

Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Die Bahn von Landeck nach Mals

Gomperz, Rudolf

Landeck, [1912]

IV. Über Schmalspurbahnen

Über Schmalspurbahnen.

39. Schmalspur und Normalspur.

Die Spurweite unserer Vollbahnen ist ein Zufallsergebnis.

Hätte Stephenson für seine erste Bahn Stockton—Darlington ein anderes Maß als 5 engl. Fuß angenommen, so würde die Normalspur heute wahrscheinlich nicht 1,435 m betragen; denn diese Spur hat sich aus reinen Traditionsgründen, und weil man für die ersten kontinentalen Bahnen Lokomotiven aus England bezog, auf den Kontinent übertragen.

Mein Großvater, Heinrich von Sichrowsky z. B., der die Seele des Baues der Nordbahn war, ging zu Stephenson und ließ sich von ihm die Normalprofile, die Normaltypen geben, die dann einfach bei der ersten Nordbahnstrecke Wien—Brünn kopiert wurden. Und so ging es bei allen kontinentalen Bahnen in den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts.

Würden wir heute auf die Milliarden investierten Vermögens verzichten und von vorne anfangen können, so würden unsere Ingenieure wahrscheinlich eher eine schmälere Spur, denn eine breitere wählen.

Doch, wir haben nun die 1,435 m Spur und für unsere Vollbahnen ist sie die Regel.

Zimmerhin haben in den letzten Jahrzehnten auch schmälere Spuren Anwendung gefunden und sich gut bewährt.

Aus den bosnischen Feldbahn mit 760 mm Spur wurden die bosnischen Bahnnetz geschaffen, die sich auch bei der Mobilisierung vor bald drei Jahren trefflich bewährt haben. Andere Schmalspurbahnen sind z. B. die Festiniogbahn in Wales mit 597 mm Spur, St. Pölten—Mariazell—Gufwerk mit 760 mm, Castellamare—Sorrent 950 mm, während die große Mehrzahl der Schmalspurbahnen in den Tropen mit 1,067 (Kapspur) gebaut wurden und in Europa die 1,0 m Spur immer weiter um sich greift.

40. Schmalspurige Gebirgsbahnen.

Diese haben besonderen Wert darum, weil sie sich dem Gelände viel leichter anschmiegen können, und dadurch sowohl an Baulänge und Be-

triebslänge, wie an Erdbewegung und daher an Anlagelkosten bedeutende Ersparnisse erzielen können.

Fairlie hat überhaupt gesagt, daß die Anlagelkosten nur $\frac{2}{3}$ der Kosten von Vollspurbahnen erfordern, hat nachgewiesen, daß bei Schmalspurbahnen das Verhältnis von Nutzlast zu toter Last günstiger ist, daß die Transportkosten beladener Wagen geringer, die Rücksendung leerer Wagen billiger ausfallen, daß die Abnutzung des Oberbaues geringer, die Reparatur- und Unterhaltungskosten der gesamten Bahnanlage kleiner ausfallen, als bei Vollspurbahnen.

Im Gebirgsdienste aber spielen diese Verhältnisse eine besondere Rolle. Hier ist es von einschneidender Bedeutung, daß man bedenkenlos 120 m Radien und Steigungen von 35 ja sogar 45⁰/₀₀ anwenden kann. So aber können hohe Brücken, größere Kunstbauten, hohe Dämme, tiefe Einschnitte vielfach erspart werden, wo sie aber unbedingt nötig sind, fallen sie billiger aus, als die für Vollspurbahnen erstellten Bauwerke.

Es darf daher nicht wunder nehmen, daß in den letzten Jahren immer mehr schmalspurige Gebirgsbahnen entstanden sind, die meist die Meterspur, vielfach elektrischen Betrieb aufweisen und sich sehr gut bewährt haben.

41. Schmalspurige Hauptbahnen, ihre Leistungen, Geschwindigkeit u. f. w.

Unter solchen versteht man Eisenbahnen, die Schnellzugsbetrieb haben, und in allen verkehrlichen Verhältnissen den normalspurigen Hauptbahnen vollkommen angepasst sind.

