

# Zum Einfluss des Eisenbahnbaus auf den Personen- und Gütertransfer im Kronland Tirol

## Mit besonderer Berücksichtigung des Arlbergbahnbaus<sup>1</sup>

von Maximilian Gröber

### Abstract

As a key infrastructure of the industrial age, the railway exerted significant influence on the (re-)distribution of resources, especially on the routing of goods and passenger flows. The fact that these effects did not only start with the completion, but already with the construction of railway lines and were considered in the contemporary discussion about the expansion of railway networks, is to be shown for the area of the crown land Tyrol in the second half of the 19<sup>th</sup> century. The internal migration in Tyrol associated with railway construction and the use of human resources in this field is highlighted using the example of the Arlberg railway. Furthermore, the debates surrounding the creation of this railway line reflect the concerns about the distribution of resources through the new infrastructure.

### Eisenbahngeschichte als Zugang zur Ressourcenforschung

Wie die in diesem Band versammelten Aufsätze in vielfacher Weise darlegen, scheinen die Zugänge zum Themenkomplex *Ressource* schier uferlos zu sein und werfen grundsätzliche Fragen zur Definition von Ressourcen, über deren Nutzung und Verwertung bis hin zur Bedeutung ihres Mangels, Austauschs und Transfers auf. Querverbindungen zur Eisenbahngeschichte im Sinne einer Transportgeschichte ergeben sich hier vor allem – aber nicht nur – in Bezug auf die beiden letztgenannten Aspekte. Darunter fällt augenscheinlich die Beförderung von Rohstoffen in Form des Güterverkehrs, aber auch der Transfer von immateriellen Ressourcen, von Know-how, Wissen und Ideen aufgrund der gesteigerten Personenmobilität, welche mit dem Bau von Eisenbahnlinien einher ging. Verkürzte Reise- und Transportzeiten ermöglichten somit die Erschließung neuer Ressourcen respektive die Neuordnung bestehender Zugänge zu ihnen. Diese drei grundsätzlichen Möglichkeiten des Ressourcenmanagements über die Eisenbahn – der Transfer materieller sowie immaterieller Ressourcen und die sich daraus ergebende Verschiebung der Ressourcenverhältnisse

---

<sup>1</sup> Der vorliegende Beitrag beruht auf der Masterarbeit des Autors, Zwischen Schiene und Spital, Migration und Medikalisierung. Der Bau des Arlberg-Eisenbahntunnels (1880–1884) aus sozial- und medizinhistorischer Perspektive, MA-Arbeit, Innsbruck 2022.

– sollen im folgenden Beitrag behandelt und anhand von regionalen Beispielen aus dem Alt-Tiroler Raum der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts illustriert werden.

Eine Eingrenzung ergibt sich dabei durch die Frage nach den Spezifika des Tiroler Eisenbahnbaus und seines Einflusses auf den Transfer von Personen beziehungsweise Humanressourcen und Gütern. Besonders im Fall der bei den Bahnbauunternehmen beschäftigten Arbeitsmigrant:innen orientiert sich der im vorliegenden Beitrag verwendete Humanressourcenbegriff an ökonomischen Definitionen, die „Humanressourcen“ als „das gesamte ökonomisch relevante Leistungspotential einer Volkswirtschaft, welches von Menschen geschaffen wird“<sup>2</sup> verstehen. Jener Teil dieses Leistungspotentials, der an Personen gebunden ist, wird dabei als „Humankapital“ bezeichnet, während der nicht an Personen gebundene Teil als „Wissen“ verstanden wird.<sup>3</sup> Mit dem Rückgriff auf diese Definition soll der Versuch unternommen werden, die Vermittlung von personengebundener Arbeitskraft und Expertise im Rahmen von Eisenbahnbauprojekten bestmöglich zusammenfassend zu beschreiben.

Zur Darstellung dieses Humanressourcentransfers vor dem Hintergrund des Eisenbahnbaus sollen zunächst die strukturellen Voraussetzungen der vom Süden in den Norden des Kronlandes Tirol verlaufenden saisonalen Wanderungsbewegungen berücksichtigt werden. Im Fokus stehen dabei vor allem italienischsprachige Arbeitsmigrant:innen aus dem Trentino<sup>4</sup>, ergänzend wird noch auf die Situation der aus Friaul stammenden und ebenfalls häufig im Bahnbau tätigen Arbeitskräfte eingegangen, welche – wie sich noch zeigen wird – mit ähnlichen Ausgangsbedingungen wie die Trentiner:innen konfrontiert waren. Die daran anschließenden Abschnitte des Beitrags legen knapp die grundlegenden Lenkungseffekte des Eisenbahnbaus auf den Transfer von Gütern und Personen dar, wobei wiederum die Anziehungskraft des Bahnbaugewerbes auf die italienischsprachigen Arbeitsmigrant:innen behandelt als auch am konkreten Beispiel des Arlbergbahnbaus vertieft wird. Um die Ebene der materiellen Ressourcen stärker hervorzuheben sowie zur wirtschaftshistorischen Einordnung dieser Entwicklungen sollen dabei die Erkenntnisse des Ökonomen und Geschichtswissenschaftlers Rainer Fremdling, der in seinen Publikationen die Zusammenhänge zwischen Wirtschaftswachstum und Eisenbahnbau herstellt,<sup>5</sup> besondere Berücksichtigung finden. Zuletzt werden die mit dem Eisenbahnbau in Verbindung stehenden Diskurse um die Verteilung von Ressourcen beleuchtet, bei der die Teilhabe am Personen- sowie Güterverkehr eine gewichtige Rolle spielte.

2 Gerhard Pfister/Ortwin Renn, Nachhaltigkeit und Humanressourcen (Arbeitsbericht/Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg 88), Stuttgart 1997, 2.

3 Ebd.

4 Einen Überblick zur Begriffsgeschichte des Landesteiles bietet Mauro Nequirito, Territorio e identità in un'area di frontiera fra Ottocento e Novecento: il dibattito sul nome "Trentino", in: Geschichte und Region/Storia e regione 9 (2000), 49–66.

5 Grundlegend ist dabei die Dissertation von Rainer Fremdling, Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840–1879. Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur, Diss. Dortmund 1975.

## Humanressourcen im Tiroler Eisenbahnbau – strukturelle Voraussetzungen

In der Gesamtschau bedeutender Eisenbahnprojekte im Westen der Habsburgermonarchie sticht hinsichtlich der hierfür benötigten Humanressourcen hervor, dass das zur Umsetzung der Bauvorhaben gefragte handwerkliche Know-how respektive Humankapital vor allem von Arbeitskräften aus italienischsprachigen Gebieten eingebracht wurde. Als bedeutende Beispiele wären etwa die 1872 fertiggestellte Vorarlbergbahn zwischen Bregenz und Bludenz, bei der schätzungsweise bis zu 4.000 *Welschtiroler* beteiligt waren,<sup>6</sup> sowie der Bau der Brennerbahn (1864–1867) zu nennen. Bei Letzterer machten die knapp 14.000 italienischsprachigen Beschäftigten, bei denen es sich fast gänzlich um Personen aus dem Trentino handelte, die größte Gruppe innerhalb der Arbeiterschaft aus.<sup>7</sup> Ein ähnliches Bild ergibt sich für die Belegschaft beim Bau des Eisenbahntunnels auf der Arlbergstrecke, die mehrheitlich aus den italienischsprachigen Teilen Tirols und Friaul stammte.

Als grundlegende sozioökonomische Zäsur, welche diese Entwicklungen mitbedingte, ist vordergründig die sich im Laufe des 19. Jahrhunderts entfaltende Industrialisierung zu betrachten. Gerade die Regionen innerhalb des Kronlandes Tirol schlugen dabei teils völlig unterschiedliche Entwicklungswege ein: Während der Vorarlberger Raum, der bis 1861 von Innsbruck aus verwaltet wurde, schon früh von der Industrialisierung profitierte und sich hier insbesondere eine florierende Textilindustrie etablieren konnte, wurden die Gebiete des heutigen Nord- und Südtirol weit weniger von der Industrialisierung erfasst.<sup>8</sup> Ebenso waren es Vorarlberger Industrielle, welche zur Rekrutierung neuer – und vor allem günstiger – Arbeitskräfte für ihre schnell wachsenden Textilbetriebe Werbeagenten in den südlichsten Landesteil Tirols entsandten.<sup>9</sup> Diese „*capi uomini*“<sup>10</sup> warben Arbeiterpartien von je 40–50 Personen an, wobei sie von ihren Auftraggebern pro gewonnener Arbeitskraft eine Provision erhielten.<sup>11</sup> Wie sich noch zeigen wird, spielten Anwerbepraktiken dieser Art auch eine gewichte Rolle bei der Organisation der Eisenbahnarbeiterschaft.

