

Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Die Bahn von Landeck nach Mals

Gomperz, Rudolf

Landeck, [1912]

II. Die Bahn Landeck - Mals in der Konkurrenz der Alpenbahnen

II.

Die Bahn Landeck—Mals in der Konkurrenz der Alpenbahnen.

Bevor wir dieses Kapitel beginnen, müssen wir noch einmal betonen, daß die angegebenen Daten, soweit sie einem Privatmanne zugänglich waren, authentisch sind. Die im Punkte 3 behandelte Ermittlung der Tariffilometer — wir wollen in Zukunft Tkm sagen — im Gegensatz zu dem allgemein üblichen Ausdrucke tkm=Tonnenkilometer — für unsere Bahn war auf Grund des Zuschlages von 33 ‰ erfolgt. Diese Annahme ist zwar begründet, aber besonders günstig, die schweizerische Formel hätte eine Tariflänge von 112 Tkm, die österr. Formel eine solche von 110,5 Tkm ergeben, während wir 103 Tkm annehmen. Wir sind uns aber heute schon klar darüber, daß beim Ausbau der Bahn nach dem vorliegenden Längenprofil die betriebsführende Eisenbahnverwaltung sich unseren günstigen Anschauungen nicht anschließen, sondern ruhig wenigstens 110 Tkm rechnen wird.

Wir stellen dies nun noch einmal fest, um uns den Vorwurf einer Voreingenommenheit gegen das Bahnprojekt zu ersparen.

Betrachten wir nun die Bahn im Wettbewerb mit den anderen Alpenbahnen, so ist es einleuchtend, daß hier nur die Tariflänge, die ja die Gütertarife diktiert, die Fahrpreise schafft, maßgebend ist.

Mit dem Gefühl ist es hier nicht getan, hier sprechen die harten, nackten Zahlen ihre Sprache, oft eine unerbittliche Sprache!

A.

16. Die Bahn im Tiroler Verkehr.

Wir wissen nun, daß unsere Bahn 103 Tkm lang ist von Landeck nach Mals. Rechnen wir hierzu die Tariflänge von Mals nach Meran, so sagt uns das Kursbuch 72 Tkm, und für Meran—Bozen sagt es uns 32 Tkm. Diese 3 Zahlen summiert ergeben $103+72+32=207$ Tkm für die Strecke Landeck—Mals—Bozen.

Nun rechnen wir zum Vergleiche die Bahnstrecke Landeck—Innsbruck—Brenner—Bozen aus, um zu erfahren, wieviel die Bahn, die wir bauen wollen, abkürzt, und hier finden wir Landeck—Innsbruck 73 Tkm, Innsbruck—Brenner—Bozen 134 Tkm, wir addieren wieder und erhalten 207 Tkm! Das ist ebensoviel, als wir vorhin erhielten, oder mit anderen Worten ausgedrückt:

Die Bahn von Landeck über das Winschgau nach Bozen ist genau ebensolang wie die Bahn von Landeck über Innsbruck und den Brenner nach Bozen!

Das drücken wir technisch aus: die Tarismittellinie von Bozen zwischen Brenner und Winschgau schneidet die Arlbergbahn bei Landeck.

Oder populär ausgedrückt: Die Fracht oder eine Fahrkarte von Bozen nach Landeck wird gleichviel kosten über Innsbruck oder das Winschgau.

Das bedeutet aber weiterhin, daß z. B. ein Waggon Wein von Tramin nach Feldkirch, der heute über Innsbruck $155 + 183 = 338$ Tkm zu zahlen hat, in Zukunft über die Winschgaubahn zu zahlen hätte bis Bozen 21, Bozen—Landeck 207, Landeck—Feldkirch 110 Tkm was zusammen wieder 338 Tkm ausmacht.

Damit ist aber die Möglichkeit, daß die Winschgaubahn vermöge ihres kürzeren Tarisweges der Brennerbahn Frachtenverkehr durch Unterbieten abnehme, ausgeschlossen.

Sie ist gegenüber der Brennerbahn nicht konkurrenzfähig. Wohl kann ihr durch Verträge ein Teil des heutigen Arlberg—Südtiroler Verkehrs zufallen, doch wird sie niemals in der Lage sein, der Brennerbahn durch billigere Tarife Konkurrenz zu machen.

„Was du kannst, das kann ich auch“ wird es zwischen diesen beiden Bahnen heißen, und keine wird dauernd in der Lage sein, den größeren Teil des Frachtenverkehrs an sich zu reißen.

Wir sehen, für den Verkehr vom Arlberg her über Bozen hinaus hat unsere Bahn keine Zukunftshoffnungen, hier erspart sie nichts.

Versuchen wir es mit der Fernbahn, die ja in Verbindung mit der Winschgaubahn oft genannt wurde und rechnen wir einmal die Tariffilometer aus von Imst nach Bozen auf beiden Wegen:

Imst—Innsbruck 55 Tkm, Innsbruck—Bozen 134, zusammen 189 Tkm, andererseits: Imst—Landeck 18 Tkm, Landeck—Bozen 207 Tkm, zusammen 225 Tkm, das heißt, der Weg vom Anfangspunkt der Fernbahn—Imst nach Bozen ist über Innsbruck um 36 Tkm näher als über Landeck—Mals.

Wir hätten uns das auch schon so sagen können, da ja eben die Tarif-Mittellinie für Bozen durch Landeck ging, Imst 18 Tkm von Landeck ab liegt, muß Imst über Landeck $2 \times 18 = 36$ Tkm weiter von Bozen liegen, als über Innsbruck.

Wir sehen also, daß auch die Verbindung Fern—Vinschgau, trotz manches Zeitungsgezwäges nichts ist. Und dies zwingt uns die Mahnung auf, Zeitungsnachrichten über technische Angelegenheiten immer erst sehr genau auf ihre Richtigkeit hin zu prüfen.

17. Personenverkehr und Fahrzeiten.

Doch zurück zu unserer Bahn!

Wir haben gesehen, daß wir vom Frachtenverkehr in lokaler Beziehung von unserer Bahn nichts zu erwarten haben.

Vielleicht läßt sich der **Personenverkehr** über die neue Strecke so beschleunigen, daß wir wenigstens für Meran neues Publikum anziehen, ihnen die Reise dahin wesentlich verkürzen.

Unser bester Schnellzug fährt heute von Landeck nach Bozen (Meran—bergzug Nr. 8 Brennerzug Nr. 3) in 4 h 56' und erreicht Meran in 6 h 13'.

Was kann er über Mals einbringen: Landeck—Mals 2 Stunden als bester Schnellzug, abermals 2 Stunden einschließlich des Aufenthaltes in Mals, zusammen 4 Stunden, Meran—Bozen abermals 1 Stunde, zusammen 5 Stunden, genau wie oben.

Das heißt für Bozen werden beide Fahrzeiten gleich sein, für Meran sind wohl 2 Stunden zu ersparen.

Spielen diese zwei Stunden nun eine solche Rolle, daß Meran dadurch Süd- oder Südwestdeutschland näher gerückt wird als irgend andere südliche Winterstationen?

