

**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**

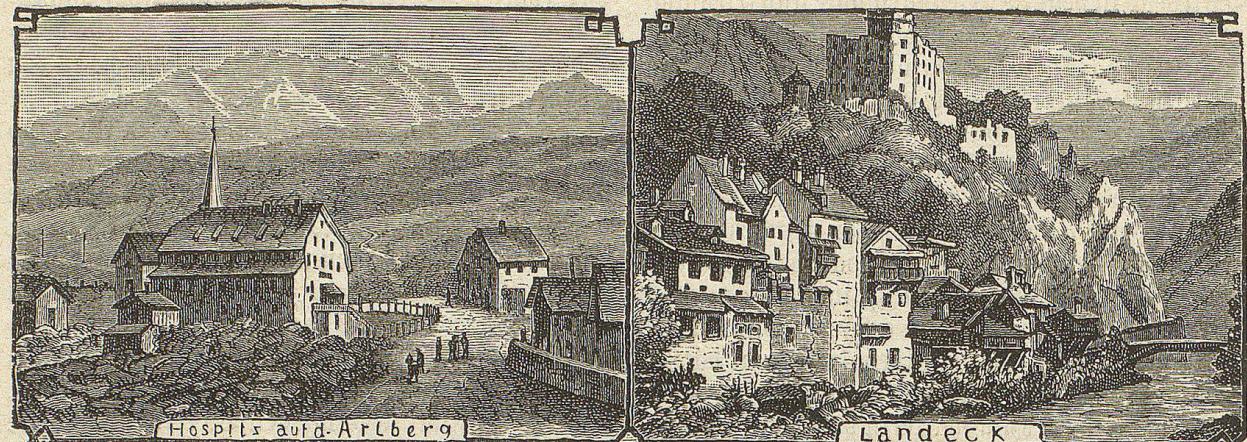
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 30.12.2025

