Potential zum Skandal, jedenfalls aber für die Gefahr eines „üblen Eindrucks“ in der Öffentlichkeit sorgte die zunächst kolportierte Zuweisung einer Subvention aus Weltausstellungsmitteln für ein internationales Pferdewettrennen anlässlich der Weltausstellung von Seite Schwarz-Senborns, womit sich der Ministerrat Ende März zu befassen hatte. Schlagartig wurde der Regierung dadurch bewusst, dass sie dem Generaldirektor kraft des Organisationsstatuts „die uneingeschränkste Vollmacht“ bezüglich der finanziellen Mittel des Weltausstellungsfonds in die Hände gelegt hatte. Zwar vermeinte Banhans bald darauf bezüglich dieser fragwürdigen Subvention Entwarnung geben zu können, das grundsätzliche Problem blieb jedoch bestehen und verlangte nach einer Lösung, ohne die Planungs- und Gestaltungs-freiheit Schwarz-Senborns allzu sehr einzuschränken.⁸⁷

Damit gelangt die Betrachtung allerdings an die zentrale Frage im Vorfeld der Weltausstellung – die Finanzierung: Vorderhand lieferte das erwähnte Kreditgesetz über sechs Millionen Gulden noch die Basis dafür, doch bereits im Laufe des Jahres 1872 wurde klar, dass dieser finanzielle Rahmen nicht – wie ursprünglich veranschlagt – sämtliche Kosten der Veranstaltung decken würde. Außerdem war Wien bautechnisch für dieses Großereignis nur mangelhaft vorbereitet. So war die Gestaltung der Ringstraße mit ihren repräsentativen Prachtbauten noch lange nicht abgeschlossen, weshalb sich dem internationalen Publikum „eher das

⁸² *MR. v. 11. 9. 1871/IV*, CMR. II, Nr. 596; außerdem *MR. II v. 8. 1. 1872/I*, Anm. 2.

⁸³ PEMSEL, Wiener Weltausstellung, 19.

⁸⁴ *MR. II v. 8. 1. 1872/I*.

⁸⁵ *MR. v. 27. 1. 1872/III*, *MR. II v. 25. 3. 1872* und *MR. v. 10. 11. 1872/II*; das im Herbst schlussendlich beschlossene Gesetz v. 13. 11. 1872 über den zeitweiligen Schutz der auf der Weltausstellung des Jahres 1873 in Wien zur Ausstellung gelangenden Gegenstände und die dazugehörige Vollzugsvorschrift v. 15. 11. 1872 in RGBl. Nr. 159/1872; und RGBl. Nr. 160/1872; zur Errichtung eines eigenen Ausstellungspavillons für die ungarische Reichshälfte, HHSTA., Kab. Kanzlei, KZ. 4673/1872.

⁸⁶ *MR. v. 31. 1. 1872/V* und *VI*, sowie zur personellen Ergänzung der Landeskommisionen auch *MR. II v. 1. 5. 1872/IV*.

⁸⁷ *MR. v. 22. 3. 1872/I* und *MR. v. 17. 4. 1872/V*; damit war diese Angelegenheit jedoch noch nicht erledigt, so dass sich der Ministerrat auch noch im *MR. I v. 8. 7. 1872/VI*, *MR. v. 21. 8. 1872/VIII* und im *MR. v. 13. 11. 1872/IX* damit zu befassen hatte; siehe dazu auch die entsprechende Meldung in der WIENER WELTAUSSTELLUNGS-ZEITUNG Nr. 25 v. 21. 3. 1872.

Bild einer Baustelle als das einer neuen Weltstadt“ bieten sollte.⁸⁸ Da man angesichts dieses Umstandes im Jahr 1872 nun hastig die Errichtung des Kunsthistorischen und des Naturhistorischen Museums, des k. k. Hoftheaters, des Parlamentsgebäudes, des Rathauses, der Universität und der Börse in Angriff nahm, lieferte man der seit dem Ausgleich von 1867 prosperierenden Wirtschaft zwar zusätzliche Impulse, doch strapazierte man das Budget und heizte zudem noch das Spekulantentum an, was sich schon bald im Börsenkrach von 1873 rächen sollte. Jedenfalls waren die für die Weltausstellung zur Verfügung gestellten Finanzmittel bereits Ende Oktober 1872 erschöpft, sodass sich die Regierung zu Jahresende erneut dem Problem der Finanzierung in Form eines Nachtragskredits zuwenden musste, der die Gesamtkosten in Summe alleine für das laufende Jahr mehr als verdoppelte.⁸⁹ Der als eigenwillig und bürokratiefeindlich geltende Schwarz-Senborn verwies in diesem Zusammenhang auf eine ganze Reihe von technischen-logistischen Begründungen für die Kostenexplosion, während sich Banhans und seine Ressortkollegen der politischen Verantwortung durch den Hinweis auf die seinerzeitige Fehlkalkulation der Vorgängerregierung entziehen konnten.⁹⁰

In den Bereich der Finanzierung der Weltausstellung fällt schlussendlich auch eine an sich eher unbedeutende Frage, die den Ministerrat im vorliegenden Band allerdings über Gebühr beschäftigte – die Debatte um die Erhöhung des jährlichen Budgets für den Ah. Hofstaat. Ende Jänner 1872 beschäftigte sich das neue Kabinett Auersperg erstmals mit dieser Angelegenheit im Rahmen des Ministerrates. Obwohl diese eigentlich bis zum Ende des Jahres 1879 gesetzlich bereits eindeutig geregelt war, nahm der Leiter des k. k. Obersthofmeisteramtes Konstantin Prinz zu Hohenlohe-Schillingsfürst die Wiener Weltausstellung zum willkommenen Anlass, um nun beharrlich auf eine Erhöhung der Hofstaatsdotation zu drängen.⁹¹ Ganz offensichtlich zierte sich die ungarische Regierung zunächst und trachtete, die Forderung wenigstens bis in den Herbst hinein verzögern zu können. So reagierte der magyarische Ministerpräsident Menyhért Graf Lónyay auf das heftige Drängen Wiens mit dem unmissverständlichen Hinweis darauf, „dass die Erhöhung der Hofstaatsdotation mit der Wirksamkeit auf zehn Jahre – über Anregung des Obersthofmeisteramtes – erst vor kaum zwei Jahren durch den gegenwärtigen Reichstag beschlossen“ und von Franz Joseph genehmigt worden sei, weshalb es jetzt schwierig wäre, „die nochmalige Erhöhung nach so kurzer Zeit vor demselben Vertretungskörper zu motivieren, zumal die Verhältnisse sich seit jener Zeit nicht wesentlich verändert haben, und weil somit bei dieser Verhandlung zu Diskussionen Anlass gegeben werden würde, welchen dermalen angesichts der durch die Regierung noch im Laufe dieser Session durchzuführen beabsichtigten anderweitigen dringenden Gegenständen vorzubeugen wäre.“ Daher bedauere die ungarische Regierung, dem Wunsche des Ersten Obersthofmeisters bzw. dem Vorschlag des cisleithanischen Ministeriums nicht nachkommen zu können. Allerdings könnte „diese Frage etwa erst im Laufe der nächsten Reichtagssession wieder aufgenommen werden, wo jedenfalls mehr Aussicht als jetzt auf ei-

⁸⁸ PEMSEL, Die Wiener Weltausstellung von 1873, 15; LACMANOVIĆ-HEYDENREUTER, Dalmatien in Wien, 243 ff.

⁸⁹ MR. v. 31. 10. 1872/I, MR. v. 16. 11. 1872/I, MR. II v. 7. 12. 1872/I und MR. v. 16. 12. 1872/I; zur der damit in Zusammenhang stehenden Debatte um die Finanzierung bestimmter Ringstraßenbauten bzw. Schönbrunn aus den Mitteln der Hofstaatsdotation oder des Wiener Stadterweiterungsfonds siehe MR. v. 8. 4. 1872/IV.

⁹⁰ PEMSEL, Wiener Weltausstellung, 20 f.

⁹¹ MR. v. 31. 1. 1872/IV; das Gesetz v. 10. 3. 1870 betreffend die Dotation zur Erhaltung des Hofstaates, RG-BL Nr. 26/1870; zu Hohenlohe siehe ADLGASSER, Die Mitglieder der österreichischen Zentralparlamente 1848–1918 I: 473.

nen Erfolg vorhanden sein dürfte.⁹² Dieser ungarischen Inszenierung folgte daraufhin ein formaler Rückzieher des Monarchen. Formal forderte er nun von Auersperg, auch die cisleithanische Erhöhung der Hofstaatsdotations zurückzunehmen. Er ließ sich allerdings schnell von diesem überzeugen, dass die Mehrforderungen des Obersthofmeisters begründet und notwendig seien.⁹³ Ohne ungarisches Pendant brachte Pretis noch im Juni 1872 eine entsprechende Gesetzesvorlage im österreichischen Reichsrat ein, die diesen auch umgehend pasierte und bereits Ende des Monats sanktioniert werden konnte, womit dieses Dauerthema zumindest in der österreichischen Reichshälfte erledigt war.⁹⁴

Eisenbahnfragen

Wesentlich besser gerüstet für die Weltausstellung als in Bezug auf die bauliche Infrastruktur war Wien hinsichtlich seiner Verkehrsanbindung. So konnte die Haupt- und Residenzstadt der Monarchie – abgesehen von einem relativ gut ausgebauten Straßennetz – durch ein halbes Dutzend, aus sämtlichen Himmelsrichtungen zusammenlaufenden Hauptbahnen erreicht werden: Es waren dies die Kaiser-Franz-Joseph-Bahn aus Böhmen, die Nordwestbahn aus Mähren, die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn ebenfalls aus Mähren und Schlesien, die Kaiserin-Elisabeth-Westbahn aus Salzburg und Bayern, die Südbahn aus Triest und die Südöstliche- sowie Wien–Neu Szönyer Linie der österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft aus Ungarn. Im Zeitraum des Wirtschaftsaufbruchs seit dem Ausgleich von 1867 hatte sich die Gesamtlänge des Schienennetzes Österreich-Ungarns mehr als verdoppelt und so die Anbindung an das europäische Verkehrsnetz vollzogen.⁹⁵ Die zweite Phase der staatlich garantierten Privatbahnen erlebte in diesen Jahren eine Hochkonjunktur, die erst mit dem Börsenkrach 1873 enden und durch eine Rückkehr zum Staatseisenbahnsystem abgelöst werden sollte. Dem entsprechend häufig und regelmäßig standen daher in diesen Jahren alle möglichen – realisierte und nichtrealisierte – Eisenbahnprojekte auf der Tagesordnung des Ministerrates. Fragen der Streckenführung, der technischen Realisierung, der Finanzierung, der Konzessionierung und schließlich der Finalisierung wurden dabei ebenso erörtert wie der militärische Wert, der – neben den wirtschaftlichen Überlegungen – stets auch eine gewichtige Rolle spielte.⁹⁶ So freilich auch im vorliegenden Band.

