



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die österreichischen Eisenbahnen.

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

Zauberschaden geschützt hielt. Darauf wurde wieder tapfer Bier gezecht, zu welchem Behuf zwölf Tonnen angefahren sein mußten, und so lange dieses Bier anhielt, tanzte alles, jung und alt um den Kronenbaum bis tief in die Nacht hinein, wie die Kinder Israel um das goldne Kalb.

Regelmäßig weihte man zu Anfang jedes Quartals im Wendlande die Viehställe und die Häuser ein indem man sie an den vier Ecken mit Bier oder Branntwein besprengte. Fragte man nach dem Grunde dieser Sitte, so erhielt man die Antwort: die Stedte wolle es so haben, und wenn es unterbliebe, würde das Vieh nicht gedeihen. Im Dorfe Küsten besprengte man zu gewissen Zeiten sogar die Schenkstube auf feierliche Weise mit Bier. Ein Gleiches geschah in jedem Dorfe bei der Reinigung des Gemeindebrunnens. Nachdem dieses Geschäft beendigt war, wurde Bier in den Brunnen geschüttet, und sobald sich auf dem Grunde desselben wieder etwas Wasser gesammelt, schöpfte man von demselben und goß es unter das Bier, welches man zum Vertrinken bei dem nun folgenden Festgelage bestimmt hatte.

Viel gedacht wird man sich bei solchen Opferspenden schwerlich haben. Es war eben Herkommen.

Jetzt sind diese augenscheinlich aus heidnischer Zeit stammenden Gebräuche wie andere Ceremonien und Observanzen — z. B. die Sitte, daß im ganzen Wendlande am Donnerstage, in einigen Dörfern auch am Sonnabende nicht gesponnen werden durfte — schon seit mehrern Jahrzehnten außer Übung gekommen und nur die Alten wissen noch davon zu berichten. Es ist daher mit Dank anzuerkennen, daß der Verfasser unsrer Schrift sie in seinen Bericht aufgenommen und so vor dem Vergessenwerden bewahrt hat.

Die österreichischen Eisenbahnen.

Die Zahl der österreichischen Eisenbahn-papiere mag sich seit den letzten zehn Jahren verfünffacht, ja vielleicht verzehnfacht haben. Denn nicht nur haben die bereits bestehenden Bahnen ihre Linien verlängert und Zweigbahnen angelegt, sowie mehre ganz neue Schienenwege dem Verkehre übergeben worden sind, sondern es wimmelt auch von einer Menge sogenannter junger Bah-

nen, welche zwar bereits die Concession besitzen, aber von der Ausführung noch so weit entfernt sind, daß ihr Name in Wahrheit das Einzige ist, was von ihnen existirt.

Fast alle Striche der Windrose, die meisten Provinzen und größeren Hauptstädte, sowie die gesammte kaiserliche Familie von A bis Z reichten kaum aus, um die Namen für alle Bahnen und deren größere Zweige aufzubringen und es ist thatsächlich vorgekommen, daß man um die Benennung einer bereits projectirten Strecke in Verlegenheit war. Ist aber nun die Anzahl der einzelnen Bahnen schon bedeutend, so sind die Gattungen der Eisenbahneffecten noch weit zahlreicher, da es bei den meisten älteren Bahnen alte und neue, verzinsliche und verloszbare Actien, Prioritätsobligationen u. dgl. giebt. Dies hat seinen Grund theils in dem häufigen Wechsel der Besitzer, theils in den wiederholten und bedeutenden Umgestaltungen, welche das Verwaltungssystem erfuhr.

