

Die Arlbergbahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **164 (1885)**

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-373902>

Nutzungsbedingungen

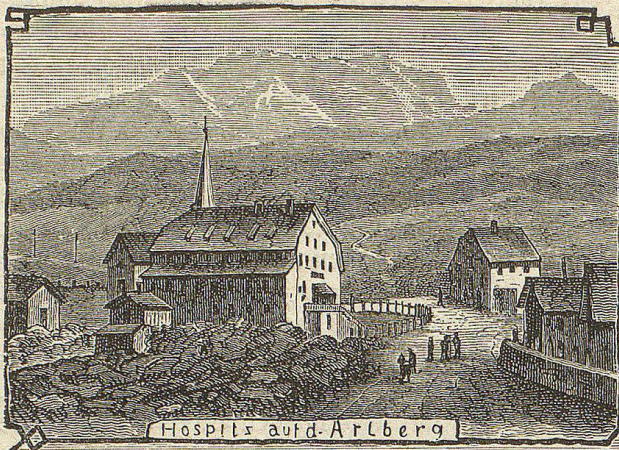
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

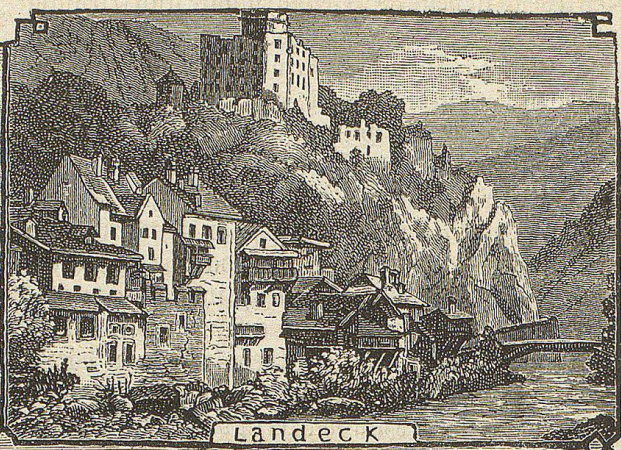
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

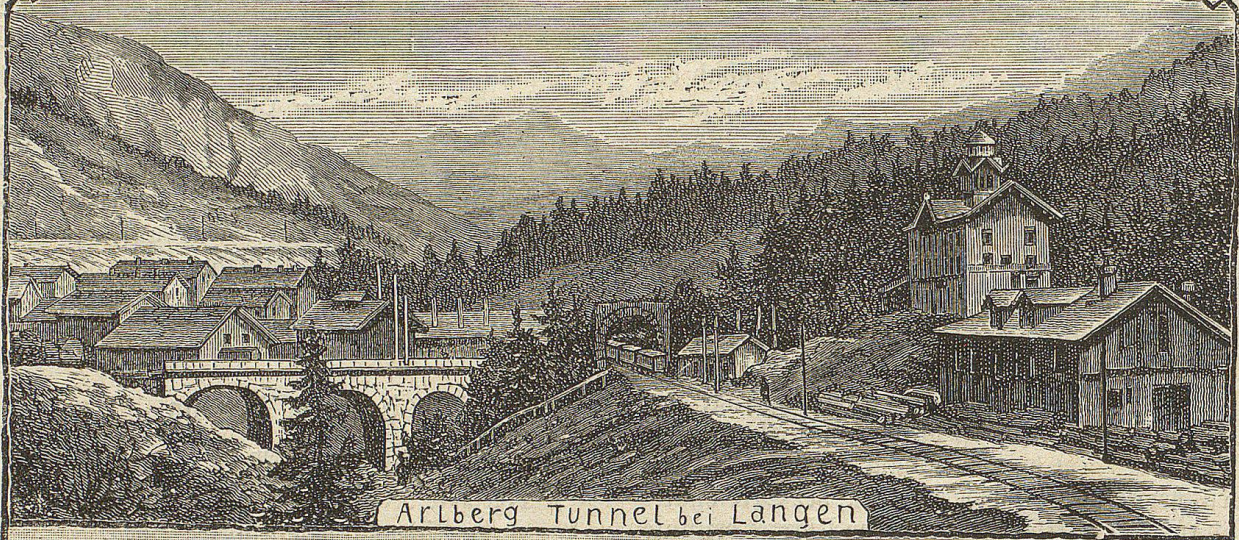
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



