

## **Universitäts- und Landesbibliothek Tirol**

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

**Memminger, Anton**

**Zürich, 1878**

Die Tyroler Bahnen und der Welthandel

## Die Tyroler Bahnen und der Welthandel.

---

Soll die Brennerbahn die Konkurrenz der Gotthardbahn bestehen, dann muß der Weg von Innsbruck nach Ulm und Augsburg abgekürzt werden. Dadurch würde dem Verkehre nach dem Nordwesten Deutschlands, nach dem nordöstlichen Frankreich, nach Belgien und Holland von Genua ein beinahe gleich langer, von den Häfen der Adria aber ein bedeutend kürzerer und dabei weit leistungsfähigerer Weg als über den Gotthard geboten werden, und gerade diesem Erforderniß wird durch die Arlbergbahn wenig Rechnung getragen. Deren ganze Richtung, welche noch durch die ungünstigen Anschlüsse über Feldkirch und Lautrach an die bayerischen und schweizerischen Linien beeinträchtigt wird, weist ihr eine andere, weniger ausgedehnte und minder wichtige Verkehrszone an.

Ein Vergleich mit der jetzigen Linie von Innsbruck nach Ulm und Augsburg zeigt, daß die Arlbergbahn nicht nur keinen kürzeren, sondern einen bedeutend längeren Weg nach diesen beiden Knotenpunkten darstellt. Denn die jetzige Entfernung von Innsbruck über Rosenheim nach Augsburg beträgt 242 und nach Ulm 326 Kilometer, wogegen von Innsbruck über den Arlberg, Bregenz und Lindau nach Augsburg zirka 425 und nach Ulm 364 Kilometer wären.

Anderz lägen die Verhältnisse, wenn die Brennerbahn eine Fortsetzung über den Fernpaß nach Kempten fände. Hierdurch

wäre vorerst ein beinahe gleich langer Weg wie jener der Arlbergbahn zur Schweiz hergestellt, da die Strecken Innsbruck-Kempten-Lindau-Norschach und Innsbruck-Bludenz-Feldkirch-Norschach annähernd die gleiche Länge, zirka 255 Kilometer, haben. Zugleich wäre damit dem durch die Arlbergbahn nicht befriedigten Bedürfnis einer kürzeren Verbindung mit Ulm und Augsburg entsprochen, weil die Linie über Kempten den Weg nach Augsburg gegenüber der jetzigen Route um 37 und den nach Ulm um 91 Kilometer abkürzt.

Die Brennerbahn wäre damit in die Lage versetzt, dem Gotthard und selbst dessen natürlicher Verkehrszone erfolgreich Konkurrenz zu bieten, den levantischen Handel über Oesterreich zu leiten, zu allen Häfen der Adria eine hervorragende Stellung zu behaupten und dem indischen Verkehre ab Suez, der für Massengüter, so lange nicht die Eisenbahn durch Bosnien gebaut sein wird, mit Vorliebe den tief eingreifenden adriatischen Golf aufsuchen und für Eilgüter den Weg zu Lande über Brindisi nehmen wird, einen kürzeren Weg nach Deutschland und England zu eröffnen.

Ein Vergleich der Distanzen wird dies lehren:

| Routen.  | Kilometrische Entfernungen |          |
|--|----------------------------|----------|
|  | Gotthard.                  | Fernpaß. |
| Benedig-Köln (holländischer und englischer Verkehr) . . . . .                    | 1198                       | 936      |
| Benedig-Kassel (Hansastädte) . . . . .   | 1206                       | 986      |
| Benedig-Basel (schweizerischer, französischer und rheinischer Verkehr) . . . . . | 660                        | 523      |
| Bologna-Köln . . . . .   | 1137                       | 955      |
| Bologna-Kassel . . . . .   | 1152                       | 977      |
| Bologna-Basel . . . . .  | 606                        | 590      |
| Bologna-Mannheim . . . . .   | 867                        | 845      |

Der Weg über den Fernpaß ist also für den englischen\*) und holländischen Verkehr, sowie nach den Hansestädten durchschnittlich um mehr als 200 Kilometer kürzer als jener über den Gotthard und selbst nach der Schweiz und dem Ober- und Mittelrhein stellt sich ein nicht unwesentlicher Vorsprung heraus.

