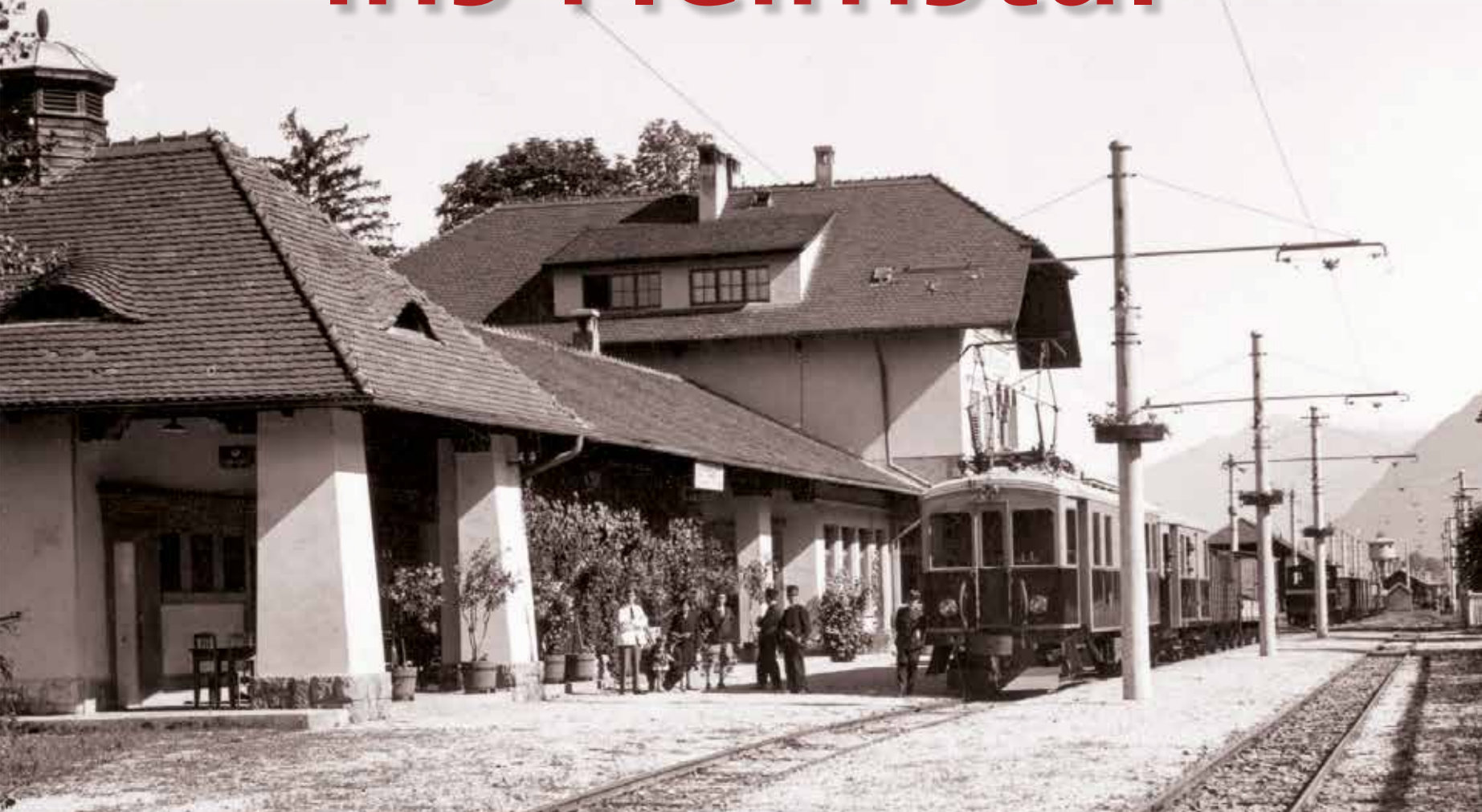


ROLANDO CEMBRAN

Eine Bahn ins Fleimstal



**Geschichtlicher Abriss – Tauziehen zwischen Bozen und Trient –
Wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung (1891–1963)**



Kapitel I	1
Die Trentiner Idee zur Anlage einer Trambahn ins Fleimstal	
Kapitel II	21
Die Südtiroler und die Trentiner sind nicht zu bremsen	
Kapitel III	35
Das Deutschtiroler Projekt	
Kapitel IV	41
Die Rivalität nimmt zu	
Kapitel V	49
Neue, umwälzende Entwicklungen im Verkehrswesen und letzte Versuche zum Bau der Fleimstalbahn	
Kapitel VI	71
Der Krieg kommt näher	
Kapitel VII	77
Die Militärbahn ins Fleimstal: ein heiß umkämpfter Traum	
Kapitel VIII	181
Vom Dampf zum Strom	
Kapitel IX	281
Aber die Fleimstaler Züge verkehren immer noch!	
Kapitel X	285
Verkehrsmittel des Habsburgerreichs in Südtirol und im Trentino	
Kapitel XI	289
Was ist von der Fleimstalbahn geblieben?	
Kapitel XII	301
Ein neuer Rad-Wanderweg von Auer/Neumarkt nach San Lugano	
Um nicht zu vergessen	303
Anhang	306



Kapitel I

Die Trentiner Idee zur Anlage einer Trambahn ins Fleimstal

Auch die dem Habsburgerreich unterstehenden Gebiete neigten dazu, sich im Bereich des Transportwesens mit den italienischen Gebieten zu messen. In Triest, wo der Lloyd unangefochten den Ton angab, liefen für seine Flotte immer neue Schiffe vom Stapel, für den Landverkehr wurden neue Bahnlinien und Straßen geplant und angelegt.

Im Trentino setzte sich die Bevölkerung – wie zeitgenössischen Dokumenten zu entnehmen ist – beharrlich und couragiert dafür ein, Transportlinien auf Schienen zu realisieren. Aber im Fleimstal war schon vor den Plänen zu verschiedenen Trambahnlinien durch das Trentino von einer Eisenbahn die Rede.

Es war dies der erste Keim einer Idee, die dann vom Bürgermeister von Trient, Paolo Oss Mazzurana (1.1), verwirklicht werden sollte: Er sprach als Erster konkret von einer Bahnlinie ins Fleimstal, nachdem er sich persönlich ins Tal begeben hatte. Sein Vorschlag wurde zwar kühl und skeptisch aufgenommen – was ihn aber nicht von seinem Plan abhielt, und öffentliche Debatten mit den besten Kennern des Tals, die die wirtschaftlichen und finanziellen Vor- und Nachteile des Vorhabens erwogen, erbrachten positive, ermutigende Ergebnisse.

Der Stadtrat Trient (1.2) ermächtigte den Gemeindevorstand in seiner Sitzung vom 17. Oktober 1891, ein Netz für elektrische Lokalbahnen auszuarbeiten, die aus der Stadt in die Täler führten, und er appellierte an die angrenzenden Gemeinden, diesem Projekt die gebotene Unterstützung zukommen zu lassen. Gleichzeitig ersuchte er um Enteignung der Grundstücke, die zur Anlage der mit Strom oder Dampf zu betreibenden Bahnlinien nötig waren:

- Trient–Lavis–Mezzolombardo–Taio–Cles–Bozzana–San Giacomo–Malé;
- Ciré–Predazzo (durch das Cembra- und das Fleimstal);
- Trient–Tione mit Abzweigungen nach Pinzolo und Caffaro.

Auf dieses Ansuchen hin erteilte der k. k. Hofrat von Trient den Gemeindebehörden am 10. Februar 1892 die Genehmigung, Möglichkeiten zum Bau von elektrisch betriebenen Lokalbahnen zu sondieren.

Dieses Programm von außergewöhnlich großer Tragweite stellte eine Herausforderung an die österreichische Regierung dar: Der ganzen Welt sollte vor Augen geführt werden, dass man beabsichtigte, das Recht auf Fortschritt zu verteidigen.

Im selben Jahr begab sich Oss Mazzurana neuerlich ins Fleimstal, um der Magnifica Comunità di Fiemme den Nutzen der Bahnlinie Lavis–Predazzo darzulegen. Angesichts der enormen techni-

schen und finanziellen Schwierigkeiten eines derartigen Unternehmens lehnten die Einheimischen die Verhandlungen zwar ab, begannen aber doch ernsthaft darüber nachzudenken, wie und auf welche Weise der Bau einer Eisenbahn dem Tal nützen könnte.

Von diesem Moment an hatte das Fleimstal keine Ruhe mehr. Es war nicht der sprichwörtliche lachende Dritte, wenn zwei sich streiten, sondern der ganze Kampf wurde auf seinen Schultern und zu seinen Lasten ausgetragen. Die Stadt Bozen (1.3 / 1.4), die sich durch das Trentiner Projekt in ihren Interessen bedroht fühlte, entsandte Vertreter ins Fleimstal, die der einheimischen Bevölkerung die Anlage einer Bahnlinie Neumarkt–Predazzo–Moena in Aussicht stellten. So kam es zwischen den beiden Städten Trient und Bozen zu heftigen, hartnäckigen Auseinandersetzungen und einem lange währenden Tauziehen; denn jede wollte die Vorteile, die diese umstrittene Bahnlinie erwarten ließ, für sich beanspruchen.

Während in Trient die Pläne zum Bau des geplanten Überlandbahnnetzes schon vorangeschritten waren, gab Bozen auf Anregung der österreichischen Regierung am 23. April 1894 mit einer „Enquête zur Berathung eines Lokaleisenbahn-Programms für Tirol“ den Anstoß zu Studien über ein mögliches Tiroler Bahnnetz. Auf Betreiben des Vorstands der Innsbrucker Handelskammer traten dazu die Vertreter der Handelskammern Innsbruck (Anton Schumacher, Dr. Anton Kofler), Bozen (Johann Kofler, Paul Welponer) und Rovereto (Pietro Cofler, Giuseppe Canella) mit den Vertretern des Landeskulturrats Innsbruck (Dr. Julius von Riccabona, Alfons Ritter Widmann von Staffelfeld) und Trient (Max Ritter von Mersi, Dr. Victor von Riccabona (1.5)) und des Landesverbands für Fremdenverkehr in Tirol (Dr. Johann Angerer, Wilhelm Dannhauser) und im Trentino (Dr. Franz von Pobitzer, Antonio Tambosi (1.6)) zusammen: Dieses Lokaleisenbahn-Programm sollte auch die Schmalspurbahn Trient–Malé und die Bahn ins Fleimstal einschließen.

Nach der Vorstellung mehrerer großräumiger Bahnprojekte (Bahnlinie Meran–Landeck durch den Vinschgau (1.7), Fernpassbahn (1.8), Tauernbahn (1.9), Linie Salzburg–Tirol (1.10)) und Lokalbahnen (Linie Riva–Tione–Pinzolo und Riva–Mori–Vallagarina) konzentrierten sich die Anwesenden auf die Bahnlinie ins Fleimstal.

Wie Antonio Tambosi berichtete, hatte der Bürgermeister von Trient, Oss Mazzurana, die Idee vorgebracht, die im Lande vorhandenen Wasserkräfte auch für den Elektroantrieb zu nutzen, um die Haupttäler des italienischen Landesteils mit der Stadt Trient zu

jekt eine Lanze zu brechen, „indem wir heute einstimmig unser Projekt genehmigen, ohne zu versuchen, es durch ein anderes, noch in der Luft schwebendes zu verzögern.“

Franz von Pobitzer unterstrich, dass das Trentiner Projekt der Fleimstaler Bahn auch von der einheimischen Bevölkerung befürwortet werde. Als natürlicher Ausgang des Fleimstals sei außerdem der bei Lavis in das Etschtal mündende Wasserlauf des Avisio anzusehen. Was die guten Beziehungen der Fleimstaler mit Bozen und den Touristenzustrom betreffe, so könne ja immer die schon bestehende Straße von Neumarkt beziehungsweise von Auer her benutzt werden.

Nach einer kurzen Debatte über andere Bahnstrecken beschloss die Versammlung, in das Programm der Lokalbahnen folgende Linien aufzunehmen:

1. Riva–Durone–Tione–Pinzolo, mit Fortsetzung der Linie Riva–Mori über Sacco nach Rovereto (1.11);
2. Lavis–Mezzolombardo–Taio–Santa-Giustina-Brücke–Cles–Mostizzolo-Brücke–Malé (1.12); gleichzeitig mit dieser Bahn wurde dann die Linie Dermulo–Fondo–Mendelpass angelegt (1.13);
3. Sigmundskron–Kaltern–Tramin–Neumarkt (1.14);
4. Toblach–Cortina d’Ampezzo als normalspurige Lokalbahn, unter der Voraussetzung, dass es möglich gemacht wird, die Linie bis Belluno fortzusetzen (1.15);
5. Jenbach–Zell–Mayrhofen (Zillertalbahn) (1.16);
6. Innsbruck–Scharnitz–Garmisch-Partenkirchen.

Diese Vorschläge wurden einstimmig gebilligt. Anschließend wurde über die Avisiobahn beziehungsweise die Fleimstalbahn abgestimmt.

