

Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Die Alpenbahnen und deren Bedeutung für Deutschland und Österreich

Memminger, Anton

Zürich, 1878

Die schweizerischen Alpenbahnprojekte

Die Schweizerischen Alpenbahnprojekte.

Schon vor mehr als 30 Jahren erkannten einsichtige Männer diesseits und jenseits der Alpen, daß das Epoche machende neue Transportmittel der Eisenbahnen früher oder später zu einer direkten Verbindung Italiens mit dem übrigen Kontinent und zur Vermittelung des Welthandels zwischen dem Orient und dem europäischen Norden werde dienen müssen. So hatte bereits zu Anfang der vierziger Jahre der schweizerische Ingenieur Lanicca Studien über die Möglichkeit angestellt, Schienen über den Lufmanier oder Splügen zu legen. Die physische Beschaffenheit, die geographische Lage, die äußerst sanft ansteigende nördliche Abdachung, die geringe absolute Höhe (1917 Meter), endlich seine Bedeutung als alter Handelsweg empfahlen den Lufmanier unter allen Pässen der Zentralalpen als den geeignetsten zur Ueberschreitung. In einem noch in demselben Jahre zwischen den drei Kantonen St. Gallen, Graubünden und Tessin abgeschlossenen Staatsvertrage verpflichteten sich die Kontrahenten zur Herstellung einer den Lago maggiore mit dem Zürcher- und Bodensee verbindenden Eisenbahn. Die Bemühungen und Sympathien des sardinischen Premierministers Cavour für die Ausführung dieses Planes hatten 1846 die Ertheilung der Konzession für den Bau der Lufmanierbahn an eine Turiner Gesellschaft und 1847 den Beitritt Sardiniens zu jenem Staatsvertrag zur Folge.

Die Anregungen Lanicca's hatten inzwischen sowohl im Kanton Uri, als auch im Tessin bei Regierung und Bevölkerung verfangen. Von dieser Seite wurde nun der Gotthard in Konkurrenz*) gestellt, und der Eifer, mit welchem die Sache angefaßt wurde, erlahmte selbst dann nicht, als sich die Aussichten für Verwirklichung des Lukmanierprojektes durch Gewinnung der Protektion Savours erheblich gebessert hatten. Da machten die Freischaaenzüge, der Sonderbundskrieg, die politischen Umwälzungen in Europa und die kriegerischen Ereignisse in Italien einen gewaltigen Strich durch alle Berechnungen. Doch bald nach der Rückkehr geordneter Zustände wachten die alten Bestrebungen aufs Neue und um so nachhaltiger auf, je mehr französische und deutsche Schienenwege der schweizerischen Grenze sich näherten. Die durch die achtundvierziger Verfassung eingefesteten Bundesbehörden beriefen denn auch die englischen Ingenieure Swinburne und Robert Stephenson, den Bruder des berühmten Georg Stephenson, als Experten für die Anlage eines schweizerischen Eisenbahnnetzes.

In ihrem vom 12. Oktober 1850 datirten Berichte verbreiteten sich die beiden Sachverständigen über die Anlage von Bahnen mit großen Steigungen, zu deren Ueberwindung sie die gewöhnlichen Maschinen nicht mehr für ausreichend erachteten. So riethen sie für den Jura-Uebergang bei Olten die Durchbohrung des Hauensteins und die Anlage einer schiefen Ebene an, für welche die an Ort und Stelle gefundene Wasserkraft und der Seilbetrieb mittelst fixer Maschinen in Anwendung gebracht werden sollten. Diesem Vorschlage fügten die Experten folgendes interessante Raisonnement bei:

*) Cataneo, Memorial über eine Gotthardbahn.
Lucchini, Gutachten über eine Gotthardbahn.

„Was die angebliche Gefahr betrifft, so können zahlreiche Beispiele aufgeführt werden, daß die Anwendung des Seilbetriebes bei schiefen Ebenen nicht mehr Unglücksfälle herbeigeführt hat als jede andere Methode. Die Furcht beruht mehr auf Einbildung als auf Erfahrung, da es nichts Einfacheres gibt als die Vorrichtungen, mittelst welcher auf die zuverlässigste Art allen Unfällen vorgebeugt werden kann. Andererseits muß hervorgehoben werden, daß die Wasserkraft, wenn sie schicklich angewendet werden kann, jedes andere Transportmittel, vom ökonomischen Standpunkte aus betrachtet, weit übertrifft.

„Es wäre sehr zu bedauern, wenn nach Beweisen, die so sehr zu Gunsten dieser Methode sprechen, die bestehenden Vorurtheile noch immer die Anwendung einer Kraft verhindern sollten, welche, sorgfältig und verständig geleitet, fähig ist, die Nützlichkeit und die Oekonomie der Eisenbahnen in Bergländern auf einen schwer abzusehenden Grad zu bringen.

„Die Vortheile der Anwendung der Wasserkräfte, seien sie selbstständig wirkend oder als Hilfsmittel für die Lokomotive, bestehen nicht nur in einer Verminderung der Betriebskosten, sondern auch in einer sehr fühlbaren Reduktion des Anlagekapitals.

„Die Erfahrung hat hinreichend bewährt, daß, vom finanziellen Standpunkte aus genommen, kein günstiges Resultat mehr von dem Gebrauch einer Lokomotive auf Steigungen von annähernd 1: 40 oder 2¹/₂ Prozent erlangt werden kann“.

Im Anschlusse an diese Bemerkungen halten Stephenson und Swinburne an dem Grundsätze fest, daß die gewöhnliche Zugkraft — die Adhäsionsmaschine — in der Regel nur auf solchen Linien vortheilhaft angewendet werde, welche eine Steigung von 16 oder 17 per mille nicht überschreiten. Die Anlage von Tunnels soll, wenn ihnen anders nicht auszuweichen sei, auf das mindeste Maß beschränkt und der Betrieb auf den schiefen Ebenen mittelst stehender Maschinen oder mittelst Wasserkraft, wo sie vorhanden ist, in's Werk gesetzt werden.

Von den Alpenbahnprojekten ziehen die beiden Fachmänner nur den Lufmanier in ihre Berechnung. Bei Prüfung der ihnen vorliegenden Projekte — einerseits der Ueberschienung,

andererseits der Durchbohrung des Berges mittelst eines langen Tunnels — kamen sie zu dem Ergebnis, daß dem ersteren Vorschlag nach Maßgabe der obwaltenden Verhältnisse der Vorzug gebühre. Denn die Untersuchung dieser Frage — so argumentirten die berühmten Ingenieure — dürfe sich nicht bloß auf die Möglichkeit der Herstellung und Unterhaltung einer solchen Eisenbahn beschränken, sondern müsse sich auch auf die finanziellen Interessen ausdehnen. Von diesem Standpunkte aus glaubten die Experten, das Lufmanierprojekt einstweilen von der Tagesordnung absetzen zu müssen, und zwar auch mit Rücksicht darauf, daß ja an der Erstellung einer Alpenbahn Deutschland und Italien ein größeres Interesse hätten als die Schweiz. Dieses Urtheil begleiteten sie mit dem merkwürdigen Satz: „Es ist möglich, daß, territoriale oder politische Verhältnisse dem Wunsche, die physischen und finanziellen Schwierigkeiten zu überwinden, zu Grunde liegen“.

Die schweizerische Bundesversammlung legte die Alpenbahnprojekte einstweilen zu den Akten. Dagegen faßte 1852 der damalige Chef des eidgenössischen Eisenbahnbureau, Ingenieur Koller, zu Händen der Regierungen von Preußen, Sardinien und der Schweiz eine Denkschrift ab, in welcher er für den Gotthard eine Lanze brach. Dieser Zwischenfall spornte die Lufmanierpartei zu erneuter Thätigkeit an, welche noch durch den glänzenden Triumph gehoben wurde, welchen die Technik mit dem gelungenen Werk der 1853 eröffneten Semmeringbahn errungen hatte. Mit den hochfliegendsten Hoffnungen wurden die Linien von Norschach und Rapperswil nach Chur als Sektionen des großen Alpenbahnunternehmens in Angriff genommen, die Kantone St. Gallen und Graubünden, das Königreich Sardinien, sowie Stadt und Provinz Genua sagten Subsidien zu; es wurden Planaufnahmen und Kostenberechnungen veranstaltet, und die Exper-

ten, Professor Culmann von Zürich und Oberbaurath Beckh von Stuttgart, erklärten in ihrem Memorandum: es unterliege keinem Zweifel, daß unter allen Alpenpässen der Schweiz, und selbst Piemonts bis zu den Meereralpen hin beim Lukmanier in technischer Beziehung die günstigsten Verhältnisse für eine Ueberführung vorhanden seien. Zu ganz demselben Resultate gelangte die italienische Regierungskommission, welche nach dem für Sardinien so glücklichen und auch für das Lukmanier-Unternehmen so vielversprechenden Ausgange des Feldzuges von 1859 zur Prüfung der Alpenbahnfrage niedergesetzt worden war. Inzwischen war — ein Hebel mehr für den Lukmanier — der Tunnel durch den Mont-Cenis in Angriff genommen worden.

