Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 23

Artikel: Arlbergbahn
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-3938

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 23.07.2025

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

Das Bundesgerichtsgebäude in Lausanne.

(Correspondenz von Bern, 4. Dec.)

Die vom schweiz. Ingenieur- und Architecten-Verein in der Sitzung vom 8. October letzthin bezeichnete Commission ist ihrem Mandat nachgekommen und hat in Folge einer den 30. October in Bern abgehaltenen Besprechung unter'm 3. November ein Schreiben an den hohen Bundesrath mit dem höflichen Gesuch, sowohl zu senen als zu Handen der betreffenden Behörden in Lausanne, abgesandt, d hingehend, dass für das neue zu errichtende Bundesgerichtsgebäude in Lausanne eine öffentliche Concurrenzausschreibung zur Einreichung von Plan-Projecten stattfinden möge. Zugleich wurde der Wunsch ausgedrückt, dass dieses unter Zugrundlegung der Vorschläge des zürcher'schen Ingenieur- und Architecten-Vereines über die Grundsätze des Verfahrens bei öffentlichen Concurrenzen, wovon ein Exemplar beigelegt wurde, zur Ausführung gelange.

Mit Schreiben vom 12. November letzthin zeigt die Bundeskanzlei Namens des Bundesrathes der Commission den Empfang ihres Gesuches an mit dem Bemerken, dass dasselbe der Regierung von Waadt zu Handen der Stadt Lausanne zur weitern Berücksichtigung übermittelt worden sei, da der Bau des Bundesgerichtsgebäudes bekanntlich der erwähnten Gemeinde obliege.

Im Fernern wird noch beigefügt, dass einem directen Verkehr zwischen der Commission und dem Gemeinderath von Lausanne nichts entgegenstehe, und dass es ihr unbenommen sei, je nach Bedürfniss mit der Regierung von Waadt oder mit der Gemeindebehörde zu verhandeln.

* * *

Nouvelles mesures prises pour le service d'exploitation de la Compagnie d'Orléans.

De retour d'Angleterre où il s'était rendu, en compagnie de plusieurs Administrateurs et Ingénieurs de la Compagnie, pour étudier les systèmes pratiques de nos voisins ainsi que les progrès réalisés dans l'exploitation de leurs voies ferrées, M. Solacroup, Directeur de la Compagnie, vient d'innover sur le réseau d'Orléans une mesure appelée à rendre de grands services aux voyageurs.

Voici l'instruction par laquelle le Directeur de la Compagnie avisait, à la date du 12 courant, les divers chefs des gares de la ligne d'Orléans :

„ Désormais, dans toutes les gares et stations du réseau, l'accès des trottoirs d'expédition des trains sera libre pour tous les voyageurs munis de billets.

„ Le séjour des voyageurs dans les salles d'attente sera tout à fait facultatif pour eux. A cet effet, les fermetures des portes faisant communiquer les salles d'attente aux trottoirs d'expédition seront modifiées afin que les portes puissent être ouvertes ou fermées au gré des voyageurs.

„ Dans les gares de bifurcation, pour guider les voyageurs dans le choix des trains qu'ils doivent prendre, un écriteau indiquera la destination de chaque train en partance. En outre, quand besoin sera, le chef de gare fera annoncer avant le départ du train, par les gardes-freins, à voix ordinaire, dans chaque compartiment, les principales gares que le train doit desservir.

„ Les cris assourdissants et incommodes pour les voyageurs, aujourd'hui en usage dans les gares de bifurcation, pour annoncer ce qu'ont à faire les voyageurs des différentes directions, sont interdits. Dans les gares de bifurcation comme dans les autres gares et stations, on se contentera de faire annoncer à haute voix par les conducteurs du train le nom de la gare où le train est arrivé, la durée du stationnement et l'obligation de changer de voitures pour les voyageurs de telle ou telle direction.

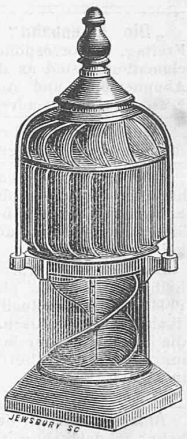
„ Les gares de bifurcation ou de formation de trains qui ne sont pas munies d'écriteaux indicatifs des trains en partance devront les demander au chef de l'exploitation en lui faisant connaître les indications à porter sur chaque écriteau. A. I.

* * *

Ventilatoren für Eisenbahnwagen.

