

Seilschwebebahn Igls-Patscherkofel



Die Patscherkofelbahn 1924/25–1941

Studie, erstellt im Auftrag der Geschäftsführung der Patscherkofelbahn

Mag.^a Dr.ⁱⁿ Sabine Pitscheider

Wissenschaftsbüro Innsbruck e. V.

September 2018

Inhalt

Vorbemerkungen	1
1. Vorarbeiten 1924–1927	2
1.1 Planungen: Trassierung/Finanzierung 1924/25	2
1.2 Planungen: Trassierung/Finanzierung 1926	4
2. Der Bau der Patscherkofelbahn 1927/28	18
2.1 Auftragsvergabe und Finanzierung 1927	18
2.2 Bau 1927/28	23
3. Finanzdebakel 1927–1930	32
3.1 Streit der Konzessionäre	32
3.2 Sanierung durch das Land Tirol 1928–1930	35
3.2.1 Sanierungsaktion des Landes 1928	35
<i>Exkurs: Das Berghotel 1928/29</i>	41
3.2.2 Sanierungsbemühungen 1929	43
3.2.3 Konkursantrag und Ausgleich 1929/30	46
4. Die Patscherkofelbahn in Landesbesitz 1930/31–1941	49
4.1 Der Gemeindeausgleichsfonds	49
4.2 Die Übernahme der Patscherkofelbahn	51
4.3 Die Geschädigten	53
4.4 Die Patscherkofelbahn AG	55
4.4.1 Von der Gründung 1931 bis zum „Anschluss“ 1938	55
4.4.2 Die Patscherkofelbahn AG März 1938 bis Dezember 1940	58
5. Die Patscherkofelbahn in Stadtbesitz – Die Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG	61
6. Zusammenfassende Bemerkungen	62
Abkürzungsverzeichnis	64
Bibliographie	65

* Die Abbildung auf dem Titelblatt zeigt den Briefkopf der Korrespondenz des Arbeitsausschusses/der Konzessionäre von der Bauphase 1927 bis zur Übernahme durch das Land.

Vorbemerkungen

Im Sommer 2017 beauftragte die Direktion der Patscherkofelbahn das Wissenschaftsbüro Innsbruck e. V. mit der Erstellung einer Studie über die Geschichte des Baus der Patscherkofelbahn in den späten 1920er Jahren.

In fünf Kapiteln beleuchtet die Studie die Vorgänge der Jahre 1924/25 bis 1940/41. Das erste Kapitel beschäftigt sich mit den Vorarbeiten in den Jahren 1924/25 bis Ende 1926, präsentiert diverse Trassenpläne, Finanzierungswünsche, Verhandlungen darüber, vor allem den vergeblichen Versuchen, die Stadt Innsbruck zu einer Beteiligung zu bewegen und das Echo in der Öffentlichkeit. Das zweite Kapitel beschreibt den Bau der Bahn 1927/28, von der Auftragsvergabe und der endgültigen Trassenfestlegung bis zu diversen Problemen beim Bau selbst.

Das dritte Kapitel widmet sich ausführlich dem Finanzskandal, in dem die beiden Gemeinden Schwaz und Igls und die privaten Finanziere des Bahnbaus alles verloren, was sie investiert hatten, das Land Tirol sich um eine Sanierung bemühte und letztlich die Bahn übernahm.

Das vierte Kapitel schildert die politische Debatte, welche der Ausgleich der Patscherkofelbahn auslöste, die Geschichte der Patscherkofelbahn in Landesbesitz, die Gründung der Aktiengesellschaft, ihre Entwicklung von 1931 bis zum Verkauf an die Stadt Innsbruck im Dezember 1940.

Das fünfte Kapitel behandelt kurz die Verschmelzung der Patscherkofelbahn AG mit der Lokalbahn AG zu den Innsbrucker Verkehrsbetrieben und damit die Auflösung einer eigenen Patscherkofelbahngesellschaft.

In der Studie sind vor allem Akten des Stadtarchivs Innsbruck und des Tiroler Landesarchivs verarbeitet. Im Stadtarchiv Innsbruck befinden sich Restbestände der Iglener Gemeindeakten, die mit der Eingemeindung in die Stadtverwaltung übergingen. Seit Herbst 2017 verwahrt das Stadtarchiv in mehreren, noch ungeordneten Kartons Unterlagen der Patscherkofelbahn selbst, die bis dahin in einem Raum der Talstation lagerten. Obwohl sie nicht vollständig sind, vor allem wesentliche Unterlagen zum Bau (Bautagebuch, Baurechnungen) und den Ausgleichsverhandlungen fehlen, erlauben sie einen Einblick in die Vorgänge beim Bahnbau und den anschließenden Gerichtsprozessen. Das Tiroler Landesarchiv verfügt über Akten, die Unterlagen über die Sanierungsaktion 1928/29 enthalten und über die Verwaltung der Patscherkofelbahn AG durch das Land.

September 2018

Sabine Pitscheider
Wissenschaftsbüro Innsbruck e. V.

1. Vorarbeiten 1924–1927

Pläne, den Patscherkofel mit einer Schwebebahn zu erschließen, reichen in die Jahre vor dem Ersten Weltkrieg zurück. In Diskussion standen eine Trasse vom Lansersee¹ oder eine, die in zwei Sektionen – eine erste Igls-Heiligwasser, eine zweite zum Schutzhaus des Österreichischen Touristenklubs – auf den Berg führte.

1910 erteilte das Eisenbahnministerium der Innsbrucker Baufirma Peter Biedermann & Co die Konzession, technische Vorarbeiten vorzunehmen, ein Jahr später verlängerte das Ministerium die Erlaubnis.² Zeitgleich genehmigte das Ministerium der Firma des Wiener Finanziers Konstantin Hagiyi Ristic ebenfalls eine Konzession für ein Bahnprojekt auf den Patscherkofel.³ Zusammen mit der Baufirma Heckel & Co aus Saarbrücken und der Elektrizitätsgesellschaft Nürnberg brachte der Wiener Finanzier die mit rund 1,2 Millionen Kronen veranschlagten Baukosten auf. Ins Baukomitee holten sie den Innsbrucker Gemeinderat und Aktionär der Lokalbahn AG Max Obexer, den Iglar Ludwig Lantschner und Josef Graf Thun aus Wien.⁴

Dieses Komitee legte dem Innsbrucker Gemeinderat im März 1912 einen Plan vor, wonach die Bahn in den zwei genannten Teilstrecken auf den Patscherkofel führen sollte, und bat um eine finanzielle Beteiligung. Der Gemeinderat bewilligte 50.000 Kronen,⁵ was angesichts der budgetierten Bausumme bescheiden war.⁶ Die Verhandlungen mit dem Eisenbahnministerium über die technischen Sicherheitsmaßnahmen des noch relativ unerprobten Systems einer Seilschwebebahn zogen sich, was das Projekt verteuerte und verzögerte.⁷ Schließlich beendete der Erste Weltkrieg jede weitere Planung. Eine verkehrstechnische Erschließung des Patscherkofels vor dem Ersten Weltkrieg erfolgte durch einen 1912 eröffneten Fahrweg, der von der Römerstraße zur Wallfahrtskirche bei Heiligwasser führte und im Winter als Rodelbahn diente, und einen neuen im Frühjahr 1914 angelegten Steig bis hinauf zum Schutzhaus.⁸

1.1 Planungen: Trassierung/Finanzierung 1924/25

Erst im Juni 1924 griff der Iglar Gemeinderat den Plan einer Seilbahn wieder auf, beantragte und erhielt vom zuständigen Bundesministerium für Handel und Verkehr die Bewilligung, technische Vorarbeiten vorzunehmen.⁹

¹ Eine Schwebebahn auf den Patscherkofel, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 6.9.1909, 4.

² Bahnprojekte, in: *Tiroler Anzeiger*, 12.12.1910, 8; Die geplante Bahn auf den Patscherkofel, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 13.12.1911, 4.

³ Ein zweites Bahnprojekt Igls-Patscherkofel, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 28.12.1911, 5.

⁴ Die Geschichte der Patscherkofelbahn, in: Seilschwebebahn Igls-Patscherkofel, Werbeprospekt anlässlich der Eröffnung, o. D. (April 1928), 2–4, hier: 3. Stadtarchiv Innsbruck (StAI), Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mappe (Mp.) Vorarbeiten.

⁵ Innsbrucker Gemeinderat 5. Sitzung am 7. März 1912, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 8.3.1912, 6.

⁶ Leo Handl, Verzeichnis der Unterlagen, 28.12.1926. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Plan VIII, Mp. Bezirkshauptmannschaft (BH). Im Dezember 1926 verkaufte Leo Handl seine Projektunterlagen an das Aktionskomitee und legte ein Verzeichnis bei. Die in Mappen geordnet gewesenen Unterlagen dürften leider im Laufe der Jahrzehnte teils entnommen, teils verloren gegangen sein, so dass für viele Vorgänge nur mehr seine im Verzeichnis vermerkten Notizen dienen können.

⁷ Die Geschichte der Patscherkofelbahn, in: Seilschwebebahn Igls-Patscherkofel, Werbeprospekt anlässlich der Eröffnung, o. D. (April 1928), 2–4, hier: 3. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Vorarbeiten.

⁸ Die neue Straße Igls-Heilig Wasser, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 23.10.1912, 17; Eine neue Weganlage auf den Patscherkofel, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 17.5.1914, 8.

⁹ Die Patscherkofelbahn, in: *Tiroler Anzeiger*, 24.6.1924, 5. Eine Bewilligung, technische Vorarbeiten aufnehmen zu dürfen, war immer mit einem Jahr befristet, so dass die Projektbetreiber öfters um eine Verlängerung ansuchen mussten. Der Iglar Gemeinderat stützte sich auf ein Projekt der Innsbrucker Firma Alpenländischen Seilbahnbau GmbH, worüber leider keine Unterlagen aufzufinden waren. Leo Handl, Verzeichnis der Unterlagen, 28.12.1926. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Plan VIII, Mp. BH.

Treibende Kraft in der ersten Phase von 1924 bis Ende 1926 war der gebürtige Iglener Ingenieur Leo Handl, der zusammen mit seinem Partner Erich Posch in Innsbruck die Firma Posch & Handl betrieb. Handl begann im Sommer 1924 mit der Projektierung eines äußerst großzügig angelegten Bahnbaus. In einem, mit Juli 1924 datierten Höhenplan, teilte Handl die Bahn in zwei Abschnitte: Ein erster mit einer Talstation am Berg Isel führte bis an den nördlichen Ortsrand von Igls. Ein zweiter positionierte eine Talstation nahe des Kurhauses am Girgl, eine Zwischenstation am südlichen Waldrand nahe der Römerstraße, eine weitere Zwischenstation etwa 300 Meter vom Schutzhaus entfernt und eine Bergstation am Gipfel des Patscherkofels.¹⁰ Die Trasse des ersten Abschnitts war 2.330 m lang, die des zweiten 4.270 m, zusammen wären etwa 44 Stützen zu bauen gewesen. Im September 1924 verlegte Handl die Iglener Talstation an die Römerstraße und schlug als Verbindung zum Ort eine Kleinbahn vor.¹¹ Ebenfalls im Herbst 1924 reichten zwei Wiener Firmen ihre Projekte ein: Die eine plante ein Pendelsystem mit einer Umsteigestelle in der Zwischenstation bei Heiligwasser und einem Antrieb in der Bergstation beim Schutzhaus. Die andere setzte auf das wenig erprobte und in Österreich noch nie genehmigte kontinuierliche System, bei dem je nach Andrang weitere Kabinen eingehängt werden konnten. Für die Varianten Igls-Patscherkofel veranschlagten alle Projekte um die 13 Milliarden Kronen.¹² Angesichts der Hyperinflation und kurz vor der Währungsumstellung von der Krone auf den Schilling (S) war an die Finanzierung eines so großen Projektes nicht zu denken.

Projekte dieser Größenordnung waren auch nur mit einem möglichst großen Kreis von Befürwortern und Finanziers zu verwirklichen. Handl und der Iglener Gemeinderat wollten das Land und die Stadt Innsbruck in die Planung und Finanzierung einbeziehen. Der Innsbrucker Gemeinderat diskutierte zu der Zeit über zwei Seilbahnprojekte, eines auf das Hafelekar, eines auf den Patscherkofel, hatte sich aber noch nicht entschieden. Der Obmann des Verkehrsausschusses und Vizebürgermeister Franz Fischer lud im Jänner 1925 Mitglieder des losen Aktionskomitees Patscherkofel zu einer Sitzung ins Landhaus, um über beide Projekte und im Falle der Patscherkofelbahn über die Maximalvariante zu diskutieren.¹³ Anwesend waren unter anderem Landeshauptmann Franz Stumpf, der ehemalige Bürgermeister, nunmehriger Ehrenbürgermeister und Verwaltungsrat der Innsbrucker Mittelgebirgsbahn AG Wilhelm Greil, der Präsident der Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. AG Max Obexer, der Iglener Kurvorsteher Medizinalrat Otto Liermberger, der Iglener Bürgermeister, ein Vertreter der Iglener Waldinteressenschaft, die einen großen Teil der Iglener Wälder bewirtschaftete, ein Vertreter des Österreichischen Touristenklubs, dem das Schutzhaus am Patscherkofel gehörte, und die Ingenieure Posch und Handl.

Vorsitzender Fischer stellte drei Fragen zur Diskussion: Als erstes wollte er wissen, wie sich die Anwesenden zu einer Talstation beim Iglener Bahnhof der Mittelgebirgsbahn äußerten. Zweitens, ob eine Talstation bei der Römerstraße annehmbar sei, was zwar das Projekt verbillige, aber einen Fußmarsch von etwa einer halben Stunde erfordere. Und drittens, wie realistisch eine Talstation am Berg Isel sei. Die drei Fragen berührten die Existenz der Mittelgebirgsbahn, die seit Jahren defizitär und außerhalb der Saison stillgelegt war. Als einziger sprach Max Obexer über eine Talstation nahe des Lansersee, womit er eine Idee aus dem Jahr 1909 wieder belebte. Dem widersprachen vor allem die Vertreter von Igls, die eine Talstation in unmittelbarer Ortsnähe bevorzugten,¹⁴ womit die Variante Römerstraße wegfiel. Die Anwesenden

¹⁰ Ingenieurbüro für Tiefbau Ziviling. Dr. E. v. Posch u. Diplom Ing. Leo Handl, Projekt für eine Schwebebahn Innsbruck-Igls Igls-Patscherkofel und d. Umbau d. Innsbrucker Mittelgebirgs-B., Juli 1924. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Div. 1, Mp. Projekt.

¹¹ Leo Handl, Verzeichnis der Unterlagen, 28.12.1926. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Plan VIII, Mp. BH.

¹² Ebd.

¹³ Vizebürgermeister Franz Fischer, Einladung, 16.1.1925. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Vorarbeiten.

¹⁴ Das Patscherkofelbahnprojekt, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 17.1.1925, 7 f.

einigten sich schließlich auf eine Talstation nahe des Bahnhofs der Mittelgebirgsbahn und eine Bergstation am Grünen Boden im Gemeindegebiet von Lans. Sie nominierten Vertreter für einen Finanzausschuss, der das notwendige Kapital einwerben sollte, und einen technischen Ausschuss, der sich um die Projektierung kümmerte. Der ebenfalls anwesende Oberbaurat Ing. Karl Innerebner, der zu der Zeit eine Trasse auf die Nordkette plante und durchaus als Konkurrent Handls gelten kann, hielt beide Bahnprojekte für rentabel.¹⁵ Der Aktionsausschuss mit den „prominentesten Persönlichkeiten von Stadt und Land“ unter Vorsitz des Landeshauptmannes habe „die ganze Aktion auf eine seriöse Basis gebracht und jede ausländische Konkurrenz fern gehalten“, konstatierte Handl im Dezember 1926.¹⁶

Im April 1925 legten Posch und Handl ein weiteres Projekt vor, mit einer Talstation am Iglar Bahnhof der Mittelgebirgsbahn, einer Zwischenstation bei Heiligwasser und einer Bergstation am Grünen Boden. Nach diesen Vorgaben platzierte der technische Ausschuss eine Ausschreibung, auf die drei Firmen antworteten. Eine projektierte ein kontinuierliches Umlaufsystem, die beiden anderen Pendelsysteme. Um Informationen über die Leistungsfähigkeit verschiedener Seilbahnbaufirmen zu sammeln, reiste Handl im Sommer und Herbst 1925 zu schon bestehenden Seilbahnen in Südtirol und nach Sardinien und besuchte die Baustellen der Rax- und Zugspitzbahn.¹⁷

Im August 1925 stellte Handl das Bahnprojekt und die eingereichten Pläne in der Iglar Kurzeitung vor. Demnach wählte die Seilbahn AG Wien ein Umlaufsystem mit einer Beförderungskapazität von 300 Personen pro Stunde und einer Umsteigestelle bei der Zwischenstation. Die Wiener Firma Pohlig GmbH präsentierte ihr kontinuierliches System mit einer Kapazität von 400 Personen. Ein Pendelbahnsystem nach dem System Bleichert-Zuegg ließe die Kapazität auf 100 Personen pro Stunde sinken, ein im Verhältnis zu den schon bekannten und gebauten Zahnrad- und Standseilbahnen nachteiliger Aspekt, wegen des Wegfalls aufwendiger Bauten allerdings wieder vorteilhaft. Für den Patscherkofel genüge eine Kapazität von 150 bis 200 Personen pro Stunde, kalkulierte Handl. Wegen der erwarteten Kosten von an die 1,4 Millionen S schlug Handl vor, zuerst nur die obere Sektion zu bauen und den Weg bis Heiligwasser zur Autostraße auszubauen, was nur 900.000 S erfordere. Auf Grundlage von Frequenzziffern schon gebauter Bahnen rechnete Handl mit rund 70.000 Fahrgästen jährlich, was einen satten Gewinn verspreche. Hauptfinanzier müsse die Stadt Innsbruck sein, „die indirekt von dem neuen Unternehmen die größten Vorteile genießen“ werde.¹⁸

Da die Finanzierung noch nicht geklärt war und Innsbruck zögerte, weil erstens die Frage, welche Verkehrsmittel mit welcher Infrastruktur die Fahrgäste zur Talstation bringen sollten, unbeantwortet war, und zweitens noch keine Entscheidung für oder gegen eine Bahn auf die Nordkette gefallen war, verging das Jahr 1925 ohne wesentlichen Fortschritt.

1.2 Planungen: Trassierung/Finanzierung 1926

Im Feber 1926 legte Handl eine erste Rentabilitätsberechnung vor, wonach sich die reinen Baukosten auf 1,4 Millionen S und die Betriebsausgaben auf 87.000 S jährlich beliefen. Die geschätzten Einnahmen von 240.000 S, basierend auf mindestens 60.000 Fahrgästen, ergäben einen Gewinn von rund 153.000 S, was einer 11%igen Verzinsung des Anlagenkapitals entspreche. Der Österreichische Touristenklub werde an der Bergstation ein Restaurant errichten, bei der Zwischenstation Heiligwasser werde das Stift Wilten, dem die Wallfahrtskirche gehörte, dafür sorgen und bei der Talstation „dürften die Iglar Gaststätten, bes. das Kurhaus und der

¹⁵ Die Schwebebahn auf den Patscherkofel, in: *Tiroler Anzeiger*, 17.1.1925, 5.

¹⁶ Leo Handl, Verzeichnis der Unterlagen, 28.12.1926. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Plan VIII, Mp. BH.

¹⁷ Ebd.

¹⁸ Leo Handl, Die techn. Ausführung des Patscherkofel-Projektes, in: *Kurzeitung Iglar* 1925, 28.8.1925, 4–7. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Div. 1, Mp. Seilbahnen-Pläne.

Altwirt dem Bedarf genügen“. Die Mittelgebirgsbahn sollte an die Seilbahngesellschaft übergehen.¹⁹

Im April 1926 legten Handl als Planer und Vizebürgermeister Fischer als Obmann der Verkehrssektion dem Innsbrucker Gemeinderat ein Memorandum vor, indem sie ausführlich auf die Attraktion der Bahn für Gäste und Einheimische, die mögliche Erschließung der Tuxer Berge und die künftigen Skiabfahrten hinwiesen:

„Das ganze Berggebiet ist mit Schutzhütten gut besetzt, so dass auch Greise und Kinder in Zukunft auf fast ebenen, gefahrlosen Wegen, bald zwischen Alpenrosen und Zirbeln, dann wieder zwischen hohen Felsblöcken sich stundenlangen Spaziergängen in herrlicher Rund-sicht auf die ganze Gletscherwelt hingeben können und von Hütte zu Hütte wandern, um schliesslich durch die vielen anmutigen Täler, das Inn- oder Wipptal und damit die Bahn zu erreichen.“

Sie schilderten die bisherigen Planungen, legten eine neue Rentabilitätsberechnung und einen Finanzierungsplan vor und bezeichneten das Projekt als reif für die Vorlage beim zuständigen Ministerium. Die Talstation war am Südausgang des Ortes nahe am Sportplatz und am Kurhaus, die Trasse entlang des Heiligwasserweges über die Römerstraße bis zur Mittelstation etwa 100 m östlich der Wallfahrtskirche geplant. Zu überwinden waren bei einer Betriebslänge von 1.960 m und einer Stundenleistung von 120 Personen in jeder Richtung 340 Höhenmeter. Nach dem Umsteigen führe die zweite Sektion bis zu einer Ebene auf dem Grünen Boden auf einer Seehöhe von 2.010 m. Der Höhenunterschied betrage 800 m, die Betriebslänge 2.200 m und die Leistungsfähigkeit etwa 65 Personen. Um eine behördliche Genehmigung zu beschleunigen verzichteten die Planer auf das zu neue kontinuierliche System und setzten auf das Pendel-system. Zu vergeben seien alle Arbeiten nur auf Ausschreibung mit Bevorzugung des heimi-schen Gewerbes. Statt eine Materialseilbahn zu bauen, solle die Straße von Heiligwasser bis zum Schutzhaus verlängert werden, die nach dem Bau als Rodelbahn dienen könne. An Baukosten fielen 1,54 Millionen S an, an jährlichen Betriebskosten 90.000, an geschätzten Einnahmen 304.000, also eine Rendite von 12–14 %. Die Stadt Innsbruck sollte als Konzessionärin auftreten und das Projekt unter dem Namen Innsbrucker Bergbahn AG einreichen, das Projekt zusammen mit dem Land Tirol führen und damit die Finanzierung sicherstellen.²⁰

Einige Tage zuvor erschien in den Zeitschrift *Tiroler Verkehr*, dem Organ der Fremden-verkehrszentrale des Landes und des Gastgewerbegremiums, ein von Leo Handl verfasster Artikel, in dem er vehement für den Bau der Patscherkofelbahn plädierte:

„Die Ansicht, daß wir ringsum von Personenschwebbahnen umgeben sind und daß der sogenannte Seilbahnrummel nicht bei Projekten stehengeblieben ist, sondern immer mehr zur Tat wird, kann nicht bestritten werden. Viele aber neigen zur Ansicht, daß die Zurück-haltung unserer Vaterstadt in dieser Beziehung das einzig richtige war und daß man ruhig noch einige Jahre zuwarten möge, damit man beurteilen kann, ob sich diese Seilschwebe-bahnen überhaupt technisch und wirtschaftlich bewähren.“

Tirol müsse den Fremdenverkehr fördern und neue Bahnen bauen, wofür sich der Patscherkofel besser eigne als die Nordkette. Die Stubaital-, die Hungerburg- und die Mittelgebirgsbahn hätten den Reiz der Neuheit schon lange verloren und stünden in Konkurrenz zu ambitionierten

¹⁹ Leo Handl, Rentabilitätsberechnung, 20.2.1926. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Plan VII, Mp. Schweben-bahn Igls-Patscherkofl 1926.

²⁰ Leo Handl/Franz Fischer, Memorandum, vorgelegt dem Gemeinderat der Stadt Innsbruck im April 1926, 20.4.1926. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Plan VII, Mp. Schwebebahn Igls-Patscherkofl 1926.

Seilbahnprojekten im nahen Südtirol und der Schweiz. Sowohl eine Bahn auf die Nordkette als eine auf den Patscherkofel seien rentabel, aber eingedenk knapper Mittel müsse man sich für eine entscheiden. Der Sommerfremdenverkehr laufe gut, es müssten Angebote für den Winter geschaffen werden, wozu sich die Nordkette überhaupt nicht, der Patscherkofel aber sehr wohl eigne. Der Großstädter wolle „vom Schreibtisch aufstehen und möglichst rasch und ohne Anstrengung guten und reichlichen Schnee erreichen. Diese Sicherheit bieten ihm derzeit fast nur der Arlberg und die Schweizer Wintersportplätze.“ Die in Planung befindliche Hahnenkammbahn, die Bregenzer Pfänder- und die Zugspitzbahn profitierten von diesem Trend, wohingegen Innsbruck in der Hinsicht nichts zu bieten habe. Der „rundliche“ Patscherkofel eigne sich bestens, um als Skigebiet ausgebaut zu werden. Wenn die Mittelgebirgsbahn öfter fahre, könne sie als idealer Zubringer dienen. Igls „selbst soll auf allgemeine Wünsche die Talstation sein, sodaß der Bau neuer Restaurationsgebäude, die bei anderen Seilbahnen viel Geld verschlangen, entbehrlich“ sei. 100 m östlich der Wallfahrtskirche Heiligwasser liege die Zwischenstation und die Bergstation auf Vorschlag von Max Obexer „auf dem großen Plateau oberhalb der Lanseralpe, auf dem ‚Grünbichl‘ oder ‚Grünen Boden‘“. Die Verpflegung auf der Bergstation übernehme der Österreichische Touristenklub, die bei der Zwischenstation das Stift Wilten. Die Baukosten veranschlagte Handl nun schon mit 1,8 Millionen S, deren größter Teil die Stadt Innsbruck und alle am Fremdenverkehr Interessierten tragen müsste. Die Stadt Innsbruck verschaffe „durch eine derartige aktive Investition sich selbst und seinen Bürgern eine glänzende Arbeits- und Verdienstgelegenheit, welche wir sehr benötigen“. Der Artikel schloss mit einer Warnung, das Projekt nicht in ausländische Hände geraten zu lassen und sich den notwendigen Einfluss darauf zu sichern.²¹ Einen ähnlichen Appell veröffentlichte der *Tiroler Anzeiger* am 7. Mai 1926. Die Stadt Innsbruck solle eine Aktiengesellschaft bilden und den „finanziellen Grundstock für diese Gesellschaft“ übernehmen, das Land Tirol dem Vorhaben mit einer Garantie beistehen.²²

Die Appelle und vor allem die darin entworfene positive Zukunft für eine Bahn auf den Patscherkofel blieben nicht unwidersprochen. Das Gebiet östlich des Kofels sei Neuland, es fehle an markierten Wegen, man dürfe nicht dem „Publikum, welches diese Bahn rentabel machen soll, zumuten, die Steige am nördlichen und südlichen Abhang des Patscherkofels als Spazierwege zu bezeichnen“. Die Pfade zum Glungezer oder ins Viggartal seien unwegsam, es dauere Stunden bis zum Ziel. Es müsse reiflich überlegt werden,

„ob diese Bergbahn nur annähernd die Hoffnungen erfüllt, welche etwas optimistische Interessenten in sie setzen. *Es wäre der Bergbahnidee in Tirol ein größerer Abbruch getan, wenn ein Werk entstehen würde, das weder leben noch sterben könnte*, und würde andere, rentable Projekte äußerst ungünstig beeinflussen.“

Vor dem Bau der Bahn brauche es ein gediegenes markiertes Wegenetz und Unterkunftshäuser, so dass sich das Projekt erst in zehn oder zwanzig Jahren verwirklichen lasse.²³

In der Sitzung des Innsbrucker Stadtrates am 4. Mai 1926 teilte Walter Pembaur, stellvertretender Vorsitzender des Verkehrsausschusses, mit, es habe „eine Abordnung vorgeschlagen, welche von der Stadtgemeinde die Förderung des Patscherkofelbahnprojektes“ verlange. Der Stadtrat stellte das Ansinnen ohne längere Diskussion als nicht spruchreif zurück.²⁴

²¹ Leo Handl, Die Patscherkofelbahn, in: *Tiroler Verkehr. Mitteilungen der Tiroler Landes-Verkehrszentrale und des Tiroler Gastgewerbe-Gremiums*, 1.5.1926, 1 f.

²² Tiroler Bergbahnen. Die Stadt Innsbruck soll die Patscherkofelbahn bauen, in: *Tiroler Anzeiger*, 7.5.1926, 8.

²³ Um die Rentabilität der Patscherkofelbahn, in: *Tiroler Anzeiger*, 10.5.1926, 4. Hervorhebungen im Original.

²⁴ Sitzung des Innsbrucker Stadtrates, 4.5.1926. StAI, Stadtratsprotokolle 1926/27.

Wegen der zögerlichen Haltung Innsbrucks versuchte die Gemeinde Igls einen anderen Weg, um die Stadt zur Finanzierung zu bewegen. Mitte Juli 1926 schrieb der Iglser Bürgermeister Josef Eichler²⁵ dem Innsbrucker Bürgermeister Anton Eder, dass die Gemeinde bereit sei, einen langjährigen Stromvertrag mit dem Elektrizitätswerk Innsbruck (EWI) abzuschließen, „wenn der Gemeinderat der Landeshauptstadt der Verwirklichung des Patscherkofelbahnprojektes, an welchem unsere Gemeinde lebhaft interessiert ist und seine Förderung besonders mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln betreibt, in allernächster Zeit näher tritt“.²⁶ Hintergrund war, dass das der Stadt Schwaz gehörende Elektrizitätswerk Vomperbach die Mittelgebirgsgemeinden mit Strom versorgte, die Gemeinde Igls aber den Vertrag kündigte, um zwischen den beiden konkurrierenden E-Werken auswählen und bessere Konditionen aushandeln zu können. Mit gleichem Datum bat Bürgermeister Eichler das Land Tirol, das Bahnprojekt „zum Wohle des ganzen Landes“ zu fördern.²⁷

Mitte August 1926 schrieb Leo Handl an den Innsbrucker Gemeinderat, dass die Projektunterlagen für eine beim Ministerium notwendige Einreichung fast fertig gestellt seien und die Trasse ausgepflockt und begehbar sei. Seine Firma biete sich als Bauleitung an, da im Stadtbauamt vermutlich kein geeignetes Personal arbeite. Werde sofort mit dem Bau begonnen, könne die Bahn im Sommer 1927 in Betrieb gehen. Während eine Bahn auf die Nordkette ein

„reines Attraktionsobjekt ist, welches bei grossem Zustrome von Fremden, die eine Sensation suchen und reichlich dafür bezahlen, eine gute Rentabilität sicher erwarten lässt, basiert die Durchführung der Patscherkofelbahn auf der Absicht, neben der Attraktion auf den Fremdenverkehr auch ein Zweckobjekt für die einheimische Bevölkerung zu schaffen“.

Ausländisches Kapital interessiere sich schon für das Projekt, seine Firma habe

„jedoch diesen Angeboten vorerst in der Überzeugung, dass zunächst alle im Standorte der Bahn selbst schlummernden Kapitalkräfte geweckt werden müssen, bevor das Unternehmen zu einem rein kapitalistischen gestempelt wird, keine Berücksichtigung zuteil werden lassen“.

Die Stadt Innsbruck könne „durch das aktive finanzielle Protektorat“ über das Projekt nicht nur die Arbeitslosigkeit bekämpfen, sondern gewinne ein modernes Verkehrsmittel, könne einen langfristigen Stromliefervertrag abschließen und bei einer Verlängerung der Seilbahn nach Innsbruck die Mittelgebirgsbahn einstellen. Es wäre ohnehin wirtschaftlicher, alle Bahnen unter der Führung der Stadt zu einer Gesellschaft zu verschmelzen, „damit für alle Zukunft diese Verkehrsmittel nicht schliesslich zum Schaden der Allgemeinheit in Privathände kommen“. Es liefen Verhandlungen mit dem Land, dem EWI, der Mittelgebirgsbahn, der Gemeinde Igls, dem Touristenklub, dem Besitzer des Iglser Kurhauses und anderen Interessenten, um die veranschlagten Kosten von nun rund 2 Millionen S aufzubringen.²⁸

Tage später übergaben die Ingenieure Posch und Handl sowie der Vorstand der Österreichischen Touristenklubs Bürgermeister Eder ihr Konzessionsprojekt. Die Kosten belasteten die Stadt „nicht im geringsten“, das Projekt, „zu dem sich sicherlich im vollsten Ver-

²⁵ Der Bauer Josef Eichler folgte im November 1925 dem bisherigen Bürgermeister Adalbert Krismer nach, der nach Landeck übersiedelte. BH Innsbruck an Amt der Tiroler Landesregierung, 30.10.1925. Tiroler Landesarchiv (TLA), ATLR, Abt. VI, Gemeindeaufsicht, Mikrofilm 196, Zl. II-5908/2.

²⁶ Bürgermeister Josef Eichler an Bürgermeister Anton Eder, 15.7.1926. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Vorarbeiten.

²⁷ Bürgermeister Eichler an Landeshauptmann Franz Stumpf, 15.7.1926. Ebd.

²⁸ Leo Handl an Gemeinderat Innsbruck, 17.8.1926. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Plan VIII, Mp. BH, Umschlag (U) Dienstbarkeiten.

trauen das Privatkapital gesellen wird, hat nach allen bisherigen Erfahrungen begründete Aussicht, als lukrativ zu gelten“.²⁹ Drei Tage später präsentierte Obmann Franz Fischer die Unterlagen im Verkehrsausschuss. Fischer, der das Patscherkofelbahnprojekt seit Jahren wohlwollend begleitete, meinte einleitend, viele Fragen seien zwar noch ungeklärt, aber er halte es für konzessionsreif. Eine finanzielle Beteiligung sei nicht unbedingt notwendig, es genüge vermutlich, „wenn die Stadtgemeinde dem Unternehmen ihre moralische Unterstützung angedeihen lasse“. Da zur gleichen Zeit auch ein Projekt auf das Hafelekar bearbeitet werde, plädierte er dafür, sich nicht für eine der beiden Bahnen zu entscheiden, sondern beide unter dem Dach einer Innsbrucker Seilbahngesellschaft zu verwirklichen. Er kündigte einen Lichtbildervortrag der Projektbetreiber für den 20. September an. Der Stadtrat beschloss, die Unterlagen an die drei im Gemeinderat vertretenen Parteien für eine Stellungnahme zu übergeben und Oberbaurat Karl Innerebner, der gerade den Bahnbau auf die Nordkette plante, mit der Begutachtung der Vorschläge Handls zu betrauen.³⁰

Handl, dem wohl bewusst war, dass Innsbrucks Zögern auf die mangelnde Anbindung an die Stadt zurückzuführen war, erklärte Innerebner schriftlich, wie er sich einen solchen Anschluss vorstellte. Im Gegensatz zu früheren Planungen projektierte er eine neue Trasse, die von der Sillschlucht bis zum Girgl führte und auf die Haltestelle am Grillhof verzichtete. Sowohl die ältere als auch die neue Planung erschienen ihm aber nicht vorrangig, da die Mittelgebirgsbahn an die Stadt anschließe. Angesichts der „Grosszügigkeit, welche aber in letzter Zeit manche Kreise erfasst“ habe, habe er die Talstation in Igls nun so situiert, dass eine Seilbahn nach Innsbruck ohne größere Schwierigkeiten gebaut werden könne. Für beide Bahnen zusammen betrügen die Baukosten etwa 3 Millionen S.³¹

Inzwischen verfasste Handl im Auftrag der Iglser Bahninteressenten auch eine Information für die Iglser Bevölkerung, die eher einer Werbeschrift gleicht und schon bekannte Argumente wiederholte. Die Finanzierung der Bahn sei bei einer möglichst großen Beteiligung der Bevölkerung gesichert, „kleinliche Eigeninteressen“ seien zurückzustellen, es gehe um die Entwicklung des Kurortes.³²

Zeitungsartikel, die zumeist die Frage der Finanzierung und der Rentabilität thematisierten, begleiteten diese Phase der Projektarbeiten. Am 1. September 1926 widmete der *Tiroler Anzeiger* der Frage der Trassierung und der möglichen Zubringer ebenso bereiten Raum wie der Finanzierung. Die Diskussion über die Trassenführung und die Lage der Talstation zeigt, wie wenig fortgeschritten die Planung zu dem Zeitpunkt noch war. Als Hauptfinanzier benannte der Artikel immer noch die Stadt Innsbruck, der es leichter gelingen werde, Privatkapital zu einer Beteiligung zu animieren, als wenn „irgendein Komitee“ dazu aufrufe. Außerdem sei das EWI bereit, den Bahnbau großzügig zu subventionieren, wenn dafür langfristige Stromverträge mit den Mittelgebirgsgemeinden abgeschlossen werden könnten. Dem Vernehmen nach denke auch das E-Werk Vomperbach daran, dem Bahnbau Kapital zuzuschießen, um Stromlieferungsverträge zu erhalten.³³ Die Konkurrenz zwischen den beiden E-Werken behandelte ein Artikel in den *Innsbrucker Nachrichten*. Das E-Werk Vomperbach sei hoch verschuldet und suche neue Absatzquellen:

²⁹ Die projektierte Seilschwebbahn auf den Patscherkofel, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 21.8.1926, 7.

³⁰ Sitzung der Verkehrssektion, 23.8.1926. StAI, Ausschussprotokolle 1926.

³¹ Leo Handl an Karl Innerebner, 27.8.1926; Leo Handl, Verkehrsproblem Innsbruck-Igls-Patscherkofel, 27.8.1926. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Plan VIII, Mp. BH.

³² Leo Handl, Zur Information, 9.9.1926. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Vorarbeiten.

³³ Das Verkehrsproblem Innsbruck-Igls-Patscherkofel. 2 Seilbahnen?, in: *Tiroler Anzeiger*, 1.9.1926, 5.

