

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 14/15 (1881)
Heft: 11

Artikel: Arlbergbahn
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-9361>

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: 16.01.2026

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

Arlbergbahn.

Ueber den Fortschritt der Projectirungs- und Bau-Arbeiten der Arlbergbahn wurde kürzlich von der österreichischen Direction für Staats-Eisenbahnbauten eine Denkschrift veröffentlicht, die in übersichtlicher Weise alle Momente zusammenstellt, welche seit dem 15. Mai 1880, d. h. seit dem Tage, an welchem die Direction den Auftrag zur Einleitung des Baues erhielt, für denselben massgebend waren. Allen, die sich für das grossartige Unternehmen interessieren, wird damit ein frisches und lebensvolles Bild, sowohl der einleitenden Schritte als auch der bereits in voller Arbeit begriffenen Durchbohrung des Arlbergs geboten und wir glauben desshalb mit einem kurzen Auszug aus der interessanten Arbeit einzelnen unserer Leser willkommen zu sein.

Bekanntlich zerfällt die 136,6 km lange Arlbergbahn in die 72,8 km lange Theilstrecke Innsbruck-Landeck, ferner in die beiden Zufahrtsrampen: Landeck-St. Anton und Langen-Bludenz, erstere 27,7 km, letztere 25,8 km lang und endlich in den 10,24 km langen Arlbergtunnel. Es wird nun beabsichtigt, die als Thalbahn zu betrachtende Theilstrecke Innsbruck-Landeck möglichst früh zu vollenden, um für den Bau der östlichen Zufahrtsrampe eine günstige Verbindung zu erlangen und dadurch auch in bauökonomischer Hinsicht vortheilhaft einzuwirken. Deshalb wurde der Vollendungszeitpunkt dieser Strecke schon auf Herbst 1882 festgesetzt. Im Sommer 1884 sollen sodann die beiden Zufahrtslinien zum Tunnel dem Verkehr übergeben werden und im Herbst 1885, d. h. in 4½ Jahren, soll mit dem grossen Tunnel die ganze Linie von Bludenz bis Innsbruck vollendet und betriebsfähig sein.

Um einen so raschen Bau dieser Gebirgsbahn zu ermöglichen, war es vor Allem geboten, die Tunnelarbeiten unverweilt in Angriff zu nehmen und mit aller Energie und unter Anwendung der neuesten Hülfsmittel der Bautechnik zu betreiben. Von der Anlage eines Seitenstollens bei Rautz, der in der Nähe der Tunnelmitte noch zwei weitere Angriffspunkte hätte schaffen sollen, welche die Bauzeit des Tunnels angeblich um ein volles Jahr abgekürzt hätten, musste abgesehen werden, nachdem die am 6. Juni 1880 veröffentlichte Concurrenzaußschreibung drei unannehbare Offerten veranlasst hatte.

Mit grosser Befriedigung hatten wir damals von diesem Misserfolg der Concurrenzaußschreibung, den die Bauleitung nachträglich nun selbst einen „scheinbaren“ nennt, Kenntniß genommen; denn wohl Niemand hätte ihr zu der Anlage eines derartigen Aquariums — und etwas Anderes wäre die Anlage eines solchen sogenannten Hülfssstollens kaum gewesen — ernsthaft gratulieren können; abgesehen davon, dass der Tunnel sehr wahrscheinlich vor der Abteufung des Hülfssstollens durchschlägig geworden wäre. Die von uns schon vor einem Jahre mit Rücksicht auf die Ausführung eines solchen Stollens ausgesprochenen Bedenken hatten sich demnach, wie es scheint, auch an massgebender Stelle und schneller Geltung verschafft, als wir erwartet hatten.

Was die Inangriffnahme der Tunnelarbeiten und die hiezu erforderlichen Installationsarbeiten anbetrifft, so können wir, um nicht in Wiederholungen zu verfallen, auf einen in Nr. 18 unseres letzten Bandes erschienenen einlässlichen Bericht verweisen. Bei sämtlichen Installationen ist der Grundsatz festgehalten worden, dass sie im Eigentum der Staatsverwaltung verbleiben und dem Unternehmen nur leihweise zur Benutzung überlassen werden. Dieselben waren schon mehrere Wochen vor der Vergebung des Tunnels hergestellt und hatten bis zu diesem Zeitpunkte eine Gesammtausgabe von 631 000 fl. ö. W. verursacht.

Die erste maschinelle Bohrung fand an der Westseite am 5. und an der Ostseite am 7. November statt, jedoch nur in den bezüglichen Sohlenstollen, da in den Firststollen noch von Hand gearbeitet wird. Es wurde nämlich sowohl im First- als im Sohlenstollen eingebrochen und zwar so, dass das Ende des Firststollens immer um eine gewisse Distanz, jedoch nie mehr als um 100 m hinter dem Sohlenstollen zurück bleibt.

Auf der Ostseite sind Stossbohrmaschinen im Betrieb, nämlich sechs Ferroux-Maschinen (angeschafft von J. Körösi in Andritz bei Graz zu 5 440 fl.), sechs Maschinen System Mac-Kean-Sequin (von Fritz Marti in Winterthur zu 4 800 fl.) und zwei Welker Maschinen (von P. E. Welker in Airolo zu 1 400 fl.).