Nehmen wir als Mittelbeispielsort Stuttgart, so erhalten wir Stuttgart—Meran heute 15 h 28' über Innsbruck, also zirka 13½ h über Mals, dagegen Stuttgart—Lugano 12 h 37', und in Como sind wir in 13½ Stunden leicht; vergleichen wir aber etwa Straßburg, so erhalten wir über Basel—Mals im besten Falle gut 14 Stunden, während wir von Straßburg in 14 Stunden schon in Genua sind, von den Gestaden des Genfersees in 8 Stunden gar nicht zu reden.

Nein, wir wollen Meran nicht herabmindern, dieses tirolische Paradies, indem wir sagen, man wird nach Meran gehen, weil es durch die Vinschgaubahn um 2 Stunden rascher erreichbar ist; man wird nach Meran gehen, weil man eben hin will und nicht nach dem Genfersee, dem Luganer- oder Comersee, und man wird sich freuen, wenn's ein bißchen rascher geht als heute, aber ausschlaggebend wird das nicht sein, eine bedeutende Verkehrssteigerung rein daraus, daß man nach Meran über Mals 2 Stunden rascher gelangen wird, als heute über Bozen, wird nicht erfolgen. Und zudem ist zu bemerken, daß die bedeutende Mehrzahl der Besucher Merans

sich heute aus München und Berlin rekrutiert, gerade für diese Relationen aber spielt die Winschgaubahn keine Rolle.

So wenden wir uns zum nächsten Kapitel und benennen es

B.

18. Der internationale Güterverkehr und die Winschgaubahn.

Hier stehen wir vor Aufgaben, die so leicht nicht zu beantworten sind. Die Bahnen des internationalen Güterverkehrs unterliegen zwar gewissen volkswirtschaftlich allgemein giltigen Gesetzen, so daß der Verkehr den **billigeren Weg** bevorzugt, doch spielen dabei vielfach politische, nationale und lokale Interessen hinein, die man nicht einfach beiseite schieben kann.

Wir wollen in Kürze versuchen, auf diese Momente einige Rücksicht zu nehmen, uns ihrer Bedeutung bewußt zu werden, bevor wir wieder in das kalte Bad der Zahlen steigen.

19. Der transalpine Verkehr ohne Rücksicht auf die Landesgrenzen.

Setzen wir den Fall, Oesterreich und Deutschland, Italien und die Schweiz, sie alle zusammen wären ein Land, ohne Zoll- und politische Grenzen, und alle Eisenbahnen gehörten dem Staate dieses Riesenlandes.

Es stünden die bestehenden Bahnen alle unter einheitlicher Verwaltung. Wie würde sich der transalpine Verkehr auf dem uns interessierenden Gebiete zwischen Linz und Basel gestalten?

Wir wissen, daß es sich im großen und ganzen um den Verkehr zwischen Deutschland und den Mittelmeerhäfen handeln wird, wenn auch der Handel zwischen der Lombardei und Venetien mit Böhmen, Sachsen, Westfalen und dem Rheinland eine nicht zu unterschätzende Rolle spielt.

Die Einfuhr und die Ausfuhr von Massengütern spielen immerhin die Hauptrolle. Ein Beispiel hierfür:

Das Massengut bevorzugt den Wasserweg, dessen Kosten minimale sind.

So geht die Erde, aus der das Aluminium gewonnen wird, aus Südfrankreich die Rhône hinab und auf dem Seeweg nach Stettin, die Oder hinauf nach Oberschlesien zur Kohle! Wird dort chemisch verändert und läuft dann auf der Bahn nach Schaffhausen, um im elektrischen Ofen das Aluminium herzugeben. Trotzdem der Bahnweg von Lyon nach Schaffhausen nicht allzuweit wäre.

Ebenso wurde im letzten Jahre eine große Menge englischer Kohle

für unsere Industrie und unsere Bahnen über Triest bezogen und lief dann hunderte von Bahnkilometern über die Tauern nach dem Norden. Wohin? Soweit bis die Bahntarife von Triest und von Hamburg sich die Wage hielten.

Hamburg—Prag sind über Berlin 674 Tkm, Triest—Prag 842 Tkm, das heißt, daß Prag noch in der Einflußzone Hamburgs läge, während für einen Ort 84 Tkm südlich von Prag die Tarismittellinie für London (bei gleichen Seefrachten gerechnet nach Hamburg und Triest) schneiden würde; dieser Ort wäre also gleichweit und gleichbillig von Triest oder Hamburg zu erreichen. Die Tarismittellinie für einen idealen Seehafen auswärts (etwa New York und Bombay) muß nun quer durch Europa laufen, bestimmt durch die Nordhäfen Stettin, Hamburg, Bremen, Amsterdam, einerseits, die Mittelmeershäfen Salonichi, Triest, Venedig, Brindisi, Neapel, Genua, Marseille andererseits.

Für unser Gebiet kommt nun von südlichen Häfen die Strecke Triest—Genua ausschließlich in Betracht und ihr Einfluß reicht etwa bis Marktreidwitz südlich von Hof, und von dort westlich bis 14 Tkm nördlich von Nürnberg vorbei, das 633 Tkm von Triest und 661 Tkm von Hamburg liegt (über Eisenach—Webra), sinkt dann nach Süden — wegen der guten Verbindung Hamburg—Eln—Gmünd — und erreicht an der rechtsrheinischen Strecke bei Bühl in Baden zwischen Karlsruhe und Appenweier die Mitte zwischen Bremen und Genua.

Diese Mittellinie zwischen den Nord- und Südhäfen werden nun durch den Einfluß der neu zuerbauenden Flußwasserwege in Norddeutschland nach Süden gerückt und nach Fertigstellung des Mittellandkanales um rund 150 km zu ungunsten unserer alpinen Eisenbahnverbindung mit Triest südlicher verlaufen.

Hätten wir nun nur **ein** Land und **eine** Bahnverwaltung, so würde sich die Verkehrsleitung über die Alpenbahnen einfach nach dem Gesichtspunkte der kürzesten Wege, der billigsten Frachten gestalten, weil jedes Interesse am Wettbewerb (der Konkurrenz) fortfiel. Die große Bahndirektion würde einfach möglichst wenig für Frachtbeförderungskosten ausgeben wollen und jedes Gut auf dem kürzesten, billigsten Wege leiten. Handelspolitische (Zoll-) und andere Schwierigkeiten fielen einfach weg, die Billigkeit des Transportes allein wäre entscheidend.

Nun haben wir aber Landesgrenzen, Zollplacereien, Konkurrenzen zwischen den Bahnverwaltungen, aber auch Tarifübereinkommen, Handelsverträge, Spezialtarife.

Diese beeinflussen den Bahnverkehr und die tarifarischen Verhältnisse in einer Weise, welche die Eisenbahnpolitik zu einem der schwierigsten Kapitel der Volkswirtschaft gestaltet.