„Das Vomperwerk hat daher der Gemeinde Igls nicht nur ein äußerst günstiges Angebot für den Weiterbezug des Stromes gemacht, sondern sich auch bereit erklärt, die geplante Patscherkofelbahn zu finanzieren, wenn das Land Tirol eine 50prozentige Garantie für den Zinsendienst leistet.“³⁴

Das in Innsbruck erscheinende Satireblatt *Tiroler Wastl* veröffentlichte im September 1926 eine vernichtende Kritik am Bauvorhaben:

„Parscherkofl- und Hafelekarbahn spukt in den Köpfer und juckt in den Brieftaschen und geschäftstüchtige Projektanten warten mit optimistischen Rentabilitätsberechnungen auf, aus denen hervorgehen soll, daß Aktien einer Seilschwebebahn die beste Kapitalsanlage der Welt sind. Bitte!“

Kürzlich sei in den *Innsbrucker Nachrichten* zu lesen gewesen, die Patscherkofelbahn brauche 200.000 Fahrgäste, um rentabel zu sein. Der Verfasser dieses Artikels sei wohl jemand, „der durch eine beneidenswert schön rosenrot gefärbte Optimistenbrille in die Welt zu schauen scheint“. Dies hieße nämlich, dass täglich 548 Personen die Bahn benützten, was kaum anzunehmen sei, „denn der Patscherkofl ist leider, was man sich immer wieder vor Augen halten soll, ein begrünter, nichts gleichseher Mugel, mit einer allerdings sehr schönen Aussicht“. Skifahren könnten nur sehr geübte Menschen, denn am Berggipfel herrsche zu oft Föhn, was den Schnee verharschen lassen. Die an sich ausbaubaren Abfahrten bis Heiligwasser, bis zur hohen Mahd und nach Tarzens, seien eine „arge Schinderei“, „ein ‚Tschach‘, wie man sagt, und kann nur ganz Unentwegten, denen möglichst viel Hindernisse lieber sind als freies offenes Terrain, wo man die Bretter laufen lassen kann, wirklichen Genuß bereiten.“ Sei die Schneelage nicht gut, werde es noch schwieriger. Der Artikel schloss mit der Warnung vor wirtschaftlichen Schäden, „die entstehen könnten, wenn man sich durch allzu optimistisch gehaltene Frequenzberechnungen in schadenbringende Spekulationen einlassen würde“.³⁵

Als Reaktion darauf erschien eine Woche später ein Replik, die zuerst den Autor der Kritik direkt angriff, seien doch von einem Einheimischen solche Worte nicht zu erwarten gewesen. Die in den Tageszeitungen veröffentlichten Frequenzangaben seien „von einwandfreier, fachmännischer Seite“ berechnet. Die Bahn könne sicher auf das Innsbrucker Publikum setzen, und „selbstredend“ werde „jeder Fremde, der Tirols Hauptstadt besucht und von der Stadt aus die Bahn auf den prachtvollen Aussichtsberg sieht, auch bei nur kurzem Aufenthalt in Innsbruck sich die Gelegenheit nicht entgehen lassen“ hinaufzufahren. Die „Unkenrufe“ des Artikelverfassers seien „hinfällig“: „Die Frequenzangabe der Projektanten ist daher eher zu tief als zu hoch gegriffen. Wie viele Fremde aber hauptsächlich wegen der Bahn nach Innsbruck kommen werden, ist in das Kalkül nicht einmal einbezogen.“ Die Finanzierung sei „heute schon mehr als gesichert“, weil sich „erstklassige Interessenten gemeldet“ hätten. Die bestehenden Abfahrten, denen weitere folgen würden, seien „von jedem Schifahrer, der über das Stadium des Wiesenrutschens hinaus ist, unschwer befahrbar“.³⁶

Auf Einladung des Innsbrucker Verkehrsausschusses präsentierten am 20. September 1926 Handl die Patscherkofelbahn und die Firma Innerebner & Mayr die Nordkettenbahn. Anwesend waren Gemeinderäte von Innsbruck, Igls und Hötting, Vertreter der Landesregierung und des Landesverkehrsamtes. Obmann Franz Fischer meinte einleitend, es habe in

³⁴ Die Finanzierung der Patscherkofelbahn und das Elektrizitätswerk Schwaz, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 7.9.1926, 4.

³⁵ Patscherkofelbahn und Wintersport. Der Optimismus geschäftstüchtiger Projektanten. Ein offenes Wort von H. Hirschberger, in: *Tiroler Wastl. Organ für Politik, Satire, Humor und Kunst*, 22.9.1926, 2.

³⁶ Eduard Pechanda, Patscherkofelbahn u. Wintersport, in: *Tiroler Wastl. Organ für Politik, Satire, Humor und Kunst*, 29.9.1926, 3 f.

den letzten Jahren viele Diskussionen über Seilbahnprojekte gegeben, es herrsche eine regelrechte „Seilbahnpsychose“. Als Ergebnis der Sitzung wünsche er sich die Gründung eines Aktionskomitees. Zu den laufenden Debatten über eine Bahn auf die Nordkette und eine andere auf den Patscherkofel sagte er, dass, da Innsbruck mit der Zeit gehen müsse, „es viel schlechter sei, wenn Innsbruck gar keine Bergseilbahn aufzuweisen habe, als wenn beide gebaut werden“.³⁷

Zuerst präsentierte Handl sein Projekt auf den Patscherkofel und wiederholte seine schon bekannten Argumente. Er pries die Bahn, die „landschaftliche, klimatische und technische Vorzüge“ vereinige und Innsbruck als „Zentrum des Alpinismus“ positioniere. Kritik, die Bahn zerstöre die Ruhe in der Natur, wischte er beiseite:

„Dass eine Menge neuer Wege und Stege entstehen werden und die idyllische Ruhe auf den mit knorrigen Zirbeln bedeckten Alpenrosenboden dabei verloren geht, lässt sich nicht verhindern. Wer Einsamkeit und schroffen Kletterfels verlangt, bleibt ohnehin dieser Gegend fern. Menschen dieser Sorte sind aber verhältnismässig wenig. Die Bahn muss mit der grossen Masse rechnen.“

Im näheren und weiteren Umfeld seien einige Bahnen in Bau, weshalb sich Innsbruck die Gelegenheit nicht entgehen lassen dürfe, auch weil die Zugkraft der bestehenden Bahnen (Hungerburg-, Mittelgebirgs-, Stubaitalbahn) im Schwinden sei. Innsbruck solle Mut beweisen, denn gegen „mut- und kraftlose Menschen, die an jeder Wirtschaftsaufschwungsmöglichkeit verzweifeln, ist kein Kräutlein gewachsen, sie werden sich auch kaum durch Tatsachen überzeugen lassen“. Von der Idee, die Talstation am Endbahnhof der Mittelgebirgsbahn zu errichten, sei man abgekommen, da die Strecke bis zum Schutzhaus für eine Sektion zu lang, für zwei Sektionen zu teuer sei. Bei der Talstation sorgten bestehende Gasthäuser für das Wohl der Gäste, bei der Zwischenstation das Stift Wilten und bei der Bergstation plane der Touristenklub, sein Schutzhaus zum Restaurant auszubauen und ein eigenes Wohnhaus zu errichten. Allenfalls könne die Talstation etwas verschoben oder die Strecke gekürzt werden. An Kosten rechne er mit 1,5 Millionen S. Er appellierte an die Anwesenden, die Finanzierung solle „Ehrensache von allen sein, sonst kommt bestimmt ein Ausländer und man wird zu spät erkennen, dass dieser nicht das geringste Risiko übernommen, wohl aber ein gutes Geschäft gemacht hat“.³⁸

Anschließend stellte die Firma Innerebner & Mayr ihr Projekt auf die Nordkette vor. Die Sitzung endete mit dem Beschluss, die Gemeinderäte von Innsbruck, Igls und Hötting sollten ein Aktionskomitee beschicken, das beide Vorhaben diskutieren und die Finanzierung klären sollte.³⁹ Der Innsbrucker Gemeinderat beschloss in seiner Sitzung vom 24. September, ein Seilbahnkomitee, zusammengesetzt aus je drei Vertretern der drei Parteien, zu bilden,⁴⁰ das sich aber erst am 11. Oktober 1926 konstituierte⁴¹.

Einige Tage nach der gemeinsamen Sitzung vom September 1926 rief Bürgermeister Eichler „im Interesse einer raschen Bauinangriffnahme“ zu einer ersten Sitzung des neuen Aktionskomitees für den 29. September nach Igls. In der an Innsbruck gerichteten Einladung drohte er, falls sich die Stadt nicht rasch entscheide, müsse Igls „auf ein Zusammengehen mit Ihrem Aktionskomitee verzichten und auf ein anderes Angebot, welches wir einstweilen noch

³⁷ Innsbrucker Bergbahnprojekte, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 21.9.1926, 6.

³⁸ Leo Handl, Die Patscherkofel-Seilbahn, Vortrag, September 1926. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Plan VIII, Mp. BH. Der Vortrag ist nicht näher datiert, wurde aber, so ist im Text notiert, einige Male durch Lichtbilder unterbrochen. Da der Vortrag am 20.9.1926 mit Lichtbildern angekündigt war, ist davon auszugehen, dass das Manuskript für diesen Tag war.

³⁹ Innsbrucker Bergbahnprojekte, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 21.9.1926, 6.

⁴⁰ Innsbrucker Gemeinderat, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 25.9.1926, 7 f., hier: 8.

⁴¹ Bürgermeister Anton Eder an Bürgermeisteramt Igls, 12.10.1926. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Vorarbeiten.

zurückgestellt haben, eingehen“.⁴² Gemeint war die Stadt Schwaz, die, um einen Stromabnehmer für ihr E-Werk Vomperbach zu finden, um Igls warb. Einen Tag später teilte Eichler dem Innsbrucker Bürgermeister mit, er erwarte, dass Innsbruck als Konzessionswerberin auftrete.⁴³

Seinen Plan, eine zweite Seilbahn von Innsbruck nach Igls zu bauen, gab Leo Handl noch nicht auf. Schon im Dezember 1925 hatte er eine Verkehrsstudie vorgelegt und die Kosten der Straßenbahn mit jenen für Autos (gemeint waren kleine Autobusse) verglichen. Voraussetzung sei der Ankauf der Straßenbahn durch die Patscherkofelbahn oder wenigstens der Mehrheit der Aktien, denn auf die Bahn könne als Zubringer bis Igls nicht verzichtet werden. Zu unsicher sei die Straße, deren Freihaltung im Winter nicht zu garantieren sei, zu gering die Beförderungskapazität von Autos. Zu überlegen sei, eine weitere Seilbahn von der Endhaltestelle der Straßenbahn bis zur Römerstraße zu bauen.⁴⁴

Mit Datum 23. August 1926 richtete er einen Brief an den Präsidenten der Mittelgebirgsbahn AG, und zwar Altbürgermeister Wilhelm Greil. Seiner Ansicht nach eigne sich die Straßenbahn in ihrem jetzigen Zustand nicht als Zubringer für die Patscherkofelbahn, weshalb er zwei Möglichkeiten vorschlug: Erstens eine Verlängerung der Straßenbahn bis zum Gasthof Altwirt und ein Zusammenschluss beider Bahngesellschaften; oder die Einstellung der Straßenbahn und die Abwicklung des Verkehrs über eine neue Seilbahn von Innsbruck nach Igls mit einer Zwischenstation am Grillhof in Vill.⁴⁵ Am 18. September präsentierte er dem Verwaltungsrat der Mittelgebirgsbahn seine Studie zu einer Seilbahn Innsbruck-Igls, zählte die Mängel der Kleinbahn, wie die gewundene Trasse und die lange Fahrzeit auf, was sich auch bei einer Verlängerung ins Iglers Zentrum nicht ändere.⁴⁶ Bei dem Treffen am 20. September sprach er seinen Plan wieder an, wollte eine Seilbahn nach Innsbruck aber nur dann verwirklichen, „falls sich die Mittelgebirgsbahn dadurch nicht geschädigt erachtet“.⁴⁷

Gegen eine Einstellung der Mittelgebirgsbahn – ein „Lebensnerv“ der Gemeinde – sprachen sich die Mitglieder des Haus- und Grundbesitzervereines von Igls aus. Führe eine Seilbahn von Innsbruck nach Igls, sei dies schädlich, „da Passagiere, welche nur nach Igls fahren den zahlungskräftigeren Passagieren, welche direkt auf den Patscherkofel fahren wollen, den Platz wegnehmen und es leicht vorkommen kann, dass der Wagen der Bahn, in Igls angekommen, zum grössten Teil geleert wird und schwach besetzt die Weiterfahrt antreten muss“.⁴⁸ Das Iglers Aktionskomitee bat den Verwaltungsrat der Mittelgebirgsbahn, die gerade diskutierte Fusion mit der Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. AG noch nicht zu vollziehen, da ein Zusammengehen mit einer Patscherkofelbahn AG für beide viel vorteilhafter sei.⁴⁹ Mitte Oktober 1926 wandte sich das Iglers Aktionskomitee neuerlich an den Verwaltungsrat und bat darum, die Bedingungen für eine finanzielle Beteiligung am Bau der Patscherkofelbahn bekannt zu geben.⁵⁰

Die Versammlung am 29. September 1926 in Igls war entscheidend für die weiteren Planungen. Das Innsbrucker Seilbahnkomitee hatte sich entschuldigen lassen, was Handl zwar

⁴² Bürgermeister Eichler an Bürgermeister Eder, 26.9.1926. Ebd.

⁴³ Bürgermeister Eichler an Bürgermeister Eder, 27.9.1926. Ebd.

⁴⁴ Leo Handl, Verkehrsstudie: Preisvergleich zwischen Mittelgebirgsbahn, Auto und Seilbahn Innsbruck-Igls-Talstation Römerstraße, Dezember 1925. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Plan VIII, Mp. BH.

⁴⁵ Leo Handl an Präsident Wilhelm Greil, 23.8.1926. Ebd. Bei der Generalversammlung der Mittelgebirgsbahn AG am 24. August 1926 waren seine Pläne Thema. Wie kann die Iglersbahn aktiv gemacht werden? Generalversammlung der Innsbrucker Mittelgebirgsbahn AG, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 25.8.1926, 4 f.

⁴⁶ Leo Handl an Verwaltungsrat der Mittelgebirgsbahn AG, 18.9.1926. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Plan VIII, Mp. BH.

⁴⁷ Die Innsbrucker Bergbahnprojekte, in: *Tiroler Anzeiger*, 21.9.1926, 8. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Vorarbeiten.

⁴⁸ Haus- und Grundbesitzer-Verein des Kurortes Igls und Umgebung an Aktionskomitee Igls, 24.9.1926. Ebd.

⁴⁹ Aktionskomitee Igls an Verwaltungsrat der Mittelgebirgsbahn AG, 26.9.1926. Ebd.

⁵⁰ Aktionskomitee an Verwaltungsrat der Mittelgebirgsbahn AG, 12.10.1926. Ebd.

anfangs mit verständnisvollen Worten quittierte – die Mitglieder hätten nicht unvorbereitet erscheinen wollen, um dann doch scharf zu reagieren: Igls lasse sich

„nicht einschüchtern, sondern wird sich Rechte und Interessen sichern und diese grosse Aktion, welche eine Lebensbedingung für Igls bedeutet und die ganze Zukunftsentwicklung des Kurortes davon abhängt, nach besten Kräften selbst in die Hand nehmen“.

Der Iglser Hotelier Adolf Zimmer⁵¹ legte nach: Igls müsse „das führende Heft von der Stadt Innsbruck in dieser Angelegenheit“ entreißen, er lebe schon Jahrzehnte in der Gemeinde, „habe Igls gross gemacht“ und „werde daher auch über dieses Projekt hinwegkommen“:

„Die Parole darf nur lauten: Igls-Patscherkofel, nicht Innsbruck-Patscherkofel. Für letzteres Projekt interessiere ich mich nicht. Es muss unbedingt fortschrittlich weiter geschaffen und gearbeitet werden, denn so wie jetzt Igls liegt und steht, gehen wir in der Fortentwicklung statt nach Vorwärts, rückwärts.“

Folge des Stillstandes sei eine „allgemeine Gemeindegewirtschaftskrise“. Er werde sich „mit Herz und Hand“ für den Bahnbau einsetzen und mitarbeiten. Voraussetzung sei aber, mit der Waldinteressentenschaft den jahrelangen schwelenden Konflikt um den Besitz an den Gemeindegewässern zu lösen. Als Beitrag zum Bahnbau erwarte die Gemeinde von der Waldinteressentenschaft die Abtretung von Grund sowie die Lieferung von Sand und Schotter, was mit Aktien abgegolten werde.

Bürgermeister Eichler sagte seitens des Gemeinderates die volle Unterstützung für den nun eingeschlagenen Kurs zu und teilte mit, das Land Tirol habe mündlich schon ein von der Gemeinde aufzunehmendes Darlehen genehmigt. Ebenfalls zustimmend äußerte sich der Obmann des Österreichischen Touristenklubs. Der Abt von Stift Wilten, zu dem Heiligwasser gehörte, und früherer Pfarrer von Igls, Heinrich Schuler, versprach zwar nicht Geld, aber Unterstützung für den Fall, dass die Mittelstation nahe der Wallfahrtskirche zu liegen komme. Der Lanser Bürgermeister sprach die heikle Frage der Stromversorgung an, meinte, wenn die Mittelgebirgsgemeinden sich vom EWI versorgen ließen, sie sich „für immer“ auslieferten. Nach weiteren Wortmeldungen beantragte Handl, ein Konzessionskomitee zu bilden, dem der Iglser Bürgermeister Eichler, Adolf Zimmer, der Abt von Wilten Schuler sowie die Firma Posch & Handl angehörten. Das Komitee solle „unbenommen mit Innsbruck weiter verhandeln“, und zugleich erwägen, auch mit Schwaz zu verhandeln. Die Sitzung endete mit der Einsetzung des Komitees aus den genannten Mitgliedern.⁵²

Schon am nächsten Tag reichte Handl seine bisherigen Planungen beim Bundesministerium für Handel und Verkehr ein und ersuchte um eine baldige Begehung. Er berichtete vom neuen Konzessionskomitee, womit Innsbruck als Konzessionswerberin wegfallen, und bat, noch nicht auf einem Seilbahnsystem zu bestehen, da dieses bei der Ausschreibung geklärt werde. Ebenso nachgereicht werde ein Finanzierungskonzept.⁵³

Am 1. Oktober 1926 umriss Handl als Aufgaben des Bauausschusses zum einen die finanzielle Seite – Verhandlungen mit Schwaz und Igls sowie Kauf der Aktienmehrheit der Mittelgebirgsbahn AG. Zum anderen notierte er bürokratische Aspekte: Bestellung einer Bauleitung und eines Exekutivkomitees, Termin mit dem Bundesministerium für Handel und Verkehr wegen der Begehung, Verhandlungen mit der Gemeinde Patsch wegen des Grundkaufs bei der Bergstation, Verhandlungen mit dem Touristenklub wegen Überlassung des Schutzhauses und

⁵¹ Zimmer gehörte das Hotel Iglser Hof, das Grand Hotel Maximilian (beide Igls) und das Hotel Roter Hahn in der Münchener Innenstadt.

⁵² Niederschrift über die Interessentenversammlung zum Bau der Patscherkofel-Schwebebahn, 29.9.1926. StAI, Igls Varia I Patscherkofelbahn, Mp. Vorarbeiten.

⁵³ Leo Handl an Bundesministerium für Handel und Verkehr, 30.9.1926. Ebd.

mit der Gemeinde Igls über die Igleralpe als Arbeiterunterkünfte. Und er präzierte seine Vorstellungen darüber, wo in der Gemeinde Igls die Talstation liegen sollte. Aus technischen Gründen positionierte er sie am Waldrand nahe dem Gruberhof (heute Hotel Gruberhof, Heiligwasserweg 12). Er verlangte eine rasche Entscheidung über den Standort, um die Trasse auspflocken zu können.⁵⁴ Am gleichen Tag trafen sich in Igls die Bürgermeister von Lans und Igls mit dem Schwazer Amtskollegen Josef Huber. Huber forderte, Schwaz als Konzessionswerberin aufzunehmen und den baldigen Abschluss des Stromlieferungsvertrages mit dem EW-Vomperbach, das ohnehin günstiger liefern könne als das EWI. Schwaz werde „weitgehendst entgegenkommen“, wohingegen Innsbruck absichtlich verzögere. Innsbruck „habe kein ernstes Interesse an der Bahn und an Igls, nur am Stromverkauf!“⁵⁵

Die *Innsbrucker Nachrichten* meldeten am 2. Oktober 1926, die Gemeinde Igls habe sich mit der Waldinteressentenschaft ausgesöhnt, womit die Kreditwürdigkeit der Gemeinde gestiegen sei. Die Gemeinden Lans und Patsch beteiligten sich ebenso an der Finanzierung wie Private und „Körperschaften des Mittelgebirges und der Stadt Innsbruck“. Ungeklärt sei noch, ob das EWI oder das EW-Vomperbach ein größeres Aktienpaket zeichne. Aus technischen Gründen könne die Talstation bedauerlicherweise nicht im Ortszentrum von Igls liegen,

„da die Errichtung einer Mittelstation bei Heiligwasser die Erstellung der Talstation südlich oberhalb des Kurortes Igls erfordert. Eine andere Legung der Talstation würde die Errichtung sehr kostspieliger Bauten bei der Mittelstation Heiligwasser (Kreuzungsstelle der Bahn) notwendig machen.“⁵⁶

Zwei Tage später legte die Zeitung mit einem Leserbrief nach. Einleitend schilderte sie die bisherige Entwicklung und das Drängen der Gemeinde Igls, Innsbruck möge sich endlich zwischen der Nordketten- und der Patscherkofelbahn entscheiden. Ausschlaggebend für den nunmehrigen Alleingang Igls sei gewesen, „den Ausbau der Patscherkofelstrecke möglichst rasch zu forcieren, um jedem anderen Plan zuvorzukommen“. Innsbruck zögere wegen der mangelnden Verkehrsanbindung. Starte die Bahn in Igls, so müsse man drei Verkehrsmittel benützen, um auf den Patscherkofel zu gelangen, nämlich zuerst die Lokalbahn und die Mittelgebirgsbahn, daran schließe sich ein Fußweg an, und erst dann die Seilbahn. Innsbruck bevorzuge einen direkten Anschluss an die Stadt, aber das Projekt von Handl sei noch zu unausgereift. Ein Bau, der „geradezu für die weitere Entwicklung Innsbrucks als Fremdenstadt auf Jahrzehnte hinaus maßgebend sein kann“, müsse gründlich überlegt werden. Verständlich sei es jedoch, wenn den Herren in Igls „die Geduld ausging und sie nun selbständig ans Werk schreiten“. Von allgemeinem Interesse aus sei eine Beteiligung Innsbrucks jedoch immer noch erwünscht.⁵⁷

Klar gegen eine Bahn auf die Nordkette sprach sich ein weiterer Leserbriefschreiber aus. Eine Seilbahn sei ein „Erfordernis der Volkswirtschaft unseres Landes“, der Patscherkofel eigne sich bestens, weise er doch „keinen besonderen bergsteigerischen Wert“ auf, zudem sei „sein Umgebungsgebiet nur für den Winterbergsteiger“ interessant. Ein Massenbesuch führe daher zu keiner „Charakterstörung des Berges“. Die Nordkette eigne sich für einen Bahnbau hingegen überhaupt nicht. Das Karwendel solle als „Schutzgebiet für Tier und Pflanze, und für jene Menschen, die aus der büdenschweren Tiefe zu mühsam erworbener Höhe steigen“ erhalten werden.⁵⁸

Am 2. November 1926 meldeten die *Innsbrucker Nachrichten*, bei einer Generalversammlung der Waldinteressentenschaft sei der Ausgleichsvorschlag des Iglser Gemeinderates

⁵⁴ Leo Handl, Aufgaben des Bauausschusses, 1.10.1926. Ebd.

⁵⁵ Protokoll Interessentenversammlung in Igls, 1.10.1926. Ebd.

⁵⁶ Das Patscherkofelbahn-Projekt, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 2.10.1926, 8.

⁵⁷ Zum Projekt der Patscherkofelbahn, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 4.10.1926, 6.

⁵⁸ Unsere Bergsteiger und die Innsbrucker Bergbahnen, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 16.10.1926, 8 f., hier: 9.

angenommen worden. Seit Jahren schwelten Konflikte, wem das Eigentumsrecht über die Wälder zustand, der Gemeinde oder den Nutzungsberechtigten.⁵⁹ Die Versammelten beschlossen, dass mit dem Bau der Materialeilbahn nicht begonnen werden dürfe, bevor eine Konzession vorliege. Sie verlangten, der Arbeitsausschuss müsse einen Finanzplan vorlegen, mehrere Angebote einholen, diese von Sachverständigen begutachten lassen und erst dann die Arbeiten ausschreiben. Es könne nicht sein, dass einzig eine Firma, deren Vertreter zudem im Arbeitsausschuss sitze, das Projekt betreibe. Gemeint war die Firma Posch & Handl.

„Das Vertrauen aller Aktienzeichner, dann der Vertreter der Stadt Innsbruck oder der Stadt Schwaz müßte aber schwinden, wenn die Ausführung dieses großartigen Projektes nur einer Firma, ohne Vorkonzession, ohne weitere Ausschreibung und ohne Einholung von technischen Gutachten anvertraut werden würde.“

Bürgermeister und Gemeinderat dürften sich nicht „in leichtfertiger Weise auf eine Trasse“ festlegen, „deren Änderung später nur mit großen Kosten durchzuführen wäre.“⁶⁰ Dieser Darstellung widersprach der Iglser Gemeinderat. Durch den Artikel, der „von Unrichtigkeiten start“, lasse er sich „in keiner Weise in seinen wohlüberlegten und zielsicheren Plänen irgendwie“ stören. Die Bauleitung werde vermutlich sicher der Firma Posch & Handl übertragen, die kaufmännische Leitung der Innsbrucker Treuhand GmbH und ihrem Direktor Johann Pockstaller, in etwa zwei Monaten werde der Bau ausgeschrieben.⁶¹

Unterlagen aus dem Herbst 1926 belegen, dass zu dem Zeitpunkt die Lage der Talstation und die Trassenführung immer noch unklar waren. Handl, der seine Papiere schon voreilig mit „Bauleitung der Schwebebahn Igls-Patscherkofel Ingenieure Posch & Handl, Innsbruck“ stempelte, verglich im Oktober 1926 zwei mögliche Standorte für die Talstation, und zwar eine westlich des Gruberhofes, eine östlich davon. Die erste Variante hielt er wegen der Bodenbeschaffenheit und der Anzahl von 13 benötigten Stützen bis zur Bergstation für günstiger. Bei der zweiten müsste erst ein ebener Platz ausgehoben werden, außerdem wären zwei bis drei weitere Stützen notwendig, was den Bau verteuere.⁶² Diese Varianten habe er auf Wunsch der Waldinteressentenschaft, die den Hochwald geschützt sehen wollte, berechnet, notierte Handl im Dezember 1926.⁶³ Ebenfalls vom Oktober 1926 datiert ein Memorandum Handls, indem er die Talstation 500 m südlich des Ortskernes, auf einer Wiese östlich des Kurhausplateaus am Girgl platzierte.⁶⁴ Bis Mitte Dezember 1926 gesellten sich weitere Möglichkeiten hinzu. Erstens eine Talstation beim Kurhaus, was bis zur Bergstation eine schiefe Länge von 3.720 m ergeben hätte. Zweitens die schon vorgestellte Talstation beim Gruberhof mit einer schiefen Länge von 3.580 m. Drittens eine Talstation südlich an die Römerstraße anschließend mit 2.590 m schiefer Länge. Viertens eine Variante mit einer Talstation beim Endbahnhof der Mittelgebirgsbahn. Als eine weitere Möglichkeit verortete Handl die Talstation beim Zimmerstadl, die Zwischenstation östlich von Heiligwasser und die Bergstation am Grünen Boden. Eine genaue Kostenkalkulation könne erst nach Wahl der Trasse erfolgen.⁶⁵ Als zusätzliche Variante bevorzugte

⁵⁹ Das Obereigentumsrecht besaß seit 1848 die Gemeinde Igls, das Nutzungseigentumsrecht verteilte sich auf anfangs 30 Höfe und Hotelbesitzer. Mit drei Bescheiden (18.12.1952, 8.11.1954, 5.10.1955) löschte das Amt der Tiroler Landesregierung das Obereigentumsrecht der Gemeinde und installierte eine Agrargemeinschaft. Mit dem Obereigentumsrecht standen der Gemeinde bei Grundverkäufen der Waldinteressentenschaft 20 % des Erlöses zu. StAI, Grundbuch, KG Igls, EZI. 215.

⁶⁰ Die Schwebebahn auf den Patscherkofel. Der Ausgleich zwischen der Gemeinde Igls und der Waldinteressentenschaft, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 2.11.1926, 6.

⁶¹ Von der Schwebebahn Igls-Patscherkofel, in: *Tiroler Anzeiger*, 6.11.1926, 6.

⁶² Leo Handl, Gutachten, 5.10.1926. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Vorarbeiten.

⁶³ Leo Handl, Verzeichnis der Unterlagen, 28.12.1926. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Plan VIII, Mp. BH.

⁶⁴ Leo Handl, Memorandum, Oktober 1926. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Plan VIII, Mp. BH.

⁶⁵ Leo Handl, Verzeichnis der Unterlagen, 28.12.1926. Ebd.

der Iglser Bürgermeister einen Platz mitten im Ortszentrum, und zwar bei der Villa Walther nördlich der Kirche.⁶⁶

Obwohl immer noch die wesentlichen Entscheidungen nicht getroffen waren, rechnete der Iglser Bürgermeister mit einem baldigen Baubeginn und rief Mitte Oktober 1926 Arbeiter, vor allem „in Igls ansässige Einwohner“, dazu auf, sich für den Bau zu melden.⁶⁷ Das Bundesministerium für Handel und Verkehr, das den Ende September 1926 eingereichten Begehungsentwurf prüfte, forderte die Gemeinde auf, einen Arbeitsausschuss zu bilden, der künftig als Ansprechpartner diene.⁶⁸

In der Sitzung des Gemeinderates von Igls am 2. November 1926 präsentierte Adolf Zimmer, selbst Gemeinderat, das Projekt und die Finanzierung, worauf die Mandatare mehrheitlich beschlossen, ein Darlehen von 400.000 S aufzunehmen und Zimmer mit den Verhandlungen wegen eines neuen Stromvertrages zu betrauen.⁶⁹ Der Gemeinderat wollte mit diesem Beschluss „die ganze Finanzierungsfrage der Patscherkofel Schwebebahn in Schwung bringen“ und „sich von allen Anfang an massgebenden Einfluss auf die weitere Entwicklung der ganzen Sache“ sichern. Eine Woche später präzisierten die Mandatare ihren Beschluss: Ein Darlehen werde nur dann aufgenommen, wenn die Talstation in der unmittelbaren Peripherie von Igls zu liegen komme.⁷⁰

Für den 7. November 1926 lud Adolf Zimmer namens des Arbeitsausschusses zu einer „Interessenten-Versammlung“ in den Gasthof Stern in Igls. Ziel war nicht nur, die Bevölkerung zu informieren, sondern vor allem sie zur Aktienzeichnung der noch zu gründenden Aktiengesellschaft zu bewegen. Die Bahn werde „ein ureigenstes Wahrzeichen der emporstrebenden Gemeinde Igls und seiner gesamten Bürgerschaft“ darstellen, weshalb „sich die gesamte Bevölkerung von Igls an dem Bahnbaue“ beteiligen möge. Zu vier Terminen bis Ende Mai 1927 könnten BürgerInnen sich in der Gemeindekanzlei melden und Aktien mit einem Nominale von je 100 S und ohne die sonst üblichen Spesen vorbestellen.⁷¹ Für diesen Finanzierungsmodus holte sich der Arbeitsausschuss die Innsbrucker Treuhand GmbH und deren Direktor Johann Pockstaller an Bord, der künftig mit einer Beteiligung von 100.000 S zu den Mitkonzessionären zählte und die kaufmännische Leitung übernahm. Bei der Versammlung am 7. November rief Zimmer die Erschienen zur Aktienzeichnung auf, weil möglichst viele Aktien in Iglser Hand liegen sollten, um die Interessen der Gemeinde zu wahren. Geriete die Mehrheit in Hände außerhalb von Igls,

„so besteht die unbedingte Gefahr, daß die Talstation an der Schwellerkapelle zu liegen kommt, wodurch das Emporstreben der Gemeinde nicht mehr gewahrt erscheint. Die Talstation muß unbedingt an der Peripherie der Ortschaft Igls zu liegen kommen, denn nur dann können die Interessen der Gemeinde Igls vollkommen“

gewahrt werden. Um die Majorität zu erreichen sei ein Kapital von 1 Million S nötig, wovon etwa 600.000 schon gesichert seien (400.000 Darlehen Igls, 100.000 Treuhand, 100.000 Waldinteressentenschaft). Johann Pockstaller bezeichnete die Rentabilität der künftigen Bahn als gesichert, die Baukosten betrügen bei einer Bauzeit von zehn Monaten höchstens 2 Millionen S.

⁶⁶ Bürgermeister Eichler, Zur Information, o. D. (1926). StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Vorarbeiten, U Aktionskomitee zur Erbauung der Schwebebahn Igls-Patscherkofel Igls.

⁶⁷ Bürgermeister Eichler, Bekanntmachung, 20.10.1926. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Vorarbeiten.

⁶⁸ Bundesministerium für Handel und Verkehr, 20.10.1926. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Div. 1, Mp. Ministerium, Zl. 47260-17.

⁶⁹ Die Schwebebahn Igls-Patscherkofel, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 6.11.1926, 10; Von der Schwebebahn Igls-Patscherkofel, in: *Tiroler Anzeiger*, 6.11.1926, 6.

⁷⁰ Bürgermeister Eichler an Tiroler Landesregierung, 22.11.1926. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Vorarbeiten, U Aktionskomitee zur Erbauung der Schwebebahn Igls-Patscherkofel.

⁷¹ Adolf Zimmer für den Arbeitsausschuss an die Bürgerschaft von Igls, 4.11.1926. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Vorarbeiten.

Ing. Posch von der Firma Posch & Handl appellierte an „die herrschende Gegenströmung“, die Gegenseite möge „sich in den Dienst der gemeinsamen Sache“ stellen oder „ihre Argumente in offener Verhandlung“ vortragen.⁷²

Mit „Gegenseite“ waren wohl einige Gemeinderatsmandatare und Mitglieder der Waldinteressentenschaft gemeint. Der Gemeinderat und Arzt Ludwig Lantschner und der Grundbesitzer Robert Nissl, der Anteile an der Waldinteressentenschaft hielt, hatten die Tiroler Landesregierung angerufen und gegen die Gemeinderatsbeschlüsse vom 2. und 7. November protestiert. Ihrer Ansicht nach stünden die Einnahmen der Gemeinde Igls in keinem Verhältnis zur Höhe des Darlehensbetrages. Bürgermeister Eichler ersuchte die Landesregierung, den Rekurs zurückzuweisen, weil die Gemeinde „die nötige Vorsicht“ walten lassen werde.⁷³ Der Haus- und Grundbesitzerverein begrüßte hingegen die Beschlüsse und verlangte einen raschen Baubeginn. Mit dem Bau der Materialseilbahn wollte er in „Anerkennung ihrer Verdienste“ die Firma Posch & Handl beauftragen. Die Bauleitung der Bahn selbst müsse die Verantwortung für eine eventuelle Kostenüberschreitung tragen. Die Gemeinde selbst solle baubegleitend einen Finanzausschuss einsetzen, in dem jedenfalls die Stimmenmehrheit haben müsse. Die Talstation müsse möglichst nahe am Zimmerschen Stadel liegen, weil dort Platz für Parkplätze sei.⁷⁴

Einen herben Rückschlag erlitt der Arbeitsausschuss Ende November 1926, als das Bundesministerium für Handel und Verkehr die Ende September 1926 eingereichten Pläne aus Sicherheitsbedenken als mangelhaft zurückschickte. Der Projektbetreiber habe die Pläne über die Seile und Maschinen von einem anderen Seilbahnprojekt abgeschrieben, weshalb die „Angaben über die Seile, die Art des Antriebes, die Fahrbetriebsmittel, die Bremsen und die Sicherheitseinrichtungen“ nicht ausreichten. Zwar habe Handl darum gebeten, diese Angaben erst bei der Ausschreibung liefern zu müssen, aber es fänden sich genug widersprüchliche Angaben in den eingereichten Unterlagen. In einem Abschnitt des technischen Berichtes sei von zwei Tragseilen und einem Zugseil die Rede, in einem anderen von je zwei, in einer weiteren Beilage von einem Tragseil, zwei Zugseilen und zwei Gegenseilen; nach dem Kostenvoranschlag seien je ein Zug- und Tragseil genannt. Für die projektierte schiefe Länge von 3.800 m lägen „weder Bau- noch Betriebserfahrungen“ vor. Die längste bisher zugelassene schiefe Länge habe rund 3.300 m betragen. Bei 500 m mehr sei zu

„befürchten, dass durch das grosse Seileigengewicht vielleicht nicht zu vermeidende Seilüberbeanspruchungen auftreten, oder dass die Eigenbewegung der Tragseile eine zu grosse wird, oder dass die Bremskraft zufolge der nach abwärts wirkenden Komponente des Zugseilgewichtes nicht aufgebracht werden kann, oder dass im Bremsfalle ein Kippmoment in der Kabine entsteht, oder schliesslich dass durch die grossen Gewichte ein Gleiten der Seile eintritt“.

Ohne genaue Kenntnis über die Seillänge, deren Spannung, Belastung und Durchhängung sowie deren Gewicht und Lage könne „weder die Linienführung noch die Lage der Stationen und Stützen bestimmt werden“. Geplant seien 18 Stützen, wobei „die Seilschuhe an den Stützen bedeutende Knicke erhalten“, eine Bauweise, die nicht mehr zeitgemäß sei. Zu viele Stützen seien ohnehin ungünstig, da sich die Seile schneller abnützten, was aus wirtschaftlichen Gründen und vor allem aus solchen der Sicherheit abzulehnen sei. Die Seilbahnkurve sei „derart zu ermitteln, dass möglichst wenig Stützen gebaut werden müssen“. Zu große Winkel vor und nach einer Stütze könnten nicht zugelassen werden, weil die Fahrt der Kabinen unstet werde.

⁷² Niederschrift über die am 7. November im Hotel Stern Igls stattgehabte Interessentenversammlung, 7.11.1926. Ebd.

⁷³ Bürgermeister Eichler an Tiroler Landesregierung, 22.11.1926. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Vorarbeiten, U Aktionskomitee zur Erbauung der Schwebebahn Igls-Patscherkofel.

⁷⁴ Haus- und Grundbesitzerverein an Gemeinderat Igls, 17.11.1926. Ebd., Mp. Vorarbeiten.

Es fehlten Angaben über die Seilbeanspruchung, über die Spannung des Tragseiles, die Kabinen seien für zu viele Personen berechnet, was ihr Gewicht unnötig erhöhe. Von der Bergstation aus könne der Maschinist weder das Ein- noch Abfahren des Wagens in der Mittelstation sehen. Bei der Bedarfshaltestelle Heiligwasser stoppten nicht beide Wagen auf derselben Höhe, was nicht nur das „Sicherheitsgefühl der Reisenden“ beeinträchtige, sondern so überhaupt nicht bewilligt werden könne. Das Ministerium schlug vor, entweder die Berg- oder Talstation um 190 m zu verschieben oder beide Stationen um je 95 m, weil damit die Kreuzungsstelle der Wagen auf gleicher Linie zu liegen käme.