Trotzdem ist das Lukmanierprojekt gescheitert. Dieses für die Schweiz verhängnißvolle Mißlingen der Absichten des edlen Patrioten Lanicca wird auf verschiedene Ursachen zurückgeführt. Nach der einen, unseres Wissens noch niemals in Abrede gestellten, in die nachfolgenden Ausführungen eingeflochtenen Ansicht soll das Haus Rothschild hinter den Coulissen in bedenklicher Weise mitgespielt haben.

Nach dem Verluste der Lombardei war nämlich Oesterreich Alles daran gelegen, sich im Besitze Venetiens zu behaupten. Diesem Zwecke sollte die Anlage einer neuen Militär- und Handelsstraße über den Brenner zum Anschluß an die Pusterthalbahn in Innsbruck und an die bayerischen Bahnen in Kufstein dienen.

Gäßen damals die österreichische und die bayerische Regierung über den Bau der angeregten zweiten Zufahrtslinie zum Brenner, von Kempten und Viezenhofen aus über den Fernpaß nach Innsbruck, sich zu einigen vermocht, so würde wahrscheinlich die Gotthardbahn auch heute noch zu den frommen Wünschen gehören. Denkende Männer — Allen voran Otto Rist, Kaufmann in Kempten und Bürgermeister Adam in Innsbruck — hatten sich

schon manches Jahr abgemüht, um die Vorzüge einer Fernbahn vom kommerziellen Standpunkte zu beleuchten. Auch in technischer Beziehung bildet diese Linie viel weniger Abnormitäten als jede andere Alpenbahn, so daß auch deren finanzielle Sicherung nicht außergewöhnliche Schwierigkeiten verursacht hätte. Gleichwohl blieben die Bestrebungen jener Männer erfolglos. Die bayerische Regierung nämlich befürchtete, ihre Linie Ruffstein-Rosenheim-München möchte durch die Konkurrenz der Fernbahn Noth leiden. Darum wandte die österreichische Regierung von da ab ihre Aufmerksamkeit der Herstellung einer direkten Verbindung mit Vorarlberg zu.

Die Oesterreichische Südbahn, zugleich Besitzerin des oberitalienischen Eisenbahnnetzes, erhielt die Konzession für die Brennerbahn. Um deren Rentabilität auf die Dauer zu sichern, durfte die Lukmanierbahn nicht in Konkurrenz treten. Das größte Interesse an dem Zustandekommen dieser Linie hatte die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen, deren kostspielige Linie nach Chur ohne die Fortsetzung über den Lukmanier nach Locarno eine Sackbahn bleiben mußte. Das bei der Oesterreichischen Südbahn in hohem Maße beteiligte Haus Rothschild setzte deshalb die stets mit Finanzschwulitäten ringende Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen von sich in Abhängigkeit: es ließ dem bedrängten Unternehmen Geld, kaufte die Aktien zusammen und wählte sich eine ganz ergebene Direktion, zuerst den Franzosen Michel und nach ihm den Schweizer Wirth-Sand. Dem Lukmanier, dem ohnehin am Gotthard ein gefährlicher Rivale erwachsen war, wurde aus dem eigenen Lager ein neues Projekt, der Splügen, entgegengestellt und dadurch die Kraft einheitlicher Aktion zersplittert.

Zwar erstanden auch dem Gotthard Konkurrenten im Simplon und der Grimfel, allein die Interessenten des Gotthard, darunter die vornehmsten Eisenbahngesellschaften und Finanz-

institute der Schweiz, hatten sich unter Führung des Nordostbahndirektors und höchst einflussreichen Staatsmannes Alfred Escher zu einer geschlossenen Partei vereinigt, der es auch gelang, im Kanton Tessin „auf dem dort nicht ungewöhnlichen Wege“ einflussreiche Politiker zu gewinnen. „Feinde ringsum“ ließen viele Anhänger des Lufmanier in Graubünden und St. Gallen ihren Eifer erkalten, namentlich als der Große Rath des Kantons Tessin der Zentraleuropäischen Eisenbahngesellschaft, bei welcher auch der bekannte „Doktor“ Stroussberg akkreditirt war, die Konzession zum Bau einer Eisenbahn über den Gotthard erteilte. Zwar mußte der rasch begonnene Bau der tessinischen Zufahrtslinie zum Gotthard nach einigen Monaten wegen Geldmangels eingestellt werden, allein inzwischen hatten die Gegner des Lufmanier Zeit gewonnen und diese nicht unnütz verstreichen lassen; ihren vollsten Ausdruck erhielten ihre Bestrebungen in zwei Publikationen*), durch welche das öffentliche Interesse des In- und Auslandes dem Gotthard zugewendet werden sollte; beide gipfelten in dem Satze: „Durch die Durchbohrung des Gotthard wird der kürzeste und bequemste Weg zwischen Italien und Deutschland hergestellt, und verdient dieses Projekt in betriebstechnischer und kommerzieller Hinsicht den Vorzug vor allen anderen“.

Die Arbeiten der Experten errangen den Beifall der Regierungen von Baden und Preußen, und nachdem noch das Jahr 1866 der Politik Italiens und Preußens auf längere Zeit hinaus gemeinsame Pfade angewiesen hatte, schloß sich auch

*) a) Kommerzielles Gutachten von Stoll, Schmidlin und Koller.

b) Technisches Gutachten von Oberbaurath Gerwig in Karlsruhe und Oberingenieur Beck; der Erstere ist der Erbauer der kostspieligen Schwarzwaldbahn, der Letztere hatte vorher auch den Lufmanier begutachtet.

das Florentiner Kabinet der Meinung des norddeutschen Bundeskanzlers in Bezug auf die Alpenbahnfrage an.

In schweizerischen Zeitungen wurde die Ansicht ausgesprochen, daß im Jahre 1866 ein geheimer Vertrag zwischen Preußen und Italien zu Stande gekommen sei. Darauf ziele eine Stelle der Thronrede ab, mit welcher König Viktor Emanuel im Jahre 1876 den Ankauf der oberitalienischen Bahnen begründete:

„Die Verpflichtung, einen mit einem befreundeten Souverän abgeschlossenen Vertrag zu erfüllen, reifte bei meiner Regierung die Idee des Rückkaufes der Eisenbahnen“.

Diese Verpflichtung wird sich jedoch vermuthlich eher auf den mit Oesterreich abgeschlossenen Friedensvertrag beziehen, in welchen unseres Wissens ein Passus betreffend die oberitalienischen Eisenbahnen aufgenommen worden ist. Indessen wird weiter behauptet: die von Italien und Preußen angestrebte Abtretung Südtirols habe die unmittelbare Handreichung Italiens über den Brenner bezweckt; die Brennerbahn habe die deutsche Handelslinie nach dem adriatischen Meer und die strategische gegenüber dem so geschwächten Oesterreich werden sollen. Napoleon habe jedoch den Plan der Verbündeten durchkreuzt, wodurch sie auf den Gotthard verfallen seien.

Wir lassen den Werth solcher Kombinationen dahingestellt. Sei dem wie es wolle: die 1867 erfolgte Eröffnung der Brennerbahn und die in naher Aussicht stehende Vollendung des Mont-Cenis-Tunnels beschleunigten die Entschliessungen der befreundeten Regierungen und das Zustandekommen einer Einigung zwischen Italien, Deutschland und der Schweiz.

Noch immer bekämpften die westlichen Kantone der letzteren, dem Simplon zugethan, den Gotthard aufs Aeußerste. Der geistvolle Ingenieur Lommel führte alle Hülfsmittel der Geologie,

Metereologie und Technik für den Lukmanier ins Feld, außerdem versuchte man durch Anregung wohlbegründeter finanzieller, volkswirtschaftlicher und politischer Bedenken die Gotthardianer wankend zu machen, und in der ersten Stunde, als die Ausführung der Gotthardbahn immer weniger zweifelhaft wurde, ließ selbst das Haus Rothschild für den Lukmanier Propaganda machen, allein die Würfel der Entscheidung fielen für den Gotthard: die goldenen Becher, mit denen man die Zungen der Opposition im Tessin zähmen wollte, wurden von der „Camorra“ und deren Eingeweihten zu leicht befunden, und der Große Rath dieses Kantons erteilte die Konzession an die Gotthardbahn.

