

Vorwort.

Dass mir seinerzeit die Ehre zu Theil geworden ist, zur technischen Leitung der Gotthardbahn berufen zu werden, darf ich wohl ausser dem Umstande, dass ich mir durch langjährige und vielseitige Thätigkeit beim Eisenbahnbau und durch meine Betheiligung an der Bauleitung der Brennerbahn reiche Erfahrungen — speciell für Gebirgsbahnen — zu sammeln Gelegenheit gehabt habe, — den günstigen Resultaten zuschreiben, welche ich bei dem Eisenbahnbau, dem ich vorher vorstand, erzielt hatte. — Als Baudirektor der österreichischen Nordwestbahn war mir die Aufgabe gestellt, ein nahezu 1000 Kilometer langes, die nördlichen Theile der österreichischen Monarchie umspannendes Eisenbahnnetz zu erbauen. Es gelang mir diese Aufgabe in einem Zeitraum von 6 Jahren (1869—1874) mit Glück zu erfüllen. Die Ausführung des Baues dieses Bahnnetzes, welches vielfach schwieriges Terrain durchzieht und eine grosse Anzahl bedeutender Bauwerke an Brücken, Tunnels und Bahnhöfen in sich fasst, wurde wegen der rationellen und zweckentsprechenden Anlage, wegen der Solidität und Einfachheit der Konstruktionen, sowie auch wegen des geordneten und ungestörten Verlaufes der Herstellung günstig beurtheilt, und auch der Abschluss der Baurechnungen gab zur Unzufriedenheit keinen Anlass, denn die präliminirte Summe wurde nicht nur nicht überschritten, sondern es ergab sich vielmehr daran eine ansehnliche Ersparniss.

Es wird mir nicht als Unbescheidenheit ausgelegt werden, dass ich dies in einem Augenblick, wo ich das öffentliche Vertrauen in grossem Umfange in Anspruch nehme, erwähne, und wenn ich hinzufüge, dass mich die erzielten glücklichen Erfolge sowie das Vertrauen und die Anerkennung, welche ich mir dadurch in weiteren Kreisen erworben hatte, mit so viel Selbstvertrauen erfüllte, dass ich mich der grossen Aufgabe, zu deren Erfüllung man mich würdig hielt, indem man mir die Stelle des Oberingenieurs der Gotthardbahn — des grössten technischen Werkes der Gegenwart — antrug, gewachsen fühlte und dieselbe im Vollbewusstsein meiner Leistungskraft und meines unbeugsamen redlichen Willens, aber von keinem anderen Ehrgeiz erfüllt, als dem, die neue mir anvertraute ehrenvolle Aufgabe so gut und so treu zu erfüllen, als es nur irgend in meinem Vermögen stehen würde, übernahm. Ich widmete mich dem grossen Unternehmen mit voller Hingebung und Liebe; — aber schon bald, nach ernstlichem Eindringen in meine Aufgabe, gewann ich die Erkenntniss, dass die

Fundamente des Unternehmens nicht haltbar wären, und dass meine Hand, anstatt das grosse Werk, so wie das frühere, rasch und pünktlich zu Ende zu führen, dazu ausersehen sei, eine Sachlage an den Tag zu fördern, welche über dasselbe eine schwere Zeit der Gefahr und Noth bringen werde. Mit schwerem Herzen ging ich daran, auf die grosse Differenz aufmerksam zu machen, welche sich in den dem Unternehmen zu Grunde liegenden Berechnungen vorfand und welche die Unmöglichkeit in sich schloss, dasselbe auf den vorgezeichneten breiten Grundlagen und in dem Anfangs geplanten Umfange zur Ausführung zu bringen. Wie gerne hätte ich zugleich mit der Verlautbarung dieses ersten niederdrückenden Resultates schon den Nachweis geliefert, dass es möglich sein werde, das Unternehmen, unbeschadet der Erfüllung seines Zweckes, auf einfachere Grundlagen zurückzuführen und in bescheidenerem Umfang dennoch herzustellen, und die Aussicht eröffnet, es werde sich auf diese Weise das Defizit in den Geldmitteln auf eine nicht allzugrosse Summe reduzieren und dadurch der Weg zu erneuter positiver Action bahnen lassen! Doch es ist bekannt, wie die damaligen Umstände und die erste Bestürzung auf andere Wege drängten. Ich habe es begreiflich gefunden, dass sich zunächst das Bemühen darauf richtete, zu erörtern, ob die neue Rechnung nicht — wie die erste zu niedrig — nun weitaus zu hoch gestellt sei, und es schien mir natürlich, dass sich wohl auch vielfach die Hoffnung rege machte, dass dies in der That der Fall und es doch möglich sein möchte, den Bau in ganzer Vollständigkeit und im ganzen Umfange auszuführen. — Es waren nun zunächst die Resultate abzuwarten, welche die Prüfung meines Elaborates ergeben würden. —