Neben weiteren fehlenden Unterlagen bemängelte das Ministerium, dass die vorgesehene Geschwindigkeit der Wagen mit 4 m pro Sekunde zu hoch sei, was „bei einer so langen Bahn überhaupt nicht möglich werden“ dürfe. Eine geringere Geschwindigkeit bedeute jedoch eine geringere Kapazität und damit geringere Rentabilität. Den Plan, Drehstrom einzusetzen, lehnte das Ministerium rundweg ab. Ebenfalls lehnte es die Überquerung der Hochspannungsleitung der Bundesbahnen ab und verlangte, diese mit einem Tunnel zu schützen.⁷⁵

Handl, der diesen Begehungsentwurf zusammen mit der Innsbrucker Firma Alpenländische Seilbahnbau GmbH ausgearbeitet hatte, begrüßte das ministerielle Vorgehen, weil es seine Bedenken bestätigte. Es verwundere ihn nicht, dass das Ministerium wie andere Experten zuvor die Länge der Bahn als „Erschwernis“ betrachte, weshalb die Planungen auch zwei Sektionen vorsähen. Da Iglers Interessenten zugleich eine möglichst ortsnahe Talstation wünschten, sei sie als Kompromiss beim Gruberhof positioniert. Keine der bisher gebauten Seilbahnen besitze eine Mittelstation, was Iglers aber aus Rentabilitätsgründen verlange. Der Begehungsentwurf sehe nun eine Mittelstation vor, bei der die Wagen nicht gleichzeitig ankommen, sondern einer auf freier Strecke halte. Um dieses Problem zu umgehen, müsse die Mittelstation genau in der Bahnmitte liegen. Auf die Querung der Hochspannungsleitung habe er, Handl, schon öfter hingewiesen, daher die Trasse westlich davon angelegt. Seinen Rat habe das Aktionskomitee leider ignoriert. Ein Tunnel für diese Leitung werde teuer und die statischen Berechnungen zeitaufwendig. Handl schlug, um „allen aufgezeigten Schwierigkeiten behördlicher, technischer und wirtschaftlicher (Schwierigkeit der Aufbringung des Baukapitales)“ zu begegnen, zwei Lösungen vor. Erstens eine kürzere Trasse und zweitens eine Mittelstation genau in der Bahnmitte. Die Talstation solle etwa 200 m südlich der Römerstraße liegen, was die Querung der Hochspannungsleitung vermeide, bis dahin sei eine Straße als Zubringer zu bauen. Die Mittelstation sei auf der Höhe der Igleralpe zu errichten. Diese Trasse erfordere statt 18 nur acht bis neun Stützen, die schiefe Länge betrage nur 2.330 m. An Gesamtkosten fielen etwa 1,3 Millionen S an.⁷⁶ Er arbeitete einen Vergleich beider Trassen aus, deren wesentlichste Daten in Tabelle 1 gegenübergestellt sind.

Tab. 1 Trassenvergleich Dezember 1926

	Variante 1: Gruberhof	Variante 2: Römerstraße
schiefe Länge	3.580 m	2.330 m
Höhenunterschied	1.038 m	931 m
Anzahl Stützen	12	9
Gesamtstützenhöhe	225 m	130 m
stündliche Leistungsfähigkeit	72–91 Personen	102–128 Personen
geschätzte Baukosten	ca. 2 Millionen S	ca. 1,3 Millionen S

⁷⁵ Bundesministerium für Handel und Verkehr an Gemeinde Igls, 23.11.1926. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Div. 1, Mp. Ministerium, Zl. 47108-E.N.

⁷⁶ Leo Handl an Arbeitsausschuss der Schwebebahn Igls-Patscherkofel, 6.12.1926. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Plan VIII, Mp. BH.

Komme eine Talstation bei der Römerstraße zustande, könnte von Igls bis dahin eine weitere Seilbahn mit einer schiefen Länge von 1.150 m die Strecke überwinden. Zu überlegen wäre auch, die Mittelgebirgsbahn bis zur Römerstraße zu verlängern.⁷⁷

Handls Drängen, wegen der technischen Probleme die Talstation weiter südlich und damit weg vom Ortskern Igls zu legen, brachte ihn in Gegensatz zu Adolf Zimmer und der Gemeinderatsmehrheit, die eine möglichst zentrumsnahe wollten. Die Unstimmigkeiten waren wohl wesentlich dafür verantwortlich, dass Ende Dezember 1926 Handl seine gesamten Projektunterlagen und Studien zur Begutachtung dem Arbeitsausschuss übergab und Ende Jänner 1927 verkaufte.⁷⁸ Leo Handls Beteiligung an dem Projekt Patscherkofelbahn war somit beendet, obwohl er noch einmal versuchte, zumindest einen Teilauftrag zu erhalten. Als der Arbeitsausschuss die Leipziger Firma Bleichert und den Vorarlberger Regierungsbaurat Johannes Wolf mit der Bauvorbereitung beauftragte, bat Handl den Iglser Vizebürgermeister Alois Peer, ihm zu helfen, da er um sein Brot gekommen sei. Er wolle lediglich Regiebauten, etwa für Stützfundamente, übernehmen.⁷⁹ Handl war aber nicht ohne Aufträge, denn seit Mai 1926 arbeitete er als Bauleiter der Hahnenkammbahn.⁸⁰

Im August 1954 übermittelte Handl einige seiner Pläne an die damalige Direktion der Patscherkofelbahn. Nach seiner Erinnerung hätten Stadtrat Walter Pembaur und Bauunternehmer Karl Innerebner bei einer Besprechung zu Adolf Zimmer gesagt: „Wir bauen die kurze Trasse, wenn Sie die lange Trasse wählen, bauen wir die Hafelekarbahn.“ Die lange Trasse habe, so Handl rückblickend, den „Konkurskeim“ in sich getragen.⁸¹

2. Der Bau der Patscherkofelbahn 1927/28

2.1 Auftragsvergabe und Finanzierung 1927

Der Iglser Arbeitsausschuss bestellte den Vorarlberger Regierungsbaurat Johannes Wolf, der die Pfänderbahn maßgeblich begleitet hatte und für seine Tätigkeit bei der Patscherkofelbahn monatlich einen viertägigen Urlaub von der Landesregierung in Bregenz erhielt, als Gutachter.⁸² Er legte im Jänner 1927 eine neue Rentabilitäts- und Baukostenberechnung vor: Die Variante Igls/Ortsgrenze-Schutzhaus ohne Zwischenstation könne täglich 400 Fahrgäste befördern, koste 2 Millionen S und bringe 50.000 S Ertrag (Einnahmen minus Betriebskosten und Zinsendienst); die Variante Igls/Ortsgrenze-Schutzhaus mit Zwischenstation koste 3 Millionen S, befördere 800 Personen täglich und bringe einen Ertrag von 100.000; die Variante Schwellerkapelle-Schutzhaus erfordere 1,5 Millionen S an Baukosten, transportiere maximal 1.000 Personen täglich und liefere 250.000 S Ertrag.⁸³ Bei einer Sitzung im Innsbrucker Büro

⁷⁷ Leo Handl, Trassenvergleich, 13.12.1926. Ebd.

⁷⁸ Leo Handl, Bau der Schwebebahn Igls-Patscherkofel Tagebuch, o. D. (1927). StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Div. 1, Mp. Projekt für eine Schwebebahn Innsbruck-Igls Igls-Patscherkofel und d. Umbau d. Innsbrucker Mittelgebirgs-B.

⁷⁹ Leo Handl an Vizebürgermeister Alois Peer, 3.4.1927. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Vorarbeiten.

⁸⁰ Beginn des Baues der Hahnenkammbahn, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 7.5.1926, 6.

⁸¹ Leo Handl an Direktor der Patscherkofelbahn, August 1954. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Div. 1, Mp. Seilbahnen u. Pläne.

⁸² Bezirksgericht Bregenz, Protokoll der Vernehmung des Johannes Wolf, 18.11.1929. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1929/30).

⁸³ Rentabilitäts-Berechnung auf Grund des Gutachtens des technischen Experten Ing. Wolf vom 24. Jänner 1927. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Vorarbeiten.

der Treuhandgesellschaft, bei der Leo Handl seine Unterlagen übergab, war Ing. Wolf anwesend, der nach den Aufzeichnungen Handls „die kurze Trasse für gewählt“ erklärte.⁸⁴ Welche Trasse damit genau gemeint war, erschließt sich nicht. Die Berechnungen Wolfs zeigen jedoch, dass die Frage der Trassenführung kurz vor Auftragsvergabe immer noch unklar war.

Einen Tag, bevor der Arbeitsausschuss die Leipziger Firma Bleichert mit dem Bau der Patscherkofelbahn betraute, schrieben die *Innsbrucker Nachrichten*, dass Innsbruck anscheinend schon die Vorkonzession für die Nordkettenbahn erhalten habe, wohingegen der Bau der Patscherkofelbahn nicht „recht in Schwung kommen will“. Wesentliche Fragen – Konzession, Finanzierung, Rentabilität, Lage der Talstation – seien immer noch ungeklärt. Die Bevölkerung von Igls wolle eine Talstation möglichst nahe am Ort, andere Interessierte und Projektanten situierten sie „nahe an den Waldrand beim Oberfeld oder an den Waldrand des Girgl“, was den Bahnbau verbillige, wieder andere sähen sie in der Nähe des Schiefersteinbruchs oder oberhalb der Iglser Badhausstraße. Eine Beteiligung Innsbrucks wäre jedenfalls gut, sei doch die Gemeinde Igls zu finanzschwach.⁸⁵

Am 9. März 1927 trafen sich der Präsident des Arbeitsausschusses Adolf Zimmer, der Iglser Vizebürgermeister Otto Liermberger und der Direktor des EW-Vomperbach Karl Hofreiter mit Vertretern der Leipziger Firma Bleichert, um die weitere Vorgehensweise und vor allem technische Aspekte zu beraten. Das Leipziger Unternehmen galt als *die* Seilbahnbaufirma der Zeit und betreute die meisten der großen Seilbahnprojekte, u. a. die Nordkettenbahn. Bleichert schlug vor, die Bahn wegen ihrer Länge zuerst eingleisig mit einer Umsteigestelle bei der Mittelstation zu bauen, und erst später auf einen doppelgleisigen Betrieb umzustellen. Ein solcher sei mit einem geringen Kostenaufwand zu bewerkstelligen, da lediglich ein zweites Seil aufgelegt und eine weitere Antriebsstation bei Heiligwasser eingebaut werden müsse. Nach „stundenlangem Herumfeilschen“ – die Sitzung dauerte vom Vormittag bis nach Mitternacht – einigten sich die Teilnehmer darauf, dass die Firma Bleichert die seilbahntechnischen Planungen und Arbeiten um die Pauschalsumme von 1 Million S, zahlbar in Raten unterschiedlicher Höhe, übernahm. Als Eröffnungstermin der Bahn fasste der Arbeitsausschuss den Dezember 1927 ins Auge.⁸⁶ Die Firma Bleichert habe eher Mitte Jänner 1928 angepeilt, stellten die beiden Gutachter, Robert Findeis von der Technischen Hochschule Wien und Ing. Haas, Betriebsleiter der Zugspitzbahn, im Oktober 1929 fest.⁸⁷ Im März 1927 warb der Iglser Arbeitsausschuss um Aktienzeichnung und nannte als Fertigstellungstermin den 1. Dezember 1927.⁸⁸ Diese optimistische Einschätzung dürfte rein Werbezwecken entsprungen sein.

Über dieses Treffen am 9. März 1927 und die Vereinbarungen liegt kein schriftliches Protokoll vor, was angesichts der Höhe der Vertragssumme und der Bedeutung des Baus verwundert. Laut Karl Hofreiter wollte Ing. Wolf eine schriftliche Fixierung des Vereinbarten, was ein Vertreter der Firma Bleichert mit den Worten das „sei nicht notwendig, was unter Männern gesagt sei, das gelte doch“ quittiert habe.⁸⁹ Es herrschte „anscheinend eine Stimmung des weitgehenden gegenseitigen Vertrauens zwischen der Lieferfirma Bleichert und den damals als

⁸⁴ Leo Handl, Bau der Schwebebahn Igls-Patscherkofel Tagebuch, o. D. (1927). StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Div. 1, Mp. Projekt für eine Schwebebahn Innsbruck-Igls Igls-Patscherkofel und d. Umbau d. Innsbrucker Mittelgebirgs-B.

⁸⁵ Die Patscherkofelbahn, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 8.3.1927, 7.

⁸⁶ Landesgericht (LG) Innsbruck, Zeugenvernehmung Otto Liermberger, 10.12.1929. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1929/30), Zl. 1 Cg 441/28.

⁸⁷ Gutachten Robert Findeis/Ing. Haas, Oktober 1929. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1929/30), ad Zl. Cg 441/28.

⁸⁸ Arbeitsausschuss der Seilschwebebahn Igls-Patscherkofel, März 1927. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Vorarbeiten.

⁸⁹ Zeugenaussage Karl Hofreiter am 14. Juni 1929 vor dem Landesgericht Innsbruck. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1929/30), Zl. 1 Cg 441/28/25.

Besteller angesehenen Herren“, konstatierte ein Gutachten im November 1929.⁹⁰ Nachfolgende schriftliche Vereinbarungen, auf welche die Firma Bleichert in ihrer Klage gegen die Konzessionäre verweist, haben sich leider nicht erhalten.

Erst anschließend an dieses Treffen schickte die Firma Bleichert Fachleute nach Igls, die mit dem Ausmessen und Abstecken der Trasse begannen.⁹¹

Zu dem Zeitpunkt war die Lage der Talstation immer noch unklar. In einem mit 15. März 1927 datierten Projektbericht nannte Adolf Zimmer noch vage einen Platz an der südlichen Peripherie von Igls.⁹² In einem nur mit März 1927 datierten technischen, von Adolf Zimmer und dem Bauleiter Ing. Franz Eiler unterschriebenen Bericht, war die Talstation am südöstlichen Rand von Igls, im Oberfeld, positioniert⁹³, was der endgültigen Entscheidung sehr nahe kam. Erst in der schon zitierten Werbeschrift vom März 1927 benennt der Arbeitsausschuss den Platz „westlich der kleinen Mühle am Weg nach Heiligwasser-Patscherkofel“ als Standort der Talstation.⁹⁴ Die *Innsbrucker Nachrichten* verarbeiteten eine Zuschrift des Arbeitsausschusses zu einem Artikel und berichteten über den Stand des Baus. Nach langen Diskussionen hätten sich Fachleute, u. a. von der Firma Bleichert, auf die Lage der Talstation geeinigt. Bis zur kleinen Mühle bestehe schon eine Straße, die Talstation selbst liege auf einem freien Feld, die Fahrgäste könnten mit der Mittelgebirgsbahn anreisen. Dies bringe den Igler Geschäftsleuten mehr Kundschaft, weil „der Fremde, der zu der Mittelgebirgsbahnfahrt gezwungen ist, fünf bis zehn Minuten durch den Ort zu gehen hat, wird er in vielen Fällen Veranlassung nehmen, in irgend einem Gasthof einzukehren oder Einkäufe zu tätigen“. Seit etwa zwei Wochen nehme die Firma Bleichert Detailvermessungen vor.⁹⁵ Der nun gewählte Standort der Talstation war die teuerste Variante, widersprach allen späten Planungen Handls und erforderte aufwendige technische Lösungen.

War die Lage der Talstation nun mit einer schiefen Länge von insgesamt 3.740 m fixiert, war die Finanzierung noch immer nicht geklärt. In der Werbeschrift vom März 1927 bezifferte der Arbeitsausschuss die Summe, die für die Gründung einer Aktiengesellschaft mit dem Ministerium vereinbart worden war, mit 1,7 Millionen S. 1,3 Millionen seien „bis heute bereits im internen Kreise gezeichnet und teilweise auch schon einbezahlt“, weshalb noch 400.000 S aufzubringen seien. Dies dürfte „eine Leichtigkeit sein, ja, wir glauben sehr, dass wir Anmeldungen über das notwendige Mass erhalten werden“.⁹⁶ Die vorsichtige, aus werbetechnischen Gründen nicht sehr explizite Formulierung, es sei einiges „teilweise“ eingezahlt, lässt viel Interpretationsspielraum offen. Zudem bildeten die 1,7 Millionen S nicht die Summe ab, die für den Bau aufzubringen war, obwohl Adolf Zimmer und Ing. Wolf Ende März 1927 genau dies errechneten.⁹⁷ Die real zu zahlenden Baukosten überstiegen bald die optimistische Kalkulation, zumal das Berghotel in dieser Kalkulation noch nicht einmal aufschien.

Die Gemeinde Igls hatte ungeachtet der harschen Worte, die bei der Sitzung am 29. September 1926 gefallen waren, eine Beteiligung Innsbrucks noch nicht aufgegeben und mit Schreiben vom 7. Dezember 1926 den Innsbrucker Gemeinderat gebeten, sich eine Beteiligung

⁹⁰ Abschrift ohne Namensnennung, Ergänzung des Gutachtens in der Streitsache Fa. A. Bleichert & Cie als Klägerin gegen Kommerzialrat Zimmer u.s.w., o. D. (nach dem 7.11.1929). StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1929/30).

⁹¹ Der Bau der Patscherkofelbahn, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 17.3.1927, 5.

⁹² Adolf Zimmer, Projektbericht, 15.3.1927. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Drahtseil-Schwebbahn Patscherkofel Generelles Projekt.

⁹³ Adolf Zimmer/Franz Eiler, Technischer Bericht, März 1927. Ebd.

⁹⁴ Arbeitsausschuss der Seilschwebbahn Igls-Patscherkofel, März 1927. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Vorarbeiten.

⁹⁵ Der Bau der Patscherkofelbahn, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 22.3.1927, 7.

⁹⁶ Arbeitsausschuss der Seilschwebbahn Igls-Patscherkofel, März 1927. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Vorarbeiten.

⁹⁷ Adolf Zimmer/Johannes Wolf, Kosten-Voranschlag, 26.3.1927. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Drahtseil-Schwebbahn Patscherkofel Generelles Projekt.

und deren Höhe zu überlegen. Zugleich war aus der Presse bekannt, dass sich Schwaz, vorausgesetzt, Igls beziehe seinen Strom weiterhin vom EW-Vomperbach, mit 600.000 am Bahnbau beteiligen wolle. Darüber informierte Stadtrat Walter Pembaur, Vorsitzender des Aktionskomitees für Seilschwebebahnen, in der Sitzung vom 19. Jänner 1927 die Mitglieder. Stadtrat Gottlieb Staudinger schlug vor, so zu antworten,

„dass einerseits ein Konflikt mit der Gemeinde Igls vermieden und das Bestreben, den Anschluss der Gemeinde Igls an das Innsbrucker Stromnetz zu erreichen gefördert wird, andererseits aber die Stadtgemeinde nicht in die Zwangslage versetzt wird, sich an einem Unternehmen zu beteiligen, das sich als wenig nutzbringend bzw. als unrentabel erweist“.

Schließlich stehe eine Entscheidung über die Nordkettenbahn bevor, für welche die Stadt als Konzessionärin auftreten solle, weil sonst Karl Innerebner das Projekt allein durchziehe. Die einhellige Meinung war, dass die Konkurrenz durch Schwaz „nicht allzu hoch eingeschätzt werden darf, da die Gemeinde Igls eine Finanzierung des Patscherkofelbahnprojektes nur dann durchführen können, wenn sich die Landeshauptstadt daran finanziell beteiligt“. Das Aktionskomitee bereite einen Beschluss vor, wonach sich Innsbruck unter folgenden Bedingungen beteiligen wollte: Vorlage eines vollständig ausgearbeiteten Projektes und Finanzierungsplanes, Sitz im künftigen Verwaltungsrat der Patscherkofelbahngesellschaft und der Anschluss aller Mittelgebirgsgemeinden an das Innsbrucker Stromnetz.⁹⁸ Über diese Vorlage beriet der Gemeinderat in einer vertraulichen Sitzung am 21. Jänner 1927. Als Referent skizzierte Walter Pembaur, in welcher Weise sich die Stadt bisher dafür eingesetzt habe. Eine Verwirklichung sei letztlich aber gescheitert, weil die Frage des Ausgangspunktes der Bahn – Sillschlucht oder Igls – nicht zu lösen war. Die Gemeinde Igls als Hauptinteressierte am Bahnbau habe wegen des Stromlieferungsvertrages begonnen, Innsbruck und Schwaz gegeneinander auszuspielen, „um von beiden Seiten finanzielle Beteiligungen zu erlangen“. Die anfänglichen Baukosten seien von 1,54 auf 1,8 und schließlich auf 2,2 Millionen S gestiegen, deren Finanzierung die Gemeinde Schwaz mit 600.000, Igls selbst 300.000, von privaten Interessenten 1 Million und die Stadt Innsbruck mit 300.000 sicherstellen sollten. Für die restlichen 900.000 solle das Land garantieren. Innsbruck sei zwar interessiert, wolle aber nicht einen Bahnbau finanzieren, der die Interessen der Stadt ignoriere, „sei dies dadurch, dass der Strom nicht vom Innsbrucker Werk bezogen wird oder dadurch, dass der Ausgangspunkt nach Igls verlegt wird“. Der Gemeinderat genehmigte die vom Aktionskomitee vorbereiteten Beschlüsse für die Patscherkofelbahn und die Finanzierung der Nordkettenbahn.⁹⁹ Am 11. März 1927 beriet das Innsbrucker Aktionskomitee für Seilschwebebahnen die Antwort des Iglers Arbeitsausschusses auf die Bedingungen vom Jänner. Demnach wolle der Iglers Ausschuss erst dann darauf eingehen, wenn Innsbruck eine Summe nenne, auf den Abschluss eines Stromvertrages habe der Arbeitsausschuss keinen Einfluss. Nun habe Igls einen Stromlieferungsvertrag mit dem EW-Vomperbach geschlossen, weshalb Schwaz sich mit 600.000 beteilige, womit die Finanzierung der Patscherkofelbahn gesichert sei. Das Innsbrucker Komitee nahm den Brief zur Kenntnis,¹⁰⁰ was an dem negativen Beschluss vom Jänner nichts änderte.

Die Hoffnung, Innsbruck umzustimmen, hielt sich trotzdem, zumindest in der veröffentlichten Meinung. Die *Innsbrucker Nachrichten* schrieben am 22. März 1927, also Tage nach der Stellungnahme des Innsbrucker Aktionskomitees, es wäre schön, beteilige sich Innsbruck an der Bahn, worüber schon länger verhandelt werde.¹⁰¹

⁹⁸ Sitzung des GR-Aktionskomitees für Seilschwebebahnen, 19.1.1927. StAI, Ausschussprotokolle 1927.

⁹⁹ Vertrauliche Sitzung des Innsbrucker Gemeinderates, 21.1.1927. StAI, Gemeinderatsprotokolle 1926–28.

¹⁰⁰ Sitzung des Aktionskomitees für Seilschwebebahnen, 11.3.1927. StAI, Ausschussprotokolle 1927.

¹⁰¹ Der Bau der Patscherkofelbahn, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 22.3.1927, 7.

Schon am 25. Jänner 1927 hatte der Iglser Bürgermeister Eichler dem Arbeitsausschuss mitgeteilt, die Gemeinde stehe wegen des 400.000-S-Darlehens mit der Landeshypothekenanstalt in Kontakt und er könne jederzeit über den Betrag verfügen.¹⁰² Das war zu voreilig, weil die Gemeinde zuerst mit dem Land und der Hypothekenanstalt verhandeln musste. Bei Darlehen in der gewünschten Höhe musste eine Gemeinde die Zustimmung des Landes einholen, die erst im April 1927 einlangte.¹⁰³ Die Gemeinde musste ausführlich darlegen, welche Einnahmen und Ausgaben sie budgetierte, über welches Vermögen sie verfügte und womit sie das Darlehen zurückzahlen wollte. Demnach wohnten ständig 525 Menschen in Igls, an Einnahmen waren für 1927 knapp 40.000 S vorgesehen, an Ausgaben ebenso. Das Darlehen von 400.000 wollte Igls mit den künftigen Einnahmen der Patscherkofelbahn decken.¹⁰⁴ Warum die Gemeindeaufsicht des Landes dem Darlehenswunsch stattgab, ist angesichts des Steueraufkommens von Igls schwer verständlich. Die Hypothekenanstalt traute der Finanzkraft der Gemeinde jedenfalls weniger als die Landesregierung, weil ihr Kuratorium vorläufig nur 200.000 genehmigte und als Sicherheit die Verpfändung der Aktien der künftigen Gesellschaft verlangte.¹⁰⁵

Ende Oktober 1927, als sich der Bahnbau schon in finanzieller Schieflage befand, bat die Gemeinde die Hypothekenanstalt um ein weiteres Kommunaldarlehen, entweder um eines über 100.000, um das im Frühjahr nicht ausbezahlte über 200.000, im besten Fall um 300.000. Die Gemeinde habe in der Hoffnung, das Wort „vorläufig“ vom Juni 1927 verheiße, dass bei zügigem Baufortschritt die restliche Summe gewährt werde, ihre Verpflichtungen gegenüber dem Bahnbau eingehalten. Die mit 19. September 1927 datierte Ablehnung der Hypothekenanstalt bringe die Gemeinde in große Verlegenheit, da der Baufortschritt verzögert werde. Adolf Zimmer sei zwar mit einer größeren Summe eingesprungen, die aber nun rückgezahlt werden müsse. Die Bahn und weitere Attraktionen, wie der von der Universität geplante Alpengarten, würden die Rückzahlung des Kommunaldarlehens ermöglichen. Sollten die Einnahmen der Bahn am Anfang oder zu einem späteren Zeitpunkt „den gehegten Erwartungen nicht voll entsprechen, so wird und muss die Steuerkraft von Igls hinreichen, die notwendigen Lücken zu decken“. Der Bürgermeister bat, sollte die Bank dem Ersuchen nachkommen, um die sofortige Überweisung eines Vorschusses.¹⁰⁶ Die Bank stimmte zu und gewährte gegen die Verpfändung aller Immobilien der Gemeinde weitere 300.000 S als Darlehen. Zu den Immobilien zählten das Rathaus, das Spritzenhaus der Feuerwehr und das Widum. Beide Darlehen verlangten von der Gemeinde jährliche Zahlungen von 40.000 S an die Bank.¹⁰⁷ Nach dem Gebarungsbericht vom August 1928 zeichneten die Gemeinde Igls und Iglser Private zusammen die Summe von 550.775, 45 S an Aktien.¹⁰⁸

Die Gemeinde Schwaz mit ihrem Bürgermeister Josef Huber, im Zivilberuf Rechtsanwalt, politisch Mitglied der Tiroler Volkspartei, für die er auch im Landtag saß, verlangte für die Beteiligung an der Patscherkofelbahn den Abschluss eines Stromlieferungsvertrages der

¹⁰² Bürgermeister Eichler an Arbeitsausschuss, 25.1.1927. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Vorarbeiten.

¹⁰³ Amt der Tiroler Landesregierung an Bürgermeisteramt Igls, 1.10.1927. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Drahtseil-Schwebbahn Patscherkofel Generelles Projekt, Zl. VI 1120/3. In diesem Brief bestätigte das Amt der Tiroler Landesregierung der Gemeinde, dass die Genehmigung am 28.4.1927 erteilt worden war.

¹⁰⁴ Bürgermeister Eichler, Ansuchen um Bewilligung eines Darlehens, o. D. (April 1927). StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Vorarbeiten.

¹⁰⁵ Tirolische Landes-Hypothekenanstalt an Bürgermeisteramt Igls, 30.6.1927. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Drahtseil-Schwebbahn Patscherkofel Generelles Projekt.

¹⁰⁶ Bürgermeister Eichler an Tirolische Landes-Hypothekenanstalt, 27.10.1927. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Vorarbeiten.

¹⁰⁷ Tirolische Landes-Hypothekenanstalt an Landesgericht Innsbruck, Klage gegen Gemeinde Igls, 27.1.1930. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (Ausgleich 1930).

¹⁰⁸ Karl Windisch, Bericht über die Gebahrung (sic) der Patscherkofelbahn AG i. G. (in Gründung) bis zum 31.7.1928. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1928/29).

Mittelgebirgsgemeinden mit dem EW-Vomperbach. Diesen Vertrag mit den Gemeinden Ampass, Aldrans, Vill, Lans und Igls genehmigte die Landesregierung in ihrer Sitzung vom 11. August 1927.¹⁰⁹ Bürgermeister Huber brachte nicht nur über ein Darlehen aufgenommenes Geld der Stadt Schwaz ein, sondern schoss auch privates Kapital zu. Im Sommer 1927 übernahm die Stadt Schwaz die „volle Haftung für die bare und volle Einzahlung der zur betriebsmässigen Fertigstellung der Bahn erforderlichen Beiträge“¹¹⁰, was sich nachträglich in der Schuldenkrise als fatal erwies. Nach den im August 1928 geprüften Unterlagen der Patscherkofelbahn belief sich das von Schwazer Seite eingebrachte Kapital auf 720.243 S. Die Innsbrucker Treuhand GmbH unter Johann Pockstaller steuerte 100.000 S bei und trug die kaufmännische Betreuung des Bahnbaus. Private und Lieferanten des Baus zeichneten Aktien in Höhe von 154.473,98. Ein größerer Aktionär, Vater und Sohn Pschorr, die künftigen Pächter der Restaurationen in der Berg- und Talstation, zeichneten allein Aktien im Wert von 70.000.¹¹¹

Zu Baubeginn stand daher ein Gesamtkapital von 1.595.492,43 einer projektierten Bau- summe von 1,7 Millionen gegenüber. Auch ohne die massiven Baukostenüberschreitungen war der Bau allein mit dem aufgebrauchten Kapital nicht zu bewerkstelligen. Vermutlich hofften die Konzessionswerber, dass sich nach Baubeginn weiteres Geld einwerben ließe, die Stadt Innsbruck und das Land Tirol sich doch noch beteiligten, sich einige Lieferanten statt mit Bargeld mit Aktien zufrieden gäben, eine durchaus nicht unübliche Vorgehensweise bei großen Infrastrukturbauten, oder sich auf längerfristige Ratenzahlungen einließen. Die massiven Baukostenüberschreitungen lassen auf eine mangelnde Baukontrolle, fehlendes Kostenbewusstsein und eine ebenso fehlende Gesamtaufsicht durch die Konzessionäre schließen.

Aus dem Iglar Arbeitsausschuss und Bürgermeister Huber bildete sich ein Gremium, das ab nun als Konzessionswerber gegenüber öffentlichen Stellen auftrat. Vorsitzender des Gremiums war Adolf Zimmer, der künftig seine Briefe mit Präsident unterschrieb. Vizepräsident der Gruppe war der Schwazer Bürgermeister Huber, der sich selbst und seine Gemeinde vertrat. Konzessionswerber waren weiters die Gemeinde Igls, vertreten durch Bürgermeister Josef Eichler, und die Innsbrucker Treuhand GmbH mit Direktor Johann Pockstaller. Ausgeschlossen war Abt Schuler von Stift Wilten.

2.2 Bau 1927/28

Nach der Auftragsvergabe im März 1927 starteten die Arbeiten. Im Juli teilte Zimmer dem Bundesministerium für Handel und Verkehr die behördlicherseits verlangten Daten mit: Als Bauleiter bestellten die Konzessionäre Ing. Franz Eiler, bis dahin für das Vorarlberger Landesbauamt stellvertretender Bauleiter der Pfänderbahn. Die Erd-, Maurer-, Beton- und Eisenbetonarbeiten der Bergstation übertrugen sie den Firmen Grisse mann & Walch sowie Hinteregger und verpflichteten diese, die Bergstation bis 8. September fertigzustellen. Der Bau der Talstation ging an die Linzer Baufirma Schratz & Sohn.¹¹²

Die gesamte Bauzeit vom Spatenstich am 15. Mai 1927 bis zur Eröffnung im April 1928 war von Problemen begleitet. Obwohl das Ministerium noch keine Konzessionsbedingungen erlassen hatte, hatte es die Oberaufsicht über den Bau, genehmigte jeden einzelnen Stützenplan oder verlangte Änderungen. Es bestanden rege Kontakte zwischen den Konzessionswerbern und Beamten, so dass die Baufirmen den behördlichen Vorgaben folgen konnten. Noch im

¹⁰⁹ Tiroler Landesregierung, Sitzung vom 11.8.1927. TLA, ATR, Abt. VI, Gemeindeaufsicht, Mikrofilm 233, Zl. VI-1869/2.

¹¹⁰ Patscherkofelbahn AG, Gründerbericht, o. D. (Jänner 1931). TLA, Landesregierungsakten, Sonderfaszikel 47 1930–1933 Patscherkofelbahn AG.

¹¹¹ Karl Windisch, Bericht über die Gebahrung (sic) der Patscherkofelbahn AG i. G. (in Gründung) bis zum 31.7.1928. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1928/29).

¹¹² Adolf Zimmer an Bundesministerium für Handel und Verkehr, 19.7.1927. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Div. 1, Mp. Ministerium.

Planungsstadium sickerte durch, dass die Bergstation verlegt werden müsste. In Vorbereitung der Begehung fasste das Ministerium Ende August 1927 eine Reihe von vorher zu behebenden Mängeln zusammen, die zum einen finanzielle, zum anderen technische Aspekte betrafen. Den Ende März 1927 eingereichten Kostenvoranschlag lehnte es als vollkommen unzureichend ab:

„Der Kostenvoranschlag weist so viele Unstimmigkeiten – insbesondere hinsichtlich Bahnlänge, der Stützenanzahl und der Querschnittsabmessung des Zugseiles – mit dem Entwurfe selbst auf, dass er als Behelf für die gegenständliche Seilschwebbahn nicht verwendbar ist.“

Laut Kostenvoranschlag wollte die Bahn etwa für die Stützbauten lediglich Servitutsrechte um rund 30.000 S erwerben, wohingegen das Ministerium verlangte, der benötigte Grund müsse Eigentum der Bahngesellschaft sein, was die Kosten erhöhte.

Wichtiger noch war die Kritik des Ministeriums an der vorgesehenen Linienführung. Geplant waren zwölf Stützen, „darunter einige sehr hohe Stützen mit äusserst ungünstigen Knickwinkeln des Tragseiles“. Um dem zu entgehen, sollten die Konzessionswerber überlegen, die Bergstation soweit talwärts zu verschieben, dass die Stütze 12 wegfallen könne. Diese Verschiebung wirkte sich auf alle anderen Stützen aus, wie etwa auf die vierte, die niedriger sein sollte, oder die fünfte und sechste Stütze, die durch Geländeabgrabungen wegfallen könnten. Die Stützen seien in Form eines T angelegt, um einen späteren doppelgleisigen Ausbau offen zu lassen, wobei anfangs nur ein Tragseil aufliegen sollte. Um eine einseitige Belastung zu vermeiden, müssten die Stützen von Anfang an „stärker gehalten werden“, was teurer sei, „als wenn gleich zwei Tragseile zur Auflagerung gelangen würden“. Für einen zweigleisigen Betrieb müssten dann die Mittel- und Bergstation umgebaut werden. Für die Hochspannungsleitung, welche die Bergstation mit Strom versorgte, fehlten Unterlagen, ebenso für die Übertunnelung der BB-Leitung.¹¹³

Die ministerielle Kritik, deren wesentlichste Punkte schon vor dem Datum des Schreibens bekannt waren, erzwangen umfangreiche Um- und Neuplanungen. Mit 1. Juli 1927 habe Adolf Zimmer die Firma Bleichert von der Verlegung der Bergstation um etwa 48 m talwärts informiert, sagte deren Diplomingenieur Max Müller am 14. Juni 1929 aus. Die bisherige Arbeit sei damit praktisch „vernichtet“ worden, die Neuberechnungen hätten „einen grossen und unverhältnismässigen Aufwand an Zeit, Mühe und Kosten“ verursacht und „gut 4 Wochen“ gedauert. Alle Berechnungen für sechs Stützen waren neu zu erstellen, die sich dadurch verändernde Seilspannung neu zu rechnen.¹¹⁴ Andere Quellen geben den 1. Juni als Änderungsdatum an. Welches auch immer stimmt, die Fa. Bleichert verlangte für die Mehrarbeit eine Erhöhung des Pauschalpreises um 30.000 S. Gutachter Robert Findeis bezeichnete die Umplanungen als äusserst umfangreich: Eine Verlegung der Bergstation bedingte eine Verlegung der Mittelstation, alle Seilneigungswinkel waren neu zu berechnen, ganze Gebäudeteile vollständig neu zu entwerfen.¹¹⁵

Das waren nicht die einzigen Probleme, die in der öffentlichen Wahrnehmung aber keinen Niederschlag fanden. In den Zeitungen waren Annoncen über die Vergebung einzelner Bauarbeiten zu finden, wie im April 1927 für die Zimmermannsarbeiten, im Mai 1927 für Holz-

¹¹³ Bundesministerium für Handel und Verkehr an Konzessionswerber, 30.8.1927. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Div. 1, Mp. Ministerium, Zl. 39.444-EN.

¹¹⁴ Zeugenaussage Max Müller vor dem Landesgericht, 14.6.1929. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1929/30), Zl. 1 Cg 441/28/25.

