

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 66 (1948)
Heft: 28

Artikel: Das Schicksal der Reschen-Scheideck-Bahn
Autor: Lanser, Otto
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-56759>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Kalkulation einführen, mögen wir als mehr oder weniger kluge Wirtschaftler scheinbare Erfolge erzielen, aber wir lösen damit nicht unsere primäre Aufgabe, die uns als Menschen und Vorgesetzte unseren Mitmenschen gegenüber aufgetragen ist, und wir werden so mitverantwortlich für das Ueberhandnehmen wirtschaftsfeindlicher Tendenzen.

Das Schicksal der Reschen-Scheideck-Bahn

DK 625.1(436)

Im ersten Weltkriege wurden zur Versorgung der österreichischen Südfront mehrere Bahnlinien gebaut, bei denen es sich allerdings bloss um Stichbahnen handelte¹⁾. Erst die zu Ende 1917 begonnene Reschen-Scheideck-Bahn hätte auch eine Rolle im europäischen Verkehr gespielt, da sie eine neue Ueberschneidung des Alpenwalles in der Lücke zwischen Brenner und Gotthard gebildet hätte. Damit wäre Südtirol nicht allein eine zweite Verbindung mit Nordtirol gegeben, sondern seinen weltbekannteren Kurorten auch ein näherer Weg nach dem Westen Europas geöffnet worden. Darüber hinaus bestanden auch Pläne einer Fortsetzung über den Fernpass nach Norden (Garmisch-München) und mittels einer Durchbrechung des Ortlermassivs nach Süden, um dergestalt eine neue Verbindung von Süddeutschland nach Genua zu schaffen²⁾. Gleichzeitig sollte durch eine Abzweigung inntalaufwärts der Anschluss an das Rhätische Bahnnetz erreicht werden.

In der kurzen Zeit bis zum Zusammenbruch der Mittelmächte war es aber nicht mehr möglich, die technisch ausserordentlich schwierige Linie fertig zu stellen. Nach dem Kriege war infolge der Abtretung des Südtirols auf österreichischer Seite das Interesse an diesem Bahnbau erloschen, so dass das begonnene Werk unvollendet blieb. Der zweite Weltkrieg liess Tirol zunächst abseits von allen strategischen Interessen liegen; erst die Landung der Alliierten in Italien und der Austritt Badoglios aus dem Achsenbündnis schuf eine ähnliche Lage wie 1915 und liess den schleunigen Ausbau dieses Verkehrsweges als Nachschub- und Rochadelinie innerhalb der «Alpenfestung» geboten erscheinen. Hatte sich Oesterreich 1917 immerhin noch zugetraut, eine Vollbahn auf Grund älterer, sorgfältiger Planungen zu beginnen, so konnte es sich 1944 nur mehr um ein Provisorium handeln; bloss von Landeck bis Pfunds sollte eine Vollspurbahn — teilweise auch mehr feldmässiger Bauart — unter tunlichster Benützung der alten Trasse erstellt werden. Der überaus schwierige Anstieg durch die Finstermünzschlucht auf die Passhöhe hingegen sollte durch eine leistungsfähige, vierspurige Luftseilbahn und ausserdem durch einen Trolleybusbetrieb auf der hiefür an sich durchaus geeigneten, ausgezeichneten Kunststrasse ersetzt werden. Auf der langgestreckten Passhöhe und am Südabstieg nach Mals waren 1918 Bauarbeiten noch kaum begonnen worden; zwecks leichteren Anschmiegens an das Gelände sollte daher auch hier auf die Vollspur verzichtet werden.

Der Mangel an Bau- und Hilfsstoffen und die Kürze der Zeit bis zu dem sich schon abzeichnenden Zusammenbruch hatten diesmal noch weniger als 1918 Leistungen erlaubt, die für den endgültigen Ausbau einen Fortschritt bedeutet hätten. Das Bauziel wurde nicht mehr erreicht, und wieder stellt sich die Frage, was mit dem Torso zu geschehen habe. Seit 1918 haben sich Wirtschaft und Fremdenverkehr des tirolischen Oberinntals wesentlich entwickelt, so dass heute auch der Bau einer Stichbahn von Landeck bis etwa Pfunds schon sinnvoll erschiene. Das Abkommen zwischen Italien und Oesterreich lässt aber auch eine Verdichtung der Wirtschaftsbeziehungen zwischen Nord- und Südtirol erhoffen, die durch einen Ausbau der Reschenbahn gefördert würden.