Auch in der preussischen Kammer kam die Frage der Gotthardbahn zur Verhandlung. Der Abgeordnete v. Sybel stellte eine Interpellation an den Handelsminister und begründete dieselbe in folgender bemerkenswerther Weise:

„Der Gegenstand meiner Interpellation ist geeignet, aus dem Detail unserer bisherigen Arbeiten unsere Geister einmal hinauszuführen in ein weiteres Feld nationaler Interessen; ich hoffe, daß es Ihnen wohlthun wird, wenn Ihr Geist auf einige Augenblicke hinausgeleitet wird über die Grenzen unseres engeren Vaterlandes, berührt wird durch den Gedanken, die Thäler und Höhen der schweizerischen Alpenwelt durch ein gemeinschaftliches Werk zweier großen Nationen durch die Resultate neuester industrieller Fortschritte zu überwinden, wenn Sie hingeführt werden auf die Bedeutung, welche diese Schienenstraße für Deutschland hat, nicht bloß für den eigenen Handel, sondern auch für seine Bethheiligung an dem großen Welthandel zwischen der europäischen und der asiatischen Welt.

„Das Projekt, die Alpen zu überschiennen, ist ja nicht neu. Seit mehr als 30 Jahren ist es die Aufgabe der Techniker und National-Ökonomen gewesen, brauchbares Material zu diesem Zwecke zu sammeln. Dank dem Fortschritte auf dem Gebiete der Technik haben die Bemühungen mehr und mehr eine greifbare Gestalt angenommen. Es ist namentlich die technische Welt Italiens und der Schweiz gewesen, welche jetzt soweit in ihren Forschungen, in ihren Feststellungen gekommen ist, daß die Ueberschiennung der

Alpen in der deutschen Schweiz nicht mehr zu den Unmöglichkeiten gerechnet wird. Man hat die Mittel gefunden, welche nöthig sind, um ein kolossales Werk, gigantisch wie die Alpenwelt selbst, möglich zu machen. Man weiß, daß die theilhaftigen Nationen die finanziellen Kräfte dazu besitzen. Die Nachbarstaaten Frankreich und Oesterreich sind uns mit gutem Beispiel vorgegangen. Sie haben früher Hand ans Werk gelegt, als wir, ich kann wohl sagen, nur vermöge unserer politischen Einrichtungen, es gekonnt haben. Es ist Ihnen bekannt, daß der Mont-Cenis bald durch ein großartiges Tunnelwerk durchbrochen sein wird, daß eine direkte Schienenverbindung zwischen dem französischen Eisenbahn- und Schiffahrts-System einerseits und dem italienischen andererseits hergestellt sein wird. Im Osten der Schweiz hat die österreichische Regierung es verstanden, in Gemeinschaft mit großen Finanzkräften Europas die Tyroler-Alpen auf dem Brenner-Passe zu überschienen und sich auch dort eine direkte Verbindung nach Italien hin zu eröffnen. In Italien selbst macht die Entwicklung des Eisenbahn-Systems die rapidesten Fortschritte. Es wird in ganz kurzer Zeit möglich sein, von der nördlichsten Grenze Italiens bis nach Brindisi an der Südspitze Italiens, an der Seite des adriatischen Meeres entlang, einen zusammenhängenden Eisenbahndienst herzustellen, und diese Herstellung ist für den internationalen Handel, für den europäisch-asiatischen Handel von der eminentesten Bedeutung: sie kürzt die Verbindung zwischen Alexandrien und London wiederum um zwei Tage ab. Es ist eine Nothwendigkeit für Deutschland, daß wir mit dieser Linie in eine unmittelbare und direkte Verbindung treten. Es ist unzweifelhaft, daß der Verkehr zwischen England und Alexandrien, so auch weiterhin zwischen dem Nothen Meere und Indien sich der französischen Vermittelung bedienen muß, sobald die Mont-Cenis-Straße fertig ist. Mit Eröffnung der Mont-Cenis-Linie aber fällt ein anderes bedeutungsvolles Ereigniß zusammen, die Vollendung eines anderen Werkes eminentester Bedeutung: das ist die Eröffnung des Suez-Kanals für den internationalen Dienst. Auch dieses Werk ist überwiegend unter französischem Einfluß zu Stande gekommen. Soll Deutschlands Stellung zum Englisch-Indischen Verkehr, zu dem europäisch-asiatischen Verkehr nicht in einen, seiner selbst nicht würdigen Hintergrund gedrängt werden, dann ist es nothwendig, daß wir bei der Benutzung der italienischen Eisenbahnlinien nach Brindisi ein entscheidendes Wort mitzureden haben, daß wir uns in den Stand setzen, mit deutschem Kapital über Brindisi hinaus

uns auch der internationalen Straße zu Wasser nach dem Osten hin mit zu bemächtigen. Diese Gesichtspunkte sind in den Jahren 1864—1866 Gegenstand lebhafter Erörterungen zwischen den betheiligten Nationen gewesen. Die Schweiz, welche das Hauptinteresse hat, daß sie nicht rechts und links überflügelt wird von ihren Nachbarländern, hat den anregenden Impuls zu jenen Erörterungen gegeben; ich glaube annehmen zu können, daß sie auch heute noch in den betheiligten Kreisen sich vollständig ihrer Verpflichtung bewußt ist, den schwersten Theil an dem Zustandekommen auf sich zu nehmen, und ich will das hier gleich vorwegschicken: der Sinn meiner Interpellation ist in keiner Weise dahin gerichtet, irgendwie diesem auf der Schweiz mit Nothwendigkeit lastenden Gewichte auch nur einen geringen Theil abzunehmen und auf uns hier zu übertragen. Ich wünsche, daß das deutsche Interesse an dem Unternehmen selbstständig abgewogen werde, und daß es mit eigener Berechtigung in die Sache eintritt. Leider ist es auch wiederum gerade die Schweiz gewesen, welche den nationalen Bemühungen aus den genannten Jahren her zunächst keinen Fortgang gegeben hat. Zwei Momente waren dort entscheidend. Das erste war die Stellung der lokalen Interessen in der Schweiz selbst; es ist Ihnen ja bekannt, daß es nicht bloß Einen Weg gab, welchen man in Aussicht nahm, das gewünschte Ziel zu erreichen, sondern mehrere, den Gotthard, den Lukmanier und den Splügen; die drei Linien warben wechselseitig um die Ehre, das verbindende Glied zwischen Deutschland und Italien herzustellen, und aus dieser Wechselwirkung entstand zunächst ein Hinderniß für das Unternehmen selbst. Dann aber war es die Schweiz, welche sich zunächst veranlaßt fand, neue technische Ermittlungen anzustellen, ob es, angesichts der großen Schwierigkeiten aller drei Konkurrenz-Projekte, nicht möglich wäre, generelle Erleichterung zu finden. Dieses letztere Moment, an sich durchaus berechtigt, fand eine Begründung dadurch, daß man, während des Tunnelbaues durch den Mont-Cenis, gleichzeitig eine Ueberschienenung desselben auf einem geeigneten höheren Pässe versuchte und dies mit Erfolg that. Die nothwendige Folge davon war, daß man versuchsweise dieses System der Ueberschienenung, also der Ueberwindung von größeren Steigungen, auch auf die Projekte der mittleren Schweiz anzuwenden suchte. Diese letzteren technischen Erörterungen sind zu einem gewissen Abschluß gediehen, und ich darf schon heute wohl vorwegnehmen: so zulässig an und für sich diese leichtere Methode über die Alpen zu gehen erscheint, so wenig wird sie im Stande sein, einem großen internationalen Güterverkehr zu genügen.

„Wenn Sie nur einen Augenblick erwägen wollen, daß der europäisch-asiatische Handel, welcher heute noch das Kap der guten Hoffnung umschifft, eine Werthziffer repräsentirt, welche dem gesammten ausländischen Handel Frankreichs gleichkommt, wenn daneben ein höchst bedeutender Verkehr über das Mittelmeer und das rothe Meer geht, so werden Sie begreifen, daß wenn eine Eisenbahnlinie einen wesentlichen Theil dieses Handels an sich ziehen soll, sie nothwendig unter solchen Bedingungen geschaffen werden muß, daß sie für Massentransporte geeignet ist. Diese Massentransporte bedingen, daß die Linie über die Alpenpässe in nicht zu großer Höhe geführt wird, daß sie mit nicht zu großen Steigungen zu kämpfen hat. Man hat daher jetzt den Zeitpunkt in den beteiligten kommerziellen Kreisen für geeignet erachtet, an die Aufnahme der ursprünglichen Idee heranzutreten, man hat die Erfahrung gemacht, daß die Konkurrenzlinie auf österreichischem Gebiete von einer ganz außerordentlichen Bedeutung ist. Der Verkehr auf der Brennerbahn reißt täglich mehr und mehr Zuflüsse der deutschen und italienischen Eisenbahnlinien an sich, und gerade aus dieser Entwicklung des Verkehrs auf der Brennerbahn folgert man mit verstärkter Nothwendigkeit, daß das Projekt, mit einer andern Linie durch die mittlere Schweiz zu gehen, nicht länger aufgeschoben werden darf.