¹¹⁵ Robert Findeis/Ing. Haas, Gutachten in der Streitsache Firma A. Bleichert & Cie als Klägerin gegen Kommerzialrat Zimmer usw., 25.10.1929. Ebd., ad Zl. Cg 441/28/28.

schlägerungen entlang der Trasse oder in Juni 1927 die Betonierarbeiten für die Stützfundamente.¹¹⁶ Einzelne Meldungen behandeln den Baufortschritt, wobei sich kein negatives Wort findet. Mitte August 1927 meldete der *Tiroler Anzeiger*, dass die Materialbahn seit Mitte Juli fertig sei und im 24-Stunden-Betrieb stündlich an die 3.000 kg Material zur Bergstation liefere. Das Material für die Arbeiterbaracken warf ein Flugzeug über der Baustelle der Bergstation ab. Die Baustellen entlang der Trasse beschäftigten an die 250 Arbeiter, bis Anfang Oktober sollten alle Hochbauten fertig sein. In der Bergstation werde ein Restaurant eingebaut, in der Talstation nur ein Buffet. Im Dezember solle die Bahn in Betrieb gehen.¹¹⁷ Anfang Oktober 1927 berichteten die *Innsbrucker Nachrichten*, der Bau der Bergstation, begonnen am 1. Juli, und die bei der Talstation, Baustart 6. Juli, schritten zügig voran. Probleme bereite der Transport des 25.000 kg schweren Trageiles, das entweder von der Bundesbahn bis zur Station Unterberg gebracht und von dort über die Felder nach Igls gezogen oder von der Mittelgebirgsbahn transportiert werde. Der Materialtransport zu den Baustellen der Stationsgebäude und der Stützen erfolgte ansonsten mit der Materialbahn oder mit „Traktoren, Lastautos und Pferdefuhrwerk[en]“. Fast „das gesamte Fuhrwesen von Igls ist in den Dienst des Bahnbaues gestellt“. ¹¹⁸ Am 28. Oktober 1927 fand bei der Bergstation die Firstfeier statt, worüber die *Innsbrucker Nachrichten* wohlwollend schrieben, es sei ein Fest der Einigkeit zwischen Bauherren und Belegschaft gewesen.¹¹⁹

Mit der Realität hatten diese Artikel wenig gemein. In regelmäßigen Abständen verfasste Adolf Zimmer für das Ministerium Berichte über den Baufortschritt, behördliche Auflagen und Probleme. Ende August 1927 schrieb er, beim Aushub des Spanngewichtsschachtes bei der Talstation sei man auf Grundwasser gestoßen; mittels eines Betonrohres in den Ramsbach sei der Schacht entwässert worden.¹²⁰ Im Bericht Anfang September 1927 wiederholte Zimmer die behördlichen Anordnungen, die ein Beamter des Ministeriums nach einer Baubesichtigung erlassen hatte. Der bei der Bergstation verwendete Bruchschotter müsse besser gewaschen werden, um zu feines Material auszuscheiden; die Beschaffenheit der betonierten Mauern weise auf ungenaues Arbeiten hin; der Winddruck bei der Bergstation sei sehr hoch, weshalb in der Einfahrtshalle der Kabine Pfeiler einzubauen seien.¹²¹

Wann die Konzessionswerber entschieden, zusätzlich zum Restaurant in der Bergstation ein Hotel für 60 Personen¹²² einzubauen, ist mangels Akten leider unklar, dürfte aber im Sommer 1927 gewesen sein. Dass dieser nachträgliche Einbau mit hohen Kosten verbunden war, liegt auf der Hand. In der Eröffnungsbilanz vom Jänner 1931 stand es mit insgesamt 400.000 S in den Büchern (Grund 5.000, Hochbau 325.000, Inventar 70.000).¹²³

Was den gesamten Bau begleitete, waren zum einen Probleme technischer Natur, zum anderen Verhandlungen mit den Grundeigentümern. Die Bahn und ihre Trasse berührten insgesamt 108 Grundparzellen, mit deren BesitzerInnen zu verhandeln war.¹²⁴ Zu verhandeln war

¹¹⁶ Bauausschreibung für die Zimmermannsarbeiten, 28.4.1927, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 27.4.1927, 12; Ausschreibung der Holzschlägerung, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 7.5.1927, 19; Bauausschreibung für die Erd-, Beton- und Eisenbeton-Arbeiten der Bergstation, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 1.6.1927, 15.

¹¹⁷ Die Innsbrucker Seilbahnen, in: *Tiroler Anzeiger*, 18.8.1927, 5.

¹¹⁸ Die Patscherkofelbahn, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 5.10.1927, 7.

¹¹⁹ Firstfeier bei der Patscherkofelbahn. Ein Arbeitsfest auf 1970 Meter Höhe, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 2.11.1927, 9.

¹²⁰ Adolf Zimmer an Bundesministerium für Handel und Verkehr, Baubericht, 25.8.1927. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Div. 1, Mp. Ministerium.

¹²¹ Adolf Zimmer an Bundesministerium für Handel und Verkehr, Baubericht, 8.9.1927. Ebd.

¹²² Die Eröffnung der Patscherkofelbahn, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 7.5.1928, 6.

¹²³ Patscherkofelbahn, Eröffnungsbilanz, o. D., angehängt an den Gründerbericht, o. D. (Jänner 1931). TLA, Landesregierungsakten, Sonderfaszikel 47 1930–1933 Patscherkofelbahn AG.

¹²⁴ Bezirksgericht Innsbruck/Grundbuch an Adolf Zimmer, Verzeichnis der Parzellen, 2.4.1927. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Plan VIII. Alle Rechte der Patscherkofelbahngesellschaft sind im Eisenbahnbuch (eröffnet laut Beschluss des Amtsgerichtes Innsbruck vom 19. August 1943, Eisb. 41/43) festgehalten, das sich im Bezirksgericht Innsbruck/Abteilung Grundbuch befindet.

auch mit dem Kaiser-Franz-Josef-Schutzhaus, das dem Österreichischen Touristenklub, genauer der Innsbrucker Sektion, gehörte.¹²⁵ Der Touristenklub hatte 1885 von der Gemeinde Patsch Grund am Patscherkofel gekauft¹²⁶ und darauf das Schutzhaus errichtet. Der Verein hatte sich von der Gemeinde Patsch ein Bauverbot auf der weitläufigen Parzelle sichern lassen,¹²⁷ das nun auch die Lage der Bergstation berührte. Der Touristenklub war von Anfang an in die Frage, ob überhaupt und wenn ja auf welcher Trasse und mit welchen Mitteln eine Patscherkofelbahn erbaut werden sollte, eingebunden. Mit der ministeriellen Anordnung, die Bergstation talwärts zu versetzen, geriet diese nun in den unmittelbaren Nahebereich des Schutzhauses. Nach vermutlich längeren Verhandlungen teilten die Konzessionäre am 14. Oktober 1927 dem Vorstand der Innsbrucker Sektion die Ergebnisse mit. Die Sektion verzichtete für das Grundstück, auf dem die Bergstation stand, auf dieses Bauverbot und erhielt dafür insgesamt 15.000 S, zahlbar in Raten zu 1.500 jährlich, beginnend mit einer ersten Rate sechs Monate nach Eröffnung der Bahn. Diese Vereinbarung sei auch „für die Rechtsnachfolger der vertragsschliessenden Teile bindend“. Zweitens solle sich der Schwazer Bürgermeister Huber dafür einsetzen, dass das EW-Vomperbach dem Schutzhaus zu den gleich günstigen Bedingungen Strom liefere wie dem Pächter der Bergstation. Drittens solle die Firma Bleichert, der die Materialbahn gehörte, dem Touristenklub erlauben, Baumaterialien für den geplanten Umbau des Schutzhauses zu transportieren. Viertens sollte der Hüttenwart des Schutzhauses für die Konzessionsdauer der Bahn – 60 Jahre – eine Jahresfreikarte erhalten.¹²⁸ In einem am 10. Juni 1929 geschlossenen Vertrag zwischen der Patscherkofelbahn und dem Touristenklub, der leider nur mehr in Teilen vorhanden ist, waren weitere gegenseitige Rechte und Pflichten festgeschrieben. Punkt 15 bezog sich auf das Bauverbot, auf das der Touristenklub für die Bergstation zwar verzichtete, aber nur für dieses Projekt, während er grundsätzlich daran festhielt. Er verweigerte demzufolge auch eine „Löschung der einverleibten Dienstbarkeit des Bauverbotes“ im Grundbuch.¹²⁹

Aus Zeugenaussagen in den Jahren 1929/30 lassen sich vielfältige Probleme während der Bauzeit entnehmen. Bei der Verhandlung vor dem Landesgericht am 14. Juni 1929 sagte Karl Hofreiter, Direktor des EW-Vomperbaches aus, Bauleiter Eiler habe sich gleich zu Anfang bitter darüber beschwert,

„dass man nicht weiterkomme, weil die Bauunternehmung Bleichert ihre Pflicht zur Vorlage der Pläne nicht erfülle. Einmal sagte Eiler auch, man wisse jetzt, warum Bleichert die Pläne nicht herbeige, die Firma hätte sich verrechnet“

und müsse neu planen. Seiner Erinnerung nach seien die ersten Pläne erst acht bis neun Wochen nach der Sitzung vom März vorgelegen. Diplomingenieur Max Müller, angestellt bei der Firma Bleichert und für diese verantwortlicher Betreuer der Patscherkofelbahn, wehrte sich dagegen. Die Pläne seien geliefert worden, für die Hilfsbahn am 17. Mai, für die anderen Zug um Zug. Die Hilfsbahn sei zu schwach gewesen,

„die Stützen wurden nicht nach unserer Zeichnung, sondern sehr viel dünner gehalten. Zwei Stützen sind auch angebrochen. Sie mussten mit Seilen aufgefangen und verspreizt werden.“

¹²⁵ Die Wiener Zentrale verkaufte mit Vertrag vom 10.1.1925 das Schutzhaus ihrer Innsbrucker Sektion. Bezirksgericht Innsbruck/Grundbuch, GZl. 209/25.

¹²⁶ Abschrift des Kaufvertrages, 1.12.1885. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Div. 1, Mp. Seilbahnen Pläne.

¹²⁷ Eingetragen im Grundbuch EZl. 86 II KG Patsch. Bezirksgericht Innsbruck/Grundbuch.

¹²⁸ Konzessionäre an Sektion Innsbruck des Österreichischen Touristenklubs, 14.10.1927. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Plan VIII, U Patscherkofelbahn A. G. Gründung.

¹²⁹ Vertrag zwischen der Patscherkofelbahn und dem Touristenklub, o. D. (10.6.1929). Ebd. Teile des Vertrages waren angehängt an ein Schreiben des Österreichischen Alpenvereines/Sektion Touristenklub Innsbruck an die Innsbrucker Verkehrsbetriebe vom 22.3.1989, worin es um die Frage der Freikarten ging. Kaiser-Franz-Josef-Schutzhaus, EZl. 86 II KG Patsch. Bezirksgericht Innsbruck/Grundbuch.

Die Hilfsbahn wurde durch die starke Bautätigkeit auf der Bergstation, wo ein übermässig grosses Hotel entstand, ungebührlich beansprucht.“

Lieferungen seien trotz Mahnungen und Interventionen zu spät erfolgt, wie etwa die von der Simmeringer Waggonfabrik angefertigten Eisenkonstruktionen. Auf ausländische Firmen auszuweichen war seitens des Ministeriums, das die einheimische Wirtschaft gefördert wissen wollte, verboten. Die Übertunnelung der BB-Hochspannungsleitung hätte zu lange gedauert, so dass andere Arbeiten ruhten.¹³⁰ Der Tunnel – 60 m lang, 2,6 m hoch – schützte die Starkstrom führenden Leitungen und war bei beiden Eingängen mit Stacheldrahtgitter gesichert.¹³¹

Der Innsbrucker Baumeister Karl Grisseemann, zuständig für die Maurer- und Zimmermannsarbeiten auf der Bergstation, die Maurerarbeiten bei der Zwischenstation und den Stützen fünf bis elf, hatte die Aufträge Zug um Zug erhalten, den für die Mittelstation überhaupt erst am 10. Oktober 1927. Bei der Talstation stellte die Innsbrucker Firma Grisseemann & Walch und die Bregenzer Firma Hinteregger ein Schottersilo und eine Betonmischmaschine auf. Die fertige Mischung entleerte die Maschine direkt in den Seilbahnwagen der Hilfsbahn, um sie zur Bergstation zu befördern.¹³² Bei seiner Aussage am 13. September 1929 beklagte Grisseemann die mangelnde Leistungsfähigkeit der Hilfsbahn, die unter einmal eine Last von 800 bis 900 kg transportieren konnte, aber zumeist Lasten bis zu 1.200 kg befördern musste. Zu viele Firmen hätten die Bahn zu selben Zeit benutzen wollen: „Als Bleichert mit der Montage auf der Bergstation einsetzte, hatten wir die Hilfsseilbahn fast nur mehr nachts zur Verfügung.“ Die Stromversorgung der Hilfsbahn durch das EW-Vomperbach „haperte“: „Der Strom blieb oft stundenweise aus. Manchmal hatten wir nur 2–4 Stunden am Tage Strom.“ Wegen der Verlegung der Bergstation verschoben sich die Stützen und die Mittelstation, damit änderten sich die Geländeverhältnisse:

„Die Bergstation geriet mehr an den Hang, was rückwärts eine tiefere Ausschachtung verursachte, die mit einer Erdbewegung von rund 4.000 m³ statt der veranschlagten 1000 m³ verbunden gewesen ist. Die Zwischenstation verschob sich in eine Wassersenkung, sodass man für ihre Grundmauer ein[en] ungleich tieferen Aushub brauchte, als das früher der Fall gewesen wäre.“

Die Verlegung erforderte mehr Material, was wiederum die Hilfsbahn mehr als berechnet belastete.¹³³

Am selben Tag sagte Franz Eiler aus, vom 1. April 1927 bis 1. April 1928 Bauleiter bei der Patscherkofelbahn. Erst nach sechs bis acht Wochen hätte die Firma Bleichert Material, genauer die Seile, für die Hilfsbahn geliefert.

„Nun schritten wir ungesäumt daran, das Seil der Hilfsseilbahn aufzuziehen und die Strecke auszuholzen. Nach drei Tagen wurde uns das Ausholzen von der Gendarmerie eingestellt, weil Zimmer und Genossen sich mit der Waldinteressentenschaft Igls nicht entsprechend ins Einvernehmen gesetzt hatten.“

Die Bauherrschaft habe die Frage der Grundstücksankäufe und Benützungsrechte zu dem Zeitpunkt nämlich noch nicht geregelt.

¹³⁰ Zeugenaussagen Karl Hofreiter und Max Müller bei der Verhandlung vor dem Landesgericht Innsbruck, 14.6.1929. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1929/30), Zl. 1 Cg 441/28/25.

¹³¹ Von der Patscherkofelbahn, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 3.3.1928, 5.

¹³² Von der Patscherkofelbahn, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 3.3.1928, 5.

¹³³ Zeugenaussage Karl Grisseemann bei der Verhandlung vor dem Landesgericht Innsbruck, 13.9.1929. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1929/30), Zl. 1 Cg 441/28.

Eine Bahn solcher Größe erfordere mindestens neun Monate Bauzeit, in „kürzerer Zeit wäre der Bau schlechterdings nicht zu vollenden gewesen, zumal unter den 9 Monaten der strenge Winter 1927/28 gewesen ist“. Auch wenn die Hilfsbahn, die seiner Erinnerung nach Anfang August in Betrieb ging, früher fertig gewesen wäre, hätte sich die Bauzeit höchstens um zwei Wochen verkürzen lassen. Obwohl wegen der Witterung von oben nach unten gebaut, damit bei der Bergstation begonnen worden sei, seien einige Arbeiten in die Wintermonate gefallen.

„Im Winter arbeiten die angestellten Kräfte teurer und nicht so gut. Man muss auch Station- und Arbeiterhütten beheizen und beleuchten, was einen Mehrverbrauch bedingt. Mauerwerk, das mit Frostschutz zur Winterszeit gebaut wird, ist weniger tüchtig, als das zur besseren Jahreszeit errichtete und ist kostspieliger.“

Die verlegte Bergstation stehe „nun am Abhänge über ein[em] geologisch schlecht gebaute[n] Gestein mit unregelmässigen übereinandergeworfenen Schichten und durch Schutt ausgefüllte Spalten“, die mehrfach zu überbrücken waren. Stützmauern waren anzulegen, die Grundmauern tiefer zu setzen, mehr Erde auszuheben. Eiler schätzte die Kosten der Verlegung auf 400.000 S. Die Zwischenstation sei als Provisorium und nur vorübergehend geplant und gebaut, da, sollte ein Ausbau auf Doppelgleisigkeit erfolgen, ohnehin größere Umbauarbeiten notwendig seien. Zu Beschwerden über Bleichert und von dieser über ihn sei es, was bei Bauten dieser Größenordnung normal sei, immer wieder gekommen.¹³⁴

Die Firma Schratz & Sohn zeichnete für den Bau der Talstation verantwortlich. Wegen verspäteter Zahlungen der Bauherren geriet die Firma in eine finanzielle Schieflage. Der Firmeninhaber beklagte sich, er sei manches Mal „nicht mehr in der Lage [gewesen], die erforderlichen Gelder für die Löhne aufzubringen“. In „Baukreisen“ sei davon gesprochen worden, „dass die Firma Schratz eventuell an dem Bau der Seilbahn auf den Patscherkofel zugrunde gehen könnte“. Der Zeuge Martin Blodnig, Konsulent der Firma Schratz, sagte aus, es seien Gerüchte umgegangen, „dass weder die Gemeinde Igls noch die Gemeinde Schwaz gut genug stünden, um diese Aufwendungen leisten zu können“. Karl Schulz, für die Firma Schratz von Juni bis Ende Dezember 1927 Baupolier bei der Talstation, beklagte nicht nur fehlendes Geld, sondern mangelhafte Baupläne. Die ersten Pläne seien „im Laufe des Baues durch andere ersetzt worden, die auch nicht viel besser waren“. Oftmals seien nur „Handskizzen anstatt von Plänen“ vorgelegen, „weil nicht mehr genug Zeit zum Ausarbeiten von Plänen“ gewesen sei: „Auf Grund dieser Skizzen mussten wir arbeiten, was eine grosse Erschwernis bedeutete. Dies war beim ganzen Bau der Fall, bis zur Gleiche.“ Wegen verspätet gelieferten Materials oder unkoordiniert ausgeführter Arbeiten anderer Handwerker sei es nicht nur zur Zeitverzögerungen, sondern zu Mehrarbeit gekommen. So hätten „infolge verspäteter Lieferung der Fensterstöcke zweimal Gerüste“ aufgestellt oder schon verputztes Mauerwerk wieder aufgerissen werden müssen. Wegen der ganzen Verzögerungen sei der Bau bei Winterbeginn noch nicht fertig gewesen: „Es hiess dann, dass heuer nicht mehr verputzt werden dürfe, einige Zeit ca. 14 Tage später bekam ich den Auftrag, doch zu verputzen. Es mussten Frostschutzmittel zum Putze verwendet werden, ebenso Zement.“

Wegen dauernder Änderungen konnten die Arbeiter nicht voll beschäftigt werden: „Auch die Arbeiter haben bemerkt, dass die Bauleitung nicht gut funktionierte, und liessen sich mit der Arbeit Zeit.“ Manchmal seien Arbeiter, weil gerade nichts zu tun war, gekündigt worden, dann seien wieder neue, die höhere Löhne verlangten, eingestellt worden.

¹³⁴ Zeugenaussage Franz Eiler bei der Verhandlung vor dem Landesgericht Innsbruck, 13.9.1929. Ebd., Zl. 1 Cg 441/28.

„Es wurden während der ganzen Bauperiode auch immer wieder Überstunden gemacht, weil die Arbeit ruckweise vor sich ging und ich sofort, so wie ich Pläne bekam, rasch arbeiten lassen musste. Dadurch wurden Überstunden bedingt. Bei rationeller Arbeit hätte ein Teil der Überstunden und Doppelschichten erspart werden können. Durch die Verzögerung der Arbeit wurde naturgemäss ein Mehrverbrauch an Nebenleistungen wie Material, Licht, Gerüst, Holz etc. aufgewendet.“¹³⁵

Bei der behördlichen Begehung in Beisein von Vertretern des Bundesministeriums für Handel und Verkehr, verschiedener Ämter der Landesregierung, der Bundesstraßenverwaltung, der Bundesbahn und den Konzessionswerbern am 14. Oktober 1927 waren aber nicht die baulichen Probleme Thema, sondern rechtliche Vorgaben und die Bedingungen, die verschiedene Interessierte für ihre Zustimmung stellten.

Eingangs behandelte ein Landesbeamter als Leiter der Begehung technische Aspekte: Die Bahn mit einer schiefen Länge von etwa 3.700 m überwinde eine Höhendifferenz von 1.049 m, die höchste Neigung betrag 59 %. Elf Stützen, fünf von der Tal- zur Zwischenstation, sechs weitere bis zur Bergstation, trügen die Seile, der größte Abstand zwischen zwei Stützen befände sich zwischen der vierten und fünften Stütze mit 674 m. In der Talstation liege die Spannstation der Seile für die untere Sektion, in der Zwischenstation die für die obere. In der Bergstation stehe die Antriebsstation für die gesamte Bahn. Jede Sektion verfüge über ein eigenes Tragseil, beide Sektionen zusammen über ein Zug-, ein Gegen- und ein Hilfsseil.

Im Anschluss behandelte der Landesbeamte insgesamt 17 Erklärungen bzw. Wünsche von Personen oder Organisationen mit Parteienstellung. Die Heeresverwaltung wollte den Schutz der Bahn gegen Beschuss aus südlicher Richtung und gegen Luftangriffe und verlangte die Wiederaufforstung der Trasse und einen unauffälligen Anstrich der Hochbauten oder deren Verkleidung mit Holz. Das Bundesdenkmalamt wünschte die unversehrte Erhaltung des Landschaftsbildes und eine heimische Bauweise; das Landesverkehrsamt bat um die Anlage neuer Wanderwege. Der Österreichische Touristenklub, mit dem die Konzessionswerber schon länger verhandelten, erhob keine Einwendungen gegen den Bau der Bergstation, wollte aber die Zimmeranzahl des Berghotels auf 28 begrenzt sehen. Das Schutzhaus selbst werde ebenfalls ausgebaut, um ein Stockwerk erhöht und mit zwei Veranden versehen. Die Gemeinde Patsch, Besitzerin des Grundes der Bergstation und des Schutzhauses, betonte, die Aufhebung des Bauverbotes berühre nur den für die Bergstation benötigten Grund. Der Vertreter des Landeskulturrates, zuständig für Landwirtschaft, wünschte, dass die Bahn das Material für den schon länger geplanten Neubau der Iglar Almhütte transportiere, und dass das Weidevieh auf der Patscher Alm bei der Bergstation durch einen Zaun geschützt werde. Diesen Wunsch lehnten sowohl die Konzessionswerber als auch die Behörde ab, zum einen weil ein Materialtransport mit einer öffentlichen Bahn verboten sei, zum anderen weil das Weidevieh nicht gefährdet sei.

Die Verhandlung schloss mit dem Antrag, das Bundesministerium für Handel und Verkehr möge den Bahnbau genehmigen, worüber das Amt der Tiroler Landesregierung Ende Jänner 1928 einen Bescheid erließ.¹³⁶

Mit Datum 31. Jänner 1928 erteilte das Bundesministerium für Handel und Verkehr Adolf Zimmer, der Gemeinde Igls, der Gemeinde Schwaz, Josef Huber und der Innsbrucker Treuhand

¹³⁵ Zeugenaussage Karl Schulz beim Landesgericht Wien, 13.8.1929, der Gemeinde Igls von Rechtsanwalt (RA) Arthur Lehndorff am 27.8.1929 übermittelt. Ebd., Zl. Hc 760/29.

¹³⁶ Verhandlungsschrift, aufgenommen am 14. Oktober 1927. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Div. 1, Mp. Ministerium. Amt der Tiroler Landesregierung, Bescheid, o. D. (Eingangsstempel der Gemeindeganzlei Igls 27.1.1928). StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1928/29), U Lds. Reg., Zl. I-3939/7.

GmbH die Konzession, die als Kleinbahn klassifizierte Patscherkofelbahn zu betreiben.¹³⁷ Am 9. Feber 1928 veröffentlichte das vom Bundesministerium herausgegebene *Anzeigblatt für Verkehr* die „Konzessionsbedingnisse“, die detailliert vorgaben, wie und mit welchem Personal die Bahn zu betreiben war, welche Belastungen die Seile aushalten mussten, in welchen Abständen eine Revision zu erfolgen hatte oder welche Maschinen mit bestimmten Eigenschaften eingesetzt werden durften.¹³⁸

Am 14. März 1928 startete endlich der Probelauf, den ein Angestellter der Firma Bleichert, Ing. Richard Schmickaly, durchführte, wobei nur kleine Probleme mit den Zugseilen und den Gegengewichten auftraten. „Welche enormen Ausmaße das Gegengewicht des Tragseils hat, kann man daraus ermessen, daß auf zwei Betonplatten von zusammen 15.000 Kilogramm 1000 Betonwürfel von je 20 Kilogramm liegen. Der Schacht, in dem sich die Gegengewichte auf und ab bewegen, hat eine Tiefe von 13 Metern“, kommentierten die *Innsbrucker Nachrichten* die Probleme.¹³⁹ Da die Bauarbeiten noch nicht beendet waren – es fehlte „vielfach der Verputz, die Bahnsteige in den Stationen, die Geländer, die Wartesäle und Kassenräume waren nicht ausgebaut, im Wartesaal der Bergstation war noch kein Fussboden“ – fand ein Probebetrieb im Beisein von Vertretern des Ministeriums erst am 27. März statt. Er verlief anfangs anstandslos, gegen Ende stürzte aber eine Hilfskabine ab.¹⁴⁰

Entgegen der Hoffnungen der Konzessionäre konnte die Bahn ihren Betrieb zur Osterzeit 1928 nicht aufnehmen. In der Bergstation war der Bahnsteig noch nicht fertig, im Hotel fehlten die Fußböden, ein gangbarer Weg zum Schutzhaus fehlte ebenso. Das Ministerium zögerte mit einer Zulassung, da es vor der Eröffnung den Abbau der Materialbahn forderte. Schließlich entschloss sich die schon bestellte Betriebsleitung, das Personal zuerst noch besser zu schulen, und die Eröffnung hinauszuschieben, auch von der Überlegung geleitet, „daß bei dem zu erwartenden Osterverkehr wahrscheinlich zahlreiche Fremde die Bahn benützt hätten, auf die dann der unfertige Zustand der Bergstation und des Berghotels einen ungünstigen Eindruck gemacht hätte“. In der Mittelstation – ein 21 m hoher Betonturm¹⁴¹ – fehlten Geländer am Bahnsteig, „das bei dem zu erwartenden Gedränge auf dem schmalen Umsteigplatz dringend notwendig erscheint“. Die beiden Restaurants – eines in der Talstation, eines in der Bergstation – waren schon an Vater und Sohn Pschorr verpachtet. Das untere wollte am Ostersonntag eröffnen, das obere „bis zur endgültigen baulichen Fertigstellung“ nur eingeschränkte Öffnungszeiten bieten.¹⁴²

Auf Drängen von Adolf Zimmer gab die Kommission, die fast 14 Tage alle Details geprüft hatte, die Bahn für den 14. April 1928 frei, obwohl die Kassen- und Warteräume der Zwischenstation noch im Rohbau waren.¹⁴³ Den Zubringerdienst vom Innsbrucker Boznerplatz aus übernahm eine Autobuslinie der Post. Die Fahrpreise betragen für Einheimische für die Hin- und Rückfahrt 7 S, für die Bergfahrt 5 S, für die Talfahrt 4 S, was die *Innsbrucker Nach-*

¹³⁷ Kundmachung des Bundesministeriums für Handel und Verkehr vom 31. Jänner 1928, betreffend die Erteilung der Konzession für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende, als Seilschwebbahn auszuführende Kleinbahn von Igls-Seilschwebbahn über Heiligwasser auf den Patscherkofel. BGBl. 35/1928.

¹³⁸ Konzessionsbedingnisse für die mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Igls-Seilschwebbahn über Heiligwasser auf den Patscherkofel, in: *Anzeigblatt für Verkehr*, 9.2.1928.

¹³⁹ Der Probebetrieb auf der Patscherkofelbahn im Gange, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 17.3.1928, 9.

¹⁴⁰ Zeugenaussage von Richard Schmickaly bei der Verhandlung vor dem Landesgericht Innsbruck, 14.6.1929. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1929/30), Zl. 1 Cg 441/28/25. Zu dem Unfall mit der Hilfskabine siehe Von der Patscherkofelbahn, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 6.4.1928, 6.

¹⁴¹ Von der Patscherkofelbahn, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 3.3.1928, 5.

¹⁴² Von der Patscherkofelbahn, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 6.4.1928, 6.

¹⁴³ Zeugenaussage von Richard Schmickaly bei der Verhandlung vor dem Landesgericht Innsbruck, 14.6.1929. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1929/30), Zl. 1 Cg 441/28/25.

richten als zu hoch einstufen: „Wenn die Patscherkofelbahn auf einen regen Besuch der einheimischen Sportler und Ausflügler rechnen will – und diese werden immer den Hauptstock der Fahrgäste bilden – so muß sie eine bedeutende Preisermäßigung vornehmen.“¹⁴⁴

Am ersten Betriebstag, einem Samstag, „ließ das Publikum noch etwas auf sich warten“, vermerkten die *Innsbrucker Nachrichten*. Die „schmucken Kabinen“ – aus Stahlblech, mit weißem Anstrich und einer Innenverkleidung aus Mahagoni¹⁴⁵ – „fuhren meist halbleer und das gut geschulte Personal in seiner kleidsamen Marineuniform hatte nicht übermäßig viel zu tun“. Das Wetter sei zu unsicher gewesen und „hielt manche davon ab, die Luftfahrt zu unternehmen“. Statt zahlender Gäste fuhren Eingeladene, Aktionäre, Pressevertreter, am Nachmittag Mitglieder der Landesregierung und des Innsbrucker Gemeinderates, darunter Mitglieder des Nordkettenbahnausschusses, die so die Konkurrenz bewundern konnten.¹⁴⁶

Offiziell eröffnete die Patscherkofelbahn in Anwesenheit des Verkehrsministers Hans Schürff am Sonntag, dem 6. Mai 1928. Eingeladen waren neben dem Minister der Landeshauptmann, der Innsbrucker Bürgermeister samt Gemeinderat, die Schwazer Gemeindevertretung, Repräsentanten diverser Institutionen wie der Universität, der Handelskammer oder der Industriellenvereinigung.¹⁴⁷ Nach Reden von Adolf Zimmer, Josef Huber und Otto Liermberger prophezeite Minister Schürff Igls und den Umlandgemeinden eine positive Zukunft. Er dankte den „mutigen Vorkämpfern für die Seilbahn auf den Patscherkofel, die allen Widerständen und Schwierigkeiten zum Trotz ihren Plan mit großem und gesundem Optimismus durchgesetzt haben“. Die Bahn ermögliche „den Blick zu den Grenzbergen des nördlichen Nachbarreiches und in die Berge der geknechteten Brüder im deutschen Südtirol“. Anschließend weihte der Abt von Wilten die Bahn, die er als wohltätiges Werk der Technik pries. Nach einem Salutschießen der Iglser Schützenkompanie spielte die Schwazer Knappenmusik. Die Feier schloss nach einer Fahrt mit der Bahn mit einem Abendessen im Restaurant der Bergstation.¹⁴⁸

Kurz nach der Eröffnung schloss das Schutzhaus für Umbauarbeiten. Die Betreiber hofften sich wegen der nun leichteren Erreichbarkeit einen „erhöhten Touristenverkehr“. Im Außenbereich sollte die bestehende Holzveranda durch eine neue ersetzt werden, an der Westseite eine zweite Veranda den Blick auf das Stubaital ermöglichen. Ausführende war die schon beim Berghotel verpflichtete Firma Grissemann & Walch.¹⁴⁹ Die Umbauarbeiten um etwa 100.000 S waren umfangreich. Statt der „alte[n] ungemütliche[n] Veranda“ waren zwei „begehrliche Gasträume“ mit Aussichtserkern eingebaut; das Gastlokal an der Westseite neu eingerichtet, die Küche modernisiert, die Klosetts mit Wasserspülung versehen worden. Die Schlafräume im ersten Stock erhielten neue Matratzen, ein zweiter Stock war neu entstanden, insgesamt bot das Schutzhaus nun Schlafmöglichkeiten für 80 Personen.¹⁵⁰ Mitte Oktober 1928 öffnete das Schutzhaus wieder.¹⁵¹

¹⁴⁴ Die Betriebsaufnahme auf der Patscherkofelbahn, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 14.4.1928, 7.

¹⁴⁵ Der Probetrieb auf der Patscherkofelbahn im Gange, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 17.3.1928, 9.

¹⁴⁶ Spritztour auf den Patscherkofel, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 16.4.1928, 7.

¹⁴⁷ Einladung mit Gästeliste, beiliegend einem Schreiben der Konzessionäre an einen der Eingeladenen, 4.5.1928. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Div. 1, Mp. Ministerium.

¹⁴⁸ Die Eröffnungsfeier der Patscherkofelbahn, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 7.5.1928, 6.

¹⁴⁹ Das Patscherkofel-Schutzhaus wegen Umbau geschlossen, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 4.5.1928, 5.

¹⁵⁰ Das modernisierte Patscherkofel-Schutzhaus, in: *Tiroler Anzeiger*, 17.8.1928, 4.

¹⁵¹ Hütteneinweihung des Patscherkofel-Schutzhauses, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 10.10.1928, 8; Ein Festakt auf dem Patscherkofel, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 15.10.1928, 4 f.

3. Finanzdebakel 1927–1930

In einer im April 1928 aufgelegten bebilderten Werbeschrift¹⁵² war naturgemäß weder von Bauproblemen noch finanziellen Engpässen zu lesen. Die behördlichen Genehmigungen berührten die Baustellen und ihre Probleme nicht weiter, gründeten sie doch auf langen Verhandlungen und Abstimmungen. Der ursprünglich gewünschte Eröffnungstermin der Bahn (Dezember 1927) verschob sich aber wegen Umplanungen und Lieferverzögerungen immer weiter. Jedes Monat mehr an Bau erforderte ein Mehr an Ausgaben, denen keine Einnahmen gegenüberstanden.

Das ohnehin zu knapp bemessene Budget geriet außer Kontrolle. Im März 1928 beliefen sich die bisher angefallenen Baukosten schon auf 2.708.932 S,¹⁵³ lagen also eine Million höher als veranschlagt. Sie drohten noch zu steigen, denn die Grundablösen waren noch nicht berechnet, die Zimmereinrichtungen für die Berg- und Talstation noch nicht bestellt, weitere Bestellungen noch ausständig. Da Unterlagen wie das Bautagebuch, Baurechnungen oder Schriftverkehr dazu fehlen, bleibt unklar, ob die Konzessionäre die Kostenüberschreitungen thematisierten, ob und in welchem Ausmaß die Bauleitung darauf hinwies und ob sie zu intervenieren versuchte.

3.1 Streit der Konzessionäre

Ohne die Gelder, die Adolf Zimmer laufend zuschoss, und die Geduld der Lieferanten hätte der Bau schon im Spätherbst 1927 eingestellt werden müssen. Zimmer zahlte nicht nur 100.000 S als künftige Aktien ein, sondern belieh seine eigenen Immobilien, um bis Mitte Feber 1928 414.000 S vorzustrecken.¹⁵⁴ Ende Jänner 1928 drängte Zimmer seine Mitkonzessionäre eine Haftungserklärung zu übernehmen, die er zur Vorlage bei seiner eigenen Bank benötigte, um weitere Kredite zu erlangen.¹⁵⁵ Bei einer Sitzung der Konzessionäre am 31. Jänner präzisierte er die Bedingungen, unter denen er bereit war, weitere Gelder in Höhe von 200.000 S zuzuschießen. Er wollte „das Stimmrecht für zehn Jahre“ zugesichert erhalten, „wenn ich als Geldgeber weiter fungieren soll und die Situation neuerdings retten soll“.¹⁵⁶

Am 3. Feber 1928 beschloss der Iglser Gemeinderat, gemeinsam mit der Stadt Schwaz die Haftung für die Zimmerschen Darlehen bis zu einer Höhe von 450.000 S zu übernehmen und als Hypothek verbüchern zu lassen. Die Gemeinde Igls verpflichtete sich außerdem, das Stimmrecht für ihre Aktien (gezeichnet 400.000 S) für zehn Jahre an Adolf Zimmer zu übertragen. Für diesen Beschluss stimmten acht Gemeinderäte, einer stimmte dagegen, einer enthielt sich.¹⁵⁷ Der Gemeinderat von Schwaz fällte am 9. Feber 1928 einen gleichlautenden Beschluss.¹⁵⁸

¹⁵² Seiltschwebebahn Igls-Patscherkofel, Werbeprospekt anlässlich der Eröffnung, undatiert (April 1928). StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Vorarbeiten.

¹⁵³ Bürgermeister Eichler an Adolf Zimmer, 9.3.1928. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofel, Mp. Igls Patscherkofel (1928/29), U Darlehensübereinkommen Zimmer.

¹⁵⁴ Adolf Zimmer bei der Sitzung der Konzessionäre am 24.2.1928 in Igls, 24.2.1928. Ebd.

¹⁵⁵ Adolf Zimmer an Bürgermeisteramt Igls, 24.1.1928. Ebd.

¹⁵⁶ Adolf Zimmer an Gemeinderat Igls, 1.2.1928. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1928/29), U Seilbahn.

¹⁵⁷ Bürgermeister Eichler an Adolf Zimmer, 4.2.1928. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1928/29), U Gem. Igls. Abschrift des Gemeinderatsbeschlusses am 3.2.1928. Ebd., U Darlehensübereinkommen Zimmer.

¹⁵⁸ Protokoll über die Sitzung der Konzessionäre der Seiltschwebebahn Igls-Patscherkofel, 24.2.1928. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1928/29), U Darlehensübereinkommen Zimmer.

Adolf Zimmer genügten diese Beschlüsse nicht, da die Stimmrechte an seine Person gebunden waren. Er sei 75 Jahre alt, so dass mit seiner Forderung nach einer zehnjährigen Übertragung logischerweise „der Rechtsnachfolger mit darunter zu verstehen“ sei, also jemand aus seiner Familie. Davon könne er nicht abgehen, seine Forderung stelle doch „gewiss das Allergeringste dessen vor, was ich unter grössten Opfern und in uneigennützigter Weise für die Gemeinde Igls auf mich genommen habe“. Er habe das Geld zu einem äußerst günstigen und auf dem Markt nicht erreichbaren Zinssatz aufgenommen und diesen an die Gemeinde weitergegeben, damit die Interessen von Igls „mit viel Glück und Geschick gewahrt“. Es befremde ihn, dass Igls sich wegen der Haftungsübernahme um Hilfe an die Stadt Schwaz gewandt habe, woraus er schliesse, dass „das mir entgegengebrachte Vertrauen nicht mehr besteht und werde ich daraus meine Konsequenzen zu ziehen wissen“. Diese Woche erfordere die Baustelle 50.000 S, in der nächsten Woche noch einmal 50.000, wobei er unter den Umständen nicht sicher sei, ob er dieses Geld noch vorschießen wolle.¹⁵⁹

Am 24. Feber trafen sich die Konzessionäre zu einer Aussprache im Iglertof, bei der Adolf Zimmer auf seiner Forderung bezüglich des Stimmrechtes beharrte, und das mit der wenig verhüllten Drohung, am nächsten Tag müssten an die Arbeiter 15.000 S ausbezahlt werden. Ing. Wolf meinte, „dass es nur recht und billig sei, wenn man dem Präsidenten Zimmer, der doch die Situation gerettet hat, die verlangte Sicherheit“ gäbe. Seiner Ansicht nach betrügen die Vorschüsse allerdings schon 600.000 S. Die Konzessionäre sollten sich glücklich schätzen, „einen bodenständigen Geldgeber gefunden zu haben und keine Wiener oder fremde Ausländer“. Zimmer verlas seine Forderungen – Stimmrecht für sich und seinen Rechtsnachfolger, eingeräumt von allen Konzessionären für ihren künftigen Aktienbesitz, Haftungsübernahme der Gemeinden Schwaz und Igls für 650.000 S – und bat um Zustimmung. Die anwesenden Gemeinderäte von Igls und Schwaz zögerten zwar, weil ein neuerlicher Gemeinderatsbeschluss womöglich schwer durchzubringen sei, stimmten aber letztlich und gezwungenermaßen zu.¹⁶⁰ Bei dieser Sitzung scheint die Stimmung aufgeheizt gewesen zu sein, einzig Ing. Wolf wirkte kalmierend auf beide Seiten – auf die Konzessionäre und Gemeinderäte, die Zimmer zu Dank verpflichtet seien, auf Zimmer, bei dem er um Verständnis für die schwierige Lage der mit politischen Strömungen kämpfenden Gemeinderäte warb.