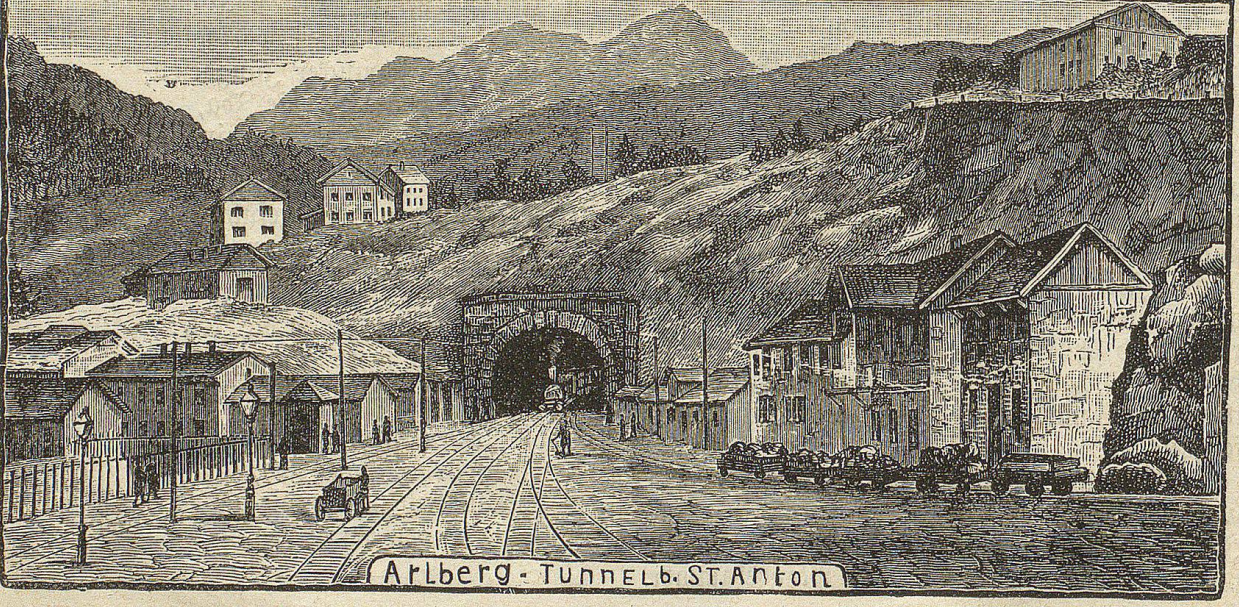
Hospitz auf d. Arlberg



Landeck



Arlberg Tunnel bei Langen



Arlberg-Tunnel b. St. Anton

Die Arlbergbahn.

Im Sommer 1884 haben unsere östlichen Nachbarn die Eröffnung der Arlbergbahn festlich begangen, und auch in der Schweiz hat der Festjubiläum mancherorts ein Echo gefunden. Es war ein großartiges Doppelfest, der feierliche Schluß einer riesenhaften Arbeitsleistung der menschlichen Hand und des schöpferischen Menschengenies und die festliche Eröffnung des modernen Verkehrsmittels durch bisher der Welt fast unbekanntes Thäler und Berge. — Die Arlbergbahn verbindet Bludenz mit Innsbruck und ist der kürzeste Weg aus Oesterreich-Ungarn nach der Schweiz und Frankreich und deshalb auch für uns bedeutsam. Sie ist auch eines der österreichischen Dinge, die nicht auf Sturmeflügeln daher kommen, aber dann um so solider ausgeführt werden. Das Projekt ist mehr als 30 Jahre alt, u. die ersten Studien für einen Schienenweg über den Arlberg datiren weit in die sechsziger Jahre zurück. Aber erst im Oktober 1879 vernahmen die Parlamente aus einer Thronrede, daß eine Verbindung des großartigen Eisenbahnnetzes in Oesterreich mit der kleinen Vorarlbergbahn auch Wunsch des Kaisers sei. Und nun ging es in raschem Tempo dem Ziele zu. Schon am 16. Mai 1880 erfolgte die allerhöchste Anordnung zur Inangriffnahme des Baues, und kaum 4 Jahre später war der bedeutendste Theil desselben, der Arlbergtunnel, der über 10 Km. lang ist, fertig erstellt, eine wahrhaft großartige und bewundernswerthe Leistung, auf welche Oesterreich mit Recht stolz sein darf.