Nachdem Präsident Dr. Kofler seinen Vorschlag hinsichtlich

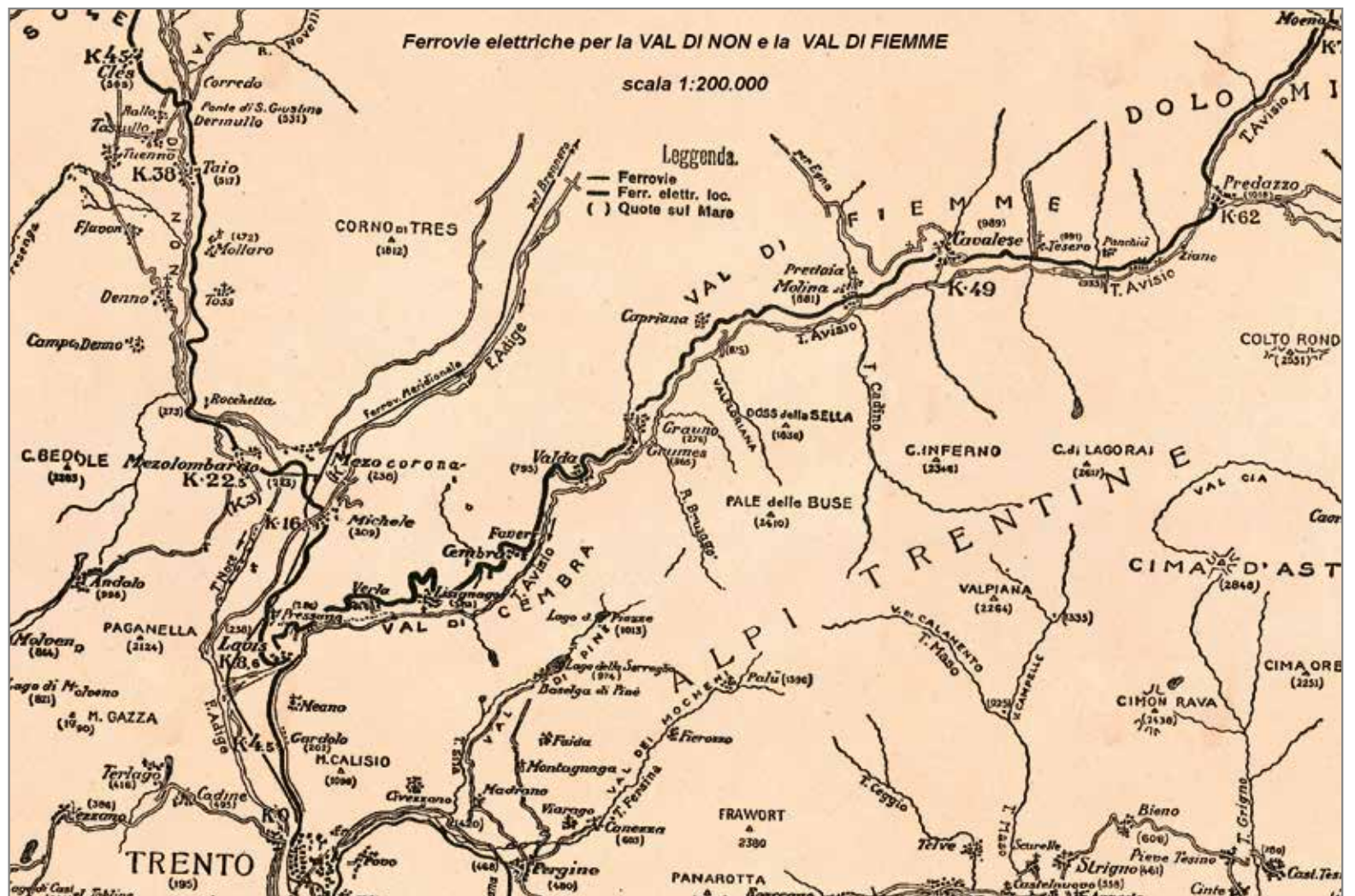
der Linie Neumarkt–Cavalese zugunsten des vom Vizepräsidenten Welponer eingebrachten Antrags zurückgezogen hatte, blieben noch zwei Anträge bestehen:

Einerseits die Aufnahme der Linie Lavis (Trient)–Cembra–Molina di Fiemme–Cavalese–Predazzo und eventuell des Anschlusses Civezzano–Segonzano–Cembra in das Programm – andererseits der von Welponer gemachte Antrag, die geplante Lokalbahn Lavis–Cavalese–Predazzo in das Programm aufzunehmen und bezüglich der Linie Auer–Cavalese beziehungsweise Neumarkt–Cavalese Studien anzustellen.

Nach verschiedenen Stellungnahmen der Delegierten plädierte Wilhelm Dannhauser angesichts der großen technischen Schwierigkeiten der Linie Auer–Cavalese bei der Überwindung eines hohen Gebirgsübergangs für die „in merkantiler Hinsicht ausschließlich empfehlenswerte“ Trentiner Fleimstalbahn Lavis–Cembra–Cavalese–Predazzo und schlug vor, die Linie Auer–Cavalese oder Neumarkt–Cavalese zur Förderung des Fremdenverkehrs und des Handels mit Bozen zu einem späteren Zeitpunkt zu verwirklichen.

Die Abstimmung erbrachte leider keine konkreten Ergebnisse; denn die deutsche wie die italienische Fraktion bestanden hartnäckig auf ihrer Haltung. Einstimmig wurde lediglich beschlossen, die Entscheidungen der Versammlung dem Präsidium der Handels- und Industriekammer Innsbruck vorzulegen und dann der Regierung mitzuteilen. Und eben bei dieser Gelegenheit kam es zum ersten tiefen Bruch zwischen Trient und Bozen. Von diesem Moment an entbrannten in den zwei Städten und auch im Fleimstal, wo die Magnifica Comunità di Fiemme in die Streitfrage mit einbezogen wurde, die Polemiken um die zwei Projekte. ♦

Die Trassen der elektrischen Eisenbahnen durch das Nonstal und das Fleimstal gemäß den Vorschlägen des Bürgermeisters von Trient, Paolo Oss Mazzurana



1.1

Paolo Oss Mazzurana (1833–1895)

Unter der Führung des liberalen Bürgermeisters Paolo Oss Mazzurana, der zur Symbolgestalt des bürgerlichen und sozialen Fortschritts wurde, bekam Trient ein modernes Stadtbild, die Industrie konnte sich entfalten, und in kulturellem Bereich kam es zu einer bemerkenswerten Entwicklung, die Trient zu einer der bedeutendsten Städte Europas machte.

Dank seines Charismas konnte Oss Mazzurana in dieser italienischen, aber zum k. u. k. Reich gehörigen Stadt bedeutende Reformen

durchführen. Er stand der Stadt vier Legislaturperioden lang vor, von 1872 bis zu seinem Tod im Jahr 1895. Er war ein namhafter Förderer der kulturellen und nationalen Ideale auf solider wirtschaftlicher Grundlage, und das mit dem Ziel, das Trentino (Welschtirol) von Deutschtirol durch eine Autonomie zu trennen. Als eine der Schlüsselfiguren in den Jahren des „wirtschaftlichen Risorgimento“ war er sich der Bedeutung der Elektrifizierung bewusst. Im Jahr 1886 beschloss der Gemeinderat auf seine Initiative hin den Bau des ersten Elektrizitätswerks: Es handelte sich um das E-Werk Ponte Cornicchio am Fersina, das bis heute noch am Stadtrand besteht. Es wurde Anfang 1890 in Betrieb genommen, und am 1. Juni desselben Jahres wurden die Straßen im Stadtzentrum von Trient erstmals elektrisch beleuchtet.

Dank der Elektrizität (sie wurde als „demokratisches Licht“ gefeiert) erfuhr die Beschäftigung einen Aufschwung, und die Lebensbedingungen der unteren Bevölkerungsschicht besserten sich, sodass im Trentino die erste Industrialisierung in die Wege geleitet werden konnte. Es handelte sich um ein außergewöhnliches Ereignis; denn Trient war die erste „italienische“ Stadt mit öffentlicher elektrischer Beleuchtung. Das E-Werk wurde von einem Gemeindeamt verwaltet, aus dem 1912 die Azienda municipale (Stadtwerke) hervorging und im Jahr 1927 schließlich die derzeitige Società industriale trentina.

Oss Mazzurana ließ zugleich auch Projekte zur Anlage eines elektrischen Bahnnetzes in der Stadt Trient und den umliegenden Tälern ausarbeiten (z. B. die Ferrovia Avisiana ins Cembra- und Fleimstal und die Bahn ins Nonstal). Zu den bedeutendsten, von Oss Mazzurana geförderten öffentlichen Arbeiten in der Stadt gehörten das neue Schulgebäude (heute Sitz der Universität für Soziologie), die Neugestaltung des Bahnhofs, die Anlage neuer Stadtviertel mit Arbeiterwohnungen und des Kindergartens. Die Amtszeit von Paolo Oss Mazzurana als Bürgermeister gilt bis heute noch als „goldenes Zeitalter“ der Stadt Trient.

1.2.

**Palazzo Thun
Sitz der Stadtverwaltung von Trient**

Der Palast wurde im Jahr 1873 von der Stadt erworben. Er hatte sich im Besitz der aus dem Nonstal stammenden Adelsfamilie Thun befunden, die von 1454 bis 1559 mehrere Häuser und Paläste in der Innenstadt an sich gebracht hatte. Im Jahr 1596 spaltete sich die Familie Thun in zwei Zweige: die Linie der Thun von Castel Bragher, die den „unteren“ Palast für sich einnahm, und die Linie der Thun von Castel Thun, an die der „obere“ Palast ging, das heutige Rathaus.

Das Rathaus umfasst mehrere gotische, auf vier Parzellen gelegene mittelalterliche Bauten, darunter einen Wohnturm an der Ecke Via Belenzani/Via delle Orne, die im Jahr 1454 teilweise miteinander verbunden wurden. Der Palast wurde zwischen 1550 und 1557 umgebaut und restauriert, und auf diese Zeit gehen die heutigen Fenster und das Eingangsportal zurück.

Der Palast erfuhr erhebliche Veränderungen, als er in den Dreißigerjahren des 19. Jahrhunderts nach Plänen des Architekten Rodolfo Vantini aus Brescia neuerlich umgebaut wurde. Bei dieser Gelegenheit entstanden auch die schönen Räume im Nordflügel, die als Aufenthaltszimmer gedacht waren, und andere Räume, alle mit Deckenmalereien von damals namhaften Brescianer Malern (Casellini, Dragoni und Pernici) und hölzernen Intarsienböden. Im ersten Stock befindet sich die sogenannte Sala Tridentina, der einstige Sitzungssaal des Gemeindeausschusses, an dessen Wänden 1929 die Stadtwappen in Temperatechnik wiedergegeben wurden.

1.3

Das alte Bozner Rathaus

In den Bozner Lauben, in denen sich Bauwerke von der Gotik bis ins 18. Jahrhundert aneinanderreihen, liegt das alte Rathaus (Haus Nr. 30), das von 1455 bis 1907 Sitz der Stadtverwaltung war. An der den Lauben zugewandten Fassade, die im Zweiten Weltkrieg Bombenschäden erlitt, ist noch das ursprüngliche „Gewölbe“ mit spätgotischen Dekorationen des bayerischen Malers Konrad Waider erhalten. Das von Grund auf sanierte Bauwerk ist heute Sitz des Bozner Stadtarchivs. Im Gebäudeteil gegen die Dr.-Streiter-Gasse befinden sich der ehemalige, vom Bamberger Künstler Georg Müller mit Fresken geschmückte Sitzungssaal des Gemeinderats und im zweiten Stock ein Raum mit bemalter Holzdecke, in dem der Tiroler Landtag zusammentrat (siehe den lorbeerbekränzten Tiroler Adler). Ein alter Durchgang im Erdgeschoss des Palastes verbindet die Lauben mit der Dr.-Streiter-Gasse. Der Innenhof weist einen eleganten Loggiengang aus dem späten 15. Jahrhundert auf. Originale Einrichtungsgegenstände und Gemälde aus dem Alten Rathaus werden heute im Bozner Stadtmuseum aufbewahrt.



1.4

Julius Perathoner (1849–1926)

Julius Perathoner war der bedeutendste Bozner Bürgermeister. Nachdem er von 1893 an schon dem Gemeinderat angehört hatte, wurde er 1895 zum Bürgermeister gewählt, und er stand Bozen 27 Jahre lang als Stadtoberrhaupt vor. Von 1902 bis 1907 bekleidete er auch das Amt eines Abgeordneten im Tiroler Landtag, von 1901 bis 1911 im Reichsrat in Wien.

Perathoner war auch einer der rührigsten Befürworter der Abtrennung des Fassatals und des Gebiets von Cortina d'Ampezzo (beide gehörten zu Welschtirol, dem heutigen Trentino) vom Bezirk Cavalese. Das Fassatal

wurde zu faschistischer Zeit der Provinz Belluno einverleibt und dem Bezirk Bozen in Deutsch-Südtirol (dem heutigen Südtirol) angeschlossen. Als Motivation brachte Perathoner unter anderem die Tatsache vor, dass das Fassatal bis 1817 zur Diözese Brixen gehört hatte und Cortina d'Ampezzo ihr noch angehörte. Perathoner betrachtete außerdem die Ladinern nicht als Italiener und befürwortete daher ein ladinisch-tirolerisches Gebiet in Deutsch-Südtirol, dem Gröden und das Gadertal im Übrigen schon angehörten.

Eines der größten Verdienste Perathoners war, aus Bozen eine moderne, zukunftsorientierte Stadt gemacht und nach dem Verlust der von Claudia de' Medici verliehenen Handelsprivilegien zu napoleonischer Zeit eine beachtenswerte touristische, städtebauliche und – wenn auch in geringerem Maße – industrielle Entwicklung angebahnt zu haben. Zu seiner Amtszeit wurden bedeutende öffentliche Bauten errichtet, wie das neue Rathaus, das Stadtmuseum und das Stadttheater, die Straßenbahn und neue Brücken wurden angelegt, die Rittner Zahnradbahn, die Seilbahn auf den Koblern und die Virgl-Standseilbahn gebaut.

Im Jahr 1917 gab Julius Perathoner auch den Anstoß zur Errichtung eines Denkmals für die im Ersten Weltkrieg 1914–1918 gefallenen Kaiserjäger. Das – allerdings niemals vollendete – Denkmal hätte an dem Platz aufgestellt werden sollen, an dem sich heute das Siegesdenkmal erhebt.

Nach dem 1919 erfolgten Anschluss an Italien blieb Perathoner noch bis zum Jahr 1922 Bürgermeister, als die Faschisten während des „Marsches auf Bozen“ das Rathaus besetzten und ihn seines Amtes enthoben. Er wurde durch den Präfekturrat Augusto Guerriero ersetzt. Der Name von Julius Perathoner wurde – wie der aller Südtiroler – italianisiert und zu Giulio Pierantoni umgebildet.

1.5

Victor von Riccabona (1844–1927)



Der am 1. Juli 1844 in Cavalese geborene Victor von Riccabona war nach dem Jurastudium in Innsbruck als Rechtsanwalt in Trient tätig. Er begann seine politische Laufbahn mit der Wahl in den Stadtrat im Jahr 1884. Von 1884 bis 1912 bekleidete er das Amt eines Direktors der Sparkasse (Cassa di Risparmio) in Trient. Er gehörte 1886 zu den Gründungsmitgliedern der Tageszeitung „Alto Adige“, in der er zahlreiche Artikel zu politischen und wirtschaftlichen Themen veröffentlichte.

Als herausragendes Mitglied des Partito Nazionale Liberale wurde er 1900 ins Wiener Parlament gewählt, wo er seinen Kampf für

die Autonomie des Trentino entschiedener fortsetzte. Im Jahr 1905 flüchtete er nach Italien und engagierte sich von Verona aus im Rahmen des „Aktionskomitees für das Trentino“ für die Flüchtlinge. Nach seiner 1918 erfolgten Rückkehr nach Trient zog er sich ins Privatleben zurück. Er starb am 27. November 1927 in Trient.

1.6

Antonio Tambosi (1853–1921)



Der am 27. September 1853 in Trient geborene Antonio Tambosi übernahm nach dem Schulbesuch das traditionsreiche, seit Jahrzehnten seiner Familie gehörige „Café Luigi Tambosi am Hofgarten“ in München. Im Jahr 1883 kehrte er nach Trient zurück, wo er dem Trentiner Alpenverein SAT und verschiedenen örtlichen Vereinen vorstand. Als Angehöriger der öffentlichen Verwaltung wandte er sich mit besonderer Aufmerksamkeit der wirtschaftlichen Entwicklung seiner Heimatstadt und der Besserung der Lebensbedingungen der Bevölkerung zu. Seine Rechtschaffenheit trug ihm allgemeine Anerkennung ein. So wurde er im Jahr 1894 in den Stadtrat gewählt und am 22. Dezember 1895 einstimmig zum Nachfolger des verstorbenen Bürgermeisters Paolo Oss Mazzurana ernannt.

Von geradezu historischer Tragweite war seine 1897 begonnene Auseinandersetzung mit Innsbruck zur Anlage der Bahnlinien Trient–Malé und Lavis–Molina di Fiemme, die in der Folge verwirklicht wurden (die zweitgenannte Linie von Auer nach Predazzo). Seine Kontraste mit Innsbruck veranlassten ihn 1898 zum Rücktritt, aber schon 1899 wurde er erneut zum Bürgermeister gewählt.