„Die Verhandlungen der Königlich Preussischen Staatsregierung und die der Regierungen mehrerer anderen Staaten des Zollvereins, welche im Jahre 1865 und 1866 der Frage gegenüber stattfanden, veranlassen mich heute, die Frage an die Königl. Staatsregierung zu richten, ob die Verhandlungen von damals ihrerseits weiter verfolgt worden sind. Ich würde diese Frage nicht gestellt haben, wenn ich nicht die feste Ueberzeugung davon hätte, daß die Preussische Staatsregierung damals mit dem wärmsten Interesse und dem energischsten Eifer dem Projekte ihre Theilnahme und Fürsorge zugewendet hat, wenn ich nicht überzeugt davon wäre, daß es nicht die Schuld der preussischen Regierung gewesen ist, daß die Verhandlungen in eine gewisse Stagnation gekommen sind. Ich wünsche durch meine Interpellation eine Gelegenheit zu geben, daß die Königlich Preussische Regierung vor der Deutschen Nation das Zeugniß wiederum abgebe, daß ihre Auffassung von der Bedeutung des Unternehmens für die Nation dieselbe heute noch ist wie damals, daß sie sich nicht abschrecken läßt darin durch die kolossalen technischen und finanziellen Schwierigkeiten, welche zu überwinden sind. . . .

„Wir schrecken vor diesem großen Unternehmen heute nicht mehr zurück,

wir haben ein Recht dazu, es nicht mehr zu thun, weil wir Dank den Ereignissen von 1866 an nationaler Leistungsfähigkeit, an Selbstvertrauen, an Unternehmungsgestir gewonnen haben, weil wir die Fähigkeit in uns fühlen, mit den Nationen Frankreichs und Englands auf diesem Gebiete in die Schranken zu treten“.

Noch in demselben Jahre trat eine aus den Vertretern der interessirten Staaten gebildete internationale Konferenz zusammen, welche am 13. Oktober 1869 das Schlußprotokoll mit der Verpflichtung zur Subventionirung der Gotthardbahn unterzeichnete: damit war auch das Schicksal der schweizerischen Konkurrenten des Gotthard beschlossen.

Durch den plötzlichen Ausbruch des deutsch-französischen Feldzuges erfuhr das dem Gelingen so nahe gebrachte Werk eine nochmalige Verzögerung.

Noch während des Krieges, am Weihnachtstage 1870, erfolgte der vollständige Durchbruch des Mont-Cenis-Tunnels. Der Donner der Kanonen ließ die Nachricht von der gelungenen Großthat friedlichen Schaffens wenig beachten. Doch dem Kanzler des deutschen Reiches war die Bedeutung derselben keineswegs entgangen; um so mehr drängte er nach Herstellung des Friedens auf die definitive Ordnung des Gotthardunternehmens.

Am 31. Oktober 1871 wurden die Abmachungen der internationalen Konferenz durch einen zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien abgeschlossenen Staatsvertrag sanktionirt. Italien machte sich verbindlich, 36 Millionen Mark, die Schweiz*) und Deutschland je 16 Millionen Mark Subvention an die Bahn zu leisten. Der Rest von 81,6 Millionen Mark sollte durch Aus-

*) Von den 16 Millionen, welche von der Schweiz zu leisten waren, bewilligten die Nordost- und Zentralbahn je 2,8 Millionen, den Rest von 10,4 Millionen votirten die 14 Kantone der Gotthardvereinigung: Zürich, Zug, Luzern, Schwyz, Uri, Unterwalden, Bern, Solothurn, Baselftadt, Baselland, Aarau, Schaffhausen, Thurgau und Tessin.

gabe von 27,2 Millionen Mark Aktien und 54,4 Millionen Mark Obligationen beschafft werden. Das Vertrauen war ein so zu sagen unbedingtes; war doch das Unternehmen durch die Autorität der hervorragendsten Techniker und Staatsmänner gedeckt; männiglich betrachtete die Gotthardbahn unter einem anderen Schwinkel als dem des Aktienwesens. Daß bei der Finanzierung der Gotthardbahn dieselben Mächenschaften, wie bei den von Stroussberg, Ofenheim und ähnlichen Gründern getragenen Unternehmungen unterlaufen würden, daran dachten am wenigsten die Schweizer, welche in die Berechnungen der Fachmänner, in die Ehrlichkeit der Mitglieder der Verwaltung und des Finanzkonfortiums eben so wenig Zweifel setzten, wie in den Scharfblick ihres Bundesrathes, der von den Vertragsstaaten mit weitgehenden Vollmachten und Verpflichtungen gegenüber der Gotthardbahngesellschaft belastet worden war. Wie hätte man auch von Männern, welche Land auf Land ab als die besten Patrioten und fähigsten Köpfe galten und durch ihre soziale Stellung, als einflußreiche Berather der Regierungen oder als Repräsentanten des Volkes in den gesetzgebenden Körperschaften, den höchsten Anspruch auf Achtung hatten, erwarten sollen, daß sie die Gotthardbahn wie ein „urchiges“ Gründergeschäft behandelten und alle Fettaugen von der Suppe, die sie den Abnehmern von Aktien und Obligationen eingebrockt, vorweg für sich abschöpften! Man hat berechnet, daß — die Kursgewinne ungerechnet — einzig durch Provisionen u. dgl. an die 5 Millionen Mark in die Taschen der „Gründer“ gewandert sind. Die vereinzelt Stimmen der Warner und Zweifler, welche u. A. die Stellung eines Direktors oder Verwaltungsrathes der Bahngesellschaft mit derjenigen eines Verwaltungsrathes interessirter Bankinstitute unvereinbar erachteten, wurden in dem Taumel der Freude überhört, todgeschwiegen oder als Ausfluß verkehrter pessimistischer Anschauung

und bedauernswerther Unkenntniß der Sachlage oder neidischer und böswilliger Gefinnung gebrandmarkt. Die Börsejobber hatten somit leichtes Spiel, den Kurs in die Höhe zu treiben, namentlich da der Oberbaurath Gerwig, den wir bereits als Experten kennen gelernt, die technische Leitung des Unternehmens und der Erbauer des Mont-Cenis-Tunnels, Ingenieur Favre, unter Leistung einer Kaution von 6 Millionen Mark, die Durchbohrung des Gotthard übernahm, die er innerhalb 8 Jahren, längstens bis zum 1. Oktober 1880 zu vollenden sich verpflichtete.

Unter diesen gewiß günstigen Auspizien wurde der Bau des großen Tunnels*) und der tessinischen Thalbahnen begonnen. Das Eisenbahn- und Gründungsfieber stieg auf einen bisher unerreichten Grad. Die Projekte wuchsen über Nacht aus dem Boden. Da kam der „Krach“. Oberingenieur Gerwig verließ heutebeladen das lecke Schiff und der statt seiner berufene Hellwag schloß seine Studien**) über die Baukostensumme mit den schwerwiegenden Worten ab: 102 Millionen Franken Defizit!

*) Länge und Kosten einzelner Tunnels:

| | Bauzeit | Länge in Meter | Kosten pro laufenden Meter Mark |
|---|-----------|----------------------|---------------------------------------|
| Rilsby-Tunnel (England) | 1834 | 2204 | 2864 |
| Semmering-Haupttunnel | 1848—1852 | 1407 | 4348 |
| Maenser und Zypenser Tunnel (Braunschweig) | 1862—1865 | 1084 | 2102 |
| Hauenstein-Tunnel (Schweiz) | 1853—1858 | 2495 | 1539 |
| Altenbeckener-Tunnel (Preußen) | 1861—1865 | 1627 | 1648 |
| Hoosac-Tunnel (Amerika) | 1858—1874 | 7634 | 7636 |
| Mont-Cenis-Tunnel | 1859—1871 | 12233 | 5772 |
| Bözberg-Tunnel (Schweiz) | 1871—1875 | 2526 | 1485 |
| Gotthard-Tunnel | 1872—???? | 14900 | 3400 (?) |

**) W. Hellwag, Bericht über die Ausmittlung der Bahnachse und des Längenprofils der Gotthardbahn und die Bearbeitung eines approximativen Kostenvoranschlags.

An Anfängern war nun kein Mangel. Die Verwaltung der Gotthardbahn schob die Schuld auf die internationale Konferenz. Diese habe das Kind in die Welt gesetzt, seinen Alimentationsfond fixirt und genau seine Laufbahn vorgezeichnet: höchster Punkt 1162 Meter über Meer, kleinster Krümmungshalbmesser 300 Meter, größte Steigung 25 per mille, doppelspurige Anlage, kostspielige Zufahrts- und Zweiglinien*), und das Alles in den wildromantischen Zerklüftungen der Urner und Tessiner Bergriesen, in den Eingeweiden des Gotthard, in den unenträthselten Ruinen des Rofsbirges! Das Wichtigste hatte die Konferenz vergessen, nämlich die Bestimmung im Protokoll niederzulegen, wer einzutreten habe, wenn die Voranschläge nicht eingehalten würden.

