

Eisenbahnbau-

Scandale.

Separatabdruck

aus der Zeitschrift

„Finanzielle Fragmente.“

Salzburg 1876.

Verlag v. F. Gattermaier, in Bischofsöfen.

Es war zu Anfang des Monats Juli v. J. als die österreichischen Tagesblätter sowohl in ihren Morgen- als Abend-Ausgaben spaltenlange Telegramme über die Eröffnung der Eisenbahnlinie Hallein-Bischshofen-Wörgl mit der Zweigbahn Selzthal brachten. Die ganze offizielle Welt an der Spitze Sr. Durchlaucht der Herr Ministerpräsident Fürst Auersperg nahmen an der Eröffnung theil; Baron Schwarz, der österreichische Eisenbahnkönig, machte den Honorationen die Honeurs und durch die obgenannten Telegramme wurde dem österreichischen steuerzahlenden Publikum der Jubel über die Eröffnung der neuen Eisenbahn verkündet. In Parenthese wollen wir hier erwähnen, daß die österreichischen Steuerzahler ein lebhaftes Interesse an der Bahn haben, denn sie zahlen jährlich die Summe von 1,958.400 fl. v. W. in Silber an Subventionen für dieses patriotische Unternehmen.

Wie viele Millionen der österreichische Eisenbahnkönig Baron Schwarz bei dem Baue verdient hat, ist uns unbekannt. Thatsache ist jedoch, daß bei demselben trotz des Arbeiter-Streiks, welches beinahe in allen Provinzen unseres engeren Vaterlandes herrscht, ausnahmslos ausländische Ingenieure und Arbeiter verwendet wurden. Der österreichische Arbeiter ist von jeher nicht nach dem Geschmacke des Herrn Baron Schwarz, er meint, er wäre unverläßlich in Bezug auf Ausführung und viel zu pedantisch, um mit ihm die modernen technischen Probleme lösen zu können. Aus Informationen, welche wir schon während der Zeit des Baues der ersten Strecke der Salzkammer-

UB SALZBURG



+DM36424806

Druck von H. Pustet in Salzburg.

gutbahn eingezogen haben, ist dieß jedoch nicht der Fall. Die österreichische Arbeit ist im Gegentheil verlässlicher, als jene, die der Herr Baron Schwarz bei dem Baue von österreichischen Eisenbahnen verwendet. Die österreichische Technik ist auch präciser in ihren Ausführungen aber diese österreichische Arbeit ist ehrlich, wie sie selbst Baron Schwarz bei den verschiedenen Proben bei Eröffnung der Bahn hingestellt und dieser Umstand ist es, der sie für diesen Herrn unbrauchbar macht. Zum Baue von Bahnen auf rutschenden Bergen und in schwimmenden Thälern gibt sich die österreichische Arbeit nicht her, weil sie weiß, daß der Gewinn aus solchen Geschäften dem Herrn Bauunternehmer, der Verlust aber ihre eigenen Mitbürger, die österreichischen Steuerzahler trifft.

Wir nahmen schon Gelegenheit bei Eröffnung dieser Bahn den Anflug, welcher in heuchlerischer Loyalität mit österreichischem Patriotismus getrieben wurde, angesichts der Thatsache, daß Millionen Steuergulden derartigem Patriotismus zum Opfer fallen müssen, näher zu bezeichnen. Es ist, so schrieben wir damals, ein trauriges Zeichen der Zeit, wenn Unternehmungen, die geschaffen sind, um ein halbes Jahrhundert an dem Marke des Volkes zu zehren, nur um die Interessen Einzelner zu fördern, mit einem Plomb eröffnet werden, als gelte es eines der wichtigsten Staatsereignisse. Die Depeschengebühren betragen für die Bahneröffnung 6000 fl. Dieselben wurden wohl nicht dem Unternehmen oder der Staatsverwaltung aufgerechnet; der Herr Eisenbahnkönig war großmüthig genug, sie selbst zu bezahlen. Von wo jedoch der Reichthum dieses Herrn stammt, ist bekannt, und so

werden wohl in letzter Linie doch wieder die Steuerzahler zum Handluß kommen.