6 Gerhard Wanner, Migration in Vorarlberg um 1900, in: Andreas Rudigier/Peter Melichar/Gerhard Wanner (Hg.), Wanderungen. Migration in Vorarlberg, Liechtenstein und in der Ostschweiz zwischen 1700 und 2000, Göttingen 2016, 127–150, hier 127.

7 Hugo Penz, Das Wipptal. Bevölkerung, Siedlung und Wirtschaft der Paßlandschaft am Brenner (Tiroler Wirtschaftsstudien 27), Innsbruck 1972, 176.

8 Elisabeth Dietrich, Die soziale Frage und die Arbeiterfamilie im Tirol des ausgehenden 19. Jahrhunderts, in: Geschichte und Region/Storia e regione 2 (1993), Heft 1, 65–79, hier 66–69.

9 Robert Sutterlütti, Die italienische Arbeiterschaft in Vorarlberg 1870–1918, in: Bludenzler Geschichtsblätter (1989), Heft 3/4, 35–83, hier 35.

10 Reinhard Johler übersetzt den Begriff mit „Hauptleute“. Bezüglich der Anwerbagenten im Baugewerbe tauchen in der Literatur auch die Begriffe „*caposquadra*“ (Dillinger) und „*capolavoro*“ (John) auf. Siehe: Andrea Dillinger, Furlanische Arbeitsmigration nach Salzburg von der Gründerzeit bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges, Diss. Salzburg 2016, 31; Reinhard Johler, Mir parlen Italiano und spreggen Dütsch piano. Italienische Arbeiter in Vorarlberg 1870–1914 (Schriftenreihe Rheticus-Gesellschaft 21), Feldkirch 1987, 43; Michael John, Fremde Heimat Oberösterreich: Die italienischen Ziegelerbeiter – ein vergessenes Erbe der Monarchie, in: Oberösterreichische Heimatblätter 49 (1995), Heft 4, 310–321, hier 312.

11 Johler, Mir parlen Italiano, 43.

Im Kontrast zu den Entwicklungen im Nordwesten sprach etwa Hugo Penz bezüglich der italienischsprachigen Gebiete des Kronlandes hingegen von einem „Peripherisierungsprozess“<sup>12</sup>, obwohl auch hier die Industrialisierung zunächst Früchte trug. Dies geschah wiederum in Zusammenhang mit der Verarbeitung eines Rohstoffs, der nochmals in einem gesonderten Beitrag des vorliegenden Bandes beleuchtet wird: der Seide.<sup>13</sup> Bis zum Vormärz avancierte deren zunehmend mechanisierte Verarbeitung zu einem Schlüsselgewerbe, um dann mit dem Auftreten einer Seidenraupenkrankheit ab 1855 einen jähen Einbruch mit weitreichenden strukturellen Folgen für das gesamte ökonomische Gefüge des Trentino zu erfahren. Zeitgleich schwächte die sukzessive Abtretung der benachbarten Territorien der Lombardei und Venetiens im Zuge der italienischen Einigungskriege die Wirtschaftskraft der Region, welche bis dahin ökonomisch eng mit diesen Räumen verflochten war.<sup>14</sup>

Die Industrialisierung und der mit ihr einhergehende Eisenbahnbau brachten noch weitere Veränderungen für den Wirtschaftsstandort des südlichen Tirols. Mit der 1859 beziehungsweise 1867 erfolgten Eröffnung der Südtiroler- sowie Brennerbahn erfuhr die Region einerseits eine infrastrukturelle Aufwertung, die im späteren Verlauf des Jahrhunderts auch einen ersten Aufschwung im Tourismus ermöglichte. Andererseits brachte der Anschluss an den europäischen Bahnverkehr auch eine Vernetzung der jeweiligen Märkte mit sich, wodurch die Gewerbebetriebe des Trentino einem zusätzlichen Wettbewerbsdruck ausgesetzt wurden.<sup>15</sup>

Dennoch wäre die Darstellung der Arbeitsmigration aus dem italienischsprachigen Tirol als ausschließliche Folge der zeitgenössischen wirtschaftlichen Krisenerscheinungen zu verkürzt. Denn vor allem für den Alpenraum lassen sich vielfältige Formen von *traditioneller* bzw. vormoderner Arbeitsmigration feststellen, wobei für den nordwestlichen Teil des Kronlandes Tirol etwa die *Schwabenkinder* zu nennen wären.<sup>16</sup> Ein weiteres beispielhaftes Phänomen findet sich in den sogenannten *Hausiergemeinden* und *-tälern* (Montafoner Krautschneider, Zillertaler Ölträger, Grödner Schnitzwarenhändler und viele weitere)<sup>17</sup>, in denen das Wandergewerbe stark verbreitet war. Aus dem Trentino stammende Arbeitsmigrant:innen wurden diesbezüglich im 18. und 19. Jahrhundert oft mit den Berufsfeldern des Scherenschleifers, Kesselflickers, Hausierers und Kleinhändlers assoziiert.<sup>18</sup>

12 Hugo Penz, Das Trentino als wirtschaftliche Krisenregion in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Ursachen und Entwicklungstendenzen, in: Karl H. Burmeister/Robert Rollinger (Hg.), Auswanderung aus dem Trentino – Einwanderung nach Vorarlberg. Die Geschichte einer Migrationsbewegung mit besonderer Berücksichtigung der Zeit von 1870/80 bis 1919 (Bodensee-Bibliothek 38), Sigmaringen 1995, 127–150, hier 128.

13 Siehe den Beitrag von Ambach/Taddei in diesem Band.

14 Penz, Das Trentino, 129–131.

15 Ebd.

16 Einen aktuellen Überblick hierzu bieten Michael Kasper/Christoph Thöny, Schwabenkinder und andere Formen der alpinen Arbeitsmigration – eine Spurensuche zwischen gestern und heute, in: Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie 68 (2020), Heft 2, 27–42.

17 Siehe hierfür den Beitrag von Kasper in diesem Band.

18 Helmut Bitschnau, Die Trentiner in ihren sogenannten „klassisch-welschen“ Berufsfeldern – das Wandergewerbe. Soziale, rechtliche und ökonomische Stellung der Arbeitsauswanderer im Zuwanderungsland Vorarlberg, in: Karl H. Burmeister/Robert Rollinger (Hg.), Auswanderung aus dem Trentino – Einwanderung nach Vorarlberg. Die Geschichte einer Migrationsbewegung mit besonderer Berücksichtigung der Zeit von 1870/80 bis 1919 (Bodensee-Bibliothek 38), Sigmaringen 1995, 441–480, hier 441–445.

Die gemeinsame Voraussetzung dieser alpinen Wandergewerbe lag dabei in ihren strukturellen Faktoren wie ungünstigen Boden- und Klimaverhältnissen, nachteiligen Erbschaftspraktiken sowie einer schwachen Gewerbestruktur, die teils vor dem Hintergrund einer allgemeinen Nahrungsmittelknappheit in Verbindung mit einer relativen Überbevölkerung zu sehen sind.<sup>19</sup> Für die Wanderarbeiter:innen innerhalb Alt-Tirols wurde die Tendenz festgestellt, dass die in Vorarlberg und dem Oberinntal Beheimateten als Ausgleich zur bescheidenen Nahrungsbasis im Sommer in die Fremde zogen, während jene aus den Gebieten südlich des Brenners im Winter auf Wanderschaft gingen, um das Einkommen aus der heimatlichen Sommerarbeit zu ergänzen.<sup>20</sup>

Ähnliche Verhältnisse finden sich auch in Teilen Friauls, wo Formen vormoderner Arbeitsmigration vor allem im Raum der karnischen Alpen verbreitet waren. Auch hier hatten wenig bebaubare Hochgebirgsböden, welche nicht genug Erträge hervorbrachten, um die Bevölkerung ausreichend über ein Jahr zu ernähren, eine diese Umstände ausgleichende, temporäre Emigration zur Folge. Größtenteils waren die Abwandernden dabei im Handel und Handwerk tätig.<sup>21</sup> Als zusätzliche Erschwernisse, die schließlich den Ausschlag für eine breitere Migrationsbewegung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gaben und sich mit dem Befund im Trentino decken, kamen das Erbrecht der Realteilung,<sup>22</sup> Krisenerscheinungen im Agrarsektor sowie ein immer weiter steigender Bevölkerungsdruck hinzu. Im Friulanischen stieg die Einwohner:innenzahl zwischen 1802 und 1871 um mehr als 20 Prozent an, während der lokale Arbeitsmarkt aufgrund der spärlichen industriellen Entwicklung nicht allen eine Beschäftigung bieten konnte. Das aus diesen Faktoren erwachsene Landarbeiterproletariat entwickelte sich in Folge zu einem bedeutenden Arbeitskräftereservoir für die sich herausbildenden Industriezonen Mittel- und Südosteuropas.<sup>23</sup>

## Lenkungseffekte des Eisenbahnbaus

In der Tat spielten die Beschäftigungsmöglichkeiten in der Industrie für die Auswandernden keine unwesentliche Rolle. Wie Franz Mathis für das Beispiel Vorarlberg aufzeigen konnte, konzentrierte sich vor allem die Zuwanderung aus dem Trentino auf die Zentren der industriellen Baumwollverarbeitung. Wird aber die zeitlich befristete Emigration in den Blick genommen, tritt besonders das Baugewerbe als dominante Branche hervor. In diesem Bereich entfalteten gerade personalintensive Großprojekte zur Regulierung des Rheins, Wildbachverbauungen und nicht zuletzt der Eisenbahnbau eine enorme Anziehungskraft für Arbeitsmigranten,<sup>24</sup> wobei

19 Ebd., 443.

20 Ebd., 445.

21 René Del Fabbro, *Transalpini. Italienische Arbeitswanderung nach Süddeutschland im Kaiserreich 1870–1918* (Studien zur historischen Migrationsforschung 2), Osnabrück 1996, 51–52.

