

# **Universitäts- und Landesbibliothek Tirol**

## **Die Bahn von Landeck nach Mals**

**Gomperz, Rudolf**

**Landeck, [1912]**

III. Allgemeine Schlüsse aus dem Vorgehenden

### III.

## Allgemeine Schlüsse aus dem Vorgehenden.

### 33. Mangelnde Bauwürdigkeit der vollspurigen Bahn Landeck—Mals.

Wir haben gesehen, daß unsere Bahn Landeck—Mals als Normalspur genau ebensolang nach Landeck ist von Bozen aus, wie die Verbindung über den Brenner, daß ihr im internationalen Güterverkehr keine Palmen winken, daß sie für den großen durchgehenden Personenverkehr nur nach Meran selbst eine Abkürzung bedeutet, daß sie in Verbindung mit der Fernbahn keine Zukunftsaussichten hat und daß die Verbindung Fern—Winschgau—Ortler keine Zukunft hat, außer einer; welche aber nur Triest und der Tauernbahn Schaden bringt, den kilometrischen Durchlauf auf Staatsbahnstrecken mindert und Genua auf Kosten von Triest alimentiert, während der Splügen den Interessen der Staatsbahn und denen Bayerns entgegen kommt, an und für sich rentabel ist, also zweifelsohne gebaut werden wird.

Aus alledem aber folgt für uns nur eines: daß die Bahn von Landeck nach Mals als teure Normalspur aus wirtschaftlichen Gründen nicht ausgebaut werden wird in der Strecke Pfunds—Mals, wenn sie sogar in der Strecke Landeck—Pfunds durchgedrückt werden würde. Nicht ausgebaut aus Rentabilitätsgründen.

Wer dafür einen Beweis sucht, wird ihn z. B. auch in der Verkehrskarte von Oesterreich-Ungarn für 1912 von Freitag & Berndt in Wien finden, wo Landeck—Pfunds und Mals—Dfenberg als konzessioniert oder im Bau befindlich dargestellt ist, während Pfunds—Mals leer gelassen ist.

Geben wir uns keinen Illusionen hin, blicken wir der Zukunft offen ins Auge.

Nehmen wir an, die Lokalbahnvorlage wird angenommen, die Bahn von Landeck nach Pfunds wird gebaut. Was wird aus der Fortsetzung nach Mals? Nichts! Weil man bis dahin die mangelnde Rentabilität, die mangelnde Bauwürdigkeit ersehen haben wird.

Gibt es kein Mittel, die 52 Millionen für Pfunds—Mals zu erhalten? Ja, ein Weg steht noch offen:

### 34. Ihre etwaige strategische Bedeutung.

Es geht seit Jahren das Gerücht, die Strecke Landeck—Mals habe strategische Bedeutung und werde von den hohen militärischen Stellen dringend verlangt!

An diesem Rettungsanker wollen wir Freunde der Bahn nach Mals uns klammern. Diesen Anker wollen wir **mit aller Kraft** festhalten!

Wir wollen nur noch eines untersuchen: **Kann die Bahn nach Pfunds allein strategische Bedeutung haben, ohne den Ausbau nach Mals!**

Kann uns so ein Strick gedreht werden?

Da fragen wir uns, welchen Zweck kann eine strategische Bahn haben, kann unsere Bahn haben?

Entweder ist sie die Basis einer selbstständigen Aufmarschlinie, dann muß sie zwei Ziele im Auge haben: das Münstertal und das Stilfserjoch, dann muß sie bis Mals ausgebaut werden.

Oder sie ist eine Entlastungsbahn für den Brenner, eine Notlinie für ihn, wenn auf ihm Verkehrsstörungen eintreten, dann muß sie auch bis Mals ausgebaut werden.

Dann muß sie aber wenigstens etwa ebenso betriebsicher wie der Brenner sein, dann muß aus militärischen Gründen die Strecke Mals—Meran gesichert werden, am Josefsbergtunnel, an den gefährlichen Hängen, wo der Verkehr kürzlich (November 1911) unterbrochen war; denn im Falle von Naturereignissen (Hochwasser, Erdbeben) ist ja die Strecke Mals—Meran mehr gefährdet als die Brennerbahn.

In diesen beiden Fällen muß also die Bahn bis Mals unter allen Umständen ausgebaut werden, die Strecke Mals—Meran muß korrigiert werden. Wir werden diese Maßnahmen freudigst begrüßen, **denn selten wird eine strategische Bahn solchen kulturellen Zwecken gedient haben**, wie diese für Meran und das ganze Binschgau und Oberinntal. Dann werden sich auch die Kosten aufbringen lassen, wie sie für die Dreadnought's aufgebracht worden sind. Dann gehört aber eigentlich die Bahn gar nicht in die Lokalbahnvorlage, dann darf sie uns nicht als Gnadenbrocken hingeworfen werden, dann muß sie eben als Staatsbahn gebaut werden, vollwertig und voll leistungsfähig!