Der Scandal, welcher durch den Einsturz des Tunnels bei Wörgl in der ganzen technischen Welt hervorgerufen wurde, hatte jedoch bei dem Umstande, als sich Baron Schwarz bei Eröffnung der Bahn die Kühnheit erlaubte, die österreichische Arbeit mit der ausländischen, wie er solche bei allen seinen Unternehmungen verwendet, zu identificiren, für die erstere die unangenehme Consequenz, daß sie gewissermaßen auf Kosten des ausländischen Schwindels prostituiert wurde. Wenn bis zur Stunde gegen die damaligen Anstellungen des Herrn Eisenbahnkönigs noch keine Proteste erhoben wurden, so liegt der Grund hiezu allein in der Zersahrenheit, wie sie in der österreichischen Ingenieur- und Architektenwelt herrscht. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, daß solche Proteste doch noch eingebracht werden. Neben den Actionären und Prioritätenbesitzern der Kaiserin Elisabeth-Westbahn, zu welcher bekanntlich auch die Strecke der Salzkammergutbahn Hallein-Bischofshofen mit der Abzweigung nach Selzthal gehört, ist es in erster Linie der Staat, welcher durch die schlechte Ausführung bedeutenden materiellen Schaden erleidet. Abgesehen davon, daß die Intercalarzinsen, auf die Prioritäten während der ganzen Dauer, welche die neue Herstellung der unbrauchbar gewordenen Bahnstrecke erfordert, aus dem Steuersäckel gezahlt werden müssen, sind es auch die Consequenzen der Störung des öffentlichen Verkehrs, welche der Staat mit tragen muß.

Unbegreiflich, und man muß es mit Nachdruck hervorheben, nur allein in Oesterreich möglich ist es jedoch, daß demselben Bauunternehmer, welcher jede österreichische

Arbeit, weil sie ehrlich ist, ignorirt, welcher Bahnen auf rutschenden Bergen und schwimmenden Thälern baut, so daß sie nach kurzer Zeit völlig umgebaut werden müssen, doch noch und zwar selbst der Nothstandsban der weiteren Strecke der Salzkammergutbahn, welche in das Bahnetz der Kronprinz Rudolfsbahn gehört, übertragen wurde, und daß die Regierung zu solchen Verirrungen, wir wollen sie absichtlich nur so nennen, ihre Zustimmung gibt.

Es ist bekannt, daß das österreichische Abgeordnetenhaus nur aus Rücksicht für die allgemeine Nothlage, namentlich des Arbeiterstandes, die Ausdehnung der Zinsengarantie auf die ganze Concessionsdauer für die Salzkammergutbahn mittelst Gesetz vom 28. März 1875 bewilligt hat. Nicht die Nothwendigkeit der Bahn in strategischer oder commercieeller Beziehung war maßgebend, daß der Staat zu Opfern geschritten ist, welche jährlich Millionen verschlingen, sondern lediglich die Fürsorge, daß den hungernden Arbeitern Brod gegeben werde, war es, welche das Parlament zur Beschlußfassung des obigen Gesetzes veranlaßte. In welcher Weise bei der Ausführung der wohlgemeinten und echt patriotischen Intentionen den legislativen Körperschaften jedoch von Seite der Executiv-Organe (wir meinen hier nicht die Regierung, sondern die Eisenbahn-Verwaltung) nachgekommen wurde, das zeigt die Thatsache, daß derselbe Baron Schwarz, der die österreichische Arbeit verabscheut, der vielleicht wie Herr von Nördling Alles österreichische gleichbedeutend mit dumm erklärt, trotz des schmähtlichen Umstandes, daß seine Bahnbauten an schlechter Tracéführung, schlechtem Ober- und Unterbau jenen des Herrn von Ofenheim wenig nachstehen, den Bau der Rudolfsbahn wieder übertragen erhielt.

