



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Hoening, Max: Die Systemlosigkeit der österreichischen Eisenbahn-Politik.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Die Systemlosigkeit der österreichischen Eisenbahn-Politik.

Das österreichische Abgeordnetenhaus hat kürzlich einen Beschluß gefaßt, der geeignet ist, bei jedem um das wirthschaftliche Wohl des Gesamtstaates Oesterreich besorgten Patrioten ernste Befürchtungen hervorzurufen. Der Verfasser dieser Zeilen ist ein principieller Gegner von retrospectiven Erörterungen über unabänderliche Thatfachen, doch dürfte die außerordentliche Wichtigkeit des Gegenstandes eine Rechtfertigung für die nachstehenden Betrachtungen sein.

Das Abgeordnetenhaus hat die Vorlage des Handelsministers über die den Localbahnen zu gewährenden Begünstigungen angenommen und dadurch einen Fehler begangen, der dem österreichischen Verkehrswesen unberechenbaren Schaden bringen und niemals wieder gut zu machen sein wird.

Seit der Handelsminister dem Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf, Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen betreffend, vorgelegt hat, seitdem sind fortwährend aus allen Gegenden des Reiches Rufe nach solchen Bahnen laut geworden. Entsprechen alle diese Begehren auch wirklich reellen Communications-Interessen? Wird der Bau einzelner Linien nicht durch Sonderbedürfnisse, durch Sonderinteressen zu erreichen gesucht? Liegt nicht das Bedenken nahe, daß so manche dieser auftauchenden Projecte nur provinciellen und örtlichen Wünschen entspringen, daß die Nothwendigkeit des Ausbaues einzelner Tracen von einseitig localem Standpunkte aus beurtheilt wird? Uns will es scheinen, daß so manche dieser Wünsche als Anzeichen des niemals aufhörenden Kampfes zwischen Gemeinfinn und Selbstsucht anzusehen sind, und daß in so manchen Fällen vergessen wird, Particularinteressen dem großen, allgemeinen Bedürfnisse hintanzusetzen.

Diese Bedenken müssen bei allen denen auftauchen, welche das Eisenbahn-Netz eines Staates als ein Ganzes auffassen, welche die Constituirung eines großen Netzes mit successiver Verdichtung plan- und systemmäßig vollzogen sehen wollen, bei allen, welche der Eisenbahnnetzes-Gestaltung eines Staates ein bestimmtes, vom allgemeinen Staatsinteresse dictirtes Princip, einen leitenden Gedanken zu Grunde gelegt wissen wollen. Vor einer Ueberstürzung, vor einem planlosen Vergehen kann nicht eindringlich genug gewarnt, es kann nicht nachdrücklich genug auf den Schaden hingewiesen werden, der daraus entspringt, wenn die Eisenbahn-Politik eines Landes ein zerstücktes, planloses Vorgehen walten läßt. Es kann aber auch anderseits nicht genug betont werden, daß einem Staate durch consequente Verfolgung eines richtigen Eisenbahnausbau-Systems gefährliche Krisen erspart bleiben, daß bei dem Vorhandensein und bei

Einhaltung eines Eisenbahnbauplanes, in welchem jede Linie nach Raum und Zeit die ihr gebührende Stelle erhält, dem Unternehmungsgeiste der Geldmarkt sich willig erschließt. Man verschone uns mit dem — allerdings bestechend klingenden — Einwande, daß sich die künftigen Bedürfnisse nicht vorhersehen lassen, daß bei dem Entwurfe eines Eisenbahnausbau-Systems trotz der sorgfältigsten Prüfung örtlicher und allgemeiner Interessen Fehler unterlaufen können. Wir haben darauf nur eine Antwort: Das Verharren bei der Planlosigkeit ist der größte Fehler.