Gibt es eine dritte Möglichkeit der Bahn militärischen Wert zuzusprechen und sie nicht bis Mals auszubauen, sondern sich mit dem Stumpf bis Pfunds zu begnügen? Wohl kaum.

Und doch steigt uns ein banger Zweifel auf, den wir kurz erledigen wollen.

In der „Neuen Züricher Zeitung“ stand um den 10. Oktober 1911 ein Artikel, der sich mit der Wahrung der eidgenössischen Neutralität am Umbrailpaß befaßte und in kurzen Worten etwa so zusammengefaßt werden kann: Die Schweiz kann im Falle eines Krieges zwischen Oesterreich und Italien die Neutralität am Umbrail nicht schützen.

Das bedeutet aber, daß der Einmarsch nach Mals frei ist, die Umgehung des Stilfserjoches ist nicht geschützt.

Wir ahnen, daß am Stilfserjoch etwas im Werke ist, denn die Anzeige der Arbeiteranwerbungen für Gomagoi in den „Innsbrucker Nachrichten“ vom 29. September 1911 konnte nur für einen militärischen Bau geschehen sein. Kann es nun irgendwie denkbar sein, das Stilfserjoch zu schützen und den Feind durch das Münstertal ruhig einmarschieren zu lassen? Doch nur unter völliger Preisgabe des ganzen oberen Vinschgau's bis Mauders hin aufwärts und abwärts bis Schlanders. In diesem Falle freilich könnte man sich mit der strategischen Bahn bis Pfunds allein begnügen und auf das Vinschgau verzichten.

Diesen Fall aber halten wir für ausgeschlossen, daran wollen und können wir nicht glauben! Und das wäre die einzige Möglichkeit, die Strecke nur bis Pfunds auszubauen. Und diese ist damit für uns abgetan.

Nun noch ein Wort über die Bedeutung eines strategischen Baues: Kommen wir überhaupt zum Kriege mit Italien? — Hoffentlich nicht! kann die Antwort nur lauten.

Oder soll der Krieg in 50 Jahren losgehen, rechnet man bei uns so weit voraus? Das ist doch sonst nicht österreichisch gewesen.

Nein, und damit wollen wir dieses militärische Kapitel schließen, der Krieg, die militärische Bedeutung der Vinschgaubahn sind nur ein Bluff, ein Schreckgespenst!

Wenn es aber doch einen realen Hintergrund hätte?

Wer löst dieses Rätsel? . . . .

Dieses Rätsel muß uns die Regierung selbst lösen! Wir wollen Sie moralisch zwingen, Farbe zu bekennen . . . . .

### 35. Die Regierung und die Lokalbahnvorlage.

Die Lokalbahnvorlage soll die Eisenbahn von Landeck nach Pfunds als normalspurige Bahn mit dem Betrage von 23 Millionen Kronen enthalten.

Warum kommt diese Bahn, die nach den Hoffnungen der Bevölkerung eine Zukunft haben soll, als internationale Güterbahn in die Lokalbahnvorlage? Soll das ein Omen sein für ihren künftigen Betrieb, der sich lokalbahnmäßig gestalten soll?

Ist es eine **Lokalbahn**, die lokalen Bedürfnissen allein genügen soll, warum macht man sie dann geheimnisvoll umwoben mit dem Schleier der Strategie? Oder weiß die Regierung das schon, was wir erfahren haben, nämlich daß die Bahn keine kommerzielle Zukunft hat?

Wird sich kein Abgeordneter getrauen, die Regierung zu fragen: Was ist es mit dem Ausbau der Strecke Pfunds—Mals?

Muß da die Regierung nicht Farbe bekennen? Muß sie nicht klipp und klar sagen: einige Jahre nach der Fertigstellung der Strecke bis Pfunds, werden wir die Bahn nach Mals ausbauen, nicht weil wir sie für kommerziell zukunftsreich halten, sondern weil sie vom Kriegsministerium verlangt wird.

Sagt die Regierung aber: Wir können keine Erklärung, keine bindende Erklärung über den Ausbau Pfunds—Mals abgeben, so wissen wir endlich ganz genau, daß die Bahn strategisch nicht dringend verlangt wird, nicht verlangt werden kann, denn sonst werden dem Militär zuliebe Bahnen gebaut, daß man aber dem Militär zuliebe eine Bahn nicht baut, die strategisch wichtig sein soll, das hat es noch nicht gegeben!