Allerdings bilden die wirklichen geographischen Distanzen keinen absolut richtigen Maßstab für die Vergleichung, sondern einzig die virtuellen Längen. Diese werden gefunden, indem man zu den geographischen Längen einen Prozentsatz für die Betriebschwierigkeiten addirt, welche aus den Höhenerhebungen, den Krümmungen, den klimatischen Einflüssen zc. entstehen.

Wenn ein gewöhnliches Fuhrwerk anstatt auf der horizontalen Straße auf einer Steigung von 25 per mille fährt, so stellt sich das Verhältniß der aufzuwendenden Kraft nahezu wie 1 : 2. Auf einer Eisenbahn wird es viel stärker. Mit der Nothwendigkeit der Vermehrung der Zugkraft erhöhen sich aber die Kosten für den Kohlenkonsum, für die Abnutzung des Materials zc. Nun handelt es sich aber beim Transport einer Waare hauptsächlich darum, ob schnell und billig geliefert wird. Die Steigungsverhältnisse fallen also bei der Berechnung der Betriebslänge, der Taxen und Rendite schwer ins Gewicht und sie repräsentiren bei der Arlbergbahn eine größere virtuelle Länge als bei der rascher funktionirenden Fern- und Brennerbahn.

Durch die Fernbahn würde als weiterer wichtiger Vortheil auch die Konkurrenzfähigkeit des Hafens von Triest und der österreichischen Rhederei in Bezug auf den asiatischen Handel gegenüber Genua resultiren. Der Weg von Mannheim über den Fernpaß und Triest nach Port Said (Suezkanal) würde 3233, jener von Mannheim über den Gotthard und Genua nach Port Said

---

\*) Bereits im Jahre 1847 wurden Versuche gemacht, die indisch-englische Ueberlandspost auf diesem Wege durch Deutschland zu leiten.

3457 Kilometer betragen. Dieser Vorsprung von 224 Kilometer erhöht sich noch dadurch, daß die Linie über den Fernpaß und den Brenner einen rascheren Frachtenverkehr und niedrigere Tarife ermöglicht. Was von Triest gesagt ist, gilt in gleichem, wenn nicht höherem Maße von Fiume, welches durch die Linie von St. Peter um 23 Kilometer näher als Triest an Innsbruck gerückt ist.

Die Fernbahn leistet demnach hinsichtlich des schweizerischen Verkehrs dieselben Dienste wie die Arlbergbahn, außerdem ist sie zur Aufnahme eines Konkurrenzkampfes mit dem Gotthard von absoluter Nothwendigkeit für Oesterreich. Von der Arlbergbahn kann nicht das Gleiche gesagt werden; sie ersetzt weder die Fernbahn im Verkehr mit dem westlichen und nordwestlichen Deutschland, noch ist sie wegen ihrer Richtungs-, Steigungs- und Anschlußverhältnisse zu einem Wettstreit mit dem Gotthard und zur Bewältigung einer gleich großen Transportmenge wie die Fernbahn befähigt.

Auch für Ungarn hat die Fernbahn ein großes Interesse; denn erst durch sie wird die Pusterthalbahn (Franzensfeste-Villach) ihrer Bestimmung als Transitlinie für den ungarischen Export im weitesten Maße entsprechen können. Sie gewährt dem Getreidehandel hinsichtlich der Transportdistanzen wesentliche Vortheile, wie nachstehende Zusammenstellung lehrt:

| Routen.       | Kilometrische Entfernungen |          |
|---------------|----------------------------|----------|
|               | via                        |          |
|               | Simbach.                   | Fernpaß. |
| Sombor-Lindau | 1342                       | 1062     |
| Sombor-Ulm    | 1153                       | 1062     |
| Sombor-Köln   | 1060                       | 1053     |

Zudem fällt sie in den Bereich von nur wenigen Bahnkomplexen, was rücksichtlich der bei Getreidetransporten wichtigen Regelmäßig-

feit und Geschwindigkeit und der durch den langen Durchlauf ermöglichten Ermäßigung der Tarife von hohem Nutzen für den Handel sein kann.

