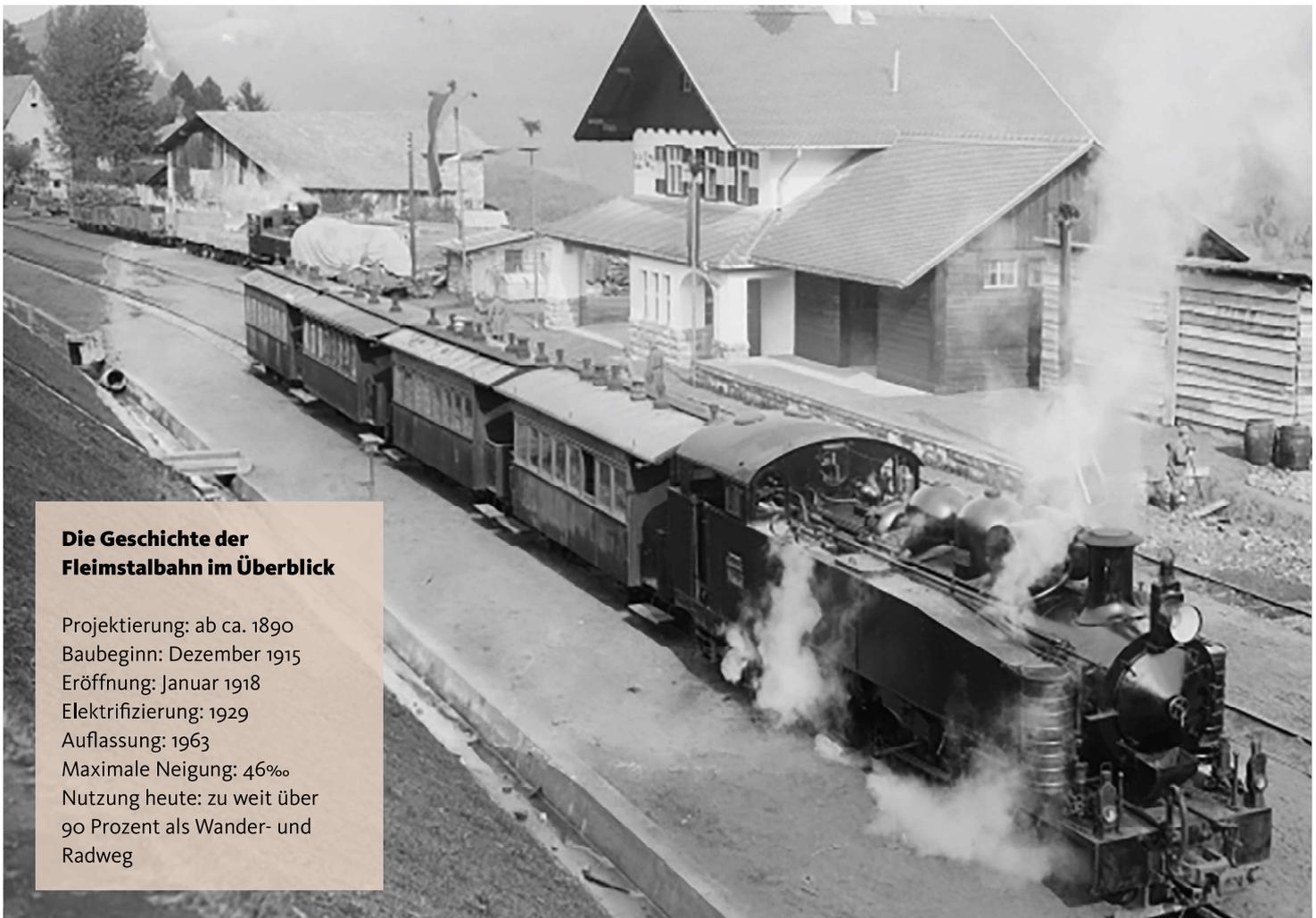


Wanderweg mit Geschichte

Die alte Fleimstal- Bahntrasse

Auch wenn sie heute nicht mehr fährt, die alte Bahn vom Unterland hinein ins Fleimstal, so hat sie uns doch ihre Spur hinterlassen. Auf dieser führt sie uns heute durch ein Naturparadies zurück in die Vergangenheit und erzählt vom Werden und vom Vergehen.





