

## **Universitäts- und Landesbibliothek Tirol**

### **Die Alpenbahnen und deren Bedeutung für Deutschland und Österreich**

**Memminger, Anton**

**Zürich, 1878**

Vorrede

## Vorrede.

---

Thomas Buckle macht den deutschen Gelehrten den Vorwurf, daß sie für einander, nicht für ihr Land schreiben, ihre Muttersprache in einen Dialekt verwandeln und sich einer Sprache bedienen, die in Wahrheit eine Gelehrtensprache sei.

Was hier der Kulturhistoriker von den deutschen Gelehrten sagt, das paßt im Wesentlichen auch auf andere Berufsarten. So schreiben die deutschen Kaufleute einen Styl, der für das Volk oft ganz ungenießbar ist. Nicht minder besleißigen sich die Techniker, speziell die Eisenbahn-Techniker, die deutsche Sprache mit einem absonderlichen Jargon zu verunzieren. Nur Wenige sind es, welche sich von der „Zunft“ hinweg an das Volk wenden und in einer für das Volk verständlichen Sprache reden. Leider ist die Anzahl dieser Techniker, welche den Muth einer eigenen Ueberzeugung besitzen und das Verständniß für ihre Wissenschaft in größeren Kreisen anzuregen suchen, noch außerordentlich klein; doch nimmt sie mälig zu.

Bisher erschien der Techniker, welcher der Individualisirung der Eisenbahnen das Wort redete und gegen die zünftige Handhabung der Schablone auftrat, in weiter Runde als ein Prophet in der Wüste. Es war ja so bequem, Alles über einen Leisten zu konstruiren; ohne viel denken und arbeiten zu müssen, trabte man in den breit getretenen Geleisen der „Autoritäten“ zur

Mühle der Normalien. So trat eine Verjümpfung ein, welche den Fortschritt im Eisenbahnwesen lahm legte und zur Ausführung einer Anzahl von total verfehlten Unternehmungen führte.

Wer es wagte, die Wechselwirkungen zwischen Eisenbahnen und Volkswirtschaft von den landläufigen Begriffen des Gehenslassen zu befreien, den Bestrebungen gewissenloser Gründer, der Begehrlichkeit eines übel berathenen Volkes und den tendenziösen Aufstellungen der Techniker entgegenzutreten, dem erging es wie mir, als ich den Versuch wagte, auf Grund meiner Berechnungen den Ausbau der Schweizerischen Nationalbahn zu verhindern und das Eisenbahnfieber abzukühlen: mein Name wurde verlästert. Kein Techniker vermochte meine Zahlen zu widerlegen, und dennoch ließen mir nur Wenige Gerechtigkeit widerfahren.

Inmitten der allgemeinen Jagd nach mühelosem Gewinn und umgeben von einer grauenhaften Korruption hielt ich meine Hände rein von den MACHENSCHAFTEN jener Vorgesetzten und Kollegen, denen die Ehrlichkeit als Dummheit gilt. Man muß Zeuge der schamlosen Selbstsucht und der kaltberechnenden Niedertracht gewesen sein, mit welcher das fleißige und sparsame Volk der Schweizer in den Schwindel hineingezogen und Tausende um Hab und Gut gebracht worden sind, um in die Entrüstung zu gerathen, die mir bei einzelnen Publikationen die Feder geführt hat. Ich mußte meine Stellung zum Opfer bringen, aber meine Schriften öffneten Vielen die Augen. Heute habe ich die traurige Genugthuung, meine Voraussagungen in ihrem ganzen Umfange verwirklicht zu sehen. Die Nationalbahn ist bankerott, fast alle andern schweizerischen Bahnen sind es ebenfalls oder nahe daran es zu werden. Das Gebäude des Schwindels ist zusammengestürzt und hat unter seinen Trümmern

den Wohlstand eines braven Volkes begraben — eine Genugthuung der entsetzlichsten Art!

Unverfroren, wie Gründer zu sein pflegen, ließen sie durch ihre Organe erklären: nicht sie hätten geschoben, sie seien im Gegentheil geschoben worden; man müsse jetzt einlenken und eine Pause machen; der Eisenbahnen seien nunmehr genug, ja nur zu viel, der Bau weiterer Schienenwege müsse unterbleiben. Die meisten Techniker stimmen den Argumenten der „Eisenbahnbarone“ bei, theils aus Unverstand theils weil ihnen der Muth fehlt, ihre bessere Ueberzeugung zu vertreten, endlich leider auch, weil sie zu fest durch ihr materielles Interesse an Jene gekettet sind. Wie in der Schweiz, so anderwärts, wenn auch nicht überall. —

Es ist keineswegs richtig, daß zu viele Eisenbahnen ausgeführt worden seien. Nicht zu viel ist gebaut worden, sondern zu planlos und zu theuer. Das Gründen von Eisenbahnen war ein Geschäft von Spekulantem geworden. Unter der Maske der Gemeinnützigkeit feierten gemeine Selbstsucht und verächtlicher Börsenschacher ihre Orgien. Die Techniker schlossen sich dem „Zuge der Zeit“ an, arbeiteten den „Finanzgenies“ in die Hände und profitirten von deren Raube. Die Projekte schossen wie Pilze aus dem Boden. Selbst die unbedeutendsten Ortschaften wollten an einer „Weltbahn“ liegen. Die Techniker genügten jeder Nachfrage. Die Anlage von Eisenbahnen wurde aus einer Wissenschaft zu einem ordinären Gewerbe. Wie die Metzger aus Fleisch und Mehl die Würste, so fabrizirten die Techniker, ohne jegliches Bewußtsein ihrer großen Verantwortlichkeit, mit Schema und Normal die Eisenbahnen — eine wie die andere.