War nun diese Vermehrung der Bahnen immer und überall nur Folge des sich mehrenden Verkehrs, oder umgekehrt, steigerte sich mindestens der Verkehr in Folge der Vermehrung der Bahnen in einer für die allgemeine Wohlfahrt ersprießlichen Weise, oder fanden endlich die Actionäre einen befriedigenden Gewinn und die bei diesen Anstalten Angestellten ein wenn auch knapp ausreichendes, so doch sicheres Auskommen? — Oder haben vielleicht patriotisch gesinnte Männer, indem sie auf eine glänzende Verzinsung ihres Capitals verzichteten und nur das Wohl ihres Vaterlandes sowie die Beförderung der Civilisation im Auge hatten, mit seltener Aufopferung eine erst in der Zukunft Früchte tragende Verbindung der verschiedenen Länder und Völker geschaffen? Oder hat man vielleicht, alles Andere bei Seite setzend und die Unterstützung und Förderung des Verkehrs, der Industrie und Bodencultur sowie die Verzinsung des aufgewendeten Capitals dem Zufalle überlassend, nur die kriegerische Wehrhaftigkeit des Staates bedacht und daher die Bahnen einzig den strategischen Anforderungen entsprechend angelegt? —

Uns will es scheinen, als ob kaum in zwei Fällen auch nur eine dieser Fragkategorien zuträfe. Denn vollkommen bejahende Antwort ist kaum zu geben. Ein kurzer Rückblick auf die Geschichte einiger Bahnen wird dies darlegen.

Die älteste, aber auch nur ihres Alters wegen zu berücksichtigende Bahn ist jene von Budweis nach Linz. Sie war anfänglich Pferdebahn und hatte hauptsächlich die Verfrachtung des in dem Böhmerwalde geschlagenen Holzes und des in Böhmen benötigten Salzes zum Zwecke, weshalb später noch eine andere Pferdebahn von Linz nach Gmunden angelegt wurde. In der neuesten Zeit sind beide Bahnen für den Verkehr mit Locomotiven eingerichtet worden, freilich mit großen Schwierigkeiten und mit nur unvollständigem Erfolge, da eigentlich eine gänzliche Neuanlage erforderlich gewesen wäre, an welche man jedoch kein Geld wenden wollte und konnte.

Noch unbedeutender ist die von Prag ausgehende sogenannte *Launabahn*, auf welcher kein Personenverkehr stattfindet und ausschließlich Brennholz, Steinkohlen und Salz transportirt wird. Sie ist noch jetzt Pferdebahn und könnte auch, so wie sie ist, nicht für Locomotivverkehr eingerichtet werden.

Die älteste Dampfeisenbahn oder überhaupt die älteste österreichische Eisenbahn, wenn man die vorerwähnten mehr kindlichen Versuchen als der wirklichen Ausführung gleichenden Schienenwege übergeht, ist die *Kaiser-Ferdinand-Nordbahn*. Rothschild erkannte mit richtigem Blicke den ungeheuren Gewinn, welchen das von ihm angeregte Unternehmen, die Anlage einer Eisenbahn nach den ebenso bevölkerten als wohlhabenden nördlichen Gebieten, zumal nach dem überfruchtbaren Mähren, abwerfen müßte. Der Umstand, daß keine Wasserstraße dem Schienenwege Concurrenz machen konnte, erhöhte die Bürgschaft des günstigen Erfolges bis zur Gewißheit. Gleichwohl ging man schüchtern genug ans Werk.

Nicht nur wurde alles mit der größten Oekonomie und in möglichst beschränktem Maßstabe angelegt und die Bahn vorerst gleichsam zum Versuche nur bis zu dem etwas über zwei Meilen entfernten *Wagram* tracirt und ausgeführt, sondern es begehrt und erhielten auch die Gründer von der Regierung ein ausschließliches Privilegium, welches nicht nur auf zwei Menschenalter hinaus jede Concurrenz ausschloß, sondern auch der Bahn noch anderweitige wichtige Vortheile sicherte.

