

# Osttiroler Heimatblätter

Heimatkundliche Beilage des „Osttiroler Bote“

Nummer 2

Donnerstag, 28. Feber 1991

59. Jahrgang

Josef Steiber:

## Der Bau der Pustertalbahn

Nach der Eröffnung der Eisenbahnlinien Kfnstein—Innsbruck (11. November 1858) und Innsbruck—Brenner (25. Juni 1865) konnte nur über Bayern mit der Eisenbahn die Hauptstadt der Monarchie erreicht werden. Bereits am 23. September 1858 — es war die Periode der Privatisierung der österr. Bahnlinien — wurde in der Concessionsurkunde die »K.K. privilegierte südliche Staats-, lombardisch-venezianische und central-italienische Eisenbahngesellschaft« beauftragt, eine Eisenbahnlinie von Villach nach Brixen zu errichten, »insoferne es die hohe Regierung« verlangt.

Der Verlust der Lombardei (10. November 1859 Friede von Zürich) führte zur Trennung der Eisenbahngesellschaft. Der Österreich betreffende Teil wurde in »K.K. privilegierte Südbahn-Gesellschaft« umbenannt. Durch die Ereignisse des Jahres 1866 (24. Juni Schlacht bei Custozza) bedingt, wurden Verhandlungen zwischen dem k.k. Handelsministerium und der Südbahn-Gesellschaft betreffend den Bau der Pustertalbahn aufgenommen. Mit Gesetz vom 20. Mai 1869 wurde der Bau der Eisenbahnlinie Villach — Franzensfeste und St. Peter — Fiume verordnet. Statt Brixen wurde Franzensfeste als Ab-

zweigbahnhof gewählt. Die Südbahn-Gesellschaft erreichte durch Verhandlungen mit dem Staatsamt günstige Bedingungen: Ein Drittel der Baukosten wurde vom Staat in Halbjahres-Raten ab 1. Jänner 1870 bezahlt, jährlich wurde ein 5prozentiger Reinertrag der Bausumme (in Silber) vom Staat garantiert. Als Baukosten-Durchschnittsbetrag pro Meile (7.670 km) wurden 1.250.000 Gulden ö. W. festgesetzt. Im Übereinkommen vom 27. Juli 1869 wurde der Betriebsbeginn auf der Strecke Villach — Franzensfeste mit 1. September 1872 vereinbart. Weiters wurde laut Übereinkommen die Südbahn ermächtigt, zur Kapitalbeschaffung eine Anleihe aufzulegen, deren Verzinsung und Amortisierung vom Staate garantiert wurden, daneben wurde eine neunjährige Einkommensteuerbefreiung gewährt.

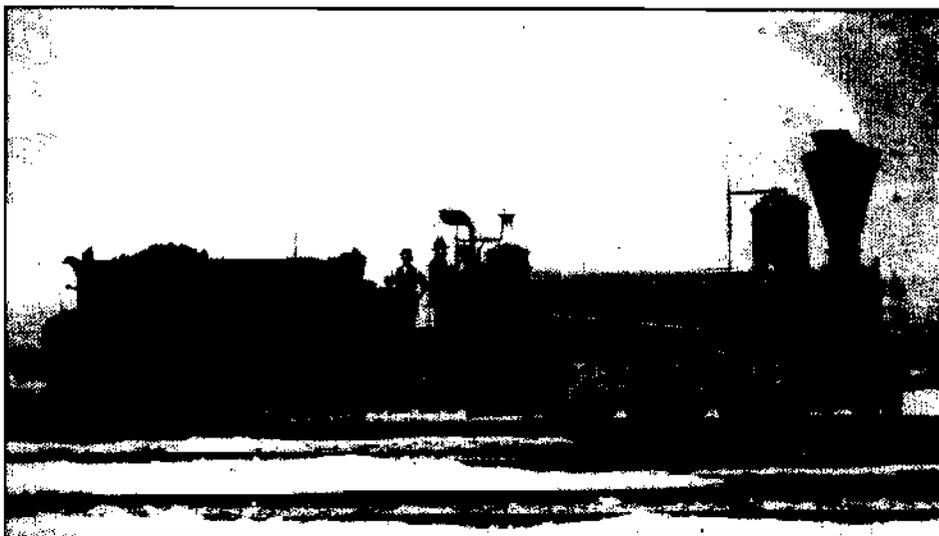
Mit dem Bau der Eisenbahnstrecke Villach—Lienz wurde die Fa. E. Gonin & Comp. betraut, die Pustertalbahn Lienz — Franzensfeste wurde der Fa. Hügel, Sager und Angermann, München, im Generalaktord übergeben. Die technische Gesamtleitung lag in den Händen des Baudirektors der Südbahn-Gesellschaft Ing. Karl Prenninger. Ihn zur Seite standen Ing. Flattisch für Ober-