Die Arlbergbahn mißt 137 Km., wovon indeß nur die 63 Km. lange Strecke Bludenz-Landeck, in deren Mitte der Arlbergtunnel liegt, eigentliche Bergbahn ist. Sie zerfällt in vier Theilstücke: Bludenz-Langen, am westlichen Abhange des Arlberg, der Tunnel, St. Anton-Landeck am östlichen Abhange und Landeck-Innsbruck, das 73 Km. lange Thalstück der Bahn. Die Bahnstrecke Bludenz-Langen (26 Km.) führt durch das schmale von der Alfenz durchströmte und von steilen Felsgebirgen eingeschlossene Klosterthal, etwa 2 Stunden weit durch Kulturland, dann hinauf in die Felsregion, wo das Tracé, 40—130 m. über dem Thalgrunde, den Bergen buchstäblich hat abgezwungen werden müssen. Wir begegnen da den interessantesten Kunstbauten: mächtigen Stützmauern und ge-

waltigen sehr ausgedehnten Futtermaueranlagen (zum Schutz der Bahn gegen Rutschungen der Berghänge), vielen größern Brücken mit kolossalen Pfeilern und Bogen über tiefe Schluchten und wilde Bäche, zahlreichen Viadukten und Aquadukten, 9 Tunneln und Galerien von zusammen 806 m. Länge und an 200 m. Schutzdächern gegen Lawinen. Das Gestein, das durchbohrt und weggesprengt werden mußte und dann wieder als vorzügliches Baumaterial Verwendung fand, ist vorherrschend ein sehr harter, dunkelblauer Kalkstein. Die Stationen auf diesem Theilstück, massive und sehr zweckmäßige Bauten, heißen Braak, Hintergasse, Dalaaß, Dannöfen und Langen; die Namen entsprechen kleinern und größern Ortschaften, zum Theil tief im Thal gelegen.

Bei Langen, 1217 m. ü. M., beginnt der Arlbergtunnel; er ist genau 10,250 m. lang und steigt (15 ‰) bis zu 1310 m.; dann fällt er 2 ‰ bis zum Ostthor bei der Station St. Anton. Der Kulminationspunkt der Arlbergbahn liegt also mitten im Tunnel, welcher ganz ausgemauert ist. Die Gesteinsmasse, welche durchbohrt werden mußte, ist eine günstige, größtentheils quarzreicher Glimmerschiefer. Die Bohrung geschah auf beiden Seiten nach zwei verschiedenen Systemen. Auf der Ostseite gelangte die Ferron'sche Stoßmaschine in Anwendung; auf der Westseite die Brandt'sche Drehbohrmaschine. Beidseitig wurde Wasserdruck als bewegende Kraft angewendet. Die tägliche Arbeiterzahl betrug zirka 2000 an jeder Tunnelseite. Unglücksfälle kamen beim Bau des Tunnels nur äußerst wenige vor, auch wenige Krankheiten, und während der ganzen Bauzeit starben in St. Anton nur 63 Arbeiter, deren Andenken durch ein prächtiges Grabdenkmal, vom Bauunternehmer erstellt, geehrt ist.

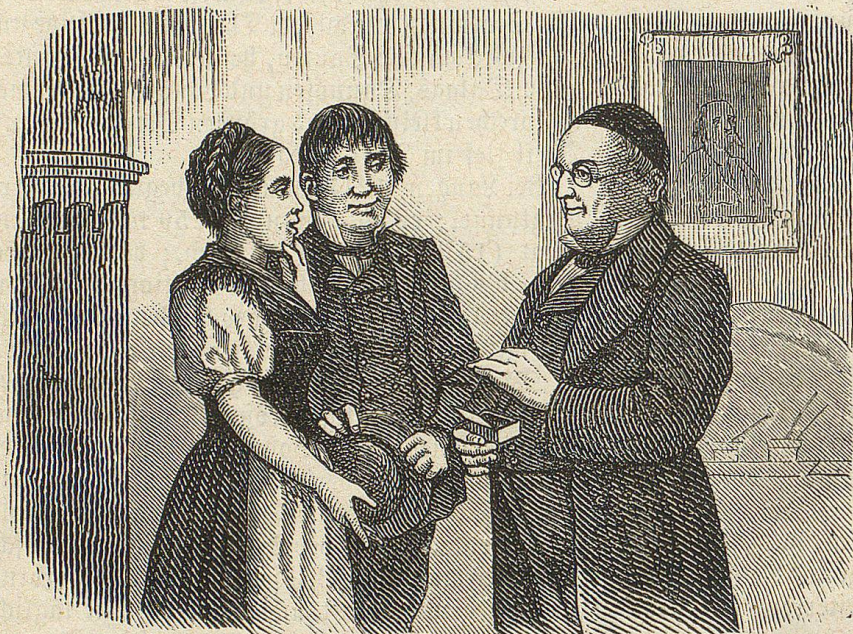
Die Dstrampe der Arlbergbahn, die Linie St. Anton-Landeck im Rosanna- oder Stanzertal zeigt wieder eine Menge großartige und schwer ausführbare Kunstbauten aller Art, besonders mächtige Steinsätze, Maueranlagen und Brücken. Die Trisanabrücke ist wohl das großartigste Bahnbauobjekt von Mitteleuropa und auch die Ueberbrückung des Inn's bei Landeck (60 m. lang und 18 m. über dem Hochwasserstand) ist höchst beachtenswerth. Auch dieses Theilstück der Arlbergbahn

