

Osttiroler Heimatblätter

Heimatkundliche Beilage des „Osttiroler Bote“

30. Jahrgang

Donnerstag, 28. Oktober 1971

Nummer 10

Hans Waschglar:

Hundert Jahre Pustertalbahn

Am 20. November 1871 wurde die Bahnlinie Villach—Franzensfeste dem Verkehr übergeben. Zwei wichtige Nord-Süd-Linien, der schon bestehende Teil der Südbahn und die gleichfalls schon 1867 fertiggestellte Brennerbahn, sollten durch diese Strecke miteinander verbunden werden.

Mit diesem Bahnbau war der erste bedeutende Schritt in Richtung auf das beginnende technische Zeitalter auch in unserer engeren Heimat getan. Nicht nur das Verkehrswesen hat die Technik seither grundlegend verändert, sondern sie ist in allen Belangen unseres Daseins wirksam geworden; in welcher unwahrscheinlich hohem Maß dies der Fall ist, wird uns kaum mehr bewußt, weil wir das Leben ohne Technik nur vom Hörensagen und nicht vom Erleben her kennen. Wir können uns daher wohl auch keine klare Vorstellung davon machen, wie die Inbetriebnahme des Eisenbahnverkehrs unsere Vorfahren vor hundert Jahren im innersten Wesen beeindruckte und zum Teil lebhaft erwartung, zum anderen aber heftige Ablehnung hervorrief. Dies alles ist längst Vergangenheit; heute kann uns selbst ein Mondspaziergang oder sogar ein interplanetarer Flug nicht aus der Fassung bringen, weil wir wissen, daß der Technik alles zuzutrauen ist.

Um die Vorgeschichte der Pustertalbahn kurz zu beleuchten, folgen einige Zitate aus der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“, aus Bauberichten und aus den „Historischen Mitteilungen“. Für die Zurverfügungstellung dieser zeitgenössischen Dokumente danken die „Osttiroler Heimatblätter“ der Bibliothek der Generaldirektion der ÖBB.

Die „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ zitiert aus dem Geschäftsbericht der Österr. Südbahn, 1868:

„Als künftig zu bauen bezeichnet der Bericht folgende Bahnen: 1) St. Peter — Fiume, 7,4 M; 2) Villach — Brixen, 26,8 M (gemeint sind österr. Meilen; 1 M = 7.694 m; d. Sch.). Zum Bau beider Bahnen — bei Eintritt gewisser Bedingungen und mit Subvention der Regierung — war die Gesellschaft

durch die ursprüngliche Concessionsurkunde verpflichtet; derselbe ist durch die neuesten politischen Ereignisse zu einem dringenden Bedürfnis gemacht, zumal der Bau der zweiten Linie, welche die ganz isolierte Tiroler Bahn mit den übrigen Linien des österreichischen Netzes verbinden würde. Die Vorarbeiten sind bereits vollendet, aber die Bedingungen der Ausführung sind noch nicht vereinbart, da die früheren Bedingungen der Gesellschaft nicht mehr convenieren“.

Aber schon in der gleichen Nummer heißt es:

„Das Handelsministerium hat unterm 18. vorigen Monats auf Grund der bis 20. April d. J. stattgehabten politischen Begehung der Trace für die Theilstrecke Villach—Lienz der Linie Villach—Franzensfeste den Verwaltungsrath der Südbahn-Gesellschaft zur Inangriffnahme der gedachten Theilstrecke ermächtigt. Wie das „Österr. C. Bl.“ hört, hat die Südbahn-Gesellschaft alle Vorbereitungen getroffen, um den Bau der Theilstrecke Villach—Sachsenburg sogleich in Angriff zu nehmen“.

