

Tourismus: der Verkehr (3)



Die Rolle der Eisenbahn (ab 1880 bis 1914)

Am Anfang des modernen Tourismus steht die Eisenbahn. Das Bild oben zeigt den Bau des Niederdorfer Bahnhofs im Jahr 1870/71. Im Unterschied zur Postkutsche, in der wenige Menschen auf engem Raum zusammengedrängt durcheinander gerüttelt und den Unbilden der Natur relativ ohnmächtig ausgesetzt wurden, erlaubt die anfangs etwa dreimal so schnelle Eisenbahn vielen hundert Menschen weite Strecken innerhalb kurzer Zeit zurückzulegen. Der Bau und die laufende Erweiterung des Eisenbahnnetzes ab Mitte des 19. Jahrhunderts bedeuten für ganz Europa und besonders auch für den Alpenraum einen Meilenstein in der touristischen Entwicklung, der bis weit in das 20. Jahrhundert hineinreicht (vgl. Hachtmann 2007, 74). Mit der Eröffnung der Brennerbahn im August 1867 und der verkehrstechnischen Erschließung des Nordportals der Dolomiten, durch die Bahnverbindung nach Toblach im Jahre 1878, wird damit gleichzeitig die Basis für ein erhöhtes Gästeaufkommen im südlichen Teil Tirols gelegt.

Beispiel: Infrastruktur und Verkehr im Pustertal

Mit dem quantitativen Anstieg der Gäste erfolgt ein Ausbau der Infrastruktur, sodass z. B. die Zahl der Neubauten von Gasthöfen und Hotels bereits in der Zeit vor 1914 stark zunimmt. Diese Entwicklung führt zu einer Belebung der Ortschaften. Ein Beispiel dafür ist Neutoblach, das mit seinem Grandhotel in den Sommermonaten vom mondänem Publikum besucht wird.

Transportiert wurden die "Fremden" mit Stellwagen und Kutschen, die von Pferden gezogen worden sind. Die Kutscher prägten das Bild der Verkehrswege und konnten in der Saison einen guten Verdienst erzielen. In den Sommern gegen Ende des 19. Jahrhunderts zählte man am Prager Wildsee an Spizentagen 200 Kutschenpferde, die Ein- oder Zweispänner

zogen. Autos gibt es zu dieser Zeit kaum und beispielsweise dürfen diese auf der Straße in das Pragsertal nur im Ausnahmefall verkehren.

Beispiel: das Aufkommen des Autos - Beispiel Tauferer Tal

Das zunehmende Aufkommen wurde kritisch gesehen, war aber der Meinung, dass diese Entwicklung nicht aufzuhalten sei. So gibt es im Tauferer Tal ab 1871 gibt es eine relativ gut befahrbare Talstraße, auf der zunächst vorwiegend mit Postkutschen und Stellwagen der Personentransport zwischen Bruneck und Taufers und weiter nach Kasern abgewickelt wird. Der Postkutschendienst kommt für die Einheimischen aus Kostengründen jedoch anfänglich kaum in Frage. Deshalb gehen sie zu Fuß oder fahren mit Privatfuhrwerken, wenn es z. B. auf die Märkte in Sand oder in Bruneck wollen.

Im Jahre 1900 geht bei der k. und k. Bezirkshauptmannschaft in Bruneck ein Ansuchen um eine Konzession zum regelmäßigen Personentransport mit einem 12-sitzigen Automobilwagen auf der Strecke Bruneck - Sand in Taufers ein. Im Gemeindeausschuss von Bruneck diskutieren darüber Befürworter und Gegner.

Der Gemeinderat Anton Mariner vertritt damals die Interessen der Fuhrwerker und sieht die Verdienstmöglichkeiten durch die Konkurrenz des Automobils massiv beeinträchtigt, da der Personentransport im Winter nicht viel hergibt. Der Wirtschaftsvertreter und Wiener Fabrikant Josef Moessmer, der die in Mühlen in Taufers gegründete Lodenfabrik durch eine Finanzspritze gerettet und nach Bruneck verlegt hatte, sieht den Bedarf für den Automobilverkehr gegeben. Für den Fremdenverkehr und die Stadt Bruneck, so Moessmer, komme der geplante Personentransport mittels Automobil nur zugute, denn viele Touristen möchten sich das Tauferer Tal ansehen, müssten das aber wegen der schlechten und teuren Verkehrsmittel unterlassen... Schließlich stimmte der Gemeinderat von Bruneck mit 6:4 Stimmen für den Bedarf des Personenverkehrs mit einem automobilen Zwölfsitzer, der somit ab dem Jahre 1900 durch das Tauferer Tal verkehrte. Der Personentransport sollte im Zeitraum vom 15. Mai bis zum 15. Oktober erfolgen und pro Person und Fahrt 2 Kronen kosten.

Sie haben Fragen oder wünschen weitere Informationen?

mobil: +39 347 46 29 513 - 0474 830075

mail: info@martin361.com