

Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Die Alternativ-Trassen der Arlberg-Bahn

Nördling, Wilhelm von

Wien, 1879

IV. Die Arlbergbahn eine "Weltbahn"!

IV. Die Arlbergbahn eine „Weltbahn“!

Es ist sehr schwer, nicht positive Anforderungen, sondern unbestimmte, elastische Schlagwörter zu bekämpfen!

Auch wir halten die Arlbergbahn für eine künftige Weltbahn, insoferne Touristen aller Länder und Welttheile sich über dieselbe bewegen werden, insoferne dieselbe den internationalen Verkehr zwischen Oesterreich, der Schweiz und einem Theile von Frankreich und Süddeutschland vermitteln wird. Aber was ist mit dieser Prämisse gewonnen, welchen Schluss kann man daraus ziehen?

Auch die Linien von London nach Liverpool und von Paris nach Lyon und Marseille sind unstreitig Weltbahnen. Soll man also die Arlbergbahn nach dem Vorbild dieser Bahnen bauen, d. h. statt eingleisig viergeleisig, wie London-Liverpool demnächst durchgängig sein wird; statt mit einem Maximal-Gefälle von 30 Promill mit einem solchen von 3 Promill, wie zwischen Lyon und Marseille; statt mit Krümmungs-Halbmessern von 250 Meter mit Minimalradien von 1000 Meter, wie zwischen Paris und Lyon? Man sieht, auf diesem Wege kommt man zu keinem praktischen Resultate! Die Verlegenheit ist um so grösser, als auch diejenigen Herren Experten, welche den Begriff der «Weltbahn» festhielten, doch nicht einmal den konsequenten Antrag stellten, dass der Unterbau der Arlbergbahn nach dem Vorbild des Brenners in seiner ganzen Ausdehnung sofort zweigleisig hergestellt werde, was zu dem Schlusse berechtigt, dass sie selbst doch auch nur eine Weltbahn minderer Ordnung und ungewisser Zukunft vor Augen haben. Wenn es sich aber um eine blosse Zukunfts-Eventualität handelt, wird es sich doppelt empfehlen, vorsichtig zu sein. Wie viele Bahnen hat man nicht schon in Oesterreich und anderwärts als künftige «Weltbahnen» behandelt, deren faktischer Verkehr sich heute in den bescheidensten Grenzen bewegt. Und wo sind auf der anderen Seite die Bahnen, bei denen man den entgegengesetzten Irrthum begangen, bei denen der Verkehr so ungeahnte Dimensionen angenommen hätte, dass aus der ersten bescheidenen Anlage ernste Schwierigkeiten und finanzielle Nachtheile erwachsen

wären? Wir kennen in Oesterreich keinen Fall, denn selbst die Kaiser Franz Josefs-Bahn kann nicht als Beispiel gelten; bei ihr wusste man schon vor der Eröffnung, dass ihre Einrichtungen dem zu erwartenden Verkehr nicht gewachsen seien, und auch bei ihr kann das Versäumte nach Belieben nachgeholt werden.

Man hat schon oft auf das Beispiel der Amerikaner hingewiesen, welche den Grundsatz, nur vorhandene Bedürfnisse bei den Bahnanlagen zu befriedigen und zu berücksichtigen, auf die Spitze getrieben haben; allein so oft sich ein Fall darbietet, diesem Beispiele praktisch Folge zu leisten, verschiebt man die Ausführung der guten Vorsätze wieder auf eine spätere Gelegenheit.