Und besonders auf dem Gebiete der Bahnkonkurrenzen ist die Schweiz rührig und tüchtig. Wurde doch kürzlich z. B. bei Aarau ein beträchtliches Stück Grund durch die Bahn erworben, um eventuell später einmal die Möglichkeit zu haben, die Gotthardzufuhr um 3 km abkürzen zu können! Wurde doch deswegen vor einigen Jahren die Bahnlinie von Luzern nach Arth—Goldau um 7 km gekürzt. Betrachten wir nun den

20. Verkehr zwischen Süddeutschland und den Mittelmeerhäfen

unter den bestehenden Verhältnissen:

Wir sehen hier vor allem, daß **Neapel** und **Brindisi** ernstlich nur für den Postverkehr in Betracht kommen, wo eben der Fahrzeitunterschied zwischen Bahn und Schiff eine Rolle spielt; da aber die italienischen Bahnen nicht sehr hohe Reisegeschwindigkeiten haben, die Triest und Genua anlaufenden deutschen und österreichischen Dampfer aber z. T. sehr rasch fahren, so folgt daraus, daß selbst für den Personen- und Postverkehr Genua und Triest immer mehr Bedeutung gewinnen. So geht heute die anglo-indische Post vielfach schon über die Tauernbahn—Triest nach Alexandrien, während ihr alter, überlieferter Weg über den Mt. Genis—Brindisi lief.

Höchstens **Benedig** wäre befähigt, dank seiner trefflichen geographischen Lage nahe am Brenner einen Teil des Verkehrs an sich zu ziehen, da es aber trotz der Eröffnung der Balsuganabahn dies bisher nicht vermochte, können wir daraus den Schluß ziehen, daß es dazu nicht befähigt ist, woran die schlechten Hafenverhältnisse mit ihren seichten Einfahrten, die kleinen Molen, engen Bahnhofsverhältnisse, die nur 2gleisige 10 km lange Strecke nach dem Festlande bei Mestre Schuld haben.

So bleiben für den Mittelmeerseehafenwettbewerb jenseits der Alpen ernstlich nur **Genua** und **Triest** übrig, und mit ihnen müssen wir uns nun ernstlich auch im Detail befassen, wollen wir die Wirksamkeit, die Leistungen der bestehenden, im Bau befindlichen und neu geplanten Alpenbahnen messen, die Einflußzone der beiden Mittelmeerhäfen abgrenzen.

Stellen wir vorerst einmal die Entfernungen der wichtigsten Knotenpunkte Nordtirols und Süddeutschlands in dem in Betracht kommenden Gebiete mit den Mittelmeerhäfen Genua und Triest zusammen und versuchen wir daraus unsere Schlüsse zu ziehen: so rechnen wir uns mühsam aber mit Vorsicht und möglichst genau die verschiedenen Wege über bestehende Alpenbahnen aus, ziehen die neuen Bahnen in unsere Untersuchung hinein und gewinnen so eine Generaltabelle, aus der wir eigentlich alle nötigen Aufklärungen erhalten können.

21. Generaltabelle über die transalpinen Entfernungen in Tariffilometern.

Es bedeuten:

A = Arlberg, f = Fernbahn Vermoos—Imst, k = Karwendelbahn Garmisch—Zürsbrud, br = Brennerbahn Innsbruck—Franzensfeste, ta = Tauernbahn Schwarzach—Willach, gi = Giselabahn Wörgl—Schwarzach, vs = Valsuganabahn Trient—Tezze, sa = Salzburg, fo = Ortlerbahn—Fern (Vermoos—Imst—Landeck—Mals—Bormio), vi = Vinschgaubahn von Landeck nach Mals, sp = Splügenbahn Chur—Chiavenna, go = Gotthardbahn Arth—Como, ku = Kuffstein, i = Innsbruck, va = Villach—Afling, mm = Mestre—Monfalcone.

Es sind demnach in Tariffilometern

Von	Genua					Triefst				
	go	sp	fo	vi Mla	br Mla	Tauernbahn			Brennerbahn	
über						ku gi	i gi	sa	va	vs mm
nach			über vi O							
Landeck	701	580	527	653	653	—	609	—	577	574
Innsbruck	774	653	600	—	580	—	536	—	504	501
Wörgl	834	713	660	—	640	—gi	476	—	564	561
Lindau	595	513	684	810	810	—	766	771	734	731
Ulm	688	625	729	944	944	736	794f	697	f762	f759
Kempten	685	603	661	788f	752f	720	707f	681	675f	672f
Augsburg	788	706	736*	863*f	785k	651	741k	612	709k	706k
Nürnberg	888	843	873*	1000 * f	996	798	—	633	876	873
München	792	734	715	842f	753ku 769k	590	—	550	677	674
Rosenheim	857	799	780	—	688	525	—	485	611	608
Landschut	866	810	791	918f	829	666	—	470	753	750

* über Weilheim—Garmisch—Vermoos gerechnet;

über Buchloe—Kempten—Neutle wäre die Strecke 28 km länger, über das Projekt Füssen—Ulrichsbrücke—Neutle 21 km weniger als angegeben. Es ist aber zu bedenken, daß die Bahn Kaufbeuren—Füssen als Lokalbahn gebaut ist und daher vollkommen umgebaut werden müßte, während allerdings der Neubau Füssen—Ulrichsbrücke nur zirka 5 km lang würde.

22. Die Reichzonen von Genua und Triefst mit Berücksichtigung der bestehenden Bahnen allein.

Wir finden da folgende Untertabelle:

Von	Innsbruck	München	Landschut	Nürnberg	Augsburg	Kempten	Ulm	Lindau
nach Genua	580 br	753 br	829 br	888 go	788 go	685 go	688 go	595 go
nach Triefst	501 vamm 504 brva	550 sa	470 sa	633 sa	612 sa	681 sa	697 sa	731 Avs 734 Abrva

Hier sind die kürzesten Entfernungen unterstrichen, und es ergibt sich die Folgerung:

Triest ist der nächste Hafen für **Innsbruck**, **München**, **Landshut**, **Nürnberg**, **Augsburg** und **Heimpten**, während

Genua für **Ulm** und **Lindau** über den Gotthard am raschesten zu erreichen ist.

Was für die zu Triest gehörenden Orte der kürzeste Weg ist, ersehen wir hier auch: bis auf Innsbruck die **Tauernbahn über Salzburg** (sa).

Und so wenden wir uns nun kurz den bestehenden Bahnen zu und betrachten sie einzeln.

23. Tauernbahn.

Sie bringt Salzburg auf 396 Tkm an Triest heran und dank den trefflichen Zufahrtslinien in Bayern dorthin ergeben sich überraschend kurze Entfernungen nach Landshut und Nürnberg (über Regensburg), damit aber auch nach Hof und Sachsen. Rechnet man den sehr großen Seemweg Hamburg—Mittelmeer einerseits, die trefflichen Hafeneinrichtungen Triest's andererseits, so ist durch die Tauernbahn Triest der natürliche Hafen für Sachsen, Böhmen und Nordbayern geworden, soweit der Handel mit dem Orient in Betracht kommt.

Linienverkürzungen sind hier fast ausgeschlossen, Rosenheim ist über Salzburg 40 Tkm näher an der Tauernbahn als über Ku-gi, so daß als Zufahrt zur Tauernbahn die Giselabahn nur in Frage kommt für Wörgl selbst und seine nächste Umgebung, da südlich von Wörgl schon die Interessensphäre des Brenner beginnt.

24. Brennerbahn.

In den Händen einer Privatgesellschaft, überschuldet, reiß zur Verstaatlichung. Immerhin dank der idealen geographischen Verhältnisse trotz ihrer technischen Mängel (zu hoher Scheitel, Betrieb gefährdet durch Schnee, Lawinen, Steinschläge) ein wichtiges Glied des transalpinen Verkehrs.

