



Unsere Heimatgemeinde - unser Zuhause

Beiträge zur Geschichte unseres Heimatortes Hohentauern

Herausgeber: Dir. Alois Leitner

Anschrift: 8785 Hohentauern 23 Nummer 33/ Juni 1998

Das Rottenmanner Tauernbahn-Projekt

Im 19. Jahrhundert kam mit der Eisenbahn eine Umwälzung des Verkehrswesens, die Entfernungen schrumpften, große Warenmengen konnten rasch und billig befördert werden, ein erstes Massenverkehrsmittel stand zur Verfügung. In Österreich wurde mit dem Bau der Kronprinz Rudolf-Bahn der Grundstein des Eisenbahnbaues gelegt und schon bald durchzogen auch die Steiermark die Schienenwege.

Das Projekt Rottenmanner Tauernbahn war sicher nur ein am Rande diskutiertes Projekt, das allerdings von großer lokaler Bedeutung war.

Hier der Bericht von Josef Steiner-Wischenbart. Erschienen in der Tauernpost.

In der am 6. September 1909 in Linz getagten Interessentenversammlung erstattete der Sekretär der oberösterreichischen Handels- und Gewerbekammer Dr. Karl Zeitlinger folgendes Referat, welches er uns selbst zur Verfügung gestellt hat:

Am 5. Juli d.J., als dem Tage der Eröffnung der Gasteiner Tauernbahn, brachte das "Berliner Tagblatt" eine Notiz hierüber mit der Bemerkung, daß hiedurch für Berlin eine neue Verbindung nach dem Süden eröffnet worden sei, mittelst welcher man über Nürn-

berg und Salzburg in 21 Stunden von Berlin nach Triest fahren könne. Früher sei für Reisen von Berlin nach dem Süden die Route über Innsbruck und den Brenner üblich gewesen.

In letzter Zeit sei allerdings infolge der Eröffnung von österreichischen Alpenbahnen (hiermit sind gemeint die 1907 eröffnete Pyhrn-, Karawanken- und Wocheinerbahn) eine über Prag und Linz gehende Schnellzugsverbindung nach Triest geschaffen, wodurch Triest in 24 bis 25 Stunden (genau 24 Stunden 39 Minuten) von Berlin aus zu erreichen sei. Nunmehr nach Eröffnung der Gasteiner Tauernbahn sei aber die 21 stündige über Nürnberg und Salzburg gehende Verbindung der kürzeste Weg von Berlin nach Triest. Was hier in einer Berliner Zeitung von Berlin gesagt wurde, gilt natürlich in noch stärkerem Maße für alle Relationen westlich von Berlin.

Die vor zwei Jahren nach der Eröffnung der Karawanken-, Wocheiner- und Pyhrnbahn geschaffene, damals kürzeste Schnellzugsverbindung von Berlin nach Triest über Prag und Linz ist also durch die Gasteiner Tauernbahn dieses Vorranges entkleidet worden und muß gänzlich zurücktreten vor einer Verbindungslinie, welche auf

reichsdeutschem Boden fortschreitend, erst in Salzburg österreichisches Gebiet betritt.

Wenn wir nun aber einen Blick auf die orthographische Karte von Mitteleuropa werfen, so wird es für uns zweifellos, daß der Weg von Berlin nach Triest über Prag und Linz nicht nur der kürzeste ist, weil er der geraden Linie am nächsten kommt, sondern auch nach der natürlichen Bodengestaltung der westlichen, über Bayern gehenden Konkurrenzlinie mindestens gleichwertig ist. Man wird es daher begreiflich finden, daß jene Länder, welche von diesem natürlichen Verbindungswege Berlins und Triests durchschnitten werden, nicht gleichgültig zusehen dürfen, wenn nunmehr infolge Eröffnung der Tauernbahn der Verkehr in dieser Richtung die ihm von der Natur vorgezeichnete Linie über Prag und Linz verläßt und sich auf eine westlich hiervon auf reichsdeutschem Gebiete gelegene Route wendet. Hiemit soll keineswegs die Gasteiner Tauernbahn bekämpft oder das ihr nach der geographischen Länge zufallende, sehr ausgedehnte, Süddeutschland und Mitteldeutschland umfassende Attraktionsgebiet geschmälert werden. Die eingeleitete Agitation zugunsten des Rottenmanner Tauernbahnprojektes hat nur das eine gewiß ganz berechtigte Ziel, den sehr wichtigen Verkehr von der deutschen Reichshauptstadt zum Mittelmeer an der hiefür