Neben gesamtstaatlichen und internationalen Interessen hat die Fernbahn vor der Arlbergbahn noch das voraus, daß sie ein größeres Maß lokaler Bedürfnisse befriedigen wird, indem sie die Trace der Arlbergbahn durch den bevölkertsten Theil des Oberinntals beibehält und sich dann gegen Norden wendet, eine an Natur Schönheiten überaus reiche, von einem urkräftigen Volke bewohnte Gegend durchziehend, welches selbst unter den ungünstigsten Verkehrsverhältnissen die Energie industriellen Schaffens mit seltener Zähigkeit behauptet hat.

Durch die Eröffnung der Brenner- und Vorarlbergerbahnen ist die einträglichste Erwerbsquelle dieses Landstriches versiegt. Die einst so belebten Straßen durch das Oberinntal und über den Fernpaß sind wie verödet. Abgeschlossen in seine Thäler ringt ein an Arbeit und Entbehrungen gewohntes Volk dem wenig produktiven Boden eine spärliche Erndte ab; mit faurem Schweiß und magerem Lohn sucht es die industriellen Betriebsstätten trotz des Mangels an Kommunikationsmitteln aufrecht zu erhalten, und wenn die Schneedecke schmilzt, ziehen die rüstigen Männer und tüchtigen Arbeiter, Weib und Kind verlassend, in's Ausland auf Erwerb, dessen Ueberschuß den Unterhalt des winterlichen Aufenthaltes in der Heimath decken muß.

Seit Jahren kämpft diese Bevölkerung einen schweren Kampf um's Dasein. Wenn sie sich trotz alledem körperlich stark und geistig wach erhalten hat, so beweist dies nur die moralische Kraft, mit welcher sie sich vor gänzlicher Verarmung und damit vor physischer und psychischer Degeneration bewahrt hat. Wie erst müßte sich in diesem Volke der Schaffensdrang beleben, wenn sich ihm die Lokomotive als Bundesgenossin in dem ungleichen

Kämpfe mit den von Schienenwegen begünstigten Industrien zugefellte! Die reichen und verlässlichen, den Motor des Dampfes völlig überflüssig machenden Wasserkräfte könnten der Industrie dienstbar gemacht, die in den Falten der Berge und unter der Erde geborgenen Schätze an Mineralien aller Art zu Tage gefördert, und ein wegen seiner herrlichen Natur ausgezeichnetes Land der übrigen Welt zur Erfrischung und Erholung näher gebracht werden.

Mit Recht sprachen die Experten der Gotthardbahn die Meinung aus, daß diese aus dem Touristenverkehr eine bedeutende Einnahme erzielen werde. Nun steht die Landschaft, welche von der Fernbahn durchschnitten wird, weder an Schönheit noch an Großartigkeit der Natur hinter den besuchtesten Gegenden des Schweizerlandes zurück. Was bietet einzig die Strecke vom Lechthal bis an den Fernstein? — Von dem mährchenumrankten Linderhof und dem berühmten Hohenschwangau steigen wir hinab zum Lechströme nach dem alten Füssen und dessen stattlichem Schloße. Von da führt der Weg durch die Felschlucht von Pinswang, dem Iulii saltus der Römer, nach dem gewerbtätigen Reutte und den Heilbädern von Kreckelmoos. Wunderbar kontrastirend mit der freundlichen Ebene erheben sich auf steilem Bergesrücken die gewaltigen Ruinen einer Burg, der Zeugin blutiger Kämpfe in den Kriegstürmen, welche das Alpenland durchkrasteten. Der Sage nach von dem Ostgothen-König Theodorich angelegt, ebenso schwer zu umgehen als zu erstürmen, trogte der Ehrenberg Jahrhunderte lang den Einfällen fremder Heere-Moriz von Sachsen, Bernhard von Weimar und Wrangel versuchten vergeblich, das feste Schloß zu bezwingen; endlich wurde es in den Revolutionskriegen von den Franzosen gebrochen. Durch das romantische Thal zwischen dem Zwieselberg und dem Tauern braust uns die Ache aus einer wilden, von großartigen