Weniger ihre südliche Fortsetzung nach Mailand—Verona—Genua, weil für Tirol kaum in Frage kommend, interessiert uns hier, sondern ihre Verkehrsmöglichkeiten nach Triest: hier finden wir überraschender Weise den kürzesten Weg über Trient—Valsugana—Mestre—Monfalcone (brvsmm), 3 Tkm kürzer als den über Franzensfeste—Villach—Köfling (va). Diese 3 km spielen aber keine Rolle, wo es sich um eine zweimalige Grenzüberbreitung handelt, wir rechnen daher die **3 km längere Inlandsstrecke**, wenn wir vom kürzesten Wege Innsbruck—Triest sprechen.

Und dieser Weg ist wichtig, wie wir später sehen werden, besonders wichtig, weil ihn die Karwendelbahn und die Fernbahn alimentieren, die beide im Verkehr nach Bozen—Trient günstiger lägen, als der Weg über das Vinschgau, die aber natürlich für Franzensfeste nur über den Brenner anzufragen sind.

Eine beträchtliche Verkürzung könnte der Brenner erhalten, wenn man ihm etwa von Gries bis Gossensaß einen **tiefen Tunnel** gäbe. Es würde eine Abkürzung von etwa 15—20 Tkm ergeben und die Bahn unendlich betriebssicherer machen.

Vielleicht schickt der gütige Himmel einen großen Bergsturz vom Padaunerfögel herab — gerade in einer Zugspause und **vor** der Verstaatlichung der Bahn — dann könnte man sie um den Betrag der von der Generalinspektion sofort als „unumgänglich notwendig“ erkannten Erbauung des Tunnels ermäßigt kaufen, auf Kosten der in Staatsrentenbezieher umgewandelten Aktionäre noch dieses Stück Kulturwert bauen; dann ist die Brennerbahn — bis auf einzelne Stellen in der Alpwangerchlucht, die aber verbauungsfähig sind — gegen die Naturgewalten ziemlich geschützt, oder man wartet mit dem Umbau solange bis die Schweizer den Splügen durchfahren.

25. Die Gotthardbahn und die Schweizer Bundesbahnen.

Die Gotthardbahn kommt für unser Gebiet ernstlich nur für die westlichen Orte, Ulm und Lindau in Frage, während für Rempten bereits Triest über Salzburg um 4 km kürzer zu erreichen ist.

Vom Gotthardverkehr dieser westlichen Orte aber haben unsere Staatsbahnen nur einen Teil in der Hand, das ist der Verkehr von Lindau aus über Bregenz—St. Margarethen, während ein anderer Teil meist auf dem Seewege von Lindau nach Rorschach geht und Ulm—Gotthard ausschließlich über Friedrichshafen—Romanshorn durch den Trajektverkehr bedient wird.

Der Hauptverkehr aber über den Gotthard geht weiter westlich über Singen und über Basel aus Südwestdeutschland nach Italien und kann daher füglich aus unseren Betrachtungen ausgeschaltet werden.

Immerhin müssen wir hier auch auf die im Kap. 18 erwähnte Mührigkeit der SBB hinweisen, die kein Opfer scheuen, um sogar kleine Streckenkürzungen zu erzielen, die nun bald über zwei ausgebaute Alpenbahnen, Gotthard und Lötschberg—Simplon verfügen und an der Arbeit sind, eine dritte, den Splügen, zu erbauen.

Allerdings sind die Geländeverhältnisse dort besonders günstig, tiefeingeschnittene Haupttäler nähern sich einander vom Norden wie vom Süden und lassen mit verhältnismäßig geringen Steigungen und großen Tunnels günstige Verbindungen entstehen.

26. Valsuganabahn.

Diese vor wenigen Jahren eröffnete Bahn im Südosten unseres Landes bezweckte eine Kürzung des Verkehrs nach Venedig und hat in dieser Beziehung auch viel erreicht.

Ergeben sich doch aus ihr folgende Relationen für **Venedig**:

Innsbruck über Brenner 359 Tkm

Landeck über Brenner oder Vinschgau 432 Tkm

Ulm über Brenner—Fern 617 Tkm

Lindau über Brenner oder Vinschgau—Arlberg 589 Tkm

Memmen über Brenner—Fern 530 Tkm, über Brenner—Karwendelbahn 553 Tkm

Augsburg über Brenner—Karwendelbahn—Weilheim 564 Tkm

München über Brenner—Augsburg 701 Tkm, über Brenner—

München 731 Tkm

Rosenheim über Brenner 466 Tkm, München über Brenner 532 Tkm,

Landshut über München 608 Tkm;

hieraus ist zu ersehen, daß Venedig für Ulm, Lindau, Memmen, Augsburg, München und Rosenheim, von Innsbruck zu schweigen, der nächste Mittelmeerhafen ist, jedoch an Bedeutung dadurch einbüßt, daß eben die Hafenverhältnisse dort nicht günstig für einen großen internationalen Güterverkehr sind, andererseits liegen Nürnberg und Landshut, die Knotenpunkte für den Verkehr aus Norddeutschland noch näher an Triest als an Venedig.

Aber auch der Weg Innsbruck—Brenner—Valsugana—Mestre—Monfalcone—Triest ist wie wir in Tabelle 20 gesehen haben, um 3 Tkm kürzer als der über Villach—Aßling, welche 3 Tkm allerdings keine ausschlaggebende Rolle spielen.

Es bleibt uns also lediglich die Verbindung Valsugana—Vinschgau zu betrachten übrig, hier aber wissen wir schon, daß **für unsere Vinschgauinteressen nichts** zu erwarten ist, da eben Bozen—Landeck über den Brenner ganz genau gleich lang der Strecke über Mals ist.

In diesem Sinne ist also für das Vinschgauprojekt die Valsuganabahn bedeutungslos.

27. Karwendelbahn.

Die Karwendelbahn wird in wenigen Monaten dem öffentlichen Verkehr übergeben werden und ihren Einfluß geltend machen.

Freilich wird dieser Einfluß, wie von jeher feststand — entgegen der öffentlichen Meinung in Innsbruck — sehr wenig Einfluß auf die Alpenbahnverhältnisse haben, da die abnormen Steigungen der Karwendelbahn einen großen, internationalen Güterverkehr kaum zulassen.

Ihre Bedeutung als Personenbahn wird sie ja zuversichtlich erreichen, aber als Güterbahn ist sie ziemlich bedeutungslos, denn wenn sie auch im Bau 16 km kürzer als die Strecke München—Rufstein—Innsbruck für dieselben Endstationen ist, so wird ihre Tarifslänge um 16 Tkm länger werden, eben wegen der starken zu überwindenden Steigungen.

So hat die Karwendelbahn für unsere Betrachtungen nur eine Bedeutung, die einer wesentlichen Abkürzung der Strecke Augsburg—Innsbruck um etwa 30 Tkm (205 gegen 235 Tkm) gegenüber der über München—Rosenheim. Aber die dadurch erzielte Abkürzung nach Triest (709 Tkm) spielt gegenüber dem Weg nach Triest über Salzburg—Tauernbahn (612 Tkm) keine Rolle und kann demnach füglich außer Betrachtung bleiben.