Es ist auch ausgeschlossen, daß man für militärische Zwecke die Bahn erst zu einem unbestimmten Zeitraume bauen wird, denn wenn man sie dann brauchen würde, wäre sie nicht da; und unter 2—3 Jahren wird die Strecke Pfunds—Mals sich kaum bauen lassen.

Das liegt so sonnenklar auf der Hand, daß man meinen sollte, dazu brauche es nicht die „Weisheit“ des Verfassers!

Entweder die Regierung gibt eine bindende Erklärung über den Ausbau Pfunds—Mals ab — auch ohne Begründung der strategischen Wichtigkeit, die man ja nicht der Öffentlichkeit auf die Nase binden wird — dann wissen wir, daß die Bahn gebaut werden wird — aus Gründen die uns gleichgiltig sind — zu unserer Freude und zu Nutz und Frommen der Bevölkerung der beteiligten Gegenden.

Oder aber die Regierung **weigert** sich, eine **bindende Erklärung** abzugeben. Dann wissen wir aber ganz genau, daß die strategische Wichtigkeit der Bahn — ein Schreckgespenst ist.

Und damit kommen wir zur

### 36. Resolution des Landecker Bezirksverkehrsrates vom 3. Oktober 1911.

Da hielt Verfasser dieses eine längere referierende Rede, die von der Versammlung durch **einstimmige Annahme** der Resolution gelohnt wurde.

Weit davon entfernt, nur Landecker Lokalinteressen entgegenzukommen, versuchte dieses Referat der ganzen Frage gerecht zu werden. Und wer

jetzt nach den vorhergehenden Ausführungen den Wortlaut der Resolution lieft, wird sich ihrer Logik, ihrer Folgerichtigkeit nicht entziehen können.

Sie lautete:

1. Die Bevölkerung vom Oberinntal und vom Vinschgau verlangt dringend und gebieterisch den Ausbau der Bahn von Landeck nach Mals.
2. Sie verlangt, daß wenn in die Lokalbahnvorlage die Teilstrecke Landeck—Pfundö aufgenommen wird, die Regierung **gleichzeitig** eine **bindende Erklärung** über den Ausbau der zweiten Teilstrecke **Pfundö—Mals** abgebe.
3. Gibt die Regierung **keine bindende Erklärung** ab, bezüglich des Ausbaues der Teilstrecke **Pfundö—Mals**, so wissen wir, daß diese auch vom militärischen Gesichtspunkte aus **nicht wichtig sein kann**.
4. Wir sind aber dann überzeugt, daß der Ausbau der Strecke **Pfundö—Mals** überhaupt nicht erfolgen wird.
5. Wir verlangen in **diesem Falle mit aller Energie** die **sofortige Aufnahme der Strecke Landeck—Mals als schmalspurige (1 m) Hauptbahn** um den erforderlichen Betrag **in die jetzt einzubringende Lokalbahnvorlage**.
6. Nachdem ein generelles Projekt hierüber bereits vorliegt, darf unter **keinen Umständen** eine **Verzögerung** oder **Vererschleppung** der Ausführung eintreten und muß die **Inangriffnahme der Bauarbeiten bis längstens im Herbst 1912** erfolgen.
7. Ferner verlangen wir die sofortige Schließung eines Staatsvertrages mit der Schweiz bezüglich des Anschlusses an die Unterengadinerbahn.
8. Weiters verlangen wir **nach Sicherstellung der Bahn Landeck—Mals** zur Arrondierung des westtiroler Bahnnetzes eine finanzielle Förderung der Dfenbergbahn durch eine Zinsengarantie seitens des Staates.
9. Endlich verlangen wir dringend den Ausbau der **Fernbahn** von Imst nach Vermoos.

Diese Resolution scheint uns klar und deutlich das zu sagen, um was es sich im Wesen handelt. Und wer die Verhältnisse etwas durchdacht hat, wird ihr das Zeugnis der Vernunft nicht absprechen können; dies kann Verfasser umsomehr sagen, als die Resolution in wesentlichen Punkten erst im Laufe der Sitzung formuliert worden ist, von Angehörigen des ganzen Verkehrsrates und Mitgliedern aller Parteien.

Aber auch an dieser Stelle sei es hervorgehoben, wie sehr man der ganzen Frage schaden kann, wenn man sie als Parteisache, als Kraftprobe betrachtet.