In italienischen Zeitungen wurden gegen die Verwaltung die schwersten Vorwürfe erhoben. In der That muß es als ein großer Mangel in der Organisation des Eisenbahndienstes bezeichnet werden, daß Juristen und sonstige Dilettanten in den Direktionen das große und oft allein maßgebende Wort führen. Die Oberleitung der Gotthardbahn unterschied sich in Nichts von der gewohnten Zusammensetzung der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen: die Direktion bestand und besteht heute noch aus Juristen und Dilettanten. Der Techniker ist der Direktion untergeordnet. Da jedoch zur Ausführung eines derartigen Riesenwerkes nur „Größen ersten Ranges“ beigezogen zu werden pflegen, so konnte es nicht fehlen, daß der Oberingenieur

*) Das Gotthardbahn-Unternehmen umfaßt folgende Linien:

| | | |
|------------------------------------|------------------|-----|
| Luzern-Rüschnacht-Zimmensee-Goldau | 23 ₁ | Km. |
| Zug-St. Adrian-Goldau | 15 ₅ | " |
| Goldau-Fluelen-Viasca-Bellinzona | 125 ₇ | " |
| Bellinzona-Lugano-Chiasso | 53 ₇ | " |
| Bellinzona-Magadino-Locarno | 25 | " |
| Gesammlänge | 243 ₃ | Km. |

seinen Platz und seine Autorität auch der vorgesetzten Direktion gegenüber zur Geltung brachte und seinen Vorlagen ein Gewicht zu verleihen wußte, welches das Zünglein der Waage auf seine Seite drückte. Die Ueberlegenheit des sachlichen Wissens und das Ansehen, das diese technischen Oberbeamten genießen, machen sie zu mächtigen und unnahbaren Herren, welche ihre Vorgesetzten gerne am Leitzseile gängelnd. Nun gibt es auch unter den Dilettanten nicht selten solche, welche sich ebenfalls für Koryphäen halten — das Amt gibt ja den Verstand — und so kam es bei der Gotthardbahn zu Reibereien, welche den Austritt des Oberingenieurs Gerwig zur Folge hatten.

Hellweg, ein begabter Ingenieur, hatte nicht mehr so leichtes Spiel als sein Vorgänger. Eine Menge von Rücksichten, welche den Mann in seinem Willen hemmt, hängt sich wie ein Bleigewicht an seine Publikationen, in welchen sich der zweifellos tüchtige Ingenieur in auffallenden, an ihm sonst ungewohnten Widersprüchen bewegt.

Ein großer Theil der schweizerischen Presse hält es mit denjenigen, welche nicht zugeben wollen, daß sich einzelne Eisenbahndilettanten und Techniker auf Kosten des Wohlstandes eines ganzen Volkes berühmt oder reich machen. Allerdings haben wir der Energie und Thatkraft der Techniker die großartigsten Denkmale menschlichen Schaffens zu verdanken, andererseits aber darf nicht vergessen werden, daß technisch vollendete Werke nicht immer der Dekonomie der Unternehmungen entsprechen. Es ist nicht einzig damit gethan, mit vielem Gelde schön oder kühn zu bauen; richtiger ist, mit möglichst bescheidenen Mitteln den Zweck zu erreichen. Kostspielige Eisenbahnen auszuführen, ist am Ende keine große Kunst. Auch zeugt es wenig von Erfindungsgabe und Schaffungsgeist, wenn die Schablone, das Schema, das Normal fort und fort das Evangelium der technischen Koryphäen bleibt. Es ist

freilich bequem, jede Eisenbahn über den alten Leisten zu nehmen; wenn sich dann noch Gelegenheit bietet, ohne Rücksicht auf die Höhe der Kosten persönlichen Liebhabereien zu fröhnen, so dient diese Lizenz dazu, die Selbstgefälligkeit und den Mangel an Selbstverleugnung, der bei unumschränkten Gebietern leider oft sich fühlbar zu machen pflegt, auf's Höchste zu steigern. Mit den Lehr- und Lernstücken ist aber einer Eisenbahn meist wenig geholfen; im Gegentheil sind solche Experimente geeignet, der Prosperität einer Bahn von vorneherein Eintrag zu thun. Auch die projektierten großartigen Kehrtunnels südlich und nördlich vom Gotthard gehören in diese Kategorie der Lehr- und Kunststücke der Technik.

Die Erfahrungen, welche bei anderen Bahnen, namentlich der Semmering- und Schwarzwaldbahn, gemacht worden sind, scheinen für den Gotthard nicht zu existiren; sonst müßte man unbedingt der Veressenheit auf die Schablone endlich entsagen und die Anlage der Bahn auf die wirklichen Bedürfnisse der nächsten Zukunft einschränken.

Die Annahme, daß der politische und volkswirthschaftliche Werth einer unrentablen Hundertmillionenbahn die Bedenken der Bau- und Betriebsökonomie unterdrücken sollte, ist entschieden falsch. Bogumil Goltz hat einmal gesagt: Es gibt eigentlich kein schlechtes Wetter, sondern nur gute Kleider. „So gibt es“ wie der große Eisenbahnchriststeller M. M. von Weber *) treffend bemerkt, „eigentlich auch keine unfruchtbare Eisenbahn, sondern nur leichtfertige Unternehmungen, irrationelle Bauten und unangemessene Betriebsführungen. Für jede Bahn, die überhaupt das Erbauen werth ist, sei sie so klein und verkehrsschwach wie sie wolle, läßt sich auch immer eine Art der Herstellung und Ausbeutung finden, die sie nicht nur nicht in Noth gerathen,

*) M. M. von Weber, Die Individualisirung und Entwickelbarkeit der Eisenbahnen.

sondern ihre Betriebskosten decken und sogar ihre Besitzer in den meisten Fällen einen, wenn auch nur bescheidenen, pekuniären Nutzen ziehen läßt. Und dieses Verfahren, jedes Bahn-Institut seine ganze Pflicht erfüllen zu lassen, wird dessen Leiter finden, wenn er ein wirklicher Fachmann und ein Eisenbahn-Techniker im weiteren Sinne des Wortes, das heißt ein Meister der gesamten „Eisenbahnkunst“ (ihre administrativen, kommerziellen und volkswirtschaftlichen Branchen inbegriffen) ist.“

„Der große Naturgelehrte Dove pflegte seine Kollegen, nach Analogie der Dualitätsbegriffe „Musiker“ und „Musikanten“, in „Physiker“ und „Physikanten“ zu klassifizieren. So gibt es auch „Techniker“ und „Technikanten“ — Pontifex und Bettelmönche — geborene Generale und geborene Korporale des Eisenbahnwesens“.

„Für den „Technikanten“ ist eine Eisenbahn — eben eine Eisenbahn. Ein Kind von Vater Ufus und Mutter Schema. Eine gute Eisenbahn ist ihm die, welche jener gleicht, die er am besten kennt und deren Wesen ihm geläufig ist. Eine neue Eisenbahn ist ihm Nichts als eine Reihe Anordnungen von gegebenen Regulativen, Normalien und Schablonen auf neue Konstruktions-, Bau- und Betriebsfälle. Dem „Techniker“ hingegen ist jede neue Eisenbahn eine staatswirtschaftliche und technische „Individualität“ mit bestimmt ausgeprägten, ihr ganz allein eigenen Charakterzügen, die ihr von der Boden-Konfiguration, der geographischen Lage zc. aufgedrückt sind“.

„Zum Klar- und Weitblick, zum berechtigten Urtheile, ja selbst zum kräftigen, praktischen Wirken in einem Fache, gehört nicht bloß das Wissen und Können in diesem, sondern eine umfassende univervelle Bildung, die dazu befähigt, bei Lösung so großer fachlicher Aufgaben wie die Errichtung einer Verkehrsanstalt das gesammte Reich der Wechselwirkun-

gen, in denen sie zu Staat und Leben steht, kritisch, ethisch und volkswirtschaftlich in Betracht zu ziehen.“

Welche Technikanten-Bildung bei der Gotthardbahn sich breit machte, davon sind Beispiele unschwer zu finden. Hätten sich die Herren Experten der internationalen Konferenz von der Tragweite der finanziellen Operation, welche das Unternehmen sichern sollte, einige Rechenschaft zu geben vermocht, so würden sie nicht mit der sorglosesten Sicherheit, auf Grundlage unzureichender Pläne und einer höchst oberflächlichen Kenntniß des Terrains einen Voranschlag aufgestellt haben, der nach der Revision einen Irrthum von 82 Millionen Mark konstatirte! Zwar ist die internationale Konferenz von der Tendenz ausgegangen, bei der Festsetzung des von den Verfassern als „möglichst zuverlässig“ bezeichneten*) Kostenvoranschlages die Ansätze recht niedrig zu halten, doch kann dies nicht als Entschuldigung, sondern nur als ein Beweis für die Leichtfertigkeit gelten, mit welcher die größten Aufgaben der Volkswirtschaft und Finanzpolitik von technischen und anderen „Autoritäten“ gelöst wurden.

