

Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Die Alternativ-Trassen der Arlberg-Bahn

Nördling, Wilhelm von

Wien, 1879

VIII. Die Stellung der Techniker im staatlichen und sozialen Leben

VIII. Die Stellung der Techniker im staatlichen und sozialen Leben.

Die soeben gemachte Bemerkung lässt es der Mühe werth erscheinen, zu untersuchen, wie es denn kommt, dass mancher österreichische Techniker sich hinreissen lässt, die staats-ökonomische Frage nur leise anklingen zu lassen oder gar eigenhändig und freiwillig seinem Kompetenzkreise zu entrücken.

Mangel an Sparsamkeitssinn überhaupt ist die Ursache nicht; denn wir sehen ja die gegenwärtige technische Generation mit lobenswerthem Eifer vor keiner Mühe zurückschrecken, um im Wege langwieriger Berechnungen das geringste zulässige Gewicht für eiserne Brücken oder die vortheilhafteste Erdbewegung u. s. w. zu ermitteln.

Eine Verwechslung des Besseren mit dem Theuereren kann man füglich auch nicht voraussetzen, denn wenn schon im Waarenhandel das Theuerere nicht immer das Bessere ist, so würde dieses Kriterium vollends bei öffentlichen Bauten zu den handgreiflichsten Ungereimtheiten führen.

Auch der die Brust des Militärs oft schwellende Geist, der sich freut, wenn es nur recht viel zu schießen gibt, kann das Räthsel nicht lösen; denn es liegt ja doch auf der Hand, dass die Leistungsfähigkeit eines Staates in öffentlichen Bauten ihre Grenze hat, dass, wenn sechs Millionen unnütz am Arlberg verbaut werden, um sechs Millionen weniger für anderweitige Bahnbauten zur Verfügung stehen, ja dass die Baulust und das Bauvermögen des Staates desto schneller erschöpft sein müssen, je unproduktiver die Baugelder investirt werden.

Nach unserer Auffassung liegt der Grund viel tiefer und hat seine historische Entwicklung.

Als in den Jahren 1830—40 in Deutschland und Oesterreich plötzlich die Aufgaben des modernen Kommunikationswesens in den Vordergrund traten, fanden sich zu deren Lösung als Fach-Organen wesentlich nur als Architekten geschulte Techniker. Die damals eingetretene Vermengung des Ingenieurwesens mit der Architektur hat sich bis zu einem gewissen Grade in den in Rede stehenden Ländern

bis zum heutigen Tage erhalten. Findet sie nicht in den über ganz Deutschland verbreiteten «Ingenieur- und Architekten-Vereinen» ihre schlagende Bestätigung? Gehen nicht Ingenieure und Architekten häufig aus denselben Schulen hervor und bezeichnet sie nicht der deutsche Sprachgebrauch mit dem Sammelbegriffe «Techniker»? Wir verkennen nicht die Vortheile dieser Gemeinschaft, müssen aber darauf hinweisen, dass sie auch einen gefährlichen Gegensatz in sich birgt.

Der Architekt, als Meister der monumentalen Hochbauten aufgefasst, ist ein Priester der schönen Künste, nicht mehr und nicht weniger, als der Bildhauer, der Historienmaler. Für einen Künstler im hohen Sinne des Wortes sind aber Geldfragen nur ein Bleigewicht, das dem Pegasus an die Füße gehängt wird. Für den Künstler gibt es keine Rentabilitäts-Berechnung und wenn es sich um die Erbauung einer Votivkirche, um die Errichtung eines Maria Theresien-Denkmal handelt, so wird er und muss er bemüht sein, den möglich grössten Baukredit zu erwirken.