bau und Hilfsbauwerke, Ing. Carl Viehkind (Hochbau-Strecke Villach—Dölsach), Ing. Heller (Hochbau Thal—Franzensfeste); für den Bf. Lienz und die umfangreichen Hochbauten des Heizhauses war Ing. Josef Kreibisch verantwortlich. Die Bauleitung war in Lienz und Bruneck stationiert.

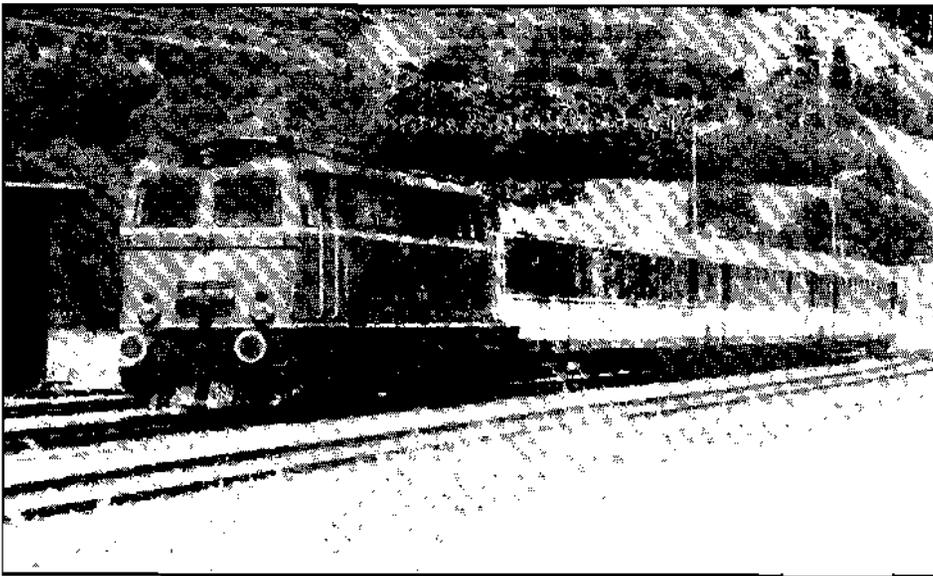
Im Oktober 1869 begann man auf der ganzen Strecke Baracken für Arbeiter zu errichten. Der Spatenstich erfolgte im November, mit dem Bau des Lamprechtshurger Tunnels wurde bereits im Oktober begonnen. Am 16. November 1869 schreibt der »Tiroler Bote«: »In Bruneck kommen bereits täglich viele Arbeiter an, als Maurer, Schmiede, Zimmerleute, Wagner n. dgl.« Der größte Teil sind Tagelöhner, die vom Morgengrauen bis in die Dunkelheit arbeiten werden. Neben den Bewohnern des Pustertales zog der Bahnbau auch viele Arbeiter — besonders aus Italien — an, sogar Menschen aus der Ostregion der Monarchie fanden hier Arbeit. Am 2. Dezember 1869 lesen wir: »Das Personale der Bahnbau-Unternehmung wächst immer mehr zu, ebenso kommen Subunternehmer und Spekulanten, besonders viele Italiener an und gehen wieder ab«.

Der Winter 1869/70 trifft die Arbeiter besonders hart. »Im Pusterthal ist schon längst der Winter mit großen Schneemassen und mit allen seinen Leiden eingekehrt«. Die Arbeiter auf der Strecke Bruneck—Lienz kommen deshalb um die Weihnachtszeit fast zum Stillstand. Silvester 1869: »Seit 30 Jahren soll kein so starker Schneefall stattgefunden haben. Das Sonderbare dabei ist, daß die Masse des Schnees in der Richtung Mühlbach—Lienz im progressiven Verhältnis zunimmt«. In Lienz betrug die Nenschneehöhe 7 Schuh (ca. 2 m!), Dächer wurden eingedrückt und Hütten brachen zusammen.