⁹² *MR. v. 27. 2. 1872/I; zum Drängen Wiens auf eine rasche Antwort Budapests davor bereits MR. v. 23. 2. 1872/III und MR. v. 24. 2. 1872/XI.*

⁹³ *MR. v. 19. 4. 1872/I; siehe dazu auch den eine Erhöhung der Hofstaatsdotations rechtfertigenden Bericht des Ersten Obersthofmeisters an die interministerielle Kommission v. 8. 5. 1872, HHSTA., Kab. Kanzlei, KZ. 1936/1872.*

⁹⁴ *Siehe dazu MR. v. 27. 5. 1872/VIII, MR. v. 2. 6. 1872/X, MR. v. 6. 6. 1872/II und schließlich MR. v. 17. 6. 1872/I; mit Ab. E. v. 10. 6. 1872 auf seinen Vortrag v. 6. 6. 1872 erhielt Pretis die Genehmigung zur parlamentarischen Regierungsvorlage, FA., FM., Präs. 2511/1872, was sodann unverzüglich am 12. 6. 1872 erfolgte, PROT. REICHSRAT AH. (43. Sitzung) 888 und PROT. REICHSRAT HH. 17. 6. 1872 (16. Sitzung) 199; nachdem das Gesetz vom Parlament im Eiltempo verabschiedet worden war, PROT. REICHSRAT AH. 15. 6. 1872 (46. Sitzung) 981 und HH. 21. 6. 1872 (17. Sitzung) 216, erhielt es am 28. 6. 1872 die Ab. Sanktion, FA., FM., Präs. 2863/1872, worauf es in RGL. Nr. 110/1872 publiziert wurde; weiteres Material hierzu in FA., FM., Präs. 2247/1872, Präs. 2436/1872, Präs. 2437/1872, Präs. 2734/1872, Präs. 2781/1872 und Präs. 3153/1872; zum entsprechenden Gesetzentwurf im ungarischen Reichstag, HHSTA., Kab. Kanzlei, KZ. 3543/1872.*

⁹⁵ BIRK, Bauliche Entwicklung, 266; dazu außerdem LEIN, Einleitung, CMR. II, LXXXII–LXXXVIII.

⁹⁶ *In diesem Zusammenhang ersuchte Reichskriegsminister FML. Franz Kuhn Erh. v. Kubnenfeld mit Vortrag v. 26. 3. 1872 um Ah. Einflussnahme auf alle das Eisenbahnwesen der Monarchie betreffenden Verhandlungen im militärischen Interesse, worauf der Kaiser mit Ab. E. v. 28. 3. 1872 die beiden Ministerpräsi-*

a) Die galizischen Eisenbahnprojekte

Sämtliche Projekte zur Verbindung Galiziens mit dem ungarischen Eisenbahnnetz über den Karpatenbogen befanden sich im Zeitraum dieses Bandes in einem Durchgangs- bzw. Planungsstadium. Mehrere Streckenführungen wurden diskutiert: dazu zählte vor allem eine Linie von Lemberg, das sich in den 60er Jahren durch Verbindungsbahnen nach Krakau im Westen (1861), Czernowitz im Südosten (1866) und Brody im Osten (1869) als regionaler Verkehrsknotenpunkt etabliert hatte, nach Stryj mit der Option einer Weiterführung nach Munkács in Ungarn und einer Zweigbahn nach Stanislaw. Die Konzession dafür war am 22. Oktober 1871 an ein privates Konsortium erteilt worden, welches Mitte Februar 1872 zu diesem Zweck eine Aktiengesellschaft mit dem Namen „k. k. priv. Erzherzog-Albrecht-Bahn“ gründete. Eröffnet wurde die Eisenbahnlinie Lemberg–Stryj nach relativ rascher Bauzeit am 16. Oktober 1873, die Verbindung nach Stanislaw am 1. Jänner 1875. Die angestrebte Weiterführung nach Ungarn durch den Beskid-Tunnel konnte jedoch erst 1887 vollendet werden.⁹⁷

In Bau befindlich war außerdem die – wegen der Festungsanlage vor allem auch strategisch relevante – Strecke Przemyśl–Łupków der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahngesellschaft, die dafür bereits 1869 die Konzession erhalten hatte und die nun aufgrund von „unliebsamen Umständen“ und „schwierigen Bauverhältnissen“ in finanzielle Schieflage geraten war. Deshalb sah sich der Ministerrat genötigt, einigen Forderungen – darunter eine Erhöhung der staatlichen Garantiesumme – zuzustimmen, worauf die erste Teilstrecke bis Chyrów im Frühjahr 1872 fertig gestellt und in Betrieb genommen werden konnte.⁹⁸ Der technisch schwierige Łupkówer-Tunnel konnte dagegen erst im Frühjahr 1874 mit finanzieller Unterstützung Österreichs und Ungarns eröffnet werden.

Mit der Linie Tarnów–Leluchów mit einer Abzweigung von Grybów nach Zagórz befand sich im ersten Halbjahr 1872 eine weitere Transversalbahn – so die zeitgenössische Bezeichnung – von Galizien nach Ungarn im Vorbereitungsstadium. Anfang Februar konnte Bahnhans seinen Ressortkollegen zu diesem Projekt berichten, dass er einen entsprechenden Gesetzentwurf vorbereitet und dem Reichskriegsminister zur Einsicht vorgelegt habe. Angesichts der militärischen Bedeutung der galizischen Verbindungsbahnen nach Ungarn war

denen Auersperg und Lónyay anwies, dass vor jeder entsprechenden Beschlussfassung das Einvernehmen mit Reichskriegsministerium hergestellt werden müsse, KA., MKSM. 34–1/6/1872 und KA., MLV., Präs. 121/1872; außerdem AVA., VA., HM., Präs. 355/1872 (= III E, Kart. 13).

⁹⁷ *Siehe dazu die sehr detaillierte Arbeit von NABRDALIK, Galizische Eisenbahnen, 161–168; die Konzessionsurkunde v. 22. 10. 1871, RGBL. Nr. 135/1871; siehe dazu bereits MR. v. 21. 10. 1871/II, CMR. II, Nr. 606; das Statut der Gesellschaft wurde im MR. II v. 11. 1. 1872/IV behandelt, Details zur staatlichen Zinsengarantie im MR. II v. 18. 3. 1872/VI; über die ganz darnieder liegende Linie Munkács–Stryj verlangte der Kaiser bereits im MR. v. 19. 2. 1872/VI Auskunft.*

⁹⁸ *Zur Konzessionserteilung 1869 siehe bereits MR. v. 23. 2. 1869/I, CMR. II, Nr. 189 (MRProt. nicht erhalten), sowie MR. v. 15. 5. 1869/XI und MR. v. 25. 8. 1869/V, CMR. II, Nr. 225 und Nr. 252; die Debatte um die Erhöhung der staatlichen Garantiesumme für die Przemyśl–Łupkówer Eisenbahn im MR. II v. 14. 12. 1871/I, die Behandlung eines Gesetzentwurfs über die Wirksamkeit der Staatsgarantie ab der Betriebsöffnung der Teilstrecke Przemyśl–Chyrów im (nicht erhaltenen) MR. v. 9. 3. 1872/IX; zum Garantiesystem siehe außerdem LEIN, Einleitung. CMR. II, LXXXII ff.*

letzteres eine gebräuchliche und vom Kaiser immer wieder geforderte Praxis.⁹⁹ Daher verwies Horst in diesem Zusammenhang auch auf das Bedrohungsszenario durch die „außerordentlichen Fortschritte des Bahnbaues in Russland“, die Österreich unter Zugzwang brächten. Aber auch aus ökonomischer Sicht betrachtete die Regierung diese Eisenbahnlinie als „vielleicht eine der besten in Galizien“.¹⁰⁰ Ungeachtet dessen begegnete Banhans dem Drängen des Kaisers und der Armee auf „das ehestmögliche Zustandekommen“ dieser Linie mit Bedenken.¹⁰¹ Die Tarnów-Leluchówer Bahn wurde dann zwar Ende Juni offiziell sanktioniert, allerdings nach erheblichen Verzögerungen als Folge des Börsenkrachs erst vier Jahre später und zu allem Überflus noch dazu auf Staatskosten fertiggestellt.¹⁰²

Abschließend ist im Kontext mit den galizischen Eisenbahnprojekten im ersten Halbjahr 1872 ein Umstand bemerkenswert: sie waren – im Gegensatz zum Straßenbau – nie auch nur ansatzweise Gegenstand der bereits geschilderten „Tauschhandelspolitik“ zwischen dem Kronland und der Regierung.

b) Die dalmatinischen Eisenbahnprojekte

Während also an der nördlichen Peripherie des Reiches – maßgeblich auch aus militärischen Gründen – an der Erschließung und Integration durch die Eisenbahnen gearbeitet wurde, blieb der äußerste Süden mit Dalmatien ein Stiefkind des goldenen Zeitalters des Eisenbahnbaues. Im Gegensatz zum Rest der Habsburgermonarchie erwies sich der Ausgleich von 1867 für Dalmatiens verkehrsmäßige Anbindung keineswegs als Initialzündung. Ganz im Gegenteil – das staatsrechtlich nun gleichgestellte Ungarn blockierte nämlich die für den cisleithanischen Teil der Monarchie gewinnversprechende Hafenanbindung Splits an das Eisenbahnnetz, um den „eigenen“ Hafen Fiume/Rijeka vor Konkurrenz zu schützen. Zu dieser protektionistischen Haltung Ungarns kamen aber noch weitere Gründe hinzu, die Dalmatien eisenbahntechnisch dermaßen ins Hintertreffen geraten ließen: Zum einen spielt hier die entlegene geografische Lage und die gebirgige Struktur des Landes eine Rolle, zum anderen waren dafür die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen – geringes Steueraufkommen und mangeln-

⁹⁹ *MR. I v. 8. 2. 1872/VIII; die daraufhin von der einflussreichen Militärkanzlei verfasste Stellungnahme unterstrich die Dringlichkeit des Bahnprojekts, weshalb sie auch schon bald darauf urgierte, über den Stand der Verhandlungen und die Sicherstellung des Projekts in Kenntnis gesetzt zu werden*, KA., MKSM. 34–1/24/1872 und MKSM. 34–1/33/1872; außerdem die diesbezügliche Korrespondenz zwischen Banhans und Kuhn in KA., MLV., Präs. 170/1872.