Wir Oesterreicher müssen uns leider gestehen, daß der Ausbau unserer großen Verkehrslinien ebenso wie die Herstellung des Schienennetzes in England ohne ein bestimmtes System durchgeführt wurde. Eine Bestätigung dieses Geständnisses finden wir in den Worten des österreichischen Handelsministers Freiherrn v. Korb selbst, welcher im Abgeordnetenhause erklärte: „Was die Systemlosigkeit der bisherigen Eisenbahnbauthätigkeit anbelangt, so läßt sich dieselbe im Großen und Ganzen nicht in Abrede stellen. Es muß aber bei dieser Gelegenheit ins Auge gefaßt werden, wie denn eigentlich bei uns im Großen und Ganzen die Eisenbahnen zu Stande gebracht worden sind. Nicht der Staat war es, der unser dormaliges Eisenbahnnetz gebaut hat, sondern ausschließlich war es der Privatthätigkeit überlassen, und da ist es nahe liegend, daß nicht immer und nach jeder Richtung hin das staatliche und das allgemeine Interesse in den Vordergrund trat, sondern vielmehr das Interesse derjenigen Unternehmer, die eben die Bahn, und zwar in eben diesem Interesse zu bauen beabsichtigten.“

Nun war uns noch die Möglichkeit geboten, Fehler, die bei der Anlage und dem Ausbauen unseres Schienennetzes gemacht worden sind, zu verbessern, wenn bei der Anlage der Secundär-, Local- und Vicinalbahnen, diesen Zubringern des Verkehrs, systematisch zu Werke gegangen, wenn das Unfertige in der Anlage unseres Bahnnetzes dadurch zu vervollkommen gesucht worden wäre, daß man einzelne, bisher isolirte Bahnzüge durch richtige Verbindung dem Verkehre dienstbar gemacht, mit einem Worte, daß man aus einem Stückwerk ein lückenloses Ganze geschaffen hätte. Dabei heben wir hervor, daß bei Auffassung eines solchen Planes auch dem Wasserstraßennetze, den Flüssen und Canälen erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden gewesen wäre, denn die vorhandenen Wasserkräfte Oesterreichs werden zu Zwecken des Verkehrs noch nicht entsprechend ausgenutzt.

Der Motivenbericht zu der Localbahnvorlage des Handelsministers weist betreffs der Nothwendigkeit des Baues von solchen Bahnen auf das Beispiel anderer Staaten hin, in welchen die Bahnen der Hauptverkehrsrichtungen mittels der Localbahnen alle Quellen des Verkehrs anschließen, um sich dauernde

Zufüsse zu sichern; er erklärt mit Recht die Anlage von Localbahnen als das leichteste und sicherste Mittel zur Hebung des inneren Verkehrs. Aber in dieser Regierungsvorlage ist keine Andeutung darüber enthalten, welche die Folgerung erlauben würde, daß die Regierung darauf bedacht ist, bei der Completirung unserer Schienenwege planmäßig vorzugehen. Ja, Artikel 8 der Vorlage stellt das Ganze als einen Versuch hin, wie aus der bezüglichen Stelle des Motivenberichts hervorgeht, wo es heißt: „Das Gesetz soll auf ungefähr 3 Jahre in Kraft treten, binnen welcher Zeit Erfahrungen über den Effect des Gesetzes und über die sodann etwa wünschenswerthen weiteren legislativen Maßnahmen vorliegen würden.“ Also nur ein stückweises Zuwerkgehen, während doch die richtige Lösung der aufgeworfenen Frage die wichtigste Aufgabe unserer Eisenbahn-Politik bildet!

Hüten wir uns, daß es uns nicht ergehe, wie England. Dort stellte zwar schon im Jahre 1837 Sir H. Pease im Unterhause den Antrag auf Einsetzung einer königlichen Commission „im Interesse der Einheitlichkeit und Zweckmäßigkeit des Ausbaues des Eisenbahnnetzes“. Darauf wurde ihm bemerkt, es sei jetzt schon zu spät dazu — 1837! —, da bereits zu viele Eisenbahnen gebaut seien. Im folgenden Jahre wurde dieser Antrag zweimal wiederholt (einmal im Unterhause, einmal im Hause der Lords) und auf den Vorgang in Irland hingewiesen, wo die Regierung 1836 eine königliche Commission eingesetzt hatte, welche einen allgemeinen Plan für die zu erbauende Linien hatte entwerfen lassen, damit die Bahnen einheitlich ineinander griffen. Abermals kein Erfolg; 1842 beklagt ein Pamphlet (Railways, their uses and management) den unberechenbaren Schaden, welcher dem Lande daraus erwachsen ist, daß man versäumt habe, ein einheitliches Bahnnetz zu bauen.