Ueber das Sündenregister des hl. Gotthard ließe sich ein ganzes Buch schreiben. Wir wollen nur im Vorbeigehen der glänzenden Ausstattung der Verwaltung und der übergroßen Zahl namentlich des technischen Personals gedenken. Millionen wurden allein hierfür verausgabt, und gleichwohl ist man heute nach fünfjähriger Arbeit noch nicht über das Stadium der Vorarbeiten hinausgekommen; allerdings stehen die tessinischen Thalbahnen mit einer Ueberschreitung des Voranschlages im Betrage von 19 Millionen Mark im Betriebe, allein über das Projekt der eigentlichen Gebirgsbahn ist man noch nicht ganz im Reinen, so daß auch die Berechnungen der neu zugezogenen Experten mit aller Vorsicht aufzunehmen sein dürften. Wer mit ganzen und halben Millionen

*) Vergleiche Protokoll der 9. Konferenz.

So spielt, als ob das Unternehmen im Geldüberflusse schwimmen könnte, der darf für seine Voranschläge keineswegs den Anspruch auf gläubige Hinnahme erheben.

Die großen Schwächen, welche die Verwaltung beim Bau der tessinischen Thalbahnen an den Tag gelegt hat, äußern sich fort und fort — von Besserung ist keine Rede. Die wahnwitzige Großmanns- und Repräsentationsucht, welche sich von der Schweizerischen Nordostbahn und dem Züricher Credit mobilier auf die Gotthardbahn übertragen hat, und der beispiellose Luxus, welcher namentlich bei Ausführung der Stationsgebäude im Tessin entfaltet wurde, finden auch bei Hellwag gerade nur den leisesten Tadel.*)

Wenn es die Mittel erlaubten, so könnte man am Ende die gegen die technische Vorlage erhobenen volkswirtschaftlichen und finanziellen Bedenken etwas abschwächen; allein wie jetzt die Dinge liegen, ist es geradezu als ein Unglück zu betrachten, daß die Gemeinde der Schablonen-Dogmatiker, Dilettanten und Technikanten nach wie vor das Feld behauptet. Bei dem Rückhalte, welchen die herrschende Richtung in einzelnen maßgebenden Kreisen und in der Presse hat, konnte es selbst einem so genialen Fachmanne, wie dem Ingenieur A. Thommen,**) nicht gelingen, die Dogmen der Schablonenritter über den Haufen zu werfen. Die im Juni vorigen Jahres tagende internationale Konferenz hat zwar den ursprünglich vorgeschriebenen kleinsten Krümmungshalbmesser von 300 Meter auf 280 Meter vermindert und die größte Steigung von 25 per mille auf 27 erhöht; zudem hat

*) W. Hellwag, Bericht über die Ursachen der Ueberschreitung des Kostenvoranschlags der tessinischen Bahnen Biasca-Locarno und Lugano-Chiasso.

**) A. Thommen, gew. Bauleiter der Brennerbahn und gew. kgl. ungarischer Staatseisenbahn-Baudirektor: Die Gotthardbahn, Bemerkungen zur Reform dieses Unternehmens.

sie den Bau mehrerer Zweiglinien*) auf spätere Zeiten vertagt und das Defizit auf 32 Millionen Mark herabgedrückt; allein damit ist noch keine Garantie gegeben, daß die noch ausstehenden Einzahlungen auf Aktien und Obligationen, welche zusammen die neuerdings bewilligte Subvention von 22,4 Millionen Mark**) übersteigen, wirklich erfolgen werden.

Unter solchen Umständen läßt sich der Zeitpunkt der Eröffnung der Gotthardbahn nicht absehen. Bis jetzt ist der Richtigstollen des großen Tunnels bis 9700 Meter getrieben, allein der Vollaussbruch und die Ausmauerung sind bedeutend im Rückstande, so daß der festgesetzte Vollendungstermin weit überschritten werden wird.***) Daran jedoch, daß die Bahn vollendet werde, ist wohl nicht zu zweifeln. Die italienische und die deutsche Reichs-Regierung haben noch immer ein zu großes Interesse an der Ausführung des Unternehmens, als daß sich an die Möglichkeit denken ließe, dieselben würden die gänzliche Einstellung des Baues auf die leichte Achsel nehmen. Bietet ihnen ja im äußersten Falle der Vertrag genügende Anhaltspunkte,†) um die Schweiz zur Förderung der Arbeiten auf diese oder jene Weise zu nöthigen. Die manchen Orten ausgespro-

*) Zimmensee-Luzern, Zug-Arth und Giubiasco-Lugano.

**) Italien und Deutschland zahlen je 8, der Schweiz wurden 6,4 Mill. Mark zugewiesen.

***) Die Fortschritte in der Bohrung des Richtigstollens nehmen von Monat zu Monat ab. Hieran trägt hauptsächlich das Auftreten des blättrigen Glimmerschiefers Schuld, welcher viel Wasser durchläßt. Gegenwärtig befindet sich der Stollen unterhalb einiger kleiner Seen. Sollten diese auf den Stollen influiren, so ist der Fall denkbar, daß der Weiterbau auf unbestimmte Zeit verschoben werden muß.

†) Vergleiche Schlußprotokoll der internationalen Konferenz vom 13. Oktober 1869, namentlich Art. 1 Absatz 5:

„Bei Organisation der Gesellschaft wird der schweizerische Bundesrath die nöthigen Maßregeln treffen, um die Ausführung des Unternehmens und aller in dem gegenwärtigen Protokoll erwähnten Verpflichtungen sicher zu stellen.“

chene Hoffnung oder Befürchtung, daß die Schwierigkeiten der Ausführung und der Finanzierung das gänzliche Scheitern des Werkes zur Folge haben könnten, wagen wir aus verschiedenen Gründen nicht zu theilen. Demnach haben die durch die künftige Konkurrenz der Gotthardbahn am meisten gefährdeten Interessenten, Oesterreich, Bayern und Württemberg, alle Ursache, schon jetzt auf Mittel und Wege zu sinnen, wie sie den drohenden Entzug einträglicher und wichtiger Verkehre auf ein Minimum beschränken und sich durch Heranziehung anderweitiger Verkehre für die eintretenden Verluste schadlos halten können.

Bayern hat mit Ausnahme der Rheinprovinz von der Gotthardbahn gar keinen Nutzen zu erwarten, im Gegentheil wird es einen großen Theil des ihm jetzt von der Brennerbahn zufallenden Verkehrs verlieren. Der größte wirtschaftliche Vortheil wird Elßaß-Lothringen zukommen. Die Wiederbelebung der alten Handelsstraße am Rhein ist gewiß mit ein Beweggrund zur Subventionirung der Gotthardbahn seitens des deutschen Reiches gewesen. Die Zuwendung eines großartigen Verkehrs wird sicher auch das Ansehen der Reichsgewalt befestigen und den prädominirenden Einfluß derselben auf die übrigen Reichsglieder erhöhen. Württemberg soll aus diesem Grunde die Zahlung einer Subvention verweigert haben. Die Erklärung, welche der Vertreter der württembergischen Regierung bei der internationalen Konferenz abgegeben hat: „Die Hoffnung, daß man bezüglich des Verkehrs über den Gotthard den Grundsatz der Beförderung auf der kürzesten Linie anerkennen werde, hat sich nicht erwahrt“ — kann in jenem Sinne gedeutet werden.

Wir finden übrigens in der Haltung der Reichsverwaltung nach dieser Richtung nichts Absonderliches. Wenn die Administration sämmtlicher deutschen Eisenbahnen in Einer Hand läge, so könnte man wohl von der Einsicht, welche die Leiter des

preussischen Eisenbahnwesens im Allgemeinen an den Tag legen, die Vermeidung der gegenwärtig durch die Konkurrenz bedingten Verkehrsablenkungen erwarten. Allein so lange die Mittelstaaten ihre Souveränität im Eisenbahnwesen nicht preiszugeben für gut finden, wird bei den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, schon mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Hebung und die dadurch zu fördernde Angliederung widerhaariger Provinzen, das Interesse des tüchtigen industriellen Konkurrenten maßgebend sein, den Verkehr mit möglicher Umgehung der Nachbarbahnen auf die eigenen Linien zu leiten. Diese Nichtanerkennung des Prinzips der kürzesten Route wird zuvörderst für die Brennerbahn, die bayerischen, württembergischen, pfälzischen und rheinischen Bahnen fühlbar werden, wenn einmal die Gotthardbahn in Betrieb gesetzt werden wird.

