

Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Die Alternativ-Trassen der Arlberg-Bahn

Nördling, Wilhelm von

Wien, 1879

VI. Das zweite Geleise der Arlbergbahn

VI. Das zweite Geleise der Arlbergbahn.

Wir glauben im vorhergehenden Abschnitt dargethan zu haben, dass, wenn die Arlbergbahn nach der oberen Trasse vollständig eingeleisig ausgeführt wird, sie auf unabsehbare Zeit allen vernünftigerweise zu erwartenden Bedürfnissen zu genügen im Stande sein wird.

Wir wollen nun aber doch auch noch die Hypothese in's Auge fassen, wo wider alle Wahrscheinlichkeit die Sanguiniker Recht behalten, wo auf dem Arberg ungeahnte Verkehre sich entwickeln sollten.

In diesem Falle müsste unter allen Umständen, d. h. ob die obere oder die untere Trasse zur Ausführung gelangt, das zweite Geleise auf den Strecken Bludenz-Unter-Langen einerseits und Petneu Landeck anderseits hergestellt werden. Es ist dies keine Kleinigkeit, weil auf diesen Strecken bedeutende Viadukte, viele Stützmauern und auch kleinere Tunnel vorkommen; aber was auch die Auslage sein möge, sie bleibt dieselbe in beiden Alternativen, weil ja die fraglichen Strecken beiden gemein sind.

Sowie das zweite Geleise in diesen gemeinsamen Strecken hergestellt ist, steigt die Leistungsfähigkeit der oberen Trasse von 21 täglichen Zügen (S. Seite 13) auf 30 in jeder Richtung. Denn wenn auch dann zwischen Unter-Langen und Petneu noch ein $23\frac{1}{2}$ Kilometer langes eingeleisiges Bahnstück übrig bleibt, so bietet dieses Stück nicht weniger als vier so nahegelegene Zwischenstationen, dass die Zahl der Züge nur mehr durch den eingeleisigen oberen Tunnel bedingt wird. Dieser Tunnel kann aber (mit einer Geschwindigkeit von 25 Kilometer) bequem in 19 Minuten durchfahren werden und rechnet man 5 Minuten Zeitverlust bei der Zugkreuzung in jeder Tunnel-Portal-Station, so findet man, dass alle 48 Minuten ein Zug in derselben Richtung den Tunnel passiren kann. Dies gibt 30 tägliche Züge in jeder Richtung und mit einigem guten Willen auch noch mehr!

Fürchtet man, dass auch diese Leistungsfähigkeit nicht genüge, dass absolut auch ein zweites Geleise zwischen Unter-Langen und Petneu nothwendig sei, nun wohl, in diesem Falle wird man einen zweiten

7000 Meter langen eingeleisigen Tunnel neben dem ersten herstellen. Oder, was noch schöner sein wird, man wird diesen zweiten Tunnel nach der unteren Trasse mit 10.270 Meter Länge zur Ausführung bringen. Wenn heute der erste eingeleisige Tunnel zu 1248 fl. veranschlagt ist, so dürfen wir gewiss annehmen, dass Dank den wenigstens zum Theil vorhandenen Installationen, Dank den raschen Fortschritten im maschinellen Tunnelbohren und Dank den Erleichterungen, die aus dem Bahntransport entspringen werden, der zweite Tunnel seinerzeit nicht mehr als 1100 fl. per laufendes Meter und im Ganzen höchstens $10.270 \times 1100 = 11,300.000$ fl. kosten werde. Glaubt Jemand, diese Eventualität werde vor 15 Jahren eintreten? Der Brenner ist seit 12 Jahren eröffnet und der Mont-Cenis seit 8, ohne dass sich die Nothwendigkeit des zweiten Geleises auf den Zufahrtsstrecken zu erkennen gegeben hätte. Wenn aber die in Rede stehende Eventualität erst nach 15 Jahren eintritt, so macht das Staats-Aerar doch kein schlechtes Geschäft, denn in Folge der Zinseszinsen wachsen die heute zu ersparenden 5 Millionen bis dahin zu 12 Millionen an.

Man wende uns nicht ein, dass ja der Staat die fünf ersparten Millionen in keine Sparkasse einlegen und fruktifiziren werde; so lange der Staat sich im Defizit befindet und dasselbe alle paar Jahre durch eine Kredit-Operation deckt, ist der Effekt ganz derselbe.

Man mag also die Frage wenden und drehen, wie man will, nirgends findet man einen stichhaltigen Grund, um die Steuerträger voreilig durch Ausführung der unteren Trasse zu belasten, zumal die Eventualität, von der wir hier reden, sich gar nie verwirklichen wird, denn dessen kann man sicher sein, dass, ehe das gesammte zweite Geleise auf dem Arl zur Ausführung gelangt, die Fernbahn von Imst (Station der Linie Innsbruck-Landeck) nach Reutte in Ober-Baiern ihrer Realisirung entgegengehen wird. Die Fernbahn ist die natürliche Zufahrtsbahn des Brenner für einen beträchtlichen Theil von Süddeutschland. Oesterreich kann diese Bahn nicht zugeben, solange die Arlbahn nicht eröffnet ist, aber gerade wie die Zahl der sächsisch-böhmischen Anschlüsse mit der Zeit gewachsen ist, so wird es zwischen Baiern und Tirol auch nicht bei den beiden Anschlüssen in Kufstein und Lindau sein Bewenden haben. Durch die Fernbahn wird aber die Gebirgspartie der Arlbergbahn gewaltig entlastet.