Daß die ersten Locomotiven vom Auslande bezogen und zu deren Leitung einige Engländer angestellt wurden, war unter den damaligen Verhältnissen begreiflich. Befanden sich die technischen Anstalten in Oestreich im Vergleiche zu den ausländischen im Allgemeinen schon auf einer sehr niedrigen Stufe, so waren die Eisenbahnen vollends eine *terra incognita*. Die Wahrnehmung, daß die um Oestreich verdientesten Männer in den meisten Fällen keine gebornen Oestreicher sind oder wenigstens ihre Bildung im Auslande erlangt haben, traf auch hier wieder zu. Denn die Seele des Baues war der Ingenieur *Hermengild Francesconi*, ein Mann, welcher zwar in Oestreich sich eingebürgert, aber seine Studien an einer französisch-italienischen Militärakademie (unter Napoleons Regierung) gemacht hatte. Francesconi kann mit Recht der Schöpfer des österreichischen Eisenbahnwesens genannt werden. Für die Fehler, welche er gemacht hat, ist in sehr vielen Fällen die geringere Einsicht und Erfahrung jener Männer verantwortlich zu machen, die ihn unterstützen sollten. Auch unter diesen jedoch waren die Capacitäten Ausländer oder sie hatten ihr Wissen auf auswärtigen Unterrichtsanstalten erworben, so z. B. *Negrelli*, *Ghega* u. A.

Die günstig ausgefallenen Probefahrten hoben den Muth der Actionäre und ziemlich rasch ging nun der Ausbau der Strecke bis *Lundenburg*, wo sich die Bahn theilte und Zweige nach *Brünn* und *Prerau* und von da weiter auf

Olmütz und Oderberg entsendet, von Statten. Später wurden noch verschiedene kurze Flügelbahnen (so nach Stockerau und Preßburg) hinzugefügt und im Beginn der fünfziger Jahre die Linie nach Krakau in Angriff genommen.

Die Nordbahn hatte die Baubewilligung noch in den letzten Monaten des Jahres 1835 erhalten, wurde aber erst 1837 dem allgemeinen Verkehr übergeben, wogegen der weitere Ausbau um so rascher vor sich ging. Umgekehrt war es bei der italienischen Bahn. Obgleich sie die Baubewilligung etwas später erhielt, eröffnete sie die Strecke Mailand-Monza noch ehe die Nordbahn ihre Thätigkeit begann, blieb indeß mit der Vollendung ihrer Linien in auffallender Weise zurück.

Stand es nach dem eben Gesagten mit den Ingenieuren nicht zum Besten, so konnte die Verwaltung noch weniger Lob verdienen. Man hatte sich die bureaukratischen Institutionen des Staates zum Muster genommen und ein massenhaftes, mit Ausnahme einiger höhergestellter und über Verdienst bezahlter Bureauchefs, schlecht besoldetes Personal aufgestellt, gleichwohl aber durch die auch hier nicht fehlende Vielschreiberei und durch eine übertriebene Controle, die aber dennoch die vielfältigsten und bedeutendsten Betrügereien nicht verhinderte, die Geschäfte dergestalt vervielfältigt, daß selbst dieses zahlreiche Personal mit Arbeit überbürdet war und fortwährend vermehrt werden mußte. Ueberdies war die ungleiche Vertheilung der Arbeit unter die Bahnbeamten ein großer Uebelstand. Einige hatten nichts, andere alles zu thun. Ganz besonders bevorzugt waren die Officianten beim Ingenieurwesen. Denn da sie von dem administrativen Fache nichts verstanden und verstehen wollten, fanden sie, als die Bahn vollendet war, im Allgemeinen nur unentsprechende Beschäftigung, wogegen die Administrationsbeamten wieder bloß als Schreiber fungirten und auch zu nicht viel mehr zu gebrauchen waren.

Ferner war alles so nach der Schablone geordnet oder gewöhnte sich wenigstens nur zu bald an den Schlendrian des Bureaukratenstils, daß selbst begabte Männer auf alle kühneren Speculationen verzichteten und in der pünktlichsten Einhaltung der den Beamten und Arbeitern vorgeschriebenen Arbeitsstunden, in der Schärfung der Controle und in der Erhöhung und Complication des Tarifes die besten Mittel zur Hebung des Verkehrs und damit zur Vermehrung der Einnahmen erblickten.