Als engagierter Irredentist förderte er die Errichtung des Dante-Denkmal in Trient, geriet aber häufig in Widerstreit mit dem Tiroler Landtag in Innsbruck.

Nach seiner 1901 erfolgten Wahl ins Parlament in Wien setzte er sich für das Trentino ein, und als Wirtschaftsexperte gehörte er mehreren Parlamentskommissionen an. In Wien vertrat er den Italienischen Handelsverband, während er im Trentino zum Vizepräsidenten der Handelskammer gewählt wurde.

1911 wurde er vom Gemeinderat der Stadt Trient erneut zum Bürgermeister

gewählt, aber angesichts der neuen Ablehnung der von ihm für die Trentiner Wirtschaft als fundamental angesehenen Bahnprojekte von österreichischer Seite trat er zurück, um sich als Stadtrat der Förderung des Berufsschulwesens zu widmen.

Aufgrund seiner Auseinandersetzungen mit der österreichischen Verwaltung und seiner irredentistischen Haltung wurde er im Ersten Weltkrieg verhaftet und am 25. Oktober 1916 zu sieben Jahren Gefängnis verurteilt. Trotz der 1917 erlassenen Amnestie blieb er in der Verbannung. Nach Kriegsende kehrte er in seine Heimatstadt zurück, wo er als Stadtrat für die Stadtwerke und die Fürsorge der in die Heimat zurückgekehrten Flüchtlinge amtierte.

1919 wurde er vom italienischen Premierminister Vittorio Emanuele Orlando als Berater für die Region zur Friedenskonferenz nach Paris berufen. 1920 wurde er zum Senator des italienischen Königreichs ernannt, aber kurz vor der Vereidigung starb er am 6. Februar 1921 in Trient.

1.7

Die Vinschgaubahn

Die k. k. Regierung trug sich anfangs mit der Idee, eine Bahnlinie durch den Vinschgau zur Verbindung von Meran mit Landeck anzulegen.

Die Strecke Meran–Mals wurde nach gut zwei Jahren Bauarbeit am 1. Juni 1906 eröffnet. Es handelte sich um eine rund 60 Kilometer lange 1435-mm-Normalspurbahn.



Der Bahnhof Meran im Jahr 1906



Ein Triebwagen „Littorina“ Aln 556 bei Schlanders (14. Oktober 1976). Die anfangs in Betrieb genommenen Dampfloks wurden schrittweise durch diese Fahrzeuge ersetzt (der erste Dieseltriebwagen wurde 1936 als Aln 56 Breda gebaut), bis zur vorübergehenden Schließung der Bahnlinie (von 1990 bis 2005). Der Name „Littorina“ ist wahrscheinlich auf eine Fahrt zurückzuführen, die Mussolini um 1932/33 mit einem solchen Triebwagen nach Littoria (heute Latina) machte; mit diesem Namen wurden ursprünglich die Triebwagen Aln 56, Aln 556 und Aln 772 bezeichnet.



Ein renovierter „Centoporte“-Waggon. Diese leichten, im Vergleich zu anderen Waggonen geräumigeren und somit wirtschaftlicheren Personenwagen wurden auch auf der Vinschgaubahn eingesetzt.



Holzbänke im spartanischen Inneren eines „Centoporte“-Waggonen

Es war ein alter Traum: eine Bahn von Paris durch den Vinschgau nach Konstantinopel. Schon auf dem geografischen Kongress 1867 war ein Projekt präsentiert worden, das die Anlage einer Bahnlinie durch den Vinschgau vorsah: Mit Anschlüssen an die Arlbergbahn und die Valsuganabahn, die sich damals in Bau befand, hätte es sich um die kürzeste Verbindung zwischen Paris und Konstantinopel gehandelt und – angesichts der geringen Zuverlässigkeit der Brennerlinie – einen regelmäßigen Waren- und Personentransport gewährleistet.

Die sehr ungünstigen Witterungsverhältnisse in den Jahren 1882 und 1891, die zur monatelangen Sperre des Zugverkehrs über den Brenner führten, kamen den Befürwortern der Vinschgaubahn zustatten. 1894 gab Josef Tinzl eine Broschüre heraus, in der die Vorteile dieser Bahnlinie, die anfangs 53 Kilometer lang sein und Meran mit Schluderns verbinden sollte, angeführt wurden. Zu einem späteren Zeitpunkt waren Anschlüsse an die internationale Bahnlinie Wien–Paris in Landeck sowie auch eine Verbindung mit der Rätischen Bahn in Chur vorgesehen. Tinzl geht ausführlich auf die strategischen und kommerziellen Aspek-

te ein, die der damals ganz und gar nicht blühenden Vinschgauer Landwirtschaft mit der Ausfuhr von Getreide, Vieh und Wein Auftrieb geben würden. Außerdem führt er auch den Nutzen dieser Bahnlinie für den Tourismus an. Von all seinen Vermutungen ist nur eine eingetroffen – und dies über alle Erwartungen hinaus: die Erhöhung der Grundstückspreise.

Tinzl legte auch die positiven Auswirkungen der Vinschgaubahn auf den sumpfigen und schwer zugänglichen, von der Etsch durchflossenen Talgrund dar: Der Fluss müsste mit neuen Dämmen versehen werden, auf denen dann die Gleisbettung verlaufen konnte. Von den Sümpfen ist heute nur noch einer erhalten, der im Übrigen unter Naturschutz steht. Über den Rest des Talgrunds ziehen sich heute riesige Obstgärten hin, die wertvollsten von ganz Europa!

Beim Projekt für die Vinschgaubahn hatte man von Anfang an Reisende aus aller Welt vor Augen. Hier die Geschichte in einem kurzen Überblick: Die Idee einer Bahnlinie durch den Vinschgau geht weit in die Vergangenheit zurück, genau gesagt auf das Jahr 1830, als der Wunsch aufkam, die kürzeste Verbindung zwischen England und Indien zu schaffen. 1867 wurde die Brennerbahn eröffnet, 1881 folgte die Bahnlinie Bozen–Meran und 1884 die Arlbergbahn. Im Jahr 1895 projektierte der Schweizer Eisenbahnpionier Anton Guyer Zeller eine Bahnlinie Engadin–Orient durch den Vinschgau, die dann über Triest bis nach Istanbul führen sollte. Als 1896 die Valsuganabahn eröffnet wurde, war immer noch von einer Bahnlinie Basel–Chur–Venedig und einer Verbindung zwischen Landeck und Bozen die Rede. Im selben Jahr wurde in Wien der Bau der Vinschgaubahn beschlossen: fast als Anerkennung des nachdrücklichen Einsatzes der Vinschgauer Bevölkerung. Die neue Bahnlinie, die nach nur zweieinhalb Jahren Arbeit am 1. Juni 1906 eröffnet wurde, brachte für das Tal eine blühende wirtschaftliche und touristische Entwicklung mit sich. Die schweren Marmorblöcke aus den Marmorgruben in Laas zum Beispiel wurden ausschließlich auf Schienen verfrachtet.

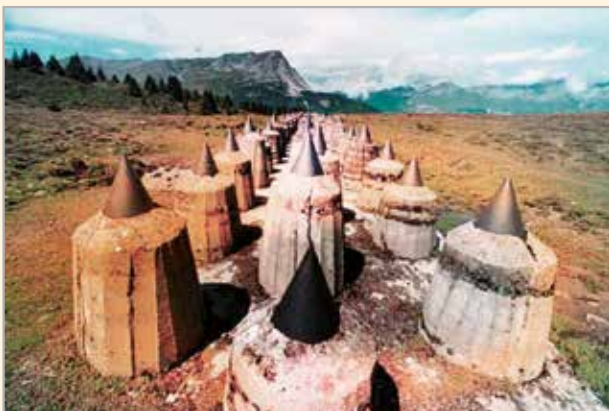
Während des Ersten Weltkriegs diente die Bahnlinie zur Versorgung der Soldaten an der nahen Ortlerfront mit Munition, Kanonen und Granaten, während die Soldaten selbst mit dem Zug bis Goldrain und Spondinig befördert wurden.

Von Goldrain ging der Nachschub für die Cevedale-Front mit Pferdegespannen weiter. Aber als Nahrungsmittel knapp wurden, mussten auch die Zugtiere geschlachtet und durch überwiegend russische Kriegsgefangene ersetzt werden.

Bei Kriegsende im November 1918 wurde die Bahnlinie vom italienischen Heer übernommen und an die Staatsbahn abgetreten. Als Kriegsreparation verlangte Italien von Österreich die Fertigstellung der Strecke von Mals bis Landeck – aber vergebens. Die Arbeiten wurden anfangs von Kriegsgefangenen durchgeführt, aber das Geschick der Vinschgaubahn blieb etliche Jahre lang ungewiss.

Sonderbarerweise hatte die Direktion der Vinschgaubahn weiterhin ihren Sitz in Wien, und diese Situation wurde erst 1923 mit Abkommen zwischen den beiden Staaten geregelt. Die österreichischen Dampfloks wurden durch leistungsfähigere Lokomotiven ersetzt, und für die Passagiere wurden die berühmten „Centoporte“ (Hunderttüren) eingesetzt, die leichter, zugleich aber auch geräumiger waren und weniger kosteten.

Mussolini hatte klare Pläne: Die neu eroberten „geheiligten Grenzen des Vaterlandes“ mussten um jeden Preis verteidigt werden, um eine „vermauerte Nation“ zu verwirklichen. Zu diesem Zweck wurde 1922 das Alpini-Bataillon „Edolo“ nach Schlanders verlegt, während in Mals und Glurns mehrere Einheiten der



Links: Die „Drachenzähne“ der von der faschistischen Regierung angelegten Panzersperre an dem von Mussolini angelegten „Alpenwall“ im Vinschgau. Die Vinschgaubahn wurde häufig zum Transport des Zements benutzt, der bei der Errichtung der Grenzbefestigungsanlagen Verwendung fand.

Rechts: Eine schnaubende Dampflokomotive am Beginn der Bahnlinie in den Vinschgau





Bahnhof Bozen, 5. September 1958.
Ein Elektrozug der Überetscher Bahn

Rollmaterial

Fabriknummer	geliefert an	Nummer ab 1912	Nr. bei der ÖBB	weiterer Verbleib
KrLi 3932/98	LB Bozen – Kaltern	1851	594.01	1926: GKB 1851 1976: Museum
KrLi 3933/98	LB Bozen – Kaltern	1852		1924: GKB 1852 1968: Lokwerkstatt Judenburg

Elektrotriebwagen

Fabriknummer	geliefert an	Nummer
Graz 1903	Kaltern – St. Anton	1
Graz 1903	Kaltern – St. Anton	2
Graz 1911	Bozen – Kaltern	3
Graz 1911	Bozen – Kaltern	4

Diesellokomotiven

Die zwei Dieselloks CN 532 und CN 533 wurden 1973 für die Lokalbahn Brescia–Iseo–Edolo an die SNFT verkauft. Die Überetscher Bahn besaß zehn in Graz gebaute Personenwagen; zwei waren 1903 konstruiert worden und zwei weitere wurden aus dem Umbau von Güterwagen gewonnen.

tiengesellschaft geliefert wurden. Die Bahn wurde von Ing. Julius Mühleisen projektiert, während die Arbeiten unter Leitung von Ing. Andreas Schlör ausgeführt wurden. Der erste Präsident der Überetscher Bahn war Josef Freiherr Di Pauli, der letzte Bruno Permutti.

Am Ende des Ersten Weltkriegs, genau gesagt am 19. November 1918, ging die Überetscher Bahn an das italienische Heer über, anschließend an die italienische Staatsbahn FS und im Oktober 1920 an die Società Trentina di Elettrici-



Der Bahnhof Eppan der Überetscher Bahn



Ein Güterzug gegen St. Michael in Eppan

tà (STE) als mehrheitlichem Aktionär. Sie hatte im Juni 1919 schon die Aktien der (defizitären) Bahnlinie Dermulo–Fondo–Mendel angekauft, der Linie Mori–Arco–Riva, der Virglbahn und der Rittner Bahn, und 1927 erwarb sie auch die Aktien der Fleimstalbahn.

Die Elektrifizierung der Strecken Bozen–Kaltern und Kaltern–St. Anton erfolgte im Jahr 1911. Die Linie überlebte die faschistische Zeit und den Zweiten Weltkrieg, aber ab 1. Mai 1950 wurde eine Buslinie eingesetzt.

Von diesem Zeitpunkt an gingen die Aktien an verschiedene Transportgesellschaften über (SASA, FEAR, SAD), und am 1. August 1963 wurde der Passagierdienst eingestellt, während der Gütertransport auf dieser Bahnlinie noch bis zum 1. Mai 1971 erfolgte. (Eine persönliche Erinnerung: Bei der Abfahrt des Zuges nach Kaltern wurde per Lautsprecher angekündigt: „Der Zug nach Kaltern fährt am Stumpfgleis ab!“ Das Gleis endete am Bozner Bahnhof, und der Zug wurde ab 1935 auf der Strecke Bozen–Sigmundskron von einer seitlich verlaufenden elektrifizierten Schiene mit Strom versorgt).

Technische Daten der Überetscher Bahn

Gesamtlänge von Bozen–Gries bis Kaltern	14,974 km einschließlich der 4.351 m der Bahnlinie Bozen–Meran
Maximale Steigung	31,3‰
Minimaler Kurvenradius	150 m
Bahnhöfe	Eppan–Girland und Kaltern
Haltestellen	Sigmundskron, Montiggel u. Planitzing
Gewicht und Länge der Schienen	26 kg/m, jeweils 9 m Länge



Ein Güterzug in der Nähe von St. Michael in Eppan

1.15

Die Dolomitenbahn

Schon in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden mehrere Projekte für Pferdebahnen erarbeitet, die Cortina d'Ampezzo mit dem Pustertal verbinden sollten. Die Bahnlinie wurde aber erst nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs zu militärischen Erfordernissen angelegt.

Durch den Krieg sahen sich die beiden einander feindlich gegenüberstehenden Staaten Italien und das Habsburgerreich veranlasst, zur Versorgung der Truppen in den Dolomiten Bahnlinien anzulegen. Im Jahr 1915 verwirklichten die Österreicher auf der Strecke Niederdorf–Höhlenstein eine Feldbahn mit einer Benzinlokomotive und 700-mm-Spurweite. Italien dagegen begann mit der Anlage einer 750-mm-Schmalspurbahn für Dampflokomotiven, die auf der Strecke Calalzo–Cortina d'Ampezzo–Podestagno verkehren sollten. Während des Kriegs stellten die Österreicher die Bahnlinie auf 760-mm-Spurbreite um, sodass die gesamte Strecke mit demselben Rollmaterial befahren werden konnte.

Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs ging diese Lokalbahn an die italienische Staatsbahn über, die sie in den Jahren 1919/1920 erneuerte und die Spurweite auf 950 Millimeter umbaute. Da diese Arbeiten als Kriegsreparation galten, mussten die Kosten von Österreich getragen werden.