Die Geschichte der Fleimstalbahn im Überblick

Projektierung: ab ca. 1890
 Baubeginn: Dezember 1915
 Eröffnung: Januar 1918
 Elektrifizierung: 1929
 Auflassung: 1963
 Maximale Neigung: 46‰
 Nutzung heute: zu weit über
 90 Prozent als Wander- und
 Radweg

Heutzutage wird auf ihr gewandert, Rad gefahren, gejoggt, spazieren gegangen, gespielt oder der Hund ausgeführt. Manch einer hält dabei kurz inne, um den gnadenlos schönen Blick über das Südtiroler Unterland tief in sich aufzunehmen. Bis hin zum Kalterersee, nach Bozen, zu den weit entfernten Gipfeln des Alpenhauptkammes oder zur Salurner Klause reicht das Auge. Der eine oder andere macht sich beim Anblick der heute beinahe romantisch anmutenden Tunnelportale oder des Glener Viadukts möglicherweise Gedanken über den ursprünglichen Zweck des heutigen Spazier- und Radweges, der über das Biotop Castelfeder nach Montan und weiter bis San Lugano am Beginn des Fleimstales führt. Doch sicherlich sind sich nur wenige Bahntrassenbegeher des historischen Bodens bewusst, auf dem sie gerade wandeln.

Ein Rückblick.

Ende des 19. Jahrhunderts. Eine Zeit des Aufbruchs, der Industrialisierung, Mobilisierung und der zunehmenden Schnelllebigkeit. Überall in Mitteleuropa werden Verkehrs- und Wegenetze ausgebaut: Bahnlinien entstehen und Straßen werden geplant. Man arbeitet und forscht versessen an der Weiterentwicklung und Verbesserung von Automotoren.

Die Bahnstrecke Innsbruck–Verona ist seit 1867 durchgehend befahrbar. Regional wird an weiteren Ausbauplänen getüftelt. Auch das Fleimstal soll durch eine Bahnlinie besser erschlossen werden. Dass dadurch die bestehende Holzwirtschaft im Fleimstal einen Aufschwung erfahren, der Warentransport gefördert werden oder der Fremdenverkehr sich besser entfalten könnte sowie der Bahnbau neue Arbeitsplätze schaffen würde, sind nur einige der Argumente der Bahnbefürworter. Aufgrund von Uneinigkeiten zwischen Südtirol



den Südtirol und das Trentino zum Kriegsschauplatz. Eine Kampffront von mehreren hundert Kilometern zieht sich durch das Gebiet, meist im schwer zugänglichen Gebirge. So auch im Fleimstal. Anfänglich noch Nebenschauplatz, wird jene Frontlinie, die durchs Fleimstal verläuft, zunehmend wichtiger. Neue Zugangs- und Versorgungswege werden dringend benötigt. Plötzlich taucht das Projekt Fleimstalbahn wieder in den Köpfen der Entscheidungsträger auf. Zur Entspannung der prekären Versorgungslage wird 1915 die Entscheidung zum Bau der Bahnlinie von Auer über den San-Lugano-Pass nach Predazzo im Fleimstal getroffen. Die gesamten Kosten übernimmt die k & k Militärverwaltung. Mit Planung und Bau wird der Wiener Ingenieur Leopold Örley beauftragt.

Der Bau. Die Arbeiten zum Bau der Bahnlinie beginnen im Dezember 1915. Vorgesehen ist eine Schmalspurbahn mit Einsatz einer Dampflokomotive, über eine Länge von 51 Kilometern. Ein Höhenunterschied von 875 Metern muss überwunden werden. Der arbeitstechnisch aufwändigste Teil erstreckt sich zwischen Montan und Pausa. Zwischen