Auf die Bedürfnisse und die gerechten Anforderungen des Publicums wurde nur geringe Rücksicht genommen. Dies galt nicht nur von der Nordbahn, sondern mehr oder minder auch von den meisten anderen. Daß aber dennoch die Nordbahn so erstaunliche Erträgnisse abwarf, lag eben nur in den außerordentlich günstigen Zeit- und Ortsverhältnissen und wohl hauptsächlich in der gänzlichen Konkurrenzlosigkeit.

Indessen scheint eben dieser glänzende Erfolg sehr nachtheilig auf den

Unternehmungsggeist eingewirkt zu haben. Nicht nur, daß die Besitzer der Nordbahnactien, welche bekanntlich seit ihrem Bestehen zu den beliebtesten Spielpapieren der wiener Börse zählen, von keiner Vergrößerung der Anstalt, mochte es durch Neubau oder durch Ankauf einer fremden Bahn geschehen, und überhaupt von keiner weitaussehenden, wenn auch noch so sicheren Speculation etwas wissen mochten, sondern es wollten auch alle übrigen Capitalisten sich nur an der Gründung solcher Bahnen betheiligen, deren Herstellung mit dem geringsten Kostenaufwande verknüpft war und welche dabei eine sofortige überschwängliche Verzinsung des Anlagecapitals in sichere Aussicht stellten.

So fand die im Anfange der vierziger Jahre begonnene Wien-Vienniger Bahn, welche den damals in der Mode stehenden Kurort Baden, Wiener-Neustadt sowie die beliebtesten Vergnügungsorte der Residenz berührte, allseitige Theilnahme, aber vor der Verlängerung dieser Bahn schreckte alles zurück. Aehnlich verhielt es sich mit der etwas später in Angriff genommenen Strecke Wien-Raab.

Freilich geschah es dabei, daß die Berechnungen selbst der schlauesten Finanzmänner zuweilen fehl gingen und daß Bahnen von einer dem Anschein nach günstigen Zukunft nur äußerst schmale Dividenden brachten. Es lag an der Engherzigkeit, mit welcher man der Verlängerung solcher Bahnen widerstrebt, und davon war die Folge, daß, wenn man sich endlich doch noch zum Bauen entschloß, der Verkehr nicht selten schon eine andere Richtung genommen hatte.

Indessen war die Zeit von 1841—1845, welche von österreichischen Schriftstellern sehr oft — und nicht mit Unrecht — als die Musterepoche der österreichischen Verwaltung gepriesen worden ist, auch dem Eisenbahnwesen sehr günstig und es schien nun der Staat dasselbe in die Hand nehmen zu wollen. Nach mehren Richtungen wurden Staatsbahnen projectirt und auch sofort in Angriff genommen. Zugleich wurde eine eigene Generalinspection der Eisenbahnen geschaffen, zu deren Direction später Ritter v. Hegga berufen wurde.

Die erste vom Staate eröffnete Strecke war die von Mähren nach Böhmen bis an die sächsische Grenze führende Staatsbahn. Doch wurde zuerst nur das Stück von Ollmütz bis Prag in Angriff genommen; später folgten erst der Flügel Trübau-Brünn und die Verlängerung bis zur Grenzstation Bodenbach. Hierbei mochten vorwiegend strategische Gründe, nämlich die Verbindung der Festung Ollmütz mit Brünn und Wien und Erleichterung des Verkehrs mit den böhmischen Festungen bestimmend gewesen sein, beinahe der einzige Fall aus jener Zeit, wo derartige Rücksichten wirklich beachtet wurden. Und doch hatte man damals — wenigstens in Oestreich — so viel wie gar keine Erfahrung über die mögliche Ausdehnung und den Werth der Benützung des Eisenbahnverkehrs für Kriegszwecke. Solche Erfahrungen blieben jedoch nicht lange aus.