Gestaltungen eingerahmten Schlucht entgegen. Hier, wo die Wasserfäule des Stuibenfalles durch einen silbernen Schaumflor blüht, hat Kaiser Ludwig, der Bayer, Zerstreuung gesucht, und Philalethes das flüssige Juwel des Tyroler Bergdiadems bewundert, um welches die helvetische Alpenwelt das Land Tyrol beneiden dürfte. In dem klaren Spiegel des Plan- und Heiterwangersee's schauen sich majestätische Felsen, alle überragt von der Sonnenspiße, ein Punkt, der den Sängern der Urania begeisterte, und welchen Kogebue in seiner Reisehälderung als den „esprit de la nature“ besungen hat. Von diesem wunderschönen Fleck Erde hinweg wenden wir uns gegen Süden. Im Hintergrunde den riesigen Zugspitz, den Wächter des bayerischen Oberlandes, auf der einen Seite im tiefen, waldumfriedeten Kessel den einsamen Blindsee, auf der andern den Weißen- und Mittersee — steigt die Straße hinan zum dichtbewaldeten Fernpaß, der Wasserscheide zwischen Inn und Isar; an kleinen Seen vorbei führt sie hinab zum Fernstein und zur Sigmundsburg, deren Ruinen sich inmitten einer malerischen Szenerie über den Thalgrund erheben. Nusquam terrarum ridet mihi angulus ille. —

Doch genug! Wir wollen auch nicht davon reden, welche große Bedeutung die Fernbahn für Württemberg, für die Industriebezirke in Bayerisch-Schwaben und im Allgäu hat. Schon der letztere Umstand allein wird hinreichen, die von Bayern gegen die Fernbahn früher geltend gemachten Bedenken, wie Schwächung des Verkehrs auf der Linie Ruffstein-München-Augsburg u. zu unterdrücken. Wir glauben vielmehr von der Einsicht der Leiter der bayerischen Staatsbahnen erwarten zu können, daß sie in dieser wichtigen Frage engherzigen Eingebungen keine Beachtung schenken und ihren Blick über die Mauern Münchens hinaus in die Gaue ihres Landes erheben werden. Wenn sie zuwarten, bis die Gotthardbahn die Linie Ruffstein-München entlasten wird, und

wenn sie erst dann auf Mittel und Wege sinnen, um der gefährlichen Konkurrenz zu begegnen, so möchten sie es noch bereuen, daß sie den Bestrebungen warm führender Patrioten nicht zur rechten Zeit zum Durchbruch verholfen haben.

Allerdings wird die Fernbahn der Linie Kufstein-München-Augsburg einen Theil ihres Verkehrs entziehen: dagegen verhindert jene, daß die Gotthardbahn namhafte Transportmengen ganz und gar von den bayerischen Bahnen ablenkt, andererseits fruktifizirt sie die Linien von Kempten nach Ulm, Lindau, Augsburg und Würzburg und wendet einem produktiven Landestheil alle Vortheile einer Eisenbahn unbestreitbar ersten Ranges zu.

Der große volkswirthschaftliche Werth der Fernbahn springt aber erst recht in die Augen, wenn wir uns klar machen, welche Richtung der levantische Handel einschlagen wird, sobald einmal die Eisenbahn Novi-Banjaluka in Bosnien ihre Fortsetzung nach Mitrowicza und Tatar-Basardschik zum Anschlusse an die bereits bestehenden Bahnen nach Skutari und Konstantinopel finden wird.

Mag die orientalische Frage wech' immer eine Lösung finden, so viel steht fest, daß diejenige Macht, welche künftig Bosnien besitzen wird, im Interesse der Erhaltung dieses Besitzes Alles aufbieten muß, um den Wohlstand des Volkes zu heben und für die reichen Schätze jenes Landes an Mineralien, Kohlen, zc. einen Markt zu öffnen. Die erste Bedingung hiezu ist die Ausführung der schon lange projektirten Eisenbahnen von Banjaluka nach Sophia und Mitrowicza.

Durch diese Linien und die Fernbahn wird der direkteste Weg aus dem Orient nach dem Rhein, Paris, Belgien, Holland und England hergestellt, und die Vermittlung des Welt Handels zwischen Asien und dem Abendlande werden Oesterreich, Bayern und Württemberg erhalten.