### 37. Die Bozener Beschlüsse vom 2. Oktober 1911.

Am Tage vor der Landecker Resolution kam eine andere Resolution in Bozen zustande, die dieselbe Angelegenheit betrifft — welche bei der

Beschlußfassung in Landeck unbekannt war — aber auch nicht Einfluß auf ihren Wortlaut gehabt hätte, wenn sie bekannt geworden wäre.

Diese Resolution lautet aber:

1. Es wird als selbstverständlich hingestellt, daß die in dem letzten Lokalbahnprogramm der Regierung mitenthaltenen Tiroler Bahnlinien unverkürzt wieder in das neue Lokalbahnprogramm übernommen werden.
2. Der ehefte und vollständige Ausbau der ganzen Vinschgaubahn Landeck—Mals als normalspurige Staatsbahn wird als erste und dringlichste Forderung des ganzen Landes verlangt.
3. Desgleichen wird die ehefte Herstellung der beiden Schweizer Anschlüsse von Pfunds ins Unterengadin und die Verbindung über den Ofenberg ins Oberengadin als im Interesse des ganzen Landes liegend gefordert. Diese hier aufgestellten Grundsätze wurden von allen Anwesenden einstimmig angenommen, die damit auch ihre Bereitwilligkeit zum Ausdrucke brachten, sich für die Verwirklichung der darin enthaltenen Forderungen mit aller Entschiedenheit einzusetzen.

Sie wäre sehr gut, wenn sie allen Möglichkeiten begegnete, was sie aber nicht tut. Wenn man an der Lokalbahnvorlage festhält, wie kann man im selben Atem den Ausbau der ganzen Vinschgaubahn bis Mals verlangen, der doch eine Abänderung der Vorlage enthält.

Und wenn die Regierung dieser „Forderung“ **nicht** nachkommt? Was dann? Haben die Herren in Bozen damit gerechnet, daß die Regierung **keine bindende Erklärung** abgibt? Und wie stellen sie sich dann den Ausbau der Strecke Pfunds—Mals vor?

Sie stellen sich ihn **gar nicht** vor, sie **verzichten** auf den Teil von Mals nach Pfunds.

Sand in die Augen! Sie wollen den **Ofenberg** haben — womit sie ja ganz im Recht sind — und wollen sich **damit begnügen**, wenn der Fremdenverkehr Merans und Bozens durch die gute Verbindung mit St. Moritz gehoben wird. Ob dann die Regierung schwere 23 Millionen in den Stumpf nach Pfunds geworfen hat, ist ihnen ganz egal, ganz egal ist ihnen die Bevölkerung des obersten Vinschgau's.

Wenn der Bezirksverkehrsrat Landeck sagt, er spreche im Interesse der Bevölkerung vom Vinschgau und vom Oberinntal, so war das keine Phrase, so war das ehrliche Anteilnahme für die ganze Gegend. Bozen und Meran aber bestreiten den Inntalern das Recht, wirklich objektiv und sachlich auch für ihre Interessen zu reden, zu wirken! Sie aber nehmen das Recht für sich in Anspruch, die Ofenbergbahn „als im Interesse des ganzen Landes“ liegend hinzustellen.

Sie verlangen pro forma auch den Ausbau Pfunds—Mals, aber sie sagen nicht, wie sie sich ihn denken, sie sagen nichts von einer Erweiterung der Lokalbahnvorlage, aber es ist ihnen allein — das merkt man deutlich zwischen den Zeilen — um den Ofenberg zu tun.

Wenn es aber ehrlich gemeint war mit dem Teil Pfunds—Mals, so war die Resolution **ungeschildert** im höchsten Grade, denn sie ließ der Regierung Tür und Tor zum Rückzuge von Mals—Pfunds offen.

Da waren die Landecker schlauer, die verlangten eine **bindende** Erklärung von der Regierung, aus der sie gleich im Vorhinein ihre Schlüsse zogen und ihre Folgerungen ableiteten. Die wollten die Regierung zwingen, endlich einmal **Farbe zu bekennen**.

Wenn Bozen—Meran sich nachher wieder energisch gegen die Idee einer Schmalspurbahn wehrt und das erschwerte Umladen ins Feld führt, warum ist denn der Ofenberg in jener Versammlung als besondere Quelle des Wein- und Obstexportes ins Engadin gepriesen worden, als besondere neue Bahn für den Fremdenverkehr, wenn das Umsteigen so perhorresziert wird?

Das sind Fragen, die wir mit unserem beschränkten Menschenverstande nicht lösen können. Es wurde ja auch die Winschgaubahn als großes Glied in einer künftigen internationalen Route gekennzeichnet leider aber vergessen, anzugeben, wohin diese Route führen soll.