Denn schon 1846, also kaum ein Jahr nach Eröffnung der Olmütz-Prager Bahn, wurde ein großer Theil der aus Anlaß des galizischen Aufstandes zusammengesetzten Corps auf den Schienen befördert und man hatte alle Ursache mit den hierbei erlangten Resultaten zufrieden zu sein.

Gleichzeitig wurden mehre andere Bahnlinien in Angriff genommen. So von Pesth aufwärts bis Waizen und ostwärts bis Czegled, von Mürzzuschlag abwärts bis Graz, und von da bis Marburg und später bis Eilth; von Wien nach Brücl an der Leytha und endlich in Italien an mehren Punkten z. B. von Venedig über die Lagunenbrücke nach Treviso und Padua, und von Mailand ost- und westwärts. Dieser Eifer, überall thätig zu sein, brachte indeß den großen aber natürlichen Uebelstand mit sich, daß man stets nur mit beschränkten Mitteln auftreten konnte und so kam es, daß Oestreich, als die Revolution hereinbrach, außer gegen Norden und Nordwesten hin, auch nicht Eine vollständig ausgebaute Bahnlinie besaß. Es fiel sehr ins Gewicht, daß die nach Italien beorderten Truppen die Eisenbahn nur streckenweise benutzen konnten und daß die nach Pesth führende Bahn zwar schon projectirt, aber zwischen Preßburg und Waizen kaum ausgesteckt war. Von der ungarischen Regierung ihrerseits jedoch wurde noch während des Krieges für die Vollendung der im Bau begriffenen Bahnen sehr viel gethan und namentlich die Linie Pesth-Czegled bis Szolnok und von da abwärts bis Szegedin verlängert, wenn auch noch nicht eröffnet.

Nach Beendigung der ungarischen und italienischen Kämpfe ging man mit frischem Muthe an den Ausbau des Schienennezes und zugleich begann sich unter den Capitalisten wieder eine günstigere Stimmung für Eisenbahnen bemerkbar zu machen. Es gab eine Zeit, wo fast wöchentlich ein Gesuch um Bewilligung zum Bau einer neuen Bahn bei der Regierung einlief. Nur an die Vollendung der Südbahn wollte sich niemand wagen, da die Furcht vor den Kosten der Sömmeringstrecke alle zurückschreckte; ja die Regierung hielt es sogar für nothwendig, die bisher einer Privatgesellschaft gehörende Strecke Wien-Gloggnitz käuflich an sich zu bringen. Immerhin wurden die staunenswürdigen Sömmeringbauten in verhältnißmäßig kurzer Zeit vollendet, wogegen der Ausbau der Strecke Laibach-Nabresina wegen der bodenlosen laibacher Torfmoore und wegen des Karstüberganges bei Nabresina, zuletzt aber und nicht zum wenigsten wegen des erst zu schaffenden Raumes für den triester Bahnhof — auf vorher kaum geahnte und darum desto schlimmere Schwierigkeiten stieß. Und diese Verzögerung des Baues der Südbahn zog die empfindlichsten Folgen nach sich. Die aus der Levante und aus Ostindien kommenden Waaren brauchten 7—10 Tage zu dem Transporte nach Laibach (im Winter oft das Doppelte) und nebenbei waren die Kosten hierfür größer als jene des Transportes auf der Eisenbahn bis Wien. Was Wunder also, daß sich der Verkehr eine andere kürzere oder wenigstens be-

quemere und minder kostspielige Route aussuchte und dieselbe auch dann noch beibehielt, als die ganze Südbahnlinie dem Verkehr bereits übergeben war. Auch in politischer und militärischer Hinsicht hatte die Sache arge Nachteile. Und während dieser Zeit hatten sich bei den Bahnen in den nördlichen und östlichen Provinzen große Veränderungen zugetragen.