Für sie ist die Geschwindigkeit immer in gewissen Grenzen ein Maßstab. Nehmen wir eine Auslese der elektrisch betriebenen Schmalspurbahnen in Europa in Bezug auf ihre Geschwindigkeit, so finden wir z. B.:

1. Karlsruhe—Herrenalb 55 km lang 35 km Normalgeschwindigkeit.
2. Innsbruck—Hall (Lokalbahn) 35 km Geschwindigkeit auf freier Strecke.
3. St. Pölten—Mariazell (760 mm Spur) 30—40 km Maximalgeschwindigkeit.
4. La Hayet—Chamonix (1 m) auf 90⁰/₀₀ 12 km, auf 20⁰/₀₀ 25 km, 40 km Maximalgeschwindigkeit.
5. St. Georges—La Mure (1 m) auf 27,5⁰/₀₀ 23 km, Maximal 30 km.
6. Lille—Roubaix (1 m) normal 40 km, Maximal 60 km Geschwindigkeit.
7. Ueberlandbahnen bei Limoges 30 km, Maximal 50 km.
8. Montreux—Oberland (1 m) 34 bis 45 km Geschwindigkeit.
9. Bellinzona—Mesoccy (1 m), Maximalsteigung 60⁰/₀₀, Talfahrt 24—45 km, Bergfahrt 21 km/Stunde.
10. Biasca—Aquarossa (1 m) Maximal 35⁰/₀₀, 22—40 km/Stunde.

11. Berninabahn (1 m) auf $70\frac{0}{100}$ 18 km/Std., auf der Horizontalen 45 km.
12. Locarno—Bignasco Maximal $33\frac{0}{100}$, 25—45 km/Stunde.
13. Rhätische—Bahnen, Minimalradius 100 m, Maximalsteigung $25\frac{0}{100}$, 30—50 km.
14. Castel Raimondo—Camerino, bis $100\frac{0}{100}$, 20—36 km.
15. Roma—Civita Castellana, bis $70\frac{0}{100}$, 25—50 km.
16. Pamplona—Sanguesa (Spanien) 30—35 km.

Schon diese wenigen Bahnen zeigen, daß Trient—Mals mit 30—35 km auf Maximalsteigungen von $53\frac{0}{100}$ eine der langsamsten Bahnen ist, während Nr. 1, 3, 7, 8, 10, 11, 13 insbesondere recht bedeutende Leistungen aufweisen.

Besonders charakteristisch sind bei schmalspurigen, elektrisch betriebenen Hauptbahnen die kurzen, leichten, raschfahrenden Züge, in rascher Zufolge, bei großen Anfahrsgeschwindigkeiten, zahlreichen Ausweichstationen und demzufolge relativ sehr bedeutenden Zugleistungen. Bei 2,5 km Abstand der Ausweichen lassen sich bei 30 km Durchschnittsgeschwindigkeit und demnach 12 Minuten Fahrzeit hin und her 5 Zugpaare in der Stunde oder 120 Paare im Tag leisten, während die Winschgaubahn Mals—Meran heute z. B. nur 32 Zugpaare leistet und beim Ausbau erst 50 Zugpaare befördern könnte.

Was aber die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit anbelangt, auf die es ja hauptsächlich ankommt, so seien hier einige solche von Vollbahnen und Schmalspurbahnen gegenübergestellt:

Bozen—Meran bester Zug 35 km/Stunde (fast ganz flach)

Meran—Mals bester Zug 27 km/Stunde (Talfahrt)

Trient—Primolano bester Zug 38,4 km/Stunde.

Altnang-Buchheim—Steinach-Brdning bester Zug 30,4 km/Stunde

Wien—Bregenz bester Zug 49 km/Stunde

(internationale Schnellzugstrecke),

hingegen:

Chur—Reichenau—Planz bester Zug 30 km/Stunde (Lokalstrecke)

Chur—Samaden bester Zug 32 km/Stunde (Hochgebirgsbahn!)

Samar—Drontheim bester Zug 35,5 km/Stunde, Bosnabahn
35 km/Stunde.

