

Exkursionsbericht Südtirol November 2003

Mals – Reschenpass – Landeck

Die nie gebaute Reschenscheideckbahn

Planungen für die Reschenbahn liefen gegen Beginn dieses Jahrhunderts, teilweise sogar als Teilstück einer neuen Alpenmagistrale Augsburg-Mailand (Fernpaß, Landeck, Reschen, unter dem Stilfser Joch bis Sondrio im Veltlinertal – Anschluß an die Berninabahn der RhB), die allerdings gegenüber anderen existierenden oder geplanten

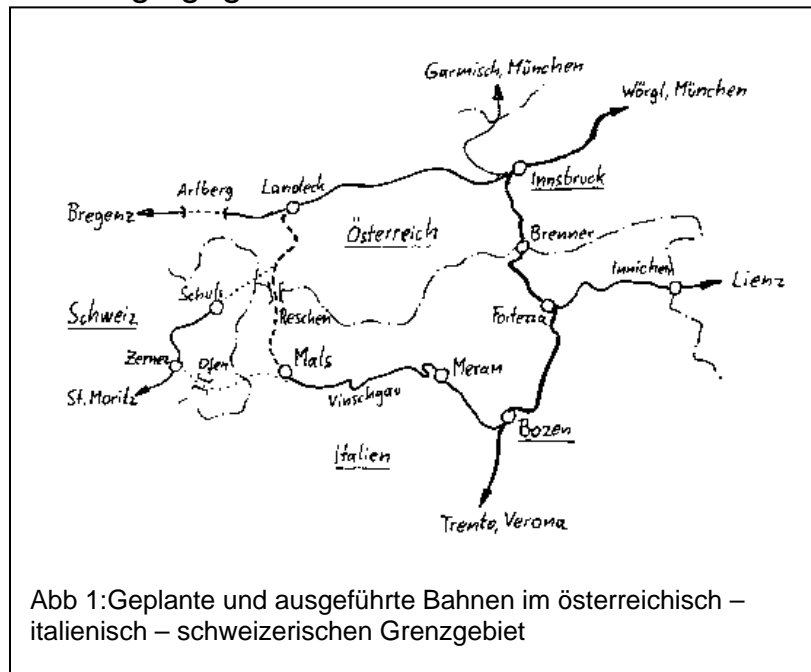


Abb 1: Geplante und ausgeführte Bahnen im österreichisch – italienisch – schweizerischen Grenzgebiet

Alpenquerungen den Nachteil dreier Auf- und Abstiege (verlorene Steigung) gehabt hätte. Dennoch spukt diese Idee, so erfreulich sie auch vom touristischen Aspekt sein mag, vereinzelt heute noch herum. Der hohe Tunnelanteil bei einer Variante mit Basistunnels spricht aufgrund der hohen Kosten - es müssen

noch die nördlichen und südlichen Zulaufstrecken errichtet werden - gegen diese Variante als Entlastung zum Brenner.