Aber an dieser Stelle muß doch einmal darauf hingewiesen werden, wie sehr die öffentliche Meinung bezüglich der Karwendelbahn bis vor kürzester Zeit auf dem Holzwege war, welchen durch nichts belegten fanguinischen Hoffnungen sie sich hingab.

Eine ernstliche Konkurrenz für die Strecke über Rufstein sollte sie sein, und heute wissen wir aus dem Munde Niehl's — worüber in den Kreisen der Eingeweihten niemals ein Zweifel bestand — aus der Publikation des künftigen Fahrplans der Bahn, daß sie im Durchgangsverkehr niemals an die Rufsteiner Strecke heranreichen wird.

Wenn es gut geht, wird man in 2—3 Jahren Innsbruck—Garmisch—München in 3 Stunden 50' bis 4 Stunden fahren und nach der Elektrifizierung der Strecke Garmisch—München — etwa im Jahre 1917 — vielleicht in 3 h 30' bis 3 h 40', während heute der beste Schnellzug über Rufstein 2 h 59' nach München fährt. Und in der Strecke Innsbruck—Rufstein läßt sich diese Fahrzeit noch leicht um weitere 20 Minuten kürzen, so daß wir hier auf eine Konkurrenzfahrzeit von zirka 2 h 40' rechnen können.

Bevor wir uns aber nun der Fernbahn selbst zuwenden, wollen wir kurz die beiden Bahnen in ihrer Wechselbeziehung betrachten.

Wir sahen, daß die **Fernbahn**, weil sie östl. von Landeck in die Arlbergbahn einmündet, mit Bozen kürzer über Innsbruck als über Landeck zu verbinden ist, wir sahen, daß sie naturgemäß für den Verkehr gegen Villach—Aßling zu unbedingt auf den Weg über Innsbruck angewiesen ist, wir sahen schon im Kapitel 15 vorausahnend, daß die Verbindung Fern—Winschgau—Ortler keine Zukunft hat und müssen daher betrübt erkennen, daß die Fernbahn heute nur mehr eine allerdings wirksame Konkurrenz für die Karwendelbahn darstellt, die die Relation Vermoos—Innsbruck von 118 Tkm über Garmisch auf 95 Tkm über Imst kürzt, also um 23 Tkm kürzer wäre.

Noch kürzer aber wäre sie geworden, hätte man sie von Massereit

aus gegen Telfs münden lassen, dann hätte die Entfernung Vermoos—Innsbruck etwa nur 78 Tkm betragen!

Das hätte immerhin für Kempten und sein nächstes Hinterland im Verkehr nach Triest eine gewisse Bedeutung gehabt!

Heute ist es freilich wohl zu spät dazu, der Karwendelbahn noch eine Konkurrenzbahn in den Rücken zu setzen, aber wir müssen doch, um gerecht zu sein, daran denken, daß einst ein Mann sich für dieses Projekt eingesetzt hat — mit vollem Recht und in voller Erkenntnis ihrer Bedeutung — und daß er dafür totgeschlagen worden ist!

28. Die Fernbahn.

Ueber sie haben wir nicht mehr viel zu sagen. Sie bringt Kempten auf 675 Tkm an Triest heran über Innsbruck—Villach—Köfling, was immerhin 6 Tkm weniger als die Tauernbahnstrecke über Salzburg ist und 10 Tkm weniger als die Gotthardroute nach Genua. Und sie würde diese Strecke bei der Führung über Obermieming—Telfs noch um weitere 18 Tkm verkürzen. Sie ließe bei nur etwas günstigeren Verhältnissen die Möglichkeit offen, auf durchaus österreichischen Staatsbahnstrecken bis weit gegen Südwestbayern hin konkurrenzfähige Linien von Triest aus zu bedienen, während die Arlbergbahn nach Lindau hin einen solchen Umweg macht, daß sie den bayerischen Hauptbahnstrecken über München niemals Konkurrenz machen kann.

29. Fern—Vinschgaubahn.

Auch hierüber ist leider wenig Gutes zu sagen, wenigstens in Bezug auf einen Durchgangsgüterverkehr, weil eben nach Bozen die Strecke Imst—Brenner um 36 Tkm kürzer ist als Imst—Mals—Bozen. Lediglich nach Meran bedeutet die Vinschgaubahn eine Abkürzung um 28 Tkm, während die Tarismittellinie für Imst 2 Tkm nördlich von Wipitan durchgeht. Da aber ein Güterverkehr zwischen Meran und Kempten—Munich kaum vorhanden ist, da aber nach den weiteren Relationen Augsburg, Nürnberg und selbstverständlich auch München die Vorzüge der Vinschgaubahn wieder verschwinden, so hat diese Verbindung im Güterverkehr keinerlei Wert.

Und auch im Personenverkehr nicht, denn, wie schon im Kap. 17 ausgeführt, kommen für Meran nur die großen, internationalen Reiseverbindungen in Betracht, welche aus der Verbindung Fern—Vinschgau keinerlei Vorteil ziehen würden.

Wir sehen also mit Bedauern, daß auch hier unserer Bahn keine Zukunftspflanzen blühen.

30. Fern—Vinschgau—Ortlerbahn.

So bleibt uns nur diese Bahnverbindung übrig, die wir schon kurz im Kap. 15 behandelt haben, deren Zukunftsaussichten wohl nur geringe sind, die wir aber doch noch einmal unter die Lupe der präzisen Zahlen nehmen wollen und müssen, wenn wir unserer internationalen normalspurigen Bahn Landeck—Mals in jeder Richtung gerecht zu werden versuchen, was doch der Zweck dieser Arbeit ist.

Wir setzen noch einmal die wichtigsten Orte hieher und ihren kürzesten Weg nach Genua und Triest, auf den bisher **kürzesten Weg zum Mittelmeer**. Sodann stellen wir darunter die Relation nach Genua über Fern—Vinschgau—Ortler, für Landeck, Innsbruck, Wörgl und Rosenheim naturgemäß über Landeck—Vinschgau—Ortler (fO) und fügen hieran noch zum Vergleich und besseren Verständnis der folgenden Kapitel, die Relationen über den Splügen. Der kürzeste Weg nach Genua ist dann unterstrichen.

Von	Inns- bruck	Mün- chen	Land- shut	Mün- berg	Augs- burg	Kemp- ten	Ulm	Bindau	Rosen- heim
nach Triest	<u>504</u> brva	<u>550</u> sa	<u>470</u> sa	<u>633</u> sa	<u>612</u> sa	<u>681</u> 675 fbrva	697 sa	734 Abrva	<u>485</u> sa
nach Genua	br <u>580</u>	753 br	829 br	888 go	785 kbr	685 go	<u>688</u> go	<u>595</u> go	<u>688</u> br
über FRO	600	<u>715</u>	<u>791</u>	973	736	661	729	684	708
über Splügen	653	734	810	<u>843</u>	<u>706</u>	<u>603</u>	<u>625</u>	<u>513</u>	799

Wir finden nun für Kempten allein — wie zu erwarten — eine Abkürzung an das Mittelmeer und zwar um 14 Tkm gegenüber Fern—Brenner—Villach—Nßling—Triest und um 20 Tkm gegenüber Salzburg—Triest. Das Hinterland aber von Kempten heißt nach Nordwest Ulm, nach Nordost Augsburg und Nürnberg, Ulm liegt näher an Genua über den Gotthard mit oder ohne Fern—Ortler, Augsburg und Nürnberg gravitieren nach Triest, haben also am Ortlerverkehr kein Interesse. Innsbruck und Rosenheim aber, die nach Triest gravitieren, haben den näheren Weg nach Genua über Brenner—Mla, profitieren also nichts am Ortler-tunnel. **Sediglich für München und Landshut** stellt die Verbindung **Fern—Ortler** eine **Wegkürzung nach Genua** dar, daß heißt auch für deren Hinterland, Regensburg, Hof, Sachsen.