Man sieht, daß die Unterschiede keineswegs bedeutend sind, daß die rhätischen Bahnen durchwegs besser fahren als die normalspurige Hauptbahnstrecke Mals—Meran.

42. Umladen, Umsteigen, Betrieb.

Auch der Betrieb wickelt sich auf modernen schmalspurigen Vollbahnstrecken vollkommen klaglos ab. Das Umsteigen ist gewiß ein kleiner

Mangel, aber doch steigt der Verkehr ins Engadin und nach Davos alle Jahre erheblich; gerade vom verwöhntesten Reisepublikum, den Engländern und Amerikanern, wird dieser Mangel nicht unangenehm empfunden und dasselbe gilt von den Berner Oberlandbahnen, der Bahn Zweifimmen—Montreux. Ja man kann ruhig sagen, das Umsteigen ist der einzige Mangel der Schmalspurbahnen; doch bei weitem kein unüberwindlicher.

Was aber den Umladeverkehr anbelangt, so kann man bei einem Taglohn von K 3.— folgende Beträge rechnen: Holz und Langholz per 100 kg 3,6 Heller, Dachziegel per 100 kg 2,4 Heller, Steinkohlen per 100 kg 1,8 Heller, alles bei reinem Handbetrieb, ohne alle Hilfsmittel; während auf der Feldbahn im Jahre 1880 für 2,905.000 kg Stückgüter und 6,878.000 kg Wagenladungsgüter die Gesamtumladungskosten 1750 Mk. oder 1,8 Pfg. pro 100 kg betragen. Damals war der Tageslohn Mk. 2.—, rechnet man dafür heute und in Oesterreich K 3.—, so erhalten wir pro 100 kg Umladen 2,7 Heller, oder pro Waggon à 10.000 kg 2,70 Kronen, das bedeutet aber, daß die Umladefosten so geringe sind, daß eine Heranziehung der Interessenten zu den Umladefosten gar nicht stattfindet, daß diese vielmehr aus den normalen Frachtsätzen bestritten werden können. Kommen aber Umladevorrichtungen dazu für Massengüter, so ermäßigen sich die Umladefosten weiters bedeutend.

Es ist unmöglich, hier in Einzelheiten einzugehen, aus allen Fachbüchern, aber auch aus der kleinen Schrift „Wie bauen wir unsere Lokalbahn?“ von Oberingenieur F. Hoffmann, München 1901, Staegmeyer'sche Verlags-handlung, mag man manche wertvolle Daten entnehmen, so insbesondere über die Betriebsleistungen, die Ausnützungen der Güterwagen und Personewagen, das günstige Verhältnis von Nutzlast zu toter Last u. s. w.

Besser aber als alle diese Betrachtungen lehren uns den Vorzug der schmalspurigen Hauptbahnen die

43. Ergebnisse der rhätischen Bahnen in den letzten Jahren.

Da sehen wir den Betriebskoeffizienten in den Jahren:

1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	
50	52	56	54	59	61,8	58,3	% während er auf den k. k. St. B.
77	79	76	76	81	87,6	79,6	% betrug!

Der kilometrische Ertrag betrug auf den **rhätischen Bahnen**

		1909	1910
	in Franken	13,57	14,75
während er auf den k. k. St. B. nur den Betrag	von Kronen	2,56	3,01

erreichte!

Diese Vergleichsziffern beweisen aber zur Genüge, wie sehr sich in gebirgigen Gegenden, mit relativ dünner Besiedelung schmalspurige Hauptbahnen rentieren.

Wenn mir Herr —nst— einst erwidert hat, im Oberinntal und oberen Vinschgau sei die Bevölkerungsdichte noch viel geringer als im Gebiete der rhätischen Bahnen und gleichzeitig für uns die normalspurige Vollbahn vertrat, so bedeutet das soviel, daß in dünn besiedelte Gebirgsgegenden normalspurige Hauptbahnen gehören, in dichter bevölkerten, hochentwickelten, aber Schmalspurbahnen das einzig richtige sind.