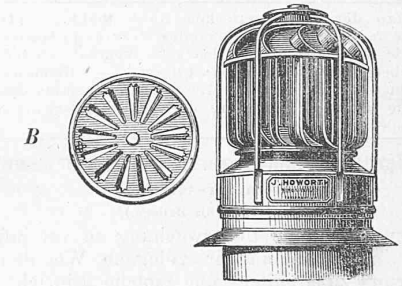
Mehrere schweizerische Eisenbahngesellschaften stehen im Begriff, für ihre Personenwagen Ventilatoren nach dem gleichen Systeme einzuführen, wie solche in England schon seit einer Reihe von Jahren in Fabriken und an Personenwagen mit Erfolg zur Verwendung gekommen sind und von Hrn. Wolf & Co. in Zürich bezogen werden können. In der Schweiz sind solche bereits an den neuen Eidgenössischen fahrenden Postbureaux angebracht.

Der Ventilator besteht aus einem rotirenden Hut, der innen eine Archimedische Schraube birgt. Die Schmiervorrichtung ist durch Anbringung von gut verschlossenen Oelreservoirs derart genügend vorgesehen, dass sich der Ventilator circa 4 Jahre lang beim geringsten Luftzuge geräuschlos dreht. Am Hut sind seitlich Flügel angebracht, unter welchen die warme oder verunreinigte Luft ausströmt, ohne dass Regen oder Schnee eindringen können. Die Schraube sitzt fest am Hut, dreht sich mit demselben und erzeugt einen starken continuirlichen Luftstrom nach oben, indem sie zugleich den Zutritt kalter Luft und einen Zug nach innen verhindert.



Der Ventilator (s. nebenstehende Skizze) wird in England in Spinnereien, Websäälen, Bleichereien, Trockenhäusern, Färbereien, Gasfabriken, Giessereien, wo gute Lufterneuerung und Circulation nöthig sind, verwendet. Er ist ein gutes und billiges Mittel um Kirchen, Capellen, Schulen und andere öffentliche Gebäude zu ventiliren und findet Verwendung in Privathäusern, Bad- und Waschhäusern, Ställen. Natürlich setzt eine Ventilation genügende Zufuhr von frischer Luft voraus, denn so viel verdorbene Luft der Ventilator hinausschraubt, so viel frische Luft muss zutreten, und zwar soll das in der Nähe des Bodens durch eine Oeffnung geschehen, an der eine Vorrichtung angebracht ist um den frischen Luftstrom senkrecht aufwärts zu richten, so dass von den Insassen im Zimmer kein Luftzug verspürt wird. Mit einem Schieber ist der Luftzutritt zu reguliren.

Wir geben hier eine Skizze eines solchen Ventilators wie er für Eisenbahnwagen verwendet wird, wobei A die Ansicht



des Hutes von Aussen, B die Schiebklappe an der Wagendecke, von Innen gesehen, darstellt. Letztere wird je nach Bedürfniss geöffnet oder geschlossen.

* * *

Arlbergbahn.

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

(Schluss).

Nicht unrichtig mag der Verfasser herausgefühlt haben, warum die Vorlage des Handelsministers keine wärmere Aufnahme gefunden hat. Er sagt:

„ Wenn aber das Abgeordnetenhaus den wirthschaftlichen Werth und die Dringlichkeit der Arlberg-Bahn erkannt und ausgesprochen hat; wenn wir annehmen, dass es sich des Werthes und der Dringlichkeit derselben jederzeit bewusst ist: warum wurde der letzteren dennoch bis nun nicht Rechnung getragen? warum wurden die Mittel zur Inangriffnahme des Baues noch immer nicht votirt? wie würde es sich erklären, dass das Haus kein Wort, kein Zeichen des Beifalles kundgab, als der Handelsminister am 29. October l. J. in seinen Auseinandersetzungen auf die Arlberg-Bahn zu sprechen kam und derselben eine erste Stelle einräumte? Warum ihn nicht loben, da er doch den Nagel auf den Kopf getroffen?

Die Antwort auf diese Frage ergibt sich sofort, wenn bedacht wird, dass in Parlamenten die Annahme eines Vorschlages eine Majorität der Abgeordneten erfordert. Was erwarteten nun die Vertreter vom Eisenbahn-Programme der Regierung und was wird ihnen geboten? Was haben sie für das Land, welches sie entsendete, in Hinsicht auf Eisenbahnen zu hoffen, wenn für zwei Bahnen des Südwestens allein 60,000,000 Gulden votirt werden? Wie soll das Reich in nächster Zeit die Mittel finden, um die Wünsche seiner übrigen Theile nach Eisenbahnen zu befriedigen, wenn es jetzt so tief und einseitig in die Tasche greift? Hat der Nordosten nicht grösseren Vortheil, wenn Bahnen im Nordosten gebaut und Arlberg- und Predil-Bahn abgelehnt werden? Böhmen erwartete eine Anzahl von Eisen-