Seit 1918 ist in der Schweiz durch Vollendung der Furka-Oberalp-Bahn ein durchgehender Schmalspurstrang vom Wallis bis ins Unterengadin entstanden, der jedoch dort blind endigt. Eine Fortsetzung zu den Fremdenverkehrsgebieten des Arl-



Ferrara, Palazzo dei Diamanti (Inneres schwer beschädigt)

bergs, der Oetztaler Alpen und nach Innsbruck könnte beiden Teilen Vorteile bringen. Darüber hinaus besteht aber auch ein «Eckverkehr» Südtirol-Schweiz, dem man seinerzeit z. B. durch das Projekt einer Ofenpassbahn entsprechen wollte; die Reschenbahn mit einer Abzweigung nach Schuls vermöchte ihm aber ebensogut oder noch besser zu dienen.

Die Ostalpen werden von zwei grossen Längstalfurchen je im Norden und im Süden des Hauptkammes durchzogen; die nördliche Walensee-Arlberg-Inntal-Salzachtal wird von der Hauptlinie Zürich-Wien benützt; die den südlichen Längstalg Drau-Rienz-Eisacktal-Vinschgau durchziehende Bahnlinie endigt jedoch derzeit genau so stumpf im Westen (bei Mals), wie die schweizerische Alpenlängsbahn im Osten (in Schuls). Die Reschenbahn mit der Abzweigung nach Schuls würde beide miteinander verknüpfen. Anstatt einen neuen Weg für den Verkehr quer über die Alpen zu bilden, für welche Rolle der Reschenbahn aber doch manche Voraussetzungen fehlen, bestünde dann ihre Bedeutung in ihrer Funktion als Mittelglied einer inneralpiner Ost-West-Linie, die fast alle grossen Fremdenverkehrsgebiete der Alpen geradezu der Reihe nach auffädelt: Wien-Semmering-Kärntner Seengebiet-Dolomiten-Meran-Unter- und Oberengadin-Gotthardgebiet-Wallis.

Dipl. Ing. Otto Lanser, Imst (Tirol)

Kriegsschäden am italienischen Kunstgut

Von Dr. ALBERT SAUTIER, La Forcla d'Evolène

DK 7(45)

Ferrara

(Schluss von Seite 339)

Man wundert sich, wo Italien all das Papier zu seiner Wahlpropaganda hernimmt. Kein alter schöner Bau wurde verschont, und die Plakate kletterten bis auf die Turmspitzen. Um meine Aufgabe gewissenhaft zu erfüllen, hätte ich erst die Denkmäler aus ihren Papierhüllen herauschälen müssen. Immerhin sah man leider genug, um festzustellen, dass Ferrara, die Stadt von Borso, Ercole und Alfonso d'Este, Ariosti und Tasso, neben Florenz und Venedig das bedeutendste Kulturzentrum der italienischen Renaissance, durch den Krieg kaum weniger gelitten hatte als etwa Vicenza oder Ravenna. Auch hier gestattete das flache Alluvialgebiet des Podelta nicht die Anlage von bombensicheren Unterständen. Der einzige zuverlässige Zufluchtsort war das Burgverliess, in dem, der Legende nach, Ugo d'Este und Parisina Malatesta, Sohn und zweite Gemahlin des Markgrafen Niccolò III., ihre Hinrichtung erwarteten. Die Legende ist insofern unrichtig, als der Sohn des Markgrafen und seine junge Stiefmutter getrennt in zwei verschiedenen Türmen eingekerkert wurden. (Man vergleiche die zeitgenössischen Chronisten und die 44. Novelle Bandellos.)

Die Stadthälfte südlich der Diagonale Viale Cavour-Corso della Giovecca hat weniger gelitten als die Nordhälfte. Das

¹⁾ Vgl. L. Örlény, Die neuen Südtiroler Schmalspurbahnen, SBZ Bd. 83, S. 95* ff. (März 1924)

²⁾ Vgl. F. Tajani, Die Stilfserjochbahn, SBZ Bd. 98, S. 74* (8. Aug. 1931).