Zeitung des Vereins Mittleuropäischer Eisenbahnverwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von Direktor bei der Reichsbahn Lüdicke in Berlin • Schriftstelle und Verlag:
Berlin W9, Köthener Straße 28-29 • Fernruf: A 9 Blücher 4765 • Postscheck-Konto: Berlin 16271

Die Zeitung erscheint jeden Donnerstag. Sie kann im In- und Auslande durch jede Postanstalt und jede Buchhandlung außerdem durch den Verlag bezogen werden. Bezugspreis: Vierteljährlich für das In- und Ausland 6.— RM. Bei direkter Zustellung durch den Verlag tritt das Porto, beim Bezuge durch die Postanstalten die postalische Bestellgebühr hinzu. Ruhegehaltsempfängern kann Ermäßigung gewährt werden. Einzelnummern 0,80 RM (ohne Porto). Anzeigenverwaltung und Werbeleitung: Berlin-Schöneberg, Hauptstraße 49

Berlin, den 4. Juni 1936

LXXVI. Jahrgang

Nachdruck der Aufsätze dieser Zeitung ist nur mit Zustimmung der Schriftstelle und der Nachdruck der Nachrichten nur mit Quellenangabe gestattet

Inhalt

Elementarereignisse und deren Bekämpfung auf der Arlbergbahn

Die Ersparnismaßnahmen bei den Niederländischen Eisenbahnen seit 1921

Dr.-Ing. eh. Dormmüller — 10 Jahre Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn

Nachrichten aus dem Vereinsgebiet

Deutschland: Die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft — Neuer Bahnhof auf der Insel Juist — Verkehrswissenschaft an der

Universität Köln — Personalnachrichten der Deutschen Reichsbahn

Österreich: Betriebsergebnisse der Österreichischen Bundesbahnen im Monat März 1936 — III. Verkehrswissenschaftliche Woche

Niederlande: Autostraße den Haag—Utrecht

Schweiz: Der Ausstellungszug — Kongreß des schweizerischen Eisenbahnverbandes

Internationaler Verkehr

Bücherschau

Amtliche Bekanntmachungen

Elementarereignisse und deren Bekämpfung auf der Arlbergbahn

Von Ing. Otto Schober, Bludenz NE

Wohl jeder mit der Arlbergbahn Reisende bewundert die seltene Schönheit der Landschaft, die sich ihm vom bequemen Sitzplatz des Zuges aus bietet. Er sieht die zerklüftete, himmelhoch türmende, weiße Kalkfelsen über grüne Matten und Wälder ragen, sieht Berge im blendenden Weiß ihrer Gletscher und satten Blau ihrer Eisebene, sieht sich in schwindelnder Höhe über Brücken und Pfeiler tragen und schaut die tosenden Wildwasser durch eingegessene Schluchten zu Tale eilen. Die wenigsten machen sich Gedanken darüber, daß all die geschauten in den Schlechtwetterperioden ein anderes Gesicht bekommt und dann den mit der Bahnerhaltung betrauten mühsamsten sorgenvollen Tage und Nächten mit gefahrvoller Arbeit kostet.

Seit dem Bestehen der Arlbergbahn haben größere und kleinere Elementarereignisse die Bahn bedroht. Im Jahre 1888 verschüttete in der Nacht vom 8. auf den 9. Februar eine Lawine den Bahnhof Langen bis zum 1. Stock und brach das Dach und die Wand des Wohngebäudes ein. In der gleichen Nacht rasierte eine Lawine das gemauerte Wächterhaus Nr. 77 zwischen den Bahnhöfen Langen und Wald am Arlberg in Terrainhöhe ab und warf es zu Tal, wobei das darin schlafende Wächterpaar vom Tode ereilt

wurde. Wenige Stunden später trug eine andere Lawine eine eiserne Brücke von 10,8 m Spannweite ungefähr 500 m weit ins Tal. Wieder eine andere verschüttete die Bahnstrecke zwischen den Bahnhöfen Wald am Arlberg und Dalaas und begrub den diensthabenden Wärter. Im Jahre 1892 wurde wegen Lawinen der Verkehr vom 6. bis 12. Februar eingestellt. Am 22. Februar 1893 warf eine Lawine zwischen Langen und Wald eine eiserne Bahnbrücke 250 m weit, eine andere zwischen den Bahnhöfen Wald und Dalaas am gleichen Tage eine eiserne Bahnbrücke von 17,6 m lichter Weite aus den Lagern. Im Jahre 1905 blieb vor der Einfahrt in den Bahnhof Dalaas ein Zug im Schnee stecken, weil die Strecke auf 330 m Länge 1,5 bis 3 m hoch verschüttet war. Im außerordentlich schneereichen Winter des Jahres 1907 verschüttete am 10. März eine Lawine bei Dalaas den drittletzten Wagen eines Zuges und brachte ihn zur Entgleisung. Zwischen den Bahnhöfen Hintergasse und Braz war die Bahn auf 60 m Länge 10 bis 15 m hoch überschüttet. Am 20. März wurden 2 Mann von einer Lawine begraben und konnten erst nach 1½ Stunden schwer verletzt geborgen werden. Vom 18. bis 28. März 1907 war der gesamte Verkehr unterbrochen. Im Jahre 1922 blieb der Betrieb wegen Lawinen 11 Tage eingestellt, desgleichen