Ganz anders verhält es sich mit dem Ingenieur! Seine Werke sind keine Selbstzwecke, sondern nur Mittel, Instrumente zur Durchführung einer bestimmten Arbeit. Da wo ein Schubkarren genügt, darf kein vierspänniger Wagen verwendet werden und wo ein Touristenpfad ausreicht, soll man keine Fahrstrasse anlegen. Der Ingenieur ist wesentlich ein Diener der Staatswirthschaft, der National-Oekonomie, ein Industrieller im grossen Style. Der gute Geschmack, eine gewisse künstlerische Bildung sind für ihn nicht ausgeschlossen, ja bis zu einem gewissen Grade wünschenswerth, aber doch nur als Beigabe, denn seine Werke unterliegen in erster Linie den Gesetzen der öffentlichen Nützlichkeit, nicht jenen der Aesthetik. Seine Hauptaufgabe ist und bleibt: mit den geringsten Geldmitteln am meisten öffentliche Bedürfnisse zu befriedigen, also gegebene Leistungsberufe zu decken, nicht unnütze Leistungsfähigkeiten zu schaffen.

Man wolle uns nicht einwenden, dass nur zu oft auch der Architekt berufen sei, rein industriellen Hochbau zu üben, und manchmal der Ingenieur, monumentale Aufgaben zu lösen, z. B. Brücken inmitten einer Hauptstadt zu bauen; dass also zwischen Ingenieur und Architekt Uebergänge bestehen, welche eine scharfe Abgrenzung unmöglich und die aufgestellte Unterscheidung hinfällig machen. Solche Uebergänge bestehen auch zwischen dem Thier- und Pflanzenreich und hindern nicht deren tiefgehende Verschiedenheit und deren gemein-gebräuchliche Unterscheidung.

Es ist also historisch gar nicht zu verwundern, wenn in dem deutschen und österreichischen Ingenieur neben dem Industriellen manch-

mal auch noch ein Künstler steckt, und so erklärt es sich, wie diese Techniker je und je höchst abweichende, ja widersprechende Gutachten abgeben, je nachdem bei dem Einen der ökonomische, bei dem Andern der künstlerische Instinkt die Oberhand gewinnt.

Solange der Ingenieur auf sein Panier nicht das reine staats- und national-ökonomische Prinzip schreibt, solange fehlt ihm ein verlässlicher, niemals versagender Kompass. Der Eine wird sich gegen eine Trasse aussprechen wegen ihrer schwierigeren Bauverhältnisse, der Andere für dieselbe wegen ihrer geringeren Steigungen oder relativen Kürze u. s. w. Solange man aber diese verschiedenen Gründe pro und contra nicht auf Grund des ökonomischen Prinzips zu addiren und zu subtrahiren vermag, läuft man nicht viel weniger Gefahr, einen groben Fehlschluss zu thun, als jener türkische Staatsmann, welcher sich bei der Wahl zwischen einer rothen und einer blauen Alternativ-Trasse zu Gunsten der ersteren entschieden haben soll, weil ihm die rothe Farbe besser gefalle.

In einem am 17. Februar 1877 im Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein über die Stellung der Techniker gehaltenen Vortrag ertheilte M. M. Freiherr v. Weber uns Technikern den gewiss guten Rath:

«Nicht um kleinlicher Ansichts-Differenzen willen die Urtheilsfähigkeit des Standes durch Zersplitterung der Meinungen zu compromittiren, damit Laien und Dilettanten nicht von uns selbst gezwungen werden, über das Gewirre technischer Anschauungen hinweg sich selbst Urtheile zu bilden.»

Nur versäumte der Redner, das Mittel anzugeben, wie sein Rath praktisch befolgt werden könne, nämlich den versöhnenden Grundsatz des ökonomischen Prinzips zu proklamiren.