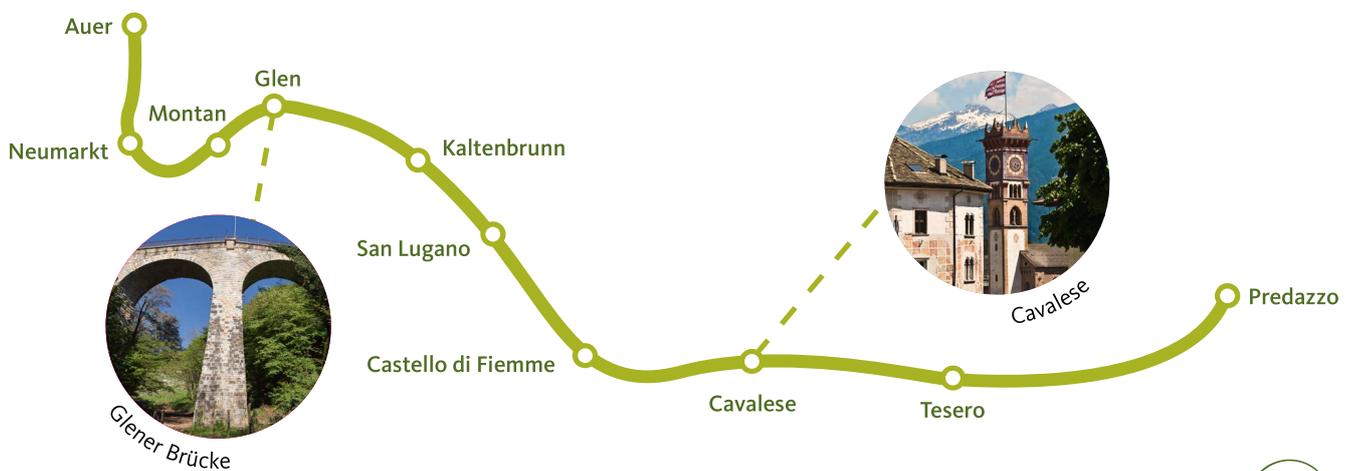
50,5^{KM}

**ZUM ENTDECKEN
BEIM WANDERN
UND RADFAHREN**

den ebenso in Bau befindlichen 13 Bahnhöfen und Haltestellen entstehen sechs Tunnel, acht Brücken und sieben Viadukte. Alles im Eil-, möglichst im Zeitraffertempo. Ein schier unglaubliches Projekt, das zu dieser außerordentlichen Zeit immense Herausforderungen an die Ausführenden stellt. Der technische wie auch der organisatorische Aufwand sind enorm, Grundstücke und Gebäude müssen beschlagnahmt, Unterbringungsmöglichkeiten für die Arbeiter gefunden, Baracken aufgestellt werden. Technische Strukturen für die anstehenden Arbeiten werden benötigt, Sägewerke beispielsweise. Angesichts der Vielzahl der zu versorgenden Menschen, die am Bau

und dem Trentino über die Streckenführung kommt es aber zu keiner definitiven Umsetzung des Projektes. Die Realisierung einer Bahnlinie ins Fleimstal wird vorerst auf Eis gelegt.

Erster Weltkrieg. Mit Beginn des ersten Weltkrieges 1914 wer-





RADTOUR „ALTE BAHNTRASSE“



In der Ebene des Etschtales startet man am besten in Neumarkt oder Auer. Am Fuße des Hügels und Biotops Castelfeder steigt der Radweg dann an, immer gemütlich entlang der alten Bahntrasse. Die Fahrt über Castelfeder ist ein Abenteuer, das seinesgleichen sucht. Naturerlebnis pur! Durch lichte Eichenwäldchen, vorbei an Weinbergen, duftenden Wiesen und kleinen Schilfteichen geht es über felsigeres Gelände ins Weindorf Montan. Von dort führt der Radweg in sanften Kehren weiter, flankiert von alten Höfen, Buschenschänken und Weingärten. Oberhalb von Montan öffnet sich ein atemberaubender Blick auf

das gesamte Südtiroler Unterland. Hier befindet man sich auf dem Gebiet des Naturparks Trudner Horn. Reste der alten Fleimstalbahn sind hier unverkennbar, mit dem Rad geht es über das historische Glener Viadukt und vorbei am Schloss Enn. Spannend sind die Abschnitte, in denen man durch die alten Eisenbahntunnels fährt. Über den Weiler Kalditsch, durch schattige Wälder und eine herrliche Berglandschaft gelangt man schließlich nach Kaltenbrunn und San Lugano. Der Rückweg erfolgt auf derselben Strecke. Geeignet für Mountainbike, E-Mountainbike

Dauer: 3 Stunden

Schwierigkeitsgrad: mittelschwer

Länge: 21 km

Höhenunterschied: 873 m

Die älteren Einwohner Montans erinnern sich noch gut an die Zeit, in der die alte Bahn am Dorf vorbei ins Fleimstal zuckelte.



der Anlagen mitwirken, werden eigens Trinkwasserreservoirs angelegt. Die Versorgung mit Nahrung muss gewährleistet werden.