Je mehr wir uns schon jetzt die Wirkungen vergegenwärtigen, welche eine direkte Linie vom ägäischen Meer und dem goldenen Horn nach dem germanischen Norden, den Hauptadern des rheinischen Verkehrs, dem Herzen Frankreichs, den Centren der belgischen Industrie und des holländischen Handels sowie nach den Stapelplätzen des englischen Marktes im Gefolge haben wird, um so weniger werden wir von Ereignissen überrascht werden, deren Tragweite wir kaum zu ermessen vermögen. Der Haupthandelszug von Ost nach West wird einen anderen Weg einschlagen, die Wohlfahrt der einen Länder schädigen, dagegen anderen einen unberechenbaren Nutzen bringen.

Um diese unausbleibliche Revolution im Gebiete des Verkehrswezens schon jetzt zu würdigen, müssen vorab die Oesterreicher, Bayern und Schwaben einmal sich gewöhnen, den Kulturprozeß der Zeit nicht bloß an dem Stande der kleinen heimatlichen Verhältnisse zu studiren, sondern vielmehr, über den engbegrenzten Horizont des eigenen Landes sich erhebend, Ausschau zu halten in die Ferne, damit sie nicht durch die Bestrebungen anderer Völker und Staaten überholt werden. Oesterreich und Bayern haben schon lange genug die Rolle des heimkehrenden Postillons gespielt, der im ewigen Einerlei das alte Lied von den versäumten Gelegenheiten und den verlorenen Augenblicken blies. Jetzt bietet sich eine neue Gelegenheit: man greife rasch zu und nehme sie beim Schopfe!

Exempla docent. — Venedig und Genua sind von der Höhe ihrer Macht herabgefallen, als durch die Entdeckung des Seeweges nach Ostindien der Handel den Häfen des atlantischen Ozeans sich zuwandte. Durch die Entdeckung Amerika's schwang sich Hamburg zum ersten Hafen im nördlichen Europa auf. Schanghai war vor einigen Jahren noch eine unansehnliche Küsten-

stadt, heute ist es der erste Hafenplatz im chinesischen Meere, nachdem die große pacifische Dampfschiffahrtslinie ihre Richtung von San Francisco über Yokahama (Yeddo) genommen hat. Nicht anders verhält es sich mit Singapore, während Capstadt und Port Natal in Folge der Inaugurirung eines neuen Seeweges nach Ostindien ihren Rang eingebüßt haben. Panama wurde bedeutungslos, als San Francisco mit New-York durch die Pacific-Eisenbahnen in direkte Verbindung trat. In England sind trotz der verzweifeltsten Fusionirungen mit dem Umsichgreifen des Eisenbahnnetzes alle Kanalgesellschaften zu Grunde gegangen. Auch der Oesterreichische Lloyd wird durch die Eröffnung der Ueberlandslinie nach Konstantinopel ebenso wie die italienische, französische und englische Rhederei einen Stoß erleiden; allein Triest und Fiume würden andererseits durch ihre natürliche Lage, welche die beiden Handelsplätze in nächster Nähe des großen internationalen Schienenweges plazirt hat, die Fähigkeit erhalten, die ihrem Seeverkehr geschlagenen Scharten durch eine verdoppelte Thätigkeit im Landhandel mittelst Ausdehnung ihrer Beziehungen in Asien einigermassen auszuweken.

Oesterreich hat es somit in der Hand, den handelspolitischen Einfluß der Westmächte im Orient aus dem Felde zu schlagen, und gewiß würde es ein Verbrechen an dem Wohlstande, an der Industrie und dem Handel seiner Völker begehen, wenn es nicht alle Anstrengungen machte, um kommerzielle Verhältnisse zu schaffen, mit deren energischen Benützung es jeder Konkurrenz gewachsen wäre.