Es wäre interessant, nachzuweisen, wie die Nichtrentabilität des grösseren Theiles des österreichischen Bahnnetzes wesentlich auf Zukunftsträume zurückzuführen ist. Ein solcher allgemeiner Nachweis würde uns aber hier zu weit führen und wir müssen uns auf einen an sich bescheidenen, aber trotzdem lehrreichen speziellen Fall beschränken. Auf nachstehenden, mit eingelegtem Unterbau versehenen Linien sind zweigeleisige Tunnel ausgeführt worden, und zwar: auf der Südnorddeutschen Verbindungsbahn in einer Gesamtlänge von 3023 Meter, auf der Gisela-Bahn in einer Länge von 2769 Meter, auf Pilsen-Eisenstein in einer Länge von 2108 Meter, auf der österreichischen Nordwestbahn in einer Länge von 1414 Meter, ferner auf der Buschtiehrader Bahn, der Mährischen Grenzbahn, der Tarnow-Leluchower und einigen anderen Bahnen in einer Länge von 2608 Meter, zusammen also in einer Länge von rund 12.000 Meter. Diese für zwei Geleise gebauten Tunnel haben durchschnittlich gewiss nicht unter 1000 fl. effektiv per laufendes Meter, also zusammen mindestens 12 Millionen gekostet. Hätte man sie eingeleisig gebaut, so wäre daran beiläufig der dritte Theil der Kosten, also rund 4 Millionen erspart worden. Diese 4 Millionen sind bis jetzt ein rein todttes Kapital, denn bis zum heutigen Tage ist in diesen für zwei Geleise gebauten Tunneln das zweite Geleise noch nicht gelegt und man könnte dasselbe auch nicht ohne Weiters benützen, weil der Unterbau im Allgemeinen nur für ein Geleise hergestellt ist.

Und doch sind seit der Erbauung dieser Tunnel zum Theil schon 21 Jahre verstrichen, ohne dass man abzusehen vermöchte, wann einmal das zweite Geleise, wir sagen nicht nothwendig, sondern nur wünschenswerth werden könnte. Indess sind aber die Zinsen dieser 4 Millionen mindestens zu 6, vielleicht zu 7 Prozent zu tragen. Zu solchem Zinsfusse verdoppelt sich jedoch eine Geldsumme in Folge des Anwachsens der Zinseszinsen in 10—12 Jahren, so dass, wenn man

durch die eingeleisige Herstellung eines Tunnels den dritten Theil der Baukosten erspart, der Sparpfennig schon nach diesem relativ kurzen Zeitraume dermassen angewachsen ist, dass man ohne Verlust neben dem ausgeführten eingeleisigen Tunnel einen zweiten unabhängigen eingeleisigen Tunnel herstellen kann.

Hätte man zur rechten Zeit, ohne Sanguinismus diese Rechnung angestellt, man hätte wohl die in Rede stehenden 12 Kilometer Tunnel eingeleisig angelegt *) und sich nicht mit dem ganz trügerischen Trost begnügt, dass dadurch die Leistungsfähigkeit jener Linien erhöht worden sei. Die Leistungsfähigkeit einer Anlage ist ganz irrelevant, wenn sie nicht in Anspruch genommen wird. Nur der Leistungsberuf ist maassgebend. Die Privat-Industrie kennt diesen Unterschied sehr wohl. Es wird keiner Eisengewerkschaft einfallen, ein Walzwerk für eine jährliche Produktion von 100.000 Tonnen zu erbauen, wenn sie nur einen jährlichen Absatz von höchstens 20.000 Tonnen erhoffen kann. Derselbe Unterschied zwischen Leistungsfähigkeit und Leistungsberuf muss auch beim Eisenbahnbau gemacht werden, wenn der Staat nicht schwer geschädigt werden soll. Man wende nicht ein, es handle sich ja nur um ein paar Millionen mehr oder weniger! In Fragen der Oekonomie kommt es auf den Geist an, in dem dieselben behandelt werden, und wenn die einzelnen Fälle auch an sich nicht wichtig sind, so sind sie es doch mit Rücksicht auf den Geist, der sich darin zu erkennen gibt. Die französischen Finanzmänner sagen nicht mit Unrecht: *Les petits ruisseaux font les grandes rivières* — Kleine Bäche bilden grosse Ströme!

*) Man möge dem Verfasser gestatten, daran zu erinnern, dass er die einschlägigen Fragen schon im Jahrgang 1862 der «Annales des Ponts et chaussées» behandelt hat und dass diesem Aufsätze im Jahre 1864 die Ehre einer Uebersetzung in der «Zeitschrift des österr. Ingenieur- und Architekten-Vereines» zu Theil geworden ist. Während sich aber die Franzosen die Lehre zu Herzen nahmen, ist man in Oesterreich bis in die neuere Zeit fortgefahren, zweigeleisige Tunnel auf eingeleisigem Unterbau herzustellen, wie z. B. den grossen Spitzberg-Tunnel auf der Linie Pilsen-Eisenstein.