Bei Gründung der Gotthardbahn gingen Deutschland und Italien offenbar von dem Gedanken aus, eine von Frankreich und Oesterreich vollständig unabhängige Linie zu erhalten, auf deren Führung und Organisation sie kraft ihres „Scheines“ den nöthigen Einfluß und Druck ausüben könnten. Die Annahme, daß die Ueberredungskunst der schweizerischen Eisenbahngründer und ihrer Emisäre den Uebergang vom Lukmanier zum technischen Monstrum des Gotthard zu Wege gebracht hätte, wäre doch zu naiv. Wäre es den beiden Großmächten lediglich darum zu thun gewesen, eine direkte Verbindung der italienischen und der deutschen Schienenneze herzustellen, so würden sie mit dem Lukmanier billiger weggekommen sein. Allein dieser Paß ist so nahe an Oesterreich, daß er so zu sagen unter den Mündungen der Achatuskanonen liegt. Die verbündeten Regierungen erklärten deshalb nach 1866 und 1870 in ziemlich verständlicher Weise, sie könnten weder dem Lukmanier noch dem Simplon, der in

erster Linie Frankreich dienen würde, sondern nur dem Gotthard ihre Unterstützung leihen.

Die meisten Politiker und Militärs der Schweiz befanden sich mit dieser Auffassung in vollständiger Uebereinstimmung, namentlich als durch die glänzenden Erfolge der deutschen Waffen im Feldzuge von 1870/71 die bis dahin für den Simplon noch vorhandene Stimmung sich erheblich geschwächt hatte. Ohne sich lange auf die staatsrechtliche Bedeutung der abgeschlossenen Verträge und die etwaigen Schlussfolgerungen, die daraus gezogen werden könnten, einzulassen, wurde das alte Schiboleth — die gerade durch die Gotthardverträge etwas fadenscheinig gewordene Neutralität der Schweiz — hervorgehoben und daran folgende Betrachtung geknüpft. Entzweien sich die Nachbarn, so nehme der Bahnbetrieb in dem neutralen Lande einen ungestörten Fortgang. Aber selbst dann, wenn eine Macht es wagen sollte, die Neutralität zu verletzen, befinde sich ja die Gotthardbahn in viel geschützterer Lage als irgend eine Bahn in den Zentralalpen; denn der Gotthard liege inmitten der Schweiz und eines mächtigen schwer zugänglichen Gebirgsstockes.*) Dabei wäre es auch möglich, das tessinische Kontingent rasch mit den übrigen Eidgenossen zu vereinigen oder dem etwa bedrohten Tessin schnelle Hülfe zu bringen. Außerdem betrachteten die tonangebenden Persönlichkeiten die Gotthardbahn als das Band, welches den romanischen Tessin in politischer, ökonomischer und geistiger Beziehung aufs innigste mit den deutschredenden Kantonen verbinden würde.

Einen eigenthümlichen Kommentar zu diesen Phrasen gab Major Belini, Mitglied des italienischen Parlamentes,

*) Die Entfernung von Nizza bis zum Mont-Cenis beträgt 160, vom Mont-Cenis bis zum Brenner 420, vom Brenner bis zum Semmering 330 Kilometer.

noch dazu ein geborner Tessiner, der im Frühling des verfloffenen Jahres in einer militärischen Abhandlung die Annexion des stammverwandten Tessin durch Italien als wünschenswerth bezeichnete. Die fortwährenden durch die Parteileidenschaft geschürten Unruhen in jenem Kanton könnten einmal dem Nachbar einen willkommenen Anlaß bieten, zur Wiederherstellung der Ruhe und der eigenen Sicherheit, welche durch die Untriebe der Ultras bedroht sei, den Rath des Majors Velini zu befolgen und die Grenzpfähle bis an die Marken der ehemaligen deutschen Reichslande, jetzt Schweizerische Eidgenossenschaft genannt, vorzurücken.

Die Neutralität der Schweiz ist für die Großstaaten keineswegs ein noli me tangere. Wir glauben zwar nicht, daß die Annexion der deutschen Schweiz in das Programm der deutsch-nationalen Politik aufgenommen sei. Die Reichsregierung wird ohnehin noch lange Zeit alle Hände voll zu thun haben, um die wiedergewonnenen Provinzen Elsaß und Lothringen dauernd dem Mutterlande anzufügen. Allein Deutschland und Italien könnten am Ende, wenn die Gotthardbahngesellschaft fallirte, der Schweiz Tage bereiten, so ihr nicht gefallen möchten. Zum allermindesten sind die beiden Großmächte auf Grund der abgeschlossenen Verträge berechtigt, die eingezahlten Subventionen sammt Zinsen zurückzufordern. Wir wollen jedoch annehmen, daß auch dieser Kelch an der Eidgenossenschaft vorbeigehen werde.

Deutschland und Italien haben in den mit der Schweiz abgeschlossenen Verträgen so ganz bestimmte Vorbehalte bezüglich der Organisation des Betriebes und der Einrichtung des Verkehrs gemacht, daß sie jeder Zeit in der Lage sein werden, durch ihre maßgebenden Voten namentlich die Feststellung der Tarife und damit auch indirekt die Bewegung des Handels und die Chancen der Industrie zu beeinflussen. So könnte die Gotthard-

bahn mit der Zeit auch das Mittel werden, das deutsche Zollvereinsgebiet bis zum Kamm der Zentralalpen auszudehnen. Zudem sind seit dem 13. Oktober 1869, dem Tage, da das Schlußprotokoll der internationalen Konferenz unterzeichnet worden ist, zwei Ereignisse eingetreten, welche für die Gotthardbahn und Alles, was mit ihr zusammenhängt, von größter Bedeutung sind: die Erwerbung der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen durch das deutsche Reich und der Ankauf der oberitalienischen Eisenbahnen durch den Staat, eine Maßregel, die unserer Anschauung nach gerade mit Rücksicht auf die Gotthardbahn in's Werk gesetzt worden ist.

Die Anschlußbahnen an die Zufahrtslinien zum Gotthard sind also Eigenthum derjenigen Mächte, in deren Händen das Wohl und Wehe der schweizerischen Alpenbahn liegt. Die gleichartigen Interessen der beiden Verbündeten werden zweifellos der Gotthardbahn eine großartige Zufuhr sichern, zunächst auf Kosten der bereits bestehenden Linien über den Mont-Cenis und Brenner. Freilich wird die Höhe der Transporttaxen nicht der Schwierigkeit und Kostspieligkeit des Betriebes entsprechen; allein für Italien und Deutschland wird in erster Linie die Erreichung des politischen und volkswirthschaftlichen Zweckes der Gotthardbahn das Entscheidende sein.

Die Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen, welche zugleich im Besitze der luxemburgischen Bahnen sind, werden im Verein mit der Gotthardbahn und den italienischen Staatsbahnen — zum Nutzen der italienischen Hafenplätze und der deutschen Rheinstraße und zum Schaden der Häfen von Triest und Marseille, sowie der französischen Mittelmeerbahn der Brennerbahn und deren süddeutschen und österreichischen Anschlußbahnen — Tarife kombiniren, welche die Konkurrenten empfindlich berühren dürften, zumal die im Privatbesitz befindlichen Bahnen (die Paris-Lyon-

Mittelmeerbahn, die Brennerbahn 2c.) etwaige Einbußen nicht dem Fiskus belasten können. Für die Betriebsausfälle bei der Gotthardbahn dagegen wird wohl oder übel die Eidgenossenschaft aufzukommen haben.

Die Gotthardlinie besitzt außerdem den großen Vortheil, daß sie im Verkehr mit dem deutschen Norden, mit Holland und Belgien 2c. nicht so viele politische Gebiete und Bahnnetze zu passieren hat, als die Brennerlinie. Dieses Verhältniß wird sich mit der unausbleiblichen Umwandlung der preussischen Aktienbahnen in Staatsbahnen noch erheblich zu Gunsten der Gotthardbahn bessern. Ueberhaupt könnte diese vielleicht auch dazu beitragen, bei den Eigenthümern jener Bahnkomplexe, welche dem Projekte der Vereinigung sämmtlicher Eisenbahnen des Reiches unter Einer Verwaltung abhold sind, durch Ablenkung der Verkehre und Herabminderung der Rentabilität ihrer Linien die Geneigtheit zum Aufgeben ihrer Selbstständigkeit zu befördern; wir meinen hier zunächst die pfälzischen und rheinischen Eisenbahnen, anderer nicht zu gedenken.

In dem jüngsten kommerziellen Gutachten der Gotthardbahnexperten Stoll und Escher wird u. A. auch die Erwartung ausgesprochen, daß südungarisches Getreide in ganz erheblichen Quantitäten dereinst über Oberitalien und den Gotthard in die Schweiz gelangen dürfte. Von österreichischer Seite suchte man dieser Hoffnung einen Dämpfer aufzusetzen, indem man darauf hinwies, daß die Oesterreichische Südbahn wohl bislang Getreide auf ihren ungarischen Linien über Nabresina durch Oberitalien nach Frankreich geführt habe; aber durch den Verkauf ihres oberitalienischen Netzes an den Staat sei das Interesse der Südbahn an dessen Rentabilität geschwunden, und in Zukunft werde der Weg über Marburg-Innsbruck-Kufstein, später jener über den Arlberg statt der italienischen Route gewählt werden. Wir halten diese Argu-

mentation aus den oben angeführten Gründen nicht für ganz zutreffend. Auch könnte die Südbahn, namentlich im Hinblick auf die projektirte, den bayerischen Transitverkehr gefährdende Arlbergbahn für die Instradung über Kufstein bei den bayerischen Staatsbahnen nicht das wünschenswerthe Entgegenkommen finden.