Zimmer wollte kein Geld mehr zuschießen, solange er nicht die verlangte Haftungsübernahme in Händen hielt und setzte eine Frist von acht Tagen.¹⁶¹ Als diese verstrich, machte sich rasch Geldnot breit. Am 2. März 1928 ließ Bauleiter Eiler die Konzessionäre wissen, dass er am nächsten Tag 70 Arbeiter bezahlen müsse, aber kein Geld vorhanden sei, weil Zimmer auf rechtsverbindliche Gemeinderatsbeschlüsse warten wollte.¹⁶²

Am 8. März fand endlich im Beisein zweier Vertreter der Landesregierung die Iglert Gemeinderatssitzung statt. Die Gemeinderäte hoben den Beschluss vom 3. Feber auf und fügten sich mit einem neuen den Forderungen Zimmers. Das Verhältnis zwischen Bürgermeister Eichler und Zimmer dürfte sehr zerrüttet gewesen sein, denn bei der öffentlich angeschlagenen Kundmachung notierte der Bürgermeister, wer dagegen gestimmt hatte, nämlich neben zwei weiteren er selbst.¹⁶³ Der Beschluss zog einiges an Unannehmlichkeiten nach sich. Die Hypothekenanstalt sah sich in ihren Verfügungsrechten über die gepfändeten Aktien beschränkt und verlangte Aufklärung. Bürgermeister Eichler beruhigte die Bank, Zimmer werde lediglich die

¹⁵⁹ Adolf Zimmer an Bürgermeister Eichler, 21.2.1928. Ebd.

¹⁶⁰ Protokoll über die Sitzung der Konzessionäre der Seilbahn Igls-Patscherkofel, 24.2.1928. Ebd.

¹⁶¹ Adolf Zimmer an Gemeinde Igls, 24.2.1928. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1928/29), U Seilbahn.

¹⁶² Bauleiter Franz Eiler an Konzessionäre, 2.3.1928. Ebd.

¹⁶³ Kundmachung, angeschlagen an der Gemeindetafel am 9.3.1928. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1928/29), U Darlehensübereinkommen Zimmer. Ein wichtiger Beschluß der Gemeinde Igls. Zum Zwecke der Weiterfinanzierung der Patscherkofelbahn, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 20.3.1928, 9.

Stimmenmehrheit, „in der Verwaltung aller Angelegenheiten bei der Bilanzaufstellung und Gewinnverteilung“ übertragen, aber nicht die Aktien selbst.¹⁶⁴

Bei der Sitzung am 8. März waren von zwölf Gemeinderäten nur acht anwesend gewesen, von denen fünf für und drei gegen den Beschluss gestimmt hatten, den die Landesregierung in ihrer Sitzung am 26. April genehmigte. Gegen den Beschluss reichten aber Robert Nissl und andere Iglter Rekurs bei der Landesregierung ein. Besonders der Passus, die Vereinbarung sei jährlich kündbar, bringe die Gemeinde womöglich in ernste finanzielle Schwierigkeiten. Das sei richtig, konzidierte die Landesregierung in ihrem ansonsten abweisenden Bescheid, aber „unter den gegebenen Verhältnissen war die Übernahme der Haftung [...] der einzige Ausweg, um wenigstens über die augenblicklichen Schwierigkeiten, in denen sich das Unternehmen befindet, hinüber zu kommen“. Der Beschluss sei notwendig gewesen, „um größeres Unheil abzuwenden“.¹⁶⁵

Das Zerwürfnis zwischen Adolf Zimmer als Präsident und einzelnen Konzessionären ließ sich nicht mehr bereinigen. Hinzu gesellten sich weitere Probleme. Entgegen der mit der Waldinteressentenschaft getroffenen Vereinbarung vom Herbst 1926 hatte diese, aus Sicht der Konzessionäre, den Bahnbau nicht gefördert, sondern im Gegenteil behindert. Die Gemeinde wollte nun, dass einzelne Nutznießer der Waldinteressentenschaft zugunsten von Hotelbauten auf ihr Nutzungsrecht verzichteten. Zu den Nutzungsberechtigten zählte auch Adolf Zimmer, der in einer heftigen Stellungnahme reagierte.¹⁶⁶ Seine „Absicht durch das Werk des Bahnbaues der ganzen Gemeinde in materieller Hinsicht zu dienen und Einigkeit unter den Bewohnern bzw. der Gemeinde und der Waldinteressentenschaft zu schaffen, verwandelt sich nunmehr gerade in das Gegenteil und zwar in jeder Beziehung“. Er werde keinesfalls auf sein Nutzungsrecht verzichten und erwarte eine schnelle diesbezügliche Entscheidung. Er sei der

„Sache ohnehin schon überdrüssig, weil man mich ganz allein hängen lässt, mit der Arbeit und man mir auch die finanzielle Angelegenheit vollständig überlässt. Was ich damit getan habe, meine beiden Besitzungen zum Wohle der Iglter zu verpfänden, werden Sie wohl nicht ermaßen können.“¹⁶⁷

Zimmer, der schon länger kränklich war, zog sich langsam aus dem Arbeitsausschuss zurück, dessen Präsident er vorläufig aber noch blieb. Ende März teilte er Bürgermeister Eichler mit, „dass der Ihnen eingeräumte Credit vollkommen erschöpft ist und für einen höheren keine weiteren Garantien vorhanden sind“. Er habe Bauleiter Eiler angewiesen, „dass keine mehr, wie immer auch geartete Ausgaben, Anschaffungen, oder bauliche Änderungen, die Geld erfordern, ohne meine schriftliche Zustimmung gemacht werden dürfen“.¹⁶⁸ Im September 1928 konstituierte sich ein neuer Arbeitsausschuss, dem Zimmer formell als Präsident vorstand. Er

¹⁶⁴ Bürgermeister Eichler an Tirolische Hypothekenanstalt, 12.4.1928. StAI, Igl's Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igl's Patscherkofelbahn (1928/29), U Gem. Igl's.

¹⁶⁵ Amt der Tiroler Landesregierung an Bürgermeisteramt Igl's, Robert Nissl, Stadtmagistrat Schwaz, 26.4.1928. StAI, Igl's Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igl's Patscherkofelbahn (1928/29), U Darlehensübereinkommen Zimmer, Zl. VI 683/7. Patscherkofelbahn und Gemeinde Igl's. Der Rekurs Nißl und Genossen abgewiesen, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 7.5.1928, 6. Mit Schreiben vom 26.4.1928 genehmigte die Landesregierung auch den Beschluss über die Haftungsübernahme der Gemeinde Schwaz. Amt der Tiroler Landesregierung an Stadtmagistrat Schwaz, 26.4.1928. StAI, Igl's Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igl's Patscherkofelbahn (1928/29), U Lds. Reg., Zl. VI 1040/11.

¹⁶⁶ Die Stellungnahme, datiert mit 17.3.1928, trug Zimmer entweder bei einer Sitzung des Gemeinderates oder bei einer der Waldinteressentenschaft vor. Erst aus nachfolgenden Briefen Liermbergers ergibt sich dieser Kontext.

¹⁶⁷ Adolf Zimmer, Stellungnahme, 17.3.1928. StAI, Igl's Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igl's Patscherkofelbahn (1928/29), U Seilbahn.

¹⁶⁸ Adolf Zimmer an Bürgermeister Eichler, 23.3.1928. Ebd.

ließ den Arbeitsausschuss wissen, „dass mir für alle von diesen gefassten Beschlüsse die Sanktion in meiner Eigenschaft als Präsident noch vorbehalten bleibt“.¹⁶⁹

Die Situation änderte sich, als der neue Arbeitsausschuss den Schwazer Bürgermeister Josef Huber als Präsidenten bestellte. Über seinen Rechtsanwalt kündigte daraufhin Zimmer das Darlehen in Höhe von 650.000 S und verlangte die Rückzahlung binnen eines Jahres. In einem weiteren Schreiben präzisierte der Rechtsanwalt, dass Zimmer bis 1. Dezember des Jahres 180.000 wolle. In noch einem, ebenfalls mit 30. Oktober 1928, datierten Schreiben, lehnte Zimmer die Verantwortung für alle weiteren Geschehnisse bei der Bahn ab, „nachdem man ihm das Präsidium abgenommen und ihn aus dem Arbeitsausschuss der Patscherkofelbahn ausgeschieden“ habe.¹⁷⁰ Da die Rate von 180.000 nicht fristgerecht einlangte, mahnte Zimmers Rechtsanwalt Lehndorff im März 1929 die Gemeinde und drohte bei Nichtbezahlung mit einer Klage.¹⁷¹

Ganz konnte sich Adolf Zimmer aus den Angelegenheiten der Patscherkofelbahn nicht zurückziehen, da er Konzessionär war und weiterhin blieb.

3.2 Sanierung durch das Land Tirol 1928–1930

Die Bemühungen des Landes Tirol und der Tiroler Landesregierung (alle Landesräte gehörten der Tiroler Volkspartei an), ein finanzielles und politisches Debakel der beiden Gemeinden Schwaz und Igls zu vermeiden oder wenigstens abzumildern, setzten im Frühjahr 1928 ein und endeten mit der Übernahme der Bahn durch die landeseigene Landeslagerhaus GmbH im Sommer 1930.

3.2.1 Sanierungsaktion des Landes 1928

Eine Ende März 1928 erstellte Rohbilanz über die Baukosten offenbarte das ganze Desaster. Bisher hatte der Bau 3,1 Millionen S verschlungen, denen als Deckung Aktienzeichnungen in Höhe von rund 1,5 Millionen, die Zimmerschen Darlehen über rund 590.000 und ein kleines Darlehen der Gemeinde Igls mit 9.000 gegenüberstanden. Die Firma Bleichert habe 300.000 gestundet, was hieß, dass möglichst schnell weitere rund 700.000 S aufzubringen waren.¹⁷²

Größter Gläubiger der Bahn war die Leipziger Firma Bleichert, die ihre noch offenen 300.000 S vorläufig stundete. Aber viele weitere Firmen warteten auf die Bezahlung ihrer Leistungen, mahnten, ließen sich verträsten und klagten schließlich. Anfang März 1928 fand in Igls eine schiedsgerichtliche Verhandlung über die Ansprüche der Linzer Baufirma Schratz & Sohn statt. Die Firma war schon während des Baus immer tiefer in die Verschuldung gerutscht und stand deswegen kurz vor dem Konkurs. Ihre Rechtsanwälte der Kanzlei Franz Heller und Anton Cornet wandten sich im August 1928 an Arthur Lehndorff, Rechtsanwalt der Gemeinde Igls. Ihr Mandat habe vorgespochen, seine Situation sei unhaltbar, er wisse „nicht mehr ein noch aus“, der Kredit bei seiner Hausbank sei voll ausgeschöpft, sein ganzes Vermögen liege im Bau der Patscherkofelbahn.¹⁷³

Im Falle der offenen Rechnung der Innsbrucker Möbeltischlerei Brüll schrieb Rechtsanwalt Lehndorff an seine Mandantin, die Gemeinde Igls, er habe der Tischlerei mitgeteilt

¹⁶⁹ Adolf Zimmer an Gemeindeamt Igls, 19.9.1928. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1928/29).

¹⁷⁰ Drei Briefe von Rechtsanwalt (RA) Arthur Lehndorff an die Gemeinde Igls, alle datiert 30.10.1928. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1928/29).

¹⁷¹ RA Lehndorff an Gemeinde Igls, 21.3.1929. Ebd.

¹⁷² Voranschlag Baukosten aufgrund bücherlicher Rohbilanz 31.3.1928, 7.4.1928. TLA, Handakten LR Franz Trageil (1928–34), Karton 2, Mp. Patscherkofelbahn.

¹⁷³ RA Franz Heller/Anton Cornet an RA Lehndorff, 24.8.1928. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1928/29).

„dass sämtliche Gläubiger, ausser jenen, mit welchem wegen der strittigen Höhe selbst eine streitige Austragung erfolgen müsse, zuwarten und zwar mit grösseren Beträgen zuwarten und dass, wenn seine Mandantin den Betrag einklagen würde, diese Sache dann eben strittig ausgetragen werden würde, wodurch seine Partei voraussichtlich später zu einem Geld komme.“¹⁷⁴

Es würde hier zu weit führen, die Prozesse aller Gläubiger im Einzelnen zu präsentieren, allein die Taktik des Rechtsanwaltes der Gemeinde Igls, Arthur Lehndorff, sei kurz skizziert. Bei allen Klagen, die bei ihm einliefen, bestritt er die Höhe der Forderung und ließ es auf eine mündliche Streitverhandlung ankommen, die zumeist erst Monate danach stattfand. Dies verschaffte ihm Zeit, während der er versuchte, die Lieferanten, die zumeist selbst unter Druck standen und in wirtschaftliche Probleme gerieten, zu einem Nachlass, einer längerfristigen Stundung oder dem Tausch der Schulden gegen Aktien zu bewegen.¹⁷⁵

Für die Landesregierung, die nicht tatenlos zusehen konnte, wie Gemeinden in die Pleite schlitterten und ein Prestigeobjekt wie die Patscherkofelbahn ebenso, übernahm Landeshauptmannstellvertreter Franz Tragseil, Mitglied der Tiroler Volkspartei, ehemaliger Gemeinde- und Stadtrat in Innsbruck, die Sanierungsbemühungen. Als erstes versuchte Tragseil, die Stadt Innsbruck doch noch zu einer Beteiligung zu überreden. Er schlug dem Schwazer Bürgermeister Huber vor, Adolf Zimmer möge als Vertreter aller Konzessionäre an den Innsbrucker Bürgermeister Anton Eder herantreten. Ein gemeinsames Vorgehen sei wichtig, beschwor er Huber, weil sich die Stadt Innsbruck zurückhalte, „wenn sie wahrnimmt, dass unter den Konzessionären selbst nicht volle Einigung herrscht“.¹⁷⁶ Am nächsten Tag informierte er Adolf Zimmer von dem Vorhaben und beschwor auch ihn auf eine gemeinsame Linie und einiges Vorgehen der Konzessionäre ein.¹⁷⁷

Am 2. Mai 1928 trafen sich im Innsbrucker Rathaus Mitglieder des Nordkettenbahnausschusses mit Vertretern der Patscherkofelbahn. Obmann Walter Pembaur leitete die Sitzung ein und meinte, eine Aussprache über beide Bahnen berührende Fragen sei wünschenswert, darunter Werbung oder Abstimmung der Tarifpolitik. Ein Vertreter der Patscherkofelbahn schloss sofort mit der Forderung an, zuerst möge sich die Stadt Innsbruck finanziell beteiligen. Pockstaller untertrieb, als er das finanzielle Dilemma mit „bereits bekannten, bis zu einem gewissen Grade tatsächlich gegebenen schwierigen finanziellen Situation der Bahn“ umschrieb. Innsbruck müsse doch an dem „Gedeihen der Bahn in aller erster Linie interessiert sein“, weshalb sich die Stadt doch mit etwa einer Million beteiligen möge, wofür sie auch Einfluss in der Verwaltung und Leitung der Bahn erhalte. Dringend brauche die Bahn derzeit zwischen 200.000 und 300.000 S. Beteilige sich die Stadt, könne zum einen auf unangenehme Verhandlungen mit Lieferanten, zum anderen der teure Zinsendienst vermieden werden. Die eine Million genüge auch, um endlich die Aktiengesellschaft gründen zu können. Auf Nachfrage, wie es mit den an Zimmer übergegangenen Stimmrechten aussehe, meinte Pockstaller, dieses sei nicht so umfassend gewährt worden, wie es die Tagespresse darstelle. Sollte sich Innsbruck mit einer größeren Summe beteiligen, „könnte Kommerzialrat Zimmer ohne weiteres ausgeschaltet werden und hätten die Gemeinden dann vollkommen freies Stimmrecht“, womit er die Rückzahlung des Darlehens meinte. Pembaur fasste die Möglichkeiten zusammen, wonach erstens bei einer Beteiligung von einer Million eine Aktiengesellschaft ohne Einfluss von Einzelpersonen gegründet werden könnte. Zweitens könne die Stadt Geld für die letzten auszuführenden Arbeiten und die Forderungen Zimmers zuschießen. Oder drittens könne die Stadt

¹⁷⁴ RA Arthur Lehndorff an Gemeinde Igls, 28.8.1928. Ebd.

¹⁷⁵ Alle Unterlagen in Ebd.

¹⁷⁶ LR Franz Tragseil an Bürgermeister Huber, 18.4.1928. TLA, Handakten LR Franz Tragseil (1928–34), Karton 2, Mp. Patscherkofelbahn.

¹⁷⁷ LR Franz Tragseil an Adolf Zimmer, 19.4.1928. Ebd.

die dringend benötigten 200.000 geben. Die Stadt könne nicht daran interessiert sein, eine Persönlichkeit, die so viel für den Bahnbau geleistet habe, auszuschalten, andererseits sei die Abhängigkeit von ausländischen Banken, bei denen Zimmer verschuldet war, bei einer Sanierung hinderlich. Er schlug vor, die Konzessionäre sollten eine Liste offener Forderungen erstellen und ihre Vorschläge zusammenfassen, die Stadt werde die ihren formulieren. Der Iglser Lieremberger bat um eine so hohe Beteiligung, dass alle Finanzierungsfragen gelöst werden könnten. Noch lebe Zimmer, aber sein Rechtsnachfolger könnte „die Situation unter Umständen in ausgiebigster Weise ausnützen“, weshalb sich die Bahn aus der Geiselschaft Zimmers befreien müsse.¹⁷⁸

Inzwischen drängte die Landesregierung die beiden Gemeinden Igls und Schwaz, einen weiteren Kredit über 500.000 S aufzunehmen. In einer vertraulichen Sitzung am 24. Mai 1928 beschloss der Tiroler Landtag, dafür zu bestimmten Bedingungen die Zinsgarantie zu übernehmen. Zur Tilgung dieses Darlehens seien von den Gewinnen der Bahn jährlich 150.000 zu entnehmen. Dem müssten Adolf Zimmer und die Firma Bleichert zustimmen, weiters müssten die beiden Gemeinden Haftungserklärungen abgeben.¹⁷⁹ Das ermöglichte es dem Innsbrucker Finanzausschuss, in seiner Sitzung am 30. Mai 1928 eine Beteiligung an der Patscherkofelbahn abzulehnen.¹⁸⁰

Als Klagen von Grisseemann und Hinteregger bei Bürgermeister Huber persönlich eintrafen,¹⁸¹ bat er im Juni 1928 Tragseil um Hilfe. Er solle die Firmen überreden, ihre Klagen zurückzuziehen. Wenn ihm dies gelinge, „werde ich alles tun, was mir möglich ist und insbesondere auch den wirklich schweren Canossagang zum blauen und roten Bürgermeister¹⁸² von Innsbruck machen“. ¹⁸³ Tragseil hielt in einem Aktenvermerk fest, dass Johann Pockstaller von der Treuhand GmbH eine Übersicht aller noch offenen Rechnungen erstellen solle. Nach Meinung Tragseils sollten die Konzessionäre das fehlende Kapital selbst aufbringen, Zimmer sollte statt auf einer Rückzahlung der Darlehen zu bestehen, Aktien akzeptieren. Das EW-Vomperbach habe einen Wert zwischen 1,7 und 2 Millionen, könnte also durchaus mit einem Darlehen von 300.000 belastet werden.¹⁸⁴ Die Liste offener Rechnungen, mit Stichtag 9. Juli 1928, ergab, dass die Bahn 85 Firmen Geld in der Höhe von knapp 454.000 S schuldete.¹⁸⁵

Für den 8. August 1928 berief Tragseil alle Konzessionäre zu einer Sitzung ins Landhaus. Ziel war, genau zu spezifizieren, wie viel Geld in nächster Zeit notwendig war, wie das noch benötigte Aktienkapital beschafft werden konnte und einen Rechnungsprüfer zu beauftragen. Die Bahn benötigte möglichst schnell 750.000 S, darunter die Ende des Jahres fällige Rate von 100.000 an die Firma Bleichert, 50.000 für das EW-Vomperbach für gelieferten Strom und 120.000 für Grundstücksankäufe. Bis 10. August müssten 40.000 an Gläubiger gehen, ansonsten diese klagten, bis 1. September seien weitere 60.000 für die dringlichsten Zahlungen notwendig. Bis dato seien vier Klagen über zusammen 772.260 S eingelangt, darunter von der Firma Schratz & Co über 270.000, der Firma Bleichert über 300.000 und der Firma Grisseemann & Walch über 200.000. Die Stadt Schwaz bot an, weitere Aktien um 300.000 zu zeichnen, die

¹⁷⁸ Protokoll über die am 2. Mai 1928 stattgefundene Besprechung zwischen Vertretern des Nordkettenbahnausschusses und des Patscherkofelbahnunternehmens. StAI, Ausschussprotokolle 1928.

¹⁷⁹ Amt der Tiroler Landesregierung an Bürgermeisteramt Igls, 31.5.1928. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1928/29), U Lds. Reg., Zl. VII 220/1.

¹⁸⁰ Sitzung des Finanzausschusses, 30.5.1928. StAI, Ausschussprotokolle 1928.

¹⁸¹ Über die Klage berichteten die *Innsbrucker Nachrichten* unter dem Titel Eine Klage gegen die Patscherkofelbahn am 28.6.1928, 9 f.

¹⁸² Bürgermeister Anton Eder gehörte der Großdeutschen Partei an, deren Parteifarbe blau war; Vizebürgermeister war Hans Untermüller von der Sozialdemokratischen Arbeiterpartei mit roter Parteifarbe.

¹⁸³ Bürgermeister Josef Huber an Landesrat Franz Tragseil, 21.6.1928. TLA, Handakten LR Franz Tragseil (1928–34), Karton 2, Mp. Patscherkofelbahn.

¹⁸⁴ Franz Tragseil, Promemoria, 6.7.1928. Ebd.

¹⁸⁵ Offene Rechnungen Seilschwebbahn Igls-Patscherkofel zum 9.7.1928. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1928/29), U Gem. Igls.

Gemeinde Igls sicherte weitere 150.000 zu, wenn es ihr gelinge, ein Darlehen aufzunehmen. Immer noch waren aber mindestens 1,1 Millionen offen, denn die Baukosten waren mittlerweile auf geschätzte 3,4 Millionen gestiegen. Alle Konzessionäre baten darum, Land und Stadt Innsbruck sollten sich mit je 300.000 an der Bahn beteiligen.¹⁸⁶

Das Amt der Tiroler Landesregierung bat die Gemeinden Schwaz und Igls die besprochenen Darlehen aufzunehmen, während sich das Land um weitere Aktienzeichner bemühe.¹⁸⁷ Der Gemeinderat der Stadt Schwaz tagte Anfang September 1928, sicherte zu, das EW-Vomperbach werde um 300.000 S Aktien zeichnen und inzwischen 80.000 für dringende Zahlungen übernehmen. Die Stadt Schwaz sei aber nun am „Rande ihrer Leistungsfähigkeit“.¹⁸⁸ Der Gemeinderat von Igls lehnte am 12. September 1928 jeden weiteren Zuschuss an die Bahn ab.¹⁸⁹

Inzwischen prüfte der bei dieser Sitzung bestellte Rechnungsprüfer Franz Windisch, Genossenschaftsoberinspektor in Innsbruck, die Bücher der Bahn. Die bisher angefallenen Baukosten bezifferte er mit 3.298.576,85 S. Für künftige Aktien waren 1.595.492,43 eingelangt, die offenen Schulden überstiegen mit 1.644.392,33 die Aktiva. An Betriebseinnahmen waren bis zur Prüfung nur 58.661,53 angefallen. Größter Gläubiger war Adolf Zimmer mit insgesamt 891.548,78 plus 100.000 für Aktien, wovon er allein 528.496,93 für den Bau selbst vorgestreckt hatte.

Die anderen Gläubiger waren Baufirmen, deren Rechnungen Bauleiter Ing. Eiler teils nicht anerkannt hatte, weshalb der strittige Betrag vor Gericht zu klären war. Die Firma Schratz & Co etwa berechnete für ihre Arbeiten knapp 412.000 S, wovon Eiler nur rund 246.000 anerkannte. Die Firma Bleichert hatte um die pauschalierte Summe von 1,032 Millionen gearbeitet, wovon noch rund 300.000 offen waren. Da die Bahn nicht zum vereinbarten Termin fertiggestellt worden war, versuchten die Konzessionäre mit Gegenklagen und Verhandlungen die Summe zu verringern. Die Firmen Grissemann & Walch und Hinteregger verrechneten insgesamt 760.000, wovon noch 150.000 offen waren. Die restlichen Bauschulden von knapp 270.000 verteilten sich auf insgesamt 34 Gläubiger und eine nicht genannte Zahl von kleineren Lieferanten.

Windisch verteilte die Kosten auf die einzelnen Posten des Baus, was es erlaubt, diese für Teilbereiche mit dem Ende März 1927 gelegten Kostenvoranschlag¹⁹⁰ zu vergleichen und massive Überschreitungen bzw. Fehlberechnungen festzustellen.

Tab. 2 Vergleich Kostenvoranschlag März 1927 mit Rechnungsprüfung August 1928

	März 1927	August 1928
Grundeinlösung	30.000	138.576,82
Maschinen	206.000	770.483,32
Schutz fremder Leitungsanlagen/Tunnel	33.000	61.950,84
Hochbauten (Berg-, Zwischen-, Talstation)	400.000	1.449.745,91

Zu den errechneten Bauschulden kämen noch weitere hinzu, etwa Zinszahlungen für zu spät bezahlte Rechnungen, Prozesskosten, Entschädigungen für die Gemeinden Patsch und Igls, ein Verbindungsweg nach Heiligwasser oder eine Rodelbahn, Schiabfahrten und Ausgaben für

¹⁸⁶ Protokoll betreffend die Sitzung am 8. August 1928 in Angelegenheit der Patscherkofelbahn-Sanierungsaktion. TLA, Handakten LR Franz Tragseil (1928–34), Karton 2, Mp. Patscherkofelbahn.

¹⁸⁷ Amt der Tiroler Landesregierung an Bürgermeisteramt Schwaz und Igls, 8.8.1928. Ebd., Zl. 1571/1.

¹⁸⁸ Magistrat Schwaz an Amt der Tiroler Landesregierung, 7.9.1928. Ebd.

¹⁸⁹ Handschriftliches Ergebnisprotokoll der Gemeinderatssitzung von Igls, 12.9.1928. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn Gemeindebeschlüsse.

¹⁹⁰ Adolf Zimmer/Johannes Wolf, Kosten-Voranschlag, 26.3.1927. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Drahtseil-Schwebbahn Patscherkofel Generelles Projekt.

Werbung. Die geschätzte Summe von 270.000 verteuere die Baukosten auf 3.570.576,85 S, verlören die Konzessionäre alle anstehenden Prozesse sogar auf 3.753.517,15.

Die Bahn könne täglich bis zu 700 Personen befördern, am meisten Menschen, nämlich 526 benützten sie am 24. Juni 1928. Seit der Eröffnung der Nordkettenbahn im Juli 1928 sei die Frequenz stark gesunken. Vom Tag der Eröffnung im April bis inklusive 5. August fuhren nur 18.259 Personen, was einer Tagesfrequenz von rund 160 entspreche. Schuld an der mangelnden Rentabilität trage nicht nur die Nordkettenbahn, die viel leichter zu erreichen sei, sondern die fehlende Werbung, für die viel mehr Geld vorzusehen sei.¹⁹¹ Die Frequenz besserte sich bis Jahresende entgegen aller Hoffnungen nicht. An den 259 Betriebstagen des Jahres 1928 beförderte die Bahn insgesamt 29.554 Personen auf den Berg und 25.786 talwärts, also im Durchschnitt täglich knapp 213 Personen.¹⁹² Von den optimistischen Rentabilitätsberechnungen waren diese Zahlen weit entfernt, und der Schuldenberg ließ sich damit nicht verkleinern.

Die enormen Baukosten hätten sich, so Windisch, um mindestens 800.000 verringern lassen, läge die Talstation bei der Römerstraße und führen die Fahrgäste mit einem Autobus oder dem eigenen Auto bis dorthin.

Als Lösung schlug Windisch vor, das Aktienkapital von derzeit knapp 1,5 auf 2,5 Millionen S zu erhöhen, für die restlichen Schulden ein Hypothekendarlehen aufzunehmen und für die kommende Wintersaison eine Werbekampagne zu starten. Windisch appellierte an Stadt und Land, sich an der Bahn zu beteiligen, denn die Konzessionäre seien

„nun am Ende ihrer Kraft angelangt und ist es nun sicher nicht unbillig zu verlangen, dass auch Land und Stadt das ihre dazu beitragen, um dieses für den Fremdenverkehr so wichtige Unternehmen, woraus ja in erster Linie die Stadt Innsbruck grossen Nutzen zieht und das dem Lande Tirol nur zur Ehre und auch zum Nutzen gereicht, zu fördern“.¹⁹³

Für Mitte September 1928 rief Tragseil zu einer weiteren Sitzung ins Landhaus, bei der die Rechnungsprüfung von Windisch und die weitere Finanzierung Thema waren. Statt Adolf Zimmer war sein Sekretär anwesend, der die massive Baukostenüberschreitung rechtfertigte. Bleichert habe versichert, die Bahn werde durch die Verlängerung nahe ans Ortszentrum nicht teurer, außerdem hätten Zinsen, Verwaltungsspesen und einzelne Teilbauten wie das Hotel, die Hilfsbahn oder der Tunnel mehr erfordert. Die Anwesenden bestimmten einen neuen Arbeitsausschuss, dem Adolf Zimmer, Otto Liermberger, Johann Pockstaller und Josef Huber angehörten.¹⁹⁴

In einer vertraulichen Sitzung am 18. September beschloss die Landesregierung, für Kosten der Gemeinde Igls und Schwaz die Garantie für Zinsen und Annuitäten von einer Million zu übernehmen, vorausgesetzt, mit diesem Betrag könnten alle Lieferanten und Gläubiger bedient werden, das vorgesehene Aktienkapital werde auf zwei Millionen erhöht und die beiden Gemeinden hafteten.¹⁹⁵

Das Land hoffte aber immer noch, die Stadt Innsbruck werde sich mit einem nennenswerten Betrag beteiligen und fasste die Ergebnisse der Rechnungsprüfung zusammen. Die Schuld an der Baukostenüberschreitung trage das Bundesministerium für Handel und Verkehr,

¹⁹¹ Karl Windisch, Bericht über die Gebahrung (sic) der Patscherkofelbahn AG. i. G. bis zum 31. Juli 1928, o. D. (August 1928). StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1928/29).

¹⁹² Betriebsjahr 1928, Statistik für öffentliche Seilschwebbahnen, Tafel 3 Leistungen der Fahrbetriebsmittel und Verkehr, Unfälle, o. D. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, lose.

¹⁹³ Karl Windisch, Bericht über die Gebahrung (sic) der Patscherkofelbahn AG. i. G. bis zum 31. Juli 1928, o. D. (August 1928). StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1928/29).

¹⁹⁴ Protokoll der Sitzung betreffend Patscherkofelbahn, 14.9.1928. TLA, Handakten LR Franz Tragseil (1928–34), Karton 2, Patscherkofelbahn.

¹⁹⁵ Vertrauliche Sitzung der Landesregierung, 18.9.1928. Ebd.

das den Ausbau der Berg- und Talstation verlangt habe.¹⁹⁶ Das Land erwähnte nicht, dass die vom Bundesministerium geforderten Änderungen baurechtlichen und sicherheitstechnischen Vorschriften geschuldet waren,¹⁹⁷ brauchte aber einen Verantwortlichen, der möglichst nicht aus dem Land kam. Die Landesregierung habe am 18. September die Garantie für Zinsen und Annuitäten für eine Million übernommen, nun möge sich die Stadt mit 500.000 anschließen.¹⁹⁸ Bürgermeister Anton Eder teilte Landesrat Tragseil Ende November 1928 mit, die Stadt könne sich angesichts „der gegenwärtig noch völlig ungeklärten rechtlichen und finanziellen Lage“ nicht an der Patscherkofelbahn beteiligen.¹⁹⁹

Da die Sanierung nicht in Gang kam und die Bahn dringend und schnell Geld brauchte, nahmen Adolf Zimmer, Johann Pockstaller und Josef Huber bei der in München angesiedelten Darmstädter Nationalbank KG im Juni 1928 ein Darlehen auf und unterschrieben einen Wechsel über 50.000 Mark. Huber schrieb im September 1928 in einem Bittbrief an die Bank, er habe damals darauf hingewiesen, „dass ich kein Hochstapler sei und dass die Unterfertigung des Wechsels durch meine Person gegenstandslos wäre, nachdem ich niemals in der Lage sei, auch nur den zehnten Teil der Wechselsumme, geschweige denn den ganzen Betrag zu bezahlen“. Aber die Bank sei „ausserordentlich entgegenkommend“ und das Geld nötig gewesen, weshalb er doch unterschrieben habe. Da Verhandlungen über einen Kredit über eine Million stockten, rücke die Frist, zu welcher der Wechsel fällig werde, näher. Huber appellierte an die Bank, ihm entgegnend zu kommen:

„Sie können gegen mich wechselrechtlich vorgehen, Sie können mich auch zugrunde richten, gewiss, deswegen werden Sie aber noch keine Befriedigung Ihrer Forderungen erreichen. Das eine werden Sie damit sicher erreichen, dass der in Schwaz heute noch einflussreiche Mensch für die Patscherkofelbahn unmöglich gemacht und die Sanierung des ganzen Unternehmens vielleicht dadurch vereitelt wird.“²⁰⁰

Diesen Brief leitete Huber in Abschrift an Franz Tragseil weiter und bat um politische Intervention. Die Landesregierung intervenierte und ersuchte die Bank zu warten. Die Bank ihrerseits wies darauf hin, Zimmer und Pockstaller hätten die Einlösung des Wechsels zugesichert.²⁰¹ Zimmer versuchte ebenfalls, die Wechselfälligkeit zu verlängern, und zahlte der Darmstädter Mitte September 25.000 S. Auf Huber entfielen also 20.000 S, die er zahlen müsse, teilte ihm die Bank Ende Oktober mit, und riet, sich mit Zimmer zu einigen.²⁰² Dieser hatte inzwischen nicht nur die Vereinbarung mit Schwaz und Igls gekündigt (siehe 3.1), woran vermutlich die Geschichte mit dem Wechsel schuld war, sondern wollte auch den Wechsel einklagen.²⁰³

Der Schwazer Bürgermeister Huber versuchte weiterhin, Darlehen zu günstigen Bedingungen zu erreichen, und wandte sich an die Tiroler Landesbank, übermittelte ihr ein geschöntes und optimistisches Exposé über die Patscherkofelbahn und bat um 1 Million S. Die Bank lehnte unter Hinweis auf die Marktlage ab, aus Hubers Brief gehe zudem nicht hervor, wem der Kredit gewährt werden sollte, dem Unternehmen Patscherkofelbahn, der Gemeinde Igls oder

¹⁹⁶ Amt der Tiroler Landesregierung an Bürgermeister Anton Eder, 26.9.1928. Ebd.

¹⁹⁷ Siehe die diesbezüglichen Schreiben des Bundesministeriums für Handel und Verkehr an die Konzessionswerber. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Div. 1, Mp. Ministerium.

¹⁹⁸ Amt der Tiroler Landesregierung an Bürgermeister Anton Eder, 26.9.1928. TLA, Handakten LR Franz Tragseil (1928–34), Karton 2, Mp. Patscherkofelbahn.

¹⁹⁹ Sitzung der Innsbrucker Finanzsektion, 9.11.1928. StAI, Ausschussprotokolle 1928; Bürgermeister Anton Eder an Landesrat Franz Tragseil, 9.11.1928. Ebd.

²⁰⁰ RA Josef Huber an Darmstädter Nationalbank KG München, 26.9.1928. Ebd.

²⁰¹ RA Josef Huber an Franz Tragseil, 26.9.1928; LR Tragseil an Darmstädter Nationalbank KG, 29.9.1928; Darmstädter Nationalbank KG an LR Tragseil, 1.10.1928. Ebd.

²⁰² Darmstädter Nationalbank KG an Franz Tragseil, beiliegend in Kopie ein Brief an Josef Huber, 27.10.1928. Ebd.

²⁰³ Magistrat Schwaz an Landesrat Tragseil, 2.11.1928. Ebd.

der Stadt Schwaz. Außerdem dürften Kreditgebern die Bedingungen, zu denen das Land bereit sei, eine Garantie zu übernehmen, nicht gefallen. Nötig sei eine bedingungslose Garantie.²⁰⁴

Die nahezu aussichtslose Lage schilderte Bürgermeister Huber der Landesregierung in einem sechsseitigen Brief, aus dem unter anderem hervorgeht, dass der Landtag in der vertraulichen Sitzung am 18. September davon ausgegangen war, alle Gläubiger, v. a. Adolf Zimmer und die Firma Bleichert, gewährten einen Nachlass von 40 %. Bei einer Sitzung im Bundeskanzleramt sei ihm versprochen worden, die Aktiengesellschaft werde genehmigt, sobald ein Mindestbetrag von 2 Millionen S gesichert sei und für die restlichen 1,5 Millionen Kreditzusagen eines seriösen Geldinstitutes vorlägen. Über diese 1,5 Millionen wollte er eine Garantie des Landes, was der Landtag leider abgelehnt habe. Keiner der Gläubiger sei zu einem Nachlass bereit gewesen, besonders Zimmer nicht. Er habe vergeblich versucht, die restlichen 500.000 aufzubringen, sei aber gescheitert, da ein Geldgeber, dessen Namen er nicht nannte, dafür eine Haftung des Landes wollte. Eine solche werde es nicht geben, habe ihm die Landesregierung bedeutet. Als Konsequenz daraus müsse er seine Bemühungen als gescheitert betrachten und „für alle weiteren Folgen persönlich die Verantwortung nunmehr ablehnen“.

Die Patscherkofelbahn stehe vor einem Desaster, weil in den kommenden Wochen hohe Zahlungen anstünden: am 1. Dezember 180.000 S an Zimmer, am 15. Dezember ein Wechsel der Darmstädter Nationalbank KG über 38.000 Mark, am 31. Dezember 100.000 S an Bleichert, am 2. Jänner 20.000 S an die Firma Grisseemann. Nebenbei verlange der Hotel- und Gastbetrieb noch umfangreiche Investitionen, wofür schnell Aufträge zu vergeben seien. Huber bat die Landesregierung, mit Zimmer wegen einer gütlichen Einigung zu verhandeln und eine Haftungsübernahme zu überlegen.²⁰⁵

Am 21. Dezember 1928 forderten auch noch die Personalvertreter der Patscherkofelbahn die ausstehenden Gehälter ein, und zwar inklusive der in der Sommersaison geleisteten Überstunden.²⁰⁶ Eine Reaktion der Konzessionäre hat sich nicht erhalten.