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

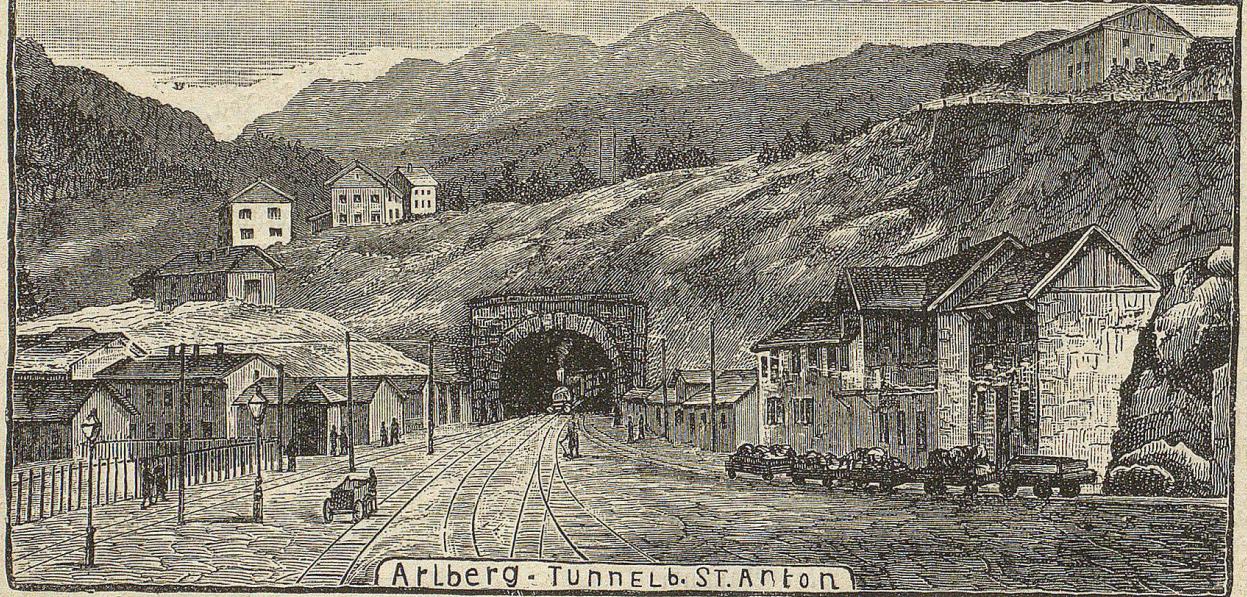


Hospit auf d. Arlberg

Landeck



Arlberg Tunnel bei Langen



Arlberg - TUNNEL b. ST. ANTON

## Die Arlbergbahn.

Im Sommer 1884 haben unsere östlichen Nachbarn die Größnung der Arlbergbahn festlich begangen, und auch in der Schweiz hat der Festjubel mancherorts ein Echo gefunden. Es war ein großartiges Doppelfest, der feierliche Schluß einer riesenhaften Arbeitsleistung der menschlichen Hand und des schöpferischen Menschengeistes und die feierliche Größnung des modernen Verkehrsmittels durch bisher der Welt fast unbekannte Thäler und Berge. — Die Arlbergbahn verbindet Bludenz mit Innsbrück und ist der kürzeste Weg aus Österreich-Ungarn nach der Schweiz und Frankreich und deshalb auch für uns bedeutsam. Sie ist auch eines der österreichischen Dinge, die nicht auf Sturmestflügen daher kommen, aber dann um so solider ausgeführt werden. Das Projekt ist mehr als 30 Jahre alt, u. die ersten Studien für einen Schienennweg 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 Österreich mit der kleinen Vorarlbergbahn auch Wunsch des Kaisers 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 bewundernswerte Leistung, auf welche Österreich 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 Alpen 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 Kunstdbauten: mächtigen Stützmauern und ge-

waltigen sehr ausgedehnten Futtermaueranlagen (zum Schutz der Bahn gegen Rutschungen der Berghänge), vielen größern Brücken mit kolossalnen Pfeilern und Bogen über tiefe Schluchten und wilde Bäche, zahlreichen Viadukten und Aquädukten, 9 Tunnels und Galerien von zusammen 806 m. Länge und an 200 m. Schutzbächern gegen Lawinen. Das Gestein, das durchbohrt und weggesprengt werden mußte und dann wieder als vor treffliches Baumaterial Verwendung fand, ist vorherrschend ein sehr harter, dunkelblauer Kalkstein. Die Stationen auf diesem Theilstück, massive und sehr zweckmäßige Bauten, heißen Braak, Hintergasse, Dalaas, Dannoefen 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.

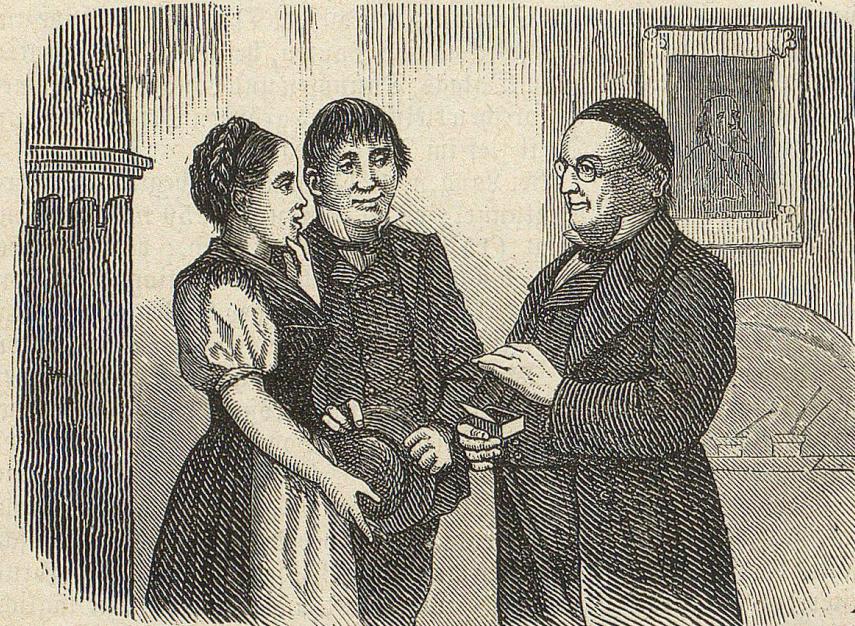
Die Ostrampe der Arlbergbahn, die Linie St. Anton-Landeck im Rosanna- oder Stanzerthal zeigt wieder eine Menge großartige und schwer ausführbare Kunstdbauten aller Art, besonders mächtige Steinsätze, Maueranlagen und Brücken. Die Trisanabrücke ist wohl das größtartigste Bauobjekt von Mitteleuropa und auch die Überbrückung 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 Flusbett verlegt werden müste. Ob- schon auch hier mancher Fels gesprengt werden

müsste, 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 ful- 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'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 üssers Ländli au usgstellt hett, so hettet mer sichter Prämie zoge; es hett zum Byspiel Schwi bei għa, 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 Solothurn'schen Willens Hochzeit zu machen. Der Civilstandsbeamte 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 Civilstandsbeamten, und nicht lange, so brachte der Draht die ebenso trostlose Antwort: „Kein Einspänner!“ Was war aus dieser Antwort zu machen, die rein unverständlich war. Zornig telegraphirte der Hochzeiter zurück: „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, nämlich ein Couvert mit dem Verkündschein und dem Original-Telegramm des Civilstandsbeamten, das lautete: „Keine Einsprache!“ Der Telegraphist hatte gelesen: „Kein Einspänner.“