Abgesehen davon, liegt die Vollendung der Arlbergbahn, durch welche die Südbahn für den ungarisch-schweizerisch-französischen Verkehr eine geschlossene, auf österreichischem Territorium liegende Linie erhielte, noch in weiter Ferne. Die Schwierigkeiten, welche dem Bau eines Schienenweges über oder durch den Arlberg in technischer und in finanzieller Beziehung entgegenstehen, sind sehr groß, so daß die Gotthardbahn Zeit gewinnen dürfte, ihre Alimantation auf Kosten der Südbahn zu betreiben und die Aenderung der Verkehrsrichtung in ihrem Sinne zu sichern. Dabei ist nicht zu vergessen, daß dem ungarischen Markte — besonders wenn es Deutschland einmal einfallen sollte, den Zoll auf Getreide zu erhöhen — in Rußland, Afrika und Amerika gefährliche Konkurrenten erwachsen werden, welche jedenfalls neben Marseille auch Genua, den bevorzugten Hafen der Gotthardbahn, zu ihrem Hauptstapelplatz im Verkehr mit Frankreich, der Schweiz und einem Theile Deutschlands erheben werden.

Die Rheeder und Kaufleute von Genua und ebenso die von Venedig entwickeln eine lebhafte, für Marseille und mehr noch für Triest äußerst bedrohliche Thätigkeit. Gerade an letzterem Plage scheint der Unternehmungsgeist mit der Ungunst der Verhältnisse mehr und mehr in eine rückläufige Bewegung gerathen zu wollen. Als im November 1869 der Suezkanal eröffnet wurde, blickten die österreichischen Kauffahrer noch hoffnungsvoll in die Zukunft; die neue Straße, so erwarteten sie, werde Triest mit reichem Glanze umgeben und es zum Haupthafen in dem Verkehr mit Port Said machen. Auch waren sowohl die Regierung als der Reichsrath

dem Projekte einer Prealbahn (Nabresina-Tarvis) günstig, welche dem Triester Hafen nicht nur die österreichischen Provinzen Görz, Kärnten, Tyrol und Salzburg in direkter Linie öffnen, sondern auch unmittelbar den Schaden gut machen sollte, der für den österreichischen Handel überhaupt und den Triester insbesondere durch Eröffnung der Brennerbahn, welche den Waarenzug vom österreichischen Gebiete ablenkt und den italienischen Häfen zuführt, entstanden ist. Allein trotzdem blieb „Alles beim Alten“, und das erste Emporium des Kaiserstaates, dessen Handel ein Sechstel des Gesamthandels der Monarchie repräsentirt, mußte bis heute mit der Sackbahn vorlieb nehmen, welche ihm vor zwanzig Jahren wohl genügen mochte, als der Verkehr noch ein höchst beschränkter gewesen, heute aber angeichts der allermwärts vermehrten Kommunikationen vollständig unzureichend ist.

Während Venedig reichlich mit Eisenbahnlinien ausgestattet wird, ermangelt Triest einer zweiten Bahnverbindung, welche es ihm ermöglichte, direkte Beziehungen mit den eigenen Provinzen, sowie mit den süddeutschen und schweizerischen Produktions- und Konsum-Zentren zu unterhalten. Die günstige geographische Position und die Rührigkeit der Kaufmannschaft allein reichte nicht aus, um mit den Nachbarhäfen eine erfolgreiche Konkurrenz aufnehmen zu können. So kam der Triester Handel in Verfall; seit 1870 weist er einen fast ununterbrochenen Rückgang auf, der 1876 im Vergleich zu 1871 in der Einfuhr 12, in der Ausfuhr 10 Prozent beträgt. An diesem Resultate tragen nicht etwa die kriegerischen Ereignisse in der Türkei die Schuld; denn während des gleichen Zeitraumes hat nicht bloß der Handel der österreichischen Gesamtmonarchie, sondern auch jener der Häfen von Fiume und Venedig zugenommen. Den meisten Schaden wird dem Triester Handel die im Bau begriffene Pontebahn zufügen, welche Venedig in direkter Richtung (via Udine-Villach)

mit Oesterreich verbinden, den italienisch-österreichischen Handel absorbiren und dadurch auch der österreichischen Schifffahrt den größten Eintrag thun wird.

Darauf abstellen zu wollen, daß auch Genua durch Eröffnung der Gotthardbahn eine Einbuße insofern erleiden werde, als die deutsche Kohle, durch niedere Tarife begünstigt, die englische Kohle aus Oberitalien verdrängen werde, ist ein wohlfeiler Trost. Was Genua als Landungs- und Lagerplatz englischer Kohle möglicherweise verliert, das wird es durch anderweitige Vermehrung des Verkehrs vollauf ersetzen. Nicht das Gleiche ist bei Triest der Fall; dem Rückgange seines Handels kann nur dadurch einigermaßen gesteuert werden, daß es eine zweite Eisenbahnlinie erhält, welche es mit dem westlichen Theile Deutschlands in direktere Verbindung setzt.

Allein in Oesterreich scheint man die Wichtigkeit von Triest ebenso zu verkennen, wie weiland die Bedeutung von Venedig. Erst als Cavour im Mont-Genis-Tunnel hämmerte, um der angebahnten Größe Italiens eine neue Gasse zu brechen, da erst sah man in Wien ein, daß die Pflege der materiellen Interessen ein besserer Kitt im Staatenleben ist, als die Spitze der Bajonnette. Die Lagunenstadt war der Schlüssel zum Brennerpasse und zu Deutschland; gleichwohl überließ man diesen Platz so zu sagen seinem Schicksale; und als endlich die Erkenntniß der begangenen Nachlässigkeit in den leitenden Kreisen des Kaiserstaates aufdämmerte und die Brennerbahn in Angriff genommen wurde, da war es zu spät. Die Regierung des Handels von Venedig hat wesentlich zum Verluste der Dogenstadt beigetragen.*)

Dieses Beispiel sollte für Oesterreich eine lehrreiche Warnung

*) Azija, die Bedeutung des Hafens von Triest für Oesterreich.

sein. Wird erst einmal die Gotthardbahn die deutschen und italienischen Interessen noch enger als bisher aneinander schließen, so mag Oesterreich zusehen, wie rasch die Sympathien seiner Italianissimi sich verflüchtigen und sich jenen zuwenden werden, welche in die Kultur der nationalen Politik auch die Fürsorge für die materiellen Interessen in hervorragender Weise einbegreifen. Die Neigungen der Romanen könnten aber auch auf die Germanen in Oesterreich ansteckend wirken; denn die historischen Erinnerungen, die althergebrachten Gewohnheiten und die Liebe zu überlieferten Institutionen sind auf die Dauer nicht im Stande, das leibliche Wohlbehagen in den Hintergrund zu drängen und die Sehnsucht nach dem „Manna“ des stammverwandten Nachbarn zu unterdrücken.

Wie gibt sich nicht die deutsche Reichsregierung Mühe, um Elfaß-Lothringen zufrieden zu stellen und für sich zu gewinnen! Hauptsächlich wegen der Reichslande unterstützt Deutschland die Gotthardbahn; die Rheinstraße soll wieder die Bedeutung erhalten, welche sie im Mittelalter eingenommen, und die sie seit der Besitzergreifung jener Lande durch die Franzosen eingebüßt hat. Gelingt der Plan des gewaltigen Kanzlers, so könnte das wiedergewonnene Gebiet für die „Ostmarken“ und die bisher „reichsmittelbaren“ Lande das neiderregende Exempel werden, wie es diesen ergehen möchte, wenn sie ihre Souveränität mit der Reichsunmittelbarkeit vertauschen wollten.

Hätte Oesterreich durch Ausführung eines kürzeren Anschlußweges es verstanden, seine Alpenbahn auch für die Interessen des westlichen Deutschland und der Schweiz rechtzeitig zu erschließen, so wäre dem Zustandekommen der Gotthardbahn vorgebeugt worden. Nicht die geographische Lage der Brennerbahn hindert sie, für das gesammte Deutschland die Hauptverkehrsader

zur Adria zu bilden; sie ist gegentheils eine sehr günstige zu nennen und nur die mangelnden Anschlüsse an die schweizerischen, sowie die ungenügende Verbindung mit den süddeutschen Bahnen haben sie bisher gehindert, ihrer Aufgabe hinsichtlich des schweizerischen, west- und norddeutschen Verkehrs in dem Maße gerecht zu werden, wie sie es gegenüber der östlichen Hälfte Deutschlands gethan hat.
