

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 22

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 26.11.2024

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

DIE EISENBAHN LE CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift
für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse
pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. III.

ZÜRICH, den 3. December 1875.

No. 22.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Freitag. Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Abonnement. — Schweiz: Fr. 10. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern u. Buchhandlungen oder direct bei der Expedition.

Ausland: Fr. 12. 50 = 10 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern und Buchhandlungen des deutsch-österreichisch. Postvereins, für die übrigen Länder in allen Buchhandlungen oder direct bei Orell Füssli & Co. in Zürich.

Preis der einzelnen Nummer 1 Fr.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

„Le Chemin de fer“ paraît tous les vendredis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Les traités et communications régulières seront payés convenablement.

Abonnement. — Suisse: fr. 10. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses, chez tous les libraires ou chez les éditeurs.

Etranger: fr. 12. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche chez tous les libraires ou auprès des bureaux de poste, pour les autres pays chez tous les libraires ou chez les éditeurs Orell Füssli & Co. à Zurich.

Prix du numéro 1 Fr.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT: Arlbergbahn. — Ueber normale Adhäsion und Adhäsions-Vermehrung bei Locomotiven. — Ueber gefahrlose Kuppelung von Eisenbahnwagen. — Versammlung des Vereines schweizerischer Geometer am 7. und 8. November in Zürich. — Bern-Luzern-Bahn. — Das Bundesgesetz über das Postregal. — Literatur. — Kleinere Mittheilungen. — Eisenpreise.

Arlbergbahn.

(Frühere Artikel siehe Bd. I, No. 24; Bd. III, No. 1 und 19.)

Wir haben bereits berichtet, welche Aufnahme das Eisenbahnprogramm der österr. Regierung im österr. Abgeordnetenhaus gefunden hat. Der Motivenbericht zu dem Gesetzentwurf betreffs die Arlbergbahn enthält nun die Details der technischen Berechnung, wonach sich gegenüber den früheren Voranschlägen wesentliche Modificationen ergeben. Der Motivenbericht sagt:

Es wäre vorzuziehen, die Arlberg-Wasserscheide in der Seehöhe von 1415 ^m mittelst eines Tunnels von nur 6740 ^m Länge zu überschreiten, wogegen die früher zur Ausführung beantragte Variante bei einer Culminations-Höhe von 1267 ^m einen 12,400 ^m langen Tunnel erfordert hätte. Dessgleichen wird die nunmehr projectirte, durchwegs eingeleisige Unterbau-Anlage und Maximalsteigung, welche auf der Ostseite wie vordem 25 pro Mille, auf der Westseite aber 30 pro Mille beträgt, die Leistungsfähigkeit der Bahn nicht wesentlich beeinträchtigen, indem die Zahl der Stationen derart vermehrt worden ist, dass, abgesehen von der durch den Haupttunnel bedingten Ausnahme, die grösste Stations-Entfernung nunmehr auf 5 Kilometer herabgesetzt erscheint.

Die Herstellungskosten der 70 Kilom. = 9,2 Meilen langen Strecke Bludenz-Landeck sind derzeit mit 25,800,000 fl. veranschlagt, wovon auf den Haupttunnel 8,600,000 fl. entfallen. Mit Hinzurechnung der für die 72 Kilometer = 9,5 Meilen langen Strecke Landeck-Innsbruck präliminirten Ausführungskosten von 8,500,000 fl. ergibt sich für die Linie Innsbruck-Bludenz ein Gesamtkostenverforderniss von 34,300,000 fl.

Es steht demnach gegenüber dem früher veranschlagt gewesenen effectiven Kostenbetrage von fast 42 Millionen Gulden eine Ersparung von über 7 1/2 Mill. Gulden zu erwarten.

Der Motivenbericht ventilirt nun die Frage, ob sich nicht die zweigeleisige Ausführung des Tunnels mit einem Mehrkostenaufwande von 2,2 Millionen Gulden bei den Tunnels und 7 Millionen Gulden bei der ganzen Linie empfehlen würde, und sucht den Nachweis zu führen, dass dieselbe öconomisch nicht gerechtfertigt wäre. Die Bauzeit wird auf 5 Jahre (statt früher 8 1/2 Jahre) veranschlagt.

In ganz neuester Zeit ist nun von Ingenieur Sigmund Figdor in Wien eine Brochure erschienen unter dem Titel: „Die parlamentarische Geschichte der Arlbergbahn.“ Diese Brochure verdient die Beachtung aller derjenigen, welche sich

für die Arlbergbahn interessiren, theils weil sie unmittelbar nach der Vorlage des Eisenbahnprogramms des Handelsministers Chlumetzky geschrieben worden, theils weil sie interessante Bemerkungen sowohl über die Bedeutung des Arlbergdurchstiches als über die Nachteile, welche eine Verschiebung dieses Unternehmens bringen würde, bringt.

