

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **39/40 (1902)**

Heft 12

PDF erstellt am: **19.04.2024**

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.

INHALT: Oesterreichs neue Alpenbahnen. — Sanatorium von Carrières-sous-Bois bei Paris. — Elektrische Traktion auf normalen Eisenbahnen. III. (Schluss.) — Wettbewerb für eine Chauderon-Montbenon-Brücke in Lausanne. — Miscellanea: Gotthardbahn. Eisenbahntransport eines 75 t schweren Gusstückes. Elektrische Centralen in den Vereinigten

Staaten. Internationaler kunsthistorischer Kongress in Innsbruck 1902. — Konkurrenzen: Schulhaus mit Turnhalle in Sursee. Kantonalbank in Schaffhausen. Trinkwasser-Brunnen in Zürich. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgen. polytechnischen Schule in Zürich: Stellenvermittlung.

Oesterreichs neue Alpenbahnen.

(Nach der Regierungsvorlage.)

Von K. Imhof, Ingenieur.

Mitten in den grossen politischen Kämpfen und Wirren, die leider im österreichischen Staate heute die erste Rolle spielen und denselben an einer gedeihlichen, fortschrittlichen Entwicklung hindern, gelang es doch der Regierung — thatkräftig unterstützt von den deutschen Parteien im Parlament — die längst brennend gewordene „Investitionsfrage“ einem erfreulichen Abschlusse entgegenzuführen.

Neben der Wasserstrassenvorlage, die den Bau von Kanälen, die Regulierung bestehender Wasserläufe und Meliorationen an denselben vorsieht, wurden nämlich im Jahr 1901 durch das Parlament 483 Mill. Kronen (d. h. rund 500 Mill. Franken) für Ausgestaltung bestehender Linien durch den Bau zweiter, dritter und vierter Geleise, Umbau von Linien kleiner in solche höherer Leistungsfähigkeit, Erweiterung von Stationen u. s. f., sowie für „Neubau von Staatsbahnlinien“ bewilligt; für diesen Teil des Programms sind 211 Millionen Kronen erforderlich. Ein weiterer Betrag wird für den gleichen Zweck in den Jahren 1905—1908 beim Parlament anzusprechen sein.

Die durch diesen Beschluss nun sichergestellten Neubaulinien sind:

„Rakonitz-Laun“ (Böhmen),
„Lemberg-Uzsook Pass“ (Galizien),
„Hartberg-Friedberg“ (Steiermark) und die Alpenstrecken, „die zweite Bahnverbindung mit Triest“, für die allein 190 Mill. K. vorgesehen sind und die hier näher beschrieben werden sollen:

Dem technisch-kommerziellen Berichte der Regierung und dem, von Prof. Steinermayr, technischem Konsulenten des k. k. Eisenbahnministeriums, in der „Sektion absolvierter Techniker des mährischen Gewerbevereines in Brünn“ im Februar 1901 gehaltenen Vortrage folgend, ist zu erwähnen, dass für den österreichischen Handel noch zu Anfang der 30er Jahre Triest als überseeischer Handelsplatz Hamburg an Bedeutung überragte. Der allgemeine Verkehr, der damals allerdings ein geringer war, nahm aber durch die Herstellung der grösseren Eisenbahnlinien Mitteleuropas rasch zu und Triest ging relativ zurück, da durch die nach Norden geöffneten Verkehrswege nun auch Hamburg von Oesterreich aus leichter erreichbar war.

Im Jahre 1857 wurde die erste Eisenbahnverbindung von Wien nach Triest eröffnet und schon kurze Zeit darauf erschien eine zweite Verbindung notwendig, die zwar mehr den westlichen Ländern der Monarchie und dem Durchgangshandel aus Süddeutschland dienen sollte. Politische Interessen liessen aber diese, für Oesterreich so wichtige, von Ungarn jedoch aus Rücksichten für seinen Seehafen Fiume bekämpfte Bahnverbindung bis heute nicht zur Ausführung kommen.