ZUGBARRIÈRE

der SCHWEIZ. NORD-OST-BAHN

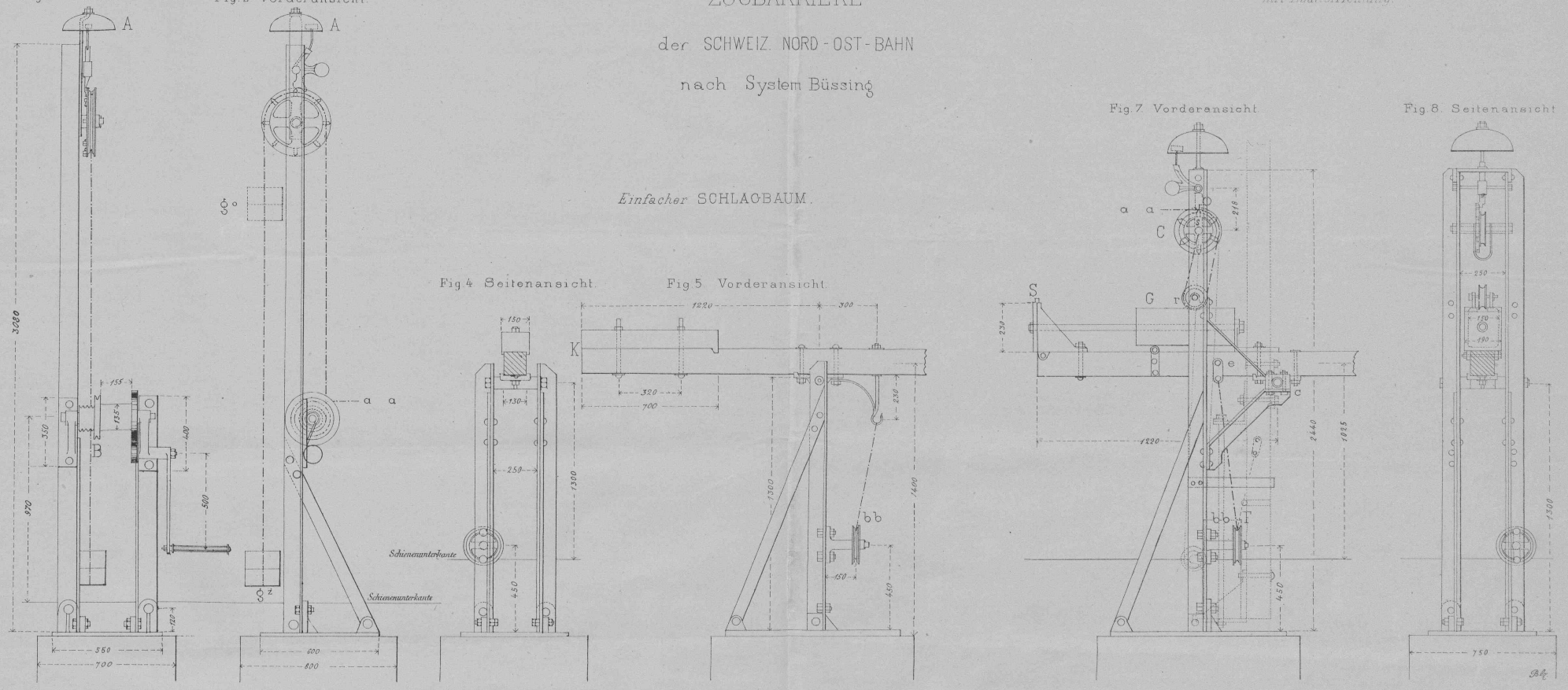
nach System Büssing

WÄRTERPFOSTEN

SCHLAGBÄUME

mit Lautvorrichtung.

Einfacher SCHLAGBAUM.



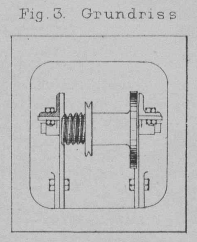
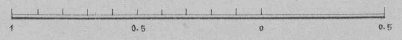


Fig. 3. Grundriss

Maasstab 1 : 20



Masse in Millimeter.