Wenn Herr —nst— die Schweizer Fremdenverkehrsentwicklung kennen würde, so müßte er gefunden haben, daß vor der Inbetriebsetzung der Schmalspurbahn die Bevölkerungsdichte des Berner Oberlandes und Graubündens sicher nicht jene des Oberinntales aufzuweisen hatte, denn wo heute Riesenerbetriebe stehen, gab es vor der Erschließung des Gebietes durch die Bahn brach liegende Dörfer und vereinzelte Gehöfte, deren Besitzer von dem Boden nicht ernährt wurden, sondern auswanderten, um sich einen gesicherten Verdienst zu erwerben.

Ja noch mehr, gerade an den „schmalspurigen“ Bahnlinien der Schweiz hat sich der Aufschwung des Fremdenverkehrs viel reicher und rascher entwickelt, als an den großen internationalen Durchzugslinien, auf welchen der Fremdenstrom im Blitzzuge vorüber flutet.

Doch genug von dieser Logik!

Wir wollen in Kürze untersuchen, ob die Vinschgaubahn als schmalspurige Hauptbahn mit elektrischem Betriebe dem Lande und der Bevölkerung das zu bieten vermag, was diese brauchen.

44. Die Bahn Landeck—Mals als schmalspurige Hauptbahn.

Sie würde auf der Strecke bis Pfunds etwa gleichlang werden, wie die Normalbahn, auf der Strecke bis zum Neschenscheideck aber könnte sie gut bei Maximalsteigung von 35‰ und Ausweichstationen alle 5—6 km mit 20 km auskommen, also 7 km sparen, die Strecke Nesch—St. Valentin bliebe mit 10 km gleichlang, während St. Valentin—Mals wieder nur 15 km lang würde, also abermals eine Ersparnis von 7 km bedeutet. Das heißt: Gesamtstreckenlänge 75 km. Hierfür Fahrzeit bis Pfunds 30 km mit $V=50$ km=36 Minuten, 4 Minuten Halt für Pfunds, zusammen 40 Minuten; Pfunds—Nesch 20 km = 1 Stunde, Nesch—St. Valentin 12 Minuten, St. Valentin—Mals 15 km bei $V=40$ km 23 Minuten, mit kleinem Halt zusammen 25 Minuten, in Summa 2 Stunden 17 Minuten Fahrzeit.

Das heißt, die Fahrzeit würde nur zwei einviertel Stunden betragen, gegen 2 Stunden mit der Vorkbahn.

Dafür fielen aber Wasserstationen weg und ihre Aufenthalte, weil die elektrische Bahn diese nicht braucht.

Das heißt aber, daß die Vorzüge für Meran aus der gekürzten Fahrzeit über Landeck voll und ganz aufrechterhalten bleiben.

Was aber den Güterverkehr anbelangt, so haben wir gesehen, daß die Umladung keineswegs ein schwieriges Hindernis darstellt. Man könnte ruhig in Mals und Landeck umladen, für den Obstverkehr aber spezielle Einrichtungen schaffen, der ohne dem Obst zu schaden, dieses sehr rasch umladen ließe.

Ähnlich ist es mit dem Weinverkehr, der in Fässern geschieht, deren Umladen keine wie immer gearteten Schwierigkeiten verursacht.

Und wenn Bozen und Meran von der Ofenbergbahn Vorteil in Bezug auf den Obst- und Weinexport erwartet, so muß sie dort ebenfalls mit einem Umladen in Mals rechnen. Was aber für die Ofenbergbahn gut genug ist, das kann für die Verbindung nach Landeck nicht schlecht sein.

Genau dasselbe gilt für den Personenverkehr, dessen wichtigster Teil doch der Anschluß an die Schweiz darstellt; ob man nun in Mals und Pfunds oder in Mals und Landeck umsteigt, das muß doch füglich dasselbe bleiben.

Also stehen weder im Güter- noch im Personenverkehr irgend welche erhebliche Schwierigkeiten im Wege.

45. Vinschgaubahn, Rhätische Bahnen, Ofenberg und Fernbahn.

Man bedenke aber einmal den Vorteil, der für das nördliche Gebiet aus dem Durchgang der rhätischen Züge bis Landeck erwächst, das so zum Umschlagsort für dieselben Strecken wird, wie es heute Chur ist.