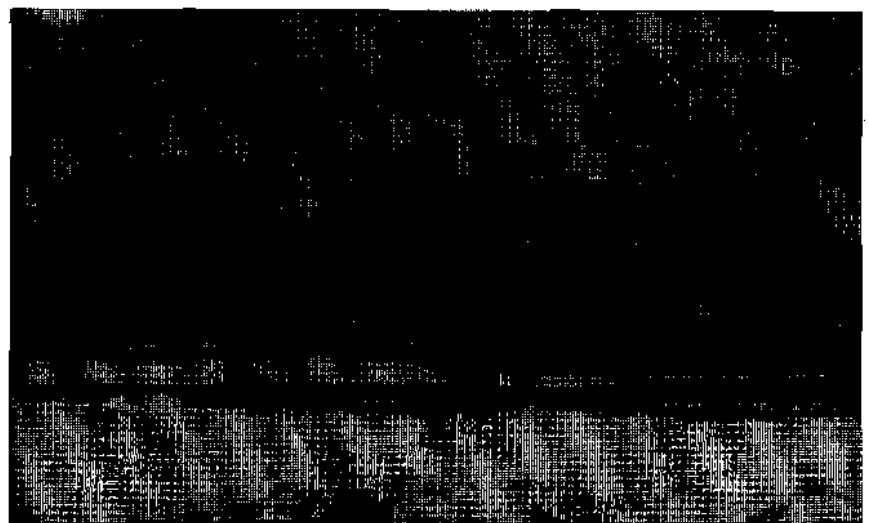
Dieselbe Zeitung, 1869:

sich, die Linie Villach—Franzensfeste bis „... die Südbahngesellschaft verpflichtet zum 1. September 1872... fertig zu bauen und in Betrieb zu setzen“.

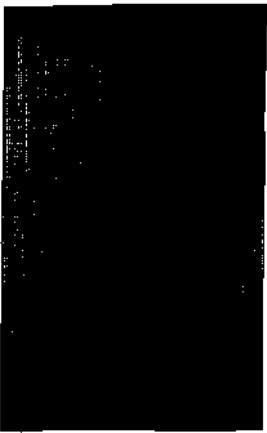
Dieselbe Zeitung 1870:

„Der Bau-Unternehmung der Theilstrecke Villach—Lienz wurde im Laufe des November die weitere ausgesteckte Linie der ca. 2,7 Meilen langen Strecke von Sachsenburg bis Grefenburg übergeben. In der Strecke Villach—Spittal wurden die Erdarbeiten von ca. 400 Arbeitern und 30 Fuhrwerken trotz des heftigen Schneefalles fortgesetzt und bei 25.000 Schachtrüthen Erdbewegung vollbracht, so daß die Gesamtleistung der auf dieser Strecke ausgeführten Erdarbeiten 34.100 Schachtrüthen beträgt“.

„Villach—Franzensfeste, 27,67 Meilen = 209,14 km lang. Der Unterbau wird für ein Geleise hergestellt, die Grundeinlösung erfolgt für zwei Geleise. Das Terrain ist bis auf ca. 10 Meilen bereits erworben und ist der Erwerb im Allgemeinen schwierig und kostspielig. Das Baukapital ist im Ganzen



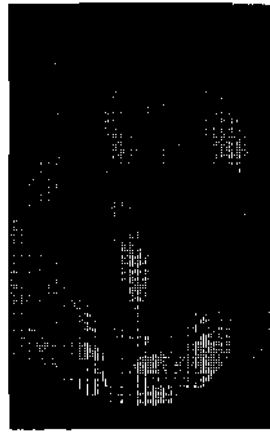
Die erste Lokomotive der Bahnlinie Villach—Franzensfeste im Bahnhof von Lienz, links der Turm der Spitalskirche



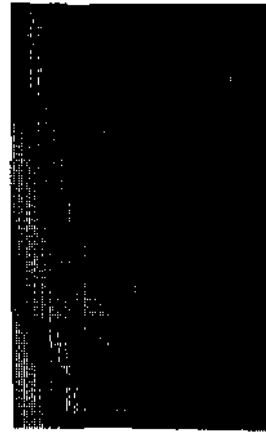
Josef Lugsch



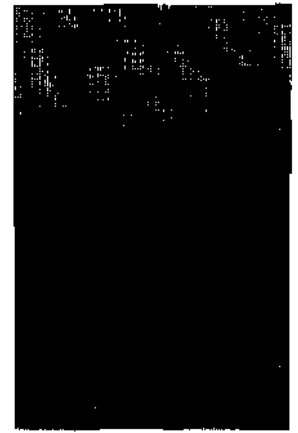
Michl Choholka



Peter Gandler



Rnp Holzlar



Johann Rich

Die Lokführer der ersten Lokomotive der Pustertalbahn; Bilder aus dem Nachlaß des Lokführers Peter Gandler, zur Verfügung gestellt von Frau Mena Gandler.

zu 20,120.000 Thaler oder pro Meile 730.000 Thaler veranschlagt".