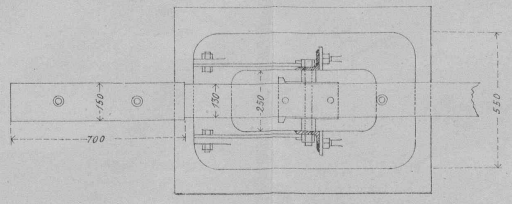


Fig 6. Grundriss

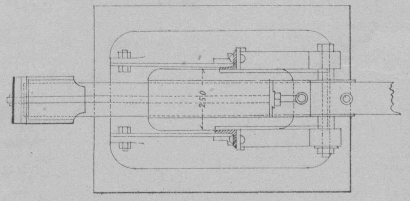
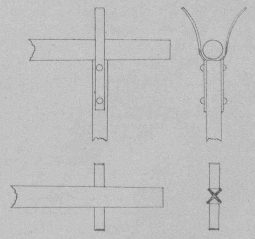


Fig. 9. Grundriss



Schlagbaumträger

Verlag v. Orell Füssli & Co.

Autog. v. Orell Füssli & Co.

Seite / page

leer / vide / blank

bahnen für Böhmen, Galizien ein Netz für Galizien u. s. w. Wären diese Erwartungen erfüllt, wären die missglückten Experimente der Programme von 1864 und 1869 neuerdings versucht worden, dann hätte man dem Südwesten die Arlberg- und Predil-Bahn herzlich gerne gegönnt. So aber bot das Programm vom 29. October nur das Dringendste, das im eminenten Interesse des Ganzen Gelegene und unumgänglich Nothwendige.

Dass die Erwartungen so vieler Länder aber derart unbefriedigt gelassen wurden und man im Begriffe steht, deren Erfüllung für die nächste Zukunft durch zwei kostspielige Bahnen eine neue Schranke zu ziehen — das wird die Zahl der bisherigen Gegner der Arlberg-Bahn um ein Bedeutendes steigen machen. Zu ihnen werden sich noch Diejenigen gesellen, die sich für den Bau nur wohlfeiler Bahnen entschieden haben. Einer solchen an Zahl voraussichtlich starken Gegnerschaft ist nur durch die Macht der Sache selbst, durch Kraft und Entschiedenheit zu begegnen, durch energische Hervorhebung ihrer inneren Berechtigung und staatlichen Nothwendigkeit. Nur die Bethätigung des entschiedenen, unumstösslichen Entschlusses der Regierung, kein Project einer Eisenbahn passiren zu lassen, bevor nicht das der Arlberg-Bahn Gesetzeskraft erlangt, wird und kann dem Vorschlage vom 29. October zum Durchbruche verhelfen."

Wir zweifeln nicht, dass diese fleissige Brochure einigen Erfolg erzielen wird, um so mehr, wenn der Vorschlag im Schlusssatze volle Beherzigung findet.

Es dürfte noch interessant sein, einen Blick auf die bisherige Geschichte der Arlbergbahn, wie sie in der vorliegenden Brochure entwickelt wird, zu werfen.

Officiell tauchte das Project zuerst in dem Eisenbahnprogramme von 1864 auf, in dem die „Denkschrift zu dem Entwurfe eines neuen Eisenbahnnetzes der österr. Monarchie, verfasst im Auftrage des Ministeriums für Handel und Volkswirthschaft" den Ländern Tirol und Vorarlberg vier Eisenbahnen in einer Gesammtlänge von 82 Meilen zugute kommen sollten:

Eine Linie von Salzburg über Hallein, St. Johann und Mittersill nach Tirol zum Anschlusse an die Nordtiroler Bahn bei Rattenberg oder Brixlegg, welche eine auf österreichischem Gebiete liegende Verbindung Tirols mit Wien und dem nördlichen Theile der Monarchie zum Zwecke hatte; eine Linie von Villach nach Brixen, welche im Zusammenhange mit den andern projectirten Bahnen ein wichtiges Mittelglied in der Schienenverbindung zwischen dem Osten und Süden Oesterreichs einerseits und der Schweiz andererseits bildete; eine Linie Innsbruck-Imst-Feldkirch-Dornbirn in der beiläufigen Länge von 23.5 Meilen, die Arlberg-Bahn, mit Anschlüssen an die Schweizer Bahnen und die Bodensee-Gürtelbahn, zur Herstellung einer directen und kürzesten Verbindung des grössten Theiles der österreichischen Monarchie mit der Schweiz und dem südlichen Frankreich und zu dem Ende, um im Zusammenhange mit andern projectirten Linien den Bestrebungen entgegenzutreten, die bezüglich der Ablenkung des Verkehres von und nach der Schweiz und Süddeutschland, nach dem und vom Oriente auf italienische Bahnen gemacht worden waren; endlich die nur 8 Meilen lange Linie Imst-Vils, eine Abzweigung von der Arlberg-Bahn, zum Anschlusse an die baierischen Bahnen, zur Herstellung einer kürzesten Verbindung von Süddeutschland mit dem Adriatischen Meere. Von diesen vier Linien, deren Kosten auf 73,500,000 Gulden Silber veranschlagt waren, sollten zunächst die Arlberg-Bahn und die Linie Brixen-Villach hergestellt werden, somit für Tirol und Vorarlberg allein ein Netz von 50 Meilen mit dem Aufwande von 50 Millionen Gulden — eine freundliche Perspective, die jedoch durch den bedeutenden Umfang des Programmes selbst und dessen unverhältnissmässige Zumuthung an die Kräfte des Staates im Entstehen schon wesentlich getrübt gewesen und auch bald vom Reiche der Vergessenheit aufgenommen worden war.