Im Jahr 1929 wurde die Bahnlinie mit 2700-Volt-Gleichstrom elektrifiziert. Diese von der Società per la Ferrovia delle Dolomiti durchgeführten Arbeiten



Die Dolomitenbahn (1915–1918).
Ein mit Geschossen beladener Güterzug



Ein Militärzug (1915–1918) auf der Dolomitenbahn, mit einer Lokomotive mit Wärmeantrieb

begaben sie sich zum Faoro-Hof, wo sie Lebensmittel (Mehl, Fett, Salz, Zucker) bekamen – sofern sie verfügbar waren. Mit dem Bau der Bahnlinie wurde endlich Wünschen entsprochen, die schon in den ersten Jahren des Jahrhunderts aufgekomen waren.

Auch für den jungen Guido Sieff kam nach Schulabschluss der Tag, an dem er „aizémponer“ an der Fleimstalbahnlinie wurde: „[...] ich war fast vierzehn und musste die Prüfung für die 3. Klasse des Gymnasiums ablegen. Meine Mutter hatte mir genaue Anweisungen für die Fahrt gegeben. Um sechs Uhr früh ging ich von zu Hause (Anm.: Castello di Fiemme) weg, wie immer per pedes apostolorum, das heißt zu Fuß.

Um elf hätte ich in Neumarkt ankommen sollen, wo ich in der Bahnhofsgaststätte etwas essen wollte, um dann die Fahrkarte für den Mittagszug zu kaufen.

In Pausa kam ich mit einem jungen Südtioler ins Gespräch, der etwas älter war als ich. Er bemühte sich, italienisch zu sprechen, und so erfuhr ich, dass auch er ein Oberschüler war. Er erzählte mir von seinem Schulbesuch, was mich sehr interessierte, da auch ich ähnliche Erfahrungen gemacht hatte. Er blieb dann und wann stehen, um seine Auslegungen zu unterstreichen, nahm dann aber einen anderen Weg.

In Neumarkt ging ich in die Gaststätte essen. Als ich dann zum Fahrkartenschalter kam, erfuhr ich, dass mein Zug wenige Minuten zuvor abgefahren war. Der nächste Zug wurde für acht Uhr abends erwartet – wenn alles klappte. Denn schließlich war Krieg, und die Militärkonvois hatten immer Vorrang. Es war sehr schwül, und so setzte ich mich mit meinem Koffer auf die Eingangstreppe. Ich überdachte meine Lage und fing zu weinen an. Vier Fleimstaler Soldaten, die auf einer Bank saßen, fragten mich, warum ich weinte, und versuchten, mich zu trösten. Sie erzählten, dass sie nach einem kurzen Heimaturlaub, bei dem sie Frau und Kinder wiedergesehen hatten, erneut an die Front fuhren, und sie versprachen mir, dass sie die Fahrt bis Brixen gemeinsam mit mir machen würden.

Es war schon Nacht, als endlich der heiß ersehnte Zug einrollte. Er war gestopft voll, aber ich hörte meinen Namen rufen: Einige Jugendliche rückten zusammen, um mir Platz zu machen. Es waren Oberschüler aus dem Val di Non, die ich im Jahr zuvor in Mezzolombardo kennen gelernt hatte. Jetzt war ich endlich beruhigt. Um vier Uhr früh langten wir in Brixen an, wo wir von einem Bediensteten erwartet wurden, den Monsignor Depellegrin zum Bahnhof geschickt hatte, um uns

Die Badeanstalt des Heers in Auer

Da die mit der Anlage der Fleimstalbahn beschäftigten Ingenieure (und die Offiziere des Etappenkommandos) davon ausgingen, dass sie mehrere Jahre in Auer verbleiben würden, ließen sie im Frühjahr 1916 eine Badeanstalt mit Umkleidekabinen anlegen. Das Schwimmbad, das sich am linken Ufer des Schwarzenbachs dem E-Werk gegenüber befand, wurde mittels einer offenen Wasserleitung vom Wasserfall gespeist. Das Schwimmbecken war 20 Meter lang und acht Meter breit. 1966 wurde die Badeanstalt von der Familie Georg und Maria Hafner saniert und auf 25 x 13 Meter vergrößert, und das Wasser des Schwarzenbachs wurde durch Trinkwasser ersetzt.



Die vom k. u. k. Militär in Auer angelegte Badeanstalt gab den Offizieren die Möglichkeit zu sommerlichem Zeitvertreib. Auf dem Bild ist im Vordergrund (mit Bart) der Ingenieur Karl Braun (7.1) zu erkennen, einer der Planer der Fleimstalbahn. Am Hang im Hintergrund eine bis heute bestehende Kapelle am Weg, der zum Schwarzenbachstollen ansteigt und dann nach Aldein weiter führt.



Auer, 1916. Gruppenfoto von mit dem Bau der Fleimstalbahn beschäftigten Offizieren und jungen Damen aus Auer



Links: Auer, 1916. Ein Offizier, Mitarbeiter von Ingenieur Karl Braun
Rechts: Auer, 1916. Offiziere bei der Sonntagsjause in Gesellschaft von jungen Damen aus Auer. In der Mitte Stephanie Waldthaler und Ingenieur Karl Braun, der damals wahrscheinlich bei der Familie Waldthaler wohnte.

7.1

Ingenieur Karl Braun, der technische Leiter der Fleimstalbahn

Legitimationen eines k. u. k. Offiziers



Auer, 1916. Ingenieur Karl Braun vor einem noch heute am Feldweg im „Kreuzstückel“ vorhandenen Kreuz in der Nähe der Wohnung von Klaus Waldthaler, einem Neffen von Stephanie Waldthaler

Ingenieur Karl Braun aus Linz, Leutnant in der Reserve im 7. Infanterieregiment



Die Identitätskarte für Ing. Karl Braun



Zweisprachiger Umschlag (deutsch-ungarisch) der Legitimation für aktive Eisenbahnbedienstete von Ing. Karl Braun



Legitimationskarte von Karl Braun, am 5. September 1908 von der Staatsbahndirektion Linz ausgestellt



Beglaubigungen der Legitimationskarte für die Jahre 1909 bis 1917



Gültigkeitserklärungen der Legitimationskarte



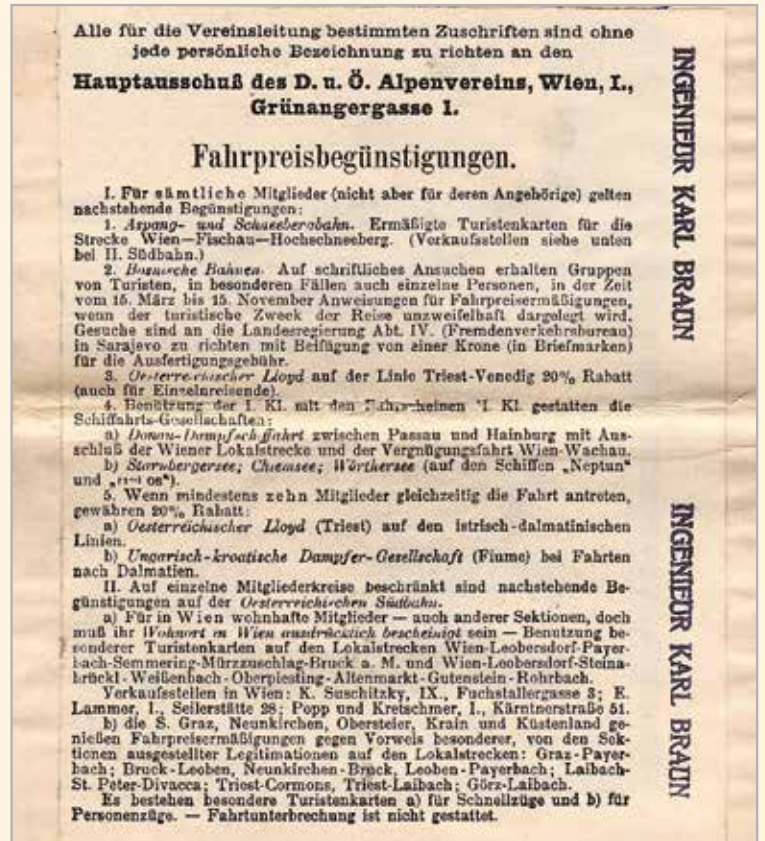
Die bis 1918 verlängerte Legitimationskarte



Bezugsbuch des Hauptmanns Karl Braun

Anzahl	Sortenbenennung	Bezeichnung	Lieferung	Lieferpreis	Bemerkungen
	1 Paar Halbschuh	19/12	19/12		
	1 Paar Halbschuh	19/12	19/12		
	1 Paar Halbschuh	19/12	19/12		
502	1 Paar Halbschuh	19/12	19/12		
4198	1 Paar Halbschuh	19/12	19/12		
1243	1 Paar Halbschuh	19/12	19/12		
4961	1 Paar Halbschuh	19/12	19/12		
8274	1 Paar Halbschuh	19/12	19/12		

Verzeichnis der vom Hauptmann Ing. Karl Braun bezogenen Bekleidung



Karl Braun zugestandene Fahrpreisbegünstigungen auf verschiedenen Bahn- und Schifffahrtlinien

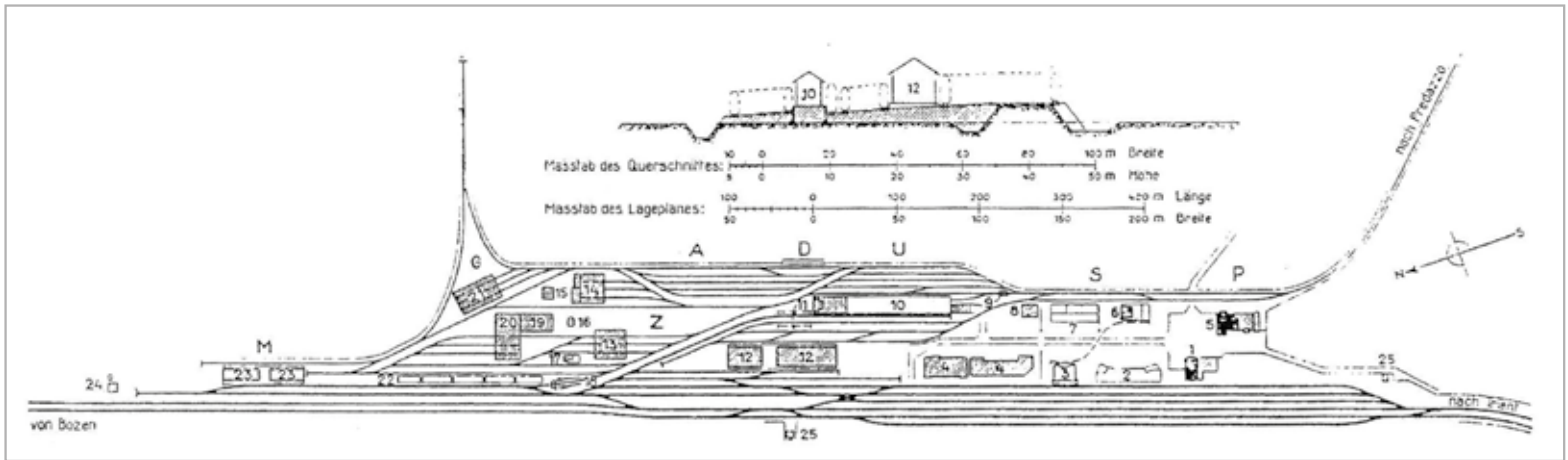


Dienstkoffer für Eisenbahnbedienstete (er wurde Ing. Karl Braun ausgehändigt, als er noch Leutnant in der Reserve beim 7. Infanterieregiment war)



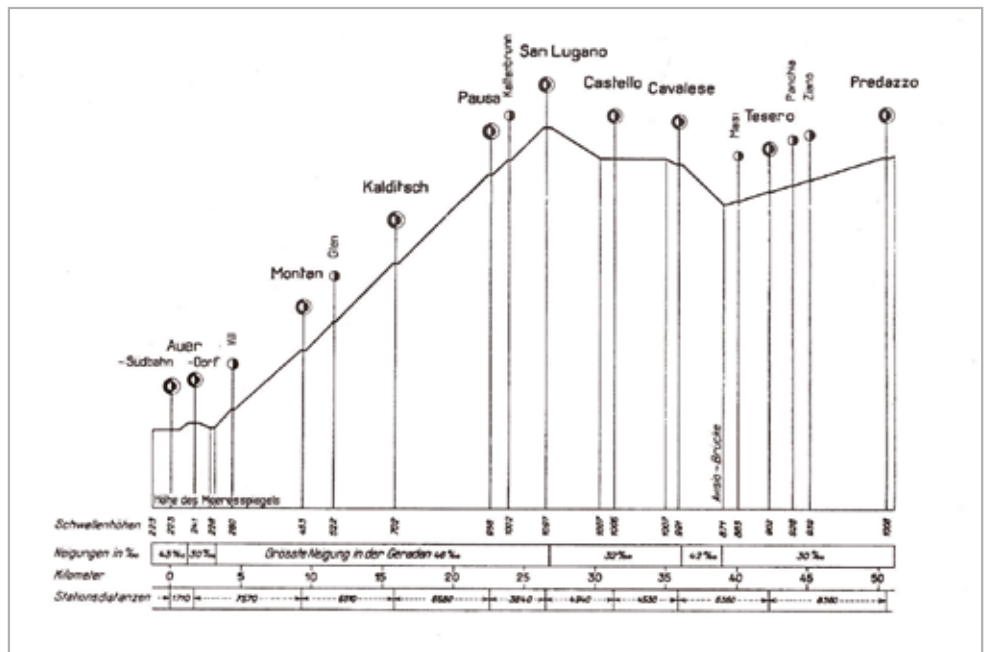
Der offene Dienstkoffer. Im Inneren befand sich auch ein Fach für Kleinwaren

Der Bauplan für den Bahnhof Auer und das Depot, der Längsschnitt und die Trasse der Fleimstalbahn