Nächst Oesterreich ist Deutschland an der Herstellung der Fernbahn im höchsten Grade interessirt; denn als internationale Linie wird sie voraussichtlich die Gotthardbahn weit überholen, und den deutschen Regierungen kann es so wenig wie dem deutschen Volke gleichgültig sein, ob der europäische Groß- und Durchgangshandel den Weg durch Italien und die Schweiz statt

durch Oesterreich, Bayern u. nehmen wird. Die Unterstützung des Fernbahnprojectes ist sonach nicht nur eine partikularistisch württembergische, bayerische oder österreichische Angelegenheit, sondern sie liegt ganz besonders auch im deutschnationalen Interesse.

Die Fernbahn wird ferner die Veranlassung sein, in der Aufstellung der Tarife zwischen den österreichischen und deutschen Eisenbahnen ein gegenseitiges Entgegenkommen zu fördern, das jedenfalls für beide Theile ersprießlicher sein dürfte, als ein unheilvoller Konkurrenzkampf. Eine Verständigung sollte um so leichter zu erzielen sein, als die Fernbahn auch die wenig rentable bayerische Dampfschiffahrt auf dem Bodensee nicht minder als die Vorarlberger Bahnen zu alimentiren im Stande sein wird.

Die Leiter der bayerischen Staatsbahnen werden ohnehin ihr Wohlwollen, welches sie bisher der Schweizerischen Nordostbahn, zum Schaden der Brennerbahn sowie der Vorarlberger und Vereinigten Schweizerbahnen, zuwandten, einschränken müssen, da im schweizerischen Eisenbahnwesen Aenderungen in Aussicht stehen, die auf die bisherigen Verkehrsbeziehungen nicht ohne Einfluß bleiben werden. Die Nationalbahn kommt unter den Hammer. Die an derselben interessirten Gemeinden werden höchst wahrscheinlich die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen, die in St. Margrethen und Buchs an die Vorarlberger Bahnen anschließen, zur Uebernahme des Betriebes bewegen. Dadurch aber wird es den Vereinigten Schweizerbahnen möglich, direkte Linien von St. Margrethen und Norschach nach der Zentral- und Westschweiz und von Singen und Konstanz (Baden) nach der Ostschweiz zu betreiben, welche mit der Nordostbahnlinie Romanshorn-Marau mit Erfolg in Konkurrenz treten können. Würde sich dann Bayern nicht geneigt zeigen, die Vereinigten Schweizerbahnen in die Reihe der meistbegünstigten Nachbarbahnen einrücken zu lassen,

so werden jene zweifellos die bayerischen Staatsbahnen von der Flanke fassen, das heißt mit Baden und Württemberg sich vertragen, um einen großen Theil des nach und von der Schweiz gehenden Verkehrs, der annoch Bayern passirt, von seiner gewohnten Route abzuleiten.

Im Vorbeigehen sei noch erwähnt, daß die Vereinigten Schweizerbahnen im kommerziellen und technischen Betrieb seit Jahren eine Ordnung und Dekonomie handhaben, welche sowohl bei vielen Schweizerbahnen als auch anderwärts zu den frommen Wünschen gehören. Nur dadurch ist es ihnen möglich geworden, sich unter dem Drucke einer von der Gründer-Periode her ererbten Schuldenlast über Wasser zu halten, während die im Gelde schwimmende Nordostbahn durch die weiten Gewissen ihrer Dilettanten und Technikanten zu Boden dirigirt wurde. Könnte man sich in Wien dazu verstehen, den Betrieb der isolirten Vorarlberger Bahnen an die Vereinigten Schweizerbahnen zu verpachten, so möchte die Last des österreichischen Fiskus bedeutend leichter werden\*) und das Publikum dann weniger Anlaß haben, über die saloppe Bedienung, die zwecklose Anwesenheit oder die unbemerkte Abwesenheit des und jenen Beamten Glossen zu machen. Auch vom politischen Standpunkte aus wird sich gegen diesen Vorschlag kein erheblicher Einwand machen lassen; denn die Funktionäre der Vereinigten Schweizerbahnen werden weder Annexionsgelüste kolportiren noch für die Republik Propaganda machen. Die Vorarlberger sind ja nahe genug an der Schweiz, um wohl zu wissen, daß die Regierungsform allein das Glück eines Volkes nicht zu begründen vermag; und die Schweizer selbst sind viel.