Mit diesem Grundsatz erhebt sich der Ingenieur auf einmal zu dem Wächter des ärarischen und des nationalen Vermögens. Er wird dann nicht mehr fragen: ob «die Opferwilligkeit der Staatsverwaltung so weit gehe», um für den Arlbahnbau 6 Millionen mehr zu bewilligen; er wird nicht mehr ängstlich die obere Trasse nur in dem Falle befürworten, als «staatswirthschaftliche Rücksichten für die erzielbaren Ersparnisse von 6 Millionen Gulden obwalten». Er wird vielmehr mit der Entschiedenheit einer feststehenden Ueberzeugung und des zielbewussten Patriotismus erklären: dass, wenn die maassgebenden Faktoren die 6 Millionen mehr bewilligen wollten, sie keinen guten Gebrauch von den Staatsgeldern machen und das Staats-Interesse schädigen würden.

Man wird dann keine Aeusserungen mehr hören, wie bei der Enquete im Jahre 1872, wo ein hoher Staatsbeamter sich «in technischer Beziehung für den tieferen, in finanzieller Hinsicht aber für den «höheren Tunnel» aussprach, als wie wenn gleichzeitig zwei Arlberg-Tunnel zu bauen wären, als wie wenn ein Bräutigam als Gefühls-mensch die schöne, unermögliche Braut, zugleich aber als Geldmensch die reiche, hässliche Erbin heimführen könnte.

Dann wird die Zeit zu Ende gehen, wo erst Dritte über die Gutachten der Techniker zu Rathe sitzen und dabei faktisch über technische Dinge das Endurtheil fällen müssen; die Ingenieure werden selbst zur Schlussfassung gelangen können und dann mit einem Male in dem modernen staatlichen und sozialen Leben jene erhabene Stellung erringen, welche den ihren Händen anvertrauten hohen Staats-Interessen entspricht und ihren westlichen Fachgenossen seit mehr als einem halben Jahrhundert zugefallen ist *).

*) In dem schon zitierten Vortrage sagte Baron Weber weiter:

«In Frankreich hat die Technik nie eine Sonderstellung eingenommen, nie den «Charakter eines Emporkömmlings und Eindringlings im Völkerleben getragen.

«Aus einer uralten Kultur entsprossen, mit dem Ausbau derselben Schritt haltend, «ist sie, von Anfang an, allen Zweigen derselben ebenbürtig, mit ihnen innig ver-wachsen gewesen.

«Auf römischen Traditionen fussend, in der Ausführung eines bewunderungswür-digen Kanal-Systems, eines grossen Strassennetzes, gewaltiger Hafenbauten und Strom-regulirungen erstarkend, bildete sie schon vor hundert Jahren einen wesentlichen Theil «der friedlichen Seite der «gloire» Frankreichs. Vor drei Menschenaltern schon gab es «einen Ruhm für den französischen Techniker, wurden die Namen Belidor's, Peyronnet's, «Riquet's u. s. w. in gleich hohem Tone mit denen der grossen Feldherrn und Künstler «genannt.

«Der französische Techniker verlässt die Schule nicht allein ausgerüstet mit allen «zur Ausfüllung jeder fachlichen Funktion erforderlichen Kenntnissen und Fertigkeiten, «sondern auch durch strenges Schulregiment exakt, ja fast militärisch diszipliniert, durch «Gehorchen für das Befehlen geschult, und findet sich an allgemeiner Bildung, guter «Erziehung und sozialem Tone allen anderen Gesellschaftsklassen ebenbürtig, wird als «solcher von ihnen ohne Widerspruch aufgenommen und anerkannt.»

Dieses Bild ist nur insofern zu vervollständigen und zu modifizieren, als die fran-zösischen technischen Schulen auf die ausgezeichnetsten und angesehensten Kräfte des Landes mehr eine Anziehungskraft ausüben, als dieselben schaffen, weil das französische Ingenieurwesen sich längst mit den höchsten Staats- und National-Interessen indentifizirt hat. Die französischen Ingenieure haben keinen geringen Antheil an der glücklichen Verwendung des Nationalreichtums und dem dadurch erzielten Emporblühen des allge-meinen Wohlstandes in Frankreich genommen.