22 Dillinger, *Furlanische Arbeitsmigration*, 18.

23 Del Fabbro, *Transalpini*, 53–55.

24 Franz Mathis, *Vorarlberg als Zuwanderungsland für italienische Migranten: Ursachen und Voraussetzungen*, in: Karl H. Burmeister/Robert Rollinger (Hg.), *Auswanderung aus dem Trentino – Einwanderung nach*

hier bewusst auf das Maskulinum zurückgegriffen wird. Bei der Betrachtung der geschlechtlichen Dimension der Emigration zeigt sich nämlich, dass diese ebenfalls entlang der beiden genannten Branchen verlief: Während die Männer unter den Auswandernden vorrangig als Bau- und Erdarbeiter eine Anstellung fanden, wurden Frauen vor allem in der Textilindustrie, wo der Bedarf an billigen Arbeitskräften groß war, beschäftigt.<sup>25</sup> Hierzu finden sich für den Zeitraum der Jahrhundertwende Angaben, dass etwa vier von fünf italienischsprachigen Beschäftigten in den Vorarlberger Weber- bzw. Spinnereien weiblich waren.<sup>26</sup>

Für die Gruppe der Arbeiter im Baugewerbe ist zu betonen, dass vor allem die frühe italienische Arbeitswanderung ab den 1840er Jahren mit dem Ausbau des europäischen Eisenbahnnetzes einherging. In den Jahrzehnten vor dem Arlbergbahnbau stellten dabei die Länder des Deutschen Bundes und die Schweiz, wo beispielsweise in den 1850er Jahren die Bahnlinien von Basel nach Luzern sowie in den 1860er und -70er Jahren von Basel nach Zürich errichtet wurden, frühe Zentren dar. Ein weiteres prominentes Beispiel ist der zwischen 1872 und 1882 – also teilweise parallel zum Arlbergunnel – im Bau befindliche Gotthardtunnel.<sup>27</sup>

Wie zuvor erwähnt, bedurfte es zur Realisierung von Bahnbauten im Alpenraum geeigneter Fachkräfte aus dem Hoch- und Tiefbau, welche die Umsetzung der benötigten Brücken, Viadukte und Tunnel gewährleisten konnten. Die Spezialisierung der italienischsprachigen Arbeitsmigranten wird hier bei der Betrachtung der von den Auswanderern ausgeübten Berufe deutlich. Dies zeigt sich etwa am Beispiel der furlanischen Emigranten, wo im Jahr 1880, also zum Beginn des Baus der Arlbergbahn, die (Bau-)Handwerker mit 36,1 Prozent die größte unter den auswandernden Berufsgruppen darstellten. Dabei umfasst diese Kategorie vorrangig *muratori* (Maurer), *manovali* (Hilfsarbeiter bzw. Bauhandwerker) sowie *scalpellini* (Steinmetze). Mit großem Abstand folgt die Gruppe der Landarbeiter, die 24,9 Prozent der in der Fremde Arbeitenden ausmachte.<sup>28</sup>

Allerdings war 1880 der Höhepunkt der im Bauhandwerk tätigen Arbeitsmigranten noch lange nicht erreicht: So verdoppelten sich zwischen 1893 und 1900 die absoluten und relativen Zahlen der Maurer, Hilfsarbeiter und Steinmetze, sodass im beginnenden 20. Jahrhundert knapp die Hälfte aller im Ausland Arbeitenden in diesen Berufsfeldern tätig war. Ihre berufliche Qualifikation ist – vor allem bei den Emigranten aus den karnischen Bezirken, wo das Maurerhandwerk sehr verbreitet war – als hoch zu veranschlagen. Zuletzt sei aber noch darauf hingewiesen, dass mit diesen Entwicklungen auch ein Uniformitätsprozess einsetzte, welcher die ursprüngliche Vielfalt unter den auswandernden Berufsgruppen untergrub.<sup>29</sup>

---

Vorarlberg, Die Geschichte einer Migrationsbewegung mit besonderer Berücksichtigung der Zeit von 1870/80 bis 1919 (Bodensee-Bibliothek 38), Sigmaringen 1995, 101–125, hier 125.

25 Sutterlütli, Die italienische Arbeiterschaft, 41.

26 Ebd., 38.

27 Hans J. Reich, „Heissblütiges, welches Volk“ auf den Großbaustellen des 19. und frühen 20. Jahrhunderts, in: Andreas Rudigier/Peter Melichar/Gerhard Wanner (Hg.), Wanderungen. Migration in Vorarlberg, Liechtenstein und in der Ostschweiz zwischen 1700 und 2000, Göttingen 2016, 115–126, hier 116–117.

28 Del Fabbro, Transalpini, 70.

29 Ebd., 71.



Zusammenfassend bot der Eisenbahnbau nicht nur eine Verdienstmöglichkeit und beeinflusste den eben beschriebenen Wandel der Berufsstrukturen unter den trentinischen und oberitalienischen Arbeitskräften mit, sondern verstärkte durch die damit erschaffene Infrastruktur auch wiederum das Phänomen der Arbeitsmigration. Wie Andrea Dillinger im Rahmen ihrer Dissertation für das Beispiel Salzburg aufgezeigt hat, etablierte sich die Eisenbahn dort als bedeutendstes Transportmittel für Emigrant:innen. Die sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entfaltende Arbeitsmigration ging nämlich mit einem massiven Wandel im Verkehrssektor einher, der in sinkenden Transportkosten resultierte und Wanderungsbewegungen für eine breitere Bevölkerungsschicht leistbar machte. Darüber hinaus wurde die Überwindung großer Distanzen in nur kurzer Zeit ermöglicht. Dillinger nennt hier das Beispiel der Verkürzung des sechstägigen Fußwegs von furlanischen Wanderarbeiter:innen nach Salzburg durch die Eröffnung der Bahnlinie Villach-Udine 1879. Letztere schloss die Region ans österreichische Eisenbahnnetz an,<sup>30</sup> womit sich die Reise auf ein bis zwei Tage reduzierte und zudem gefährliche Gebirgsüberquerungen vermieden werden konnten.<sup>31</sup>

Die vielfältigen Auswirkungen des Eisenbahnbaus betrafen natürlich nicht nur die Lenkung des Personen-, sondern auch des Güterverkehrs. Gerade der Einfluss auf Letzteren wurde bereits in den 1970er Jahren von wirtschaftshistorischer Seite eingehend beleuchtet, wobei für den Raum des heutigen Deutschlands vor allem die Forschungsergebnisse Rainer Fremdlings hervorzuheben sind.<sup>32</sup> Fremdling vertritt hier die These, dass die Eisenbahn wesentlich zum Aufstieg Deutschlands zu einer Industrienation beitrug, was er wiederum auf die Analyse der durch die Eisenbahn hervorgebrachten Kopplungseffekte zurückführt. Hierbei gilt es zwischen Vorwärts- und Rückwärtskopplungseffekten zu unterscheiden, die den Einfluss des Eisenbahnbaus mit der Entwicklung anderer Wirtschaftszweige in Verbindung bringen.