ist zumeist da angelegt, wo nie ein Haus stand noch je ein solches hingebaut worden wäre. Das Thal selbst ist mit mächtigen Bergen eingerahmt, bietet aber nicht viele besondere Schönheiten.

Desto schöner und reich an herrlichen Ausblicken ist das letzte Theilstück der Arlbergbahn, die Linie Landeck - Innsbruck, deren Tracé immer in der Nähe des Innflusses liegt, an einzelnen Punkten sogar in das Flußbett verlegt werden mußte. Ob- schon auch hier mancher Fels gesprengt werden

mußte, so ist dieser Abschnitt doch nur eine Thal- bahn mit wenig Gefäll; dagegen beträgt das Ma- ximum der Steigung auf der östlichen Rampe 26 ‰, auf der westlichen sogar 30 ‰. Keine andere Bahn zeigt solche Zahlen, wie auch nur die Brennerbahn höher als die Arlbergbahn kul- minirt. Sie ist — wie viele andere Bahnen in Oesterreich — Staatsbahn und ehrt ebenso sehr den Bauunternehmer, den Staat, wie die Bau- leiter und Bauleute.

Die Vorbereitung.



Pfarrer (zu einem Brautpaar): Ihr wollt in den Stand der heiligen Ehe treten, meine Lieben! Habt Ihr Euch auch schon genü- gend vorbereitet auf diesen wichtigen Schritt?

Braut: Freilich, Herr Pfarrer! Wir hab'n a Sau g'mezget, gestern den ganzen Tag gebacken und vom Hirschenwirth einen halben Eimer Wein eingethan; das wird wohl g'nug sein.

Ein Mitglied der landwirthschaftlichen Kommission berichtete an einer Versammlung über die landwirthschaftliche Ausstellung in Luzern, die er im Auftrage der Regierung besucht hatte. Er sprach sich dahin aus, daß sein Heimatkanton bei Weitem preiswürdigere Lebwaare hätte ausstellen können, als er in Luzern gesehen habe und schloß mit den Worten: Wüßs Gott, ihr wertha Anwesenda, wenn üfers Ländli au usgstellt hett, so hetted mer sicher Prämie zoge; es hett zom Byspiel Schwi bei gha, mer hend is grad müese schäme vor dene Schwine!

Telegraphischer Schnitzer.

War da im wunderschönen Monat Mai ein Hochzeiter aus dem schönen Aargau mit seiner Braut aus dem Solo- thurn'schen Willens, Hochzeit zu machen. Der Civilstands- beamte war parat und ein flottes Hochzeitsmahl in der Krone zu A. ebenfalls. So- weit war Alles recht, aber o weh! Der Verkündschein aus dem Aargau mangelte. Ganz trostlos telegraphirte der Hochzeiter an den Civil- standsbeamten, und nicht lange, so brachte der Draht die ebenso trostlose Antwort: „Kein Einspänner!“ Was war aus dieser Ant- wort zu machen, die rein un- verständlich war. Zornig te- legraphirte der Hochzeiter zu- rück: „So nehmen Sie einen Zweispänner, Kind . . .!“ Keine Antwort mehr. Item, die Kopulation kann nicht vor sich gehen, wohl aber die Mahlzeit. Die nächste Post brachte die Aufklärung, näm- lich ein Couvert mit dem Verkündschein und dem Ori- ginal-Telegramm des Civil- standsbeamten, das lautete: „Keine Einsprache!“ Der Telegraphist hatte gelesen: „Kein Einspänner.“