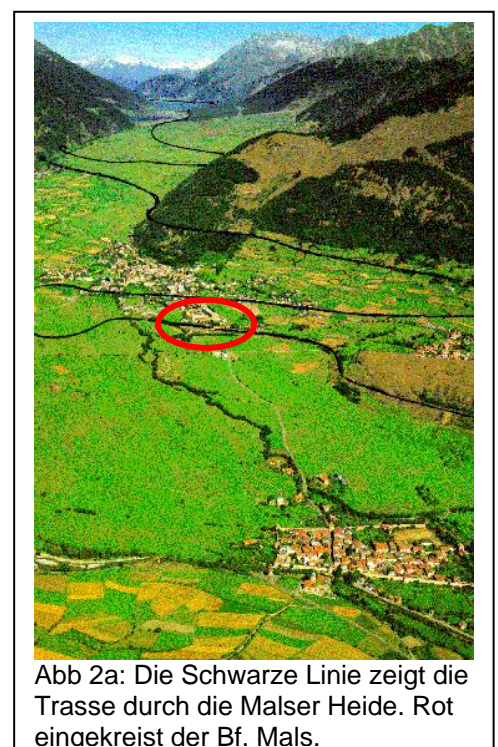
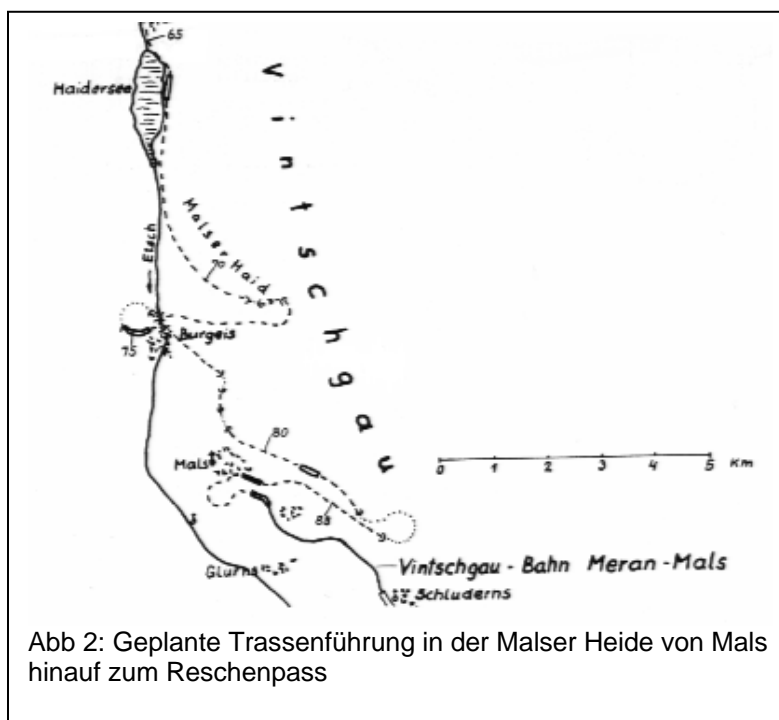
Die wesentlichsten Projekte, die man diskutierte, waren

- der Bau der Ofenbergbahn über den Ofenpass von Zerne nach Mals mit Anschluss an die normalspurige Linie Mals - Meran und
- der Bau einer von Scuol aus innabwärts führenden Linie nach Landeck in Österreich bzw. einen Anschluß in Tösens/Nordtirol an die Reschenscheideckbahn.
- Als südliche Verlängerung wurde eine Bergellerbahn von St. Moritz über die Maloja nach Castasegna und Chiavenna diskutiert. Dies war der Anlass zum zitierten Traum der Fernverbindung München - Fernpaß - Landeck - Scuol - St. Moritz - Maloja - Chiavenna - Mailand.

Mit dem zusätzlich in Zernez dazukommenden Anschluss der Ofenbergbahn aus Meran wäre die Engadinerlinie damit tatsächlich zu einer wichtigen Fernverkehrsachse geworden.

Jedenfalls war die Planung für das Kernstück über den Reschen (Reschenscheideckbahn) recht realistisch (Hauptbahn, eingleisig, min. Radius 250 m, max. Steigung 25 Promill), und die 1906 eröffnete Vinschgaubahn bis Mals hält sich an diese Vorgaben.

Schwierigkeiten machte die Trassierung der beiden Rampen (vom Inntal hinauf nach Nauders sowie die Malser Haide vom Reschensee herunter bis Mals), so daß sich der Weiterbau verzögerte. Im Gegensatz zur



Nordrampe hat die Malser Haide keine allzu "rauhe" Topographie, ist aber der klassische Fall einer "geneigten Ebene", die weiter Serpentinaen und Kehrschleifen bedurft hätte.

Erst im ersten Weltkrieg machte man sich aus strategischen Gründen (Versorgung der Ortlerfront) verstärkt an den Weiterbau, auch unter Einsatz von Kriegsgefangenen.

Es entstand ein Verbindungsgleis vom Bahnhof Landeck bis ins Stadtzentrum, der Tunneldurchstich durch den Schloßberg, und ein Großteil der Trassierung im weiteren oberen Inntal.