---

\*) Die von den Vereinigten Schweizerbahnen betriebene Toggenburgerbahn, noch dazu eine Sackbahn, existirt seit 1870. Während dieser Zeit hat sie es bei magerer Alimentation soweit gebracht, daß sie heute keinen Pfennig Schulden hat und ihren Aktien eine Dividende zahlt, — ein Beweis, was eine sparsame Verwaltung zu leisten vermag.

zu nüchtern geworden, um mit einer „klingenden Schelle“ Proszelyten zu werben. —

In einem geordneten Staate steht die Pflege der materiellen Interessen obenan. Diese werden aber nicht dadurch gefördert, daß das Nationalvermögen, welches von den sorglichen Vätern Pfennig um Pfennig zusammengespart wurde, in unsinnigen Eisenbahnbauten hundertmillionenweise vergeudet wird. So lange freilich die Staatsmänner sich bei solchen Ingenieuren Rath erhalten, welche nicht genug Selbstverleugnung besitzen, um ihren Egoismus und ihre Baulust durch ernste volkswirtschaftliche Erwägungen zu zähmen, so lange wird die Technik in Verbindung mit der Börse nicht aufhören, der privaten und nationalen Wirtschaft von Jahr zu Jahr neue Wunden zu schlagen.

Gewöhnlich wird der Börse die wirtschaftliche Nothlage, welche wie ein Alp auf den Völkern lastet, auf's Kerbholz geschrieben. Seien wir ehrlich: auch die Technik ist nicht frei von Schuld und Fehle. Sie hat nicht blos den Vampyren der Finanzwelt gegen gutes Trinkgeld mit Absicht und Bewußtsein zu Gefallen gelebt, in vielen Fällen trifft sie sogar die intellektuelle Urheberchaft. Nur die Erkenntniß ihrer Theilhaberschaft an den Vergehen, welche am Volkswohlstande begangen worden, kann die Technik dahin bringen, daß sie sich nicht mehr prostituire oder mit den Ersparnissen des Volkes und der Existenz von Hunderttausenden ein freventliches Spiel treibe. Wir sprechen allgemein: *nomina sunt odiosa*.

Die Arlbergbahn mit ihrem „schönen“ Tunnel gehört ebenfalls in die Kategorie jener Unternehmungen, welche mit Bezug auf ihre Kosten die Folgen eines verlorenen Krieges bedeuten. Wenn sich nun auf eine andere, billige und vortheilhafte Weise derselbe Zweck, dem mit der Arlbergbahn genügt werden soll, erreichen läßt, so sollte die Wahl doch nicht mehr zweifelhaft sein.

Die Bahn von Innsbruck über den Fernpaß nach Kempten hat Vieles vor der Arlbergbahn voraus. Sie ersetzt diese nicht nur in merkantiler Hinsicht, sie erfüllt außerdem eine weit größere lokale, staatliche und internationale Aufgabe. Wegen ihrer un-leugbaren Wichtigkeit wird sie ausgeführt werden müssen, auch wenn vorerst der Bau der Arlbergbahn beliebt werden sollte; alsdann aber wird die Millionenverlochung sich doppelt rächen, da die Fernbahn der Arlbergbahn den größten Theil des Verkehrs entziehen wird.

Außer ihrem kommerziellen und volkswirthschaftlichen Werthe als Handelsstraße ersten Ranges hat die Fernbahn eine strategische und politische Bedeutung, welche jener der Arlbergbahn nicht nur Nichts nachgibt, sondern sie sogar übertrifft. Dazu kommt noch ein Hauptargument: die Kosten der Fernbahn lassen sich im Voraus mit ziemlicher Sicherheit bestimmen und betragen nicht einmal die Hälfte der Voranschlagssumme, welche das k. k. Handelsministerium für die Arlbergbahn eruiert hat.

Endlich darf nicht vergessen werden, daß die Gotthardbahn jedenfalls nicht vor dem Jahre 1883 dem Verkehr übergeben werden wird. Würde dagegen der Fern überschient, wozu höchstens drei Jahre erforderlich wären, dann könnte Oesterreich früher als die Schweiz dem Welthandel eine Straße ersten Ranges eröffnen.

---