Die Entfernungen von München und Landshut nach Triest sind aber um so viel kürzer, als die nach Genua, daß deren Mittelmeerhafen stets Triest bleiben wird. Der durchgehende Personenverkehr aus dem Norden aber bevorzugt den Weg über Probstzella—Nürnberg nach Genua, soferne er nicht gar über Stuttgart oder Heidelberg geht. Für den

Personenverkehr über Regensburg her, aber auch nur für diesen allein, stellt die Ortlerbahn eine Abkürzung gegenüber allen anderen Wegen nach Genua dar, freilich nur eine von 19 Tkm, was ungefähr 20 Minuten Fahrzeit entspricht.

31. Splügen und Ortler im Wettbewerb.

Denken wir uns aber nun die Splügenbahn gebaut und betrachten wir ihre Entfernungszahlen nach den vorgenannten Orten, so sehen wir die bedeutenden Abkürzungen, die sich ergeben: Für Nürnberg 45 Tkm, für Augsburg 79 Tkm, für Kempten und Lindau 82 Tkm, für Ulm 62 Tkm gegenüber den bisherigen Wegen nach Genua.

Diese sehr bedeutende Entfernungsminierungen aber allein lassen bereits den Splügen so aussichtsreich erscheinen, daß er dem Ortlerprojekt unter allen Umständen den Rang ablaufen muß.

Das bedeutet aber so viel, daß der Splügen gebaut werden wird, weil er nicht nur von der Ostschweiz gewünscht wird, sondern auch weil er sich für einen Teil des deutsch-italienischen Verkehrs als sehr rentabel erweisen wird.

Was heute an Gütern über Nürnberg etwa — trotz Triest's — über den Gotthard geht, das wird sich in Zukunft dem Splügen um so viel lieber zuwenden, als dieser nicht nur die viel kürzere Zufahrt nach Italien und Genua bildet, als der Gotthard, und außerdem beträchtlich kürzer ist als die Fern—Ortler-Linie.

Wir Tiroler und Oesterreicher haben gewiß kein Interesse Propaganda für den Splügen zu machen, wir müssen uns aber doch fragen, ob uns der Splügen wirklich schaden wird. Das heißt, ob uns durch den Splügen der Verkehr, der heute uns gehört, entzogen wird.

Nun beträgt z. B. die Abkürzung Innsbruck—Mailand über den Splügen 43 Tkm gegenüber dem Gotthard (nach dem Projekt 1890 gerechnet), über den heute schon ein beträchtlicher Verkehr z. B. in Holz geht, trotzdem die Strecke über Ala kürzer wäre, aber die Staatsbahnen legen natürlich mehr Wert darauf, daß Güter möglichst lange auf ihren Strecken rollen.

Der Durchlauf Innsbruck—Buchs beträgt nun 202 Tkm und würde sich beim Weg über den Ortlerstunnel nur auf 209 Tkm bis zur Grenze verlängern. Das heißt aber, daß die Staatsbahnen für einen Mehrwert von 7 Tkm eine große neue, im allgemeinen unrentable Bahn bauen müßten, was von ihnen wohl nicht erwartet werden kann.

Viel bedeutender aber ist der Verkehr aus Bayern nach dem Gotthard und Mailand, der heute fast ganz über Lindau—Trajekt—Norschach geht, von dem Oesterreich also keinen Anteil hat.

Würde nun der Splügen gebaut, der Lindau eine sehr beträchtliche Abkürzung nach dem Süden bringt (nach Genua sind es z. B. 82 Tkm), so müßten die Güter durchwegs von Lindau nach Buchs—Chur laufen, das heißt, wenigstens auf der 25 km langen Strecke Lindau—Bregenz—St. Margrethen die k. k. Staatsbahnen alimentieren. Das heißt aber wieder, daß die Staatsbahnen am Splügen für den ganzen bayrischen Transitverkehr nach Italien je 25 Tkm gewinnen, welche gegenüber den 7 Tkm im tirolisch-italienischen Verkehr über den Ortler doch sehr in die Wagsschale fallen. Aber nicht genug damit: die Strecke Lindau—St. Margrethen—Buchs beträgt heute 63 Tkm, die Strecke Lindau—Feldkirch—Buchs 67 Tkm. Wenn Oesterreich nun nördlich von Feldkirch eine Verbindungskurve zwischen Rankweil und Altenstadt baut, so verringert sich die Strecke von Lindau nach Buchs gleichfalls auf 63 Tkm. **Da Oesterreich aber die 25 Tkm ab Lindau stets in der Hand hat**, kann es auch ganz gut die Güter über die Verbindungskurve Rankweil—Altenstadt leiten und so **ganze 63 Tkm am bayrisch-italienischen Verkehr gewinnen**. Dieser Verkehr überragt den zwischen Tirol und Oberitalien über den heutigen Gotthard um ein so Vielfaches, daß er unseren Staatsbahnverwaltungen den Splügen als einen fetten Bissen erscheinen lassen muß.

Und nun noch eines: Bayern selbst wird nur ein Interesse haben, beim Weg nach Italien eigene und Durchgangsgüter **möglichst lange auf seinen Linien** laufen zu lassen, um von ihnen zu profitieren.

Nun betragen die Entfernungen ab München bis Ruffstein (Brennerverkehr) 99 Tkm, bis Griesen (Fern—Ortlerverkehr) 115 Tkm, bis Scharnitz (Karwendelbahn) 123 Tkm, während sie bis Lindau 221 Tkm ausmachen, d. h. Bayern hat am Verkehr über den Splügen mehr als doppelt soviel, wie am Brennerverkehr, umso mehr da der Splügen z. B. nach Genua 19 Tkm kürzer ist.

Hieraus folgt aber, daß der Splügen auch im Interesse der bayrischen Staatsbahnen gelegen ist, genau ebenso, wie er den österreichischen Staatsbahnen bedeutenden Nutzen bringt, wenn die Kurve Rankweil—Altenstadt gebaut wird, und ihnen nicht schadet, da der Weg bis Buchs über den Arlberg her (Zugang zum heutigen Gotthard) unverändert bleibt, während er zum Ortler kaum länger (7 Tkm) und ungenügend alimentiert würde.

Aus all dem folgt aber, wie sehr aussichtsreicher der Splügen gegenüber dem Ortler ist.

Ein Beleg hiefür aus alter Zeit — der aber wegen seiner Parallelität höchst beachtenswert ist — sei hier eingefügt:

Das **Stilfserjoch** war im ersten Drittel des vorigen Jahrhunderts eine wichtige Handelsstraße zwischen Italien und Deutschland; gingen doch u. a. vom Jahre 1832 ab die großen Seiden-Gilfsfahrten 2mal wöchentlich

mit zirka 240 Zentnern von Mailand über das Stilfserjoch in 4½ Tagen nach Landeck, in weiteren 4½ Tagen über den Fern nach Nürnberg und insgesamt in 18 Tagen nach Landau in der Pfalz, dem damaligen Umschlagsorte für diese Ware.