Bei dem kräfteaubenden Bahnbau arbeiten bei jeder Witterung und zu jeder Jahreszeit Soldaten, Kriegsgefangene und Zivilarbeiter, darunter auch viele einheimische Frauen und Kinder. Insgesamt sind es über 6.000 Menschen, davon gut zwei Drittel Kriegsgefangene, die vorwiegend aus Russland, Polen und Rumänien stammen. Viele der Kriegsgefangenen, bis zum Schluss rund ein Fünftel, kommen während der Arbeiten an der Fleimstalbahn ums Leben, sterben an Krankheit, Entkräftung und Mangelernährung. Gearbeitet wird ununterbrochen. Nur einmal, im Winter 1916/17, wird der Bau wegen katastrophaler Wetterverhältnisse für kurze Zeit eingestellt. Eine unvorstellbar harte Zeit, geprägt von Lebensmittelknappheit, unzureichender Bekleidung, Hunger und Krankheiten.

Ironie der Geschichte. Am 18. Januar 1918, nach nur zwei Jahren, ist schließlich die gesamte Bahnstrecke fertiggestellt. Der Erste Weltkrieg geht zehn Monate später zu Ende. Die Bahn ist ihres vorgesehenen Zweckes enthoben. Kein Kriegs- oder Versorgungsmaterial muss mehr für die Truppen an die Front geliefert werden. Nur eine rasche Heimkehr

kann die neue Fleimstalbahn den Soldaten noch erleichtern.

Der „durchsichtige“ Zug

In den Nachkriegsjahren wird die Bahn nun hauptsächlich für den Holztransport genutzt. Personenzüge fahren dreimal täglich. Von Auer bis Predazzo benötigt man knappe vier Stunden Reisezeit. Der Zug kann in der Ebene bis zu 20 Stundenkilometer schnell fahren, im steilen Gelände maximal 15. Da der Betrieb mittels Dampflokomotive langsam, teuer und damit unrentabel ist, wird die Bahn ab 1929 elektrisch angetrieben. Die Fahrtzeit für die gesamte Strecke verkürzt sich dadurch auf rund zwei Stunden und zwanzig Minuten. In diesen Jahren verkehren bis zu zehn Personenzüge am Tag. Auch während des Zweiten Weltkrieges fährt die Bahn ohne Unterbrechung.

In den 1950er-Jahren, nach dem Krieg, wird die Fleimstalbahn auch von Touristen genutzt, doch der zunehmende PKW-Verkehr wird immer mehr zur Konkurrenz für den kleinen, gemütlich dahinschnaufenden Zug. Immer öfter bleiben Fahrgäste aus, bleiben Abteile, später selbst der einzige Waggon, leer. In diesen Jahren erhält die Bahn den Beinamen „der durchsichtige Zug“, da er kaum mehr von Menschen besetzt ist. Am 10. Januar 1963 schließlich verab-

schiedet sich die Fleimstalbahn auf ihrer letzten Fahrt von Auer nach Predazzo für immer.

Heute Rad- & Wanderweg

Es muss ein schönes Bild gewesen sein, wie sich das Fleimstalbahn langsam über Castelfeder und Montan hinaufmüht, Kurve um Kurve, eine zischende, ächzende und qualmende Dampflok vorneweg. Sicherlich hat der eine oder andere unter den älteren Einheimischen diese Szenerie noch vor Augen. Ein romantischer Eindruck, der von ruhigeren Zeiten, einem Leben ohne Stress und Eile erzählt und sanfte Wehmut aufkommen lässt. Heute findet man auf der ganzen Länge der Bahntrasse keine Gleise mehr. Sie sind verschwunden. Statt ihrer tummeln sich Kinder, Wanderer, Radfahrer, Sportler und Erholungssuchende auf dem alten Pfad, der zu Wanderweg und Radstrecke geworden ist. Die wunderschöne Gegend, die außergewöhnliche, ursprüngliche Natur und der sagenhafte Ausblick auf eine alte Weinregion haben hier enorme Anziehungskraft. Doch noch etwas hat die alte Bahntrasse an sich. Etwas, das man selbst erspüren sollte. Wer achtsam und leise auf ihr entlanggeht, dem erzählt sie ihre Geschichte.