Wir sind heute klüger geworden; wir wissen, wie sich die Entfernungsverhältnisse über Mals stellen werden, und daß wir von der internationalen Route — leider! muß man ja mit ehrlichem Herzen sagen — nichts zu hoffen haben.

Und aus all diesen Gründen können wir nur die Bozener Resolution als unzulänglich, unlogisch und ungeschickt erklären.

### 38. Schlußfolgerungen.

Fassen wir noch einmal kurz das Wesen dieser 37 Kapitel zusammen:

- a) Wir wollen die Winschgaubahn im Interesse der Bevölkerung, im Interesse eines fruchtbaren Fremdenverkehrs, durch welchen die herrlichsten Gebiete Westtirols produktiv gemacht werden können, wenn ein Verkehr von Ost und West und Nord nach Süd zirkulieren kann;
- b) wir wollen die Bahn von Landeck bis Mals haben,
- c) mit den Anschlüssen ans Unterengadin und
- d) über den Ofenberg.
- e) Sie wird 52 Millionen kosten außer den 23 Millionen der Lokalbahnvorlage, zusammen also 75 Millionen.
- f) Sie ist leider als internationale normalspurige Alpenbahn weder allein, noch in Verbindung mit der Fernbahn,

- noch in Verbindung mit der Ortlerbahn, konkurrenzfähig, und mit Rücksicht auf die hohen Baukosten rentabel,
- g) ja nicht einmal ein kürzerer Weg zwischen Bozen und Landeck, als der über den Brenner, sondern diesem im besten Falle ganz genau gleich.
  - h) Sie wird den Bau der Splügenbahn nicht aufhalten können, weil sie in keiner Weise eine wertvollere Verbindung im internationalen Güter- oder Personenverkehr erzielen kann.
  - i) Hingegen schadet der Splügen unseren Staatsbahnen nichts, kann ihnen sogar bei Anlage der Kurve Rankweil—Altenstadt erheblich nützen,
  - j) da sie so am bayrisch-italienischen Verkehr teilhaftig werden können und einen bedeutenden Teil des Splügenverkehrs immer in der Hand behalten.
  - k) Der Splügen ist aber ein direkter Vorteil für Bayern, wie für die Schweiz, es besteht also kein irgend vorhandener Grund, ihn nicht zu bauen.
  - l) Und deshalb wird er gebaut werden.
  - m) Würde aber vorher die Fern—Ortlerverbindung gebaut, was ausgeschlossen ist, so würde sie der Splügen totmachen, wie vor 80 Jahren die Splügenstraße die Stilfserjochstraße totgemacht hat.
  - n) Bleibt die einzige Hoffnung übrig, daß die Winschgaubahn strategisch von Bedeutung ist.
  - o) Ist sie das aber, so kann die Regierung sich nicht weigern, anlässlich des Einbringens der Lokalbahnvorlage eine **bindende Erklärung** über den Ausbau der Strecke Pfunds—Mals abzugeben.
  - p) Tut sie das, so können wir alle zufrieden sein, dann wird eben diese für das Gebiet so segensreiche Bahn — die an sich nicht rentabel wäre — als strategische Bahn ausgebaut werden.
  - q) Tut sie das, lieber Leser, so magst Du den Schluß dieser kleinen Abhandlung ruhig in den Ofen stecken. Dann war er eine überflüssige Mühe und Aufwendung von Arbeit und Geld für eine ideale Sache.
  - r) Gibt die Regierung aber keine bindende Erklärung über den Ausbau der Strecke Pfunds—Mals ab. Was dann!
  - s) Dann wissen wir, daß die Bahn strategisch **nicht** wichtig sein **kann**, weil ihre strategische Bedeutung nicht ein Grund sein kann, sie **nicht** zu bauen.
  - t) Dann wird sie aber überhaupt nicht gebaut werden! Weil sie an sich unrentabel sein wird, dann ist es aber jammer schade, 23 Millionen in den Lokalbahnstumpf Landeck—Pfunds hineinzustecken, dann ist es besser,

statt 23 Millionen lieber 30 aufzuwenden und gleich die Bahn als meterspurige Hauptbahn im engsten Anschluß an Unterengadin und Ofenberg zu bauen!

Die Erschließung des Innthales und des Vinschgaues durch eine durchgehende Bahnlinie von Landeck nach Mals ist eine unbedingte Notwendigkeit, die, wenn sie schmalspurig gebaut wird, ihren Zweck vollständig erfüllen wird und eine Rentabilität mit Rücksicht auf die geringeren Baukosten erwarten läßt. Sie wird ein Segen für das durch sie befruchtete Gebiet und für das ganze Land werden.

Mit der Ausführung dieses Projektes soll sich kurz der Schluß dieses Büchleins befassen.