¹⁰⁰ *MR. v. 23. 3. 1872/I.*

¹⁰¹ *Dieser Wortlaut des Kaisers in der Ab. E. v. 10. 1. 1872, die auf den Vortrag Banhans v. 3. 1. 1872 mit dem Bericht der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen v. 27. 12. 1871 über den Stand der Trassierungsarbeiten und Projektverbesserungen ergangen war*, KA., MKSM. 34–1/1/1872.

¹⁰² NABRDALIK, Galizische Eisenbahnen, 116; *das Gesetz v. 29. 6. 1872 betreffend die Herstellung einer Lokomotiv-Eisenbahn von Tarnów an die ungarische Landesgrenze bei Leluchów mit einer Abzweigung von Grybów nach Zagórz*, RGBL. Nr. 106/1872; *statt der tatsächlich dann vier Jahre in Anspruch genommenen Bauzeit, war Banhans im MR. v. 23. 2. 1872 noch von einer zweieinhalb jährigen Dauer ausgegangen; zur Eröffnung wählte man mit dem 18. 8. 1876 symbolisch zwar Kaisers Geburtstag, doch das Ereignis selbst verlief äußerst formlos und unspektakulär*, NEUE FREIE PRESSE (M.) Nr. 4303 v. 18. 8. 1876; außerdem CENTRALBLATT FÜR EISENBAHNEN UND DAMPFSCIFFAHRT DER OESTERREICHISCH-UNGARISCHEN MONARCHIE Nr. 93 v. 26. 8. 1876.

de Investitionskapazität von privater Seite – verantwortlich. So blieb der Eisenbahnbau in Dalmatien allenfalls ein politisches und bedingt auch strategisches Entwicklunghilfeprojekt der Wiener Regierung.¹⁰³

Wiederholt ergriffen daher dalmatinische Abgeordnete im Reichsrat die Initiative, um die Eisenbahnbindung ihres Landes an den Rest der Monarchie zu forcieren: Dabei reichten die Argumente eben von der Sicherstellung der „Großmachtstellung Österreichs“ im adriatischen Meer bis zur Bewahrung Dalmatiens vor „dem materiellen und geistigen Rückschritte“.¹⁰⁴ Ganz konkret war dazu die Forderung nach einer entsprechenden Gesetzesvorlage, nachdem die Regierung eine solche im Frühjahr 1869 bereits erbracht, später aber wieder zurückgezogen hatte.¹⁰⁵ Aktiv wurden u. a. auch die Gemeindevertretungen der Landeshauptstadt Zara und von Sebenico, die sich direkt an den Kaiser mit dem Ersuchen wandten, in einen solchen Gesetzentwurf gleichzeitig auch ihre (Hafen-)Städte einzubeziehen, was zufolge einer vorliegenden Machbarkeitsstudie der Generaldirektion der österreichischen Eisenbahnen „einer späteren Zukunft vorbehalten bleiben sollte“.¹⁰⁶ Neuere technische Erhebungen zufolge einer kaiserlichen Anordnung vom Frühjahr 1871 ließen die Erfüllung dieses Wunsches nun zwar realistischer erscheinen als zuvor, doch ein wirklich über die gute Absicht hinausgehendes Ergebnis erzielte der Ministerrat auch dieses Mal nicht.¹⁰⁷ Seit geraumer Zeit kursierten dazu überdies Gerüchte um „Intrigen in der Verschleppung der Eisenbahn für Dalmatien“, in deren Brennpunkt die Presse den „Messias der dalmatinischen Eisenbahn“ Wilhelm v. Nördling wählte.¹⁰⁸ Bevor Banhans noch dem Auftrag des Kaisers nachkommen konnte, die Gemeindepitionen in irgendeiner Form zu erledigen, versuchte Ljubiša die Früchte des regierungsfreundlichen Abstimmungsverhaltens der dalmatinischen Abgeordneten zum Notwahlgesetz zu ernten, indem er gleich in der nächsten Sitzung des Reichsrates eine Interpellation an die Regierung richtete, ob diese vorhabe, noch in der laufenden Reichsratssession einen Gesetzentwurf hinsichtlich der dalmatinischen Eisenbahn einzubringen bzw. ob diese denn überhaupt „geneigt wäre, den Bau benannter Eisenbahn in Angriff zu nehmen?“ Banhans Beantwortung fiel ebenso wohlwollend wie nichtssagend aus, ganz dem neuen Regierungskurs gegenüber dem parlamentarisch willfähigen Dalmatien entsprechend. Einmal mehr versicherte er die Entschlossenheit der Regierung eine Gesetzesvorlage

¹⁰³ Siehe dazu LACMANOVIĆ-HEYDENREUTER, Dalmatien in Wien, 237–253; MECHTLER, Dalmatien; außerdem bereits MR. v. 30. 4. 1863/IV, ÖMR. V/5, Nr. 348.

¹⁰⁴ Interpellation des dalmatinischen Abgeordneten Luigi Frh. v. Lapenna – ADLGASSER, Die Mitglieder der österreichischen Zentralparlamente 1848–1918 I: 678 – v. 10. 2. 1870 in PROT. REICHSRAT AH. (19. Sitzung) 343 f.

¹⁰⁵ Interpellation des dalmatinischen Abgeordneten Christian Kotz v. Dobř – ADLGASSER, Die Mitglieder der österreichischen Zentralparlamente 1848–1918 I: 617 – v. 28. 3. 1870 in PROT. REICHSRAT AH. (39. Sitzung) 935; AVA., VA., HM., Präs. 452/1872 (= III E, Kart. 13); KA., MKSM. 34–1/40/1872.

¹⁰⁶ MR. I v. 18. 1. 1872/V; dazu außerdem CENTRALBLATT FÜR EISENBAHNEN UND DAMPFSCIFFFAHRT DER OESTERREICHISCH-UNGARISCHEN MONARCHIE Nr. 32 v. 23. 4. 1870; und TROPFAUER ZEITUNG Nr. 73 v. 30. 3. 1870.

¹⁰⁷ MR. I v. 18. 1. 1872/V; die entsprechende Ab. E. v. 15. 4. 1871 in HHSTA., Kab. Kanzlei, KZ. 1190/1871; dazu hatten zuvor bereits Beratungen im MR. I v. 4. 12. 1870/II und im MR. v. 25. 3. 1871/IV, CMR. II, Nr. 483 und Nr. 531. (beide MRProt. nicht erhalten) stattgefunden.

¹⁰⁸ DAS VATERLAND Nr. 113 v. 25. 4. 1871 und Nr. 116 v. 28. 4. 1871; zum bautechnischen Konsulenten des Handelsministeriums Wilhelm v. Nördling siehe auch MR. II v. 18. 3. 1872/V.

„zur Sicherstellung der dalmatinischen Eisenbahn zur verfassungsmäßigen Behandlung einzubringen“, sobald die neuerlichen „Trassierungs- und Projektverfassungsarbeiten [...] noch im Laufe dieses Sommers zu Ende geführt werden“.¹⁰⁹

Tatsächlich legte der Handelsminister Ende des Jahres 1872 den langersehnten Gesetzentwurf zur Herstellung einer Eisenbahn von Split nach Knin nebst Abzweigungen vor.¹¹⁰ Doch damit nicht genug, musste Banhans bereits Anfang März 1873 – also noch vor der Zäsur des Börsenkrachs – um eine nachträgliche Erhöhung der für die dalmatinische Eisenbahn beanspruchten Maximalgarantie des Staates ansuchen, was ihm zwar gewährt wurde, das Projekt aber mittelfristig nicht mehr retten konnte.¹¹¹ So konnte die – dann zur Gänze ärarische – „k. k. Dalmatiner Staatsbahn“ die Strecke zwischen Split und Siverić mit einer Zweigbahn von Perković nach Sebenico letztendlich erst 1877 als erste Normalspurbahn Dalmatiens in Betrieb nehmen, wobei Zara überhaupt nicht mehr im Spiel war. Die Verlängerung bis Knin nahm daraufhin noch einmal mehr als ein Jahrzehnt in Anspruch und markierte zugleich auch den letzten Eisenbahnbau im Kronland Dalmatien. Der weitere Anschluss an Kroatien und damit die Anbindung an das Eisenbahnnetz der Monarchie kam bis zu deren Zerfall 1918 nicht mehr zustande, weshalb der Wunsch Dalmatiens eine Utopie der Peripherie blieb.¹¹²

c) Die Salzburg–Tiroler-Bahn

Als Salzburg–Tiroler-Bahn, oder früher auch „Gisela-Bahn“ bezeichnet man den heute zur Westbahn zählenden Streckenabschnitt von Salzburg nach Hallein, Bischofshofen, St. Johann im Pongau, Schwarzach–St. Veit, Zell am See, Hochfilzen, St. Johann in Tirol, Kitzbühel und durch das Brixental nach Wörgl. Notwendig war diese Linie durch den Umstand, dass Tirol mit der Eisenbahn von Wien aus nur über bayerisches Gebiet, das heute so genannte „große deutsche Eck“, zu erreichen war, was mit dem Ausscheiden Österreichs aus dem Deutschen Bund nach 1866 zunehmend als unhaltbarer Zustand empfunden wurde. Zudem sollte diese Bahn das Bindeglied zwischen der Kaiser-Franz-Josephs-, Kaiserin-Elisabeth- und der Kronprinz-Rudolf-Bahn werden. Das erste Teilstück von Salzburg nach Hallein war bereits Mitte Juli 1871 eröffnet worden.¹¹³