Um die Transportwege möglichst kurz zu halten, wurden entlang der Bahnstrecke Steinbrüche eröffnet. So wurden z. B. für die Hochbauten in Lienz am Tristacher See heute der Parkplatz vor dem Hotel »Tristacher See« — die Steinblöcke gebrochen und über den Seeweg nach Lienz geliefert: »Auch an den stillen Ufern des Tristacher Sees steht schon eine Bahnhütte, und sobald es Witterungs- und Bodenverhältnisse gestatten, wird dortselbst mit großen Steinsprengungen begonnen.« (16. Feber 1870). Auch die



Die erste Dampflokomotive mit einem eigenen Tender in Lienz um die Jahrhundertwende. Lokführer und Heizer waren, wie ersichtlich, den Witterungsunbilden frei ausgesetzt. Der Dampflokbetrieb endete auf der Strecke Spittal—Innichen im November 1963.



Ein Korridorzug mit der Diesellok der Baureihe 2043: 1.500 PS, bis 110 km/h. Im Bahnhof Lienz standen zur »Diesellokzeit«, also von 1963 bis 1989, 20 Dieselloks. heute sind es noch vier.

Bauhölzer und Schwellen wurden aus den benachbarten Wäldern — möglichst von der Schattseite — gewonnen. Die Schwellenhölzer wurden (unlichst bei abnehmendem Mondschein gehackt; man erhoffte dadurch, die Lebensdauer wesentlich zu erhöhen. Im Bereich Lienz (Oberdrauburg bis Abfaltersbach) übernahm die Fa. Dapra die Schwellenbeschaffung. Die großen Schneemassen erschwerten nicht nur die Lieferung der Schwellen, auch Lawinen gefährdeten den Transport außerordentlich. So gelobte man während des Winters 1869/70, wenn man die Hölzer ohne Unfall ins Tal brächte, im Kühbodental ein Kreuz aufzustellen. Das Kreuz, das »Dapra Kreuz«, steht heute noch am Wallfahrtsweg nach Maria Luggan.

Ende Febr 1870 arbeiteten von Lienz nach Bruneck (75 km) 966 Tagelöhner, 281 Professionisten mit 58 Pferden und 500 Karren. Im September 1871 standen allein zwischen Welsberg und Toblach (17 km) 1.400 Arbeiter im Einsatz. Bereits im März hatte man 2.000 m Hilfsgleise verlegt, die mit den Baustellen wanderten, und ohne Maschinen ein unwahrscheinlich großes Arbeitspensum erbracht: 49.500 Schachtrüthen (ca. 170.000 m<sup>3</sup>) Erdreich und Gestein waren nur mit Karren verlagert worden. Eine lange Regenperiode im Mai brachte Hochwasser, führte zu Vermurungen und großen Problemen besonders bei Fundamentierung der Brückentragwerke. Darüberhinaus erkrankten Arbeiter an Typhus, einige starben. Am 23. August 1870 waren zwischen Olang und Bruneck nur mehr die Schienen zu verlegen. Die Brücke über die Rienz bei Percha und zwei kurze Tunneln konnten bereits befahren werden. März 1871 waren schon die wesentlichsten Uferschutzbauten an der Rienz und Drau sowie bei den Seitenbächen errichtet, wobei auch Flußbettkorrekturen erforderlich waren. Bis August 1871 hatte man auf der Strecke Lienz—Franzensfeste 16 Gitterbrücken mit über 20 m Spannweite und fünf Tunneln, der Lamprechtsburger Tunnel ist mit 340 m der längste, fertiggestellt. Die Strecke Lienz—Franzensfeste (»13,97 Meilen, kleinster Krümmungsradius 900 Fuß«) zählte 21 »Zwischenstationen« und zwei Haltestellen, bzw. »Ausweichen«.