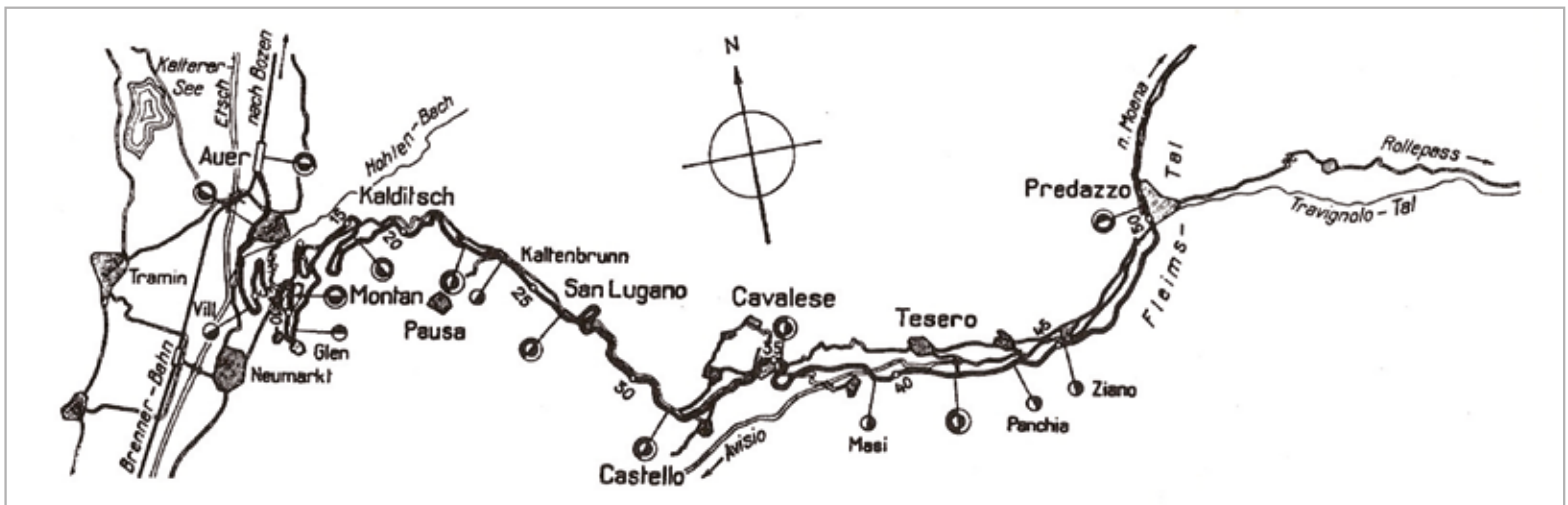


Zeichenerklärung des Lageplans des Bahnhofs der Schmalspurbahn (0,76 m) in Auer, dem Ausgangsbahnhof der Fleimstalbahn:

- A) Wartegleis – D) Desinfektionsgleis – G) Gleisdreieck – M) Munitionsraum – P) Personenbahnhof – S) Vieh- und Materialdepot – U) Verschiebe- und Umladegleise – Z) Zugbedarf und Werkstatt – 1-3) Abladerampe und Bahnsteigdächer der Südbahn – 4) Depot im Freien (Sanitätsbaracken) – 5-6) Ladegebäude und Lagerräume des Verladebahnhofs der Fleimstalbahn – 7) Stallungen – 8) Instandhaltungslager der Bahnlinie – 9) Rampe – 10) Teilweise überdachte Umladerampe mit Kanzleiraum – 11) Umladekran – 12) Instandhaltungsmagazin (später Holzdepot) – 13) Remise für die Lokomotiven – 14) Werkstatt zur Wagenreparatur – 15) Öldepot – 16) Wasserreservoir – 17) Lokdepot – 18) Rampe für den Verkehr der Schmalspurzüge – 19) Magazin für Material, Schmiede und Kanzleiräume – 20) Reparaturwerkstatt – 21) Garage für Reserveloks – 22) Kohlenlager mit Kran – 23) Munitionsmagazin – 24) Bahnkontrolleure – Rangierposten.

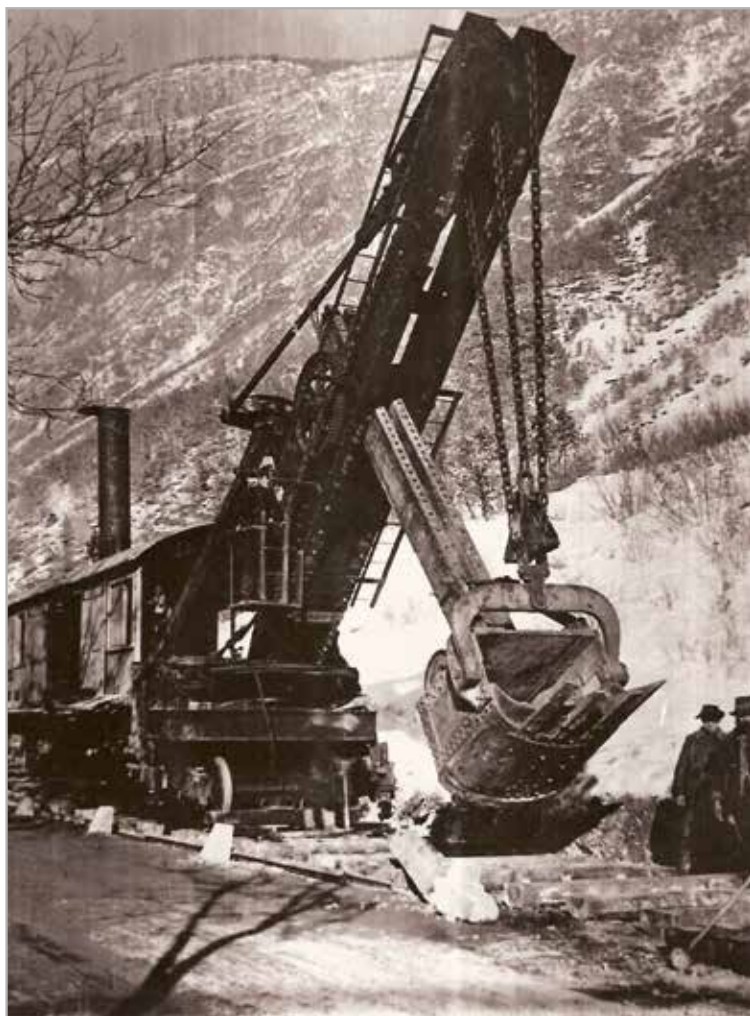


Von den Planern ausgearbeiteter Längsschnitt der Fleimstalbahn



Von der k. u. k. Betriebsleitung der Fleimstalbahn ausgearbeitete Trasse. Nach dem Sommer 1916 waren die Österreicher gezwungen, die Strecke Cavalese–Predazzo an das linke Avisioufer zu verlegen. Sie vermieden damit die Fahrt durch die Ortschaften, die der italienischen Artillerie, die hinter dem Lagorai in Caoria (Valle del Vanoi) Stellung bezogen hatte, besonders ausgesetzt waren. Eine 305-mm-Haubitze besaß eine Reichweite von 16 Kilometern.

1916: Beginn der Bauarbeiten für die Fleimstalbahn



Dampfbagger mit Löffelausrüstung (16. Februar 1916) auf einem Gleis. Er wurde zum Verladen des Schotter für den Bau des Bahnhofs Auer und einen Teil der Gleisbettung benutzt. Ein anderer Teil des Schotter wurde bei den Tunnelgrabungen gewonnen. Die Berge im Hintergrund geben zu der Vermutung Anlass, dass der Bagger sich an der Reichsstraße zwischen Auer und Branzoll in der Nähe der Porphybrüche befand.



Auer, 1916. Ein Dampfbagger belädt die Güterwagen mit Schotter, der in Auer zur Anlage des Bahnhofs der Fleimstalbahn gebraucht wurde (insgesamt 180.000 cbm Schotter). Unter den Schienen sind die neuen Schwellen zu erkennen, die von den Militärschreinern aus den Stämmen gewonnen wurden, die ohne vorherige Benachrichtigung im Aurer Forchwald geschlagen wurden.



Bahnhof Auer, 20. März 1917. Güterwagen der Heeresbahn auf einem Abstellgleis. Ähnliche Schmalspurwaggons wurden zum Schottertransport von den zwischen Auer und Branzoll gelegenen Porphybrüchen auf einem provisorischen Gleis zum Bahnhof Auer benutzt. Heutzutage müssten für derlei Schottermengen mindestens 18.000 LKW-Fahrten berechnet werden.



Auer, 1916. Mit dem antransportierten Schottermaterial wurde allmählich der Unterbau für das Bahnhofsdepot geschaffen, das sich auf einem sumpfigen Gelände befand. Rechts das Gleis, auf dem die Züge die Porphybrüche erreichten.



Auer, 1916. Zur Befestigung des Geländes wurden zahlreiche Pfähle in den Boden getrieben, auf denen dann die Gebäude errichtet wurden.



Auer, 15. Oktober 1916. Eine kleine, beim Bau der Fleimstalbahn verwendete Dampflok (sie wurde auch als caffettiera bezeichnet, als „Kaffeemaschine“) bei einer Belastungsprobe auf der provisorischen Brücke, auf der die mit Porphyrscutt beladenen Güterzüge den Großen Branzoller Graben in der Nähe der Station Auer überwinden. Zur Gruppe der „kleinen Maschinen“ gehörten auch bis zu zehn von anderen k. u. k. Bahnen stammende Lokomotiven, darunter auch eine der sieben Loks (die Nr. 4151) der Grödner Bahn.



Auer, 27. Januar 1917. Ein kurzer, zum Bau der Fleimstalbahn verwendeter Zug am Streckenkilometer 0,6, nicht weit vom Ausgangsbahnhof entfernt. Vor dem Zug stehend ein k. u. k. Soldat, auf der Lokomotive der Lokführer und auf den Loren Zivilarbeiter und russische Kriegsgefangene.

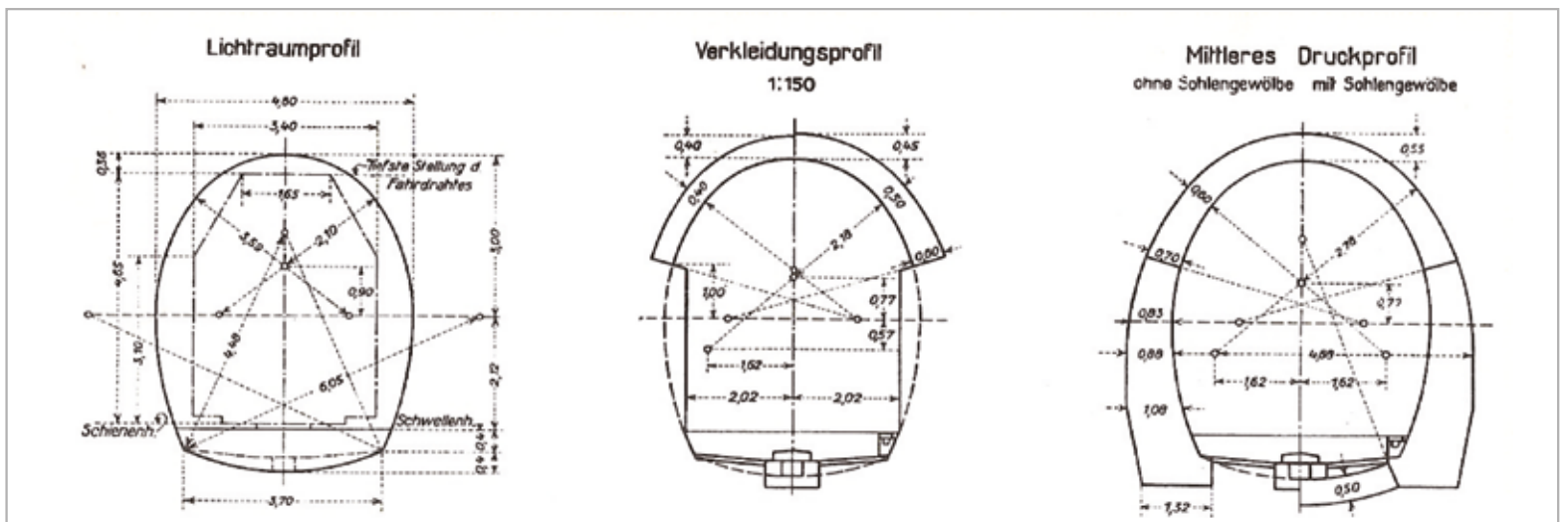
Vermessungsarbeiten an der Bahnstrecke



San Lugano, 1916. Techniker und Arbeiter beim Gleisverlegen mithilfe der berühmten, „Mariandl“ genannten Lokomotive



Fleimstalbahn, 1916. Techniker bei Vermessungsarbeiten der neuen Trasse am linken Avisioufer



Das Lichtraumprofil, das Verkleidungsprofil und das mittlere Druckprofil ohne beziehungsweise mit Sohlengewölbe

Die Aizemponeri: die Zivilarbeiter beim Bau der Fleimstalbahn



Eine Gruppe junger Aizemponeri (wie die „Eisenbahner“ im Trentiner Dialekt genannt wurden) beiderlei Geschlechts mit einem pfeiferauchenden Erwachsenen. Gemäß einer am 24. Februar 1917 erlassenen Verordnung war den bei der Fleimstalbahn beschäftigten Personen ein Tageslohn auszuzahlen, der sich für Frauen und Jugendliche auf drei bis fünf Kronen belief, für Männer und im Minenbau spezialisierte Pioniere auf acht bis zwölf Kronen, zu denen auch eine warme Mahlzeit kam.



Roda di Ziano, 1916. Beim Bahnbau waren auch viele Frauen (Einheimische und Slawinnen) beschäftigt, die vor allem bei der Anlage der Rampen und der Bahndämme eingesetzt wurden. Als Arbeitsgeräte hatten sie nichts anderes als eine Schaufel und einen Schubkarren. Mitte Mai 1917 richtete eine verheerende Überschwemmung im Osttiroler Drautal an der Bahnlinie Lienz–Spittal schwere Schäden an. Da sie wegen ihrer Nähe zur Front und des Nachschubs von lebenswichtiger Bedeutung war, wurden drei Eisenbahnerkompanien und 19 russische Soldatenkompanien (insgesamt rund 4000 Mann) aus dem Fleimstal abgezogen und in diese Gegend geschickt. Um diesen Verlust an Arbeitskräften gutzumachen, warb das Militärkommando der Fleimstalbahn junge Einheimische beiderlei Geschlechts an, denen sich somit auch die Gelegenheit bot, sich in dieser schweren Zeit ihren Lebensunterhalt zu verdienen.



Fleimstal, 1916. Frauen bei einer Arbeitspause. Oben rechts die „Rosa“



Fleimstalbahn, 1917. Männer und Frauen beim Abbau des Geländes zur Anlage des Bahndamms



Fleimstalbahn, 1917–1918. Erinnerungsfoto einer Gruppe von Aizemponeri



Um die Fleimstalbahn so schnell wie möglich fertig zu stellen, wurden im Mai 1917 sehr viele Zivilarbeiter angeworben



Pausa, 1916. Bau einer Stützmauer aus Zement

was Zeit zum Nachdenken, die man bei den mündlichen Prüfungen nicht hatte. Ich konnte logisch denken, begriff die Fragen aber nicht schnell genug. Ich war in die 3. Klasse des Gymnasiums versetzt worden, hatte aber ein Ungenügend in Deutsch mündlich. So wurde mir angeraten, diese Sprache besser zu lernen.

Es war Mitte Sommer, und ich brauchte eine Ruhepause, um dann im Oktober wieder den Unterricht aufnehmen zu können. Was konnte ich machen? Nichts als faulenzeln...

Ich war 14, und fast alle meine Gleichaltrigen arbeiteten auf der *streca* (= Strecke).

Ich beschloss, ebenfalls bei den Bahnarbeiten mitzumachen, und begab mich nach Tistola zu einem gewissen Madreancic, einem Slowenen, dem die Strecke von der Abzweigung nach Castello bis zur dortigen Station unterstand. Der Cavazzare-Hügel, der fast bis zur Straße reichte, war abgetragen worden, um Schotter für die Strecke nach Tistola zu gewinnen.