Der gemeinsame Zweck dieser Alpenbahnen, nämlich:

1. der „Tauernbahn“ (Schwarzach-Möllbrücken),
2. der Linien „Klagenfurt-(Villach)-Triest“,
3. der „Pyhrnbahn“ (Klaus-Selzthal)

ist also Triests Handels-Attraktionsgebiet gegenüber den Gebieten von Venedig, Genua und Hamburg zu vergrössern und das k. k. Eisenbahnministerium hat nach eingehender, durch viele Jahre fortgesetzter Prüfung sämtlicher, überhaupt möglichen Varianten diese drei Linien als diejenigen erkannt, die bei kleinstmöglichem Geldaufwande die grösste Kürzung der bestehenden Linien zulassen, deren Bau also vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus gerechtfertigt erscheint. Durch die „Tauernbahn“, die in ihrer Fortsetzung die direkte Verbindung Süddeutschlands über Salzburg-Villach mit Triest herstellt, wird die symbolische Wasserscheide der Handels-

grenze nach Norden verschoben werden. Die beiden andern Linien „Klagenfurt-Villach-Triest“ und die „Pyhrnbahn“ werden direkt und indirekt Kärnten, Steiermark, Ober- und Niederösterreich, dem südlichen Böhmen und Mähren zugute kommen. Das industriereiche Nordböhmen wird für Triest allerdings auch durch diese Linien nicht gewonnen werden können.

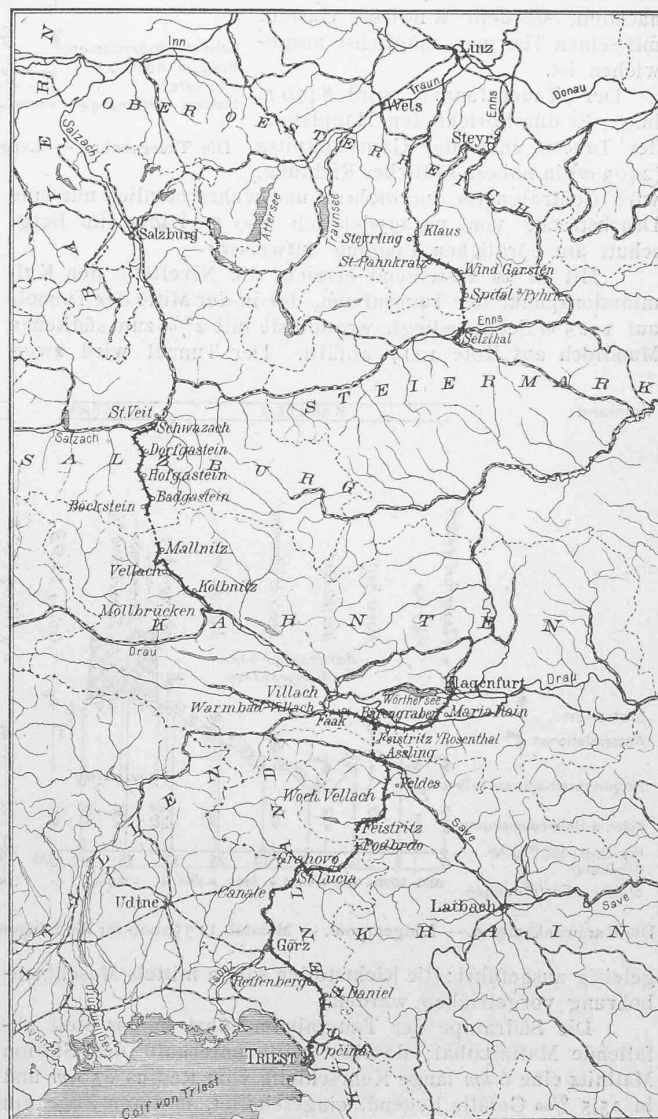
1. Die „Tauernbahn“:

Schwarzach-St. Veit-Gastein-Möllbrücken i. Drauthal.

Betriebslänge = 77 km. Baukosten = 60 Millionen Kronen.

Diese Bahn ist wie die südlichen Linien als Hauptbahn ersten Ranges gedacht und soll daher ganz als Adhäsionsbahn ausgeführt werden. Ihr Ausgangspunkt ist die Station „Schwarzach-St. Veit“, bis zu der von Bischofshofen aus ein zweites Geleise hergestellt wird.

Wie das Uebersichtslängenprofil auf Seite 124 zeigt, in dem die Betriebslängen und die durchschnittlichen Steigungsverhältnisse mit Berücksichtigung des Kurvenwiderstandes eingestellt sind, wird die Linie von Schwarzach bis zur Gasteiner Klamm in 25,5‰ Steigung an der Lehne des Salzachtals geführt. Da diese Lehne zu Rutschungen neigt, soll ein



Oesterreichs neue Alpenbahnen. — Uebersichtskarte. 1:2 000 000.