¹⁰⁹ MR. v. 29. 2. 1872/VI; zum Abstimmungsverhalten der dalmatinischen Abgeordneten zum Notwahlgesetz siehe bereits Anm. 49; die Interpellation Ljubišas in PROT. REICHSRAT AH. 23. 2. 1872 (16. Sitzung) 236; deren Beantwortung in PROT. REICHSRAT AH. 1. 3. 1872 (18. Sitzung) 264; dazu außerdem AVA., VA., HM., Präs. 452/1872 (= III E, Kart. 13) und KA., MKSM. 34–1/40/1872; Fortsetzung dieses Gegenstandes im MR. v. 31. 3. 1873/XV, MR. v. 4. 4. 1873/VII, MR. v. 7. 4. 1873/I und MR. v. 21. 4. 1873/IV.

¹¹⁰ Der entsprechende Vortrag Banhans v. 14. 12. 1872 um die Ermächtigung, diesen Gesetzentwurf zur parlamentarischen Behandlung im Reichsrat einbringen zu dürfen, wurde vom Kaiser mit Ab. E. v. 17. 12. 1872 bewilligt, HHSTA., Kab. Kanzlei, KZ. 4762/1872.

¹¹¹ Mit Ab. E. v. 10. 3. 1873 auf den Vortrag Banhans v. 6. 3. 1873 genehmigte der Kaiser die verfassungsmäßige Behandlung einer nachträglichen Erhöhung der für die dalmatinischen Eisenbahnen beanspruchten Maximalgarantierate pro Meile, HHSTA., Kab. Kanzlei, KZ. 1041/1873; nach der parlamentarischen Verabschiedung legte Banhans dieses Gesetz dem Kaiser zur Genehmigung vor, was mit Ab. E. v. 30. 4. 1873 erfolgte, HHSTA., Kab. Kanzlei, KZ. 1858/1873; RGL. Nr. 80/1873; Fortsetzung dieses Gegenstandes im MR. v. 31. 3. 1873/XV, MR. v. 4. 4. 1873/VII, MR. v. 7. 4. 1873/I und MR. v. 21. 4. 1873/IV.

¹¹² Dazu kursorisch LACMANOVIĆ-HEYDENREUTER, Dalmatien in Wien, 243 ff.

¹¹³ Siehe dazu bereits MR. II v. 2. 8. 1869/I und v. 22. 3. 1871/XI, CMR. II, Nr. 247 und 529 (letzteres nicht erhalten); zur Eröffnung der Strecke Salzburg–Hallein am 15. 7. 1871 siehe u. a. SALZBURGER ZEITUNG Nr. 160 v. 17. 7. 1871.

Anfang des Jahres 1872 stand dieses Eisenbahnprojekt im Zusammenhang mit einer entsprechenden Regierungsvorlage auf der Tagesordnung des Ministerrates, wobei recht rasch ein weitgehender Konsens über die Streckenführung erzielt werden konnte: Um den Anschluss an die Nordtiroler Bahn von Kufstein nach Innsbruck herzustellen, boten sich grundsätzlich drei Varianten an, von denen jene über die Gerlos und den Paß Thurn aus technischen und kostenmäßigen Gründen ausschieden, sodass man sich abgesehen von der außer Diskussion stehenden Trassierung von Hallein nach Bischofshofen, über St. Johann im Pongau, Schwarzach–St. Veit und Zell am See auf eine Weiterführung nach St. Johann in Tirol über Kitzbühel und anschließend durch das Brixental zum Knotenpunkt Wörgl einigte, zumal diese auch militärischerseits präferiert wurde. Wirklich bemerkenswert ist das tiefe Misstrauen gegen private Investoren und Konzessionäre, das die Debatte nun zu beherrschen begann: So sah sich Auersperg veranlasst, „die sorgfältigste Überwachung bei der Geldbeschaffung“ zu fordern, „um Übervorteilungen des Staatsschatzes und des Publikums zu begegnen, durch welche die Konzessionäre reich zu werden pflegen, bevor noch der erste Spatenstich geschehen ist“. Lasser bekräftigte dies noch, indem er pauschal urteilte, dass „Aktiengesellschaften in der Regel unter einer Decke mit der Bauunternehmung“ seien, was zur Folge habe, dass „der Staat hinterher im Wege der Zinsengarantie einen großen Teil der Baukosten nachtragen muss“. Offenbar hatte dieser Missbrauch bereits solche Ausmaße erreicht, dass der Ministerrat geschlossen seinem Unmut über die „riesigen Syndikatsgewinne“ Ausdruck verlieh, die so „in Österreich auf eine jeden honetten Menschen empörende Weise“ erzielt werden.¹¹⁴ Ebenso beachtlich ist eine andere nahezu beiläufige Feststellung Lassers, wonach es wichtig sei, „dass die Wehrkräfte aus dem Herzen Österreichs auf dieser Linie nach Tirol und Vorarlberg geschafft werden können“, da Nordtirol Österreich „für den Fall eines Krieges mit Deutschland“ eine dominierende Stellung biete. Als wäre dieses in seiner Selbstverständlichkeit und von den Ressortkollegen auch in keiner Weise konterkarierte Feindbildszenario nicht alleine schon bezeichnend genug, bediente Lasser im gleichen Atemzug das Bild vom freundlichen Nachbarn Schweiz als Handelspartner und Abnehmer ungarischen Getreides, worin „ein weiterer strategischer Wert der Bahn liege“.¹¹⁵

Massive Unterstützung wurde diesem Eisenbahnprojekt natürlich seitens der begünstigten Länder – Steiermark, Salzburg und Tirol – zuteil, bedeutete es doch eine enorme wirtschaftliche Aufwertung ländlich rückständiger Gebiete, wie dem Pongau und Pinzgau, sowie des Brixentals. Aber auch die Städte Kitzbühel und Wörgl profitierten außerordentlich, erstere als künftige Fremdenverkehrsmetropole und zweitere als Verkehrsknotenpunkt und Handelszentrum des Tiroler Unterlandes.

Nachdem der Reichsrat die entsprechende Regierungsvorlage genehmigt und das Ministerium damit grundsätzlich zur Ausschreibung dieser Bahn ermächtigt hatte, erhielt die Kaiserin-Elisabeth-Bahngesellschaft am 10. November 1872 die Konzession „zum Bau und Betrieb einer aus Obersteiermark nach Salzburg und Nordtirol führenden Lokomotiveisenbahn“, die schließlich am 30. Juli 1875 fristgerecht und im Beisein von Auersperg, Lasser und

¹¹⁴ MR. I v. 2. 1. 1872/VII; siehe dazu u. a. auch den kritischen Artikel *Das Zinsengarantiesystem in ALLGEMEINE EISENBAHN & BANK-ZEITUNG* Nr. 16 v. 21. 4. 1872; siehe dazu auch in *Hinblick auf den folgenden Börsenkrach 1873 die deutlich nationalökonomisch geprägte Darstellung von BALTZAREK*, Die Geschichte der Wiener Börse.

¹¹⁵ MR. I v. 2. 1. 1872/VII.

Chlumecký eröffnet werden konnte.¹¹⁶ Als Ironie am Rande hatte bereits wenige Tage davor ein zufällig in Gastein auf Sommerfrische weilender Gast die neue Bahn inoffiziell mit einer Probefahrt eingeweiht, freilich ohne den besagten „Kriegsfall“ zu provozieren – es war dies niemand geringerer als der Deutsche Kaiser Wilhelm I.¹¹⁷

d) Die Predilbahn

Das Projekt einer Eisenbahnverbindung von Tarvis nach Triest mit den beiden Streckenführungsvarianten entweder a) über Pontebba, Udine und Cervignano, oder aber b) mit einem Tunnel durch den Predilpass durch das Isonzotal nach Görz war erstmals bereits im Sommer 1865 im Ministerrat zur Sprache gekommen.¹¹⁸ Nach dem Verlust Venetiens als Folge des Krieges von 1866 blieb faktisch nur mehr die – inländische – Variante b) bestehen, so kostspielig und technisch aufwendig sich die damit verbundene Unterführung des Predilpasses auch zu gestalten drohte. Zu Beginn des Jahres 1868 wurde die Frage einer Verlängerung der Kronprinz-Rudolf-Bahn in Richtung Süden erneut aktuell, da von landes- und gemeindepolitischen Seite massiv für das Predilbahnprojekt lobbyiert wurde. Angesichts der Kosten war es bezeichnenderweise auch der Finanzminister, der einigermaßen gewunden festhielt, dass dieses Bahnvorhaben „möglichst werde angestrebt werden“, von einer konkreten Inangriffnahme aber „in nächster Zeit keine Rede sein könne“.¹¹⁹ Trotzdem wurde die Predilbahn in den folgenden Jahren zum Dauerthema im Ministerrat, was allerdings am Stillstand des kühnen Projekts nichts änderte, obwohl sogar der – ansonsten am Eisenbahnbau eher mäßig interessierte – Kaiser urgierte, „diese Angelegenheit unter Hinwegräumung allfälliger Hindernisse mit aller Energie zu fördern und die ehetunliche Verwirklichung [...] zu ermöglichen“.¹²⁰