Die Nordbahn, welche eine gute Weile sich in ziemlich mißlichen Umständen befunden hatte, nahm, seitdem der aus dem Staatsdienste ausgetretene Francesconi an die Spitze getreten, die Verbindung mit den preußischen Bahnen hergestellt und man mit den anschließenden Staatsbahnen über eine gleichförmigere Manipulation einig geworden war, einen zuvor kaum geahnten Aufschwung. Desto übler sah es bei der nördlichen und südöstlichen — mittlerweile bis Pesth vollendeten und östlich bis Temesvar verlängerten, sowie bei der Wien-Raaber Staatsbahn aus und selbst als der Betrieb dieser Bahnen zum Theile der Leitung der Nordbahn unterstellt wurde, wollte es nicht besser gehen.

Es zeigte sich hier wieder recht auffällig die Wahrheit des Sages, daß der Staat der schlechteste Verwalter sei. Ein übergroßer Beamtenetat, von welchen die Hälfte nicht des Betriebes wegen, sondern zur Aufsicht über die andere Hälfte aufgestellt war, keine Aneiferung durch eine gute Bezahlung sowie kein Interesse für die Erhöhung des Gewinnes: was konnte da wohl auch erwartet werden! Dennoch war die Möglichkeit eines besseren Erträgnisses nicht ausgeschlossen und es würde, selbst wenn gar kein Gewinn erzielt worden wäre, noch keineswegs genügende Veranlassung gewesen sei, diese Bahnen um einen Spottpreis und obendrein an eine ausländische Gesellschaft zu verschleudern.

Aber die Herren Bach und Baumgarten wußten, daß der Staat ungeachtet des bereits zum vierten Theile eingezahlten Nationalanlehens Geld bedurfte (man wollte wissen, die beiden Minister hätten dieses Bedürfnis getheilt) und — der Kaufcontract wurde abgeschlossen. Eine Gesellschaft französischer Kapitalisten, an deren Spitze die Brüder Pereira standen, übernahm diese Bahnen unter Bedingungen, welche den Begriff „Kauf“ zur Ironie machten und gleichzeitig dem Ansehen der Regierung und dem Vertrauen auf die Finanzen derselben eine unheilbare Wunde schlugen.

Unter diesen Bedingungen würden sich sicher auch im Inlande Käufer gefunden haben und namentlich würden die Actionäre der Nordbahn, denen der Kauf schon vorher angetragen worden sein soll, bei einer abermaligen Aufforderung sich willig gezeigt haben, so daß das Geld wenigstens dem Lande erhalten geblieben wäre. Aber das Aergste an der Sache war die von dem Staate übernommene Zinsengarantie sowie die ertheilte Vergünstigung, den Tarifen einen Agiozuschlag beizufügen. Welchen Vorschub Trägheit und Unredlichkeit durch die Zinsengarantien erhielten, ist leicht einzusehen. Sahen die Verwaltungsräthe, gegen deren Thätigkeit die Regierung obendrein fast

gar keine Einsprache erheben durfte, daß die zu erzielende Dividende unter dem Minimum bleiben würde, so konnten sie ganz nach Belieben wirthschaften und dann sich ihre festgesetzten Procente vom Staate auszahlen lassen. Ferner gehörten die österreichischen Eisenbahntarife von jeher zu den theuersten, so mußten sie nach dem Zuschlagen des Agios vollends exorbitant werden, abgesehen von den Nachtheilen, welche das fortwährende Schwanken der Tarife für den Handel mit sich bringen mußte. Der Grundsatz, daß ein Kaufmann seine Waare unter allen Umständen fixiren dürfe, wurde hier wohl das erste Mal aufgestellt. Am allerschlimmsten aber war, daß die Regierung durch dieses Zugeständniß den abnormen Zustand ihrer Finanzen als den normalen hinstellte oder wenigstens eine lange Dauer des Agios erwartete und damit aussprach, daß sie selbst keine Hoffnung auf eine baldige Besserung der Finanzlage hegte.