Da wurde nach der Erbauung der **Splügenstraße** im Jahre 1835 eine Seiden-Gilfsahrt von einer Konkurrenzfirma über den Splügen eingerichtet, welche Landau in der Pfalz in 14 Tagen erreichte — und bald war die Stilfserjochstraße im Verkehr Mailand—Deutschland brach gelegt.

Genau so würde es heute ergehen, wohl vermöchte der Ortler—Fern einen Teil des Augsburger und Remptner Verkehrs an sich zu ziehen, gegenüber dem Gotthard, aber mit der Erbauung der Splügenroute würde er kolossal verlieren, weil eben die Splügenbahn heute ebenso konkurrenzfähig ist, wie es vor bald 80 Jahren die Splügenstraße war.

Wir wollen aber noch, bevor wir das Kapitel über den Wettbewerb zwischen Splügen und Vinschgau—Ortler beenden, den Wettbewerb Splügen—Vinschgau in Bezug auf den Verkehr von Venedig und Verona her kurz noch einmal ins Auge fassen, um zu erfahren, daß die Splügen-einflußzone sogar weit herein nach Oesterreich reicht.

Wir betrachten die Entfernungen von Verona nach Vorarlberg auf verschiedenen Strecken und finden:

Verona—Lindau über Brenner—Arlberg	511 Tkm
" " " Vinschgau—Arlberg	511 "
" " " Splügen—Chur	463 "
Verona—Feldkirch über Brenner oder Vinschgau	465 Tkm
" " " Splügen	419 "
Verona—Bludenz über Brenner oder Vinschgau	444 Tkm
" " " Splügen	440 "

Das heißt aber, daß die Tarismittellinie für Verona zwischen Brenner oder Vinschgau einer- und Splügen andererseits **2 km östlich von Bludenz** verläuft. Dies bedeutet aber wieder, daß die Splügenbahn für den Verkehr von Verona her dem Brenner und dem Vinschgau ernsthafteste Konkurrenz zu machen befähigt ist, und zwar für ganz Vorarlberg westlich von Bludenz.

Ähnlich ist es mit der Verbindung von Venedig her, trotz der kurzen Zufahrt über das Valsugana:

Venedig—Feldkirch über Brenner oder Vinschgau—Arlberg	543 Tkm
" " " Splügen	535 "

Das heißt die Tarismittellinie für Venedig über Brenner oder Vinschgau—Arlberg und Splügen schneidet die Arlbergbahn 4 Tkm östlich von

Feldkirch, auf deutsch: der Splügen macht uns in Vorarlberg für Feldkirch und alles westlich von dort Konkurrenz; oder: der Splügen ist immer noch kürzer als Vinchgau oder Brenner und Arlberg und zwar:

	von Verona um Tkm	von Benedig um Tkm
für Feldkirch	46	8
Bludenz	4	länger um 34
Buchs	82	44
Sargans	114	76
Lindau	52	10

Das heißt aber umgekehrt z. B., daß die Tarismittellinie für Sargans, dem Uebergangsknotenpunkt nach Zürich, die Brennerbahn 57 Tkm nördlich von Verona, d. h. **2 km nördlich von Ala schneidet**, die Valsuganabahn und ihre Fortsetzung aber 38 km nördlich von Benedig, etwa bei Castelfranco. Dies aber bedeutet wiederum, daß der Verkehr von Benedig, Mestre, Verona u. s. w., der heute vielleicht noch über den Brenner—Arlberg in die Schweiz geht und über das Vinchgau ebensoweit hätte, nach der Erbauung des Splügen von Tirol abgezogen werden wird, abgezogen, ohne daß Tirol sich irgendwie wehren kann.

Aus alledem aber geht nur das eine hervor für uns: der Splügen wird gebaut werden, ob wir es wollen oder nicht. Die Südbahn wird davon Schaden leiden, die Staatsbahnen aber werden davon keinen nennenswerten Schaden haben, im Gegenteil Nutzen, wenn sie es verstehen, durch die Kurve Rankweil—Altenstadt die 63 Tkm am bayrisch-italienischen Verkehr für die Strecke Lindau—Rankweil—Altenstadt—Buchs an sich zu ziehen, rein zu gewinnen. Und Bayern wird an der langen Strecke bis Lindau auch seinen Nutzen haben und dem Splügen keine Schwierigkeiten bereiten, sondern sich dabei besser stellen, als bei irgend einer anderen Alpenbahnkombination, insbesondere dem Fern—Ortler Projekt.

Und nun müssen wir uns kurz der Splügenbahn selbst zuwenden:

32. Die Splügenbahn und ihre Aussichten.

Während im vorangehenden Text meist auf das Splügenbahnprojekt von Moser 1890 Bezug genommen ist, muß nun die letzte Form dieses Projektes kurz angegeben werden, wie sie in dem vom kleinen Rat des Kantons Graubünden im Herbst 1911 herausgegebenen kommerziellen Gutachten über die ostschweizerische Alpenbahn niedergelegt ist.

Hiernach führt die Splügenbahn von Chur aufwärts mit 10‰ Maximalsteigung und Minimalradius von 400 m bis Rothenbrunnen, steigt von da an mit Maximal 25‰ und 350 m Radien nach Andeer,

durchbricht in einem 24,290 m langen Tunnel mit 1033 m Scheitelhöhe den Splügen, erreicht die Station Vho, und senkt sich nun mit 25‰ Maximalgefälle und 500 m Radien hinab bis Chiavenna.

Die Gesamtbahnlänge beträgt 88 km, wofür nach der schweizerischen Formel von einem Zuschlag von 62‰ für Personen — und 31‰ für den Gütertariffkilometer 134, bzw. 111 Tariffilometer, gerechnet werden.

Zu beachten ist hier, daß die Länge Chur—Chiavenna genau gleich lang mit der von Landeck nach Mals ist, wobei die Steigungen und Gefälle zusammen kaum 1000 m betragen, gegen 1230 m bei Landeck—Mals, daß wir für Landeck—Mals als Gütertariffilometer 103 ermittelt hatten, während der Splügen hier mit 111 Tkm berechnet wird.

Wir haben allerdings in unseren Tabellen uns an das Moser'sche Projekt gehalten und daher mit einer kleinen Abrechnung die Tariffdistanz Chiavenna—Chur auf 142 Tkm (gegen 146 Tkm dort) angenommen.

Wollten wir dem Gutachten durchaus folgen, so würden sich alle Relationen für den Splügen um weitere 31 Tkm verbessern, den Splügen also noch günstiger erscheinen lassen, was besonders beim Wettbewerb mit der Fern—Ortler-Kombination wichtig wäre.