Tatsächlich bestanden „allfällige Hindernisse“ – im wahren Sinne des Wortes – in Gestalt des mächtigen Predilpasses, dessen „Hinwegräumung“ immerhin das Graben eines neun Kilometer langen Tunnels bedeutete, der damit nur unwesentlich kürzer gewesen wäre als der viele Jahre später errichtete Arlbergtunnel.¹²¹ Als Erbstück ihrer Vorgängerinnen landete die Predilbahn nun auch auf der Agenda der neuen Regierung Auersperg, die sich Mitte Fe-

¹¹⁶ *Die Verabschiedung der Regierungsvorlage v. 23. 1. 1872, PROT. REICHSRAT AH. (7. Sitzung) 98 erfolgte am 1. 3. 1872 bzw. 20. 3. 1872, PROT. REICHSRAT AH. (18. Sitzung) 266 bzw. PROT. REICHSRAT HH. (9. Sitzung) 103, worauf das Gesetz auf Vortrag Banbans v. 29. 3. 1872 am 10. 4. 1872 die Ab. Sanktion erhielt, HHSTA., Kab. Kanzlei, KZ. 1373/1872; dazu auch MR. II v. 25. 3. 1872/IV und MR. v. 12. 4. 1872/XI; publiziert in R. GBL. Nr. 48/1872; zur Durchführung dieses Gesetzes bzw. zur darauf basierenden Einholung von Offerten am 6. 7. 1872 wurden fünf Bedingnishefte für die Streckenvarianten: 1) Hallein–Bischofsbafen, 2) Selzthal–Bischofsbafen, 3) Bischofsbafen–Wörgl, 4) Bischofsbafen–St. Johann in Tirol und 5) St. Johann in Tirol–Wörgl verfasst, FA., FM., Präs. 3146/1872 und Präs. 1355/1872; zuvor hatte sich der Ministerrat noch einmal mit den Details zur Finanzierung dieser Eisenbahnstrecke befasst, MR. v. 29. 2. 1872/IV; die Konzessionsurkunde v. 10. 11. 1872 publiziert in R. GBL. Nr. 170/1872; zur feierlichen Eröffnung der Gisela-Bahn siehe u. a. die WIENER ZEITUNG Nr. 177 v. 5. 8. 1875; sowie die detaillierte Artikelserie in Nr. 211–Nr. 214 v. 1.–4. 8. 1875.*

¹¹⁷ Die Eröffnung der Gisela-Bahn durch Se. Majestät den Kaiser von Deutschland titelte dazu das CENTRALBLATT FÜR EISENBAHNEN UND DAMPFSCIFFFAHRT DER OESTERREICHISCH-UNGARISCHEN MONARCHIE Nr. 77 v. 20. 7. 1875.

¹¹⁸ MR. v. 11. 8. 1865, ÖMR. VI/1, Nr. 3; RÖLL, Eisenbahnwesen, 271.

¹¹⁹ MR. v. 31. 1. 1868/VIII, CMR. II, Nr. 12.

¹²⁰ MR. v. 3. 5. 1869/XI, CMR. II, Nr. 221; siehe dazu außerdem auch LEIN, Einleitung. CMR. II, LXXXVI ff., bes. Anm. 609.

¹²¹ Siehe dazu u. a. BRUNS, Alpenpässe, 81.

bruar 1872 erstmals im Rahmen des Ministerrates des nach wie vor ungelösten Problems an. Mittlerweile war jedoch mit der Laakbahn eine neue dritte Streckenführungsvariante ins Spiel gekommen, für die sich jetzt auf landespolitischer Ebene Krain, aber auch eine Reihe von Reichsratsabgeordneten stark machten. Über diese Wendung waren die auf die Predillinie eingeschworenen Minister Banhans, Unger und Pretis sichtlich überrascht und witterten Motive „slawischer Politik“ Krains und Interessen der „Italianissimi“ dahinter. Der Finanzminister bedauerte in diesem Zusammenhang, dass man seinerzeit bei der Konzessionserteilung für die Strecke Villach–Tarvis die Weiterführung über den Predil außer acht gelassen habe.¹²² Tags darauf bekräftigte Auersperg in Anwesenheit des Kaisers, der sich persönlich über den Stand der Angelegenheit erkundigte, dass regierungskonform eine Predilbahn den Vorzug vor einer „wesentlich italienischen Interessen zu gute kommenden Laaklinie“ verdiene.¹²³

Mitte März 1872 – diese Frist hatte sich Banhans zur weiteren Prüfung dieser Frage erbeten – wurde im Ministerrat dann erstmals der militärisch-strategische Einwand gegen die Predilbahnlinie laut, an dem dieses Projekt letzten Endes dann auch scheitern sollte: So warf Horst, der sich bis dahin bedeckt gehalten hatte, jetzt auf einmal ein, dass sich der Reichskriegsminister – entgegen der Regierungslinie – schon in „früheren Äußerungen“ für eine Laak- und damit gegen eine Predilbahn ausgesprochen habe. Damit blieb Horst zunächst aber in einer isolierten Position, die er folglich diplomatisch auch dahingehend relativierte, als eine Zweigbahn von Görz in östlicher Richtung nach Idria den Zweck ebenso erfülle und er sich somit dem einhelligen Votum des Ministerrates für eine Regierungsvorlage zum Bau einer Eisenbahn von Tarvis über den Predilpass nach Görz anschließen könne.¹²⁴

Für den vorliegenden Band lässt sich damit zusammenfassend sagen, dass die Predilbahn um die Jahreswende 1871/72 mit der Udine-Variante (Pontebbabahn) zunächst zwar ein Konkurrenzprojekt losgeworden war, sich ein ebensolches allerdings umgehend mit der Laakbahn wieder eingehandelt hatte, die nicht nur auf landes- und gemeindepolitische Ebene eifrig lobbyiert, sondern zunehmend auch militärischerseits favorisiert wurde. Entscheidend für letzteres waren strategische Bedenken gegen die Predilbahn wegen der Grenznähe zu Italien, was dann zu guter Letzt auch für das Scheitern des Projekts ausschlaggebend war.

Mittelfristig hielt das Ministerium jedoch am Predilbahnprojekt fest, auch wenn die entsprechende Regierungsvorlage in der laufenden Session nicht mehr behandelt und infolge des Börsenkrachs auch weiter verschoben wurde. Aufgetaucht ist die projektierte Linie dann jedenfalls 1875, als Chlumecký – inzwischen Handelsminister – diese dem Parlament

¹²² MR. II v. 18. 2. 1872/IV; eine detaillierte vergleichende Betrachtung der Streckenvarianten a) Tarvis–Predil–Görz–Triest und b) Laak–Sessana–Servola–Triest findet sich im CENTRALBLATT FÜR EISENBAHNEN UND DAMPFSCHEFFAHRT DER OESTERREICHISCH-UNGARISCHEN MONARCHIE Nr. 34 v. 1. 5. 1872; eine Broschüre mit dem Titel Der Predil als Eisenbahnverbindung Österreichs und der angrenzenden Länder mit Triest, sowie Innerösterreichs mit Italien plus einer Kostenaufstellung über die Herstellung der Laak–Triest-Linie befindet sich in AVA., Verkehr/Eisenbahn/Kaiserin-Elisabeth-Bahn, Akten der Zentrale 1871/72, VI B, Kart. 25, 2581/1872; die Konzession für die Eisenbahnstrecke Villach–Tarvis v. 25. 11. 1871, RGBl. Nr. 144/1871; dazu bereits MR. I v. 4. 12. 1870/II, MR. I v. 3. 1. 1871/II und MR. v. 15. 11. 1871/IX, CMR. II, Nr. 483, Nr. 495 und Nr. 616. (sämtliche MRProt. nicht erhalten).

¹²³ MR. v. 19. 2. 1872/V.

¹²⁴ MR. I v. 18. 3. 1872/II; mit Ab. E. v. 22. 3. 1872 ermächtigte der Kaiser Banhans zu der mit Vortrag v. 18. 3. 1872 beantragten Einbringung eines entsprechenden Gesetzentwurfs zur parlamentarischen Behandlung, HHSTA., Kab. Kanzlei, KZ. 1101/1872, was dann auch unverzüglich erfolgte, PROT. REICHSRAT AH. 22. 3. 1872 (29. Sitzung) 595; Fortsetzung dieses Gegenstandes im MR. v. 18. 5. 1872/IV, MR. v. 2. 6. 1872/V und MR. v. 5. 6. 1872/III.

im Rahmen einer Rückkehr zum Staatseisenbahnbetrieb vorlegte. Dazu hielt er eine richtungsweisende Grundsatzrede, in der er mit dem in Misskredit geratenen Staatsgarantiesystem für den privaten Eisenbahnbau förmlich abrechnete. Während Chlumecký in diesem Zusammenhang für die Linie von Tarvis im Anschluss an die Kronprinz-Rudolf-Bahn über Predil nach Görz zur Verbindung mit der Südbahn im verfassungsmäßigen Wege einen Staatskredit beantragte, erteilte er der Pontebbabahn zunächst mangels einer Anbindung eine Absage.¹²⁵ Als diese – in Italien „Pontebbana“ genannte – Verbindung schließlich Ende 1879 dann doch realisiert wurde, erübrigte sich allerdings der wirtschaftliche Nutzen der Predilbahn, die von der Wiener Regierung zuvor noch leidenschaftlich „als Teil des Welthandels auf dem österreichischen Gebiete“ gepriesen worden war.¹²⁶ Daher gewannen fortan die erwähnten militärischen Einwände neben der Kostenfrage die Oberhand und besiegelten letzten Endes das Schicksal dieses Projekts, das den Ministerrat so viele Jahre über Gebühr beschäftigt hatte.

e) Die Arlbergbahn

Im Zusammenhang mit der Predilbahn wurde immer wieder die Arlbergbahn genannt, deren Pläne in die Frühzeit des österreichischen Eisenbahnbaues zurückreichen. Durch das Handelsembargo im deutsch-französischen Krieg 1870/71 war Vorarlberg in eine handels- und verkehrspolitische Isolation geraten, die dem Projekt einer direkten – inländischen – Eisenbahnverbindung von Tirol nach Vorarlberg eine neue Dynamik verlieh. Daher beauftragte das k. k. Handelsministerium im Juli 1871 die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, so rasch als möglich eine entsprechende technische Studie zu erstellen, die dem neuen Ministerium bereits zu Beginn des Jahres 1872 vorlag. Zu deren Begutachtung wurde unverzüglich eine Expertenkommission einberufen, die Ende Februar ein Ergebnis lieferte, das Banhans Mitte März im Rahmen eines Gesetzentwurfs zur Errichtung einer Eisenbahn von Innsbruck über Landeck und den Arlberg nach Bludenz dem Ministerrat vorlegte, was einhellige Zustimmung fand.¹²⁷ Der Zusammenhang mit der Predilbahn bestand insofern, als der Regierung klar war, dass die Errichtung der beiden ca. zehn Kilometer langen Tunnel durch den Predil bzw. Arlberg nur auf Staatskosten zu bewerkstelligen war. Als weitere Parallele zur Predilbahn spielte sie neben dieser die Hauptrolle in der großen parlamentarischen Eisenbahninitiative der Regierung im Jahr 1875.¹²⁸ Im Gegensatz zur Predil- wurde die Arl-

¹²⁵ PROT. REICHSRAT AH. 29. 10. 1875 (142. Sitzung) 4937–4945.

