Zeitschrift: Appenzeller Kalender

Band: 164 (1885)

Artikel: Die Arlbergbahn

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-373902

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

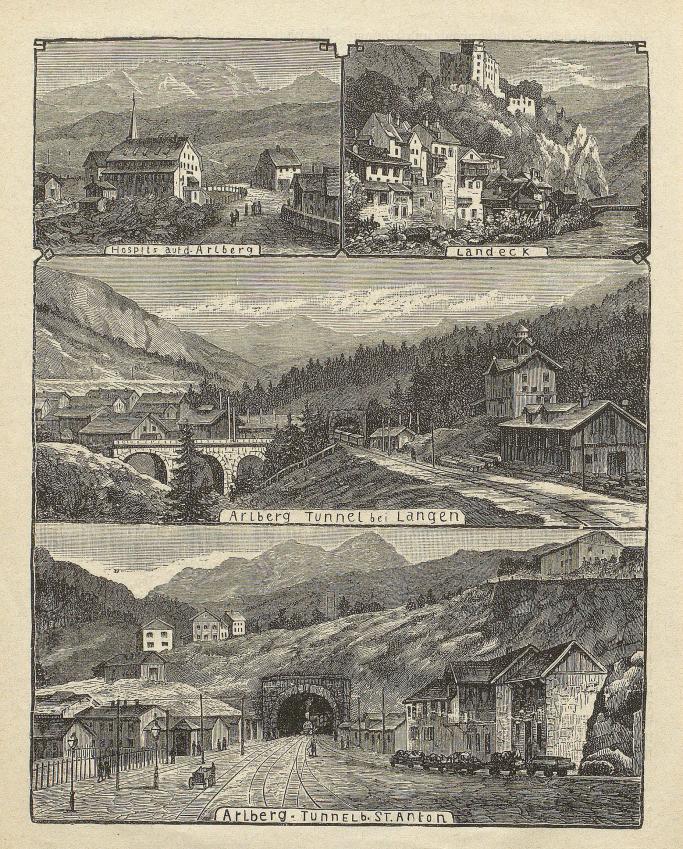
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 21.10.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Im Sommer 1884 haben unsere öftlichen Nachbarn die Eröffnung der Arlbergbahn festlich begangen, und auch in ber Schweiz hat der Test= jubel mancherorts ein Echo gefunden. Es war ein großartiges Doppelfest, der feierliche Schluß einer riefenhaften Arbeitsleiftung ber menschlichen Sand und des schöpferischen Menschengeistes und die festliche Eröffnung des modernen Verkehrsmittels durch bisher der Welt fast unbekannte Thäler und Berge. — Die Arlbergbahn verbindet Bludenz mit Innsbruck und ift der fürzeste Weg aus Desterreich: Ungarn nach der Schweiz und Frankreich und beghalb auch für uns bedeutsam. Sie ift auch eines der österreichischen Dinge, die nicht auf Sturmesflügeln 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 erft im Oktober 1879 vernahmen die Parlamente aus einer Thronrede, daß eine Verbindung des großartigen Gisenbahnnetzes in Desterreich mit der kleinen Vorarlbergbahn auch Wunsch des Kaifers sei. Und nun gings 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 Desterreich 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, eigent= liche Bergbahn ist. Siezerfällt in vier Theilstücke: Bludenz-Langen, am westlichen Abhange des Arlberg, der Tunnel, St. Anton-Landeck am öftlichen Abhange und Landeck-Jinnsbruck, das 73Km. 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 burch Rulturland, bann hinauf in die Felsregion, wo das Tracé, $40-130\,\mathrm{m}$. über dem Thalgrunde, den Bergen buchstäblich hat abgezwungen werden muffen. Wir begegnen da den interessantesten Runftbauten: mächtigen Stützmauern und ge=