Rückwärtskopplungen stimulieren die Entstehung und das Wachstum von Branchen, die als Zulieferer für die Eisenbahn fungieren, was sich vor allem auf die Nachfrage von Eisenprodukten, die für den Aufbau und Betrieb der neuen Infrastruktur benötigt wurden, auswirkte.<sup>33</sup> Neben der Kohle-, Eisen- und Stahlproduktion betraf dies insbesondere auch die Baustoffindustrie und Bauwirtschaft, welche die Materialien zur Entstehung von Strecken und Bahnhöfen lieferte und verarbeitete.<sup>34</sup> Vorwärtskopplungen ergaben sich hingegen aus der steten Verbilligung der von den Eisenbahngesellschaften angebotenen Transportleistungen. Ein prominentes und von Fremdling gut belegbares Beispiel ist etwa die Ausweitung der Absatzmärkte für Kohlereviere in verschiedenen deutschen Regionen.<sup>35</sup>

---

30 Ebd., 57.

31 Dillinger, *Furlanische Arbeitsmigration*, 45–46.

32 Eine konzise Zusammenfassung bietet Rainer Fremdling, *Eisenbahnen und Wirtschaftswachstum*, in: *Historicum XX* (Winter 2000/2001), 11–15.

33 Ebd., 13–15. Ähnliches lässt sich auch für den südosteuropäischen Raum der Habsburgermonarchie am Beispiel der Staatseisenbahngesellschaft im Banat beobachten. Siehe: Rudolf Gräf, *Contribuții la istoria industrială a Banatului Montan. StEG, factor de modernizare: (1855–1920)*, Cluj-Napoca 2011.

34 Dieter Ziegler, *Die Industrielle Revolution*, Darmstadt 2005, 54.

35 Fremdling, *Eisenbahnen und Wirtschaftswachstum*, 13–14.

Hinweise auf ähnliche Entwicklungen im Tiroler Raum finden sich anhand der Geschichte des Kohlebergbaus in (Bad) Häring bei Wörgl. Jenes Revier diente hauptsächlich der Versorgung der Haller Saline, deren chronisch hoher Bedarf an Brennholz<sup>36</sup> in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts zur zunehmenden Nutzung von Kohle führte, welche bereits 1850<sup>37</sup> die Befeuerung der Saline mit Holz verdrängt hatte.<sup>38</sup> Ebenfalls stieg in den darauffolgenden Jahrzehnten die Verwendung von Kohle als Heizmittel, sodass das Häringer Revier auch private Abnehmer fand. Allerdings ermöglichte der fortschreitende Ausbau des Bahnnetzes in Verbindung mit Tarifsenkungen beim Gütertransport, dass die großen steirischen Kohlebergwerke in Fohnsdorf, Leoben und Trifail<sup>39</sup> mit dem Lokalanbieter aus Bad Häring konkurrieren konnten.<sup>40</sup> Umgekehrt gelang es dem Häringer Kohlerevier aufgrund dieses Vorwärtskopplungseffekts auch selbst in weiter entfernte Märkte vorzustoßen. So entfielen bis zum Ende des Ersten Weltkriegs 44 Prozent des Absatzes auf bayrische Gebiete sowie 29 Prozent auf Salzburg und Südtirol, während Nordtirol mit 27 Prozent den im Vergleich kleinsten Absatzmarkt darstellte.<sup>41</sup>

Ergänzend sei an dieser Stelle noch erwähnt, dass die veränderten Transportverhältnisse auch die Nutzung des Inns als Wasserstraße beeinflussten. So wurde etwa der 1885 bei einem Hochwasser beschädigte Innsbrucker Holztriftrechen unter anderem aufgrund des im Jahr zuvor abgeschlossenen Baus der Arlbergbahn nicht wieder in Betrieb genommen. Über die neue Strecke konnte der Holztransport vom Oberinntal mit Hilfe der Eisenbahn abgewickelt werden, wodurch die Regierung die endgültige Abtragung des nun nicht mehr zur Holzversorgung unentbehrlichen Rechens 1886 beschloss.<sup>42</sup> Der Haller Innrechen wurde hingegen aufgrund des sinkenden Bedarfs an Holz für die Saline bereits in den 1860er Jahren abgetragen.<sup>43</sup> Allerdings erfolgte der Transport der Häringer Kohle bis zur Fertigstellung der Bahnlinie zwischen Kufstein und Innsbruck nach wie vor auf dem Inn.<sup>44</sup>

36 Siehe den Beitrag von Pamer/Maier bzw. Neuhauser in diesem Band.

37 Da die Inbetriebnahme der Bahnstrecke zwischen Kufstein und Innsbruck erst acht Jahre später erfolgte, können die angesprochenen Kopplungseffekte zumindest in diesem Zusammenhang nicht nachgewiesen werden.

38 Georg Neuhauser/Tobias Pamer/Andreas Maier/Armin Torggler, *Bergbau in Tirol. Von der Urgeschichte bis in die Gegenwart. Die Bergreviere in Nord- und Osttirol, Südtirol sowie im Trentino*, Innsbruck 2022, 171–172.

39 slow. Trbovlje.

40 Alfred Löhmer, *Geschichte des Häringer Kohlenbergbaues. Werk und Menschen*, Häring 1953, 122–123.

41 Ebd., 124.

42 *Der Holzrechen*, in: *Innsbrucker Nachrichten*, Nr. 146, 1.7.1886, 3–4.

43 Julius Marchet, *Das forstliche Transport- und Bauwesen*, in: Michael von Kast (Hg.), *Geschichte der österreichischen Land- und Forstwirtschaft und ihrer Industrien. 1848–1898. Festschrift zur Feier der am 2. Dezember 1898 erfolgten fünfzigjährigen Wiederkehr der Thronbesteigung Sr. Majestät des Kaisers Franz Joseph I.*, Bd. 4, Wien 1899, 117–267, hier 211.

44 Eine aktuelle Gesamtdarstellung der frühneuzeitlichen Salinengeschichte samt einer detaillierten Behandlung der Kohleschiffahrt über den Inn bietet Christian Neumann, *Zur Technik- und Umweltgeschichte der Saline Hall in Tirol im 18. Jahrhundert*, in: Wolfgang Ingenhaeff/Johann Bair (Hg.), *Bergbau und Umwelt. 15. Internationaler Montanhistorischer Kongress, Sterzing-Hall in Tirol-Schwarz 2016*, Bd. II, Wattens 2017, 17–143.



## Wanderungsbewegungen im Zuge des Eisenbahnbaus

Gerade die vorgestellten Kopplungseffekte machen den Einfluss des Eisenbahnbaus betreffend die Verteilung von Ressourcen augenscheinlich. Obwohl sich die eben beschriebenen Vorwärtskopplungseffekte der Eisenbahn bei Fremdling auf Tarifsenkungen im Gütertransport beziehen,<sup>45</sup> wird anhand der zeitgenössischen Migrationsbewegungen, die nicht nur in Tirol, sondern auch allgemein zu beobachten waren,<sup>46</sup> deutlich, dass die kostengünstigen Reisemöglichkeiten hier gleichermaßen ihren Einfluss entfalteten. Dass sich die Mobilität der italienischsprachigen Arbeitsmigrant:innen erheblich steigerte und in Folge die Organisation der Arbeitskräfte ebenfalls um ein Vielfaches schneller verlief, spiegelte sich auch beim Bau der Arlbergbahn und ihres Eisenbahntunnels wider. So berichtete beispielsweise die *Feldkircher Zeitung* davon, dass bereits drei Tage nach der Vergabe der Aufträge am Arlbergtunnel hunderte von italienischsprachigen Arbeitskräften vor Ort eintrafen, wodurch ein rascher Baubeginn gewährleistet werden konnte. Der Zeitungsartikel schildert in diesem Zusammenhang eine Art Leiharbeit-System:

„Angenommen, ein Wiener Bauunternehmer hat soeben die Durchbohrung eines Tunnels zugeschlagen bekommen [...] Was wird er beginnen, um auf der Stelle 100 oder 1.000 oder 10.000 geübte, pünktliche und solide Arbeiter zu erhalten? Er geht zu einem der bekannten Agenten italienischer Arbeiter in Wien und er erlangt so zu sagen auf der Stelle, was er auf andern Wege sich selbst unter außer ordentlichen Aufwand von Mühe und Zeit kaum beschaffen konnte: ein fertiges Armeekorps geeigneter Arbeiter.“<sup>47</sup>

Die Geschwindigkeit dieser Arbeitskraftmobilisierung zeigt auch die große Bedeutung und Spezialisierung italienischsprachiger Gruppen auf dem Gebiet der Arbeit in der Fremde auf. Auch der für den Bau des Arlbergtunnels verantwortliche und ebenfalls aus Friaul stammende Unternehmer Giacomo Ceconi<sup>48</sup> griff ausschließlich auf sie zurück.<sup>49</sup>

45 Rainer Fremdling, *Eisenbahnen und Wirtschaftswachstum*, 13.

46 Ralf Roth, *Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800–1914*, Ostfildern 2005, 131–150.

47 Die Organisation der italienischen Arbeiter, in: *Feldkircher Zeitung*, Nr. 29, 9.4.1884, 1.

48 Der im furlanischen Pielungo geborene Giacomo Ceconi (1833–1910) begann seine berufliche Karriere als Hilfsarbeiter, wo er im Zuge verschiedener Bahnbauprojekte rasch zum Bauführer aufstieg. Als Unternehmer wirkte er unter anderem beim Bau der Brennerbahn (1864–1867) mit, indem er die Bahnhöfe in Sterzing, Gossensaß, Brenner und Gries errichtete. Weitere derartige Aufträge führte er in der gesamten Monarchie aus. 1880, im Jahr des Baubeginns am Arlberg, erwarb er die österreichische Staatsangehörigkeit, auf die er zehn Jahre später wieder verzichtete. Nach Abschluss des Tunnelbaus wurde Ceconi geadelt. Von 1905 bis zu seinem Tod war er als Provinzabgeordneter von Udine tätig. Siehe: Antonio Giusa, *Giacomo Ceconi & Co. Un album fotografico sulla costruzione del traforo dell’Arlberg (1880–1883)*. Fotoalbum vom Bau des Arlbergtunnels (1881–1883) (Quaderni del Centro di Ricerca e Archiviazione della Fotografia 1), Udine 2007, 22–26.