¹²⁶ PROT. REICHSRAT AH. 29. 10. 1875 (142. Sitzung) 4942; *die entsprechende Übereinkunft zwischen Österreich-Ungarn und Italien über die Anbindung an die Pontebbabahn v. 2. 10. 1879, publiziert in R.GBL. Nr. 153/1879 und WIENER ZEITUNG Nr. 302 v. 31. 12. 1879; RÖLL, Eisenbahnwesen, 286.*

¹²⁷ *MR. I v. 18. 2. 1872/III; die gedruckten Protokolle der fachmännischen Enquête vom 22. und 26. Februar 1872 sind dem im Auftrag des Handelsministeriums von der Bauabteilung der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen herausgegebenen technischen Bericht über das Project der Arlberg-Bahn (Bludenz–Landeck) angeschlossen, FA., FM., Präs. 2130/1872; weiteres Aktenmaterial dazu auch in AVA., HM., Präs. 714/1872 (= Sign. III E, Kart. 13); mit Ab. E. v. 22. 3. 1872 genehmigte der Kaiser die mit Vortrag Banhans v. 18. 3. 1872 beantragte Einbringung des Gesetzentwurfes betreffend die Errichtung einer Eisenbahn von Innsbruck nach Bludenz, HHSTA., Kab. Kanzlei, KZ. 1103/1872, bzw. die telegrafische Übermittlung dieser Ab. E. v. 22. 3. 1872 durch den Kaiser an Banhans in AVA., HM., Präs. 376/1872 (= Sign. III E, Kart. 13); daraufhin erfolgte am 22. 3. 1872 die entsprechende Regierungsvorlage, PROT. REICHSRAT AH. (29. Sitzung) 595, die ebenso unerledigt blieb, wie jene von 1875/76, PROT. REICHSRAT AH. 29. 10. 1875 (142. Sitzung) 4937–4945.*

¹²⁸ *Siehe dazu Anm. 125.*

bergbahn allerdings realisiert, wenn auch mit der nach der Wirtschaftskrise von 1873 üblichen Verzögerung. So konnten die Bauarbeiten für die Arlbergbahn erst ab 1880 begonnen und mit der feierlichen Eröffnung im Herbst 1884 beendet werden.¹²⁹

f) Andere Eisenbahnlinien

Neben den genannten Eisenbahnlinien a) – e) wurden eine ganze Reihe weiterer Eisenbahnangelegenheiten in den Sitzungen des Ministerrats dieses Bandes behandelt, wobei hier vor allem böhmische Strecken mit Anbindungen an das Deutsche Reich zu nennen sind: So war gleich nach Regierungsantritt die Übernahme der Konzession für die Biela-Talbahn durch die Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft zu erledigen.¹³⁰ Letztere kam dann auch im Zusammenhang ihrer für die Strecke Teplitz–Komotau gewährten Steuerfreiheit zur Sprache.¹³¹ Der Anschluss von Komotau bis zur sächsischen Grenze wurde durch die Buschtěhrader Eisenbahn angestrebt, die für ihre geplante Zweigbahn von Kríma nach Reitzenhain an der böhmisch-sächsischen Grenze ebenfalls um die zum Regelfall gewordenen Gebühren- und Steuerbefreiungen angesucht hatte.¹³² Eine weitere Heranführung an die böhmisch-sächsische Grenze und damit einen Anschluss an das preußisch-deutsche Bahnnetz plante die Süd-norddeutsche Verbindungsbahn mit der Strecke von Reichenberg nach Seidenberg mit einer Zweigbahn von Eisenbrod nach Tannwald. Wie bei anderen Hauptlinien auch spielte bei dieser Konzessionierung die Doppelgleisigkeit eine besondere Rolle, auf die vor allem der Kaiser aus militärischen Gründen stets einen besonderen Wert legte. In Betrieb genommen wurden die beiden Linien im Sommer 1875.¹³³ Eine geplante Zweigbahn der Pilsen-Priesener-

¹²⁹ *Die gesetzliche Basis zum konkreten Bau der Arlbergbahn stellte erst das Gesetz v. 7. 5. 1880 dar*, RGBL. Nr. 48/1880; *zur Eröffnung siehe u. a. NEUE FREIE PRESSE (M.)* Nr. 7210 v. 22. 9. 1884; *zur Arlbergbahn außerdem RÖLL*, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 265–272; *Fortsetzung dieses Gegenstandes im MR. v. 5. 6. 1872/III.*

¹³⁰ *MR. v. 28. 11. 1871/IV; zu diesem Erbstück der Vorgängerregierung siehe bereits MR. v. 15. 11. 1871/X, CMR. II, Nr. 616; mit Vortrag v. 15. 11. 1871 hatte Banhans um die entsprechende Genehmigung ersucht, worauf am 20. 11. 1871 folgende Ab. E. erging*: Ich gestatte, dass die am 25. Juni 1870 dem Großhandelshause Johann Liebig & Kompanie erteilte Konzession zum Bauen und Betriebe einer Lokomotivseisenbahn von Bilin durch das Bielatal nach Aussig mit einer Schleppbahn zur Elbe von den Konzessionären an die priv. Aussig-Teplitzer-Eisenbahngesellschaft [...] zu erfolgen hat, HHSTA., Kab. Kanzlei, KZ. 4035/1871; *die ursprüngliche Konzessionsurkunde für diese Eisenbahn vom 10. 5. 1866*, RGBL. Nr. 69/1866, *eine Abänderung der Konzessionsbestimmungen für die Aussig-Teplitzer-Eisenbahngesellschaft erfolgte schließlich mit Ab. E. v. 15. 10. 1873 auf einen entsprechenden Vortrag Banhans v. 12. 10. 1873*, HHSTA., Kab. Kanzlei, KZ. 3910/1873; *dazu außerdem RÖLL*, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 326.

¹³¹ *MR. v. 4. 2. 1872/VIII.*

¹³² *MR. I v. 18. 3. 1872/V; dazu außerdem RÖLL*, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 164 ff.; *Fortsetzung dieses Gegenstandes im MR. v. 21. 6. 1872/X.*

¹³³ *MR. v. 29. 2. 1872/V und MR. I v. 18. 3. 1872/I; zur Strecke Reichenberg–Görlitz siehe bereits MR. v. 24. 3. 1871/VII, und zur Flügelbahn Eisenbrod–Tannwald MR. II v. 12. 7. 1871/VII, CMR. II, Nr. 530 und Nr. 573 (beide MRProt. nicht erhalten); nachdem der erste Anlauf Banhans mit Vortrag v. 18. 3. bzw. 24. 3. 1872 zur Konzessionserteilung vorerst am Veto des Kaisers v. 25. 3. 1872 gescheitert war*, HHSTA., Kab. Kanzlei, KZ. 1098/1872 und KZ. 1155/1872, *sowie auch KA., MKSM. 34–1/7/1872, beantragte der Handelsminister am 27. 3. 1872 neuerlich die Konzession, dieses Mal allerdings explizit unter der Bedingung der Anlage der Tunnels auf zwei Gleise, was folglich mit Ab. E. v. 31. 3. 1872 auch genehmigt wurde*, HHSTA., Kab. Kanzlei, KZ. 1230/1872; *die Konzessionsurkunde v. 31. 3. 1872*, RGBL. Nr. 62/1872; *weilers genehmigte der Kaiser am 4. 5. 1872 die von Banhans am 29. 4. 1872 vorgelegte rechtsverbindliche Erklärung der Aktiengesellschaft der Süd-Norddeutschen-Verbindungsbahn zur Konzessionsurkunde*, HHSTA., Kab. Kanzlei, KZ. 1709/1872; *die dazugehörigen Staatsverträge zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reich*,

Eisenbahngesellschaft sollte über Karlsbad nach Johannegeorgenstadt ebenfalls in das sächsische Nachbarland führen.¹³⁴ Eine böhmisch-bayerische Eisenbahnverbindung repräsentierte dagegen das Projekt Liebenau–Böhmisch-Leipa–Leitmeritz–Postelberg–Rakonitz–Beraun–Přibram–Bresnitz–Pisek zum Anschluss an die Kaiser-Franz-Joseph-Bahn bei Račic oder Protiwin, nebst Zweigbahnen von Postelberg nach Komotau und von Bresnitz über Strakonitz an die Grenze bei Kuschwarda in Richtung Passau. Dieses empfahl Banhans Mitte März dem Ministerrat, der ihm einhellig folgte.¹³⁵ Bis auf das kleine Teilstück von Rakonitz über Přibram nach Protiwin, das schließlich ab Sommer 1874 bis Ende 1875 auf Staatskosten erbaut wurde, blieb das ehrgeizige, aber nie realisierte Unternehmen – wie so viele andere – ein Opfer der Wirtschaftskrise von 1873.¹³⁶