- Heute noch sichtbare "eisenbahnarchäologische" Relikte: Parkplatz in Landeck direkt am östl. Innufer (geplanter Stadtbahnhof; dürfte jetzt der Busbahnhof sein),
- abgemauerte Trasse direkt am Innufer,
- Durchlaß durch die Inn-Straßenbrücke, und Portal des Schloßbergtunnels.
- Im weiteren Inntal sind wiederholt hohe Dämme sichtbar sowie Brückenfundamente für mehrere Innquerungen.

Der Beginn der Nordrampe wurde bis Tösens zurückgenommen, um die Trassierung zu erleichtern.

Nach der Teilung Tirols bestand

freilich kein Interesse mehr an der Fertigstellung, obwohl Österreich laut Friedensvertrag sogar dazu verpflichtet gewesen wäre! (als Reparationsleistung)



Abb 3: Gerberbrücke in Landeck mit Tunnelportal der Reschenscheideckbahn. Ganz links ist das Tunnelportal erkennbar.

Erst im zweiten Weltkrieg erfolgte ein zweiter Anlauf unter deutscher Planung, um die bombardierte Brennerbahn zu entlasten. Nun allerdings, wie viele NS-Projekte, unter weitestgehendem Realitätsverlust und ohne jeden zivilen Nutzen:



Abb 4: Ortsteil Neuer Zoll im Jahre 1951. Im Bildmittelpunkt sieht man das Gasthaus "Neuer Zoll", das Wirtschaftsgebäude, das Wohnhaus, Arbeiterwohnhaus und Sägewerk der Familie Waltle. Im Bildvordergrund erblickt man die nach dem Dorf Fließ führende Schotterstrasse. Die im Innfluß stehenden Pfeiler sind Überreste eines Brückenbauwerkes der in der Kriegszeit wiederholt aufgenommenen Arbeiten an der Reschenscheideckbahn. Gebaut 1918/23

Normalspurbahn von Landeck nun direkt bis zur Kajetansbrücke (die Trasse wurde fast fertiggestellt und die ersten 5 km Gleis gelegt), dort Umladung auf eine Standseilbahn (sic!) bis Nauders, und von dort eine elektrifizierte (sic!) Schmalspurbahn (sic!) über den Reschen und in Bögen die Malser Haide herab bis Mals, wo zum dritten Mal hätte umgeladen werden müssen. Auch dies wurde nicht fertiggestellt (wäre heute unter Garantie nicht mehr in Betrieb), als Fußpunkt der Standseilbahn ist heute noch ein riesiger Betonklotz in der Uferwiese neben der Kajetansbrücke sichtbar.

Vermutlich endgültig wurde das Reschenbahn-Projekt begraben, als die ÖBB die fast fertige Inntal-Trasse für den Bau der heutigen Schnellstraße von Landeck Richtung Reschen abtrat. (die alte Straße lief teilw. am westlichen Innufer).

In der Literatur waren leider keine Informationen für die schwierige Trassierung der Nordrampe zu finden.

Bahnhof Mals/Vintschgau – Malles/Venosta:

Zur Zeit des Dampfbetriebes der Vintschgaubahn war es notwendig die Triebfahrzeuge zu wenden. In Meran geschah das mittels einer Drehscheibe, die aufgrund der Platzverhältnisse so klein ausgefallen ist, dass bei jedem Wendemanöver Lok und Tender getrennt werden mussten.

In Mals war wegen der beengten Platzverhältnisse die Anlage eines Gleisdreieckes nicht möglich. Auch eine Drehscheibe kam nicht in Frage. Daher wurde ein Wendestern gebaut, welcher allem Anschein nach durch Rückfallweichen automatisch durchfahren werden, und die Lokomotiven gewendet werden konnten.