Wir hatten die Aufgabe, die „Decauville“-Wagen (7.4) zu beladen und dann an der Bahnböschung zu entleeren. Der Geometer ließ alle paar Meter hölzerne Streben anbringen, damit die Böschung auch schön aussah. Ich behalf mir mit einer Schnur und maß die genaue Entfernung zwischen einer Strebe und der anderen – was mir Spaß machte und mir auch eine Belobigung seitens des Vorarbeiters Madreancic eintrug. Dieser Slowene war ein korpulenter Mann mit einem roten Gesicht wie ein Trinker. Er war rau, hatte aber ein gutes Herz. Oft sah er, dass wir uns auf dem Spaten etwas ausruhten, aber er hat uns deshalb niemals Vorwürfe gemacht. Andererseits versuchten wir, im Rahmen unserer Möglichkeiten unser Bestes zu tun. Auf der Höhe des derzeitigen Alabasterlagers in der Nähe des Tistola-Hauses (damals ein Wirtshaus) drohte das Gelände abzurutschen. So wurde eine Art Viadukt angelegt, der auf hohen Pfählen ruhte. In diese Gruben stiegen nur Erwachsene ab, die Erfahrung mit der Anlage von Gerüsten hatten. Einige Male sind aber auch wir in diese Gruben abgestiegen, die acht Spatenlängen tief waren.

Auf dem Cavazzare-Hügel waren Bergleute beschäftigt: recht betagte Männer aus dem Primiero, die den ganzen Tag

über Minen zum Explodieren brachten. Sie legten jeden Tag mehrere Blindschächte an, die dann am nächsten Morgen gesprengt wurden. Das Felsgestein war allerdings nicht übermäßig hart, es handelte sich um eine Art grünlichen Sandstein. Sie steckten wurstförmige Baumwollsäcke, die sie zuvor in eine Flüssigkeit eingetaucht hatten, in einige Löcher. In diesen Säcken befand sich schwarzes Pulver.

Eines Tages ließ der Unteroffizier, der die Aufsicht über die Bauarbeiten für den neuen Bahnhof hatte, mich und meinen gleichaltrigen Freund Matordes rufen und befahl uns: ‚Nehmt diese drei Behälter und begeben euch zur Straße nach San Lugano, wo ihr rechts unter den Bäumen eine Baracke seht. Lasst die Behälter dort füllen und bringt sie wieder zurück. Aber ohne Eile.‘

Wir freuten uns sehr über diesen Auftrag, weil er im gleichförmigen Alltagsrott eine angenehme Abwechslung darstellte. Die Behälter waren prismenförmig und waren – wenn ich mich recht erinnere – an die 50-55 Zentimeter hoch, mit einer quadratischen Grundplatte von 12-15 Zentimetern pro Seite. Das Prisma bestand aus vier blauen Brettern und schloss einen zylinderförmigen Behälter ein, in dem sich seinerseits ein Glasbehälter befand. Diese Behälter waren schwer zu tragen; denn wir mussten den Arm beugen, damit sie nicht den Boden berührten, und wenn das trotzdem passierte, kam weißer Rauch heraus. Außerdem war der Weg recht lang: Vom Bahnhof Castello di Fiemme mussten wir eine Stelle nach einem Gebäude erreichen, das rechts an der Straße lag.

Als wir eines Tages gerade den Rückweg angetreten hatten, wurden wir von einem leeren Pferdewagen eingeholt. ‚Das ist aber ein Glück!‘, sagten wir uns, und ohne lange zu zögern, stiegen wir auf. Der Kutscher würdigte uns kaum eines Blickes. Doch nach kurzer Zeit sahen wir aus den Behältern weiß-bläulichen Rauch aufsteigen, der bei jedem Ruck des Wagens stärker wurde.

Plötzlich hörten wir einen nicht heftigen Knall. Ich hatte nur noch den Griff des Behälters in der Hand, die einige Zeit gefühllos war, doch nach einigen Minuten konnte ich sie wieder normal bewegen. Wir waren vom Karren abgesprungen, der unbeirrt weiterfuhr. Die Straße war auf einer acht bis zehn Meter langen Strecke ganz weiß. Einer der Behälter war



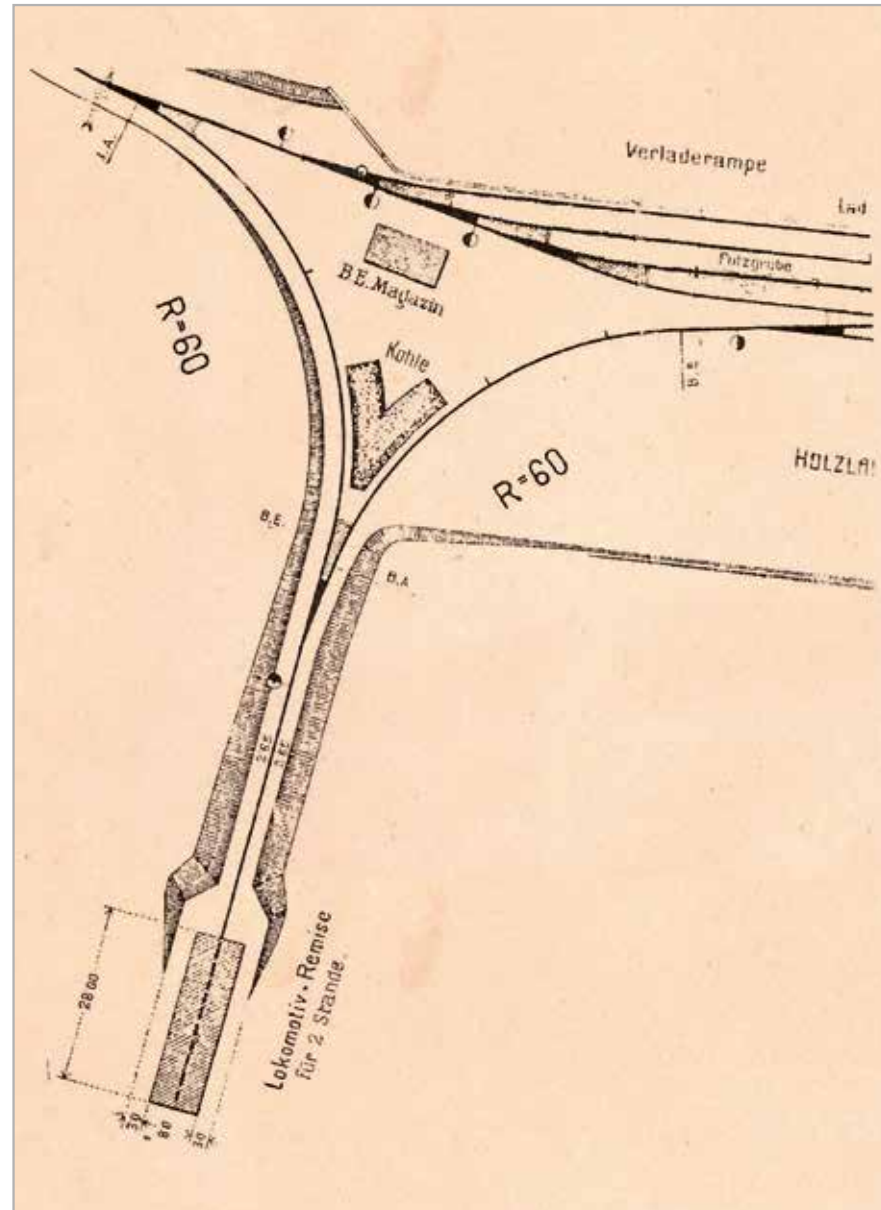
Kaltenbrunn, 1916. Inspektion der Betriebsleitung an einer Baustelle in Bahnhofsnähe



Predazzo-Süd, 18. Januar 1918. Die Einweihung des neuen Bahnhofes



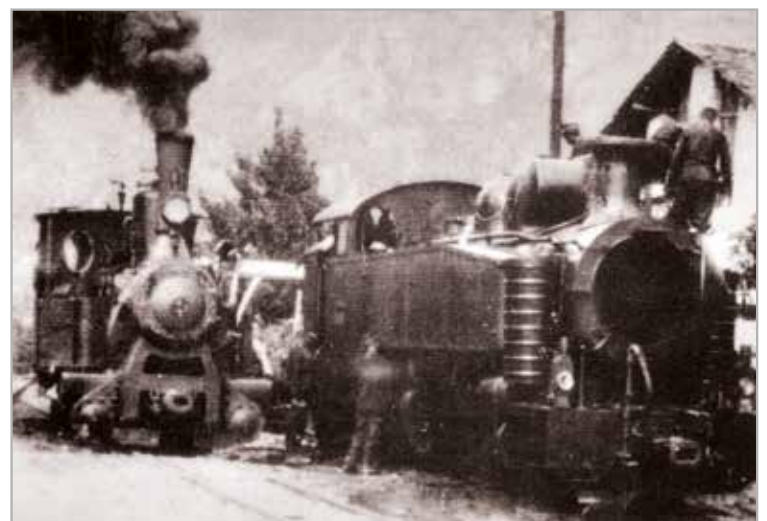
Predazzo, 1918. Das gut erkennliche Dreiecksgleis, eine Besonderheit der Fleimstalbahn, ermöglichte das Wenden der Lokomotiven. Andere Wendevorrichtungen bestanden in drehbaren Plattformen, die aber für alpine Gebiete ungeeignet waren, da sie bei Schneefällen oder sehr niedrigen Temperaturen nicht immer funktionierten. Das „Dreieckssystem“ besteht aus drei dreieckförmig angeordneten Gleisen, auf denen die Loks wenden konnten. An der Fleimstalbahn besaßen nur drei Stationen derartige Dreiecksgleise: Auer Depot, Castello di Fiemme und Predazzo.



Die Fleimstalbahn, 1916–1918. Detail des Dreiecksgleises



Predazzo, 1918. Die ersten Waggons mit Trittstufen, die den Passagieren das Einsteigen erleichterten



Zwei Lokomotiven – eine „kleine“ und eine „große“ –, die zum Bau und zum Betrieb der Fleimstalbahn eingesetzt wurden



Ciré di Pergine, 1917. Blick auf den Flugplatz



Ciré di Pergine. Der Flugplatz mit startbereiten Flugzeugen zur Aufklärung an der italienischen Front

Bei der Kapitulation wurden die Anlagen vom k. u. k. Militär geräumt und in Brand gesteckt. Die Italiener fanden nichts als Trümmer und Flugzeugskelette vor. Auch der kleine Flugplatz am Oratorio ging bei Kriegsende in Flammen auf.

Im Laufe des Weltkriegs statteten hohe militärische und politische Persönlichkeiten dem Flugplatz in Ciré Besuche ab: Kaiser Karl I. kam am 14. September 1917 und am 19. März 1918 zusammen mit Feldmarschall Conrad von Hötzendorf, dem Chef des Generalstabs für Österreich-Ungarn, der den Platz schon am 13. Oktober 1917 inspiziert hatte, und am 18. März 1918 erfolgte eine Besichtigung durch Feldmarschallleutnant



Ciré di Pergine, 1917. Ein Flugzeug vor einem Hangar mit einer Gruppe von k. u. k. Piloten und Mechanikern



Ciré di Pergine, 1917.
Autos beim Besuch von Kaiser Karl I.



Ciré di Pergine, 18. März 1918. Kaiser Karl I. und Feldmarschall Conrad von Hötzendorf beim Besuch der Truppen

Josef Ritter Schilhawsky von Bahnbrück, den Kommandanten der 6. Infanteriedivision, 3. Korps, 2. Armee.

Die k. u. k. Piloten starteten vom Flugplatz in Ciré hauptsächlich zu Bombardierungen und Aufklärungsflügen an den Fronten der Hochplateaus von Vezzena, Lavarone und Folgaria wie am Pasubio-Zugna, aber ihr Wirkungsbereich dehnte sich auf die gesamte Linie im Valsugana und im Vallagarina aus, auf die Städte in Venetien (Bassano, Vicenza, Padua, Verona und Belluno) sowie auf die Gebiete Adamello-Presanella und Ortler-Cevedale. Viele von ihnen konnten viele Luftsiege verzeichnen. Hier ein Verzeichnis der besten Piloten und der Anzahl ihrer Siege:

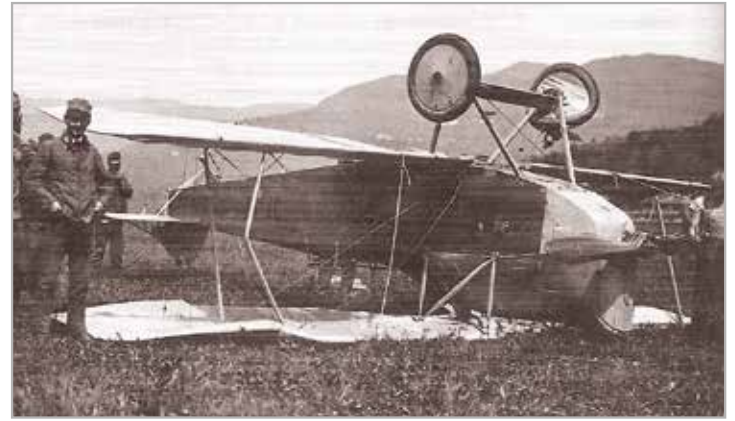
- Julius Arigi (55. Flik). Flugzeug 5 X Nr. 153.80 Albatros: 32 Siege.
- Josef Kiss (24. und 55. Flik). Flugzeuge 7 und 8 Nr. 153.17 Albatros: 19 Siege.
- Josef von Maier, Kommandant der 55. Flik. Flugzeug 1 Nr. 153.64 Albatros: 10 Siege.
- Georg von Kenzian (24. und 55. Flik). Flugzeug 2 Nr. 153.158 Albatros: 9 Siege.
- Josef Friedrich (24. und 55. Flik): 7 Siege.
- Alexander (Sandor) Kasza (55. Flik): 6 Siege.
- Franz Lahner (55. Flik). Flugzeug L Nr. 153.158 Albatros: 5 Siege.



Ciré di Pergine. Ein abgestürztes österreichisches Flugzeug

- Julius Kawalczik (24. Flik). Flugzeug Albatros: 5 Siege.
- Piloten mit 3 Siegen: Josef Kos, Hans Leiner, Karl Princig Ritter von Herwalt, Josef Bratmann, Hans Folk, Emanuel Stumpa und Michael Meissner.
- Weitere Piloten wie Alois Lehmann, Otto Kullas, Franz Pelzmann, Stefan Kirjak, Alexander Kasza, Ludwig Neumann, Josef Friedrich und Alfons Behounek konnten Erfolge und Siege verzeichnen.