Im Rahmen der Beantwortung von zwei Interpellationen im Abgeordnetenhaus fanden die Herstellung der Bahnlinie Rottenmann–Wels und die Vollendung der Strecke Südbahnhof Graz–Szentgotthárd im Ministerrat Erwähnung:¹³⁷ Erstere war seit Jahren immer wieder ventilert, deren ökonomischer Nutzen dann aber zusehends in Zweifel gezogen worden, zu-

betreffend die Herstellung einer Eisenbahnverbindung Reichenberg–Görlitz *und* betreffend die Herstellung einer Eisenbahnverbindung Jägerndorf, Leobschütz und Olbersdorf-Neiße v. 21. 5. 1872 in RGLB. Nr. 116/1872 und Nr. 118/1872; *dazu außerdem* FA., FM., Präs. 2080/1872 und Präs. 5096/1872; *im folgenden Jahr beantragte Banhans daraufhin mit Vortrag v. 29. 3. 1873 die parlamentarische Einbringung eines Gesetzentwurfes, wodurch der Artikel I des Gesetzes v. 19. 7. 1871, RGLB. Nr. 86/1871, über die Bedingungen und Zugstände für die Eisenbahnlagen Reichenberg–Seidenberg und Eisenbrod–Tannwald, abgeändert wird, was mit Ab. E. v. 1. 4. 1873 genehmigt wurde*, HHSTA., Kab. Kanzlei, KZ. 1389/1873; *dabei handelte es sich um eine Erhöhung der Staatsgarantie*, RGLB. Nr. 88/1873; *zur schließlich am 1. 7. 1875 erfolgten Eröffnung der beiden Linien siehe u. a.* CENTRALBLATT FÜR EISENBAHNEN UND DAMPFSCIFFAHRT DER OESTERREICHISCH-UNGARISCHEN MONARCHIE Nr. 73 v. 10. 7. 1875; *Fortsetzung dieses Gegenstandes im MR. v. 2. 5. 1873/II.*

¹³⁴ MR. I v. 18. 3. 1872/VII; *dazu zuletzt auch schon MR. v. 22. 3. 1871/XIII, CMR. II, Nr. 529 (MRProt. nicht erhalten); mit Ab. E. v. 21. 3. 1872 bewilligte der Kaiser den Antrag Banhans v. 18. 3. 1872 zur parlamentarischen Einbringung eines Gesetzentwurfes betreffend die Herstellung einer Lokomotiveisenbahn von einem Punkte der Pilsen–Priesener Bahn nächst Mlatz über Karlsbad an die böhmisch-sächsische Grenze bei Johannegeorgenstadt im Reichsrat*, HHSTA., Kab. Kanzlei, KZ. 1100/1872, bzw. *die telegrafische Übermittlung der kaiserlichen Ermächtigung an Banhans in AVA., HM., Präs. 376/1872 (= Sign. III E, Kart. 13); daraufhin erfolgte am 22. 3. 1872 die entsprechende Regierungsvorlage*, PROT. REICHSRAT AH. (29. Sitzung) 596; *tatsächlich realisiert wurde das Projekt schließlich erst Ende 1898*, WIENER WELTAUSSTELLUNGS-ZEITUNG Nr. 25 v. 31. 1. 1899; *Fortsetzung dieses Gegenstandes im MR. v. 21. 6. 1872/XII.*

¹³⁵ *Daraufhin beantragte Banhans mit Vortrag v. 18. 3. 1872 die parlamentarische Vorlage dieses Eisenbahnprojekts, wozu er mit Ab. E. v. 22. 3. 1872 vom Kaiser ermächtigt wurde*, HHSTA., Kab. Kanzlei, KZ. 1102/1872 und AVA., HM., Präs. 376/1872 (= Sign. III E, Kart. 13); *die entsprechende Regierungsvorlage erfolgte sodann am 22. 3. 1872*, PROT. REICHSRAT AH. (29. Sitzung) 596; *die Konzession für eine Eisenbahn von Liebenau nach Kuschwarda nebst Flügelbahnen wurde schließlich am 8. 10. 1872 auf Grundlage des Gesetzes v. 28. 6. 1872, RGLB. Nr. 101/1872, an das Konsortium Adolf Josef Fürst Schwarzenberg und Edmund Graf Hartig – ADLGASSER, Die Mitglieder der österreichischen Zentralparlamente 1848–1918 2: 1121 f. und 1: 418 f. –, sowie Hieronymus Graf Mannsfeld und Franz Tschinkel – STAATSHANDBUCH 1882, 136. – erteilt*, RGLB. Nr. 167/1872.

¹³⁶ *Das Gesetz v. 16. 5. 1874 zur Ermächtigung der Regierung wegen sofortigen Ausbaues der Teilstrecke Rakonitz–Přibram–Protiwin der projektierten Lokomotiveisenbahn von Liebenau nach Kuschwarda*, RGLB. Nr. 65/1874; *zur Inbetriebnahme dieser Teilstrecke Ende 1875 siehe CENTRALBLATT FÜR EISENBAHNEN UND DAMPFSCIFFAHRT DER OESTERREICHISCH-UNGARISCHEN MONARCHIE Nr. 134 v. 7. 12. 1875; Fortsetzung dieses Gegenstandes im MR. v. 21. 6. 1872/XVI.*

¹³⁷ MR. I v. 14. 2. 1872/VII und VIII; *zur projektierten Linie Rottenmann–Wels siehe zuletzt bereits MR. v. 25. 3. 1871/IV und zur Konzessionierung der vor der Fertigstellung stehenden Strecke Graz–Szentgotthárd siehe zuletzt MR. v. 21. 1. 1870/II, CMR. II, Nr. 531 und Nr. 315. (beide MRProt nicht erhalten).*

mal die 1866 konzessionierte Kronprinz-Rudolf-Bahn als ausreichend für die verkehrs- und handelspolitische Verbindung zwischen der Donau und Selzthal betrachtet wurde. Auf die speziellen wirtschaftlichen Bedürfnisse der Kremstaler Sensenwerke wollte man in diesem Zusammenhang nicht eingehen, sodass diese Linie letzten Endes nie zustande kam, was sich – ex post – in der verhaltenen Behandlung dieser Frage im Ministerrat eigentlich schon abzeichnete.¹³⁸ Ebenfalls betroffen war die Steiermark durch zweitere, die Strecke von Graz nach Szentgotthárd als Teil der ungarischen Westbahn, die Anfang September 1872 bis an die Grenze bei Jennersdorf und ab Mai 1873 in ihrer Gesamtumlänge bis Graz in Betrieb genommen werden konnte.¹³⁹

Eine untergeordnete Rolle spielte die Kohlebahn von Cilli nach Podkarnik mit einer Abzweigung von Migoinitz nach Buchberg, mit deren Konzessionierung sich der Minister Ende Jänner 1872 kurz beschäftigte. Obwohl letztere erteilt wurde, scheiterte das private Projekt bald darauf an der mangelnden Liquidität des Betreibers, worauf die Konzession kurzerhand wieder eingezogen wurde.¹⁴⁰

Angesichts der Eisenbahnlinien, die „den Staatsschatz empfindlich in Anspruch nehmen“ – Predil-, Arlberg-, Galizische- sowie die Tirol–Salzburger-Bahn – meinte Banhans, dem in dieser Hinsicht strapazierten Reichsrat doch wenigstens auch Bahnprojekte vorlegen zu sollen, die ohne staatliche Begünstigung in Angriff genommen werden könnten, noch dazu wenn damit gleichzeitig „den Wünschen der einzelnen Länder“ entsprochen würde. Dazu setzte er die beiden Linien a) von Braunau nach Strasswalchen in Oberösterreich und b) vom steirischen Mürzzuschlag über Mariazell nach St. Pölten und weiter über Krems nach Sigmundsherberg in Niederösterreich auf die Tagesordnung des Ministerrates.¹⁴¹ Für die oberösterreichische Lokalbahn a) mit einem Anschluss an die Kaiserin-Elisabeth-Bahn erhielt Banhans wenig später die Genehmigung seiner Regierungskollegen und daraufhin auch jene des Kaisers in Form einer entsprechenden Konzession. Daraufhin konnte diese Strecke rasch fertiggestellt und bereits im September 1873 dem Verkehr übergeben werden.¹⁴² Wesentlich

¹³⁸ *Siehe dazu* COMMENDA, Aschach, Eferding, Waizenkirchen und Umgebung, 142.

¹³⁹ RÖLL, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 71.

¹⁴⁰ MR. v. 31. I. 1872/VII, besonders Anm. 13.

¹⁴¹ MR. I v. 18. 3. 1872/IVa und b); zu a) siehe zuletzt bereits MR. v. 22. 5. 1871/IV, CMR. II, Nr. 556. (MR-Prot. nicht erhalten) und zu b) siehe WIENER GESCHÄFTSZEITUNG Nr. 73 v. 29. 3. 1872; und NEUE FREIE PRESSE Nr. 2728 v. 29. 3. 1872.

