

Eisengeleise zu bewerkstelligen. Schon im Beginn der Locomotiv-Eisenbahnzeit wurde die Ansicht laut, daß bei der rasch wachsenden Ausdehnung der Eisenbahnen Holz für den großen Bedarf an Schwellen dauernd sich in genügender Menge nicht werde beschaffen lassen. Bei dem Mangel an billigen Verkehrswegen stiegen die Preise für Holzschwellen ganz erheblich und es schien eine gewisse Berechtigung für jene Befürchtung vorzuliegen. Dann erfolgte durch die rasche Verbreitung der Eisenbahnen aller Art, nicht allein der Hauptbahnen, sondern auch der Secundär- und Tertiärbahnen sowie der sogenannten Feldbahnen, und auch durch die Verbesserung der übrigen Zufuhrstraßen der Aufschluß so vieler walddreichen Gegenden, daß thatsächlich bis in die neuere Zeit ein Holz-mangel im Eisenbahnbau noch nicht hervorgetreten ist. Aber es wird in den Wäldern vieler Länder ein höchst bedenklicher Raubbau betrieben, welcher zwar für die Erzielung augenblicklicher Erträge das geeignete Mittel sein mag, aber die größten wirthschaftlichen Schäden im Gefolge haben muß.

M. H.! Wollen Sie die Ansicht eines angesehenen Forstmannes in dieser Frage hören, so will ich Ihnen die Worte anführen, welche der verstorbene Forstmeister v. Etzel im Jahre 1876 schrieb:

„Den wundesten Punkt bildet der immer riesiger werdende Bedarf an Eisenbahnschwellen. Hier kann man mit Recht fragen, wo soll das hinaus? Auf der ganzen Erde wächst nur ein Bruchtheil von dem Eichenholz hinzu, welches alljährlich unter unsere Schienen gebettet wird, um dort trotz aller Präparirung in wenigen Jahren zu verfaulen. Es ist nur zu gewiß, daß die zweite, höchstens die dritte Generation, von uns an gerechnet, vor der Unmöglichkeit stehen wird, Bahnen mit Eichenschwellen zu bauen, und wenn man sie mit Gold aufwiegen wollte! Auch die Schwellen aus anderen Holzarten werden bei ihrer viel kürzeren Dauer immer theurer und seltener werden und zuletzt nicht mehr zu beschaffen sein.“

Die Stimmen über Waldverwüstung haben sich im Laufe der 1880er Jahre aus allen Ländern vernehmen lassen. Aus Oesterreich, aus Frankreich, aus Rußland kommen übereinstimmende, fast gleichlautende Berichte. Die russischen jüngsten Missernten und die sich daran knüpfende Hungersnoth stehen nach den in die Oeffentlichkeit gelangten Mittheilungen mit der dort stattfindenden Vernichtung der Wälder in sehr engem Zusammenhange, und die Zustände, welche z. B. in Spanien durch die sinnlose Ausbeutung der Forsten herbeigeführt worden sind, haben ja noch vor kurzem zur Zeit der letzten großen Ueberschwemmungen genugsam von sich reden gemacht.

Selbst in dem walddreichen Schottland reicht der heimische Waldbestand nicht mehr hin, um die Bahnen mit Schwellen zu versorgen, und in Nordamerika mit seinem viel gepriesenen Holzreichthum beginnt das Schwinden der Wälder ebenfalls hochgradige Besorgniss zu erregen. Ein von dem Ministerium für Landwirthschaft im Jahre 1890 veranlaßter Bericht über den Ersatz des Holzes für Eisenbahnschwellen besagt:

„Was den Besitz der Regierung an bewaldetem Land betrifft, so ist es die höchste Zeit, eine sachgemäße Behandlung sicher zu stellen. Der Zustand, in dem sich augenblicklich dieser Gemeinbesitz befindet, ist, selbst von dem reinen Geschäftsstandpunkt betrachtet, tief beklagenswerth; er ist eine Schande für unsere Nation.“

Die in den letzten Jahren auf deutschen Bahnen angestellten Versuche, die noch vorhandenen Buchenbestände durch die Verwendung des Holzes zu Schwellen zu verwerthen, dürften bereits als nach verschiedenen Richtungen fehlgeschlagen angesehen werden können, nachdem sich vielerorts herausgestellt hat, daß trotz künstlicher Haltbarmachung die Dauer der Buchenschwellen 3 bis 5 Jahre in der Regel nicht übersteigt.

Es dürfte nun volkswirthschaftlich doch wohl nicht überall zu rechtfertigen sein, wenn das im Inlande nicht mehr zu beschaffende Holz für Schwellen aus dem Auslande bezogen wird. Abgesehen davon, daß auf diese Weise alljährlich, wie dies jetzt der Fall ist, sehr erhebliche Summen in das Ausland wandern, wird auch gleichzeitig einem beträchtlichen Theil der inländischen Arbeiterbevölkerung die wünschenswerthe Beschäftigung vorenthalten. Gerade in der Zeit heruntergehender Conjunctionen, wie wir solche in der Eisen-Großindustrie gegenwärtig durchmachen, sollte dieser Punkt beherzigt werden. Dazu kommt, daß auch die Eisenbahnen selbst an Frachten gewinnen würden, wenn sie in dem gedachten Sinne die Eisenindustrie kräftigten.

Allerdings wird man auch bei einer vernünftigeren Waldwirthschaft mit einer angemessenen Verwerthung der nutzbaren Starkhölzer rechnen müssen, und es wäre wohl etwas zu radical gedacht, wenn man die hölzerne Schwelle durchaus und gänzlich aus dem Geleise verbannen wollte. Allein man gebe ihr dasjenige Verwendungsfeld, welches der Leistungsfähigkeit des Materials am besten entspricht. Das sind die Geleise der Secundär- und Tertiärbahnen, welche der inländischen Erzeugung dauernd genügenden Absatz bieten dürften, soweit bei uns überhaupt zu Schienenunterlagen geeignete Hölzer vorhanden sind.