49 Friedrich Schön, *Der Voralberger Eisenbahnbau und die Trentiner Zuwanderung*, in: Karl H. Burmeister/Robert Rollinger (Hg.), *Auswanderung aus dem Trentino – Einwanderung nach Voralberg. Die Geschichte einer Migrationsbewegung mit besonderer Berücksichtigung der Zeit von 1870/80 bis 1919* (Bodensee-Bibliothek 38), Sigmarining 1995, 355–378, hier 364.

Die Aufnahme von Arbeitern im Baugewerbe, vor allem im Eisenbahnbau, wurde dabei meist dem Polier bzw. Partieführer überlassen.<sup>50</sup> Im Einzelnen verlief die im zitierten Zeitungsartikel angesprochene Arbeitskräftebeschaffung wie folgt: Bauhandwerker, welche auf der Suche nach Arbeit in der Habsburgermonarchie waren, wurden in kleinen Gruppen in ihren Heimatorten von einem Polier angeworben. Letzterer hatte diesen Anwerbungsauftrag zuvor von einem Unternehmen respektive den im Zeitungsartikel genannten Agenten erhalten. Den Polieren oblag dabei neben der Einstellung einer benötigten Anzahl von Arbeitern auch das Verhandeln von deren Gehalt und Verpflegung. Ihnen standen wiederum weitere *caposquadra* zur Seite, welche bei der Zusammenstellung der Arbeiter vor Ort unterstützend mitwirkten und zum Teil auch als Vertreter der Arbeiter fungierten. Waren alle notwendigen Vorkehrungen getroffen, konnte die angeheuerte *squadra* zum ausländischen Arbeitsplatz begleitet werden.<sup>51</sup> Neben diesen persönlichen Rekrutierungsstrategien finden sich auch umgekehrt noch vereinzelte Zeitungsannoncen von Baupolierern, die mit ihren Partien von Maurern, Bau- und Erdarbeitern eine Beschäftigung suchten.<sup>52</sup>

Allerdings bedeuteten diese Umstände eine ständige Wanderung der Arbeitnehmer und ihrer Familienangehörigen von einer Baustelle zur nächsten, denn mit dem Abschluss von Bauprojekten sowie mit lohnenderen Angeboten konkurrierender Firmen gingen häufige Arbeitsplatzwechsel einher. Den italienischsprachigen Beschäftigten brachte dies in den zeitgenössischen Medien unter anderem einen Ruf als unbeständige Arbeitnehmer ein.<sup>53</sup> Doch gerade im Bereich der Eisenbahn gestaltete sich eine Anstellung abseits des Baugewerbes als schwierig, da von den Bahndiensteteten die Kenntnis der deutschen Sprache in Wort und Schrift gefordert wurde, wodurch eine Festanstellung nach der Fertigstellung der Bahnlinien meist nicht in Frage kam.<sup>54</sup> Somit wurde die saisonale Arbeit zum Dauerzustand. Dies zeigt sich unter anderem im Jahresbericht der österreichischen Gewerbeinspektoren von 1900, worin das System der Arbeitskräftevermittlung massiv kritisiert wird:

„Die Vorboten dieser jährlichen Einwanderung, in Gestalt von Subunternehmern, Accordanten, Agenten und sonstigen Vermitteln menschlicher Arbeitskraft unterbieten sich gegenseitig bei der Übernahme von Arbeiten [...] Daher bleibt die Lage der Arbeiterschaft in den meisten Betrieben der Industrie in Steinen, Erden und Thon, wie auch im Baugewerbe, mangels eines stabilen Arbeiterstockes, eine äußerst missliche, und ist jede errungene Besserung stets nur vorübergehender Natur.“<sup>55</sup>

50 John, *Fremde Heimat*, 311.

51 Dillinger, *Furlanische Arbeitsmigration*, 31–32.

52 Arbeit gesucht, in: *Der Bautechniker*, Nr. 1, 1.1.1904, 12; Für eine Partie italienischer Maurer [...], in: *Der Bautechniker*, Nr. 33, 18.8.1911, 786.

53 Dillinger, *Furlanische Arbeitsmigration*, 35.

54 Schön, *Der Vorarlberger Eisenbahnbau*, 359.

55 Bericht der k. k. Gewerbe-Inspektoren über ihre Amtstätigkeit im Jahre 1900, Wien 1901, 133.

Die sich daraus ergebende, hohe Fluktuation der Arbeitenden war aber auch aus sanitätspolizeilicher Sicht besorgniserregend und stellte eine spezifische Herausforderung bei der medizinischen Versorgung am Arlberg dar. So beschreibt der Sanitätsassistent Dr. Josef Theuille, der im Bezirk Landeck mit der Überwachung der Gesundheitsverhältnisse auf der Baustelle des Arlberg-Eisenbahntunnels beauftragt worden war, in einem seiner Sanitätsberichte, dass jeden Zahltag „ganze Bataillone“<sup>56</sup> die Baustelle verließen. Als Ursache verortete er dabei ebenfalls die in der Bauwirtschaft herrschenden Verhältnisse.<sup>57</sup>

Diese zeitgenössisch heftig kritisierten Anwerbemaßnahmen innerhalb der Eisenbahn- sowie Baubranche im Allgemeinen verschärfen sich durch den grundlegend saisonalen Charakter der Arbeit in diesem Gewerbe zusätzlich. Deutlich zeigt sich jener Umstand etwa in der Betrachtung der beim Bau des Arlberg-Eisenbahntunnels eingesetzten Arbeitskräfte, deren Anzahl in den Wintermonaten immer wieder rückläufig war. Dabei wurde der meist mit Oktober einsetzende und sich abflachende Personalstand erst wieder gegen März des Folgejahres erreicht. Die in der Grafik aufscheinende Trennung zwischen einer West- und Osthälfte beziehungsweise einer Vorarlberger und Tiroler Tunnelbaustelle ergibt sich aus dem Umstand, dass der Stollen von beiden Portalen aus aufeinander zugetrieben wurde.

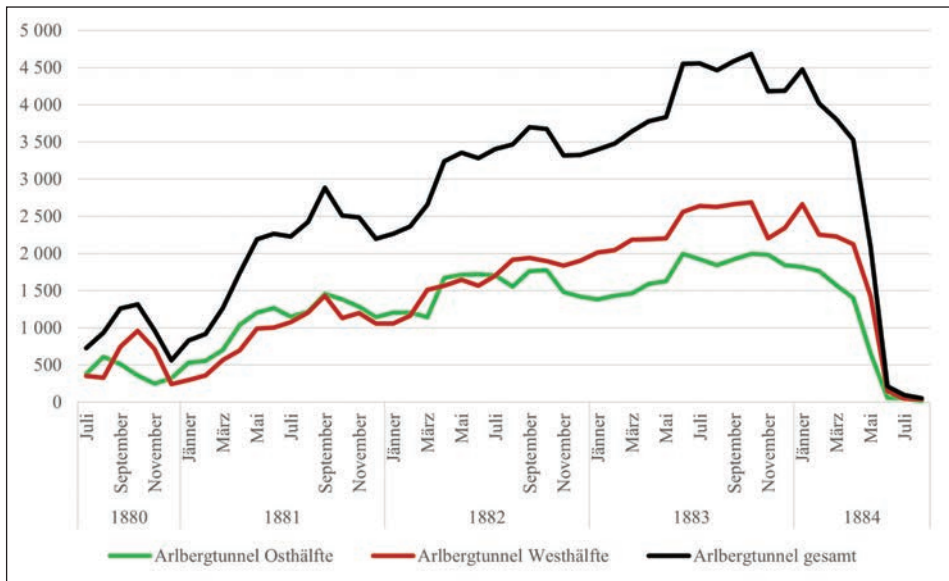


Abb. 1: Anzahl der Arbeitskräfte beim Bau des Arlberg-Eisenbahntunnels. Tabelle V, in: Denkschrift der k. k. General-Direktion der österr. Staatsbahnen über den Fortschritt der Projektierungs- und Bauarbeiten der Arlbergbahn, 3. Bd.: Schluss, Wien 1890, 87.

