

Unsere Eisenbahnen

Von Zeit zu Zeit erinnert einer daran, daß im Oktober 1859 Herr Jean Baptiste genannt Jean Bouteille Scharff von der Freitrepppe des Luxemburger Stadthauses, wo heute die zwei Löwen von Trémont prangen, zum ersten Mal den „Feierwon“ geschmettert hat. Aus dem Kehrreim dieses Liedes, das es periodenweise bis zum Rang einer Nationalhymne gebracht hat, darf man schließen, daß sich die Luxemburger über ihre erste Eisenbahn unbändig gefreut haben. Ihre Freude und ihr Stolz kommen ausgiebig in diesem Kehrreim zum Ausdruck. Sie rufen alle Nachbarn, drei an der Zahl zusammen, um ihnen zu zeigen, daß wir nun auch den Weg zum ewig großen Völkerbund gefunden haben. Wie stolz wären sie erst gewesen, wenn sie eine Ahnung davon gehabt hätten, daß ihr Landsmann Michel Lentz schon damals, rund sechs Jahrzehnte vor seinem Entstehen, den Völkerbund erfunden hatte.

Eigentlich war es ja keine Kleinigkeit, daß wir uns damals an das internationale Schienennetz anschließen durften. Es hatte zwar Krämpfe gekostet, bis es so weit kam, aber schließlich brauchten wir doch nicht mehr mit der Postkutsche bis über die Grenze zu fahren, um die Eisenbahn zu benutzen.

Allein es zeigte sich bald, daß die Sache einen oder vielmehr allerhand Haken hatte, und heute wissen wir, daß in unserer Geschichte die Eisenbahn ohne Unterlaß den Störenfried gespielt hat. Eigentlich hätten es sich unsere damaligen Fürsten, ob Wilhelm oder Heinrich, verbitten dürfen, daß man ihnen bei so ungezogenen Rangen und Pechvögeln die Patenstellen

ausnützte. Dem einen legte eine böse Fee ein Pleitegeiernest in die Wiege, der andere ist nie müde geworden, uns die Politiker auf den Hals zu hetzen.

Die Wilhelm-Luxemburg-Bahn war nach allerhand finanziell beeinflussten Geburtswehen kaum in Betrieb, als sie, elf Jahre nach der Premiere des „Feierwon“, uns auf ein Haar das Leben gekostet hätte. Durch einen Proviantzug nach der französischen Festung Diedenhofen, die von den Preußen belagert war, lieferte der Veranstalter, ein französischer Beamter der französischen Betriebsgesellschaft, den Vorwand, unter dem Bismarck uns nach dem siebziger Krieg einstecken wollte.

Dann kam es 1872 wieder um dasselbe Bahnnetz zu innen- und außenpolitischen Verwicklungen, die unser öffentliches Leben noch Jahrzehnte lang bestimmen halfen.

Den allerschlimmsten Streich spielte uns der Wilhelm-Luxemburg im August 1914, als er den Buckel darhielt, über den die Preußen bei uns einmarschierten. Sie sagten, sie täten es nur, um zu verhindern, daß die von ihnen in Pacht genommenen Bahnen gegen ihre Interessen mißbraucht würden. Niemand hatte eine Ahnung, wie weit sich dieses Kontrollrecht erstrecken würde.

Wer trotzdem immer noch in dem optimistischen Glauben befangen war, die Bahn, die wir in den 1850er Jahren mit unserem Geld, auf unserem Boden und auf Grund unserer Hoheitsrechte hatten erbauen lassen, sei unsere Bahn, dem gingen nach dem Krieg 1918 vollends die Augen auf. Statt daß man uns gestattet hätte,

nach dem Abzug der Deutschen über unsere Bahn frei zu verfügen, nahmen die Franzosen sie ohne weiteres in Betrieb und schalten und walten darauf bis heute, unumschränkt und wie es ihnen paßt. Sie haben freilich die Entschuldigung, daß wir bis jetzt nichts an die Stelle ihres Betriebes zu setzen wußten. Einmal war es beinahe so weit, aber da gaben ganz andere Rücksichten, als die auf das Landeswohl, den Ausschlag, und die Franzosen können uns, wenn wir uns über sie beklagen, mit mitleidigem Lächeln antworten, daß wir selbst an allem schuld sind. Immerhin noch kein Grund, uns ihre Macht bis in die Bahnhofsbibliothek hinein fühlen zu lassen.

Ab und zu hört man nun wohl noch davon reden, daß vielleicht eventuell unter Umständen möglicherweise doch noch ein Eisenbahnvertrag zustande gebracht werden möchte dürfte könnte sollte müßte, der uns einen gewissen Prozentsatz der Eigentumsrechte an unserer Eisenbahn zuerkennen würde.

Wir können unsere Eisenbahnen nicht mehr abschaffen und durch Autobusse ersetzen.

Aber wir können vielleicht noch dafür sorgen, daß uns eine andere Errungenschaft der Jetztzeit, der Rundfunk, nicht denselben internationalen Dreck in den heimischen Lehm macht wie die Eisenbahn.

Batty Weber

(„Abreißkalender“ vom 14. Dezember 1932)