Das Jahr 1928 verging ohne grundlegende Sanierung der Patscherkofelbahn. Im Gegenteil: Die Bilanz zeigte mit Jahresende den gleichen Schuldenstand wie ein halbes Jahr zuvor, und zwar immer noch eine Summe über 1,5 Millionen S.²⁰⁷ Das Land wollte zwar sanieren und Landesrat Tragseil bemühte sich in mehreren Sitzungen mit allen Beteiligten, einen Kompromiss zu erarbeiten. Aber das Land wollte sich nicht finanziell belasten, so dass alle Bemühungen Tragseils letztlich verpufften.

Exkurs: Das Berghotel 1928/29

In dem Bemühen die Bahn möglichst schnell in Betrieb gehen zu lassen, um endlich Einnahmen zu erzielen und vor der Konkurrentin Nordkettenbahn Gäste anzuziehen, war die Eröffnung im April 1928 erfolgt. Und dies, obwohl nicht alle Baustellen fertig waren und vor allem das Berghotel noch dringender Investitionen bedurfte.

Vater und Sohn Pschorr, Georg Pschorr sen. und jun., pachteten die Gastbetriebe in der Tal- und Bergstation, der Junior auch noch den Hotelbetrieb. Den Pachtvertrag dafür unterzeichnete er schon im Dezember 1927, als Pacht war ein bestimmter Prozentsatz der Einnahmen an die Patscherkofelbahn abzuführen.

Die beiden Pschorr, die bis dahin ein Gasthaus im Bezirk Reutte betrieben hatten, gingen nach eigener Aussage in Vorleistung, kauften Hotelwäsche, Geschirr und ähnliche Sachen, die für einen Hotel- und Gastbetrieb dieser Größenordnung notwendig waren. Als Bedingung für

²⁰⁴ Magistrat Schwaz an Landesbank Innsbruck, 22.10.1928. Ebd.

²⁰⁵ Bürgermeister Huber an Tiroler Landesregierung, 23.11.1928. Ebd.

²⁰⁶ Vertrauensmann der Angestellten (Name unleserlich) und Christliche Gewerkschaft Tirols an Arbeitsausschuss (= Konzessionäre), in Kopie an Landesrat Tragseil, 21.12.1928. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1928/29).

²⁰⁷ Bilanz-Entwurf per 31.12.1928, Verlust- und Gewinnrechnung für die Zeit vom 4.4. bis 31.12.1928. Ebd.

den Pachtvertrag zeichneten die beiden Aktien im Wert von 70.000 S, die aber die Kautions von 20.000 enthielt. Ende Oktober 1928, nach einer enttäuschenden Saison, baten die Pschorrs um die Rückzahlung der Aktienzeichnung, weil sie wegen der Anschaffungen verschuldet waren und Wechsel bald fällig würden. Bei Übernahme der Pachtobjekte seien diese noch nicht fertig gestellt gewesen – in den Gasträumen des Berghotels fehlten die Holzböden, in den Zimmern Möbel, der Herd war noch nicht geliefert und montiert –, der Betrieb sei nur provisorisch möglich gewesen. Wegen der geringen Fahrgastzahlen der Bahn seien die Geschäfte schlecht gelaufen. Mit ihrem Verhalten „während Ihres schwersten Existenzkampfes“ hätten sie bewiesen, dass sie „auch unter Einbusse eigener Mittel“ gewillt seien, „gemeinsam die Krise zu bestehen um später Erfolge zu erringen“.²⁰⁸

Im April 1929 berichteten die Pschorrs über die Wintersaison 1928/29. Wegen finanzieller Probleme habe die Patscherkofelbahn die versprochenen Arbeiten erst im Dezember 1928 begonnen, die, als die ersten Gäste Mitte Dezember eintrafen, noch andauerten. Einige hätten sich über die „dauernden Unruhen, welche durch die Schreinerarbeiten – die bis 30. Dez. dauerten – verursacht“ beschwert. Viele andere hätten die „Vorspiegelung eines gut eingerichteten Hauses in den Reklame-Anzeigen“ bemängelt, die aber nach den Versprechungen der Konzessionäre verfasst worden seien. Im Jänner/Feber 1929, als für 14 Tage ein vom Münchner Bergverlag organisierter Skikurs aus Deutschland im Hotel wohnte, sei das Wasserrohr vom Reservoir zum Hotel gebrochen. Das Auffinden der Bruchstelle habe eine Woche gedauert, notwendige Reinigungsarbeiten im Hotel seien unterblieben, die WC-Spülung habe nicht funktioniert. Teilnehmer hätten an den Veranstalter Bergverlag telegraphiert: „Unhaltbare Hotelzustände, wenn nicht sofort Abhilfe, Abreise sämtlicher Teilnehmer.“ Mitarbeiter des Bergverlags hätten daraufhin das Hotel inspiziert und festgestellt, dass die Realität mit der Werbung nicht übereinstimme, und beschlossen, keine Kurse mehr zu vermitteln. Sowohl die Berg- als auch die Talstation bilanzierten passiv.

Die beiden Pschorr baten um dringende Fertigstellung des Hotels. Von den zahlreichen noch zu erledigenden Arbeiten seien nur folgende erwähnt. In den Zimmern fehlten Nachtschlampen, die im Winter eingebauten Heizkörper seien zu streichen, der Fußboden und die Wände seien beim Einbau der Heizkörper beschädigt worden, Fenster und Türen schlössen schlecht, einige Möbel fehlten noch. Eine Tür müsse den Speisesaal von der Hotelhalle trennen, da „es durch die undichten Fenster an der Rückseite des Hauses sehr zieht“. Die Hotelhalle sei teils noch im Rohbau, eine Wand müsse verputzt und vertäfelt, ein losgerissener Heizkörper befestigt werden, alle Fenster seien undicht, Vorhänge fehlten. Im (einzigen) Badezimmer fehlten ein Toilettentisch, Milchglasfenster, Spiegel, Seifen- und Handtuchhalter, die Tür schließe nicht. Die Außenfassade des Hotels gehöre verputzt, „da durch die dünnen u. grobkörnigen Betonmauern der Wind bis in die Lokale zu spüren ist. Im Winter ist ein Einfrieren der Zentralheizung zu befürchten. Vertäfelung des Holztraktes des Berghotels.“ Es brauche eine Kühlanlage, weil wegen der Wetterverhältnisse „der Umsatz fast täglich variiert u. die Waren, speziell Fleisch bei einsetzendem Südwind schnell der Verwesung anheimfallen“. Die Kanalisation im Keller „weist speziell bei einsetzendem Südwind einen intensiven, unangenehmen Geruch auf. Könnte man dem nicht abhelfen? Ebenso halten sich dadurch im Keller Feldmäuse, die im Hause überhand nehmen können, da im Holztrakt des Hauses viele Schlupflöcher sind.“ Das Hotel brauche eine eigene Telefonanlage, weil sich private oder geschäftliche Gespräche nicht vom Betriebstelefon der Bahn aus führen ließen. Außerdem gingen Dienstgespräche vor, so dass es immer wieder zu Verzögerungen komme.

Auch in der Talstation seien Ausbesserungsarbeiten notwendig, die Gasträume sollten farbig ausgemalt werden, „wenn die Lokale gemütlich wirken sollen“, die Gästezimmer im ersten Stock seien ausgetrocknet und könnten nun ausgemalt werden.²⁰⁹

²⁰⁸ Pschorr Georg jun. und sen. an Konzessionäre, 24.10.1928. Ebd.

²⁰⁹ Pschorr Georg jun. und sen. an Konzessionäre, 12.4.1929. Ebd.

Knapp zwei Wochen später teilten die Pschorrs die Zwangsversteigerung ihrer in der Tal- und Bergstation befindlichen Waren für Mitte Mai 1929 mit. Da der ungünstige Geschäftsgang nicht ihre schuld sei, kündigten sie an, sich „für jeden Schaden, der uns entsteht, schadlos“ halten zu wollen. Sie ersuchten, endlich auf die vielen Schreiben zu reagieren, appellierten an das Gewissen der Konzessionäre und meinten abschließend, eine Zwangsversteigerung werde auf das ganze Unternehmen ein schlechtes Licht werfen.²¹⁰ Schon mit einem Tag später datiert ein Schreiben des Rechtsanwaltes Richard Maritschnigg, der namens seiner Mandaten Pschorr jun. und sen. die 70.000 S zurückverlangte, welche die beiden an Aktien vorgezeichnet hatten. Eine Aktiengesellschaft sei bis jetzt nicht gegründet worden, der Vertrag daher hinfällig. Bei der Übernahme der Pachtobjekte seien diese nicht fertig gewesen, sie sahen aus „wie ein Unterstand für Maurer“. Es sei Sache der Konzessionäre gewesen, seine Klienten zu unterstützen, aber sie hätten nicht einmal auf deren Briefe geantwortet.²¹¹ Am 2. Juli legte der Pschorrsche Anwalt nach: Für den Terrassenbau hätte die Patscherkofelbahn einen Zuschuss von 1.000 versprochen, die bis heute nicht eingelangt seien. Dem Vernehmen nach plane die Bahn, zwei ihrer Angestellten im Hotel unterzubringen, wogegen er protestiere, und ankündigte, den beiden den Eintritt zu verweigern.²¹² Die Konzessionäre schlugen der Gemeinde vor, Frachten für das Berghotel nur mehr gegen Barzahlung zu transportieren und täglich den vereinbarten Pacht-schilling einzukassieren.²¹³ Dazu kam es nicht, aber die Konzessionäre wiesen die Ansprüche wegen der Terrasse zurück, denn die Zusage sei an die Fertigstellung des Eislaufplatzes gebunden gewesen. Wegen der vernachlässigten Wirtschaftsführung durch die beiden Pschorr sei der Bahn mindestens ein Schaden von 15.000 S entstanden.²¹⁴

Im Mai 1929 klagten die beiden Pschorr die Patscherkofelbahn und verlangten rund 200.000 S²¹⁵, im Juli 1929 meldeten sie Konkurs an und klagten auf Rückgabe der 70.000 S.²¹⁶

In ihrer Entgegnung zählten die Konzessionäre auf, was ihrer Meinung nach auf eine schlechte Geschäftsführung der beiden hinwies. Sehr oft waren „gangbare Sachen, wie Cacao, Syphon, udgl. nicht vorrätig“, die Qualität der Speisen sei oft mangelhaft gewesen, die beiden hätten unannehmbar hohe Preise verrechnet. Stärkeren Besuch hätten die beiden ausgenützt und „während des Abends die Bierpreise erhöht“, was das Unternehmen in Verruf gebracht und außerdem bewirkt habe, „dass die Bergstation von Touristen gemieden und das Schutzhaus aufgesucht wurde“. Wiederholt hätten die Konzessionäre den beiden „die Beschwerden von Gästen und die schlechte Geschäftsführung und Bewirtschaftung“ vorgeworfen. Da die Pacht von den Einnahmen abhängt, hätten die beiden das ganze Bahnunternehmen geschädigt.²¹⁷

Wer auch immer am Konkurs der beiden Pschorr welchen Anteil an Verantwortung trug, ist angesichts der Lage, in der sich die Bahn befand, uninteressant. Das Image des Unternehmens litt jedoch erheblich.

3.2.2 Sanierungsbemühungen 1929

An der finanziellen Lage der Patscherkofelbahn hatte sich nichts zum Positiven verändert. Mit Jahresende 1928 bilanzierte die Patscherkofelbahn negativ, einem Gewinn von 58.427,53 S

²¹⁰ Pschorr Georg jun. und sen. an Konzessionäre, 29.4.1929. Ebd.

²¹¹ RA Richard Maritschnigg an Gemeinde Igls, 30.4.1929. Ebd.

²¹² RA Richard Maritschnigg an Gemeinde Igls, 2.7.1929. Ebd.

²¹³ Konzessionäre an Gemeinde Igls, 3.7.1929. Ebd.

²¹⁴ Konzessionäre an RA Maritschnigg, 3.7.1929. Ebd.

²¹⁵ Eine Klage gegen die Patscherkofelbahn. Die Hotelpächter klagen auf Zahlung von rund 200.000 S, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 16.5.1929, 7.

²¹⁶ Eine Klage gegen die Patscherkofelbahn, in: *Tiroler Anzeiger*, 17.7.1929, 4.

²¹⁷ Konzessionäre an Landesgericht Innsbruck, Klagebeantwortung, 23.9.1929. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1929/30), Zl. 1 Cg 496/29.

standen Schulden in Höhe von 1.537.135,84 S gegenüber.²¹⁸ Immer noch versuchten einzelne Konzessionäre bzw. ihre Rechtsanwälte mit einzelnen Lieferanten Forderungsnachlässe oder Stundungen zu erreichen. Nach wie vor liefen Klagen ein, welche die Betriebsleitung der Patscherkofelbahn fast schon routinemäßig an Landesrat Tragseil mit der Bitte um Intervention weiterleitete.²¹⁹ Als die Patscherkofelbahn dem Innsbrucker Finanzamt fällige Steuern nicht überwies, pfändete das Amt einige Möbelstücke im Betriebsbüro.²²⁰

Schon im Jänner 1929 appellierten die Gemeinden Schwaz und Igls an den Landtag, doch noch eine Haftungserklärung abzugeben, „um einen Zusammenbruch des Unternehmens und der beiden Gemeinden zu verhindern“.²²¹ Zimmers Rechtsanwalt Arthur Lehndorff beklagte sich bei der Landesregierung, es stünde wieder eine Reihe von Terminen wegen der Klagen von Lieferanten bevor. Zimmer habe in „überaus aufopfernder Weise Geldmittel“ geliehen, die Gemeinde Schwaz sich verpflichtet, Geld aufzutreiben, was bisher nicht gefruchtet habe.²²² Auch Zimmer selbst bat Landesrat Tragseil, sich für eine Zinsgarantie des Landes einzusetzen, weil er nicht mehr wisse, „wo ich das Geld hierzu hernehmen soll“.²²³ Gegen Ende Feber 1929 bat Bürgermeister Huber Tragseil, „die Sache womöglich im Klub nochmals aufzugreifen, da zweifellos der Zusammenbruch der Stadt Schwaz bei den bevorstehenden Wahlen von den Sozialdemokraten ausserordentlich ausgenützt würde“.²²⁴ Gemeint waren die Landtagswahlen. In der Sitzung des Finanzausschusses Mitte Feber 1929 verständigten sich die Mitglieder darauf, zwar den Gemeinden, aber nicht Adolf Zimmer helfen zu wollen. Sie befürworteten eine Bürgschaft des Landes über 1 Million S, wofür die beiden Gemeinden Schwaz und Igls Darlehen aufnehmen und die Hauptgläubiger auf 40–50 % ihrer Forderungen verzichten müssten. Ohne diese beiden Bedingungen sei eine Bürgschaft hinfällig.²²⁵

Zu den finanziellen Problemen gesellten sich technische, weil sich im Frühjahr 1929 am Zugseil der Bahn Drahtbrüche zeigten. Das Zugseil war wegen seiner Länge, der unterschiedlichen Neigungswinkel und damit großer Knicke– relativ flaches Gelände bis zur Römerstraße, relativ steiles Gelände bis zur Bergstation – extrem beansprucht. Im März 1929 erlaubte das Bundesministerium für Handel und Verkehr, ein 100 m langes Ersatzstück einzubauen.²²⁶ Da trotzdem weitere Drahtbrüche auftraten, ordnete das Ministerium tägliche Seiluntersuchungen an, verlangte den Tausch des Zugseiles und verfügte für den 24. Juni 1929 die Betriebseinstellung.²²⁷ Die Betriebsleitung der Patscherkofelbahn ortete Fabrikationsfehler und versuchte, die entstandenen Kosten auf die Firma Bleichert und den Seillieferanten abzuwälzen.²²⁸ Die St. Egyder Eisen- und Stahlindustrie-Gesellschaft wollte das neue Zugseil nur gegen eine Garantie liefern, die aber die Konzessionäre nicht beizubringen vermochten.²²⁹ Hinzu kamen Forderungen des Ministeriums und des Landes Tirol, bestehende Mängel zu beseitigen. Seitens des Ministeriums waren noch 31 Punkte offen, darunter der Ankauf von

²¹⁸ Bilanz-Entwurf per 31. Dezember 1928 der Seilschwebbahn Igls-Patscherkofel nebst Verlust- & Gewinn-Rechnung für die Zeit vom 14.4. bis 31.12.1928. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1928/29).

²¹⁹ Siehe die Unterlagen in TLA, Handakten LR Franz Tragseil (1928–34), Karton 2, Mp. Patscherkofelbahn.

²²⁰ Betriebsleitung Patscherkofelbahn an Landesrat Tragseil, 5.2.1929. Ebd.

²²¹ Amtsverweser von Schwaz und Gemeinde Igls an Landtag, 21.1.1929. Ebd.

²²² RA Arthur Lehndorff an Landesregierung, o. D. (Dez. 1928/Jän. 1929). Ebd.

²²³ Adolf Zimmer an Landesrat Tragseil, 28.1.1929. Ebd.

²²⁴ Bürgermeister Huber an LR Franz Tragseil, 21.2.1929. Ebd.

²²⁵ LR Tragseil, Aktenvermerk, o. D. (Feber 1929). Ebd.

²²⁶ Bundesministerium für Handel und Verkehr an Betriebsleitung Patscherkofelbahn, 6.3.1929. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Div. 1, Mp. Ministerium, Zl. 34.086-22/M.T./1929.

²²⁷ Bundesministerium für Handel und Verkehr an Betriebsleitung Patscherkofelbahn, 19.6.1929. Ebd., Zl. 41.502-M.T.22-1929.

²²⁸ Betriebsleitung an St. Egyder Eisen- und Stahlindustrie-Gesellschaft, 8.4.1929; Adolf Bleichert & Co, 9.4.1929. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1928/29).

²²⁹ RA Arthur Lehndorff an Gemeinde Igls, 15.6.1929. Ebd.

Grundstücken, seitens des Landes Tirol noch zehn, unter anderem die Entwässerung der feuchten Mauern der Zwischenstation.²³⁰ Alles kostete Geld, das nicht vorhanden war.

Die Konzessionäre wandten sich im Juni/Juli 1929 wieder einmal um Hilfe an die Stadt Innsbruck, die jedoch immer noch zögerte, vor allem wegen der hohen Schulden der Bahn und der vielen anhängenden Prozesse. Die Stadt wollte zuerst die Bücher einsehen und die gesamte Anlage von ihren eigenen Experten prüfen lassen.²³¹ Die Zahlen in den Büchern dürften die Stadt abgeschreckt haben, denn die Auslastung der Bahn war noch geringer als 1928. An den insgesamt 311 Betriebstagen des Jahres 1929 beförderte die Bahn 37.962 Personen (22.165 Berg-, 15.797 Talfahrten), also um mehr als 17.000 Personen weniger als im ersten Betriebsjahr mit weniger Betriebstagen.²³²

Im Sommer 1929 war die Lage der Patscherkofelbahn verzweifelt, mehr noch die der Konzessionäre, nachdem ein Gerichtsurteil ihre „Haftung zur ungeteilten Hand“ festgestellt hatte. Zuvor hatten die einzelnen Konzessionäre nämlich versucht, ihre Haftung auf ihre Einlage zu beschränken und jede darüber hinausgehende Forderung abzulehnen. Mit dem Urteil hafteten nun alle Konzessionäre für die gesamte Summe. Wegen der finanziellen Widrigkeiten war es den Konzessionären bis dato nicht gelungen, eine Aktiengesellschaft zu gründen, was ihre Haftung auf das eingesetzte Kapital begrenzt hätte. Vermutlich aus Verzweiflung über die Lage boten sie der Stadt Innsbruck die Bahn um 2,8 Millionen S an, was die Stadt aber ablehnte.²³³ Meldungen in der Presse begleiteten die Vorgänge: Das *Vorarlberger Tagblatt* informierte am 18. Juni 1929, dass die beiden Gemeinden Schwaz und Igls vor dem Konkurs stünden. Die *Neueste Zeitung* (Abendausgabe der *Innsbrucker Nachrichten*) berichtete von dem Kaufangebot an die Stadt und kritisierte die Landesregierung, „die seinerzeit die Konzessionäre durch die Übernahme großer Haftungen vielleicht zu sehr in ihrem Optimismus und in ihrem Wagemut bestärkt hat“, weshalb sie „einen Teil des Risikos bei der Übernahme der Bahn mitträgt“.²³⁴

Inzwischen versuchte Landesrat Tragseil, die Gläubiger zu einer außergerichtlichen Einigung und einem teilweisen Forderungsverzicht zu bewegen. In einem Brief an alle Gläubiger Anfang September 1929 schilderte er die Geschichte des Bahnbaus und benannte als Schuldigen an den Mehrkosten das Ministerium, das „unvorhergesehene Arbeiten“ wie die Verlegung der Stationsgebäude, den Einbau eines Berghotels oder die Übertunnelung der Bahnleitung verlangt habe.²³⁵ Tragseil wollte wohl mit dieser Schuldzuweisung den Fokus von der Tiroler Politik und vor allem dem Versagen der landeseigenen Gemeindeaufsicht fortlenken, die trotz ungenügender Deckung erlaubt hatte, dass die beiden Gemeinden Schwaz und Igls Darlehen in für sie unbezahlbarer Höhe aufgenommen hatten.

²³⁰ Betriebsleitung Patscherkofelbahn an Bürgermeister Igls, 29.5.1929. Ebd.

²³¹ Schriftwechsel zwischen Walter Pembaur, Vorsitzender des Nordkettenausschusses, und den Gemeinden Schwaz und Igls, alle Briefe Juli 1929. Ebd.

²³² Betriebsjahr 1929, Statistik für öffentliche Seilschwebbahnen, Tafel 3 Leistungen der Fahrbetriebsmittel und Verkehr, Unfälle, o. D. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, lose.

²³³ Diesen Umstand erwähnt einer der Teilnehmer bei einer von Landesrat Tragseil einberufenen Sitzung über die Patscherkofelbahn. Protokoll über die am 18. September 1929 im Landhaus stattgefundene Besprechung, 18.9.1929. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1929/30). Bei dieser Sitzung trafen sich unter Vorsitz von Tragseil die Konzessionäre mit Rechtsanwälten der Hauptgläubiger.

²³⁴ Die Stadt Innsbruck soll die Patscherkofelbahn kaufen. Um den Konkurs der Stadt Schwaz und des Kurortes Igls zu vermeiden, in: *Neuste Zeitung*, 18.6.1929, 1 f., hier: 2.

²³⁵ Amt der Tiroler Landesregierung/Landeshauptmannstellvertreter Franz Tragseil, 3.9.1929. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1929/30).

Das Ministerium wehrte sich gegen die Schuldzuweisung: Es habe nie einen Hotelbau verlangt, was ohnehin außerhalb seiner Kompetenz liege; eine Mittelstation hätten trotz ministerieller Bedenken die Konzessionäre gewollt, ebenso eine Talstation möglichst in Ortsnähe, obwohl sie weiter südlich günstiger gekommen wäre.²³⁶

Die Firma Bleichert sollte auf Wunsch der Landesregierung wie alle anderen Gläubiger auch ihre Forderungen auf 40 % der ursprünglichen Summe reduzieren. Die Firma lehnte unter Hinweis auf den laufenden Prozess ab, schließlich habe sie zu einem äußerst günstigen Preis und unter widrigen Umständen gearbeitet. Allenfalls könne sie sich wegen der „schutzwürdigen Interessen“ der beiden Gemeinden Schwaz und Igls, sollten diese alle Forderungen anerkennen, gegen eine Garantie zu einer Fristerstreckung bereitfinden.²³⁷

3.2.3 Konkursantrag und Ausgleich 1929/30

Soweit kam es nicht, denn im Oktober 1929 reichte die Firma Bleichert beim Landesgericht Innsbruck einen Konkursantrag ein.²³⁸ Die *Innsbrucker Nachrichten* benützten die Meldung, um grundsätzlich die „Großmanns- und Ausgabensucht“ der Gemeinden zu kritisieren. Die herrschenden Parteien in den Gemeinderäten trauten „der Steuerkraft [der Bevölkerung]“²³⁹ eine unbegrenzte Dehnungsfähigkeit zu“; der Geldmarkt sei „nicht so vertrauensselig wie der Bürgermeister“ und verlange immer höhere Zinsen und teurere Garantien. Schwaz und Igls hätten sich mit der Patscherkofelbahn übernommen, der Bau sei „ohne genügende kaufmännische Voraussicht unternommen“, damit eine „an sich gesunde und fruchtbare Idee“ geschädigt worden. Die Kommunen stünden nun „mit ihren unrentabeln, enorme Zuschüsse erfordernden Anlagen“ da, hingegen sei das „Steuerfaß, im fröhlichen Rausch des Gründerwahns für unausschöpfbar gehalten“ nun „bis auf den Boden geleert“.²⁴⁰

Der Konkursantrag trug mehr zu einer Lösung bei als alle bisherigen Bemühungen des Landes und einzelner Akteure. Denn er zwang alle Beteiligten, sich unverzüglich weitere Schritte zu überlegen, bevor das Gericht womöglich den Antrag zuließ und das Verfahren eröffnete. Am 28. Oktober 1929 tagte der Schwazer Gemeinderat, der Bürgermeister Huber ermächtigte, einen Ausgleichsantrag einzubringen.²⁴¹ Am Nachmittag des nächsten Tages verhandelten die Gemeinden Schwaz und Igls mit Vertretern der Landesregierung und der Stadt Innsbruck, um den drohenden Konkurs abzuwenden. Das Land versprach, sich beim Finanzministerium um die Genehmigung einer Garantie zu bemühen, die Stadt Innsbruck wollte die Angelegenheit diskutieren.²⁴²

In einer vertraulichen Gemeinderatssitzung Mitte November 1929 boten die Innsbrucker Mandatäre über eine Garantie für die beiden Gemeinden Schwaz und Igls, welche die Großdeutschen und Sozialdemokraten ablehnten. Die Großdeutschen rechtfertigten ihre ablehnende Haltung damit, dass in den vergangenen Jahren zu oft etwas saniert worden sei, aber nicht um den sprichwörtlichen „kleinen Leuten“ zu helfen, sondern „um die Verantwortlichen und Schuldigen zu decken. Man muß einmal solche Geschwüre platzen lassen.“ Bei den 300.000 S wäre es sicherlich nicht geblieben, denn in katholischen Parteikreisen werde offen

²³⁶ Amt der Tiroler Landesregierung an den Igliger Bürgermeister Peer, 29.9.1929. Ebd., Zl. VI-2277/13. Die Landesverwaltung übermittelte dem Igliger Bürgermeister die ministeriellen Einwände in Abschrift.

²³⁷ Firma Adolf Bleichert & Co an Landeshauptmannstellvertreter Tragseil, 10.9.1929. Ebd., Zl. VI-2153/1.

²³⁸ Die erste Verhandlung fand am 25. Oktober 1929 statt. Protokoll, 25.10.1929. Ebd., Zl. 4 Nc 354/29.

²³⁹ In der Ersten Republik durften Gemeinden Zuschläge auf Landessteuern einheben, was einen wesentlichen Teil ihrer Einnahmen ausmachte. Die sogenannten Hebesätze mussten die Gemeinden bei der Landesregierung beantragen und begründen.

²⁴⁰ Konkursantrag gegen Schwaz und Igls, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 28.10.1929, 5.

²⁴¹ Gemeinderat Schwaz. Der Bürgermeister wurde ermächtigt, in der Patscherkofelbahnangelegenheit einen Ausgleichsantrag zu stellen, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 31.10.1929, 7.

²⁴² Kommt es zum Konkurs von Schwaz und Igls?, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 29.10.1929, 4.

davon gesprochen, dass Innsbruck die Patscherkofelbahn ganz übernehmen und kaufen solle.²⁴³ Einen Monat später präsentierte Bürgermeister Franz Fischer in einer öffentlichen Sitzung die Bedingungen für eine Garantie über 300.000 S.²⁴⁴ Für Fischer, der sich im Zuge der Vorarbeiten für den Bahnbau eingesetzt hatte, schädigte die negative Haltung der Gemeinderatsmehrheit auch die Kreditwürdigkeit der Stadt selbst, da sich ein Konkurs der Gemeinden Igls und Schwaz unweigerlich auf alle kommunalen Kreditwünsche auswirken müsse.²⁴⁵ Wie schlecht es mittlerweile um die Einnahmen der Bahn stand, zeigt der Umstand, dass für die Bezahlung der Löhne die Konzessionäre beim Landessägewerk in Kramsach im November 1929 einen Kredit von 5.000 S aufnehmen mussten.²⁴⁶

Die Presse, auch überregional, berichtete über die Krise und den drohenden Konkurs, was den konservativen *Tiroler Anzeiger* zu einem Rundumschlag gegen seine Branche veranlasste, der er Sensationsgier und Rufmord an der Wirtschaft unterstellte:

„Was schadet es, daß man durch eine solche Publizistik den Kredit von Gemeinwesen untergräbt und vielleicht gar eine Lawine des Mißtrauens ins Rollen bringt? [...] Jeder anständig denkende Mensch schüttelt den Kopf über die merkwürdige Art, wie bestimmte Kreise den in Not geratenen Gemeinden Schwaz und Igls ‚Hilfe‘ leisten. Diese ‚Hilfeleistung‘ besteht nämlich darin, daß der gegen die genannten Gemeinwesen eingebrachte Konkursantrag mit Trommeln und Pfeifen aller Welt verkündet wird.“

Den „so schwer heimgesuchten Gemeinden“ helfe das nicht, sondern erschwere nur die Verhandlungen. Zudem hätten Zeitungen das Zögern Innsbrucks, sich an der Rettung der Bahn zu beteiligen, dahingehend interpretiert, dass die Stadt selbst notleidend sei: „Die offensichtlich von der Parteilidenschaft durchfieberten Verdächtigungen gegen die Kreditfähigkeit der Landeshauptstadt werden an die große Glocke gehängt!“²⁴⁷

Erst mit Gemeinderatsbeschluss vom 8. Dezember 1929 entschloss sich die Gemeinde Igls, ebenfalls einen Ausgleichsantrag zu stellen.²⁴⁸ Nur mehr als Formsache darf wohl der Beschluss des Landesgerichtes vom 23. Dezember 1929 gelten, wonach im Falle eines Konkurses das Vermögen der Gemeinde Igls nicht einmal ausreiche, um die Kosten des Verfahrens zu decken.²⁴⁹

Am 10. Dezember 1929 eröffnete das Landesgericht Innsbruck das Ausgleichsverfahren gegen die Patscherkofelbahn, deren Konzessionäre sich im Auftrag des Gerichtes zu einer Offenen Handelsgesellschaft (OHG) zusammengeschlossen hatten. Als Ausgleichsverwalter bestellte das Gericht den Innsbrucker Rechtsanwalt Gottlieb Staudinger, der politisch der Tiroler Volkspartei angehörte, für diese im Gemeinderat Innsbrucks saß und als Stadtrat fungierte. Die OHG bot bei einer Überschuldung von 735.791,24 S eine Quote von 50 %.²⁵⁰ Am gleichen

²⁴³ Die Stadt Innsbruck und die Patscherkofelbahn. Aufklärungen in der Versammlung der Großdeutschen Volkspartei, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 22.11.1929, 1.

²⁴⁴ Die Patscherkofelbahnangelegenheit. Hätte die Stadt Innsbruck durch die Haftungsübernahme für Schwaz und Igls Schaden erleiden können?, in: *Tiroler Anzeiger*, 14.12.1929, 10.

²⁴⁵ Die Stadt Innsbruck und die Patscherkofelbahn. Erklärungen des Bürgermeisters Fischer – Der Finanzstand der Gemeinde, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 14.12.1929, 10.

²⁴⁶ Amt der Tiroler Landesregierung/Abt. VI, Aktenvermerk, 14.11.1929. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1929/30).

²⁴⁷ Die Verantwortungslosen, in: *Tiroler Anzeiger*, 23.11.1929, 7.

²⁴⁸ Abschrift aus dem Gemeinderats-Sitzungsprotokolle vom 8. Dezember 1929. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn Gemeindebeschlüsse.

²⁴⁹ Landesgericht Innsbruck, Beschluss, 23.12.1929. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (1929/30), Zl. 4 Nc 354/29/7.

²⁵⁰ Landesgericht Innsbruck, Eröffnung des Ausgleichsverfahrens, 10.12.1929; Patscherkofelbahn, Vermögensverzeichnis, 10.12.1929. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (Ausgleich 1929/30), Zl. Sa 156 bis 160/29/3.

Tag eröffnete das Landesgericht das Ausgleichsverfahren über das Vermögen von Adolf Zimmer, der mit insgesamt 681.119,90 S verschuldet war. Zimmer bot seinen Gläubigern eine Quote von 35 %.²⁵¹ Auch das Ausgleichsedikt über das Vermögen der Treuhand GmbH datiert von diesem Tag, ebenso das Ausgleichsedikt über die Gemeinde Schwaz, die beide eine 35%ige Quote boten.²⁵² Obwohl sich über das Vermögen der Gemeinde Igls kein Ausgleichsedikt in den Unterlagen findet, ist davon auszugehen, dass das Landesgericht ebenso eines erließ und Igls, analog zum Angebot der Gemeinde Schwaz, eine 35%ige Quote bot. Im Feber 1930 entschied das Landesgericht, das Konkursverfahren gegen die Gemeinde Igls bis zur Entscheidung im Ausgleichsverfahren der Bahn zu stoppen.²⁵³

Der „Rattenschwanz von Ausgleichsverfahren“ war aufwendig zu führen und wegen der verworrenen Finanzverhältnisse für die Schuldner und Gläubiger sowie ihre Anwälte schwer zu durchschauen.²⁵⁴ Zugleich eilte die Angelegenheit, denn für einen Ausgleich war eine Frist von 90 Tagen vorgesehen, woran sich, scheiterten die Verhandlungen, zwingend ein Konkurs anschloss.

Am 21. Feber 1930 fand beim Landesgericht Innsbruck eine Tagsatzung über den Ausgleich der Patscherkofelbahn statt. Eingangs referierte Ausgleichsverwalter Staudinger die Baugeschichte und bezifferte die Baukosten inklusive Zinsen mit 3,8 Millionen S. Die Einnahmen der Bahn glichen die Betriebsaufwendungen in etwa aus, reichten aber nicht, um Zinsen oder Darlehensraten zu bezahlen. Die Frequenzzahlen lägen weit unter den ursprünglichen Rentabilitätsberechnungen, weil sich der Patscherkofel nicht zum „Sportberg“ entwickelt habe. Der Bau selbst sei verunglückt, weil die Talstation falsch liege, um technische Probleme zu vermeiden, hätte sie an der Römerstraße gebaut werden müssen. Bis dato hätten Gläubiger Forderungen in Höhe von rund 2,9 Millionen S angemeldet, wovon er jedoch nur knapp 750.000 anerkenne. Ausgeschieden habe er etwa alle Forderungen der Konzessionäre und jener Personen, die Aktienkäufe getätigt hätten. Für einen 50%igen Ausgleich seien daher etwa 450.000 S notwendig, die durch eine Anleihe oder den Verkauf der Bahn aufzubringen seien. Staudinger warnte vor einer Stilllegung der Bahn, die ihren Wert auf den von Alteisen herabwürdigte, und warb für die Annahme des Ausgleichs. Von 98 Gläubigern war etwa nur die Hälfte erschienen, die in ihrer Mehrheit gegen das Angebot votierten, so dass der Richter auf Antrag der Bahn einen neuen Verhandlungstag im März 1930 anberaumte.²⁵⁵ Bei der nächsten Tagsatzung am 7. März 1930 stimmten 68 der 72 anwesenden Gläubiger für die Annahme des Ausgleichs, der Ende Juni 1930 Rechtskraft erlangte.²⁵⁶ Ein Konkurs war damit abgewendet. Die anderen Ausgleichsverfahren – Schwaz, Zimmer, Treuhand – endeten etwa zur selben Zeit. Als Ergebnis aller Verfahren musste die Patscherkofelbahn OHG 50 %, die Stadt Schwaz 40 % und Zimmer 10 % leisten.²⁵⁷

²⁵¹ Landesgericht Innsbruck, Ausgleichsedikt, 10.12.1929; Adolf Zimmer, Ausgleichsvorschlag, 19.12.1929. Ebd., Zl. Sa 163/29/2.

²⁵² Landesgericht Innsbruck, Ausgleichsedikt, 10.12.1929; Innsbrucker Treuhand GmbH, Vermögens-Verzeichnis, 10.12.1929; Gemeinde Schwaz, Ausgleichs-Vorschlag, 27.12.1929. Ebd., Zl. Sa 165/29/2 u. Sa 161 und 162/29/2. Die Gemeinde Schwaz verfügte über rund 3,4 Millionen S an Aktiva und schuldete knapp 4,9 Millionen.

²⁵³ Landesgericht Innsbruck, Beschluss, 15.1.1930. Ebd., Zl. 4 Nc 354/29/15.

²⁵⁴ Verworrene Lage im Patscherkofelbahn-Ausgleich, in: *Tiroler Anzeiger*, 23.1.1930, 3.

²⁵⁵ Um die Zukunft der Patscherkofelbahn. Tagsatzung im Ausgleichsverfahren – ein günstiger Ausgleichsvorschlag, in: *Neueste Zeitung*, 22.2.1930, 1 f.; Um den Ausgleich der Patscherkofelbahn, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 22.2.1930, 7.

²⁵⁶ Landesgericht Innsbruck, Feststellung des Abstimmungsergebnisses, 15.3.1930; Landesgericht Innsbruck, Beendigung des Ausgleichsverfahrens, 23.6.1930. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (Ausgleich 1929/30), Zl. Sa 156 bis 160/29/148, Sa 156 bis 160/29/158.

²⁵⁷ Landeshauptmann Franz Stumpf/Landeshauptmannstellvertreter Franz Tragseil, Die Patscherkofelbahnangelegenheit, 26.8.1930. Ebd. Die Information erschien wortwörtlich unter dem Titel Die Sanierung der Patscherkofelbahn. Eine überraschende Transaktion der Tiroler Landesregierung in den *Innsbrucker Nachrichten*, 26.8.1930, 2.

Es sei daran erinnert, dass die Gemeinde Schwaz im Sommer 1927 die Haftung für alle Beträge übernommen hatte, die für die Fertigstellung der Bahn notwendig waren,²⁵⁸ womit nun die Stadt ungleich stärker belastet war als die Gemeinde Igls.

4. Die Patscherkofelbahn in Landesbesitz 1930/31–1941

Der Ausgleich war nur ein Schritt zur Sanierung der Patscherkofelbahn, denn das Unternehmen selbst konnte die Ausgleichsquote aus eigener Kraft nicht aufbringen. Zudem waren die beiden Gemeinden Schwaz und Igls so hoch verschuldet, dass eine Sanierung aus politischen Gründen dringend geboten erschien.