In ersterer Beziehung sagt das Schlusswort:

„Es ist geradezu undurchführbar, alle in die beiden Gruppen der directen und indirecten Vortheile gehörigen Factoren erschöpfend aufzuzählen, noch ist es möglich, die Grenze zwischen beiden scharf zu zeichnen. Indess ist dies, da es sich nicht um eine genaue Summe, sondern nur um ein ausgesprochenes Ueberwiegen oder Nichtüberwiegen handelt, gewiss nicht nöthig, sondern genügt es, nur die hervortretendsten und ausgiebigsten Momente anzuführen.“

Bei der Arlberg-Bahn stellen sich einer Zinsenlast von ungefähr zwei Millionen Gulden jährlich gegenüber: die Einnahmen, die aus dem Betriebe der Bahn erwachsen werden; die Verringerung der Zuschüsse zur Bedeckung des Betriebs-Deficits der Voralberger Bahn; die Verringerung der Garantie-Vorschüsse an die eben erwähnte Bahn, an die Gisela-Bahn und an andere Linien der Kaiserin Elisabeth-Bahn etc.; die befruchtende Wirkung auf den Betrieb aller von der Arlberg-Bahn beeinflussten Bahnen, insbesondere die westlichen und südlichen Linien der Südbahn, die südlichen Linien der Rudolfs-Bahn, die projectirte Bahn über den Predil u. s. w.; die Hebung Triest's und der Schifffahrt auf dem adriatischen Meere überhaupt; der segensreiche Einfluss auf Handel, Industrie und Landwirtschaft in den unmittelbar betroffenen Ländern Tirol und Voralberg; die Bedeutung eines directen Schienenweges nach der Schweiz, Süddeutschland und Südfrankreich für den Export insbesondere unserer südlichen und westlichen Länder; die Heranziehung einer europäischen Route auf österreichisches Gebiet und die unter Verhältnissen unschätzbaren Vortheile in strategischer Hinsicht.

Gegenüber so zahlreichen, bedeutungsvollen und schwerwiegenden Momenten bedarf es wohl keines unterstützenden oder ausschmückenden Wortes, um zu beweisen, dass sie in ihrer Gesammtheit, und selbst wenn sie niedrigst geschätzt werden, die genaunte Zinsenlast weit überwiegen.“

Was die Nachteile einer Verschiebung des Baues auf einige Jahre betrifft, so warnt der Verfasser, welcher die Ueberzeugung hegt, dass der Arlberg jedenfalls einmal durchbohrt werde, vor den falschen Berechnungen, welche vor einer eintretenden Zinsenlast zurückschrecken.

„Die durch die Verzögerung erreichte Ersparnis an Zinsenlast wird demnach um doppelten Preis erkaufte. Denn nicht nur dass wir des Genusses der erwarteten Vortheile für einen gewissen Zeitraum verlustig würden, liessen wir in diesem Falle auch die sich stetig steigernden Nachteile, die Hände in den Schoss gelegt, über uns ergehen und wachsen.“

Zu diesen Nachtheilen gehört vor Allem die Ablenkung des südöstlich-nordwestlichen europäischen Verkehrs, welcher letzterer sich nicht nur in den bereits vom Auslande eroberten Richtungen von Tag zu Tag tiefer eingräbt und um so schwerer, wenn überhaupt, aus denselben wieder herauszubringen sein, sondern auch durch den Bau neuer Concurrenz-Linien über die Alpen mit verdoppelter Kraft auf fremdes Gebiet geleitet werden wird. Wir rechnen ferner hinzu den unaufhaltsamen und beschleunigten Rückgang des früheren Wohlstandes der unmittelbar beteiligten Landstriche; wir rechnen hinzu die Rückwirkung der Verzögerung auf jene subventionirten Bahnen, die an der Grenze der Möglichkeit stehen, dem Staate die erhaltenen Garantie-Vorschüsse vollständig zurückzuzahlen; endlich gehören hieher, ohne damit erschöpfend aufgezählt zu haben, die sich jeder Berechnung entziehenden strategischen Rücksichten. Das sind derartige Nachteile, dass sie, über einen gewissen Punkt gelangt, unheilbares Uebel herbeiführen müssen und die durch eine nachträgliche Beschleunigung nicht mehr gutgemacht werden können.“

(Schluss folgt.)