56 Tiroler Landesarchiv (TLA), BH Landeck Fasz. Nr. 0084-1882/VI, Zl. 8 Eisenbahn.

57 Ebd.

Als Reaktion auf diese auch in den folgenden Jahren quantitativ zunehmende sowie oft grenzüberschreitende Arbeitsmigration führte die italienische Eisenbahngesellschaft Fahrpreisermäßigungen für die betroffenen Gruppen ein.<sup>58</sup> Laut einem im November 1897, also während der saisonal typischen Rückreisezeit erschienenem Pressebericht, betrug die Ermäßigung für ein Ticket der dritten Klasse bei ein bis sechs Personen die Hälfte des Fahrpreises und bei sieben oder mehr Personen sogar 70 Prozent. Gültig war diese Reduktion für die Strecke von einer italienischen Grenzstation bis zur jeweiligen Endstation. Als Grenzbahnhof wird neben dem in Friaul liegenden Pontebba auch das schweizerische Chiasso sowie das trentinische Ala explizit genannt.<sup>59</sup> Die Informationen des Artikels verdeutlichen nicht nur, dass es sich bei der saisonalen Arbeitsmigration um ein langanhaltendes Massenphänomen handelte, bei dem auch die Tiroler Bahnverbindungen als Ein- und Durchzugsgebiet eine Rolle spielten. Auch weisen sie einen weiteren Vorwärtskopplungseffekt der Eisenbahn hin, den eine solche Fahrpreisermäßigung im Bereich des Personentransports bewirkt haben dürfte.

Vielfach belegen die bisherigen Ausführungen und Quellenauswertungen die Dominanz italienischsprachiger Arbeitskräfte in der (Eisenbahn-)Baubranche, die auch bei der Errichtung der Arlberglinie zur Geltung kam. Eine genaue Erfassung der dort damals tätigen Belegschaft samt der Erfassung ihrer Herkunft gestaltet sich aber aufgrund der methodischen Hürden, etwa der hohen, sich monatlich verändernden Anzahl der Arbeitenden, als ein schwieriges Unterfangen. Zwar könnte versucht werden, eine Art Stammpersonal der beteiligten Bauunternehmen zu erörtern; diese Gruppe wäre allerdings nicht repräsentativ. Auch die bereits geschilderte Vorgehensweise beim Anheuern weiterer Arbeitskräfte deutet nicht auf eine statische Belegschaft hin. Hinzu kommt, dass mit dem abgeschlossenen Bau des Gotthardtunnels 1881 noch weitere Arbeitskräfte am Arlberg eintrafen.

Letztendlich erlaubt das vorhandene Material nur eine Annäherung an die tatsächlich Beschäftigten. Der Heimatforscher Hans Thöni unternahm in seiner Monographie zum Bau des Arlberg隧nells einen solchen Versuch, dessen Ergebnis ein sorgfältig recherchiertes und äußerst umfangreiches Namensregister<sup>60</sup> darstellt. Dieses beschränkt sich allerdings nicht nur auf die Beschäftigten der Bahnbauunternehmen, sondern beinhaltet einen nicht scharf abgegrenzten Kreis von Personen, die in irgendeiner Form mit dem Tunnelbauprojekt in Verbindung standen.<sup>61</sup> Bezüglich der ungefähren Zusammenstellung der Arbeiter im östlichen Bauabschnitt des Arlberg隧nells ergibt sich aus dem Datensatz Thönis<sup>62</sup> ein Anteil von über 65 Prozent an italienischsprachigen Arbeitern, wobei es sich bei über einem Drittel um Personen aus dem Trentino handelte. Mit großem Abstand und einem Anteil von knapp 24 Prozent folgt die Gruppe der Beschäftigten, welche aus dem Gebiet des heutigen Österreich stammte. Der kleine Rest von zehn Prozent setzt sich aus Deutschen,

58 Dillinger, Furlanische Arbeitsmigration, 169.

59 Fahrpreisermäßigung für heimkehrende italienische Arbeiter, in: Das Vaterland, Nr. 316, 17.11.1897, III.

60 Hans Thöni, Sie bauten den Arlberg-Bahntunnel von 1880 bis 1884, Ostseite, St. Anton am Arlberg, Innsbruck 2007, 85–326.

61 Ebd., 84.

62 Ebd., 379.

Schweizern und Arbeitskräften aus anderen Kronländern Cisleithaniens zusammen. Diese Auswertungen können zumindest als grobe Richtschnur dienen, spiegeln aber jedenfalls den massiven Einsatz von italienischsprachigen Arbeitskräften wider.

## Ressourcenteilhabe als Argument im Bahnbaudiskurs

In Anbetracht des bisher Geschilderten mag sich der Eindruck aufdrängen, dass die Entstehung von Bahnlinien den strukturell sowie ökonomisch zunehmend benachteiligten trentinischen und furlanischen Regionen nur insofern einen Nutzen bringen konnte, indem die Eisenbahn dessen Einwohner:innen eine größere räumliche Mobilität ermöglichte, um den prekären Verhältnissen vor Ort auszuweichen. Dass Eisenbahnverbindungen allerdings nicht nur als Mittel zur Emigration, sondern auch als Hoffnungsträger dieser entgegenzuwirken gesehen wurden, zeigt sich etwa in einer 1875 im Reichsrat eingebrachten Petition der Gemeindevertretungen von Trient, Pergine, Levico, Strigno und Borgo di Valsugana.<sup>63</sup>

Anliegen der genannten Gemeinden war dabei die Errichtung einer Eisenbahnlinie von Trient durch die Valsugana bis an die italienische Grenze, deren Inbetriebnahme die in der Region vorherrschenden Missstände mildern sollte. Die Petenten führten hierbei neben Überschwemmungen, Missernten und damit einhergehenden Preissteigerungen auch die bereits erwähnte Seidenraupenkrankheit an und identifizierten diese Zustände als Ursachen der Abwanderung.<sup>64</sup> Diese hatte im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts ein durchaus beträchtliches Ausmaß angenommen: Zwischen 1869 und 1890 waren die Gemeinden der Valsugana mehrheitlich von einer Bevölkerungsabnahme von bis zu 10 Prozent betroffen.<sup>65</sup> Die Errichtung der Valsuganabahn hätte, so die Argumentation der Gemeindevertretungen, zum einen neue Beschäftigungsmöglichkeiten für die verarmte lokale Bevölkerung zur Folge und könnte zum anderen auch die Versorgungs- und Preislage stabilisieren.<sup>66</sup>

Dass diese Hoffnungen zumindest teilweise erfüllt wurden, zeigt sich in der demographischen Trendumkehr, die parallel zum 1894 begonnenen Bau und der anschließenden Inbetriebnahme der Valsuganabahn eintrat. Im Zeitraum von 1890 bis 1910 nahm die Zahl der Einwohner:innen im Großteil der Gemeinden des Tals um bis zu zehn Prozent zu. Vereinzelt sind entlang der Eisenbahnstrecke Wachstumsraten von mehr als 20 Prozent nachweisbar.<sup>67</sup>

63 Stenographische Protokolle über die Sitzungen des Hauses der Abgeordneten des österreichischen Reichsrathes. VIII. Session, Bd. IV (101. bis 137. Sitzung), Wien 1875, 4071–4073.

64 Ebd., 4071.

65 Hugo Penz, Bevölkerungsbewegungen in den Alpen: Probleme der Entvölkerung in Tirol-Südtirol-Trentino/ Movimenti di popolazione nelle Alpi: problemi di spopolamento in Tirol-Sudtirolo-Trentino, in: Mauro Varotto/Roland Psenner (Hg.), Spopolamento montano: cause ed effetti. Atti del Convegno di Belluno (Palazzo Crepadona, 13 ottobre 2001) e del Convegno di Innsbruck (Claudiana, 14–16 novembre 2002)/ Entvölkerung im Berggebiet: Ursachen und Auswirkungen. Schriften der Tagung in Belluno (Crepadona, 13. Oktober 2001) und der Tagung in Innsbruck (Claudiana, 14.–16. November 2002), Belluno-Innsbruck 2003, 83–100, hier 94.