Seither hatte sich der Vorarlberger-Landtag mit besonderer Wärme des Projectes angenommen, und die Anstrengungen des Abgeordneten Ganahl verdienen hiebei Erwähnung; gleichzeitig beschäftigte sich der Tiroler-Landtag, angeregt durch den Abgeordneten Dr. Leonardi, mit dem Arlberg, während ihrerseits die Handels- und Gewerbekammern in Innsbruck und Feldkirch an den Reichsrath gelangten. Allen diesen Bemühungen gelang im December 1867 der Beschluss des Abgeordnetenhauses, der Regierung die möglichst rasche Beendigung der ob der Arlbergbahn schwebenden Verhandlungen dringend zu empfehlen und dieselbe aufzufordern, noch im Laufe derselben Session eine den Bau dieser Bahn betreffende Vorlage einzubringen.

Zur Forderung der Arlbergbahn glaubte man in erster Linie auf die Anlegung der Theilstrecken jenseits und diesseits des Berges dringen zu müssen. Diese Anregung, welche der Tiroler-Landtag zum Beschluss erhob, änderte das weitere Vorgehen wesentlich.

Ingenieur Figdor sagt hierüber:

Die mit Einstimmigkeit am 9. October 1868 erfolgte Annahme dieser Vorschläge änderte den Standpunkt des Landtages mit Einem Schlage. Nunmehr urgirte derselbe keineswegs mehr eine Durchzugslinie für den europäischen Verkehr, es war ihm nicht mehr um die so oft hervorgehobene Verbindung mit dem isolirten Vorarlberg, nicht mehr um strategische Rücksichten, nicht mehr um die ostindische Ueberlandpost zu thun und nicht um alle jene sprechenden Gründe, welche das Reich hätten bewegen sollen, grosse Opfer zu bringen, und die das Abgeordnetenhaus im vergangenen Jahre zum hervorragendsten Theile bestimmt hatten, jene dringliche Aufforderung an die Regierung zu richten.

Der Landtag von Tirol strebte nunmehr nur zwei kurze Bahnstücke, zwei Sackbahnen an, die sich je an ihrem einen Ende in einen unwirthbaren Berg verlaufen sollten. Tirol sollte mit dem einen, Vorarlberg mit dem andern Stumpfe bedacht werden. Das Sonderinteresse der Länder, welches sich bis nun an das Interesse des Reiches angelehnt, hatte sich auf eigene Füsse gestellt. Gerade die am wenigsten schwierigen, die am raschesten ausführbaren, aber als solche unmöglich rentabeln Theile sollten zuerst hergestellt und das schwierigste und damals ein Jahrzehnt erfordernde Stück einem späteren Zeitpunkte vorbehalten bleiben — die Vortheile ausschliesslich den beiden Ländern, die schweren Kosten dem ganzen Reiche. Wenn aber eines der beiden Stücke als solches Berechtigung gehabt hätte, so war es aus politischen und wirthschaftlichen Gründen sicherlich nur das auf Vorarlberger Gebiet gelegene. Die Erfahrungen, welche bis heute mit diesem gemacht wurden, geben einen Massstab für die Rentabilität des bedeutend längeren, kostspieligeren und weniger Chancen bietenden Theiles von Innsbruck nach Landeck.