Zu meiner traurigen Genugthuung haben sich jene Ergebnisse meiner ersten überschläglichen Rechnung — an welche ich selbst noch den Vorbehalt näherer Durcharbeitung und Revision knüpfen zu müssen glaubte — nach mehrjährigen und mehrseitigen Prüfungen — der Hauptsache nach als zutreffend erwiesen. Man schritt nach meinen Vorschlägen zur nöthigen Einschränkung und Vereinfachung des Programmes, und es wurde nach meinen Berechnungen für die Baukosten der auf die Stammlinie reduzierten Bahn das Präliminare aufgestellt, welches nun die Grundlage des Unternehmens zu bilden hat.

Leider aber machen sich noch immer Zweifel an der Zuverlässigkeit dieses Präliminares geltend, und zwar auf einer Seite in Bezug auf die Zulänglichkeit desselben, auf anderer Seite in entgegengesetztem Sinne. Gegenwärtig wird nun die Fortexistenz des grossen gemeinnützigen Unternehmens von der Leistung einer Beisteuer eines verhältnissmässig nur geringen Betrages zur Bedeckung der noch fehlenden Summe, welcher aber gewissermassen den Schlussstein der sich aneinanderreihenden Einzelleistungen bilden muss, aus den Mitteln des Volkes abhängig gemacht, und Alles ist davon durchdrungen, dass die Bereitwilligkeit, diese Beisteuer zu leisten, wesentlich durch die Festigkeit des Vertrauens in die Solidität der Grundlagen, durch vollkommene Klarheit über Mittel und Ziele des Unternehmens und durch die Ueberzeugung von dem ernstesten Willen aller Faktoren und Kräfte, welche zum Zusammenwirken an der Rekonstruktion desselben berufen sind, das ihrige zu thun, bedingt wird.

In der letzten Periode der Entwicklungsgeschichte der Gotthardbahn, in welche vorwiegend die Regelung der schwebenden Rechts- und Finanzfragen fiel, und in der die Prüfung meiner technischen Arbeiten und Kostenberechnungen und damit zugleich die Wahl zwischen meinen Propositionen und denen von Experten stattfand, war es mir nicht vergönnt, an den bezüglichlichen Berathungen theilzunehmen. Ich glaube aber nicht, dass ich dadurch der Verantwortung, welche in meiner Stellung liegt, ledig werde; mich ruft vielmehr die Stimme der Pflicht — nicht allein der Pflicht gegen das Unternehmen, welche in dem Vertrag, der mich bindet — begründet liegt, sondern auch der moralischen Pflicht, der Pflicht der Ehre, durch welche ich Kraft der freiwilligen Uebernahme der technischen Leitung der Gotthardbahn gebunden bin, und welche ich gegen mich selbst und vor der Welt zu erfüllen habe — im Augenblick der Entscheidung offen für das Project und die Berechnungen, welche ich verfasst habe, und welche ich für die Grundlage des Unternehmens halte, einzutreten, zugleich aber auch die Mittel und Wege anzugeben, die nach meinem, von rein sachlichem Standpunkt ausgehenden und von keinen persönlichen oder eigennützigen Rücksichten geleiteten Urtheile, zur Reconstruction und Realisirung des Unternehmens führen könnten.

In dieser Absicht, und von dem lebhaften und aufrichtigsten Wunsche beseelt, dem Unternehmen nützlich sein und Alles, was in meinen schwachen Kräften steht, für die Herbeiführung einer glücklichen Entscheidung und Lösung der waltenden Schwierigkeiten beitragen zu können, lege ich die gegenwärtige Schrift in die Hände aller Derjenigen, welche Herz und Interesse für die Gotthardbahn haben, und an der Wiederaufrichtung des in seinen Grundlagen erschütterten Unternehmens mitzuwirken befähigt und berufen sind, und zähle, wenn meine Anschauungen auch nicht als richtig und dienlich angesehen werden sollten, doch auf eine gerechte und wohlwollende Aufnahme und Beurtheilung meines redlichen Bemühens.