Viele von ihnen wurden aber auch abgeschossen und in Pergine mit militärischen Ehren beigesetzt, darunter der für seine Courage und Waghalsigkeit berühmte Josef Kiss. Dies die Namen der anderen Offiziere:



Ein überschlagenes Aufklärflugzeug am Flugplatz in Ciré di Pergine

Grad und Name	Flik	Todesdatum
Oberleutnant Alois Lehmann	55/J	23. April 1918
Oberleutnant Robert Kubicek		19. August 1917
Oberleutnant Emil Heyss		29. September 1918
Oberleutnant Karl Princig von Herwalt	55/J	16. Juni 1918
Oberleutnant Josef Stovazer		18. März 1918
Oberleutnant Karl Bedö		21. März 1918
Oberleutnant Milos Masek		15. Juni 1918
Pilot Franz Cesnovar		17. Juni 1918
Oberleutnant Alfred Iser	92	
Oberleutnant Miros Kirnert	48	
Pilot Alois Schimann		18. August 1918
Pilot Franz Nagy		26. Juni 1917
Oberleutnant Josef Kos	55	

Mario Tschurtschenthaler (1892–1981), ein Trentiner Pilot der k. u. k. Luftwaffe



Mario Tschurtschenthaler wurde am 22. Februar 1892 in Borgo Valsugana (Trient) geboren. Sein Vater, Antonio Tschurtschenthaler, und seine Mutter, Camilla Zamboni, stammten beide aus Rovereto, hatten sich aber im unteren Valsugana niedergelassen. Nach der Volksschule besuchte Mario die technische Oberschule in Italien und schloss sein Studium an der Reale Accademia del Commercio ab. 1911 und 1912 diente er in Innsbruck im 4. Kaiserjägerregiment. Bei Kriegsausbruch wurde er dem in Enns (Oberösterreich) stationierten XIV. Marschbataillon des 2. Landeschützenregiments eingegliedert, das an der Galizienfront eingesetzt

wurde. Mario Tschurtschenthaler wurde verwundet und mit der Tapferkeitsmedaille 2. Klasse ausgezeichnet. Am 1. Februar 1917 wurde er zum Oberleutnant ernannt, und im November desselben Jahres trat er der Luftwaffe bei. Er besuchte die Pilotenschule der 4. Fliegerkompanie in Rajlovac und der 14. Fliegerkompanie in Wiener Neustadt und erlangte am 7. März 1918 den internationalen Flugzeugführerschein der Fai (Nr. 1077). Am 15. Mai desselben Jahres wurde er der Fliegerkompanie 21D zugewiesen, die am Flugplatz in Ciré di Pergine Valsugana lag und unter dem Kommando von Hauptmann Oskar Fekete stand. Als zweiter Pilot des Aufklärungsdoppeldeckers Brandenburg (Nr. 165,51) nahm er an drei Luftkämpfen teil und



Mario Tschurtschenthaler vor seinem Doppeldecker

wurde anschließend zum Kommandanten des zweiseitigen Aufklärungsdoppeldeckers Aviatik C.I Nr. 137,24 ernannt. Mario Tschurtschenthaler war bei seinen Flügen immer vom Militärbeobachter Oberleutnant Thiess begleitet. Aus den Monatsberichten des Jahres 1918 geht hervor, dass der Trentiner Pilot 15 Luftangriffe auf feindliches Gebiet gestartet hatte, wofür er mit dem Verdienstkreuz 3. Klasse mit Kriegsdekoration und Schwertern und dem Feldpilotenabzeichen ausgezeichnet wurde. Im Jahr 1946 heiratete er die Gräfin Maria Saracini Belfort, und aus dieser Ehe gingen drei Kinder hervor. Er starb am 12. März 1981 in Povo di Trento.



Auer, 6. November 1944. Ein von einem angloamerikanischen Bombenangriff zerstörtes Haus im Ortszentrum. Auch das Bahnhofsgebäude Auer-Dorf wurde in Schutt und Asche gelegt.



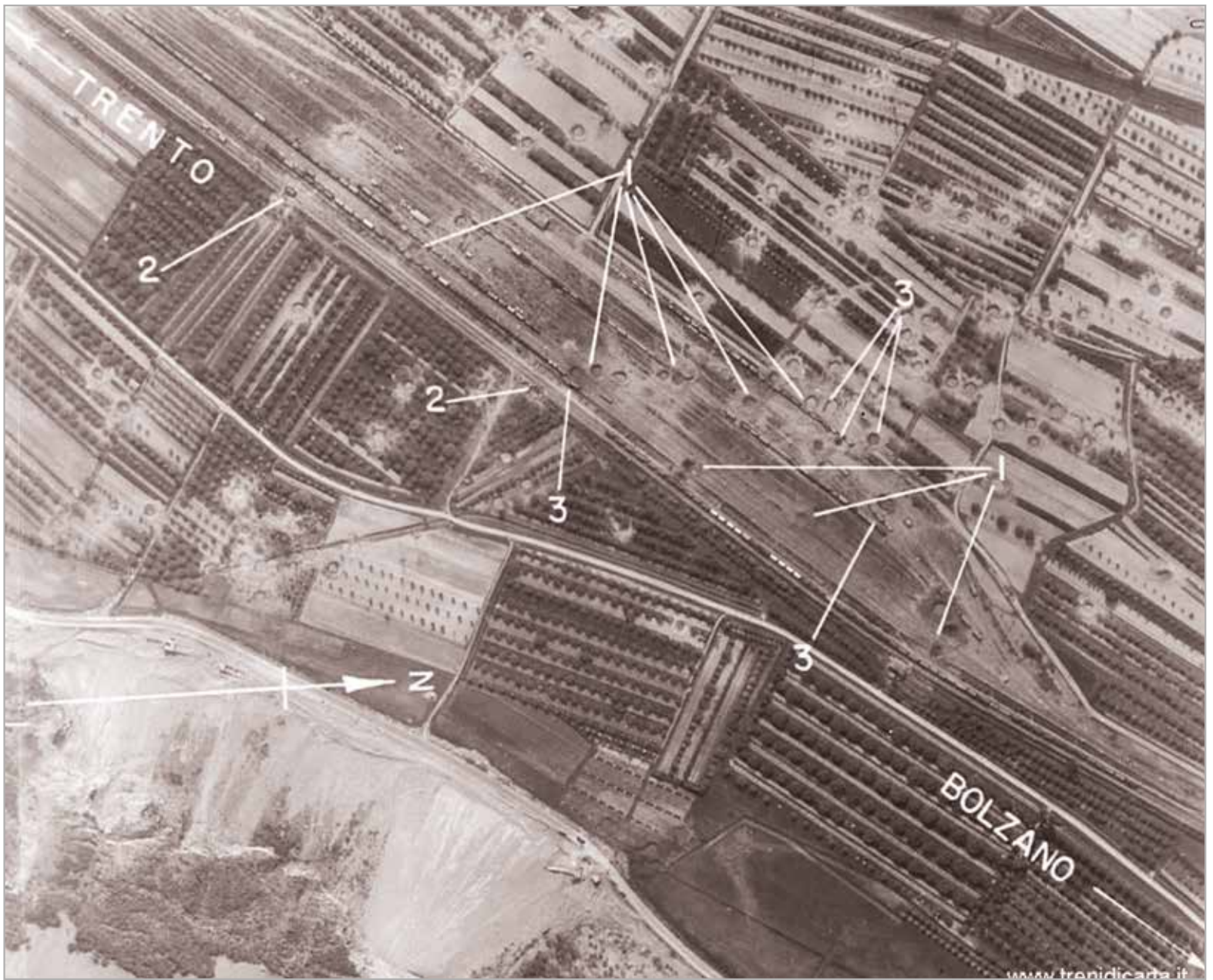
Neumarkt, Frühjahr 1945 (?). Die Lehrerin Rosa Grandi an der Bahnlinie Auer–Lavis–Spini di Gardolo etwas südlich der bombardierten Etschbrücke. Im Hintergrund ist am rechten Ufer die Anlegestelle der Fähre über die Etsch zu erkennen.



Das einzige bis heute erhaltene Stück der Bahnlinie Auer–Gardolo in der Nähe der Staatsstraße Nr. 12 in Vill (Neumarkt)



Neumarkt, 9. September 1944 (RAF-Luftaufnahme). Auf der Bildmitte die Straßenbrücke, die den Ort Neumarkt mit der Bahnstation verband. Sie war bei einem Luftangriff am 4. September 1944 halb zerstört worden, und auch die Bahnlinie Auer–Lavis–Gardolo erlitt schwere Schäden. Rechts und links des Flusses sind etliche Bombentrichter zu erkennen.



Branzoll, Verladebahnhof. Die weißen Linien verweisen auf von Luftangriffen hervorgerufene Bombentrichter am Verladebahnhof und am umliegenden Gelände sowie am vorhandenen, gut sichtbaren Rollmaterial



Bozen, 1944. Bombenschäden am Beginn der Trientstraße bei der Loretostraße



Bozen, 1944. Bombenschäden am Rathausplatz

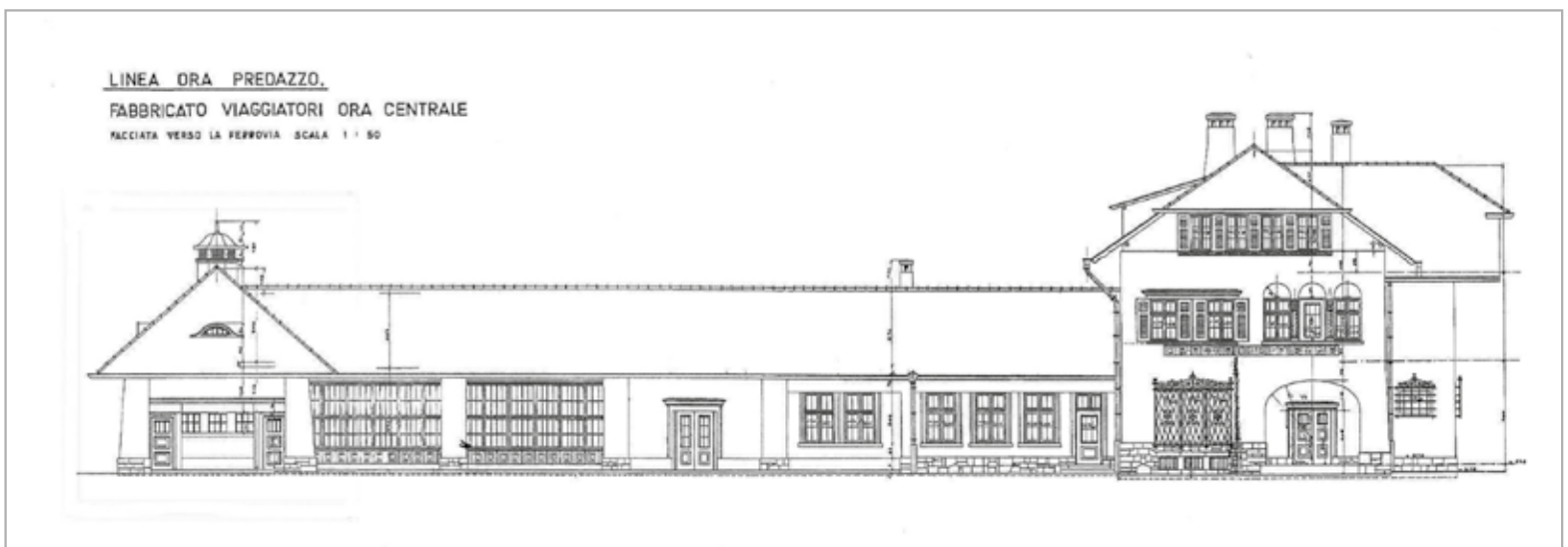
Buffet - Ristorante da TITO
STAZIONE FERROVIARIA ORA
PRONTA CUCINA ITALIANA
PARTENZA DOLOMITI
SLM 246

Das Schild am Eingang zum Bahnbuffet in Auer



Bahnhof Auer. Während das Restaurant des Bahnbuffet geschlossen ist, hat die Bar trotz mehrerer Pächter ihre frühere Einrichtung beibehalten

Links: Auer, Bahnbuffet im Jahr 1952. Die Familie Cavada mit Verwandten auf dem Platz hinter dem Buffet (die Personen waren mit dem rechts sichtbaren Taxi angereist, wahrscheinlich einem Fiat 1100, Nummernschild TN 10681). Links sitzend Tito Cavada mit der Tochter Rita, zweite von rechts seine Frau Rina mit der Tochter Marisa



Plan für das Bahnhofsgebäude in Auer. Im Süden links waren zwei bis heute vorhandene Toiletten vorgesehen



Da zu faschistischer Zeit keine Fremdwörter – wie Toilette oder WC – benutzt werden durften, findet sich an der südlichen Außenseite des Bahnbuffets (2007) noch eine Tafel mit der – heute leicht vulgär klingenden – Aufschrift „Cessi“.

Links: Die Toiletten für „Uomini“ und „Donne“



Die Dienstmütze des Bahnhofsvorstehers Ettore Degiampietro (bis in die Nachkriegszeit)

