

## **Universitäts- und Landesbibliothek Tirol**

### **Enquête zur Berathung eines Lokaleisenbahn-Programms für Tirol**

### **Enquête zur Berathung eines Lokaleisenbahn-Programms für Tirol <1894, Bozen>**

**Innsbruck, 1894**

Vorwort

Ein Blick auf die Karte von Tirol ergibt die wenig erfreuliche Thatsache, daß das engmaschige Netz von Communicationen, von welchen unsere Nachbarländer durchzogen werden, immer weiter wird, je mehr man sich unseren Landesgrenzen nähert. Wie mit eisernen Klammern umfaßt das bairische Schienennetz den Norden unseres Landes und doch findet sich in einer Ausdehnung von rund 200 Kilometern nur eine einzige Einbruchsstelle, über welche der gesammte Durchzugsverkehr vom Norden nach dem Süden durch unser Land sich vollzieht. Auch für die Verbindung von Osten nach Westen dient nur eine einzige Linie im Norden des Landes, während die zweite Eisenbahnlinie, die südlich von der Brennerkette ebenfalls im Osten Tirols einbricht, nur die Hälfte des Landes berührt und in dieser Anlage eigentlich nur den Verkehr von Südosten auf dem Umwege über den Brenner nach dem Westen vermitteln kann, während dieselbe, nach dem Westen fortgesetzt, die Bestimmung in sich trüge, die reichen Korngebiete Ungarns, sowie des südlichen Rußland mit Frankreich und der Schweiz auf dem kürzesten Wege zu verbinden. Aber auch in der Richtung nach dem Nordwesten mangelt ein wichtiges Bindeglied, welches die nächste Verbindung zwischen den Häfen des adriatischen Meeres in nordwestlicher Richtung mit den großen deutschen Handelsplätzen von Augsburg, Mannheim, Köln und den niederländischen Häfen herzustellen hätte.

Es ergibt sich also in unserem Lande selbst bei jener Classe von Bahnen, welche eine internationale Wichtigkeit haben und dem großen Weltverkehre zu dienen hätten, eine Lücke, die sich um so fühlbarer machen wird, wenn durch die Valsuganabahn, deren Erbauung nunmehr mit aller Energie in Angriff genommen wird, und deren Vollendung in nicht allzulanger Zeit zu erwarten steht, dem großen Verkehre neue Wege geöffnet werden, die leider gerade in ihrem natürlichen Zuge nach dem Westen und Nordwesten keine Fortsetzung finden. Andererseits entbehren weit ausgedehnte Thalgebiete des Anschlusses an die großen Verkehrsadern, deren Bestände die von denselben durchzogenen Landestheile einen nicht zu verkennenden wirtschaftlichen Aufschwung zu verdanken haben.

Es darf wohl als eine kaum zu bestreitende Thatsache hingestellt werden, daß die Eisenbahnen zu den wichtigsten Trägern der Cultur zählen, daß erleichterte Communicationen und somit die durch dieselben gebotene Möglichkeit eines regeren Ideen- und Güterausstausches auf die Entwicklung der Industrie und der Landwirtschaft, auf die Hebung des Wohlstandes und der Steuerkraft eines Volkes den mächtigsten Einfluß ausüben; es muß daher von Allen, welche den Aufschwung unseres Landes wünschen, lebhaft bedauert werden, daß gerade in Tirol die Entwicklung des Verkehrswezens in letzter Zeit so wenig Fortschritte gemacht hat und daß, obwohl im Jahre 1890 für ungefähr 20 Localbahn-Projecte die Vorconcessionen ertheilt waren, nur zwei einzige derselben, nämlich jene von Mori-Arco-Riva und Innsbruck-Hall gebaut und in Betrieb gesetzt worden sind.

Gerade die Einbeziehung der von den bestehenden Schienenwegen mehr abgelegenen Gegenden unseres Landes in den großen Verkehr zählt zu den wichtigsten Aufgaben, die auf dem Gebiete des Verkehrswezens zu lösen sind und auf diesem Punkte müssen alle Hebel eingesetzt werden, um bald Zustände zu beseitigen, die nicht länger ohne Benachtheiligung der vitalsten Landesinteressen fortbestehen dürfen.

Wie sehr das Bewußtsein von der Nothwendigkeit der Erweiterung unseres Communicationswezens in alle Schichten der Bevölkerung gedrungen ist, davon geben Zeugnis jene zahlreichen Enunciationen aus den Interessentenkreisen, ja aus der gesammten Bevölkerung, welche der dringenden, aus den bestehenden Bedürfnissen hervorgehenden Nothwendigkeit nach Bervollständigung des tirolischen Eisenbahnnetzes entschiedenen Ausdruck gegeben haben, sowie die stattliche Reihe von Localcomités, welche die Herstellung von engere Wirtschaftsgebiete umfassenden Schienensträngen auf ihr Programm gesetzt und sich mit dem Studium der einschlägigen Fragen, sowie mit der Beschaffung der erforderlichen Geldmittel befassen.

Das weite, aber auch dankbare Gebiet des Localbahnwezens hat insbesondere, nachdem in Steiermark infolge der energischen Initiative des ehemaligen Landeshauptmannes, Sr. Excellenz Grafen Wurmbbrand, die Schaffung von Landesbahnen in erfolgversprechender Weise inaugurirt wurde, auch in unserem Lande die Aufmerksamkeit Aller auf sich gelenkt und es haben sich auch, wie die Verhandlungen im Tiroler Landtage gezeigt haben, Anläufe bemerkbar gemacht, das steirische Muster mutatis mutandis auch für Tirol zur Anwendung zu bringen.