Der Eifer, mit welchem der Vorarlberger Landtag auf die Frontveränderung der Tiroler Schwester-Vertretung eingieng, ist demnach wohl erklärlich. Erhöht wurde derselbe durch die unermüdliche Thätigkeit eines Fern-Bahn-Comités, welches der Regierung die Vortheile seines Projectes im Vergleiche zur Arlberg-Bahn in beredter Weise darzulegen versuchte. Dieserhalb zur Aeusserung aufgefordert, hatte der Landes-Ausschuss von Vorarlberg sich mit Entschiedenheit gegen die Fern-Bahn ausgesprochen und verlangte nun, dass der Landtag dem diesbezüglichen Gutachten beitrete, welchem Ansinnen auch in vollem Umfange und ohne Gegenrede willfahrt worden ist. Ein wirksameres Mittel aber, um sich den Concurrenten ein- für allemal vom Halse zu schaffen, konnte offenbar nicht gefunden werden, als in einer durch den sofortigen Bau der zu beiden Seiten des Arlberges gelegenen Theilstrecken zu schaffenden Zwangslage. Wären einmal diese Stücke ausgebaut gewesen, so hätte die Thatsache ihres Bestehens zweifellos fördernd und drängend wegen Herstellung des Restes auf Regierung und Reichsrath gewirkt. Der Landtag von Vorarlberg acceptirte somit aus vermehrten Motiven den Standpunkt Tirols, urgirte jedoch nicht die Herstellung beider Anschluss-Linien, sondern überliess die Sorge für das jenseitige Stück seinem Nachbar. In diesem Sinne war auch eine Eingabe an die Regierung gehalten, welche im September 1869 beschlossen, und sollte eine Petition an den Reichsrath lauten, die sofort in Aussicht genommen wurde.

Dies Alles hatte zur Folge, dass vorläufig nur die jetzt bestehende Vorarlbergerbahn ins Leben gerufen wurde: sie erhielt also vorerst die Concession. (1869).

Erst am 22. März 1872 trat der Handels-Minister mit einem Entwurfe betreffend die Herstellung der Arlbergbahn vor die Reichsvertretung.

Die Vorlage umfasste nur zwei Artikel, der eine den Kern des Gesetzes, der zweite die übliche Vollzugs-Clausel enthaltend. Nach dem ersteren sollte die Regierung ermächtigt werden, die Arlberg-Bahn auf Staatskosten herzustellen, zu welchem Zwecke für das Jahr 1872 ein Credit von 3 Millionen Gulden zu bewilligen vorgeschlagen wurde.

Die Grundlage des Gesetzes bildete ein durch die General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen unter Mitwirkung der Geologischen Reichsanstalt ausgearbeitetes Project, welchem gemäss zwei Alternativ-Tracen für die Strecke Bludenz-Landeck, sowie fünf Varianten für den Tunnel ausgearbeitet, endlich Bauzeit und Baukosten der aus der Combination dieser Tracen und Varianten sich ergebenden Linien ermittelt wurden.

Den Bericht des Ausschusses des Abgeordnetenhauses erstattete der Abgeordnete Fürth bereits Anfangs Juni 1872, allein

trotzdem konnte der Gegenstand desselben Anfangs 1873 noch immer nicht auf die Tagesordnung des Hauses gelangen. Es hatte sich nämlich bei vielen Mitgliedern das Verlangen herausgestellt, dass über einige noch zweifelhaft gebliebene Fragen weitere Erhebungen gepflogen werden. Diesem Wunsche entsprechend, hatte denn auch die Regierung die Pause zwischen der zu Ende gegangenen und der kommenden Session benützt, um über die geologische Beschaffenheit des Arlberges, über die Möglichkeit der Umgehung desselben, die gewählte Tunnel-Trace u. s. w. neuerliche Erhebungen pflegen zu lassen. Das gewonnene Material wurde bei dem Wiederzusammentritte des Reichsrathes dem Ausschusse zur Verfügung gestellt und von demselben dem Referenten zum Behufe der Bearbeitung und Berichterstattung zugewiesen.

Schon neigte sich die siebente Session des Reichsrathes im Frühjahre 1873 ihrem Ende zu, ohne dass im Plenum der Ausschuss für die Arlberg-Bahn ein Lebenszeichen von sich gegeben hätte.

Als unmittelbar vor Schluss der Session der Vorarlberger Abgeordnete v. Froschauer in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. April 1873 an den Obmann des Ausschusses das Ersuchen richtete, sich über den Stand der Frage zu äussern, gedachte er der äusserst gespannten und peinlichen Aufmerksamkeit, mit welcher Vorarlberg der Erfüllung seines sehnlichsten Wunsches entgegensehe. Wenn er auch einsehe, dass eine Erledigung in der laufenden Session nicht mehr möglich sei, so wäre die erbetene Auskunft doch desshalb in hohem Grade wünschenswerth, um der Bevölkerung wenigstens durch einen Einblick in den Stand der Sache Beruhigung zu bieten. Dem gestellten Wunsche sofort entsprechend, versicherte Dr. Kaiser, dass die Arbeiten des Ausschusses, wenn auch noch immer nicht vollendet, doch nicht ohne Resultat geblieben seien. Im Gegentheile bedeuten dieselben einen wesentlichen Fortschritt, indem durch das gesammelte Material und die neuerlichen Erhebungen Klarheit gewonnen worden, auf deren Grundlage sich denn auch der Ausschuss mit überwiegender Majorität für die Genehmigung der Vorlage aussprechen konnte.