Die Leitung des Betriebes übernahm der Franzose Maniel, welcher dafür eine bis dahin in Oestreich unerhörte Besoldung und außerdem die Zusicherung einer ihm nach seinem Rücktritte auszubezahlenden hohen Summe erhielt. Herr Maniel war übrigens ganz der rechte Mann, um aus der ihm übertragenen Anstalt den höchsten Gewinn herauszuschlagen. Was kümmerte den Franzosen das Wohl und Wehe des ihm untergebenen Personals, was kümmerten ihn die Beschwerden des Publicums, wenn er seinen Auftraggebern nur die gewohnte Dividende in klingender Münze übersenden und für sich selbst eine artige Summe als Lantième einstreichen konnte! Die Regierung aber, welche ihr Geld erhalten hatte, nahm sich weder ihrer ehemaligen Diener an, noch gab sie den wiederholten Klagen des Publicums Gehör.

Der einmal eingeschlagene Weg wurde nun sowohl von den Capitalisten als von der Regierung weiter verfolgt. Mehre Bahnen wurden in Angriff genommen und alle erhielten die Bewilligung zum Einheben des Agiozuschlages oder wenigstens die Zinsengarantie. Der Schwindel bemächtigte sich der Sache und die Papiere wurden in die Höhe getrieben, um — wie es meistens der Fall war — nach eröffnetem Verkehr weit unter den Nennwerth hinabzusinken.

Zugleich übte der Mißbrauch, welcher mit der Zahl und Besoldung der Verwaltungsräthe getrieben wurde, in mehrfacher Hinsicht einen nachtheiligen Einfluß aus. Kleine Bahnen mit geringem Ertrag hatten gleichwohl fünfzehn bis achtzehn Verwaltungsräthe, deren hohe Lantièmen (eigentlich sind es fixe Besoldungen) oft den dritten Theil des Reingewinnes aufzehrten. Auch gab es Persönlichkeiten, welche bei zehn verschiedenen Anstalten als Verwaltungsräthe fungirten und sonach ein wahrhaft horrendes Einkommen bezogen. War der Dienst anstrengend, so mußte nothwendig ein solcher Verwaltungsrath über dem Einen das Andere vernachlässigen, wenn nicht etwa gar das Interesse der einen von ihm vertretenen Anstalt jenem einer anderen direct entgegenstand; war aber die Stellung eines Verwaltungsrathes mehr Titel als wirkliches Amt,

so hätten die Leute wahrlich an der Ehre sich genügen lassen und im Interesse ihrer Mitactionäre auf jede besondere und ungerechtfertigte Besoldung verzichten können.

In diese Epoche fiel die Gründung der Pardubitz-Reichenberger Bahn, auf welche damals die überspanntesten Hoffnungen gesetzt wurden, der Rheisbahn, der Karl=Ludwigsbahn in Galizien, der kroatishen und südingarishen Bahnen und endlich der von Wien ausgehenden Kaiserin=Elisabeth=Westbahn. Mit Ausnahme der Karl=Ludwigsbahn hat bis jetzt aber keine der genannten Bahnen einen nur annähernd günstigen Ertrag abgeworfen. Bald erhöhte, bald verminderte man den Agiozuschlag, schraubte die Tarife einmal bis zur Unerschwinglichkeit hinauf und suchte dann wieder durch übertriebene Ermäßigung die Concurrnz zu erdrücken; jetzt vermehrte, dann verminderte man das Personal, führte neue Verrechnungsmanipulationen ein, knickerte und verschwendete, je nachdem die geltenden Anschauungen es begehrt, — aber alles wollte nicht helfen.