Für die Westseite lieferte die Maschinenfabrik von Gebr. Sulzer in Winterthur eine gesamme Bohrinstillation nach System Brandt, nebst Turbinen, Pumpen, Accumulatoren, Wasser- und Luftleitungen, Einrichtung für Ventilation und für die Werkstätte etc. zum Preise von 65 600 fl.

Am 31. December letzten Jahres betrug die Gesamtleistung:

	Ostseite	Westseite	Total
im Sohlenstollen	331,0 m	305,6 m	636,6 m
im Firststollen	256,9 m	226,6 m	483,5 m

Als Sprengmittel wird im weichen Gestein Dynamit, im härteren Gebirge versuchsweise Gelatine angewendet.

Die Offertafel beschreibt über die definitive Vergebung des Baues des Arlbergtunnels, welche im November erfolgte, und die Eröffnung der eingelaufenen Offerten, die am 21. December stattfand, haben zu dem bekannten Resultat des Vertragsabschlusses mit den Unternehmern Lapp & Ceconi geführt¹⁾, welche die Arbeiten noch vor Jahreschluss antraten und dieselben nunmehr mit aller Energie weiter führen.

Was die Projectirungsarbeiten auf den Zufahrtslinien anbetrifft, so erfahren wir aus dem Bericht, dass diejenigen der Bauleitung Innsbruck so weit vorbereitet sind, um im Frühjahr die Vergebung der Arbeiten vornehmen zu können, wogegen aber die der Bauleitung Bludenz einen weniger fortgeschrittenen Stand zeigen.

Der Denkschrift sind mehrere tabellarische Zusammenstellungen, eine kleine Uebersichtskarte und das Längenprofil beigegeben.

Bericht über die Arbeiten an der Gotthardbahn im Januar 1881.

Grosser Gotthardtunnel. Ueber den Stand der Arbeiten im grossen Gotthardtunnel am 31. Januar und den Fortschritt derselben während des betreffenden Monats gibt folgende, dem officiellen Ausweise entnommene, Tabelle nähere Auskunft:

Stand der Arbeiten	Göschenen			Airolo			Total
	Ende Dec. l. Meter	Fort- schritt i. Jan.	Ende Januar l. Meter	Ende Dec. l. Meter	Fort- schritt i. Jan.	Ende Januar l. Meter	
	m	m	m	m	m	m	
Richtstollen . .	7744,7	m	7744,7	7167,7	m	7167,7	14 912,4
Seitl. Erweiterung	7704,7	—	7704,7	7167,7	—	7167,7	14 872,4
Sohlen Schlitz . .	6954,0	190,6	7144,6	6489,1	206,1	6695,2	13 839,8
Strosse	5969,8	179,6	6149,4	5855,3	268,1	6123,4	12 272,8
Vollausbruch . .	4800,0	150,0	4950,0	4989,0	103,0	5092,0	10 042,0
Deckengewölbe .	6977,0	3,7	6980,7	7004,7	71,0	7075,7	14 056,2
Oestl. Widerlager	4729,0	131,0	4860,0	5301,0	—	5301,0	10 161,0
Westl. „	5191,5	101,5	5293,0	5832,8	159,6	5512,4	10 805,4
Sohlgewölbe .	62,0	—	62,0	—	—	—	62,0
Tunnelcanal . .	4616,0	110,0	4710,0	5172,0	208,0	5380,8	10 090,8
Fertiger Tunnel .	4616,0	94,0	4710,0	4945,7	62,1	5007,8	9 717,8

Die in den beiden letzten Monaten sehr schwach geförderten Mauerwerksarbeiten werden in Folge mehrerer neu eröffneter Arbeitsstellen voraussichtlich einen entsprechend günstigeren Fortschritt zeigen. In der Druckpartie bei 2,8 km wurde der Ring 2806,5 bis 2810,5 geschlossen und der Ausbruch für den vorletzten Ring begonnen. Ein Nivellement sämtlicher Reconstructionsringe hat neuerdings constatirt, dass dieselben keine Veränderung erlitten haben. In der centralen Druckpartie wurden im Laufe des Berichtsmonates die Mauerungsarbeiten vorläufig eingestellt, um nach erfolgter Herstellung der beidseitigen Zufahrtsrampen wieder aufgenommen zu werden.

Zufahrtslinien. Stand und Fortschritt der Arbeiten an den Zufahrtslinien sind durch folgende Zahlen dargestellt (s. Tabelle auf folg. Seite).

In nachfolgender Tabelle sind anstatt der Massen resp. Längen des Voranschlages von 1880 nun diejenigen Quanten eingesetzt, welche sich bei der Revision pro Januar 1881 ergeben haben. Da die bisherigen Leistungen mit diesen neuen Zahlen in Vergleich gezogen sind, so folgt hieraus, dass die stetige Zunahme der Procentsätze an einzelnen Stellen alterirt worden ist.

¹⁾ „Eisenbahn“ XII. Bd., Pg. 135, XIII. Bd., Pg. 12 und 24.