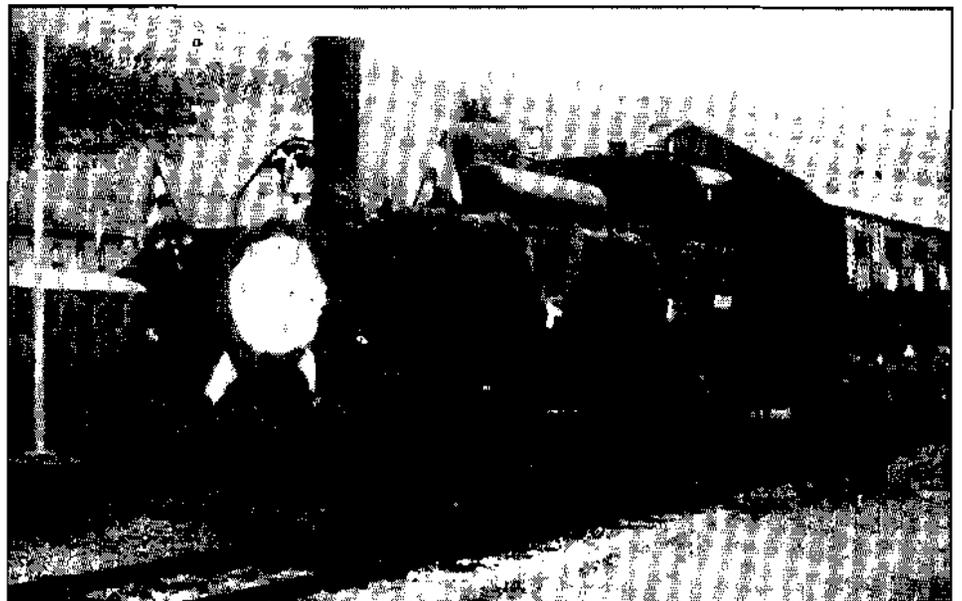
Obgleich die Verlegung eines zweiten Gleises nie geplant war, wurden laut Verordnung die Grundeinlösen für eine zweigleisige Strecke durchgeführt. Die Grundablösen brachten sowohl für die Grundeigentümer als auch für die Südbahn Gesellschaft große Probleme. Die Bezirksgerichte Lienz, Sillian, Welsberg, Bruneck und Brixen schrieben die Aufforderung aus, die Rechtsansprüche innerhalb 90 Tagen beim Südbahn-Grundeinlösenkommissär Wenzl Sommer geltend zu machen. Nicht immer war man mit den gebotenen Preisen einverstanden. Es kam zu gerichtlichen Schätzungen, die teilweise noch wesentlich niedrigere Werte (200 bis 500 Gulden) ergaben als die von der Südbahn gebotenen Abfindungspreise. Die genauen Flächenmaße der einzulösenden Grundstücke wurden erst nach Vollendung des Baues festgestellt, denn falls sich während des Baues der Bedarf einer größeren Fläche ergeben sollte — es waren einige Umtrassierungen erforder-

lich — wurde keine neuerliche Einlöseverhandlung angeschlossen. Es wurden dann die bereits vereinbarten Preise bezahlt. »Die Abfindungspreise sind natürlich nach Verhältnis und Beschaffenheit der Gründe sehr verschieden und es läßt sich hierüber näherungsweise sagen, daß für daige Gegend Einheitspreise von ca. 2 fl für Weide und 3 fl für Wiesfeld ohne sogenannten Unfg angenommen sind«. Durch geschickte Verhandlungen erreichten Bauern aber teilweise den dreifachen Preis. Die Südbahn-Gesellschaft zahlte für Grundeinlösen 3,1 Mio Gulden.

Technisch das schwierigste Bauwerk war die Fachwerkbrücke bei Franzensfeste. Sie war beim Bau die zweithöchste auf gemauerten Steinpfeilern ruhende Brücke der Welt; sieben Brückenfelder hatten eine Gesamtlänge von 207 m mit einem größten freien Lichtraum von 77 m über den Eisack. Da die Gleistrasse durch die Franzensfestung führte, wurden aus militärischen Gründen die beiden Brückenendfelder verschiebbar gelagert. Zur Belastungsprobe kamen am 9. November 1871 sechs der größten »Gebirgslokomotiven, die meisten Baujahr 1871« der Südbahn von Marburg nach Franzensfeste. »Es sind ganze Ungethüme — und mancher Bauer wäre vor Furcht über ihr Getöse um keinen Preis in ihre Nähe zu bringen«.