Wir erhielten in den vergangenen Tagen den Besuch einiger Ingenieure, welche bei dem Bau der Salzkammergutbahn beschäftigt sind, die uns die Zustände, welche dort herrschen, in einer so drastischen Weise schilderten, daß wir, wenn sich die Herren nicht legitimirt hätten, versucht worden wären, anzunehmen, sie kämen anstatt aus einer österreichischen, aus einer wälischen Provinz, um uns die Ungeheuerlichkeiten, die sich dort zutragen, mitzutheilen. Vor Allem geht die allgemeine Anklage dahin, daß beinahe ausnahmslos auswärtige Arbeiter bei dem ganzen Baue beschäftigt sind, und daß die wenigen österreichischen Arbeiter von Seite der Centralleitung, welche selbstverständlich auch aus Ausländern besteht, solchen Chicanen ausgesetzt sind, daß sie ernstlich an ihren Rücktritt denken. Namentlich soll sich ein vom Eisenbahnkönig Baron Schwarz angestellter General-Bau-Direktor Müller dadurch auszeichnen, daß er Emissäre nach Deutschland um Ingenieure, und solche nach Italien um gewöhnliche Arbeiter schickt. Die österreichischen Ingenieure und Arbeiter aber ausnahmslos, sobald Ersatz aus dem Auslande eingetroffen ist, entläßt. — Während sonach die ausländische Arbeit bei uns auf Kosten des Landes Beschäftigung findet, wird die inländische, trotzdem Abgeordneten- und Herrenhaus die Mittel zu diesen Bahnbauten nur um der heimischen Arbeit willen votirt haben, gänzlich ignorirt und zum Müßiggang verurtheilt. Erst vor ganz kurzer Zeit durchstieß ein allgemeiner Aufschrei die öffentliche Presse, welches Elend namentlich in dem nördlichen Böhmen unter den Arbeitern herrscht. Es wurde damals betont, daß die Straßen überall mit Auswanderern nach Amerika und Brasilien überfüllt sind. Während sonach die österreichische Arbeit ge-

8
 zwingen wird, sich ferne von der Heimath ein Asyl zu suchen, um dem Hungertode zu entgehen, wandern ausländische Arbeitskräfte getrost über die österreichische Grenze, um sich hier eine Zukunft zu gründen. — Merkwürdig genug hat dieselbe Presse, der die Verhältnisse bei dem Baue der Salzkammergutbahn wohl bekannt sind, jede dießbezügliche Anregung absichtlich vermieden. Herr Baron Schwarz soll sich allerdings gegen die Presse im Allgemeinen sehr splendid zeigen und ist es selbstverständlich, daß sie sich gegen die Interessen eines solchen Campanen nicht unterfangen wird.

Wir glauben jedoch, daß es neben der Tagesliteratur noch einen sehr mächtigen Faktor gibt, welcher die Mißverhältnisse, wie sie bei dem genannten Eisenbahnbau zu Tage treten, nicht weiter angehen lassen kann. Dieser Faktor ist in erster Linie die österreichische Regierung und hier speciell der Herr Handelsminister, in zweiter Linie das Abgeordnetenhaus. Nachdem Letzteres jetzt nicht tagt, so richten wir direkt an den Herrn Handelsminister Ritter von Schlumbeck das Ersuchen, sich der österreichischen Arbeit, deren Förderung in sein Ressort gehört, anzunehmen. Die Interessen der Monarchie sind unter den heutigen Zuständen nicht gewahrt, wenn überhaupt nur Eisenbahnen gebaut werden. Der Bau von Eisenbahnen, namentlich jener mit Staatsmitteln, wie es bei der Salzkammergutbahn der Fall ist, bedingt, daß der österreichischen Arbeit und der österreichischen Industrie Beschäftigung gegeben werde. Sollte Baron Schwarz an dem Baue einige Hunderttausend Gulden weniger verdienen, so kann und wird sicher die Bahn desto solider gebaut sein.