Wenn auch die diesbezüglich gemachten schüchternen Versuche bisher einen Erfolg nicht aufzuweisen hatten, so erscheint doch im Hinblick auf die energische, zielbewußte Action, welche der

derzeitige Chef unseres Handelsamtes in der Frage des Localbahnwesens durchzuführen entschlossen zu sein scheint, und nach welcher der Schwerpunkt derselben in die Landesvertretung gelegt werden soll, jetzt der Zeitpunkt gegeben zu sein, wo alle jene Factoren im Lande, welche dazu berufen erscheinen, die Verkehrsinteressen des Landes zu schützen und zu fördern, zusammenstehen müssen, um einmüthig und mit aller Entschlossenheit ihren Standpunkt zu präcisiren und dem Verlangen Ausdruck zu geben, daß nunmehr an maßgebender Stelle nicht mehr gezögert werden dürfe, dem Lande zu geben, was seine Bedürfnisse dringend erheischen und wodurch demselben die Mittel geboten werden sollen, in seiner wirtschaftlichen Entwicklung nicht hinter den übrigen Kronländern des Reiches zurückzubleiben.

Tirol mit den unermeßlichen motorischen Kräften, die seine Bäche und Flüsse als unbehobene Schätze in sich bergen und welche für eine hochentwickelte Industrie die Grundlage schaffen könnten, — Tirol mit seinem von Jahr zu Jahr wachsenden Fremdenverkehr, welcher berufen erscheint, unserem Lande Einnahmsquellen von früher nicht geahnter Höhe zu eröffnen, bedarf dringend der Verbesserung seiner Verkehrsmittel, soll es in der Ausbeutung der ihm durch die Natur gesicherten Vortheile weitere Fortschritte machen und damit einer glücklicheren Zukunft entgegengeführt werden, die nicht nur einen Fortschritt der Cultur, sondern auch eine größere Erwerbsfähigkeit und einen entsprechenden Wohlstand gewährt.

Von diesen Erwägungen ist das Präsidium der Handels- und Gewerbekammer in Innsbruck ausgegangen, als es sich entschlossen, die an der Entwicklung des Verkehrswesens interessirten Corporationen unseres Landes mit der nachstehenden Zuschrift zu einer gemeinsamen Berathung einzuladen.

„Es ist eine erfreuliche Thatsache, daß, nachdem viele Jahre hindurch in der Vervollständigung des tirolischen Eisenbahnwesens eine Stagnation eingetreten war, in neuester Zeit ein frischer Zug sich bemerkbar macht, und daß gerade die gegenwärtige Regierung, wie aus allen Enunciationen derselben hervorgeht, mit dankenswerter Entschlossenheit darangeht, insbesondere das Localbahnwesen in einer Weise zu regeln, welche die berechnete Hoffnung gewährt, daß auch unser Land, das bisher nicht einmal in allen seinen Hauptthälern von Eisenbahnlinien durchzogen wird, in nicht allzuweiter Ferne sich der Segnungen des großen Verkehrs in ausgedehnterem Maße erfreuen werde.

Wie ja als bekannt vorausgesetzt werden darf, beabsichtigt die Regierung auch dem Tiroler Landtage eine Regierungsvorlage zugehen zu lassen, durch welche die Erbauung von Localbahnen in ähnlicher Weise geregelt würde, wie dies in Steiermark infolge des Landesgesetzes vom 11. Februar 1890 bereits der Fall war.

Da wahrscheinlich schon die nächste Session des Tiroler Landtages sich mit dieser hochwichtigen Frage zu befassen haben wird, erschiene es der unterzeichneten Kammer für zweckdienlich, wenn noch vor dem Zusammentritte des Landtages seitens der in Verkehrsfragen maßgebenden Factoren ein Eisenbahnprogramm entwickelt und dem hohen Landtage zur entsprechenden Würdigung vorgelegt würde.

Hiezu berufen erscheinen uns in erster Linie die Handels- und Gewerbekammern, der Landesculturrath, sowie der Verband jener Corporationen, deren Bestrebungen auf die Hebung des Fremdenverkehrs gerichtet sind.

Das Botum dieser Körperschaften, die alle hier in Betracht kommenden Interessen zu vertreten haben werden, dürfte jedenfalls eine Bedeutung erlangen, die in Absicht auf die Förderung des Localbahnbauwesens nicht unterschätzt werden kann.“

Daß dieser Schritt kein verfehlter war, und daß die Intention des Kammer-Präsidiums einem allseitig vorhandenen Wunsche entgegenkam, sich einmal klar über Verkehrsfragen auszusprechen, ergibt sich aus der Thatsache, daß alle Corporationen zu diesem Schritte gerne ihre Zustimmung gaben und ihre Vertreter zu der in Bozen am 23. April im Sitzungsjaale der Handels- und Gewerbekammer abgehaltenen Enquete entsendeten.

Möge das Ergebnis dieser Berathungen, welches in dem folgenden Protokolle niedergelegt ist, an maßgebender Stelle eine gebührende Würdigung finden und so einigermaßen dazu beitragen, ein Werk zu schaffen, das wie kein anderes die Interessen des Landes zu fördern geeignet erscheint.

### Das Präsidium der Handels- und Gewerbekammer in Innsbruck

im Mai 1894.

**Anton Schumacher,**  
Präsident.

**Dr. Kofler,**  
Secretär.