Noch während Gläubiger und Schuldner um einen Ausgleich rangen, suchte die Landesregierung einen Weg, die Bahn in andere Hände zu geben. Zugleich arbeitete sie an einem Gesetz, das es ermöglichte, finanziell klammen Gemeinden, besonders der Stadt Schwaz, mit Krediten beispringen zu können, ohne das eigene Budget zusätzlich belasten zu müssen oder mit Vorgaben des Finanzministeriums in Konflikt zu geraten.

4.1 Der Gemeindeausgleichsfonds

Am 1. Juli 1930 diskutierte der Landtag den Gesetzesvorschlag über einen Gemeindeausgleichsfonds. In diesen sollten nach Willen der Landesregierung alle Gemeinden Tirols einen bestimmten Prozentsatz der Gelder einzahlen, die ihnen nach dem Finanzausgleich von Bund und Land zustanden. Als Sofortmaßnahme sollten noch nicht ausbezahlte Abgabenertragsanteile des Jahres 1929 in den Fonds einfließen, was die Stadt Innsbruck fast 70.000 S kostete.²⁵⁹ Beginnend mit dem Jahr 1931 sollten die Gemeinden auf 8 % verzichten. Aus dem Fonds wollte die Landesregierung erstens „notleidenden Gemeinden, die ohne eigenes Verschulden trotz sparsamster Wirtschaftsführung“ ihre Aufgaben nicht mehr wahrnehmen konnten, Beiträge gewähren. Und zweitens wollte sie „in besonders dringenden und berücksichtigungswürdigen Fällen Gemeinden verzinsliche oder unverzinsliche Darlehen gewähren“.²⁶⁰ Mit dem letzten Punkt waren die Gemeinden Igls und vor allem Schwaz gemeint.

In der hitzigen Landtagsdebatte verteidigte Landeshauptmannstellvertreter Franz Tragseil von der Volkspartei die Gesetzesvorlage und verwies auf andere Bundesländer mit ähnlichen Fonds. Schließlich müsse die Landesregierung den in der vertraulichen Sitzung am 18. September 1928 gefällten Beschluss, für die Schulden der Gemeinden Schwaz und Igls zu garantieren, erfüllen (siehe 3.2.1). Parteipolitische Interessen sollten angesichts der sozialen Bedeutung des Gesetzes keine Rolle spielen, weil es „zum Segen des wirtschaftlich Schwachen geschaffen werden“ und Ungleichheiten einebnen helfen solle. Ohne den Umweg über die Banken gebe der Fonds Geld, „um dort helfend einzugreifen, wo es nach der genauesten und gewissenhaftesten Überprüfung der Sachlage möglich und notwendig ist“. Anlass seien zwar Schwaz und Igls, aber auch andere Gemeinden seien hoch verschuldet. Deren Kreditwürdigkeit litte, wenn Banken den Kommunen angesichts der Debakel von Igls und Schwaz womöglich härtere Kreditbedingungen auferlegten.

Landtagsabgeordneter Rudolf Pfeffer von der Sozialdemokratischen Arbeiterpartei wollte Städte geringer belastet sehen, denn sie trügen mehr Aufgaben als Landgemeinden und

²⁵⁸ Patscherkofelbahn AG, Gründerbericht, o. D. (Jänner 1931). TLA, Landesregierungsakten, Sonderfaszikel 47 1930–1933 Patscherkofelbahn AG.

²⁵⁹ An die Bevölkerung von Innsbruck!, in: *Volkszeitung*, 5.5.1931, 1.

²⁶⁰ Gesetz vom 1. Juli 1930 betreffend die Einziehung eines Teils der Abgabenertragsanteile der Gemeinden zur Schaffung eines Gemeindeausgleichsfonds, LGBl. 31/1930.

müssten daher schon höhere Umlagen bei der Bevölkerung einheben, wohingegen einige Gemeinden überhaupt keine Umlagen vorschrieben, also über genug Mittel verfügten. Ein solches Gesetz sei schon öfter beraten worden, wobei bäuerliche Vertreter immer dagegen gewesen seien:

„Und jetzt auf einmal taucht diese Idee wieder mit ganzer Vehemenz auf, und man versucht, den Gemeindeausgleichsfonds als das Beste und Großartigste hinzustellen, das es überhaupt geben kann. Da gibt es aber keine Bemäntelung, und es ist auch im Referat ganz deutlich zum Ausdruck gekommen, daß es sich hier in erster Linie um die Sanierung der Stadtgemeinde Schwaz handelt.“

Zudem „dürfen Sie uns nicht zumuten, daß wir an eine vollkommen gerechte und objektive Verteilung dieses Fonds blindlings glauben, zudem ja nachgerade die finanzielle Lage der Gemeinde Schwaz den unmittelbaren Anlaß zu seiner Schaffung bildet“. Die Stadt Schwaz sei „nicht etwa durch fremdes Verschulden oder infolge eines wirtschaftlichen Unglücks, sondern aus sträflichem Leichtsinne in diese Situation geraten“ und rufe nun die Solidarität der anderen Gemeinden an. Schwaz und Igls zu helfen, sei der Landesregierung im September 1928 mit der Garantieübernahme offen gestanden. Für seine Partei müsse er daher die Zustimmung zu dem Gesetz versagen.

Fritz Mader vom Bürgerlichen Ständebund deponierte, dass seine Partei schon seit Jahren vor der zunehmenden Schuldenlast der Gemeinden warne, die Unternehmen finanzierten, die außerhalb ihres Wirkungskreises lägen. Schwaz sei nicht unverschuldet in Not geraten: „Es muß endlich aufhören, daß Land und Gemeinden übermäßigen Kredit genießen.“ Banken sollten „durch schlimme Erfahrungen gewitzigt“ auch bei Kommunen deren Leistungsfähigkeit und die Wirtschaftlichkeit des „Darlehenszweckes“ prüfen, um „der unverantwortlichen Schuldenwirtschaft öffentlicher Körperschaften ein[en] Riegel“ vorzuschieben. Der Gemeindeausgleichsfonds dürfe nicht zur „Stützung schuldbarer Mißwirtschaft oder zur Sanierung wirtschaftlicher Unternehmungen, von denen die Gemeinden endlich ablassen müssen“ dienen. Gemeinden dürften „nicht einen Aufwand treiben, der ihren Verhältnissen nicht entspricht“. Die Kontrolle habe total versagt, sei nur „blindes Jasagen“ gewesen. Die Aufsicht über die Gemeindefinanzen sei so „liebedienerisch und willfährig ausgeübt“ worden, „daß man nur wünschen möchte, der Begründer sollte dafür selbst materiell aufkommen müssen“. Seine Partei stimme zwar für das Gesetz, aber nicht „leichten Herzens“ und „unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, daß damit nicht ein Versicherungsfonds für Gemeindemißwirtschaft geschaffen werden“ dürfe.

Landesrat Hans Gamper von der Volkspartei verteidigte die Landesregierung, der im September 1928 eine weitere Garantie angesichts der Vielzahl der schon übernommenen Bürgschaften vom Bund verboten worden sei.

„Was Schwaz betrifft, so gleicht es einem Ertrinkenden, und da kann man nicht untersuchen, ob er aus eigener Schuld ins Wasser gefallen oder hineingesprungen ist, sondern man muß ihn herausziehen, und wenn das geschehen ist, dann kann man ihm vielleicht noch etwas anderes tun.“

Der Sozialdemokrat Franz Hüttenberger konzentrierte sich auf die Unterscheidung von verschuldeter und unverschuldeter Not. Er befürchtete, dass das Geld aus dem Fonds „eben in den Säckel solcher Gemeinden fließen wird, die durch ihr eigenes Verschulden in eine wirtschaftliche Notlage gekommen sind“. Die Probleme von Schwaz seien aus der Beteiligung an der Patscherkofelbahn erwachsen:

„Da mußte sich doch jeder Mensch fragen, was denn Schwaz mit der Patscherkofelbahn überhaupt zu tun habe. [...] Es war schon die Konstruktion der Vereinbarungen mit den übrigen Konzessionären der Bahn derart, daß sich die Stadt Schwaz allmählich einen Strick um den Hals gebunden hat, an dem sie nun zu ersticken droht.“

Schwaz habe nun alle Verpflichtungen über eine noch unbekannte Summe übernommen. Das Land trüge wegen der mangelnden Gemeindeaufsicht einen großen Teil der Schuld, „denn daß der Bau einer Bahn auf den Patscherkofel zu einer Notwendigkeit der Gemeinde Schwaz gehören sollte, wird doch kein Mensch im Ernst behaupten können“.

Nach Abgeordnetem Friedrich Jäger von der Großdeutschen Partei sei das Gesetz Folge der „Großmannssucht“ einiger Gemeinden. Der Gesetzesentwurf sei zwar „sozial“ genannt worden, „aber er kann auch christlichsozial sein oder wenigstens leicht christlichsozial gemacht werden“, da der Fonds von der Landesregierung verwaltet werde: „Wenn also einmal der Ausgleichsfonds geschaffen ist, dann ist es dem Gutdünken und Ermessen der christlichsozialen Partei anheimgestellt, welchen Gemeinden Beiträge oder Darlehen gegeben werden,“ befürchtete Jäger.

Mit der notwendigen Drei-Viertel-Mehrheit nahm der Tiroler Landtag das Gesetz an und ermöglichte es der Landesregierung über einen Zusatzantrag des Finanzausschusses, Schwaz sofort einen Kredit von 350.000 S für die Durchführung des Ausgleiches zu genehmigen.²⁶¹

4.2 Die Übernahme der Patscherkofelbahn

Sobald der Gemeindeausgleichsfonds beschlossen war, verhandelte die Landesregierung über eine Übernahme der Patscherkofelbahn. Nach „wochenlangen, eingehenden und gewissenhaften Beratungen und in verständnisvoller Zusammenarbeit aller Beteiligten“, rechtfertigten sich der Landeshauptmann und sein Stellvertreter, erarbeitete sie eine Lösung.²⁶²

Anfang August 1930 legte sie den Konzessionären eine Vereinbarung vor, wonach sie auf ihre Ansprüche an der Bahn und gegenüber ihren Partnern „zu Gunsten eines noch unbekanntem Dritten“ verzichteten. Mit dieser Verzichtserklärung schieden die Konzessionäre aus dem Unternehmen aus, sie übertrugen ihre Einlagen und eventuelle zukünftige Gewinne an jemand anderen, ihnen verblieben die Schulden, die sie bei Banken aufgenommen hatten. Der „unbekannte Dritte“ sollte „alle Ersatzansprüche der Konzessionäre, der Patscherkofelbahngläubiger, der Aktiengläubiger und Aktienzeichner klag- und schadlos“ übernehmen.²⁶³ Die Verzichtserklärung kam einer Enteignung gleich. Ob bei den Konzessionären Erleichterung oder das Gefühl, erpresst zu werden, überwog, ist mangels Akten unklar. Im konservativen *Tiroler Anzeiger* firmierte die Aktion allerdings schon wenige Monate später als Kauf und nicht mehr als entschädigungslose Abtretung.²⁶⁴

Der Schwazer Gemeinderat stimmte schon am 4. August 1930 zu. Zugleich beschloss er, das Angebot der Landesregierung über einen Kredit von 350.000 S. anzunehmen. Die Zinsen von 6 % seien aber zu hoch, weshalb das Angebot einem „Vogel friß oder stirb“ gleichkomme. Und er akzeptierte ein Darlehensangebot der Tabakwerke über 150.000 gegen einen 15-jährigen Verzicht auf an die Stadt zu leistende Lohnabgaben.²⁶⁵ Der Iglser Gemeinderat stimmte am 11.

²⁶¹ Außerordentliche Sitzung des Tiroler Landtages, 1.7.1930. Stenographische Berichte des Tiroler Landtages 1930, 426–446. Abzurufen über <http://alex.onb.ac.at> (abgerufen 26.6.2018).

²⁶² Landeshauptmann Franz Stumpf/Landeshauptmannstellvertreter Franz Tragseil, Die Patscherkofelbahnangelegenheit, 26.8.1930. TLA, Landesregierungsakten, Sonderfaszikel 47 1930–1933 Patscherkofelbahn AG.

²⁶³ Amt der Tiroler Landesregierung/Abt. VI an Iglser Bürgermeister Peer, 7.8.1930. StAI, Igl's Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igl's Patscherkofelbahn (Ausgleich 1929/30), Zl. VI-1197/60.

²⁶⁴ Die Zukunft der Patscherkofelbahn, in: *Tiroler Anzeiger*, 12.12.1930, 9.

²⁶⁵ Die Rettung der Stadtgemeinde Schwaz, in: *Neueste Zeitung*, 7.8.1930, 1.

August 1930 der Verzichtserklärung zu und ersuchte offiziell am nächsten Tag die Landesregierung, da die Gemeinde „aus eigenen Kräfte ihre Verpflichtungen“ nicht mehr nachkommen könne, um „geeignete unterstützende Maßnahmen“ zur Sanierung des Gemeindehaushaltes.²⁶⁶ Adolf Zimmer akzeptierte am 14. August 1930.²⁶⁷

Bei einer Sitzung am 22. August 1930, bei der auch noch die Treuhandgesellschaft und der Schwazer Bürgermeister Huber verzichteten, fixierte die Landesregierung den Handel und nannte als bisher „unbekannten Dritten“ die Tiroler Landeslagerhaus und Speditions-GmbH, eine zu 100 % in Landeseigentum stehende Gesellschaft.²⁶⁸ Schon am Tag zuvor hatte die Landesregierung beschlossen, dem Landeslagerhaus einen Kredit von 1 Million S zu gewähren,²⁶⁹ damit diese die Schulden der Patscherkofelbahn tragen konnte. Die Landesregierung präsentierte den Handel als „einzig gangbare[n] Weg, alle Beteiligten und Verpflichteten vor weiterem Schaden zu bewahren“.²⁷⁰

Die Vorgänge um die Patscherkofelbahn und besonders die Finanzspekulationen der Gemeinden Schwaz und Igls waren Themen in den Medien, und zwar österreichweit. Laut *Innsbrucker Nachrichten* war der Handel dem „Interesse des stark geschmälernten christlichsozialen Parteiprestiges“ geschuldet.²⁷¹ Die *Neue Freie Presse* fasste in einem Kommentar, den die *Innsbrucker Nachrichten* übernahmen, alle Bedenken gegen Spekulationsgeschäfte der öffentlichen Hand zusammen: Es fehle in den Gemeindestuben an Rechenmeistern, und letztlich müsse das Land „die Suppe auslöffeln, die andere eingebrockt haben“.²⁷² Das *Vorarlberger Volksblatt* spottete über die „liebliche Konkurrenz“, die sich nun Innsbruck mit der Nordkettenbahn und das Land mit der Patscherkofelbahn lieferten.²⁷³ Die *Arbeiterzeitung* bezichtigte die Landesregierung, Steuergeld zu verschwenden, zuerst weil sie, um den Konkurs der Gemeinde Schwaz abzuwenden, einen von allen Gemeinden finanzierten Landesausgleichsfonds geschaffen, dann weil sie ohne Zustimmung des Landtages die Patscherkofelbahn gekauft hatte.²⁷⁴ Die sozialdemokratische Tiroler *Volkszeitung* empörte sich über die Verschwendung von Steuergeld, um die von den Christlich-Sozialen dominierte Gemeinde Schwaz vor dem Konkurs zu bewahren.²⁷⁵

Die Landtagsabgeordneten erfuhren wie die interessierte Öffentlichkeit von dem Geschäft aus den Zeitungen, fühlten sich übergangen und protestierten in der Landtagssitzung am 18. Dezember 1930. In einem „demagogischen Dringlichkeitsantrag“, so der konservative *Tiroler Anzeiger*, verlangten die sozialdemokratischen Abgeordneten Aufklärung über den Ankauf der Patscherkofelbahn.²⁷⁶ Die Landtagsmehrheit wies den Antrag dem Finanzausschuss zu, was seine Behandlung bis ins folgende Jahr verzögerte. Der Finanzausschuss deponierte im März 1931 in einer Erklärung sein Unverständnis über die Vorgehensweise. Die Landesregierung habe das Budgetrecht des Landtages ausgehebelt, berufe sich auf „Gefahr im Verzuge“, habe

²⁶⁶ Bürgermeisteramt Igls an Amt der Tiroler Landesregierung, 11. und 12.8.1930. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (Ausgleich 1929/30).

²⁶⁷ RA Hans Formanek für Adolf Zimmer, Vergleichsvorschlag, 14.8.1930. Ebd.

²⁶⁸ Amtsvermerk, 22.8.1930. Ebd. Die Landeslagerhaus GmbH gehörte erst seit Sommer 1928 dem Land alleine, das Stammkapital war mit rund 40.000 S denkbar gering. Die Landesgebarung im Jahre 1928, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 11.12.1929, 4.

²⁶⁹ Sitzung der Landesregierung, 21.8.1930. TLA, Landesregierungsakten, Sonderfaszikel 47 1930–1933 Patscherkofelbahn AG.

²⁷⁰ Landeshauptmann Franz Stumpf/Landeshauptmannstellvertreter Franz Tragseil, Die Patscherkofelbahnangelegenheit, 26.8.1930. Ebd. Die Information erschien wortwörtlich unter dem Titel Die Sanierung der Patscherkofelbahn. Eine überraschende Transaktion der Tiroler Landesregierung in den *Innsbrucker Nachrichten*, 26.8.1930, 2.

²⁷¹ Das Land übernimmt die Patscherkofelbahn, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 25.8.1930, 4.

²⁷² Die Lehren aus der Leidensgeschichte der Patscherkofelbahn, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 28.8.1930, 4.

²⁷³ Die Sanierung der Patscherkofelbahn, in: *Vorarlberger Volksblatt*, 26.8.1930, 4.

²⁷⁴ Unheiliges aus dem heiligen Land Tirol, in: *Arbeiterzeitung*, 28.3.1931, 3.

²⁷⁵ Landesschwebbahn, in: *Volkszeitung*, 26.8.1930, 1 f.

²⁷⁶ Tiroler Landtag. Die letzte Sitzung im alten Jahr, in: *Tiroler Anzeiger*, 19.12.1930, 4.

daher den Landtag aus Zeitnot nicht mehr einberufen können, was aber bei einer derart „weitgehende[n] finanzielle[n] Notstandsmaßnahme“ nicht angehe. Der Finanzausschuss verlangte, das Land dürfe „unter keinen Umständen mehr ohne die Genehmigung des Landtages Geld in dieses Unternehmen hineinstecke[n]“.²⁷⁷

Bis zur Gründung der Aktiengesellschaft im Jänner 1931 investierte die Landesgesellschaft in den Ausbau des Berghotels – fließendes kaltes und warmes Wasser, ein Badezimmer pro Stockwerk –, legte einen Weg zum Grünen Boden an und erwarb Grund für künftige Wohnbauten.²⁷⁸

4.3 Die Geschädigten

Nicht allein die zahlreichen kleinen Gewerbebetriebe, die ihr Geld beim Bau oder beim Ausgleich verloren, sind als Geschädigte anzusehen.

Jahrelang unter den Auswirkungen der krassen Fehlentscheidungen ihrer Gemeinderäte und der Landespolitik litten die Bevölkerungen von Schwaz und Igls. Beide Gemeinden mussten die Gemeindeabgaben drastisch erhöhen und radikal einsparen, weshalb Mittel fehlten, der Weltwirtschaftskrise zu begegnen. Die Stadt Schwaz konnte die letzte Rate ihrer für die Patscherkofelbahn aufgenommenen Schulden in Höhe von 2,8 Millionen S erst im Jänner 1932 tilgen. Bürgermeister Huber, der einen großen Teil der Verantwortung für das Patscherkofelbahn-Desaster trug, blieb übrigens bis 1935 im Amt, da sich angesichts der katastrophalen Lage der Gemeinde kein Nachfolger für ihn finden ließ.²⁷⁹

Der Gemeinde Igls verblieben nach dem Verzicht auf die Patscherkofelbahn ebenso wie der Stadt Schwaz die für den Bau aufgenommenen Schulden, im Falle von Igls zwei Darlehen über insgesamt 500.000 S bei der Hypothekenanstalt. Bis Anfang Jänner 1934 summierten sich diese auf 766.034 S, wovon allein knapp 182.000 auf Zinsen- und Verzugszinsen entfielen. Trotz erhöhter Gemeindeumlagen – 800 % Aufschlag auf die Landesgrundsteuer, 1.000 % auf die landwirtschaftliche Landesgrundsteuer, 2.000 % auf die Landesgebäudesteuer – war an eine Rückzahlung nicht zu denken und der Haushalt erholte sich nicht. Ein Grund für die fehlenden Einnahmen war, dass etwa die Hälfte der Steuerpflichtigen nicht mehr imstande war, die Abgaben zu entrichten und sie trotz Exekutionen schuldig blieb. Wegen der Weltwirtschaftskrise stiegen zugleich die Kosten der Armenversorgung. Die Gemeinde müsse „unter solchen Umständen früher oder später zugrunde gehen“, hielt der Bürgermeister im September 1934 in einem vertraulichen Aktenvermerk fest. Igls sei nicht einmal mehr in der Lage, die Infrastruktur wie die Wasserleitung oder die Gemeindestraßen, aufrechtzuerhalten.²⁸⁰ Mangelnde Investitionen in die Infrastruktur, besonders die schon 50 Jahre alte Wasserversorgung, bemängelte auch der von der Landesregierung eingesetzte Amtsverwalter, der pensionierte Oberst Udo Smekal,²⁸¹ im September 1936.²⁸²

²⁷⁷ Entschließung des Finanzausschusses, betreffend die Patscherkofelbahn AG, Beilage der Landtagssitzung am 16.3.1931. Stenographische Berichte des Tiroler Landtages 1931. <http://alex.onb.ac.at> (abgerufen 26.6.2018).

²⁷⁸ Patscherkofelbahn AG, Gründerbericht, o. D. (Jänner 1931). TLA, Landesregierungsakten, Sonderfaszikel 47 1930–1933 Patscherkofelbahn AG.

²⁷⁹ Zu den sozialen Folgen in Schwaz Horst Schreiber, Kapitel: Zwischen Kaiser und „Führer“: Schwaz in der Ersten Republik 1918–1934, in: Schwaz. Der Weg einer Stadt, hg. von der Stadtgemeinde Schwaz, Innsbruck 1999, 47–106, hier: 65–70.

²⁸⁰ Bürgermeisteramt Igls, Vertrauliches Gedächtnisprotokoll, 26.9.1934. TLA, Landeshauptmannschaft/ATLR Abt. VI, BH Innsbruck-Land, Gemeindeangelegenheiten 1934–1938, Fasz. 742, Mp. Igls.

²⁸¹ Am 11.10.1935 beschloss die (ständestaatliche) Landesregierung, in Igls keinen Gemeindegtag einzusetzen, sondern den pensionierten Oberst Udo Smekal zum Amtsverwalter zu bestellen. Landeshauptmannschaft an BH Innsbruck, 18.10.1935. TLA, Akten BH Ibk, Registraturzeichen 8, Jahr 1937, Fasz 575, Mp. Igls, Akt 969/8/1937.

²⁸² Niederschrift Revision der Geschäfts- und Kassagebarung, 30.9.1936. TLA, Landeshauptmannschaft/ATLR Abt. VI, BH Innsbruck-Land, Gemeindeangelegenheiten 1934–1938, Fasz. 742, Mp. Igls.

Nach der Machtübernahme durch das nationalsozialistische Deutsche Reich im März 1938 war der Schuldenstand der Gemeinde Igls immer noch sehr hoch. Im September 1940 schlug Landrat (früher Bezirkshauptmann) Hans Hirnigel der Reichstatthalterei vor, Igls und Vill entweder nach Innsbruck einzugemeinden oder mit Reichszuschüssen zu sanieren. Erfolgt nicht bald Investitionen in Igls, verlöre die Gemeinde ihren Ruf als Kurort.²⁸³ Die Gauhauptstadt Innsbruck übernahm schließlich mit Wirksamkeit 1. April 1942 die beiden Mittelgebirgsgemeinden Igls und Vill. Das nationalsozialistische Parteiorgan, die *Innsbrucker Nachrichten*, benannte als Hauptgrund dafür die Schulden der Patscherkofelbahn, deren Finanzierung ein „verunglücktes Experiment der Systemzeit“ gewesen sei, das die „Gemeinde vollends zugrunde“ gerichtet habe.²⁸⁴ Mit der Eingemeindung übernahm und bezahlte die Stadt Innsbruck die restlichen Patscherkofelbahnschulden von Igls in Höhe von rund 250.000 Reichsmark (RM). Im Juni 1945 bat Vill und am 25. Oktober 1945 Igls mit Unterstützung der Bezirkshauptmannschaft beim Land Tirol um Ausgemeindung.²⁸⁵

In einer ersten Stellungnahme lehnte der Innsbrucker Bürgermeister Anton Melzer die Ausgemeindung ab. Innsbruck habe mit der Übernahme „eine weit überschuldete Gemeinde saniert“, welche die Stadt weder in ernährungsmäßiger noch finanzieller Hinsicht unterstütze. Igls besitze „keinen nennenswerten Grundbesitz“, seine öffentlichen Einrichtungen,

„soweit von solchen überhaupt gesprochen werden kann, entsprachen nicht einmal den primitivsten Anforderungen einer Siedlung, das Gemeindehaus mit der Schule war in fremden Händen, die Wasserversorgung unzulänglich und als Seuchenherd bedenklich, die Stromversorgung mangelhaft ebenso wie die Mullabfuhr und das Friedhofswesen. Ein Kanalisationssystem war überhaupt nicht vorhanden.“²⁸⁶

In einer weiteren Stellungnahme verglich der Innsbrucker Bürgermeister Anton Melzer die Steuerstruktur von Igls vor und nach der Eingemeindung und die städtischen Aufwendungen für die beiden Gemeinden, die im Falle einer Ausgemeindung zu ersetzen seien.²⁸⁷

Der Iglser Bürgermeister Josef Eichler, der maßgeblich für die Aufnahme der beiden Darlehen verantwortlich gewesen war und den Bau der Patscherkofelbahn leidenschaftlich vorangetrieben hatte, kandidierte bei den Gemeinderatswahlen im November 1928 nicht mehr. Ihm folgte der Bauer Alois Peer als Bürgermeister nach,²⁸⁸ der die schwere Aufgabe, die Gemeinde aus dem Schuldendesaster zu führen, übernehmen musste.

Als politisches Bauernopfer kann der Innsbrucker Stadtrat und Rechtsanwalt Gottlieb Staudinger gelten. Seit 1919 saß er für die Tiroler Volkspartei im Innsbrucker Gemeinderat, beaufsichtigte als Ausgleichsverwalter im Dezember 1929 die Patscherkofelbahn und fungierte als von der Gläubigerversammlung am 7. März 1930 bestellter Treuhänder. Für seine Aufwendungen verrechnete er 40.000 S, pauschalierte den Betrag aber mit 15.000 S, wogegen die Patscherkofelbahn bei Gericht Einspruch erhob. Das Landesgericht gestand ihm knapp 9.100 S

²⁸³ Landrat Hans Hirnigel an Reichstatthalterei, 4.9.1940. TLA, Akten BH Ibk, Registraturzeichen 8, Jahr 1946, Fasz. 720, Mp. Hötting, Mühlau, Amras, Arzl, Igls, Vill Eingemeindung zur Stadt Innsbruck, Akt 2518/8/1946, Zl. III-3939/23.

²⁸⁴ Die Gründe der Eingliederung von Igls, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 11.4.1942, 5.

²⁸⁵ Landeshauptmannschaft an Bürgermeister von Innsbruck und BH, 26.10.1945. TLA, Akten BH Ibk, Registraturzeichen 8, Jahr 1946, Fasz. 720, Mp. Hötting, Mühlau, Amras, Arzl, Igls, Vill Eingemeindung zur Stadt Innsbruck, Akt 2518/8/1946, Zl. Ia2 200/02 Dr. Kn/Sa.

²⁸⁶ Bürgermeister Anton Melzer an Landeshauptmannschaft, 17.1.1946. StAI, Akten MD 1946, Mp. Gemeinde Igls u. Vill Selbständigkeit-Wiederherstellung 99/S/MD/1946, Zl. MD 99/1946.

²⁸⁷ Bürgermeister Anton Melzer an Landeshauptmannschaft, 13.3.1946. Ebd., Zl. MD 694/1946.

²⁸⁸ Protokoll der Bürgermeister- und Vorstandwahl, 16.12.1928. StAI, Igls Varia 5, Mp. Gemeindewahlen 1928 Z 526/28.

zu,²⁸⁹ wogegen nun Staudinger seinerseits Rekurs einlegte. Das Oberlandesgericht Innsbruck erhöhte im Mai 1930 seinen Anspruch auf 18.000 S.²⁹⁰

In der Öffentlichkeit hinterließ dies keinen guten Eindruck, auch in Parteikreisen regte sich Unmut. Als im Frühjahr 1931 die Tiroler Volkspartei ihre Kandidatenliste für Innsbruck präsentierte, fand sich Staudingers Name nicht mehr darauf. In mehreren Schreiben wandte er sich an Landesrat Hans Gamper – inzwischen Präsident des Verwaltungsrates der neu gegründeten Patscherkofelbahn AG – und wehrte sich gegen die Unterstellung, er habe sein Amt als Volksvertreter zur persönlichen Bereicherung genutzt. Der Landesrat könne nicht erwarten, „dass ich deshalb, weil ich zufällig Volksvertreter bin, mich um einen mir als Anwalt zukommenden Lohn bringen lassen soll“.²⁹¹ Er habe sich zwölf Jahre seines Lebens „mit zahlreichen Opfern an Zeit, Gesundheit und Arbeitskraft voll und ganz für die Sache unseres katholischen Volkes eingesetzt“ und müsse sich nun auch „noch Angriffe auf seine Ehre gefallen“ lassen.²⁹²

Zur Überraschung der Innsbrucker politischen Landschaft meldete eine Liste mit dem Namen „Katholische Tiroler Volkspartei“ und dem Listenersten Gottlieb Staudinger ihre Kandidatur bei den Gemeinderatswahlen im Mai 1931.²⁹³ Ein Sturm in der Presse war die Folge. Die sozialdemokratische *Volkszeitung* bezichtigte Landesrat Gamper, er habe „Protektionskinder vorschieben“ wollen, daher auf Staudinger verzichtet, der wegen seiner Anwaltsrechnung für die Patscherkofelbahn ohnehin in einem schiefen Licht stünde.²⁹⁴ Die Zeitung verspottete Staudinger, der wohl glaube, die Patscherkofelbahnkrise, „wo er fette Honorare vom Gott Mammon nahm, sei überwunden“ und er sei „politisch wieder verdaulich geworden“.²⁹⁵ Die Tiroler Volkspartei distanzierte sich von der Konkurrenzliste, bezeichnete sie als „unüberlegtes politisches Unternehmen von Privatinteressenten“²⁹⁶ und drohte allen, die zugleich Mitglieder der Volkspartei seien, mit Ausschluss²⁹⁷. Die Liste zog schließlich noch vor den Wahlen ihre Kandidatur zurück. Staudinger nahm im *Tiroler Anzeiger* dazu Stellung: Nicht auf seine Initiative hin sei die Liste erstellt worden, allein schon aus Gründen der Parteidisziplin halte er nichts davon, er sei gegen eine Spaltung des katholischen Lagers.²⁹⁸ Die *Innsbrucker Nachrichten* titelten als Reaktion spöttisch „Dr. Staudingers Glück und Ende“.²⁹⁹

Mit seiner Arbeit für die Patscherkofelbahn endete Staudingers politische Laufbahn. Ebenso wie er mussten auch die anderen beteiligten Rechtsanwälte noch jahrelang auf ihre Honorare warten.

4.4 Die Patscherkofelbahn AG

4.4.1 Von der Gründung 1931 bis zum „Anschluss“ 1938

Die Patscherkofelbahn war nicht lange im offiziellen Besitz des Landeslagerhauses. Die Gesellschaft arbeitete seit der Übertragung auf die Gründung einer Aktiengesellschaft hin, was bis in den Jänner 1931 dauerte. Die konstituierende Generalversammlung fand am 24. Jänner 1931

²⁸⁹ Landesgericht Innsbruck, Beschluss, 12.4.1930. StAI, Igls Varia 1 Patscherkofelbahn, Mp. Igls Patscherkofelbahn (Ausgleich 1929/30), Zl. Sa 156 bis 160/29/152.

²⁹⁰ Oberlandesgericht Innsbruck, Beschluss, 9.5.1930. Ebd., Zl. R 252/30/2 Sa 156-160/29/155.

²⁹¹ RA Gottlieb Staudinger an Landesrat Hans Gamper, 7.3.1931. TLA, Landesregierungsakten, Sonderfaszikel 47 1930–1933 Patscherkofelbahn AG.

²⁹² RA Gottlieb Staudinger an Landesrat Hans Gamper, 9.3.1931. Ebd.

²⁹³ Kandidatenliste der katholischen Tiroler Volkspartei, 2.5.1931. StAI, Karton Wahl Gr. XIX 1930–1934, U 356/XIX/1931 Gemeinderatswahl.

²⁹⁴ Ein Blick in die Tiefen des christlich-sozialen Wahlsumpfes, in: *Volkszeitung*, 9.5.1931, 2.

²⁹⁵ Sieben Parteilisten stellen sich vor, in: *Volkszeitung*, 5.5.1931, 3.

²⁹⁶ Zur Liste der „Katholischen Tiroler Volkspartei“, in: *Tiroler Anzeiger*, 6.5.1931, 5.

²⁹⁷ Der Kampf um die christlichsoziale Oppositionsliste, in: *Neueste Zeitung*, 7.5.1931, 6.

²⁹⁸ Innsbrucker Gemeinderatswahlen. Zur Klärung, in: *Tiroler Anzeiger*, 7.5.1931, 3.

²⁹⁹ Dr. Staudingers Glück und Ende, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 8.5.1931, 3.

im Parissaal des Landhauses statt. Das Aktienkapital war mit 1,7 Millionen S zu Aktien á 100 S festgelegt; fünf Aktien, also ein Mindesteinsatz von 500 S, waren notwendig, um mit einer Stimme bei den Generalversammlungen vertreten zu sein. Die Gesamtstimmenzahl betrug demnach 3.400. Zum Wert der Bahn über 1,7 Millionen kam der des Berghotels in Höhe von 400.000 S, das offiziell noch im Besitz des Landeslagerhauses blieb.

Laut einem mit 21. Jänner 1931 datierten Verzeichnis der Personen, die im Vorfeld Aktien gezeichnet hatten, befanden sich 1.644.800 S im Besitz des Landeslagerhauses, die restlichen 55.200 S verteilten sich auf 37 Personen bzw. Personengruppen. Als größte Einzelaktionäre finden sich Dr. Ludwig Lantschner, Arzt und gebürtiger Iglener, der über 20 Stimmen verfügte, die Innsbrucker Brau AG mit 40 und der Innsbrucker Kaufmann Josef Schwarz mit ebenfalls 40 Stimmen.³⁰⁰

Bei der konstituierenden Generalversammlung waren 26 Aktienbesitzer anwesend, die zusammen 3.274 Stimmen vertraten, darunter das Landeslagerhaus mit allein 3.020 Stimmen.³⁰¹ An den Kräfteverhältnissen bestand kein Zweifel und so bestimmte das Landeslagerhaus bzw. vom Land entsandte Beamte künftig die Geschicke der Bahn.

Nach dem damals in Österreich geltenden Aktienrecht war der Verwaltungsrat das höchste Gremium. Erst das NS-Regime führte die reichsdeutschen Regelungen mit der Trennung in Vorstand und Aufsichtsrat in das österreichische Gesellschaftsrecht ein. Die Generalversammlung der Patscherkofelbahn legte die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrates mit sieben fest. Wenig überraschend gehörten fünf der sieben Gewählten dem Land an: Landesrat Hans Gamper, Landesrat Andreas Gebhart – beide Mitglieder der Tiroler Volkspartei, Landesrat Bernhard Zösmayr von den Großdeutschen (1896–1925 Gemeinderat Innsbruck, Ehrenbürger), der schon seit November 1929 die Geschäfte der Patscherkofelbahn führte, der Präsident des Landeskulturrates Franz Reitmair³⁰² aus Sistrans und der stellvertretende Landesamtsdirektor Richard Fischer. Die beiden anderen Sitze gingen an die großen Einzelaktionäre Ludwig Lantschner und Josef Schwarz.³⁰³ In der anschließenden ersten Sitzung des Verwaltungsrates wählten die Mitglieder Landesrat Gamper zum Präsidenten und Landesrat Zösmayr zu seinem Stellvertreter.³⁰⁴

Bis auf einige personelle Änderungen im Verwaltungsrat blieb die Leitung der Bahn bis zum „Anschluss“ im März 1938 stabil. Auf den im Februar 1934 verstorbenen Landesrat Andreas Gebhart folgte Landesrat Johann Obermoser³⁰⁵; Hans Gamper wechselte als Direktor an die Lehrerbildungsanstalt und schied im Oktober 1935 aus, seinen Sitz als Präsident übernahm Landesstatthalter Andreas Gerber.³⁰⁶ Erst im Bericht für das Jahr 1937 fehlen die Namen der beiden Aktionäre Ludwig Lantschner und Josef Schwarz im Verwaltungsrat. Beide waren frühe Mitglieder der illegalen Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei (NSDAP), Lantschner trat im März 1933, also kurz vor dem Parteiverbot bei, Schwarz in etwa zur selben Zeit.³⁰⁷

Aus steuerlichen Gründen beschloss die Generalversammlung im April 1936 eine Änderung des Gesellschaftskapitals und komplette Neubewertung der Bahnanlage: Der Nennwert der Aktien sollte von 100 S auf 50 S korrigiert, damit das Aktienkapital auf 850.000 S reduziert

³⁰⁰ Verzeichnis der Zeichner von Aktien der Seiltschwebbahn Iglers-Patscherkofel, 21.1.1924. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Plan VIII, Mp. BH, U Patscherkofelbahn AG Gründung.

³⁰¹ Liste der bei der konstituierenden Generalversammlung der Seiltschwebbahn Iglers-Patscherkofel anwesenden Aktionäre, 24.1.1921. Ebd.

³⁰² Andere Schreibweise: Reitmayer.

³⁰³ Niederschrift über die konstituierende Generalversammlung der Seiltschwebbahn Iglers-Patscherkofel AG, 24.1.1931. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Plan VIII, Mp. BH, U Patscherkofelbahn AG Gründung.

³⁰⁴ Mitschrift über die 1. (konstituierende) Verwaltungsratssitzung, 24.1.1931. Ebd.

³⁰⁵ Geschäftsbericht der Seiltschwebbahn Iglers-Patscherkofel A. G. zur 4. ordentlichen Generalversammlung am 20. Juli 1935. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Div. 1, Mp. Geschäftsberichte.