66 Stenographische Protokolle, 4071.

67 Penz, Bevölkerungsbewegungen, 95.

Neben diesen demographischen Einflussfaktoren wurde in der Petition auch die Nutzbarmachung der diversen natürlichen Ressourcen des Tals betont, wozu allerdings die Einrichtung einer Bahnlinie als notwendige Voraussetzung galt:

„Die Herstellung dieser Eisenbahn sei aber auch für die Hebung der Industrie in Trient und Valsugana eine Lebensfrage. Durch sie werden bisher vernachlässigte Hilfsquellen erschlossen, so z. B. eine ergiebige Kohlegrube bei Montelivernone, auch Blei mit Silbergehalt findet sich vor. Valsugana sei reich an Wasserkraft, welche erst durch Anlage einer Eisenbahn verwertbar werde.“<sup>68</sup>

Unter der nutzbaren Wasserkraft dürften im weiteren Sinne wohl auch die Heilbäder in Levico und Roncesgno, auf deren Bedeutung der Reichsratsabgeordnete Giovanni Ciani<sup>69</sup> in der Diskussion hinwies, hinzugezählt werden. Es bestand die Erwartung, dass beide Kurorte der Valsugana mit einem Anschluss an das Eisenbahnnetz eine weitaus größere Anziehungskraft entfalten konnten. Wie das obige Zitat ebenfalls verdeutlicht, sollte auf der Ebene des Handels und der Industrie hingegen die Stadt Trient profitieren, welche durch die Umsetzung des Projekts zu einem Bahnknotenpunkt werden würde.<sup>70</sup>

Gerade die Vision zu einem Zentrum des wachsenden Eisenbahnnetzwerkes zu avancieren, findet sich bereits in frühen Bahnbaudiskursen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wieder. Bedingt durch die Systemeigenschaften der Eisenbahn, versprachen sich die Befürworter von Bahnbauprojekten eine Relativierung der geographischen Lage. Durch die Neuordnung von Verkehrs- und Warenströmen, die die Eisenbahn ermöglichte, speiste sich wiederum die berechtigte Hoffnung auf eine Teilhabe am internationalen Handel. Ralf Roth illustriert dies in seiner Monographie zum *Jahrhundert der Eisenbahn* etwa am Beispiel Frankfurts. Die Handelsstadt am Main investierte aufgrund der Variabilität von Verkehrswegen zu Beginn des Jahrhunderts in ihren Hafen, um diesen für die Dampfschiffahrt zu rüsten. Durch die immer größer werdenden Schiffe sowie den niedrigen Pegelstand des Mains lief die Stadt trotz ihrer günstigen geographischen Position Gefahr, den Anschluss an Handelsrouten zu verlieren, wodurch es bereits 1840 zum Streckenbau zwischen Frankfurt und Wiesbaden kam.<sup>71</sup>

Ein diesbezüglich vielversprechendes Argument für die Umsetzung der Valsuganabahn bildete die Ersparnis von 58 Kilometern auf der bisher genutzten 210 Kilometer langen Strecke zwischen Trient und Venedig, die über Verona und

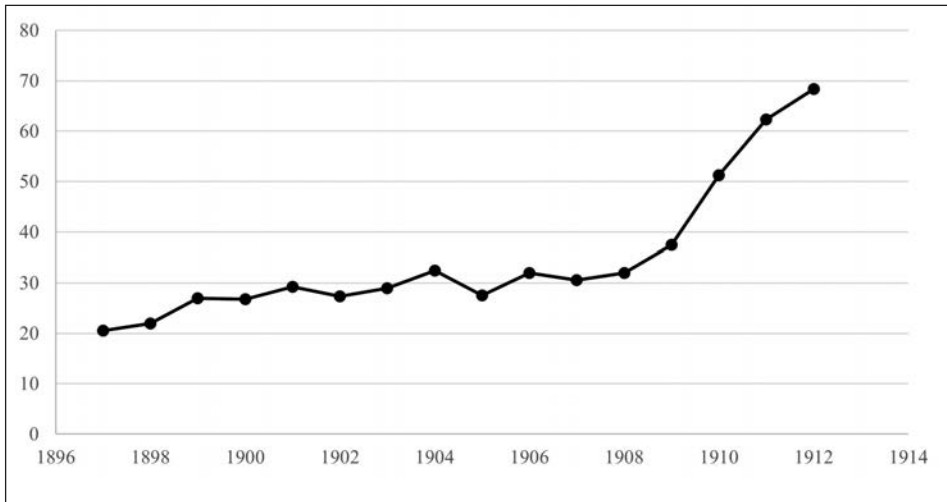
68 Stenographische Protokolle, 4071.

69 Der Trienter Gutsbesitzer Giovanni Freiherr von Ciani (1833–1914) studierte Rechtswissenschaften an den Universitäten Innsbruck und Graz. Von 1866 bis 1903 war er als Gemeinderat sowie Bürgermeister (1866–1872; 1880–1884) der Stadt Trient politisch aktiv. Siehe: Franz Adlgasser, Die Mitglieder der österreichischen Zentralparlamente 1848–1918. Konstituierender Reichstag 1848–1849. Reichsrat 1861–1918. Ein biographisches Lexikon, Teilband 1: A–L (Studien zur Geschichte der Österreichisch-Ungarischen Monarchie XXXIII), Wien 2014, 151–152.

70 Stenographische Protokolle, 4071–4072.

71 Roth, *Das Jahrhundert*, 77–80.





*Abb. 2: Über die Valsuganabahn beförderte Güter [in tsd. t] auf Grundlage der Geschäftsberichte des Verwaltungsrates der K. k. priv. Valsugana-Eisenbahn-Gesellschaft. TLFB, Z 1564.*

Padua verlief.<sup>72</sup> Der Weg durch die Valsugana – und damit die Verbindung Mitteleuropas zur Adria – verkürzte sich also um mehr als ein Viertel. Allerdings gilt es dabei zu beachten, dass es zur Herstellung dieser Linie auch der Mitwirkung von italienischer Seite bedurfte, um die Strecke jenseits der Tiroler Landes- bzw. österreichischen Reichsgrenze zu vollenden. Da dies erst verzögert geschah, blieb die letztendlich bewilligte und 1896 in Betrieb genommene Valsuganabahn bis 1910 ohne internationalen Verkehr.<sup>73</sup>

Wie die teils im Tiroler Landesmuseum Ferdinandeum erhaltenen Geschäftsberichte der Valsugana-Eisenbahn-Gesellschaft<sup>74</sup> belegen, kam es besonders im Güterverkehr zu einem massiven Zuwachs. So steigerte sich die transportierte Fracht 1910 um knapp 37 Prozent im Vorjahresvergleich,<sup>75</sup> stagnierte in den beiden Folgejahren allerdings wieder. Aus den finanziellen Ergebnissen der Geschäftsberichte geht hervor, dass bereits 1912 die Ausgaben der Eisenbahngesellschaft deren Einnahmen

72 Tiroler Landesmuseum Ferdinandeum Bibliothek (TLFB), FB 2625/2, Enrico Bianco, Bericht über den Entwurf zu einer Eisenbahn zwischen Trient und Venedig über das Valsugangthal. Strecke Trient bis zur italienischen Landesgränze, Trient 1875, 6.

73 Thomas Mösl, Die Eisenbahnen im mittleren Alpenraum. Ihre Entstehung, gegenwärtige Bedeutung und Zukunft. Ein Beitrag zur Tiroler Eisenbahngeschichte, in: Winfried Keller (Hg.), Tirol-Atlas. Eine Landeskunde in Karten. Begleittexte XIV, Innsbruck 1999, 5–61, hier 22.

74 Diese liegen unter den Signaturen FB 2625/6 (für das Geschäftsjahr 1898) bzw. Z 1564 vor und beinhalten die Geschäftsberichte von 1896–1898, 1911 sowie 1912.

75 TLFB, Z 1564, Geschäftsbericht des Verwaltungsrates der K. k. priv. Valsugana-Eisenbahn-Gesellschaft über das Geschäftsjahr 1911. Erstattet in der sechszehnten ordentlichen Generalversammlung am 20. Juni 1912, Wien 1912, 8.

leicht (um 0,65 Prozent) überstiegen.<sup>76</sup> Der Verwaltungsrat führte dies auf gesteigerte Betriebskosten und den Güterverkehr, welcher hinter den erhofften Erwartungen blieb, zurück.<sup>77</sup> Die Bestrebungen die Valsuganastrecke als internationale Transitroute zu etablieren, dürften sich durch den späten Anschluss an Venedig als schwieriger als gedacht herausgestellt haben und endeten spätestens mit dem Kriegseintritt Italiens 1915.

