universität innsbruck
Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Die Alternativ-Trassen der Arlberg-Bahn

Nördling, Wilhelm von

Wien, 1879

I. Historischer Rückblick

urn:nbn:at:at-ubi:2-2579

DIE

ALTERNATIV-TRASSEN DER ARLBERGBAHN.

I. Historischer Rückblick.

«In Oesterreich rentiren alle Bahnen!»

Diesen Ausspruch that noch im Jahre 1872 einer der höchsten Ministerial-Beamten des k. k. Eisenbahnamtes, und es ist also nicht zu verwundern, wenn auch die damals über das Arlberg-Projekt abgehaltene Enquete dem in der Luft verbreiteten Optimismus nicht entging und sich unter den fünf damals vorliegenden Varianten zu Gunsten der theuersten, mit einem nahezu horizontalen, 12.400 Meter langen zweigeleisigen Tunnel aussprach*).

Die Gesetzvorlage vom Jahre 1872 kam jedoch nicht zur Erledigung, und das Jahr 1873 brachte den Krach mit seinen Enttäuschungen und Ernüchterungen.

---

*) Man hat dem Verfasser den Vorwurf gemacht — was wirft man ihm nicht Alles vor? — dass er in Widerspruch mit sich selbst gerathe, wenn er heute für den oberen Tunnel einstehe, während er als Mitglied der 1872er Enquete mit dem tiefen Tunnel einverstanden gewesen sei. Es ist dies ein Irrthum! An der fraglichen Enquete hat der Verfasser allerdings Theil genommen, aber nicht als Experte, sondern als damaliger «Technischer Konsulent des Handels-Ministers». Als solcher hatte er seine Wohlmeinung nicht zu Protokoll zu geben. Dieselbe findet sich deshalb auch nicht in den gedruckten Sitzungsprotokollen, sondern in dem von ihm an den Herrn Handelsminister über das Ergebniss der Enquete erstatteten Gutachten, welches nicht in die Oeffentlichkeit gelangt ist.

Diese Erläuterung schien angezeigt, obwohl sich der Verfasser gegen die Anschauung verwahrt, als wäre es etwas an sich Rühmliches, jahrelang halsstarrig an einer einmal gefassten Meinung festzuhalten. Mit Gründen lässt er sich vielmehr gerne bekehren.

Als die k. k. Regierung im Jahre 1875 das Projekt der Arlbergbahn wieder aufnahm, musste sie der geänderten Lage Rechnung tragen. Die dem damaligen Gesetzentwurf zu Grunde gelegte Trasse enthielt nur mehr einen eingeleisigen Tunnel von 6740 Meter Länge, in der Seehöhe von 1415 Meter am westlichen, und von 1376 am östlichen Portale. Dieses Projekt fand in technischen Kreisen keine begeisterte Aufnahme, und zwar hauptsächlich wegen der grossen Seehöhe und der angeblichen Schwierigkeit, einen so langen eingeleisigen Tunnel genügend zu lüften.

Um diesen Vorwürfen nach Thunlichkeit Rechnung zu tragen, wurde, nachdem auch die 1875er Gesetzvorlage unerledigt geblieben war, das fragliche Projekt in dem einen Punkte modifizirt, dass das westliche Portal von der Seehöhe 1415 auf 1381^{m}91 gesenkt wurde. Aenderungen solch' sekundären Charakters werden bekanntlich häufig noch bei der politischen Begehung, ja manchmal auch noch später vorgenommen. Durch die in Rede stehende Tieferlegung des westlichen Portals verlängerte sich zwar der Tunnel um 260 Meter, also auf 7000 Meter, wurde zugleich aber nahezu horizontal, wodurch die Dampf- und Rauchentwicklung der durchfahrenden Lokomotiven auf ein Minimum reduzirt wird.

Bei der im Oktober d. J. abgehaltenen neuerlichen Enquete wurde, abgesehen von den prinzipiellen Bedenken, welche wir weiter unten eingehend zu besprechen haben werden, allseitig anerkannt, dass die fragliche Trasse — nennen wir sie: die obere Trasse — weitere Verbesserungen kaum mehr zulassen dürfte, und nur empfohlen, falls sie zur Ausführung gelange, den eingeleisigen Tunnel mit 5·00 Meter statt 4·50 Meter lichter Weite auszuführen, trotz der damit verbundenen Mehrauslage von rund 430.000 fl.

Um die Seehöhe des westlichen Tunnelportals der oberen Trasse zu erreichen, musste schon anfänglich zwischen Langen und Stuben eine 5400 Meter lange künstliche Entwicklung, eine sogenannte Schleife, eingelegt werden.

Schleifen dieser Art weist der Semmering in grösserer Anzahl auf; der Brenner besitzt deren zwei, die eine bei St. Jodok, die andere zwischen Gossensass und Schellenberg. Auch der Mont-Cenis hat seine Schleife, auf der französischen Seite. Das bedeutsamste Schleifensystem bietet aber die Gotthardbahn; die am nördlichen Tunnelportale bei Göschenen und Wasen trotz grosser Schwierigkeiten durchgeführte künstliche Verlängerung beträgt fast genau 6 Kilometer, der übrigen Schleifen nördlich und südlich des Alpenkammes nicht zu gedenken.

Trotz ihres häufigen Vorkommens missfallen aber die Schleifen dem technischen Auge, und man konnte unmöglich der Versuchung widerstehen, die Schleife am Arlberg zwischen Langen und Stuben dadurch auszumerzen, dass das westliche Tunnelportal von Stuben nach Langen verlegt wird. In Folge der tieferen Lage des westlichen Tunnelportals muss dann aber auch das östliche Portal tiefer gelegt werden, um die im Innern des Tunnels zulässige Steigung nicht zu überschreiten. Solchergestalt erhält man eine Tunnellänge von 10.270 Meter, welche schon der Zugskreuzungen wegen zweigeleisig ausgeführt werden muss.

Dies ist die Enstehungsgeschichte und zugleich die Charakteristik der zweiten Alternativ-Trasse, welche wir die untere Trasse nennen.

Auch betreffs dieser Trasse wurde bei der jüngsten Enquete anerkannt, dass, sofern man überhaupt ihr Prinzip zulasse, an der Art und Weise der Durchführung nichts zu verbessern und dass nunmehr, unter gänzlicher Beiseitelassung der älteren Alternativ-Trassen, die definitive Wahl auf die beiden neuesten Varianten zu beschränken sei.