„Bemerkungen über besondere technische Schwierigkeiten: Übergang der Bahn vom Eisackthal in das Rienzthal, vermittelt einer Eisenconstruction. Brückenlänge: 4 Öffnungen a 163' Lichtweite, 2 Öffnungen a 75' Lichtweite, 1 Öffnung a 158' Lichtweite. Höhe über der Thalsole 180 Fuß. 4 Tunnels im Rienzthal von 1.000, 185, 385 und 470 Fuß Länge. 5 eiserne Gitterbrücken im Drauthale und zwar: 2 Brücken bei Oberdrauburg über den Draußuß von 210' und 2 Öffnungen a 100' Lichtweite. Über den Iselluß 128' Lichtweite. Über den Mößlfluß 2 Öffnungen a 88,5' Lichtweite, über den Lieserfluß (sollte wohl Lieserfluß heißen; d. Sch.) 168' Lichtweite".

Dieselbe Zeitung 1871:

„Die Genehmigung des Mellenzeigers der im Bau befindlichen Südbahnlinien Villach — Franzensfeste und St. Peter — Flume ist erfolgt. Die wirklichen Entfernungen betragen in Meilen von der Mitte des Stationsplatzes Villach bis zur Einmündung in die Brennerbahn und zugleich Militärhaltestelle Franzensfeste 27,778 Meilen.

„Österr. Südbahn: Eröffnung der Pusterthalbahn: Die Eisenbahnlinie Villach — Franzensfeste ist bereits schon so gut wie vollendet. Die Brückenproben auf der Strecke von Villach bis Lienz werden in einigen Tagen beginnen, und man kann mit Grund vermuten, daß die Linie von Lienz bis Franzensfeste der technisch-polizeilichen Untersuchung nächstens unterworfen werde

Die Strecke Villach — Lienz (13,75 M.) wurde bereits am 6. Oktober fahrbar, während jene von Lienz nach Franzensfeste (14 M.) am 25. Oktober fahrbar sein wird, und die Eröffnung der ganzen Pusterthalbahn von Villach bis Franzensfeste für den Personen- und Sachenverkehr noch Mitte November d. J. zu erwarten ist. Nur in Folge der während der Bauausführung von der Südbahn-Gesellschaft getroffenen baulichen Dispositionen, der sehr bedeutenden Geldopfer, die sie der Forcierung des Baues dieser Linie zuwendete, und der außerordentlichen Leistungen der Bauunternehmung der Strecke Lienz — Franzensfeste, Hügel, Sager und Angermaun, konnte diese unerwartet frühe Eröffnung nächstens unterworfen werde".

„Die Südbahn hat gestern den ersten Zug der Pusterthalbahn von der Festung Franzensfeste nach Villach abgehen lassen; diese Bahnstrecke wird am 15. d. M. dem Verkehr übergeben. An diesen Tagen wird auch auf sämtlichen Linien der Südbahn ein vereinfachter Tarif eingeführt".

„Nach der Mitteilung der General-Direction der Österr. Südbahn-Gesellschaft ist die 27,78 Österr. Meilen lange Bahnstrecke Villach — Franzensfeste, durch welche die Linie Wien — Triest mit der Tiroler Linie Kufstein — Innsbruck — Trient usw. verbunden wird, mit den Stationen Villach, Gummers, Paternion-Feldstritz, Rothenhorn, Spittal a. d. Drau, Sachsenburg, Kleblach-Lind, Greifenburg, Dellach, Oberdrauburg, Nikolsdorf, Dölsach, Lienz, Thal, Abfallersbach, Sillian, Innichen, Toblach, Niederdorf, Welsberg, Olang, Bruneck, Ehrenburg, Vintl, Mühlbach und Franzensfeste am 20. November d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden".

Dazu schreibt Ignaz Konta in der „Geschichte der Eisenbahnen": „Die Pusterthalbahn Villach — Franzensfeste durchzieht ein an Naturschönheiten reiches Gebiet. Sie trägt in der Strecke Villach — Lienz den Charakter einer Thalbahn, von Lienz bis Franzensfeste hingegen ausgesprochen den einer Gebirgsbahn.

Das Neigungsverhältnis der Villach — Lienz Strecke übersteigt nicht 1:200, während auf der Lienz — Franzensfester Strecke Steigungen bis 1:40 vorkommen.