Noch häufiger als die Hoffnung den Anschluss an den internationalen Verkehr zu gewinnen, traten bei der Debatte um Eisenbahnprojekte aber auch Ängste hervor, diesen verlieren zu können. Für den Tiroler Bahnbaudiskurs des späten 19. Jahrhunderts stellt vor allem der 1872 begonnene Bau der Gotthardbahn, welche das Gebiet um Luzern mit Norditalien verband,<sup>78</sup> eine Zäsur dar. Deren Auswirkungen adressierte auch der bereits zitierte Reichsratsabgeordnete Ciani in seinem Plädoyer für die Valsuganabahn, indem er betonte, dass der Handel durch den Bau der Gotthardbahn einen anderen Weg einschlagen würde, falls es zu keiner Verkürzung der Verbindung nach Venedig kommt.<sup>79</sup>

Ebenso nahm die schon seit den 1860ern geführte Diskussion zur Errichtung der Arlbergstrecke durch den Schweizer Bahnbau erneut an Fahrt auf, was sich unter anderem in einem einstimmig beschlossenen Antrag des Tiroler Landtags vom 13. November 1872<sup>80</sup> zeigt. In dessen Begründung wird dem Kronland aufgrund des konkurrierenden Bahnprojekts eine düstere Zukunft vorausgesagt:

„Wird die Gotthardsbahn gebaut, so wird unzweifelhaft die Schweiz den ganzen Verkehr mit Süddeutschland an sich ziehen; [...] würde daher der Bau der Bahnen in nördlicher und nordwestlicher Richtung nicht erfolgen, dürften wir das traurige Schauspiel erleben, dass die Brennerbahn verödet, während die Schweizerbahn den Handel und Verkehr an sich reißt.“<sup>81</sup>

Wie konkret das Szenario einer Verkehrsumlenkung abseits des Brenners bereits gedacht wurde, zeigt sich auch anhand eines Berichts, der die Vorteile der Valsuganabahn durch die Gegenüberstellung verschiedener Streckenführungen betonen sollte. Ausgehend von acht deutschen Städten erlaubt eine hierfür angelegte Tabelle den Vergleich der Gotthardlinie nach Genua mit der bestehenden Brennerlinie über Verona nach Venedig sowie der projektierten Valsuganabahn. Als Ergebnis lässt sich ableiten, dass die Valsuganabahn in allen Fällen die kürzeste Verbindung zum

76 TLFB, Z 1564. Geschäftsbericht des Verwaltungsrates der K. k. priv. Valsugana-Eisenbahn-Gesellschaft über das Geschäftsjahr 1912. Erstattet in der XVII. ordentlichen Generalversammlung am 18. Juni 1913, Wien 1913, 8.

77 Ebd., 6.

78 Einen Überblick zur Baugeschichte bietet Reto Moor, Ausbau der Bahn- und Strasseninfrastruktur am Gotthard von 1850 bis 2004. Hoffnungen, Befürchtungen und Auswirkungen im Kanton Uri, Dipl.-Arbeit, Zürich 2004, 53–60.

79 Stenographische Protokolle, 4072.

80 Stenographischer Bericht des Landtages für die gefürstete Grafschaft Tirol der IV. Landtags-Periode. Zweite Session vom 5. November bis 13. November 1872. Nro. 1–5, Innsbruck 1872, 38–40.

81 Ebd., 39.

Mittelmeer darstellt, während die bestehende Strecke über Verona gegenüber der Gotthardbahn teils ins Hintertreffen geraten würde. Ein von Köln oder Mannheim startender Zug müsste somit 21 respektive 24 Kilometer weniger zurücklegen, falls die Verbindung über den Gotthard gewählt werden würde.<sup>82</sup>

Dass solche Argumentationslinien sich nicht nur auf den Güter- und Handelsverkehr beschränkten, sondern „[...] die Konkurrenzfähigkeit im Eisenbahnverkehre eines der ersten Erfordernisse eines Fremdenlandes bildet“<sup>83</sup>, betonte auch der Landesverband für Fremdenverkehr in Tirol in einem 1902 verfassten Schreiben an das k. k. Eisenbahnministerium. Dabei deponierte der Verband diverse Wünsche, die vorrangig die Einrichtung von noch besseren Verbindungen zum Ziel hatten. Diese bezogen sich einerseits auf die Arlberg- und Brennerlinie, die nach Ansicht der Verfasser betreffend den internationalen Reiseverkehr noch zu wenig konkurrenzfähig waren, andererseits wurden aber auch Verbesserungen im Lokalbahnverkehr gefordert. Die restlichen Punkte beinhalteten Fahrplanänderungen und -erweiterungen, die Propagierung dieser Reiserouten im Ausland durch die Schaltung von Werbung sowie die Verbesserung des Wagenkomforts.<sup>84</sup> Selbstredend sollte mit der Umsetzung dieser Vorschläge eine Umlenkung des Personenverkehrs nach bzw. durch Tirol erreicht werden.

Zusätzlichen Nachdruck wurde allen Vorschlägen wiederum durch die häufig erwähnten Anstrengungen der angrenzenden Tourismusgebiete – vor allem Bayern und der Schweiz – verliehen, die auf die ständige Optimierung ihres Zugverkehrs bedacht waren. Im Entstehen begriffene und sich in der Projektierung befindliche Eisenbahnlinien, welche den Tiroler Durchzugsverkehr betreffen könnten, wurden als Bedrohung empfunden. Im Speziellen traf dies auf konkurrierende Nord-Süd-Verbindungen zu. Explizit nennt der Verband diesbezüglich die Schweizer Simplonlinie, welche die Genfersee-Region mit Italien verbindet, oder die geplante, aber nie umgesetzte Splügenbahn – eine internationale Eisenbahnlinie durch den Kanton Graubünden –, die als „immer mehr drohende Gefahr“<sup>85</sup> gesehen wurde. Dass die Konkurrenzängste nicht erst an der Reichs-, sondern bereits an der Landesgrenze begannen, zeigt die Einschätzung des Fremdenverkehrsverbandes zu der seit 1901 im Bau befindlichen Tauernbahn, die noch vor ihrer Fertigstellung mit einer direkten Schädigung der Tiroler Fremdenverkehrs-Bestrebungen in Verbindung gebracht wurde.<sup>86</sup>

82 Bianco, Bericht, 8.

83 TLFB, W 11213, Anton Kofler/Franz von Zimmerer, Eingabe des Landesverbandes für Fremdenverkehr in Tirol an das hohe k. k. Eisenbahn-Ministerium in Wien um Verbesserungen im Eisenbahnverkehre, Innsbruck 1902, 3.

84 Ebd., 5.

85 Ebd.

86 Ebd., 4–5.

## Fazit

Zusammenfassend verdeutlicht sich anhand des Tiroler Bahnbaus und insbesondere in der Errichtung der Arlbergstrecke, dass die Infrastruktur Eisenbahn nicht erst mit ihrer Fertigstellung, sondern bereits während ihres Errichtungsprozesses eine erhebliche Wirkung auf die Lenkung von Personenströmen im Zuge der mit dem Bau einhergehenden Arbeitsmigration entfalten konnte. Dies zeigt sich zunächst an den Wanderungsbewegungen aus den italienischsprachigen Regionen Tirols sowie dem furlanischen Raum. In ihren Anfängen erwuchsen diese aus bereits angelegten Formen traditioneller Arbeitsmigration, die sich aufgrund diverser, sozioökonomischer Umbrüche in den 1850er Jahren und unter Einfluss des zeitgleich einsetzenden Eisenbahnbaus zu einem Massenphänomen entwickelten. Betreffend der im Bahnbau eingesetzten Humanressourcen ist festzustellen, dass jener nicht nur auf die Expertise der italienischsprachigen Arbeitskräfte zurückgriff, sondern die Ausbildung des mit ihnen in Verbindung stehenden Humankapitals durch die Nachfrage an bestimmten Fähigkeiten mitformte.

Eine Verstärkung dieser Auswirkungen ergab sich unter anderem durch die von der Eisenbahn hervorgebrachten Kopplungseffekte, welche ein weiteres Wachstum des Bahnnetzes, die Verbilligung von Transportleistungen und eine Ausdehnung der Absatzmärkte bewirkten. Mit den hierdurch erweiterten Möglichkeiten der Ressourcenteilhabe waren, wie die Auswertungen der Bahnbaudiskurse darlegen, Hoffnungen, aber auch Ängste verbunden, die wiederum als Argumente für den Eisenbahnbau herangezogen wurden. Dass diese sowohl bei dem Projekt der Arlbergbahn im Nordwesten als auch bei der Valsuganabahn im Südosten Tirols vorlagen, verweist ebenso wie die vom Trentino in die anderen Landesteile stattfindende Binnenmigration auf die Potentiale der Eisenbahngeschichte als einen historiographischen Zugang zur Beleuchtung der gesamten Region.