Wenn auch sonst in jeder Richtung ein normalspuriger Durchgangswagen nach Pfunds liefe und dort erst das Umsteigen auf die Unterengadinerbahn erfolgen müßte, wäre gewöhnlich ein solches auch in Landeck nötig; wenn aber die Schmalspurbahn bis Landeck durchgeführt würde, dann könnte das alles auf einmal geschehen.

Dann würde der größte Teil des österreichischen Publikums, der heute über Chur ins Engadin geht, ein großer Teil des deutschen Verkehrs, der heute über Lindau—Chur zieht, sich über Landeck—Pfunds ins Engadin begeben. Sogar eine Versorgung mit Lebensmitteln aus unseren Gebieten fällt dann noch in den Bereich der Möglichkeit.

Ähnlich verhält es sich mit der Ofenbergbahn, die allerdings hauptsächlich wohl nur dem Personenverkehr dienen würde.

Uns will es aber scheinen, daß hier sogar der „technische Unsinn“ am Platze wäre, aus einer Normalspurbahn eine Schmalspurbahn zu machen und die Strecke Mals—Meran auf die Schmalspur zu bringen, etwa in der Weise, daß man für die Meterspurbahn das Geleise in die Normalspur legt.

Der Vorteil läge nur im Interesse Merans, das dann den südlichen Knotenpunkt des westtiroler-schweizerischen Verkehrs bilden würde, wie ihn im Norden Landeck bilden kann.

Dann aber können wir, kann man durchgehende Schmalspurzüge von Landeck nach Meran, von Landeck nach dem Oberengadin und vom Oberengadin nach Meran laufen lassen, welches letzteres jedenfalls mehr davon hätte, als wenn die utopistischen internationalen Expresszüge vom Arlberg über Mals mit einer Minute Aufenthalt dort vorbeifahren würden.

Den Güterverkehr betreffend muß noch darauf hingewiesen werden, daß Stückgüter fast regelmäßig an den Zweigstationen umzuladen sind, da man auf den Hauptstrecken die Wagen möglichst ausnützen will und daher Stations- und Sammelwagen einrichtet.

So werden heute Stückgüter vom Brenner nach dem Arlberg fast durchwegs in Wilten umgeladen, solche von der Tauern- zur Giselabahn fast durchgehends in Schwarzach-St. Veit.

Bediglich die Massengüter, die Wagenladungen laufen durch, dafür kommen aber für unser Gebiet fast nur Obst und Wein, sowie Most-Transporte in Betracht, deren Umladung wir vorhin schon besprochen haben.

In umgekehrter Richtung kommen wohl nur Kohlentransporte aus dem Ruhrgebiete in Betracht, die nach Bozen kürzer über München—Brenner liefen, wo die Relation Köln—Würzburg—Brenner 945 Tkm beträgt, statt über Ulm—Arlberg, wo die Relation Köln—Meran über Mals (normalspurig) 980 Tkm betrüge. Da aber Bozen—Meran nur 32 Tkm ausmacht, so wäre für Massengüter aus dem Rheinland der kürzere Weg über den Brenner nach Bozen wie nach Meran immer vorzuziehen (Köln—Brenner—Meran 977 Tkm, Köln—Mals—Meran 980 Tkm), so daß wir uns über diesen Massengütertransport nicht zu kümmern brauchen. Wenn freilich einmal — man muß vorausblicken — der Rhein bis zum Bodensee, d. h. nach Bregenz, schiffbar wäre, so würden solche Massengüter natürlich den viel billigeren Wasserweg benützen und Meran würde bis auf 321 Tkm an den Wasserweg der Nordsee heranrücken (Meran—Mals—Bregenz) und hier die kürzere Verbindung als Bozen—Brenner—Bregenz mit 353 Tkm finden. Aber auch in diesem Falle läßt sich eben die Umladung, wie angeführt, auch für Massengüter ganz leicht bewerkstelligen, umsomehr, als eine solche Ladestelle für den Transport nach dem Unterengadin in Pfunds oder

Landeck ohnehin gemacht werden müßte, und für den Transport über den Ofenberg in Mals.