Nun ruhten eine kurze Zeit die Bemühungen für den Arlberg; aber schon Anfangs 1874 traten dieselben wieder mit erneuerter Kraft auf

Voran ging der Landtag von Tirol durch die am 14. Januar 1874 erfolgte Annahme des Antrages Wolkenstein, welchem gemäss der Landes-Ausschuss beauftragt wurde, auf dem Wege einer Eingabe um möglichst rasche Förderung des Arlberg-Bahn-Projectes zu bitten, ein Antrag, welcher im Wesen und in seiner Begründung eine Wiederholung des vom Abgeordneten Dr. Duregger bereits in der vorigen Session eingebrachten Vorschlages enthielt. Zwei Monate später, am 11. März 1874, folgte der Vorarlberger Abgeordnete Ganahl an der Spitze von 55 Genossen im Abgeordnetenhause mit einer an den Handelsminister gerichteten Interpellation, welche in ihren Erwägungen die vom Hause im Jahre 1869 beschlossene Resolution, die Anträge des Arlberg-Bahn-Ausschusses, das Resultat der Interpellation Froschauer recapitulirte, sowie die Gefahr in Erinnerung brachte, welche durch eine weitere Verzögerung insoferne entstände, als eine solche nur den Anstrengungen der Schweiz für das Zustandekommen einer zweiten Alpenbahn auf ihrem Gebiete, nämlich der Linie Chur-Splügen-Chiavenna-Mailand, förderlich wäre. Endlich — nach Verlauf nur weniger Wochen — unternahmen es Graf Belrupt und 29 Genossen am 23. April desselben Jahres, im Herrenhause bei dem Handelsminister anzufragen, ob die Regierung noch im Laufe der Session eine Gesetz-Vorlage, betreffend die Arlberg-Bahn, der verfassungsmässigen Behandlung zuzuführen gedenke — und wenn nicht, aus welchen Gründen.

Diesen Interpellationen wurde erst im folgenden Herbste, in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. November 1874, durch das vom Handelsminister Dr. Banhans entwickelte Exposé über den Bau neuer Eisenbahnen eine Beantwortung zu Theil. Insoweit dasselbe sich mit den in den beiden nächsten Jahren auszuführenden Eisenbahnen beschäftigte, indem es 188 Meilen für 1875 und für das folgende Jahr 129 Meilen als zum Baue vorderhand gesichert in Aussicht genommen, ist der Arlberg-Bahn mit keinem Worte Erwähnung geschehen und konnte dieselbe an dieser Stelle auch aus dem Grunde nicht einbegriffen werden, als es sich bei den genannten Zahlen nur um solche Linien handelte, deren Ausführung schon begonnen oder deren Sicherstellung bereits durch Gesetze vorgezeichnet war. Bezüglich der neu zu schaffenden Linien sollte planmässig vorgegangen und zu dem Behufe noch im Laufe des Jahres 1875 ein detaillirtes Programm entwickelt und die diesbezüglichen Vorlagen gemacht werden.

Nachdem solcherweise die mannigfaltigen Wünsche nach neuen Linien an die Voraussetzung eines umfassenden Programmes geknüpft worden, konnten die Förderer der Arlberg-Bahn nunmehr auch nicht umhin, all' ihre Bestrebungen auf das letztere zu concentriren. Selben Tages jedoch, an welchem die Aussicht auf das Programm eröffnet worden, wurde speciell die Arlberg-Bahn durch einen Regierungs-Entwurf, betreffend die Betriebskosten-Abgänge der Vorarlberger Bahn, gestreift, indem die Lage dieser Bahn, wiewohl erst 1872 eröffnet, bereits eine geradezu trostlose geworden und die Gefahr der Betriebseinstellung in nächste Nähe gerückt war. Obwohl mannigfaltige Umstände zu diesem Resultate mitgewirkt, so musste doch zweifellos der vollständige Mangel einer directen Verbindung mit einer der inländischen Bahnen von nicht geringem Einflusse gewesen sein: eine Mahnung für die baldige Inangriffnahme der Arlberg-Bahn, die von dem Gewichte nicht unbedeutender Anforderungen an die Hilfe des Staates zur Herstellung des Gleichgewichtes bei der Vorarlberg-Bahn kräftigst unterstützt ward. Doch wurde dieser Anlass von keiner Seite — eben mit Hinblick auf das Eisenbahn-Programm — benützt, um den Bau der Arlberg-Bahn zu urgiren.