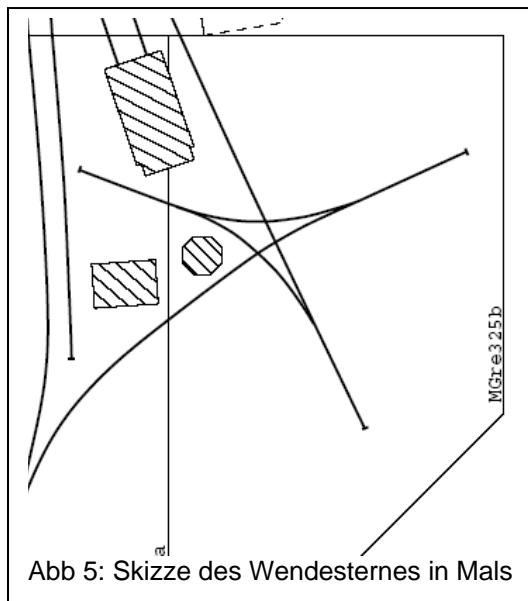


Abb 5: Skizze des Wendesternes in Mals



Abb 6: Modellnachbau des Wendesternes in Mals. Für die bessere Erkennbarkeit wurde ein Foto eines Nachbaues des Bahnhofes Mals gewählt.

Mittlerweile ist dieser Wendestern stark verwachsen, weil er schon Jahre nicht mehr in Betrieb ist.

Ob die Zugförderungsanlagen im Rahmen des Umbaues für die Wiederinbetriebnahme der Vintschgaubahn Ende 2004 erhalten bleiben konnte nicht ausfindig gemacht werden.

Im Bahnhof Mals fanden zum Exkursionszeitpunkt bereits Bauarbeiten statt.

Auch auf der Gesamten Strecke fanden Bauarbeiten – Schwellentausch, Durcharbeitung, Oberbausanierung, Erneuerung der Signalanlagen,... – statt.

Marmorsteinbruch Laas

Auf der Fahrt von Schlanders nach Mals war auf der Südseite des Tales eine auffällige Standseilbahn erkennbar. Hier handelt es sich um einen Teil der Transportkette vom Marmorsteinbruch Laas zum Werk im Tal zur Weiterbearbeitung des Marmors.

Die Steine werden mit einer schmalspurigen Eisenbahn vom Steinbruch zu einer Standseilbahn (Tragkraft 18t) befördert, welche die Waggons 500m ins Tal befördert. Von dort geht es wieder auf einer



Schmalspurbahn weiter ins Werk.

Bozen – Meran

Ein Teil der Gruppe fuhr am 2. Tag am Abend anstatt mit dem Bus auf der MEBO (Schnellstraße Meran – Bozen) mit der Bahn.

Das Fahrplanangebot ist gut. Bis Mitternacht fahren die Züge im Stundentakt.

Der Fahrkartenkauf war sehr einfach. Die Fahrkartenautomaten kommunizieren auch auf Deutsch. Um sicher zu gehen, ob der gewünschte Zug auch wirklich verkehrt besteht die Möglichkeit einer Fahrplanauskunft über den Fahrkartenautomaten. Dieser ist über einen sehr schnell reagierenden Touch-screen zu bedienen. Um die Fahrkarte zu erwerben kann man direkt in der Fahrplanauskunft zum Fahrkartenkauf weitergehen. Die Menüführung ist einfach, klar und leicht zu bedienen (ganz im Gegensatz zu den ÖBB-Automaten).

Der Zug war bis Meran sehr gut besetzt und sehr rasch unterwegs. Im Vergleich zur parallelen Schnellstraße stellt die Bahn eine annehmbare Alternative dar, da der Bahnhof in Bozen fast im Zentrum situiert ist.

Allgemeines

Das dicht gedrängte Exkursionsprogramm war sehr interessant und informativ. Durch das flexible Reagieren des Exkursionsleiters war es möglich der Ankunft des Zuges der Jungfernfahrt der Vintschgaubahn in Schlanders beizuwohnen. Ich möchte mich ausdrücklich bedanken, dass es uns ermöglicht wurde, an dem außergewöhnlichen Ereignis teilzunehmen!

Quellen:

http://www.ae.op.dlr.de/about-us/staff/gretzschel/venosta_hist.html

http://www.ozdoba.net/rhb/engadin_d.html

<http://www.ortsbildchronikfliess.cjb.net/>