Abermals brauchte die österreichische Regierung Geld. Sie wußte noch ein Stück Bahn in ihrem Besitz, also rasch fort damit. Dieses Mal war Herr Bruck der Mittelsmann, welcher — man argwöhnte gegen gutes Honorar — die Sache negociirte. Und so wurde die ganze mit so ungeheuren Kosten erbaute Südbahn einschließlich der kaum erst angekauften Wien=Stoggninger Strecke sammt allen in Italien befindlichen Bahnlinien an eine unter Rothschild's Protection stehende französisch-italienische Gesellschaft um eine verhältnißmäßig unbedeutende Summe verhandelt und dabei übernahm noch die Regierung die Verpflichtung zur Herstellung der Verbindungsstrecke Nabresina=Bordenone, welche man merkwürdigerweise nicht vollendet hatte, auf ihre eigenen Kosten. Diese Lücke, die dem Truppentransporte große Hemmnisse in den Weg legte, trug viel zu dem Mißgeschick des Jahres 1859 bei. Laperriere, welcher mit noch größerem Gehalte und unbeschränkterer Macht als selbst Maniel die Leitung dieses Bahncomplexes überkam, trieb die Rücksichtslosigkeit auch höher als dieser und brachte die Willkür und Erpressung auf den Gipfel. Beide Directoren wurden, da man ein Einverständnis zwischen ihnen und der französischen Regierung befürchtete, auf die Dauer des italienischen Krieges suspendirt, später aber wieder eingesetzt.

Unterdessen war es mit den früher genannten Bahnen immer mehr abwärts gegangen und schließlich forderten sie von dem Staate die Ausbezahlung der ihnen garantirten Zinsen. Ein- oder zweimal erfolgte diese Zahlung, wobei es jedoch der Reichsrath nicht an ernstern Mahnungen sowohl gegen den Finanzminister als gegen die betreffenden Bahnverwaltungen fehlen ließ. In der letzten Session aber that ersterer, welcher seinen Eifer für die Hebung der Finanzen an den Tag legen wollte, des Guten zu viel und erklärte ziemlich

unumwunden, daß von einer weiteren Subvention keine Rede sein könne. Der Eindruck dieser Erklärung war ein gewaltiger und die Directionen mehrerer Bahnen beschloßen sofort die Zahlung der Dividende an die Actionäre so lange einzustellen, bis die Regierung ihren Zusagen nachkommen würde. Doch ist zu hoffen, daß die von den Bahnverwaltungen erhobenen Proceße wenigstens noch für dieses Mal zu einem friedlichen Ausgleich führen werden. Die Theißbahn, deren Actien nach und nach in den Besitz der Creditanstalt gelangt sind, befindet sich zwar ebenfalls in höchst mißlicher Lage, kann aber wenigstens eine kleine Dividende zahlen. Aehnliches gilt von der böhmischen Westbahn, der Ausfig-Teplitzer und mehren kleineren.

So zeigen also nur die Verhältnisse der Nordbahn und neben ihr etwa nur die der Südbahn ein wirklich befriedigendes Bild. Erstere hat nach dem letzten Jahresabschluß ihren Actionären volle 15 Procent ausbezahlt. Berücksichtigt man aber die zweimalige Emission der aus den alten entstandenen neuen Actien, so zeigt sich daß derjenige, welcher seine Actien vor etwa 20 Jahren kaufte, sein Capital verfünffacht hat. Doch scheint sich diese Bahn einem Wendepunkte zu nähern. Die Oberleitung derselben ist nämlich kürzlich in andere Hände übergegangen und es ist das Resultat hiervon noch abzuwarten, so heftig sich auch bisher fast die gesammte Presse gegen die ins Leben gerufenen Reformen erklärt hat.

Trotz so vielfältiger bitterer Erfahrungen setzt man abermals die ungemessensten Hoffnungen auf mehre erst projectirte Bahnen, z. B. auf die siebenbürgische, kroatisch-slumanische und namentlich auf die Lemberg-Gzernowitzer Eisenbahn. Die günstigsten Aussichten indeß dürfte diejenige Strecke für sich haben, welche die directe Verbindung zwischen der Nordbahn und böhmischen Westbahn vermitteln soll. Ihr Bau war seiner Zeit Gegenstand eines vielbesprochenen Proceßes zwischen der Staats- und Nordbahn, ist endlich der letzteren bewilligt, merkwürdigerweise aber erst neuerdings in ernstere Erwägung gezogen worden. —