Von Villach bis Lienz verläuft die Bahn in dem von mächtigen Bergen umschlossenen Thale beinahe durchaus am linken Ufer der Drau. Hier waren sehr bedeutende Uferschutzbauten notwendig. An größeren Objecten kommen in dieser Theilstrecke sieben Gitterbrücken vor, worunter die über den Lienzfluß bei Spittal (die Lieser bei Spittal a. d. Drau) und über die Drau bei Oberdrauburg die bedeutendsten sind.

Von Lienz aufwärts läuft die Linie anfänglich noch im Thale, bis sie vor Lienz die Lehne erreicht und mit einer Steigung von 1:40 durch die Gebirgsschlucht bei Abfallersbach geführt wurde. Die Bahn übersteigt sodann die Drau, wird bis Unter-Vierschach am rechten Ufer derselben geführt, geht hier abermals auf das linke Ufer über und erreicht bei Toblach die Wasserscheide zwischen der Drau und der Rienz. Von hier

geht die Bahn in der Thalsole der Rienz bis Welsberg und sodann an der Lehne bis Bruneck, vor welchem Orte die Rienz mittels eines Viaductes übersetzt wird.

Von Bruneck bis Mühlbach den Charakter einer Thalbahn tragend, verläßt die Linie unterhalb des letztgenannten Ortes das Rienzthal und biegt über die sogenannte Schabserhöhe in das Eisackthal ein, wo sie endlich nach der Übersetzung des Eisack und nach Passirung der äußeren Forts der Festung Franzensfeste in die Brennerbahn einmündet.

In der Strecke Lienz — Franzensfeste kommen an bedeutenderen Objecten fünf Tunnels und sieben Gitterbrücken vor. Unter den Tunnels sind der Lamprechtsburger Tunnel unter den Ruinen der gleichnamigen Burg bei Bruneck, 300 m lang, und der Ochsenhügel-Tunnel bei Schabs, die hervorragendsten. Die größten Gitterbrücken sind jene bei der Übersetzung des Eisack bei Franzensfeste mit sieben Öffnungen, der Viaduct beim Ausgang aus der Franzensfeste mit sechs Öffnungen, die Wallerbach-Brücke bei Mühlbach und endlich die Rienzübersetzung bei Percha. Aus strategischen Rücksichten mußten die Gitterbrücken vor und hinter der Franzensfeste zum Einziehen eingerichtet werden.

Die Strecke Lienz — Franzensfeste enthält auch mehrere gewölbte Brücken von größerer Spannweite, unter denen jene über den Furkelbach bei Olang hervorzuheben ist. In dieser Strecke waren ferner auch längs der Drau und Rienz Uferschutzbauten und Flußcorrectionen von bedeutendem Umfange nöthendig".

Schon knapp 11 Jahre nach der Betriebsaufnahme, nämlich im Herbst 1882, suchte ein verheerendes Hochwasser das Oberpustertal heim und richtete an der Bahnlinie schwerste Schäden an. Noch ärger wurde die Strecke Spittal a. d. Drau — Innichen im September 1885 betroffen; an 57 Stellen war sie unterbrochen, und ihre Instandsetzung nahm Monate in Anspruch. Kaum aber waren die vordringlichsten Arbeiten beendet, brach im August 1886 neues Unheil über Osttirol herein und wieder wurde die Pustertalbahn schwer in Mitleidenschaft gezogen. Siehe hiezu die Bilder der folgenden Seite!