Wir wollen hier aber nur einige wichtige Leitsätze des Gutachtens herausheben, so dessen Eintreten für Tariffilometer, die Meinung, daß der Güterverkehr den billigsten Weg wähle (und nicht den absolut kürzesten), die Rücksichtnahme auf die zu ermäßigenden Gotthardtagen zum 1. Mai 1920, der die Südbahn (Brennerkonkurrenz) wohl kaum wird folgen können, da sie ja soeben wieder zu einer Erhöhung ihrer Gütertarife schreitet, die Tariffilometerdifferenzen zwischen Gotthard und Splügen für 1920, Lindau—Mailand 97 Tkm kürzer über Splügen (bei uns 82 Differenz, also noch ungünstiger), das Mehrinteresse der Bayern am Splügen gegenüber dem Brenner (worauf auch wir hingewiesen haben) wegen der größeren Länge München—Lindau gegen München—Kufstein (oder auch Scharnitz und Griesen), das Interesse Bayerns am westböhmisches—italienischen Verkehr, in dessen Leitung zum Splügen, das geringe Interesse Österreichs am Brennerverkehr (weil nicht Staatsbahn), das erhöhte Interesse am Arlbergverkehr, wegen des langen Staatsbahnlaufes Innsbruck—Buchs, der erhalten bliebe, die Würdigung der Bedeutung des Tauern—Triester Verkehrs, der eine beträchtliche Schmälerung durch den Splügen (auch für Nürnberg, Landshut zc. nicht zu befürchten hat, die Wichtigkeit des Holzverkehrs aus Tirol, Vorarlberg und dem Allgäu nach Italien über den Splügen (an welcher letzterem eben die Kurve Rankweil—Altenstadt uns einen reichen Mitertrag sichern würde, was allerdings im Gutachten nicht erwähnt ist); die Bedeutung des Kohlenverkehrs über die Alpen wird als gering dargestellt, weil die Hauptmenge aus England über Genua

nach Italien komme (sehr richtig), die Erwähnung der eventuellen Bedeutung des Schiffsahrtverkehrs durch den Rhein zum Bodensee u. s. w.

In allen diesen Dingen finden wir erfreulicher Weise eine Bestätigung unserer Behauptungen.

Weniger bedeutungsvoll für unsere Sache ist der polemische Streit gegen ein Gutachten der SBB, die versuchten, klarzulegen, daß dem Gotthard durch den Splügen ein großer, sehr großer Schaden zugefügt werden würde. Hier wird sehr klar gezeigt, daß der Hauptzugangspunkt zum Gotthard bisher Basel war und daß Konstanz, Romanshorn und die Oststationen weniger Verkehr als dieses aufwiesen; dann wird als Tariffittellinie zwischen Gotthard und Brenner die Linie Ulm—Stuttgart—Frankfurt—Dortmund—Münster—Einden angegeben und so bewiesen, daß der Splügen eigentlich nur dem Brenner etwas Beträchtliches nehme, den Gotthard aber weniger gefährde.

Der beträchtliche Schaden für den Brenner wird uns aber kühl lassen, solange er in den Händen einer Privatbahn ist, und wenn er einmal verstaatlicht werden sollte, so liegt immer noch die Möglichkeit vor (s. Kap. 24), ihn durch Anlage eines tiefen Basistunnels tariffürzer und betriebsficherer zu machen. (Dies ist auch in einem am 29. Dezember 1911 in den „Innsbrucker Nachrichten“ erschienenen Artikel von Egg, Desterreich und die Schweizer Ostalpenbahn, recht zutreffend erwähnt worden.)

Auf die Verkehrsschmälerung des Brenner hat auch Dr. Rohn in den „Innsbrucker Nachrichten“ vom 12. Dezember 1911 hingewiesen, allerdings in der Hoffnung — die trügerisch war und sein muß — der Fern—Ortler sei ein Gegengift hiergegen.

Sodann behandelt das Gutachten die Greinabahn im Verhältnis zur Splügenbahn und zeigt sehr anschaulich, daß das Gebiet der kürzesten Tariffentfernung von Chur aus über die Greina durchaus westlich von Genua, Mailand und dem Comersee liegt, d. h., es deckt fast genau das Gebiet der Gruppe Turin, die im deutsch—italienischen Gotthardverkehr über Pino geleitet wird. Dies bedeutet aber wieder nur, daß der Splügen günstiger als die Greina ist, und dem Gotthard nur in Bezug auf den Chiassoverkehr Konkurrenz machen wird.

Für unsere Zwecke genügt dieses. Wir sind nach der Lektüre des Gutachtens mehr wie je überzeugt, daß der Splügen gebaut werden wird.

C.

33. Zusammenfassende Folgerungen.

Wir müssen freilich berücksichtigen, daß die Tariffentfernungen **nicht ausschließlich** für eine Bahnlinie maßgebend sind.

Die Bahnen haben es vielfach in der Hand, durch **Ausnahmetarife**

größere Längenunterschiede auszugleichen, wovon im „Gutachten“ ein gutes Beispiel gegeben ist:

Chiusi—Pino	zählt	590 km	und rechnet für Weinfässer pro 10 t	114,45 fr
Chiusi—Peri	„	461 „ „ „ „ „ „	„ „	114,45 „
Pisa—Pino	„	391 „ „ „ „ „ „	„ „	114,45 „
Pisa—Peri	„	330 „ „ „ „ „ „	„ „	114,45 „

Das heißt, daß die Grenzstation für Gotthard und Brenner hier ganz gleichgestellt werden, wenn sie auch um 260 km differieren.

Ebenso ist das Verhältnis Florenz, Ancona und Pisa in Bezug auf Felle (Simplon), Chiasso (Gotthard) und Pino (Gotthard), wo die größten Differenzen betragen: Ancona—Felle 563 km fr 134,45

Pisa—Chiasso 354 km fr 134,45

also ein Ausgleich bei einem Entfernungsunterschied von 209 km.

Aber was bei **Flachlandsbahnen** möglich ist und bei Bahnen, die alle in der Hand **einer Verwaltung** liegen, wie die italienischen Staatsbahnen, das ist bei **Privatbahnen** (wie die Brennerbahn, Vinschgaubahn, Karwendelbahn) und bei **Gebirgsbahnen** (Brenner, Reschen, Fern, Ortler, Splügen, Gotthard) **einfach unmöglich**. Umso mehr nicht möglich, wenn sie finanziell so schwach stehen, wie die Südbahn, die Vinschgau- und Bozen—Meranerbahn, die nicht einmal Geld genug haben, um den Verkehr genügend zu sichern.

Deshalb konnten diese Erwägungen füglich außer Betracht bleiben und die bestehenden und zu errechnenden **Tarisdistanzen als ausschlaggebend** angesehen werden.

Diese aber sind, wie das Graubündner „Gutachten“ lehrt, durchwegs für den **Splügen noch nicht günstig** genug angenommen.

Dafür nahmen wir die Tarisdistanz für die Bahn **Mals—Landeck** als besonders kurz, als **besonders günstig** an.

Und trotzdem sahen wir, daß die Bahn Landeck—Meran bezw. Landeck—Mals, weder als Konkurrenz gegen den Brenner, noch als internationale Alpenbahn in Verbindung mit dem Fern, noch gar als Kombination der drei Hochgebirgsbahnen Fern—Reschen—Ortler **irgend eine reale Zukunftsaussicht** hat.

Mit dieser Tatsache werden wir uns abzufinden haben und sie bei der weiteren Behandlung der Frage unserer Bahn ernstlich in die Wagschale werfen müssen.