So rückte denn endlich die Phase heran, in welcher sich die Frage der Arlbergbahn gegenwärtig befindet. Es kam das Eisenbahnprogramm des Handelsministers Chlumecky vom 29. October l. J.

Die Figdor'sche Brochure schreibt hierüber folgendes:

Der erwartungs- und hoffnungsvollen Stimmung, welche die Bevölkerung Vorarlbergs mittlerweile beherrschte, gab der Landeshauptmann Dr. Jussel bei der Eröffnung des Landtages am 6. April 1875 beredten Ausdruck. Vorarlberg verkenne nicht die grossen Opfer, welche das Reich für dasselbe bereits gebracht; es verkenne nicht, dass es für sich allein das Opfer eines so grossen Aufwandes, wie ihn die Arlbergbahn erfordert, nicht beanspruchen könne; geniesse es ja auch die Vortheile der Vorarlberger Bahn nur mit Missmuth, weil diese Bahn dem Reiche grosse und unverhältnissmässige Opfer auferlege. Seitdem aber die Arlberg-Bahn als eine hochwichtige Reichsangelegenheit anerkannt worden, dürfe die Bevölkerung wohl vertrauensvoll an den Gerechtigkeits- und Billigkeitssinn aller Brüdervölker Oesterreichs appelliren und hoffen, dass in dem Eisenbahn-Programme des Reiches die Arlberg-Bahn in erster Linie stehen werde.

Diese Hoffnungen Vorarlbergs wurden durch das vom Handelsminister Ritter v. Chlumecky am 29. October l. J. entwickelte Eisenbahn-Programm vollständig erfüllt. In dem bei diesem Anlasse auf den Tisch des Hauses niedergelegten Gesetz-Entwurf über den Ban neuer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Eröffnung von Special-Crediten für das Jahr 1876 zu Zwecken des Eisenbahnbaues, ist neben einer verhältnissmässig geringen Anzahl gleichfalls zur Ausführung vorgeschlagener Bahnen, der Arlberg-Bahn thatsächlich ein erster Platz eingeräumt. Die Regierung rechnet dieselbe zu jenen Linien, welche dem österreichischen Gebiete einen Theil des Welthandels sichern, die uns unsere Position an den südeuropäischen Meeren erhalten und erlittene und drohende, durch Durchstechung der Alpen verursachte Nachtheile beseitigen sollen. Neben der Donau-Ufer- und der Predil-Bahn soll die Arlberg-Bahn die einzige Hauptbahn sein, deren Bau bereits im Jahre 1876 auf Kosten des Staates zu beginnen wäre, indem der Aufwand für denselben zu jenen productiven Auslagen gehöre, deren Nothwendigkeit die Regierung anerkannt und welcher nach ihrer Ansicht sowohl für die Finanzen als auch für die gesunde Entwicklung unseres Handels, unserer Industrie und unserer volkswirthschaftlichen Zustände im Allgemeinen sicher fruchtbringend wirken wird und somit bei der derzeitigen finanziellen und wirthschaftlichen Lage Oesterreichs in Anspruch genommen werden kann.

Dieser Ueberblick der Geschichte dieser Bahn scheint mit solcher Bestimmtheit auf die wirkliche Ausführung des Durchstiches hinzudeuten, dass es sich wirklich nur noch um eine kürzeste Spanne Zeit bis dahin handeln kann.

* * *

Literatur.

Kalender für Eisenbahntechniker. Bearbeitet unter Mitwirkung von Fachgenossen durch E. Heusinger von Waldegg, Oberingenieur in Hannover und Redacteur des technischen Organs des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Dritter Jahrgang 1876. Nebst 1 Eisenbahnkarte in zwei Blättern, zahlreichen Holzschnitten, sowie verschiedenen andern Beilagen. Wiesbaden, C. W. Kreidels Verlag.

Der Verfasser hat es sich auf's Wärmste angelegen sein lassen, diesen neuen Jahrgang den vielfachen eingelangten Wünschen entsprechend gänzlich umzuarbeiten. Durch die Vereinigung dieses Kalenders mit dem