1

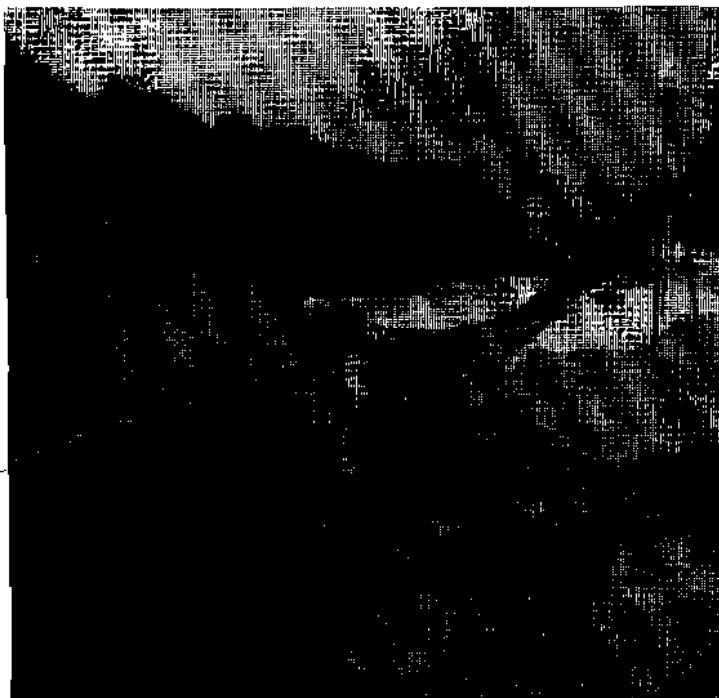


3

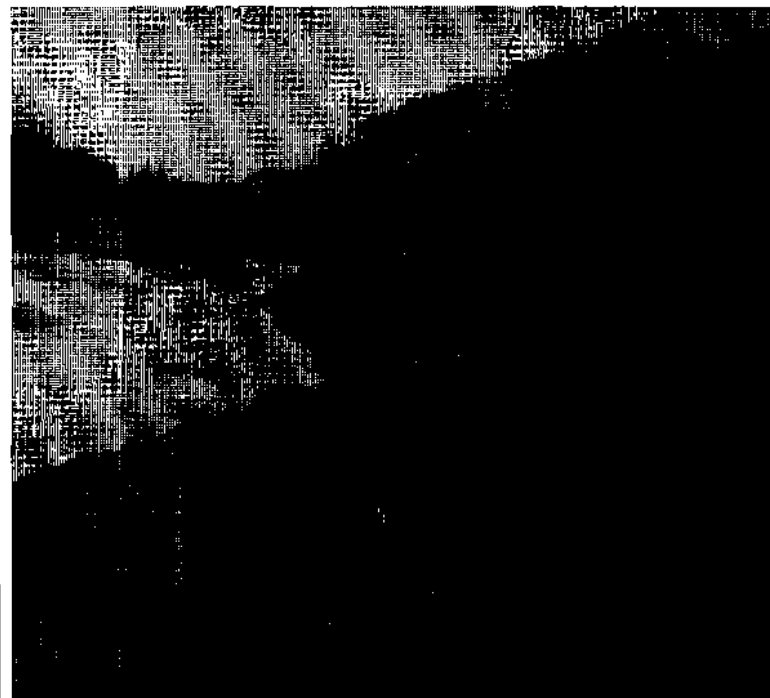


2

**Hochwasserschäden an der Bahnlinie
im Pustertal im Herbst 1882 (1, 2, 3)
und im Herbst 1965 (4, 5)**



4



5

Olga Lamp:

Die Grundablösen für den Bahnbau im östlichen Pustertal nach den Verfachbüchern der Gerichte Lienz und Sillian

Vor hundert Jahren nahm das Pustertal endgültig Abschied von den trauten Posthornweisen, denn auf eisernen Wegen kam eine neue Zeit dahergebraust und brachte Ungesahntes mit sich. Ein Jahr zuvor hatten die Grundablösen für den Bahnbau begonnen. Da die k. k. priv. Südbahngesellschaft gut zahlte, gaben damals die meisten Besitzer für die projizierte Trasse gerne etwas Grund her, aber nicht alle. Im Gerichtsbezirke Lienz war es Johann Oberhübner, welcher die größte Grundfläche zur Verfügung stellte. Das abgetretene Stück umfaßte den Löwenanteil des einstigen Hofgartens, der über das heutige Bahnhofgebäude hinweg bis zur Drau reichte.

Weiters sei vermerkt, daß es 1870 in den Landgemeinden noch vielfach „Kreuzschreiber“ gab. Für diese scheint bei Ablösungsverträgen und Quittungen ein Namensschreiber auf. Grundablösungskommissär war der Innsbrucker Rechtsanwalt Dr. Karl Felderer, Aktuar (Gerichtsschreiber) Adolf Kupferschmid.

Table with multiple columns: Owner/Type of Real Estate, Ablösungsbetrag in Gulden (G) and Kreuzer (K) s. W., and amounts in fl and x. Includes sections for Nörsach, Nikolsdorf, Lengberg, Dölsach, Görttschach-Gödnach, Stribach-Görttschach, and Nussdorf.