Nicht immer ging es beim Bau der Bahn friedlich zu. So wird am 18. Oktober 1870 von Sillian berichtet: »Trotz der vielen hier sich aufhaltenden fremden (oder ital.) Eisenbahnarbeiter weiß man von besonderen Excessen oder Unglücksfällen nicht viel zu erzählen, doch geschah es, daß vor kurzem ein Bauer von der Gemeinde Strassen zu Hause in nächstlicher Zeit angefallen, stark verwundet und beraubt wurde. Der Täter wurde gefaßt«. Im November 1870 geschah bei einer Rauferei in Anras ein Iotschlag. Dem Eisenbahnarbeiter Isidor Martl aus Landeck wurde von einem Bauernburschen mit einem Knüttel der Schädel zertrümmert. »Man glanhte, er gehöre zur Gegenpartei italienischer Arbeiter«.

Aber auch Unfälle mit tödlichem Ausgang geschahen, so erinnert heute noch ein Mar-



Jubiläumzug »100 Jahre Pustertalbahn«, der am 14. November 1971 von Lienz nach Franzensfeste fuhr und dabei in den Stationen des Osttirolischen wie Südtirolischen Pustertales von Honoratoren, Musikkapellen, hunderten Schaulustigen stürmisch begrüßt wurde. Die Lok stammt etwa aus der Zeit des Ersten Weltkrieges. Fotos: ÖBB-Archiv



Die Eröffnungsfahrt mit einer Elektrolok auf der Strecke Spittal—Lienz erfolgte am 4. Dezember 1888. Die E-Lok der Reihe 1044 ist derzeit die stärkste der ÖBB mit 7.000 PS und bis 160 km/h.

terl, das ursprünglich bei der Dapra-Säge auf gestellt war:

»Hier ist am 18. Juni 1871 der 22½jährige Stofflersohn aus Leisach Anton Hochfichter beim Südhahn tödlich verunglückt.

Im Alter von 22 Jahren hatte die Bahn ihn überfahren. Es wollt' ihm leider nicht gelingen, auf's Trittbrett aufzuspringen. Die Räder beendeten den Lebenslauf, O Mensch gib acht, bestell' dein Haus, denn plötzlich ist es mit dir aus!«

Weiters geschah im November 1870 beim Liefern von Quadersteinen ein tödlicher Unfall. Ungeachtet der Warnungen fuhr Stephan Weiler zwischen Leisach und Mittewald mit seinem Fuhrwerk auf eine schadhafte über die Drau führende sogenannte »Schotterbrücke«. Die Brücke brach, Fuhrmann und Pferd mit Wagen stürzten in die Drau, die wegen starker Regenfälle Hochwasser führte. Der Fuhrmann verschwand in den Wassermassen, das Pferd konnte gerettet werden. Weiler wurde erst nach vier Tagen gefunden. Er hatte beim Unfall eine »nicht unbedeutende Geldsumme« bei sich, die beim Toten noch vollständig in den Kleidern aufgefunden werden konnte.

Der große Arbeitseinsatz — es wurden sogar Nachtschichten eingelegt — und die gewaltige Zahl an Arbeitern (bis zu 10.000) machten es möglich, daß der Fertigstellungs termin um 10 Monate unterschritten wurde. Nur »unbedeutende Arbeiten« mußten noch wegen Einbruch des Winters im Sommer 1872 geleistet werden.

Am 20. November 1871 konnte die Bahnlinie dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Als Festort wurde Lienz bestimmt; die Handelskammer Klagenfurt lud ein. Die Handelskammern Bozen und Innsbruck waren kaum vertreten. Der Kreis an geladenen Gästen war gering. »Die Eröffnung scheint sich ausschließlich auf kaufmännische und industrielle Kreise zu beschränken«. Die Süd-