Wie heute England noch immer das planlose Vorgehen bei dem Ausbaue seiner Eisenbahnen beklagt, so erntet Frankreich die reichen Früchte seines systematisch angelegten Schienennetzes. Rußland erhielt 1835 von Nikolaus I. ein Eisenbahn-Programm, welches dem Staate ein, seinen colossalen Dimensionen und territorialen Verhältnissen entsprechendes Eisenbahnnetz sicherte. Oesterreich erhielt 1841 unter dem Hofkammer-Präsidenten Baron Rübél und 1854 vom Handelsministerium allerdings auch einen Plan für den Ausbau seiner Eisenbahnen, in welchem unter Berücksichtigung der damaligen Bedürfnisse des Reiches und jedes einzelnen Kronlandes ein Eisenbahnnetz entworfen wurde, aber — nur auf dem Papiere.

Der Unterzeichnete hat sofort nach Einbringung der Localbahn-Vorlage des Handelsministers dem größten politischen Journale Wiens in der angedeuteten Richtung Vorschläge gemacht; er schloß damals (December 1879) seine Erörterung mit folgenden Worten: „Es erschiene uns als eine würdige Auf-

gabe der rührigen österreichischen Handelskammern und Landwirthschafts-Gesellschaften, welche die gesetzlichen Vertreter jener Interessenten sind, die von einer irrationellen Führung der Eisenbahnwege direct und empfindlich betroffen werden, einzugreifen. An diesen Corporationen ist es, sowohl bei der Regierung, bei der sie voraussichtlich ein bereitwilliges Entgegenkommen finden werden, als auch bei der Reichsvertretung dahin zu wirken, daß die Fehler unseres systemlos angelegten Eisenbahnnetzes beim Ausbaue der Bahnen minderer Ordnung noch nach Möglichkeit verbessert, daß für die Trace dieser Bahnen ein Plan festgesetzt werde, indem unter Hinblick auf die mögliche Gestaltung des zukünftigen Verkehrs nicht nur die Richtung, sondern auch die Zeit, zu welcher einzelne Linien je nach ihrer Wichtigkeit und die Dringlichkeit zu bauen sind, bestimmt ist; kurz, hinzuwirken auf die Festsetzung eines durchdachten, sowohl die großen Verkehrs-Interessen des Reiches als auch die allseitigen Interessen der verschiedenen Kronländer möglichst berücksichtigenden Planes, hinzuarbeiten auf eine systematisch geordnete Inangriffnahme und Durchführung des Ausbaues richtig gewählter Bahnlinien minderer Ordnung.“ Diese Anregung fand keinen Anklang — das Manuscript ruht noch heute im Redactionspulte.... Nemo propheta in patria.

Seitdem hat die Volksvertretung die Localbahn-Vorlage des Handelsministers angenommen, ohne daß auf die vorerwähnten Bedenken, denen der Abgeordnete Dr. Sax in beredter und von der wissenschaftlichen Ueberzeugungstreue des Redners zeugenden Weise Ausdruck gab, Rücksicht genommen worden wäre. Vorausichtlich werden also in Oesterreich bei der Anlage und dem Ausbaue der Eisenbahnen minderer Ordnung dieselben Fehler begangen werden wie bei der Netzesgestaltung der Hauptbahnen, und dem Eisenbahnföderalismus, für den der bekannte Czechenführer Rieger im Abgeordnetenhause so warm eintrat, wird Thür und Thor geöffnet bleiben. Videant consules!

Czernowitz, im März 1880.

Max Hoenig.

Beiträge zur Beurtheilung der Judenfrage.

6. Die polnischen Juden.

In den vorhergehenden Artikeln sind wiederholt starke Zweifel daran ausgesprochen worden, daß die Emancipation die Juden nach ihrem innersten Wesen ändern und den Deutschen sittlich vollkommen gleichstellen könne, und es wird dies, soweit es sich nicht schon aus dem bisher Gesagten ergibt, und soweit die Ver-