¹⁴² *Dazu hatte Banhans mit Vortrag v. 24. 4. 1872 angesucht, worauf am 4. 5. 1872 folgende Ab. E. ergangen war:* Ich erteile der Industrie- und Kommerzialbank für Oberösterreich und Salzburg im Verein mit dem Baurate Karl Ritter von Schwarz die angesuchte Konzession zum Baue und Betriebe einer an die Kaiserin-Elisabeth-Bahn anschließenden Lokomotiveisenbahn von Braunau nach Strasswalchen. Der rückfolgende Entwurf der Konzessionsurkunde erhält Meine Genehmigung und ist mir in Reinschrift zur Unterfertigung vorzulegen, HHSTA., Kab., Kanzlei, KZ. 1675/1872; *letzteres erfolgte sodann mit Vortrag Banhans v. 15. 5. 1872, was mit Ab. E. v. 19. 5. 1872 vom Kaiser unterfertigt wurde*, HHSTA., Kab. Kanzlei, KZ. 1919/1872; dazu auch die Mitteilung des Handels- an das Finanzministerium v. 14. 4. 1872 mit der Betonung, dass die Konzession ohne Staatsgarantie erfolgt, FA., FM., Präs. 1515/1872; *Publikation der Konzession v. 4. 5. 1872 in* R.GBL. Nr. 69/1872; *die Statuten der k. k. priv. Braunau-Strasswalchener Eisenbahn v. 30. 6. 1872 u. a. in* FA., FM., Präs. 2976/1872; *dazu außerdem* CENTRALBLATT FÜR EISENBAHNEN UND DAMPFSCHIFFFAHRT DER OESTERREICHISCH-UNGARISCHEN MONARCHIE Nr. 41 v. 29. 5. 1872 und Nr. 89 v. 29. 10. 1872; *die Meldung über die Eröffnung dieser Linie am 10. 9. 1873 in* CENTRALBLATT FÜR EISENBAHNEN UND DAMPFSCHIFFFAHRT DER OESTERREICHISCH-UNGARISCHEN MONARCHIE Nr. 106 v. 23. 9. 1873; *und in* NEUES WIENER TAGBLATT Nr. 251 v. 12. 9. 1873.

mehr Schwierigkeiten bereitete in der Folge die Lokalbahn b), die zwar zunächst ebenfalls an ein privates Konsortium vergeben wurde, deren Konzession dann aber erlosch, als die Frist für eine Umsetzung des Bahnvorhabens Ende September 1874 abgelaufen war.¹⁴³

Abschließend und als letzte im Zusammenhang mit diesem Band ist noch die Linie von Bozen nach Meran zu nennen, für die Banhans im Fall einer Konzessionserteilung routinemäßig die obligatorische Steuer-, Stempel- und Gebührenbefreiung anzustreben hatte, wofür er auch anstandslos die Zustimmung des Ministerrates erhielt. Obwohl die rechtliche Basis für diese Bahn anschließend noch im Herbst 1872 geschaffen werden konnte, dauerte die Realisierung dieser relativ kurzen Tiroler Lokalbahn aufgrund finanzieller Probleme bis Ende 1881.¹⁴⁴

g) Der Österreichische Lloyd

Ein relativ wichtiges verkehrspolitisches Thema, dessen Lösung die neue Regierung von ihren Vorgängerinnen geerbt hatte, war die Erneuerung des Postvertrages mit dem „Oesterreich-Ungarischen Lloyd“, wie das 1833 gegründete Unternehmen als Folge des Ausgleichs seit Jahresbeginn nun offiziell hieß. Nachdem dieser Gegenstand bereits im Jahr 1871 mehrfach auf der Tagesordnung des Ministerrates gestanden war, beschäftigte er – ab Mitte Jänner 1872 – auch das Kabinett Auersperg regelmäßig.¹⁴⁵

Schon bald kündigte sich indessen die Absicht der magyarischen Regierung an, „eine eigene ungarische Dampfschiffahrtlinie ins Leben zu rufen“, was die staatliche Unterstützung künftig auf Cisleithanien beschränkten sollte. Letztere lasse sich auch „nur vom postalischen Standpunkte rechtfertigen, während die Subventionierung rein merkantilistischer Zwecke Präjudize schaffen würde, die sich nicht empfehlen“, wie Pretis einwandte. Dementsprechend erhielt Banhans die Ermächtigung des Ministerrates, einen Vertragsentwurf mit dem Lloyd „wegen Besorgung des Seepostdienstes“ zur parlamentarischen Behandlung

¹⁴³ CENTRALBLATT FÜR EISENBAHNEN UND DAMPFSCHIFFAHRT DER OESTERREICHISCH-UNGARISCHEN MONARCHIE Nr. 1 v. 5. 1. 1875; zu der Ende Mai erfolgten Konzessionsvergabe WIENER ZEITUNG Nr. 161 v. 17. 7. 1872; Fortsetzung dieses Gegenstandes im MR. I v. 6. 5. 1872/VII.

¹⁴⁴ MR. I v. 18. 3. 1872/VI; mit Ab. E. v. 21. 3. 1872 erhielt Banhans auf seinen Antrag v. 18. 3. 1872 die Genehmigung des Kaisers, HHSTA., Kab. Kanzlei, KZ. 1097/1872, bzw. die telegrafische Übermittlung der kaiserlichen Ermächtigung in AVA., HM., Präs. 376/1872 (= Sign. III E, Kart. 13), worauf er am 22. 3. 1872 die entsprechende Regierungsvorlage einbrachte, PROT. REICHSRAT AH. (29. Sitzung) 595; nach deren parlamentarischer Behandlung wurde die Konzessionsurkunde für die Linie Bozen–Meran v. 14. 9. 1872 im RGBl. Nr. 143/1872 publiziert; dazu auch CONSTITUTIONELLE BOZNER ZEITUNG Nr. 127 v. 6. 6. 1872; und CENTRALBLATT FÜR EISENBAHNEN UND DAMPFSCHIFFAHRT DER OESTERREICHISCH-UNGARISCHEN MONARCHIE Nr. 30 V. 17. 4. 1872; auf der Basis einer neuerlichen Konzession v. 11. 6. 1880, RGBl. Nr. 88/1880, und eines Gesetzes v. 11. 3. 1876 zur finanziellen Sicherstellung in Form eines Staatsvorschusses, RGBl. Nr. 38/1876, konnte diese Bahn schlussendlich am 4. 10. 1881 eröffnet werden, siehe dazu u. a. WIENER ABENDPOST Nr. 227 v. 5. 10. 1881; außerdem RÖLL, Eisenbahnwesen, 478; Fortsetzung dieses Gegenstandes im MR. v. 21. 6. 1872/X.

¹⁴⁵ MR. v. 17. 1. 1872/I; davor zuletzt im MR. v. 15. 11. 1871/XI, CMR. II, Nr. 616; zur Beratung mit Ungarn war dieser Gegenstand bereits im gemeinsamen MR. v. 3. I. 1872/I, HHSTA., Kab. Kanzlei, KZ. 83/1872, zur Sprache gekommen; ungarischerseits stand der Lloydvertrag im MR. v. 11. 1. 1872/I, MR. v. 21. 1. 1872/4 und im MR. v. 27. 1. 1872/4 – HHSTA., Kab. Kanzlei, Ungarische Ministerkonferenzprotokolle (deutsche Übersetzung), KZ. IV, KZ. VIII und KZ. IX, alle ex 1872 – zur Debatte; zur Einführung der offiziellen Bezeichnung Oesterreichisch-Ungarischer Lloyd statt Oesterreichischer Lloyd siehe u. a. WIENER HANDELSBLATT UND OESTERREICHISCHER ACTIONÄR Nr. 1 v. 2. 1. 1872.

einzubringen.¹⁴⁶ Nachdem dieser vom Reichsrat angenommen worden war, erhielt die k. k. Regierung die gesetzliche Ermächtigung zum Abschluss eines Vertrages mit dem Lloyd zur „Herstellung einer direkten und regelmäßigen Postdampferlinie zwischen Triest und Bombay“.¹⁴⁷

Überlieferung

Ebenso wie für die Jahre 1867–1871 sind auch die 72 Protokolle des vorliegenden Bandes, die den Zeitraum vom 25. November 1871 bis zum 23. April 1872 umfassen durch den Justizpalastbrand stark in Mitleidenschaft gezogen worden, wenngleich sie im Wesentlichen auch – bis auf ein einziges Protokoll¹⁴⁸ – als Brandakten zur Gänze erhalten geblieben sind. Ansonsten fehlen lediglich in einem Protokoll drei Tagesordnungspunkte, wobei einer davon durch eine archivalische Abschrift rekonstruiert werden konnte.¹⁴⁹

¹⁴⁶ *MR. I v. 8. 2. 1872/VI; die entsprechende Regierungsvorlage in PROT. REICHSRAT AH. 20. 2. 1872 (15. Sitzung) 193; die Erörterung der Frage des Zeitpunktes der verfassungsmäßigen Einbringung im Reichsrat im Zusammenhang mit der parallelen Entwicklung dieses Gegenstandes in Ungarn fand im MR. v. 23. 2. 1872/II und im MR. v. 14. 3. 1872/I statt; die Behandlung des Subventionsvorschlusses an den Lloyd für tatsächlich bereits geleistete (Post-) Fabrikdienste im MR. v. 22. 3. 1872/V; die Gründung einer eigenen ungarischen Reederei mit dem Namen Adria erfolgte schließlich 1882, PLOCEK – JUBA, Geschichte der ungarischen Reederei Adria.*

¹⁴⁷ *PROT. REICHSRAT AH. 20. 3. 1872 (28. Sitzung) 572 bzw. HH. 23. 3. 1872 (11. Sitzung) 141 und AVA., HM., allg., Zl. 4016/1872; nachdem Banbans daraufhin die Zustimmung des Ministerrates eingeholt hatte – MR. II v. 25. 3. 1872/V und MR. v. 17. 4. 1872/VIII – suchte er mit Vortrag v. 31. 3. 1872 um die Sanktionierung des entsprechenden Gesetzes an, was mit Ab. E. v. 14. 4. 1872 erfolgte, HHSTA., Kab. Kanzlei, KZ. 1449/1872 bzw. AVA., HM., allg., Zl. 7228/1872 und allg., Zl. 8898/1872 (= Sign. 3/E, Ktn. 201); Publikation in R.GBL. Nr. 72/1872; zur Publikation des Lloydvertrages siehe abschließend auch MR. v. 10. 11. 1872/III.*

¹⁴⁸ *MR. v. 9. 3. 1872.*

¹⁴⁹ *Im MR. I v. 2. 1. 1872 sind die Tagesordnungspunkte I, II und VII verbrannt, wobei letzterer durch das Konvolut Auszüge aus den Ministerratsprotokollen 1868–1880 im AVA., HM., Präs. Kart. 837 ergänzt werden konnte; darüber hinaus sei hier auf die grundsätzlichen editorischen Ausführungen in den Kapiteln Brandakten und Ergänzungen in CMR. I, Nr. 12–17 verwiesen.*