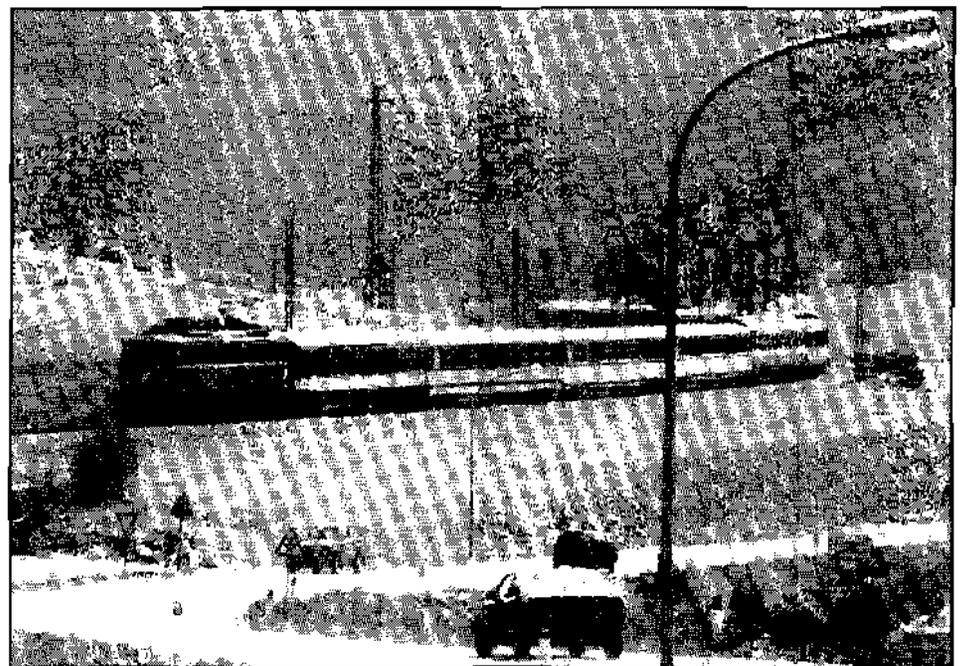
bahn Gesellschaft verteilte 20.000 Gulden an die Gemeinden für »Arme an der Bahnlinie«. In Lienz gestaltete sich die Eröffnung laut »Pustertaler Bot« zu einem Volksfest: »Schon am frühen Morgen zogen Scharen von Landlenten aus der Umgebung des Isel- und Drauthales nach Lienz, und wir fanden die Gasthäuser schon um 8 Uhr früh gedrängt voll. . . Der Bahnhof war von tausenden Menschen besetzt, inner und außer der Einfriedung wogte es auf und nieder und als der Zug nahte, konnte die Einzäunung dem Andrang nicht widerstehen und Krach auf Krach fielen die Sprossen«. Den Bahnhof Bruneck erreichte der Festzug erst zu mitternächtlicher Stunde; kein Wunder, daß nur mehr wenige Brunecker den Zug erwarteten.

Die Fahrtzeiten der Züge im ersten Betriebsjahr betragen: Villach—Lienz 3,18 Stunden; Lienz—Innichen 2,34 Stunden; Lienz—Bruneck 4,20 Stunden und Lienz—Franzensfeste 6,11 Stunden. Nicht ganz einfach war das Lesen der Fahrpläne, da die Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten nach »Prager- teilweise Römischer- bzw. Münchner Zeit« angegeben waren.

Über den Reisekomfort nach der Eröffnung der Strecke gibt der folgende Bericht kein erfreuliches Bild: »5. Dezember 1871, Bruneck. Seit drei Tagen haben wir 16 Grad Kälte. Mit dem Eisenbahnzuge kommen die Reisenden, besonders der 3. Wagenklasse, erstarrt an, und es gehört nicht zu den Unmöglichkeiten mehr, daß man, wenn die Kälte noch etwas zunimmt, einmal einige Passagiere als Leichen ausgewaggoniert. Bis Villach erhalten die Reisenden Warmeflaschen, dann müssen sie aber sehen, wie sie sich vor dem Frost zu schützen vermögen«. Trotzdem, die »Pustertalbahn« wurde von der Bevölkerung freudig angenommen. Für die Bezirke Lienz (»11.600 Seelen«) und Bruneck (»11.800 Seelen«) brachte sie wirtschaftlich einen gewaltigen Aufschwung. »Die ganze Welt wirft sich jetzt, seit die Bahn eröffnet ist, auf das Pustertal. . . Nicht leicht wird eine Landschaft in so kurzer Frist und mit solchem Nachdruck aus unbekannter Dunkelheit ins mitteleuropäische Hochlicht eingedrungen sein wie das lange, grüne, herrliche Pustertal«, schwärmt ein Reiseführer um 1890. Menschen aus ganz Europa entdeckten in den folgenden Jahrzehnten unsere Heimat.

