



Die Eisenbahn-Verbindung

zwischen

Salzburg und Wörgl.

Von Universitätsprofessor Dr. F. Freiherrn v. Myrbach, Innsbruck.

Wenn die Tauernbahn die in sie gesetzten Erwartungen einigermaßen erfüllt, wenn sie wirklich einmal einen regen Personen- und Güterverkehr zwischen unserem adriatischen Hafen und unseren südöstlichen Alpengebieten einerseits und Mittel- sowie Westdeutschland andererseits zu bewältigen haben wird, besonders wenn die bayrische Eisenbahnlinie Freilassing-Titmoning ausgebaut und so eine Bahnverbindung erster Ordnung zwischen Salzburg und Regensburg entsteht, dann ist es unmöglich, daß unsere alte Gisela-Bahn, das ist die jetzige Staatsbahnstrecke Salzburg-Wörgl, noch weiterhin der doppelten Aufgabe zu genügen vermag, sowohl als Teilstrecke der großen Linie zwischen Wien und dem Westen unserer Monarchie, mit den Anschlüssen nach der Schweiz, Südwestdeutschland und Frankreich zu dienen, als auch die Zufahrtsstrecke zur Tauernbahn von Norden, Osten und Westen zu bilden.

Von Norden soll die Tauernbahn den ihr über Regensburg-Freilassing-Salzburg, über Passau-Salzburg und über Budweis-Linz-Salzburg, von Osten den von Wien über Linz-Salzburg und über Selztal-Bischhofshofen, von Westen den über Ruffstein, über Mittenwald und hauptsächlich über den Arlberg ihr zufließenden Verkehr übernehmen. Dabei sollen die Züge immer die durch die Enge des Salzachtales geführte eingleisige Gisela-Bahn passieren, um in Schwarzach-St. Veit auf die Tauernbahn überzugehen; die von Westen kommenden müssen überdies die hochgelegene Wasserscheide zwischen Inn und Salzach überschreiten, was zweifellos den Verkehr mindestens sehr verlangsamt