Die Verwaltungen und Börsenmänner wandten den Spruch Hegel's „Das Bestehende ist vernünftig“ auf die Schablone der Techniker an, und so entstand neben den Schienenwegen unbe-

stritten ersten Ranges eine Reihe von Bahnen, welche, ganz nach dem Muster jener angelegt, einen Kostenaufwand erheischten, der zu ihren Leistungen in einem widersinnigen Verhältnisse stand. Die Eisenbahnen wurden nicht als je nach Ort und Zeit verschiedenartige Individuen betrachtet, sondern als gleichartige Wesen, welche alle nach dem nämlichen Rezept in die Welt gesetzt wurden. Die Schablonen-Techniker der Eisenbahnministerien standen diesen Mißgeburten zu Gevatter.

Auf solche Weise wurde ein großer Theil des Nationalvermögens in Anlagen vergeudet, welche erst nach vielen Jahren oder auch niemals das auf sie verwendete Kapital nutzbringend machen werden. Ein Keil trieb den andern, bis schließlich die Katastrophe eintrat.

Die Gründer und Sünder wälzen alle Anklagen auf den breiten Rücken des Publikums ab. Die Begehrlichkeit der Menge sei in Anmaßung ausgeartet, und diese verdiene eine Züchtigung. Dieselben Leute, die vorher das „nulla dies sine linea“ dahin übersetzten: „kein Tag ohne eine neue Linie“ — legten jetzt den Radschuh ein und riefen, so laut sie konnten, nach einer „Umkehr der Volkswirtschaft“. Zum guten Glück ist der Wille des Menschen nicht stark genug, um die Erfüllung eines unabweisbaren und allgemein gefühlten Bedürfnisses zu verhindern. Ich wiederhole: wir haben nirgends zu viele, sondern nur zu theure Eisenbahnen.

Die Ueberzeugung von der Unerläßlichkeit der Herstellung weiterer Bahnlinien, namentlich solcher, welche den eigenthümlichen Bedürfnissen des lokalen Verkehrs Rechnung tragen, verbreitet sich trotz „der Zeiten Sturm und Graus“. Es ist auch ganz begreiflich, daß eine noch von keiner Bahnlinie durchzogene Landschaft mit einer thätigen und strebsamen Bevölkerung den

Lebhaften Wunsch hegen muß, eine direkte Verbindung mit den internationalen Verkehrswegen zu besitzen.

Seit längerer Zeit beschäftige ich mich mit der Frage, wie diesem Bedürfnis am zweckmäßigsten abzuhelfen sei. Die Resultate meines Studiums habe ich in einer Broschüre (Straßen-eisenbahnen, Zürich 1877) und in verschiedenen Zeitschriften (Schweizerische Handelszeitung, Centralblatt für Handel und Industrie, Oesterreichische Verkehrszeitung etc.) niedergelegt. In jüngster Zeit entstand auf Veranlassung der preussischen Regierung ein denselben Gegenstand einläßlich behandelndes Werk: „Der staatliche Einfluß auf die Entwicklung der Eisenbahnen minderer Ordnung“ aus der Feder des Freiherrn M. v. Weber, eines Fachmannes ersten Ranges.

Ebenso wichtig wie die Eisenbahnen minderer Ordnung sind die Gebirgsbahnen. Der Bahnbau in den europäischen Ebenen ist so weit vorgeschritten, daß er immer mehr zu abschließenden Verbindungen drängt, welche die verschiedenen Gebirgszüge zu überschreiten haben. Hierzu paßt nun die Schablone absolut nicht mehr. Denn sie beansprucht einen Kostenaufwand, der den zu erwartenden Nutzen weit hinter sich läßt und auf die Dauer unerträglich ist. Die Technik muß — um ein Wort des bedeutenden Ingenieurs A. Thommen zu gebrauchen — dem Althergewohnten, wenn es auch Gutgewohntes ist, entsagen und Einkehr bei sich selber halten. Nichts kann der Wiederaufnahme des Bahnbaues förderlicher sein, als den Parlamenten, der Doffentlichkeit, den Regierungen zu beweisen, daß die Eisenbahn-Technik nicht nur mit dem Gewohnten theuer, sondern auch mit neu Erprobtem billig bauen und doch Gutes leisten kann.

Die nachfolgenden Studien sollen einen Beitrag zur Förderung dieses Zweckes liefern. Sie sind das Ergebnis ernsthafter Arbeit und jenes Strebens, das ohne Rücksicht auf persönliche

Interessen nur das Rechte zu finden sucht, den Satz des Aristoteles vor Augen: „Lieb' ist mir Sokrates, aber lieber ist mir die Wahrheit!“

Zum Schlusse sage ich allen denen, welche mir zur Publikation der vorliegenden Arbeit ihre Unterstützung angeheißen ließen, wärmsten Dank.

Namentlich fühle ich mich verpflichtet, Herrn Ingenieur Heinrich Pfähler, dem Miterbauer des Bögbergtunnels, einem Fachmanne von seltenem praktischen Blicke, welcher mich auf meinen Wanderungen in Tyrol begleitet, bei Ausarbeitung der Pläne und Karten unterstützt und durch seine wesentliche Hilfe in den Stand gesetzt hat, dieser Schrift eine ursprünglich nicht beabsichtigte Ausstattung zu geben, an dieser Stelle die vollste Anerkennung auszusprechen.

Mögen meine Studien bei den maßgebenden Kreisen, namentlich auch bei den Vertretern des Volkes und der Presse eine gute Aufnahme finden!

Riesbach-Dürich am Dürhorn,  
Lichtmeß 1878.

Der Verfasser.