Die Südbahn-Gesellschaft konnte mit Recht stolz auf ihr Werk sein. Ohne modernen Maschinenpark war in einer Traumzeit von nur 26 Monaten eine neue »Gebirgsbahnlinie« von 107 km Länge mit Steigungen bis 25 Promill fertiggestellt worden: unsere Pustertalbahn.

Am 14. November 1971 fuhr anlässlich des hundertjährigen Bestandes der Pustertalbahn ein Festzug von Lienz nach Franzensfeste.

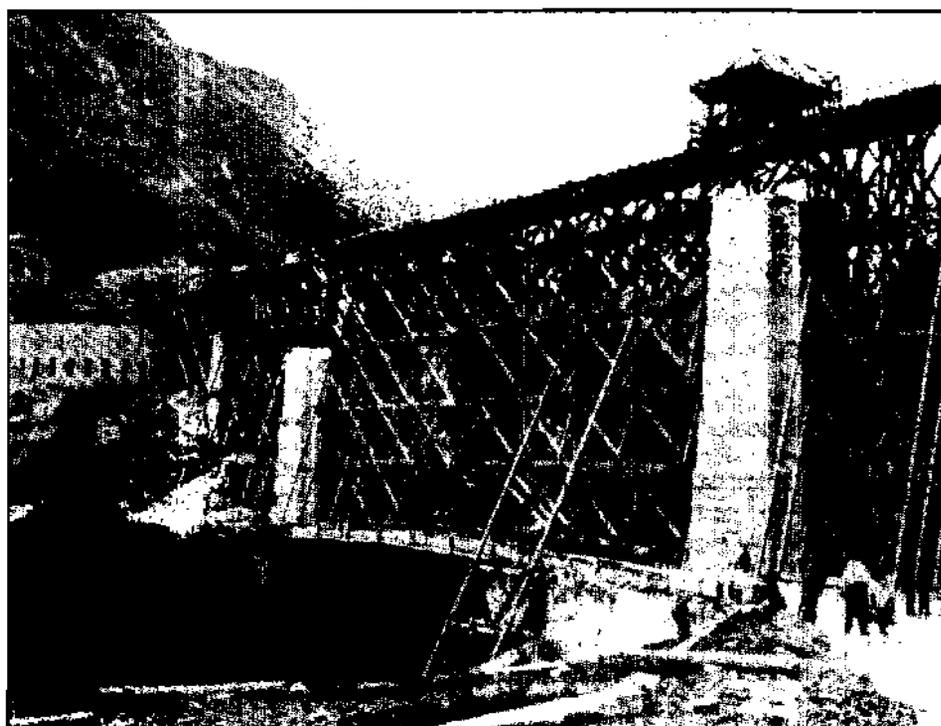


Der erste mit D-Lok geführte Zug auf der Fahrt von Lienz nach Innichen anlässlich der Meßfahrt am 11. Mai 1889. Foto: Elektrobauleitung Untendorf



Fotos vom Bau der Pustertalbahn (1870/71):  
 Bau der Station Innichen (oben links),  
 Tunneleinschnitt bei Bruneck (oben rechts),  
 Brücke bei Franzensfeste (Mitte),  
 Viadukt bei Bruneck (unten links),  
 Bahntrasse in der Lienzer Klausen (unten rechts).  
 »Schotterberg«.

Aus Strach »Geschichte der Eisenbahnen der Österr.-Ung.  
 Monarchie«.



Daß die Heimatblätter auch über  
 Osttirol hinaus von Bedeutung sind,  
 zeigt ein Schreiben des Alt-Land-  
 des-Konservators von Südtirol DDr.  
 Karl Wolfsgruber, in dem es heißt:

»Sehr geehrter Herr OSR Kolbitsch!  
 Für Ihren ganz ausgezeichneten For-  
 schungsbeitrag über Bannberg gebührt  
 Ihnen bewundernde Anerkennung  
 und herzlicher Dank! Für Brixen ist Ihr  
 Forschungsergebnis von großer Bedeu-  
 rung«.