Nun fixiere man aber beide Ladestellen an die Endpunkte nach Meran und Landeck und lasse den ganzen Verkehr dazwischen und im Anschlusse an die Schweiz einheitlich und ökonomisch schmalspurig sich abspielen.

Wir können dieses Kapitel aber nicht schließen, ohne uns noch einmal mit der Fernbahn zu befassen, deren Ausbau als normalspurige Bahn heute, nachdem wir die Karwendelbahn haben, ernstlich in Frage gestellt ist.

Und doch wäre sie mit der Ausmündung in Imst immerhin eine Abkürzung gegenüber der Karwendelbahn von Vermoos bis Innsbruck von 23 Tkm.

Wenn man sie aber nicht um teures Geld normalspurig ausbauen will, so mache man sie doch auch schmalspurig und führe sie als zweites Gleis der Arlbergbahn bis Landeck durch.

Dann ergibt sich eine glänzende Personenverbindung von höchstem Werte von Vermoos—Fernpaß—Imst—Landeck—Engadin einerseits, Meran andererseits. Mit allen Vorzügen einer Touristenbahn mit elektrischem Betriebe, angeschlossen an die elektrische Strecke Vermoos—Griesen—Garmisch—München.

46. Schmalspurige Durchgangsstrecken.

Da in einigen Jahren doch die Bahn St. Moritz—Maloja—Chiavenna gebaut werden wird, da andererseits die Schweizer Querbahn Chur—Dissentis—Oberalp—Gotthard—Furka—Gletsch—Brieg beschlossene Sache ist, so wäre damit neben der elektrischen Schmalspurbahn Brieg—Meran eine zweite Bahn Chiavenna—Vermoos geschaffen, die leicht elektrische Tageszüge befördern könnte, da überdies Mailand—Lecco in kürzester Zeit elektrifiziert werden wird, wie München—Garmisch, so gäbe es dann elektrische, rauchfreie Tageszüge von Früh bis Abends, von Mailand nach München, mit je einmaligem Umsteigen in Chiavenna und Vermoos.

Ist das nicht ein verlockendes Bild? Und ein zukunftsreiches zugleich?

47. Die Bedeutung des westtiroler Schmalspurnetzes.

Sie liegt nicht nur in der günstigen Ausgestaltung des Personenverkehrs in enger Anlehnung an die Schweiz, sie liegt darin, daß es auch für Oesterreich ein Schritt vorwärts wäre in der Erkenntnis, nicht stets in Eisenbahndingen draufzahlen zu müssen.

Gerade für ein dünner besiedeltes Land wie unser Tirol, mit seinen stark steigenden oder sehr lange und tief eingeschnittenen Tälern, die in

der Gletscherwelt enden (Zillergünde, Stubai, Dextal, Biztal), die also für einen Durchgangsverkehr nicht in Betracht kommen, sind Schmalspurbahnen sehr geeignet, aber die zwei Beispiele (Zillertal- und Stubaiabahn), die wir schon besitzen, sind nicht gerade vorbildlich, erstere wegen ihres allzu lokalbahnmäßigen Betriebes und letztere wegen ihrer Kürze und unverhältnismäßig hohen Gütertarife.

Beide sind Privatunternehmungen. Was wir aber brauchen, das sind vom Staat oder vom Lande erbaute Schmalspurbahnen in das Herz der Täler hinein, also bis Ranalt, wenigstens bis Sölden u. s. w., die den Tälern und dem Fremdenverkehr in ihnen reichen Gewinn bringen würden.

Insbesondere aber das Dextal, dem heute schon eine sehr große Menge von Besuchern über Fernpaß—Imst her zuströmt, könnte gut mit der Fernbahn durch eine kleine Verbindung Imst—Koppen verkettet werden, wie ja der Weg Koppen—Sautens—Dez die beste Zufahrt ins Dextal für Bahnen darstellt.

Imst würde so die Knotenstation für den Fern werden und zugleich die Ausgangsstation für das Dextal; es könnte aber auch auf diese Weise endlich naturgemäß an die Arlbergbahn angeschlossen werden mit dem Uebergangsbahnhof etwa in der „Au“ — 2—3 km westlich von Imst — und für Massengüter könnte man leicht mittelst Rollschemelbetriebes einzelne Wagen der Hauptbahn bis zur Stadt und ihren aufstrebenden Fabriken führen.