waltigen sehr ausgebehnten Futtermaueranlagen (zum Schutz der Bahn gegen Rutschungen der Berghänge), vielen größern Brücken mit kolos= salen Pfeilern und Bogen über tiefe Schluchten und wilde Bäche, zahlreichen Biadukten und Aequa= dukten, 9 Tunnels und Galerien von zusammen 806 m. Länge und an 200 m. Schutdächern gegen Lawinen. Das Geftein, das durchbohrt und weg= gesprengt werden niußte und dann wieder als vortreffliches Baumaterial Verwendung fand, ift vor= herrschend ein sehr harter, dunkelblauer Kalkstein. Die Stationen auf diesem Theilstück, massive und sehr zweckmäßige Bauten, heißen Braak, Hinter= gaffe, Dalaas, 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%)00) bis zu 1310 m.; dann fällt er 2% o/00 bis zum Oftthor bei ber Station St. Anton. Der Kulminationspunkt der Arlbergbahn liegt also mitten im Tunnel, welcher ganz ausgemauert ist. Die Gesteinsmasse, welche durchbohrt werden mußte, ift eine günftige, größtentheils quarzreicher Glimmerschiefer. Die Bohrung geschah auf beiden Seiten nach zwei verschiedenen Systemen. Auf der Oftseite 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 Grabbenkmal, vom Bauunternehmer erstellt, geehrt ift.

Die Oftrampe der Arlbergbahn, die Linie St. Anton = Landeck im Rosanna= oder Stanzerthal zeigt wieder eine Menge großartige und schwer ausführbare Runstbauten aller Art, besonders mächtige Steinsätze, Waneranlagen und Brücken. Die Trisanabrücke ist wohldas großartigste Bahn= bauobjekt von Mitteleuropa und auch die Ueberbrückung des Jun's dei Landeck (60 m. lang und 18 m. über dem Hochwasserstand) ist höchst beachtenswerth. Auch dieses Theilstück der Arlbergbahn

ift 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.

Defto schöner und reich an herrlichen Ausblicken ist das letzte Theilstück der Arlbergbahn, die Linie Landeck = Junsbruck, deren Trace immer in der Nähe des Junslusses liegt, an einzelnen Punkten sogar in das Flußbett verlegt werden mußte. Obschon auch hier mancher Fels gesprengt werden

mußte, so ist dieser Abschnitt doch nur eine Thalsbahn mit wenig Gefäll; dagegen beträgt das Mazimum der Steigung auf der öftlichen Kampe 26 %00, auf der westlichen sogar 30 %00. Keine andere Bahn zeigt solche Zahlen, wie auch nur die Brennerbahn höher als die Arlbergbahn kulmirt. Sie ist — wie viele andere Bahnen in Desterreich — Staatsbahn und ehrt ebenso sehr den Bauunternehmer, den Staat, wie die Bausleiter und Bauleute.

Die Porbereitung.



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

Braut: Freilich, Herr Pfarrer! Wir hab'n a Sau g'metzget, 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: Wülls Gott, ihr wertha Anwesenda, wenn üsers Ländli au usgstellt hett, so hetted mer sicher Prämie zoge; es hett zom Byspiel Schwi dei gha, mer hend is grad müese schäme vor dene Schwine!

TelegraphischerSchniker.

War ba im wunderschönen Monat Mai ein Hochzeiter aus bem schönen Aargau mit feiner Braut aus dem Golo= thurn'schenWillens, Hochzeit zu machen. Der Civilstands= beamte war parat und ein flottes Hochzeitsmahl in der Krone zu Al. ebenfalls. So= weit war Alles recht, aber o weh! Der Verkundschein aus dem Aargan mangelte. Ganz trostlos telegraphirte ber 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, Rind !" Reine Untwort mehr. Stem, die Ropulation kann nicht vor sich gehen, wohl aber die Mahlzeit. Die nächfte Post brachte die Aufklärung, näm= lich ein Couvert mit dem Verkündschein und dem Dri= ginal=Telegramm des Civil= standsbeamten, das lautete: "Reine Ginsprache!" Der Telegraphist hatte gelesen: "Rein Ginfpanner."