³⁰⁶ Geschäftsbericht der Seiltschwebbahn Iglers-Patscherkofel A. G. zur 5. ordentlichen Generalversammlung am 25. April 1936. Ebd.

³⁰⁷ NS-Registrierungsakten Ludwig Lantschner und Josef Schwarz. StAI, NS-Registrierungsakten.

werden. Zugleich sollten um 400.000 S 8.000 neue Aktien á 50 S ausgegeben und damit das neue Aktienkapital mit 1,25 Millionen S fixiert werden. Die 8.000 neuen Aktien gingen an das Land Tirol.³⁰⁸ Statt der ursprünglichen Gesamtzahl von 17.000 Aktien waren nun 25.000 Aktien vorgesehen.

Aus den Protokollen des Verwaltungsrates, den Geschäftsberichten und den Niederschriften der Generalversammlungen³⁰⁹ lassen sich „normale“ Geschäftsvorgänge entnehmen, wie Investitionen, Werbemaßnahmen, Gewinn- oder Verlustzahlen. Die Patscherkofelbahn war endlich in ruhige und skandalfreie Fahrwasser gekommen. Der Verwaltungsrat beauftragte die Anlegung von Skipisten (z. B. Glungezerabfahrt), ließ die Rodelabfahrt verbessern und vereinbarte mit der Gemeinde Lans, dass die Patscherkofelbahn am Grünen Boden eine Skihütte erbaute. Diese Hütte verpachtete die Bahn um einen symbolischen Schilling jährlich bis Ende des Jahres 1975 an den Skiklub Tirol, der am Grünen Boden u. a. Skikurse veranstaltete.³¹⁰

Allerdings entwickelten sich die Fahrgastzahlen immer noch nicht im gewünschten und wirtschaftlich notwendigen Ausmaß, wozu nicht nur die Weltwirtschaftskrise, sondern die Ende Mai 1933 verhängte 1.000-Mark-Sperre durch das Deutsche Reich beitrug. Das nationalsozialistische Deutsche Reich wollte Österreich empfindlich treffen und verlangte ab Ende Mai 1933 bei der Beantragung eines Visums nach Österreich eine Gebühr von 1.000 Mark, was den besonders für Tirol so wichtigen Tourismus unvorbereitet traf.³¹¹ Besuchten in der Saison 1931/32 noch rund 73.800 Gäste aus dem Deutschen Reich Innsbruck, waren es in der Saison 1932/33 nur mehr etwa knapp 24.000 und nach Inkrafttreten der 1.000-Mark-Sperre lediglich rund 5.100. Auch Igls litt: Von knapp 2.300 Gästen aus dem Deutschen Reich in der Saison 1931/32 sackte die Zahl in der Saison 1933/34 auf nur 84 ab.³¹² Demgemäß litten alle vom Tourismus abhängigen Betriebe, so auch die Patscherkofelbahn, die zwar ebenso von Einheimischen lebte, deren Einkommen aber in der Weltwirtschaftskrise und den nachfolgenden Sparpaketen geschmolzen war.

Die Zahl der von der Patscherkofelbahn beförderten Personen (Berg- und Talfahrten zusammen) schwankte stark und spiegelt wirtschaftliche Krisen, aber auch verregnete Saisonen wider, wie Tabelle 3 zeigt.

Tab. 3 Berg-/Talfahrten 1928–1937³¹³

Betriebsjahr	Berg-/Talfahrten	Betriebsjahr	Berg-/Talfahrten
1928	55.867	1933	63.131
1929	38.108	1934	48.328
1930	53.504	1935	57.603
1931	65.827	1936	50.150
1932	70.510	1937	66.281

³⁰⁸ Beantragte Änderungen und Ergänzungen der Satzungen, Beilage 2 des Geschäftsberichtes der Seilschwebbahn Igls-Patscherkofel A.G. zur 5. ordentlichen Generalversammlung am 25. April 1936. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Div. 1, Mp. Geschäftsberichte.

³⁰⁹ Die Unterlagen finden sich im StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Div. 1, Mp. Geschäftsberichte, Mp. Seilbahnen u. Pläne, sowie im TLA, Landesregierungsakten, Sonderfaszikel 47 1930–1933 Patscherkofelbahn AG.

³¹⁰ Sitzung des Verwaltungsrates, 22.12.1931, 30.12.1931. Ebd.

³¹¹ Zu den Auswirkungen der 1.000-Mark-Sperre auf den Fremdenverkehr siehe Josef Nussbaumer, Die „Tausend-Mark-Sperre“ vom Mai 1933 und der Tiroler Fremdenverkehr, in: Thomas Albrich/Klaus Eisterer/Rolf Steininger (Hg.), Tirol und der Anschluß. Voraussetzungen, Entwicklungen, Rahmenbedingungen 1918–1938 (Innsbrucker Forschungen zur Zeitgeschichte Bd. 3 – Nachdruck), Innsbruck–Wien–München–Bozen 2002, 307–330.

³¹² Statistisches Handbuch für die Republik Österreich, hg. Bundesamt für Statistik, Wien 1933, 48 f.; Wien 1935, 48 f, 52 f.

³¹³ Geschäftsberichte, jeweils gelegt bei den Generalversammlungen 1932 bis 1938. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Div. 1, Mp. Geschäftsberichte.

Ohne den finanziellen Rückhalt des Landes und ohne die Möglichkeit, schlechte Bilanzergebnisse aussitzen zu können und keine Dividende auszahlen zu müssen, hätte sich die Bahn in den 1930er Jahren nicht halten lassen.

4.4.2 Die Patscherkofelbahn AG März 1938 bis Dezember 1940

Als sich am 21. März 1938 die Aktionäre zur Generalversammlung treffen wollten, hatten sich die politischen Vorzeichen radikal geändert. Seit dem 11. März 1938 beherrschten die Nationalsozialisten de facto die Straße, mit dem 13. März 1938 verschwand der Staat Österreich von der Landkarte und war als Ostmark Teil des nationalsozialistischen Deutschen Reiches. Im Mai 1938 feierte die Patscherkofelbahn im Schatten der „Anschluss“-Euphorie ihr 10-jähriges Jubiläum.³¹⁴

Die Nazifizierung des Unternehmens folgte rasch und aus NS-Sicht folgerichtig, indem der alte Verwaltungsrat am 13. Juni 1938 weichen musste³¹⁵ und verlässliche Nationalsozialisten einzogen.³¹⁶ Die Generalversammlung fand schließlich verspätet am 19. Juli 1938 statt. Nur das Land Tirol mit 23.027 Aktien und 4.605 Stimmen sowie die Handels- und Gewerbebank mit 100 Aktien und 20 Stimmen waren vertreten. Einstimmig beschlossen sie, die einen Monat zuvor kooptierten Nationalsozialisten als neuen Verwaltungsrat zu bestätigen.³¹⁷

Präsident war nun der Jurist Richard Knöpfler, NSDAP-Mitglied seit September 1932 mit der Mitgliedsnummer 1.305.578, SS-Mitglied seit 1938, 1940 zum SS-Standartenführer befördert, in der Verbotszeit monatelang inhaftiert, dafür mit der Erinnerungsmedaille ausgezeichnet,³¹⁸ seit dem „Anschluss“ Landesstatthalter, ab Feber 1940 Kurator der Universität Innsbruck³¹⁹.

Sein Stellvertreter war der ehemalige Bankbeamte und nunmehrige Landesfinanzreferent Gustav Linert, der mit Oktober 1937 als illegaler Landesreferent amtierte, dafür die Erinnerungsmedaille erhielt, offizielles Parteimitglied mit dem 1. Mai 1938 und Mitglied der SS seit April 1938. Ab Feber 1940 war er Gauhauptmann.³²⁰ Als einfache Mitglieder komplettierten der NS-Landesbauernführer Georg („Jörgl“) Wurm, der Innsbrucker Kaufmann und nachmalige Ratsherr der Stadt Innsbruck Josef Schwarz und der ehemalige stellvertretende Innsbrucker Magistratsdirektor und Landesbeamte Anton Schuler den Verwaltungsrat. Der Jurist Anton Schuler war bis März 1938 stellvertretender Innsbrucker Magistratsdirektor, mit April 1938 übernahm ihn das Land, ab Feber 1940 als Regierungsdirektor. Im März 1933 trat er der NSDAP mit der Nummer 1.629.241 bei, erhielt die Auszeichnung Erinnerungsmedaille und

³¹⁴ Zehn Jahre Patscherkofelbahn, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 7.5.1938, 8.

³¹⁵ Das Protokoll dieser Sitzung hat sich nicht erhalten. Es ist unwahrscheinlich, dass der alte Verwaltungsrat, immerhin nicht nur Beamte der Landesverwaltung, sondern exponierte Vertreter des ständestaatlichen Tirol, ihrem Rücktritt und dieser Kooptierung freiwillig zustimmte.

³¹⁶ Patscherkofelbahn AG an Ministerium für Wirtschaft und Arbeit, 1.7.1938. StAI, Bestand Patscherkofelbahn, Div. 1, Mp. BH.

³¹⁷ Generalversammlung der Seilschwebbahn Igls-Patscherkofel A.G., 19.7.1938. TLA, Handakten LR Gustav Linert, Industrieangelegenheiten I–III, K 1, Mp. Industrieangelegenheiten III.

³¹⁸ NS-Registrierungsakt Richard Knöpfler. StAI, NS-Registrierungsakten. Die Ostmarkmedaille, auch März- oder Erinnerungsmedaille genannt, war eine Auszeichnung für jene illegalen NationalsozialistInnen, die aktiv auf den „Anschluss“ hingearbeitet hatten.

³¹⁹ Horst Schreiber, *Die Machtübernahme. Die Nationalsozialisten in Tirol 1938/39* (Innsbrucker Forschungen zur Zeitgeschichte Bd. 10), Innsbruck 1994, 200.

³²⁰ Schreiber, *Machtübernahme*, 36 f., 200. NS-Registrierungsakt Gustav Linert. StAI, NS-Registrierungsakt. Mit dem Aufnahmedatum 1. Mai 1938 belohnte die NSDAP ihre illegalen Mitglieder im ehemaligen Österreich. Das Datum weist auf illegale Tätigkeiten während der Verbotszeit und eine tiefe Verbundenheit mit dem Nationalsozialismus hin.

den Titel „Alter Kämpfer“³²¹, für die NSDAP avancierte er zum Gauhauptstellenleiter.³²² Der Kaufmann Josef Schwarz (Weinhaus Happ in der Innsbrucker Altstadt) trat ebenfalls 1933 der NSDAP bei, wurde 1934 inhaftiert, wofür er die Erinnerungsmedaille erhielt. Zuvor hatte er sich politisch bei der Großdeutschen Volkspartei engagiert, in deren Landesleitung er saß. 1938 bewarb er sich vergeblich um Arisierungen. Ab März 1939 war der verdiente Nationalsozialist Schwarz Ratsherr der Stadt Innsbruck.³²³ Einzig der Verwaltungsrat Karl Fritz, Direktor des Bürgerlichen Bräuhauses Innsbruck, überlebte vorerst die politische Säuberung und verblieb im Gremium. Details über seine politischen Vorlieben sind nicht bekannt, aber sein Verbleib zeigt, dass er den Nationalsozialismus nicht abgelehnt haben dürfte.

Nach dem deutschen Aktiengesetz waren die Gremien umzubilden, statt eines Verwaltungsrates leiteten Vorstand und Aufsichtsrat die Geschicke der Gesellschaft. Die Hauptversammlung, einzig beschickt von drei Vertretern des Landes, am 30. Juni 1939 vollzog die Vorgaben. In den Aufsichtsrat wählte sie Gauleiter und Landeshauptmann Franz Hofer, Richard Knöpfler, Gustav Linert, Josef Schwarz und als Ersatz für den ausgeschiedenen Georg Wurm den Nationalsozialisten Fritz Lantschner. Neu war auch, dass statt der bisherigen Rechnungsprüfer eine Buchprüfungsgesellschaft bestellt werden musste. Die Anwesenden übertrugen die Bilanz- und Rechnungsprüfung an die Süddeutsche Treuhandgesellschaft AG in München.³²⁴

Mit dem Ingenieur Fritz Lantschner war ein weiterer überzeugter Nationalsozialist in die Führung der Patscherkofelbahn eingezogen. Er war schon im Mai 1931 der NSDAP beigetreten, weshalb er seine Beamtenstelle beim Land verlor. Als Absolvent der Universität für Bodenkultur engagierte er sich vor dem Parteiverbot als landwirtschaftlicher Gaufachberater. Als einer der Drahtzieher des missglückten NS-Juliputsches 1934 floh er ins Deutsche Reich, kehrte am 14. März 1938 nach Innsbruck zurück, übernahm kommissarisch die Leitung der Tiroler Bauernkammer und als Regierungsdirektor eine Landesabteilung.³²⁵

Der bisherige Verwaltungsrat Anton Schuler avancierte zum Vorstandsvorsitzenden, ihm zur Seite stand der Jurist Hermann Uhlik, ein Mann, der wegen seiner Verdienste um den Nationalsozialismus in der illegalen Zeit kurz nach dem „Anschluss“ einen Beamtenposten auf Landesebene erhalten hatte.³²⁶

Die Patscherkofelbahn AG musste ihre Bilanzen und Berechnungen auf Reichsmark umstellen, wozu das vorhandene Vermögen und die Betriebsmittel neu zu bewerten und umfangreiche Abschreibungen vorzunehmen waren. Das Grundkapital sank so von den errechneten 833.333,34 RM (Aktienkapital 1,7 Millionen, Umtauschkurs 1,5 S zu 1 RM) auf 625.000 RM. Für je vier Stück alte Aktien á 50 S war eine neue um 100 RM auszustellen. Die außerordentliche Generalversammlung vom 30. September 1939 stimmte dem zu.³²⁷ Dem Land bzw. dem Gau gehörten nun Aktien im Wert von 584.900 RM mit 5.849 Stimmen, während sich der Rest von 40.100 RM (401 Stimmen) im Streubesitz von 65 Personen/Institutionen befand.³²⁸

³²¹ Der Titel „Alter Kämpfer“ gebührte jenen, die in der Verbotszeit nicht nur Mitglieder gewesen waren, sondern mit Haft, Internierung oder Entlassung von der Arbeitsstelle bestraft worden waren.

³²² NS-Registrierungsakt Anton Schuler. StAI, NS-Registrierungsakt.

³²³ NS-Registrierungsakt Josef Schwarz. StAI, NS-Registrierungsakten. An der Spitze der NS-Stadtführung stand Oberbürgermeister Egon Denz, ihm zur Seite standen ein Beirat und Ratsherren, die in etwa die Funktion eines ständestaatlichen Gemeindegamitgliedees ausübten.

³²⁴ Niederschrift über die 8. ordentliche Generalversammlung der Seiltschwebebahn Igl's-Patscherkofel AG, 30.6.1939. StAI, Lokalbahn Allg. Abt. IV, Mp. IVB, Zl. 2792.

³²⁵ Schreiber, Machtübernahme, 137.

³²⁶ Amts- und Registergericht Innsbruck, Änderung bei einer Firma, 6.9.1940. StAI, Lokalbahn Allg. Abt. IV, Mp. IVB, Zl. Reg B2-130/43. Personalakt Hermann Uhlik. TLA, ATR, Abt. Präs. I/Personal, Personalakt Nr. 12884.

³²⁷ Vorstand Anton Schuler, Umstellungsbericht erstattet vom Vorstände der Seiltschwebebahn Igl's-Patscherkofel A.G. zur ausserordentlichen Generalversammlung am 30. September 1939. StAI, Lokalbahn Allg. Abt. IV, Mp. IVB, Zl. Reg B2-130/43. Das deutsche Aktiengesetz sah eine Mindestnominale von RM 100 pro Aktie vor.

³²⁸ Liste der privaten Aktionäre, o. D. (September 1939). StAI, Stadt Innsbruck 1940–1944 I, U Lokalbahn/Patscherkofelbahn.

Die Geschäfte der Patscherkofelbahn liefen hervorragend. Mit massiver finanzieller und propagandistischer Unterstützung des NS-Regimes stieg die Zahl der Fahrten 1938 auf 99.799, 1939 dann auf 140.429.³²⁹ Im Jänner 1939 bilanzierten die *Innsbrucker Nachrichten* zufrieden, die „nationalsozialistische Aufbauarbeit“ habe „das erreicht, was eine Systemregierung in den vielen Jahren ihrer ‚Herrschaft‘ nicht vermochte“.³³⁰ Im Juli 1939 fuhren neue Kabinen, die aus Leichtmetall hergestellt waren, die um fast 380 kg weniger wogen als die alten, was es erlaubte, 30 statt wie bisher 24 Fahrgäste zu befördern.³³¹ Die bisher an den Skiklub Tirol verpachtete Hütte am Grünen Boden ging als Feierort an die Blutordensträger³³² über. Im Juli 1939 feierten „Alte Kämpfer“ auf dieser Hütte einen „Kameradschaftsabend“.³³³ Die Patscherkofel-, aber auch die Nordkettenbahn dienten der Tiroler NS-Propaganda, wie etwa im November 1938, als Gauleiter Hofer seine Amtskollegen aus den anderen Gauen zu einer Fahrt mit beiden Bahnen einlud.³³⁴

Im Sommer 1940 verhandelte der Gau mit dem Innsbrucker Oberbürgermeister Egon Denz nicht nur über eine Eingemeindung von Igls und Vill in das Stadtgebiet, sondern auch über einen Verkauf der Patscherkofelbahn AG. Im Oktober 1940 informierte Otto Wurmhöringer, Generaldirektor der Innsbrucker Stadtwerke und Innsbrucker Stadtrat, Oberbürgermeister Denz über den Wert, den die Patscherkofelbahn seiner Meinung nach aufwies. Die Bahn sei, wie hinlänglich bekannt, technisch misslungen. Das von der Bergstation aus betriebene Zugseil sei zu lang, müsse daher relativ oft getauscht werden. Derzeit laufe der Betrieb nur einspurig, für einen Ausbau auf Doppelspurigkeit seien umfangreiche und teure Umbauarbeiten notwendig, entweder müsste eine neue, weiter südlich liegende Talstation oder eine neue Mittelstation gebaut werden. Das Berghotel entspreche nicht modernen Ansprüchen, die Inneneinrichtung gleiche der „eines zweitrangigen Restaurationsbetriebes irgendeiner Stadt“, was den schlechten Geschäftsgang erkläre. Die Fundamente der Bergstation seien zu schwach und wiesen Risse auf. Die Stromversorgung durch das EW-Vomperbach sei nicht stabil, so dass oft ein Diesel-Aggregat einspringen müsse. Wurmhöringer bezifferte den Investitionsbedarf mit rund 800.000 RM.³³⁵ Tatsächlich bereiteten die gestiegenen Fahrgastzahlen der Patscherkofelbahn Probleme. Sie konnte den Andrang an starken Besuchstagen nicht bewältigen, was mitunter zu stundenlangen Wartezeiten führte,³³⁶ was einen Ausbau nahe legte.

Oberbürgermeister Egon Denz deponierte bei Gauleiter Hofer den Wunsch der Stadt, die Patscherkofelbahn zu kaufen, die in den Aufgabenbereich der Stadt falle, diene sie doch wie die Nordkettenbahn der Tourismusförderung. Er fasste Wurmhöringers Bedenken zusammen und nannte als Verhandlungsbasis den Preis von 500.000 RM, was zwar weniger sei als das

³²⁹ Geschäftsbericht der Seilschwebbahn Igls-Patscherkofel A.G. zur 8. ordentlichen Generalversammlung am 30. Juni 1938. Ebd. Bericht über das Geschäftsjahr 1939 der Seilschwebbahn Igls-Patscherkofel AG, März 1940. StAI, Lokalbahn Allg. Abt. IV, Mp. IVB. Schon im August 1938 erschien in der NS-Presse eine Jubelmeldung über die gestiegenen Fahrgastzahlen. An der Grenze der Leistungsfähigkeit. Patscherkofel-Bahnverkehr verdoppelt, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 6.8.1938, 5.

³³⁰ Nationalsozialistischer Aufbau im Verkehr. Über 250.000 Fahrgäste auf den Innsbrucker Seilbahnen, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 13.1.1939, 5.

³³¹ Im „Glashaus“ zur Patscherkofel-Höhe, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 12.7.1939, 3.

³³² Mit dem „Blutorden“ zeichnete die NSDAP zuerst jene Anhänger aus, die bei dem missglückten Putsch am 9. November 1923 in München ihr Leben verloren hatten. In den Folgejahren erhielten die Auszeichnung auch österreichische Nationalsozialisten, die beim missglückten Putsch im Juli 1934 starben, aber auch jene, die bei einem Bombenanschlag verletzt worden waren. Jährlich am 9. November ehrte die NSDAP in einer Feier ihre „Blutzeugen“.

³³³ Alte Kämpfer in Treue vereint. Kameradschaftsfeier mit den Hitler-Urlaubern am Patscherkofel, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 21.7.1939, 3.

³³⁴ Ostmark-Gauleiter auf dem Patscherkofel, in: *Innsbrucker Nachrichten*, 8.11.1938, 5.

³³⁵ Otto Wurmhöringer an Oberbürgermeister Egon Denz, 10.10.1940. StAI, Lokalbahn Allg. Abt. IV, Mp. IVB, Zl. IV-8535/40.

³³⁶ Anton Schuler, Umstellungsbericht erstattet vom Vorstände der Seilschwebbahn Igls-Patscherkofel A.G. zur ausserordentlichen Generalversammlung am 30. September 1939. Ebd., Zl. Reg B2-130/43.

Grundkapital, aber eingedenk der großen Investitionen gerechtfertigt. Der Preis liege an „der oberen Grenze des Verantwortbaren“.³³⁷

Zu dem Zeitpunkt waren die Verhandlungen weit gediehen, denn schon Anfang November meldete Wurmhöringer als Generaldirektor der Stadtwerke, der Gauleiter stimme zum Preis von 500.000 bis 550.000 RM zu und habe schon Gauhauptmann Linert mit dem Verkauf der Aktien an die Stadt beauftragt.³³⁸ Das Aktienpaket des Gaus wechselte zum endgültigen Kaufpreis von 593.000 RM zur Stadt.³³⁹ Bei der nächsten Hauptversammlung am 30. Dezember 1940 nahm die Stadt mit 5.851 Stimmen³⁴⁰ die Patscherkofelbahn AG offiziell in Besitz.³⁴¹

5. Die Patscherkofelbahn in Stadtbesitz – Die Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG

Noch war aber nicht klar, wie die Patscherkofelbahn AG in die Stadt und ihre Betriebe eingliedert werden sollte. Zur Debatte stand, dass sie gleich der Nordkettenbahn direkt an die Stadtwerke ging, oder die Lokalbahn AG, deren Aktienmehrheit schon im Besitz der Stadt war, sie kaufte, oder die Stadt selbst, die sie dann mit der Lokalbahn zu einer neuen AG zusammenführte. Denz entschied sich für die dritte Möglichkeit und damit für eine aktienrechtliche Verschmelzung der beiden Aktiengesellschaften Lokalbahn und Patscherkofelbahn.

Und er entschied sich für einen neuen Namen,

„da die Bezeichnung Lokalbahn A.G. Innsbruck-Hall i. T. meines Erachtens nicht nur unschön ist und insbesondere das Fremdwort Lokalbahn vermieden werden soll, sondern darüber hinaus diese Bezeichnung auch nicht der wirklichen Bedeutung des Unternehmens gerecht wird, wenn bedacht wird, daß hier die Mittelgebirgsstrecke, dann der gesamte Omnibusverkehr in der Stadt, der kommende Obusverkehr [Oberleitungsbus] in der Stadt und schließlich nunmehr auch die Patscherkofelbahn in dem Unternehmen vereinigt sind“.

Er schlug die Bezeichnung „Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG“ vor.³⁴²

Bei der Hauptversammlung der Patscherkofelbahn AG am 30. Dezember 1940 schieden die bisherigen Vorstände Schuler und Uhlik aus. Denz als neuer Besitzer nominierte Walter Millonig und den Juristen Alfred Wergles.³⁴³ Beide waren Nationalsozialisten³⁴⁴, beide arbeiteten für die Stadt Innsbruck, Millonig als Kämmerer (= Finanzstadtrat), Wergles direkt in der

³³⁷ Oberbürgermeister Egon Denz an Gauleiter Franz Hofer, 18.10.1940. Ebd., Zl. IV-8535/1940.

³³⁸ Stadtrat und Direktor der Stadtwerke Otto Wurmhöringer an Oberbürgermeister Egon Denz, 8.11.1940. StAI, Lokalbahn Prozessakten, Mp. IV Lokalbahn A.G. Aktien-Ankauf durch Stadt, Aktenfaszikel 6278/S/IV/1942.

³³⁹ Amtsvermerk, 12.8.1952. StAI, Sieberer Stiftung Fondshäuser Wien Abt. IV, Mp. Sieberer Fondshäuser Allgemeines, Zl. IV-2170/1951.

³⁴⁰ Der Gau dürfte seit dem September 1939 noch zwei Aktien aufgekauft haben, die seinen Besitz von 5.849 Aktien mehrten.

³⁴¹ Am 19. Dezember 1940 verständigte die Tirolische Landeshypothekenanstalt Oberbürgermeister Egon Denz, dass die Gauselbstverwaltung Aktien über 5.851 Stimmen für die Stadt hinterlegt habe. StAI, Stadt Innsbruck 1940–1944 I, U Lokalbahn/Patscherkofelbahn.

³⁴² Oberbürgermeister Denz, Aktenvermerk betreffend Rechtsform für die Übernahme der Patscherkofelbahn A.G., 1.11.1940. StAI, Lokalbahn Prozessakten, Mp. III Patscherkofelbahn Verschmelzung mit der Lokalbahn, Zl. IV-8535/1940.

³⁴³ Oberbürgermeister Denz, Aktenvermerk, 30.12.1940. Ebd., Mp. IV Lokalbahn A.G. Aktien-Ankauf durch Stadt, Aktenfaszikel 6278/S/IV/1942.

³⁴⁴ StAI, NS-Registrierungsakt Walter Millonig (Beitritt NSDAP Dezember 1931, 686.922, SS 1935, „Alter Kämpfer“, Ostmarkmedaille); StAI, NS-Registrierungsakt Alfred Wergles (NSDAP 1.5.1938, 6.248.688, Beisitzer im NSDAP-Kreisgericht Innsbruck).

Kanzlei des Oberbürgermeisters. Gauleiter Hofer schied aus dem Aufsichtsrat aus, sich selbst machte Denz zum Aufsichtsratsvorsitzenden.³⁴⁵

Damit war rechtlich die Übernahme des Aktienpaketes durch die Stadt auch nach außen vollzogen. Schon am nächsten Tag, dem 31. Dezember 1940, trafen sich die beiden neuen Vorstände der Patscherkofelbahn, Millonig und Wergles, mit dem Vorstand der Lokalbahn AG, Otto Wurmhöringer und Franz Hofer sen. (Vater des Gauleiters), um den Verschmelzungsvertrag zu unterzeichnen.³⁴⁶ Die Aktionäre beider Gesellschaften stimmten dem Vertrag und der Namensänderung offiziell in den Hauptversammlungen am 26. März 1941 zu.³⁴⁷ Mit der Eintragung ins Handelsregister am 27. Oktober für die Lokalbahn und 6. November 1941 für die Patscherkofelbahn war der gesamte Vorgang rechtlich korrekt abgewickelt.³⁴⁸

Rechtlich existierte eine Gesellschaft Patscherkofelbahn nun nicht mehr. Ihre Geschicke waren ab sofort mit der neuen Aktiengesellschaft Innsbrucker Verkehrsbetriebe verbunden.³⁴⁹

6. Zusammenfassende Bemerkungen

Da sich ab Mitte der 1920er Jahre die Wirtschaft langsam von den Kriegsfolgen erholte, griffen öffentliche Stellen und private Investoren auf Betreiben von Ingenieuren auf Ideen aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg zurück. Dazu gehörten Pläne, sowohl das Hafelekar als auch den Patscherkofel mit Seilbahnen für den Tourismus zu erschließen.

Von Mitte 1924 bis Ende 1926 entwarf Ingenieur Leo Handl unterschiedliche Trassen, einige von Igls, einige vom Berg Isel, für eine Seilschwebbahn auf den Patscherkofel. Die an dem Projekt interessierte Gemeinde Igls, die sich durch eine Attraktion eine Belebung des Tourismus erhoffte, bemühte sich, andere öffentliche Stellen für eine solche Bahn zu begeistern. Die Stadt Innsbruck, besonders der damalige Vizebürgermeister Franz Fischer, war anfangs durchaus angetan, auch andere öffentliche Stellen wie die Landesregierung selbst standen dem Vorhaben positiv gegenüber. Trotz aller Unterstützung stockte das Projekt, weil zum einen die Frage der Trassenführung wegen der vielen unterschiedlichen Interessen nicht zu klären war. Zum anderen war die Finanzierung ungewiss, hinzu kamen technische Probleme, die sich aus der Länge der Trasse ergaben.

Im Herbst 1926 konstituierte sich in Igls ein Aktionskomitee, in dem sich besonders der Iglser Hotelier Adolf Zimmer engagierte. Zugleich bot sich für die Gemeinde die Möglichkeit, die Stadt Schwaz, deren Elektrizitätswerk Großabnehmer suchte, für den Bahnbau zu interessieren. Igls spielte Schwaz und Innsbruck mit seinem EWI gegeneinander aus, um Geld für die Bahn aufzubringen. In Bürgerversammlungen warb Igls und das Aktionskomitee um Verständnis für den Bau und um Geld. Zur Jahreswende 1926/27 entschied sich Igls, Schwaz als Stromlieferanten für die Gemeinde und als Finanzier an Bord zu holen. Innsbruck beschloss den Bau der Nordkettenbahn. Die Landesregierung als Gemeindefaufsicht erlaubte den beiden Gemeinden Igls und Schwaz, hohe Kredite für den Bau aufzunehmen.

³⁴⁵ Niederschrift über die 9. ordentliche Hauptversammlung der Seilschwebbahn Igls-Patscherkofel, 30.12.1940. StAI, Lokalbahn Allg. Abt. IV, Mp. IVB.

³⁴⁶ Patscherkofelbahn AG/Walter Millonig, Alfred Wergles, Lokalbahn AG/Otto Wurmhöringer, Franz Hofer sen., Verschmelzungsvertrag, 31.12.1940. Ebd., Zl. 635/1940.

³⁴⁷ Notar Fritz Cathrein, Beurkundung der 10. Hauptversammlung der Seilschwebbahn Igls-Patscherkofel AG, 26.3.1941; Notar Oscar Söldner, Beurkundung der 48. Hauptversammlung der Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. AG, 26.3.1941. Ebd., Urkundenrolle 161/1941, 314/1941.

³⁴⁸ Amtsgericht Innsbruck/Handelsregister, Verfügungen, eingetragen in das Handelsregister, 27.10.1941, 6.11.1941. Ebd., Zl. HRB 30/58 HRB 166/28.

³⁴⁹ Siehe dazu Sabine Pitscheider, Die Innsbrucker Verkehrsbetriebe (IVB). Zur Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs in Innsbruck, Studie erstellt im Auftrag der IVB und Stubaital GmbH, August 2016.

Trotz der langen Planungszeit war im März 1927, als das Iglser Aktionskomitee (Konzessionäre) die Bauarbeiten beauftragte, weder das notwendige Baukapital aufgebracht noch die endgültige Trasse festgelegt. Finanzielle und technische Probleme begleiteten daher den Bau vom Mai 1927 bis zur Eröffnung der Bahn im April 1928. Die letztlich gewählte Trasse war die teuerste Variante, zudem erhöhte Planänderungen, aufwendige Umplanungen und eine fehlende Baukoordination den Kapitalbedarf und verzögerten die Fertigstellung. Die fehlende Baukontrolle führte zu massiven Baukostenüberschreitungen und einer veritablen Schuldenkrise, Hotelier Zimmer schoss privates Geld in beträchtlicher Höhe zu, Iglser nahm einen weiteren Kredit auf und bemühte sich um eine Beteiligung Innsbrucks. Als die Bahn Mitte April 1928 ihren Betrieb aufnahm, war sie schon hoch verschuldet.

Bis zum gerichtlichen Ausgleich im März 1930 bemühten sich die beiden Gemeinden, die anderen Konzessionäre und das Land Tirol um eine Sanierung der Bahn, deren Bestand durch eine Vielzahl von Gerichtsprozessen gefährdet war. Das Land bat die Stadt Innsbruck um eine Beteiligung, versuchte, private Investoren anzulocken und die Gläubiger von einer Schuldenreduktion zu überzeugen. Die Bahn entwickelte sich nicht so positiv wie erhofft und erwirtschaftete nicht genug Geld, um Zinsen oder gar Kreditraten zahlen zu können. Die Weltwirtschaftskrise und die anschließenden Sparprogramme der österreichischen Regierungen erstickten jede Wirtschaftserholung. Als im Dezember 1929 ein Großgläubiger einen Konkursantrag einbrachte, brachten die Konzessionäre ihrerseits Ausgleichsanträge bei Gericht ein. Der Ausgleich des Bahnunternehmens gelang im März/Juni 1930.

Angesichts der massiven Überschuldung der beiden Gemeinden Schwaz und Iglser legte die Tiroler Landesregierung dem Landtag das Gemeindeausgleichsfondsgesetz vor. Dieses Gesetz, in der öffentlichen Debatte der Zeit nicht zu Unrecht als „Lex Schwaz“ bezeichnet, zwang alle Tiroler Gemeinden, einen Prozentsatz ihrer Ertragsanteile an den Fonds abzuführen, der hinfort „notleidende“ Gemeinden mit Zuschüssen versorgte.

Da die Patscherkofelbahn die Ausgleichsschuld alleine nicht zu schultern vermochte, brachte die Landesregierung ihre Konzessionäre/Besitzer dazu, auf ihre Anteile zu verzichten, was einer Enteignung gleichkam. Das Land Tirol übernahm die Bahn im Sommer 1930, im Jänner 1931 gründete es eine Aktiengesellschaft. Die ehemaligen Besitzer der Bahn und mehr noch die von ihnen abhängige Bevölkerung bezahlte das Engagement ihrer politischen Vertretung mit jahrelangem Schuldendienst. Die Aktien des Landes verkaufte Gauleiter Franz Hofer im Herbst 1940 an die Stadt Innsbruck, die unter dem Namen Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG die beiden Unternehmen Lokalbahn AG und Patscherkofelbahn AG fusionierte. Die Schulden von Iglser bezahlte letztlich die Stadt Innsbruck, als sie die Gemeinde im April 1942 übernahm.

Beim Bau der Patscherkofelbahn und schon im Vorfeld begingen die Verantwortlichen – die Gemeinden Iglser und Schwaz, der private Finanzier Zimmer, aber auch die Tiroler Landesregierung, die sich aus der Tiroler Volkspartei rekrutierte – derart viele Fehler, dass der Finanzskandal geradezu unvermeidlich schien. Aus heutiger Sicht scheint es unverständlich, ein Bauprojekt dieser Größenordnung, noch dazu in der teuerst möglichen Ausführung, ohne ausreichendes Kapital und genügend Reserven, ohne gesicherte Planunterlagen und ohne effiziente Baukontrolle anzugehen.

Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktiengesellschaft
EW	Elektrizitätswerk
EWI	Elektrizitätswerk Innsbruck
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Ing.	Ingenieur
KG	Kommanditgesellschaft
NSDAP	Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei
RM	Reichsmark
S	Schilling
SS	Schutzstaffel
u. a.	unter anderem
v. a.	vor allem

Bibliographie

1. Quellen

1.1 Archivalien

Bezirksgericht Innsbruck/Grundbuch:

Eisenbahnbuch
Grundbuch KG Patsch

Stadtarchiv Innsbruck (StAI):

Akten MD 1946
Ausschussprotokolle 1927, 1928
Bestand Patscherkofelbahn, Div. 1
Bestand Patscherkofelbahn, Plan VII
Bestand Patscherkofelbahn, Plan VIII
Gemeinderatsprotokolle 1926–28
Grundbuch KG Igls
Igls Varia 1 Patscherkofelbahn
Igls Varia 5
Lokalbahn Allg. Abt. IV
Lokalbahn Prozessakten
NS-Registrierungsakten
Stadtratsprotokolle 1926/27
Wahl Gr. XIX 1930–1934

Tiroler Landesarchiv (TLA):

Akten BH Innsbruck Registraturzeichen 8 Jahr 1937, 1946
ATLR, Abt. Präs. I/Personal
ATLR, Abt. VI, Gemeindeaufsicht, Mikrofilme 196 u. 233
Handakten LR Gustav Linert
Handakten LR Franz Tragseil (1928–34), Karton 2 Patscherkofelbahn
Landeshauptmannschaft/ATLR Abt. VI, BH Innsbruck-Land, Gemeindeangelegenheiten
1934–1938
Landesregierungsakten Sonderfaszikel 47 1930–1933 Patscherkofelbahn AG

1.2 Presse

Innsbrucker Nachrichten/Neueste Zeitung
Tiroler Anzeiger
Tiroler Verkehr. Mitteilungen der Tiroler Landes-Verkehrszentrale und des Tiroler Gast-
gewerbe-Gremiums
Tiroler Wastl. Organ für Politik, Satire, Humor und Kunst
Volkszeitung

1.3 Gedruckte Quellen

Statistisches Handbuch für die Republik Österreich, hg. Bundesamt für Statistik, Wien 1933.

Statistisches Handbuch für die Republik Österreich, hg. Bundesamt für Statistik, Wien 1935.

1.4 Internetquellen

www.anno.onb.ac.at (Arbeiterzeitung, Vorarlberger Tagblatt, Vorarlberger Volksblatt)
<http://alex.onb.ac.at>

2. Literatur

Alexander Helmut/Schreiber Horst, 100 Jahre Stadt Schwaz 1899–1999, in: Schwaz. Der Weg einer Stadt, hg. Stadtgemeinde Schwaz, Innsbruck 1999, 11–295; Schreiber Horst: Kapitel Zwischen Kaiser und „Führer“: Schwaz in der Ersten Republik 1918–1934, 47–106.

Nussbaumer Josef, Die „Tausend-Mark-Sperre“ vom Mai 1933 und der Tiroler Fremdenverkehr, in: Thomas Albrich/Klaus Eisterer/Rolf Steininger (Hg.), Tirol und der Anschluß. Voraussetzungen, Entwicklungen, Rahmenbedingungen 1918–1938 (Innsbrucker Forschungen zur Zeitgeschichte Bd. 3 – Nachdruck), Innsbruck–Wien–München–Bozen 2002, 307–330.

Pitscheider Sabine, Die Innsbrucker Verkehrsbetriebe (IVB). Zur Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs in Innsbruck, Studie erstellt im Auftrag der IVB und Stubaital GmbH, August 2016.

Schreiber Horst, Die Machtübernahme. Die Nationalsozialisten in Tirol 1938/39 (Innsbrucker Forschungen zur Zeitgeschichte Bd. 10), Innsbruck 1994.