Und ihre Rentabilität?

Es kann keine Frage sein, daß solche Schmalspurbahnen sich ungleich besser rentieren werden als Vollenbahnen, weil ihre Anlagekosten und die dauernden Betriebsausgaben ungleich niedrige sind.

Ihr Wert kann nicht bezweifelt werden, ihre Leistungsfähigkeit nach den günstigen Erfolgen anderwärts auch nicht.

Andererseits verlangt Tirol, das schon bald zu den vergessenen Ländern der österreicherischen Monarchie gehört, wenn es sich um Investitionen handelt, „Kompensationen“, weil ihm keine Wasserstraßen, keine Tauernbahn geblüht haben. Und es will uns scheinen, als ob Tirol der klügere Teil wäre, wenn er Erreichbares und für die Zukunft Rentables verlangt, als unrentable Riesenforderungen, die an der Grenze des Unerreichbaren stehen.

Denken wir an die Investitionskapitalien:

Vinschgaubahn bis Pfunds	23 Millionen
Ausbau Pfunds—Mals	52 „
Fernbahn Vermoos—Imst	25 „
Verbesserungen und Elektrifizierung am Arlberg	25 „

125 Millionen

Denken wir aber andererseits daran, daß den Bedürfnissen der Bevölkerung mit der Schmalspurbahn Landeck—Mals vollauf gedient ist,

und daß diese etwa 30 Millionen kosten wird, dazu die Fernbahn mit 12 Millionen und die Verbindung Landeck—Inns mit 2—3 Millionen, ergibt eine Summe von 45 Millionen. Daß diese sich verzinsen und amortisieren lassen, kann nach den Erfahrungen von anderwärts keinem Zweifel unterliegen.

48. Die Schmalspurbahn und die Lokalbahnvorlage.

Was können und müssen wir von der Regierung verlangen.

Sämtliche Tiroler Abgeordnete haben am 2. Oktober v. J. in Bozen den einstimmigen Beschluß gefaßt, von der Regierung die bindende Erklärung zu verlangen, daß die Strecke von Landeck bis Mals als normalspurige Hauptbahn ausgebaut werde; gibt die Regierung diese Erklärung ab, so entfielen jeder Grund, die weiteren Ausführungen zu lesen.

Tut sie es aber nicht, dann will uns scheinen, daß hier ein klarer deutlicher Weg zum Ziele führt, den jeder beschreiten kann und muß, dem die Wohlfahrt unseres Landes am Herzen liegt.

Dann wollen wir alle zusammentreten und verhindern, daß um schweres Geld, das uns stets unter die Nase gerieben würde, etwas geschaffen würde, das sich nicht rentieren kann, das dem Staatsfädel jährlich neue Lasten auferlegt, das dem Lande nicht zum Nutzen gereicht.

Dann sollen wir alle wie ein Mann zusammenstehen und durch unsere Abgeordneten von der Regierung verlangen, daß die

Schmalspur von Landeck bis Mals ausgebaut wird
und die hiefür erforderliche Baukostensumme
von der Regierung bewilligt werde.

Verhindern müssen wir Uneinigkeit und Unfrieden unter uns, Unfrieden zwischen Nord und Süd. Klar müssen sich alle Beteiligten darüber sein, was sie von der Binschgaubahn zu erwarten haben, erwarten können, erwarten müssen.

Dann wird auch Einigkeit in jene Reihen kommen, welche heute ohne rechnende Zahlenkenntnis, erfolglose Schlagwortfehde betrieben haben, denn gegen diese Zahlen gibt es nur einen Kampf: beweisen, daß sie falsch sind, so falsch, daß die daraus gefolgerten Schlüsse nicht zutreffen.

Biese sich das beweisen, daß die Binschgaubahn als normalspurige Hauptbahn erste Zukunftsaussichten hat, so würde sie auch gebaut werden, wenn die Regierung keine bindende Erklärung abgibt, wenn auch vielleicht in 25 Jahren.

Auf diesen Beweis wären wir gespannt.