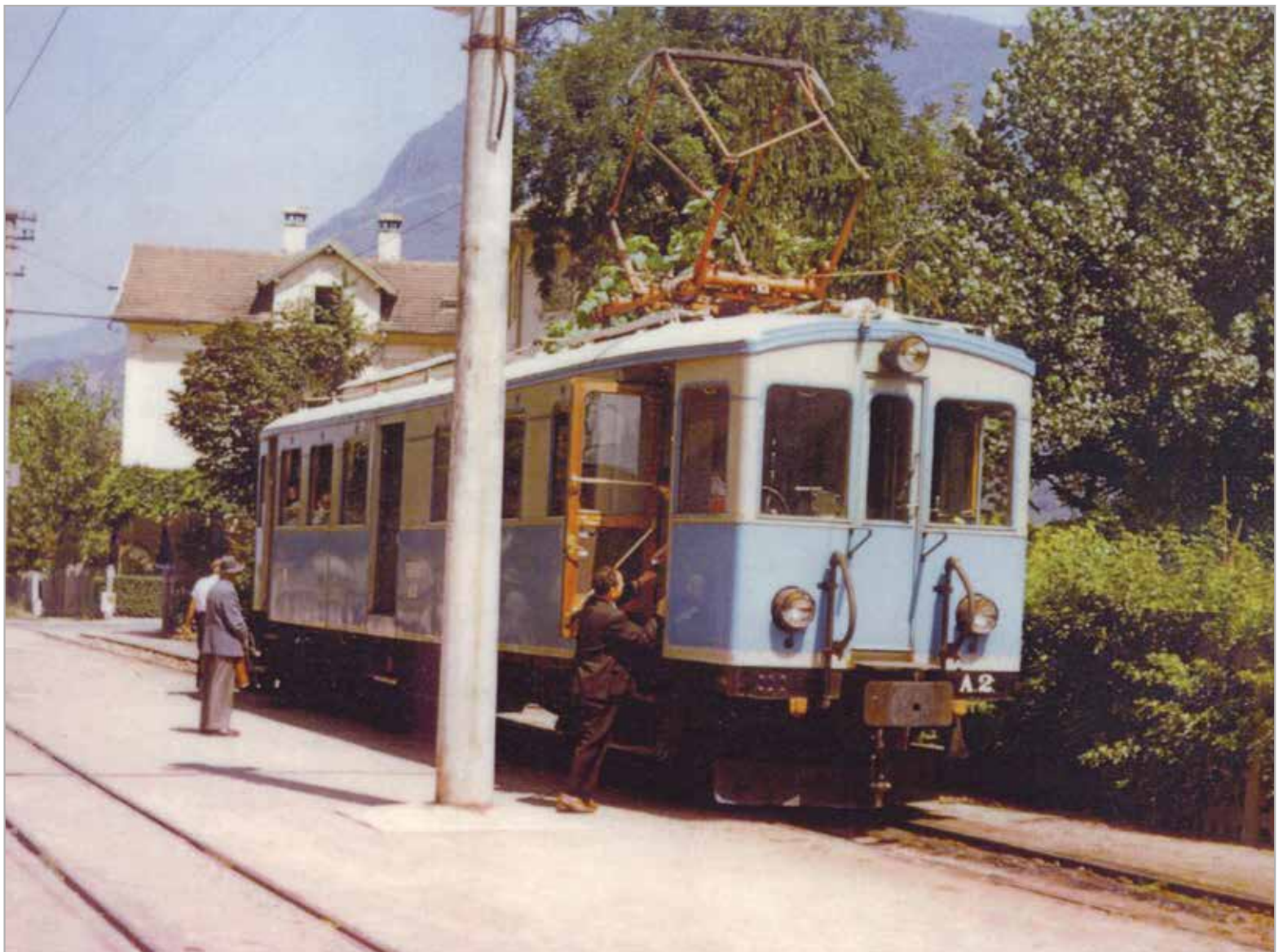


Das Uniformwappen des Bahnhofsvorstehers blieb „FVF“

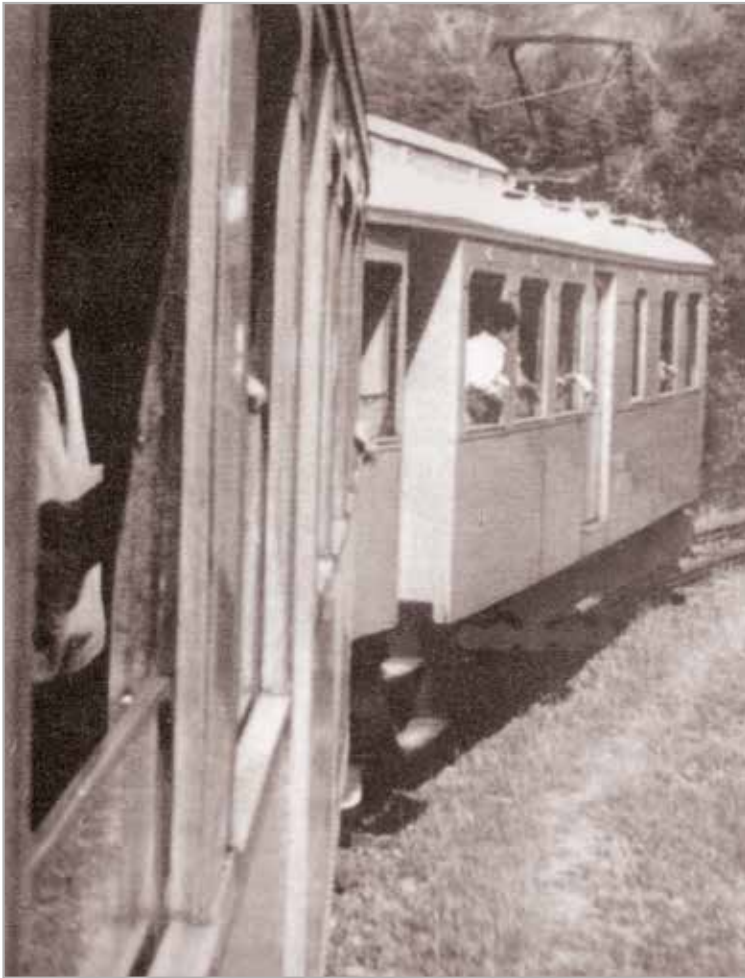


Die Dienstmütze des Bahnhofsvorstehers von den Fünfzigerjahren bis 1963

Mit dem industriellen Aufschwung beginnt eine glückliche Zeit



Bahnhof Auer. Der Triebwagen A2 kurz vor der Abfahrt nach Predazzo



Die Fleimstalbahn bei der Auffahrt von Castelfeder auf der Strecke Auer–Montan



Predazzo, 1959. Seit 1950 benutzen immer mehr Touristen die Fleimstalbahn



Auer, Bahnhofsdepot. Auch der Transport des aus dem Fleimstal angelieferten Holzes erlebte in den Fünzigerjahren des vorigen Jahrhunderts einen bemerkenswerten Aufschwung. Auf dem Bild die Brüder Mazzini aus Auer beim Abladen von 24 Meter langen Stämmen

L. 20		L. 10		L. 10	
2	1	O fino a L. 10			
FERROVIE DELLO STATO (SERVIZIO CUMULATIVO) BIGLIETTO PER VIAGGI A Nº 00052 TARIFFA RIDOTTA - C/201-A					
DA VITTORIA					
Cl. 1 <input type="text"/> Cl. 2 <input type="text"/> Predazzo Cl. 3 <input type="text"/>					
VIA <input type="text"/> Km. <input type="text"/>					
Persone N. <input type="text"/> di cui <input type="text"/> F. S. L. <input type="text"/> 1050 QUOTA AMMINISTRAZIONE CORRISPONDENTE L. <input type="text"/> 870 TOTALE L. <input type="text"/>					
Concessione Speciale (lettera o numero) <input type="text"/> Libretto N. <input type="text"/> Richiesta N. <input type="text"/> Scontrino / <input type="text"/>					
IL BIGLIETTINO TIMBRO A DAT. VITTORIA -7 AGO-1958					
- Ord. N. 844 PER LA VALIDITÀ E LE PERMATE VEDERE AVVERTENZE A TERGO					

Eine am 7. August 1958 ausgestellte Fahrkarte für die Fahrt von Vittoria (Roma) nach Predazzo



Predazzo. Ein Zug mit Schülern der Finanzwache. Viele Jahre lang stellte die Fleimstalbahn die einzige Verbindung zwischen Predazzo (wo die Schule ihren Sitz hat) und dem Bahnhof Auer an der Brennerbahnlinie dar und wurde bis zur Betriebseinstellung im Jahr 1963 entsprechend viel benutzt.

1948

- 5. Januar: Anzeige wegen des Diebstahls eines Paares Ski vom Zug Nr. 10 am Bahnhof Montan
- 23. April: Entgleisung des Zugs Nr. 9 und Anzeige gegen Pietro Morandini aus Predazzo
- 20. Mai: **Bericht an die Bahndirektion wegen der illegalen Konkurrenz der Autos**

■ Zeitzeugen (21)

EIN ZUG, ZWEI HERZEN: Im Jahr 1948 beschloss die junge Adriana Olivotto aus Ancona, ihren Urlaub im Gebirge zu verbringen, und sie entschied sich für Cavalese als Ferienort. In Auer stieg sie in die Fleimstalbahn um. Als sie am Ziel angekommen war, lernte sie zufällig einen jungen Eisenbahner kennen, den aus San Vito di Cadore gebürtigen Agostino Olivotto (1925–1964), der mit seiner Familie in San Lugano lebte, wo sein Vater ANAS-Straßenwärter war. Agostino Olivotto war anfangs als Mechaniker bei der Fleimstalbahn eingestellt worden, wurde dann aber bald ins Zugpersonal übernommen. Die beiden jungen Leute schlossen Freundschaft, und zwei Jahre später heirateten sie.

1949

- 7. Oktober: Zusammenstoß zwischen dem Triebwagen A2 und einem Lastauto mit dem Nummernschild VR 24373 am Streckenkilometer 0,950 an der Bahnhofstraße in Auer

1950

- 2. Januar: Halt des Zugs Nr. 6 am Streckenkilometer 34,200, vor Cavalese, wegen des Überfahrens eines unbeaufsichtigten Kindes
- 2. Mai: Dienststörung zur Fahrt von Sonderzügen zu den Dreharbeiten des Films „Segreto di stato“ („Staatsgeheimnis“)
- 24. September und 4. Oktober: zwei Zugunglücke (Zug Nr. 10) beim Bahnhof Auer

■ Zeitzeugen (22)

DIE VERGESSENE UND WIEDER AUFGEFUNDENE GELDTASCHE: Der betagte Herr Haas aus Montan fuhr eines Tages mit dem Zug nach Auer und dann weiter nach Trient, um Einkäufe zu tätigen. Er fuhr in der 1. Klasse, und in Auer stieg er in den Zug nach Trient um. Der Zugführer Calzolari bemerkte bei der Kontrolle die volle Geldtasche. Als Herr Haas nach Auer zurückkehrte, traf er den Eisenbahner und sagte zu ihm: „Giovanni, heute ist ein schlechter Tag! Ich habe meine Tasche mit dem ganzen Geld drin verloren!“ Der ehrliche Eisenbahner forderte ihn auf, sich ins Büro zu begeben, wo sein Kollege Zotti ihm sein Geld zurückerstatten würde. Angesichts dieser Rechtschaffenheit schickte Herr Haas (der Vater von Franz Haas) dem Zugführer Calzolari viele Jahre lang zu Weihnachten einen Karton bester Weine aus seiner Kellerei.

Der Post- und Brottransport

Bahnhof Auer. Die für das Fleimstal bestimmte Post wurde bei den Postwagen der italienischen Staatsbahn abgeholt und auf einem kleinen Gummiwagen zur Fleimstalbahn (hier einem Triebwagen A2) verfrachtet. Mit diesem Dienst waren die Brüder Mazzini aus Auer betraut worden. Am 2. Juli 1958 wurde der zwei- bis dreiwöchentliche Transport des Brots eingestellt, das in der Bäckerei der Schwestern Zeni in Auer gebacken und in die Dörfer Glen, Kalditsch und Pausa befördert wurde.



Der Bahnhof Auer der Staatsbahn. Bis 1945 erfolgte der Transport der Güter von den Waggons der italienischen Staatsbahn zur Fleimstalbahn auf Holzkarren.

Nach dem Krieg wurden wieder Rennen für Autos, Motorräder und Fahrräder veranstaltet, die oft auf den Gebirgsstraßen unseres Landes ausgetragen wurden und somit auch im Fleimstal und auf der Staatsstraße Nr. 12. Da die Bahnlinie die Staatsstraßen mehrmals mit unbewachten Bahnübergängen kreuzte, wurden die Eisenbahner angehalten, dafür zu sorgen, dass sich an diesen gefährlichen Stellen keine Unfälle ereigneten.



Rolando Cembran wurde 1943 in Meran geboren. Er besuchte das Istituto Tecnico Agrario in San Michele all'Adige (Trient) und ging aus dieser Agrarfachschule 1960 als landwirtschaftlicher Techniker in Önologie und Weinbau und 1965 als landwirtschaftlicher Fachingenieur hervor. Ab 1968 war er als Techniker für die italienischsprachigen Landwirte im Unterland beim Südtiroler Beratungsring für Obst- und Weinbau tätig. Er ging 2001 in Pension. 18 Jahre lang bekleidete er das Amt des Präsidenten der Kammer der Periti Agrari der Provinz Bozen. Er war Mitglied der Landwirtschaftssekktion beim Gericht Bozen, der Landeskommission Bozen und der Handels-, Industrie- und Handwerkskammer Bozen, Lehrer an der landwirtschaftlichen Schule für Obst- und Weinbau in Pfatten, Mit-

glied der Baukommission der Gemeinde Auer und Ratmitglied des Meliorierungskonsortiums „Auerer Schwarzenbach“. Als Journalist und Publizist (1972–2005) war er Gründer und Chefredakteur der zweimonatlichen, vom Südtiroler Beratungsring für Obst- und Weinbau herausgegebenen Fachzeitschrift „Frutta e Vite“, Mitarbeiter zum Thema Landwirtschaft der Tageszeitung „L'Adige“ und der sonntäglichen Radiosendungen „Tra Monti e Valli“ und „Spazio Agricoltura“ der RAI – Radiotelevisione Italiana Bozen sowie Mitarbeiter und Moderator von TV-Sendungen zum Thema Landwirtschaft bei Telemontecarlo und Telebolzano. Außerdem hat er an regionalen wie gesamtitalienischen Agrarwochenzeitschriften mitgearbeitet (Il Suggestore, L'Informatore Agrario, Terra e Vita, Il Corriere Ortofrutticolo). Rolando Cembran ist Träger folgender italienischer Auszeichnungen: *Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana* (1984) und *Cavaliere Ufficiale al Merito della Repubblica Italiana* (1990). Am 22. März 2020 ist Rolando Cembran verstorben.

Mit freundlicher Unterstützung von:



GEMEINDE
AUER



MARKTGEMEINDE
NEUMARKT



GEMEINDE
MONTAN



GEMEINDE
KURTATSCH



COMUNITÀ TERRITORIALE
DELLA VAL DI FIEMME

COMUNE
DI CAPRIANA



COMUNE
DI PANCHIÀ



COMUNE
DI CASTELLO-MOLINA



COMUNE
DI VILLE DI FIEMME



COMUNE
DI CAVALESE



COMUNE
DI ZIANO



COMUNE
DI TESERO



COMUNE
DI PREDAZZO



COMUNE
DI VALFLORIANA



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese
Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie;
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet
abrufbar: <http://dnb.d-nb.de>

2. Auflage 2023

© Verschönerungsverein Auer (2011)

Verlag: Athesia Buch GmbH, Bozen

Titel der italienischen Originalausgabe: „Un binario per Fiemme“

Übersetzung: Wolfraud Scheiber de Concini

Koordination: Dott. Carlo Leonardelli, Gottlieb Gallmetzer und Markus Graiff – Verschönerungsverein Auer

Design e layout: Paolo Chiti – Fotolito Varesco, Auer

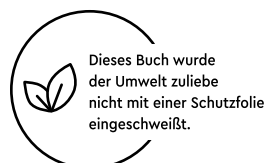
Druck: Finidr, Tschechien

Papier: Innenteil Luxoart samt, Vorsatz Offset weiß

Gesamtkatalog unter
www.athesia-tappeiner.com

Fragen und Hinweise bitte an
buchverlag@athesia.it

ISBN 978-88-6839-721-0



Eine Bahn ins Fleimstal

Hier werden in insgesamt zwölf Kapiteln die turbulente Bahngeschichte, das technische Bravourstück und die menschliche Leistungskraft von der Idee bis zur tatsächlichen Verwirklichung nachgezeichnet. Aber genauso wird auf die unverwechselbare Zeitgeschichte und deren Folgen eingegangen.

Am 4. Februar 1896 beschloss der Tiroler Landtag, der Bahnlinie Neumarkt–Moena eine Finanzierung zu gewähren.

Viele Jahre nahmen Zwistigkeiten zwischen Trient und Bozen bezüglich der endgültigen Trassenführung in Anspruch.

Der Erste Weltkrieg entschied und beschleunigte den Prozess, denn das k. u. k. Heer musste die Front am Lagorai mit Nachschub versorgen.

Zwischen dem ersten Spatenstich und der Eröffnung des ersten Abschnittes Auer-Castello di Fiemme am 15. April 1917 vergingen aber nur neuneinhalb Monate.

- Die Bahn bringt Aufschwung, Wohlstand und gesellschaftliche Kontakte.
- Verkehrsmittel des Habsburgerreiches in Südtirol und Trentino.
- Die k. u. k. Flugplätze an der Südfront und die gefürchteten Luftangriffe aufs Unterland.
- Dokus zu allen umliegenden Bahnen.
- Was ist von der Fleimstalbahn geblieben?
- Sehr viele Fotos drücken mehr aus, als die Feder es vermag.

Ein Generationenbildband – ein Meisterwerk

ISBN 978-88-6839-721-0



9 788868 397210

athesia-tappeiner.com

79 € (I/D/A)