Oberland

Nummer 3 — Imst, 22. Jänner 1938 — 2. Jahrgang

Bezugspreis: bei der Verwaltung abgeholt: vierteljährlich S 1.—, mit Postzustellung S 1.20. Die Bezugsgebühr ist im vorhinein zahlbar. — Erscheint jeden Samstag. — Redaktionsschluß Donnerstag mittags. — Anzeigenannahme bei der Verwaltung in Imst, außerhalb des Oberlandes auch durch alle Anzeigenbüros. — Mindestpreis für kleine Anzeigen S 1.20.

Der Stand des Straßenbaues Haiming–Imst

Über Anlage und Bedeutung dieses Straßenbaues haben wir im „Oberland" bereits wiederholt berichtet. Der nachstehende Bericht des „Tiroler Pressedienstes" unterrichtet über den Stand der Arbeiten und enthält manche interessante technische Angaben:

Im Tschirgant-Felssturz zwischen der Station Oetztal und dem Hochjoch, im Roppener Knie des Inn, entlang dem Innschluchtrand bei Karres und in der Ausmündung des Gurgltales bei Brennbichl sind trotz Winterkälte und Schnee starke Arbeitspartien in voller Tätigkeit, um die großzügige, in der Planung genial gelöste Umlegung der Bundesstraße Haiming—Imst mit größtmöglichster Raschheit voranzubringen. Hier hat es keineswegs an Tatkraft gemangelt, die Forderung nach gesteigerter Arbeitsbeschaffung im Winter zu erfüllen: Brückenbauer, Erdarbeiter, Mineure und Zimmerleute stehen in Arbeit, Holz- und Schotterlieferungen geben lohnende Beschäftigung und die aus den neu eröffneten Verdienstmöglichkeiten erwachsende allgemeine Geschäftsbelebung macht sich bereits da und dort deutlich fühlbar. Die Fundierungsarbeiten für die Roppener Innbrücke werden in Zwei- und Dreischichtenbetrieb mächtig vorwärtsgetrieben und auch die im Tschirgant-Felssturz, dem sogenannten Oetztaler Forst, notwendigen, riesigen Erdbewegungen, die dank der günstigen Bodenbeschaffenheit kaum behindert sind, werden mit großem Arbeitseinsatz durchgeführt. Auf den Hängen unterhalb Karres schreitet die Herausarbeitung des Straßenbandes gleichfalls gut voran und bei Brennbichl, wo mit Hilfe von vier Brücken der Bach, die Werkskanäle und die Fabrikszufahrt unter dem Straßenniveau gelassen werden, ragen bereits zwei fertige Ueberbrückungen aus dem Straßenriß. Demnächst sollen auch die Bohrmaschinen für den Stollenbau in den Felswänden der Innschlucht zu hämmern beginnen und dann dürfte es nicht mehr lange währen, bis die Arbeitsaufnahme in allen Baulosen mit vollen Belegschaften erfolgen kann.

Der erforderliche Arbeitsaufwand bei diesem Straßenbau ist ein äußerst hoher, was in den zu überwindenden großen Schwierigkeiten des Geländes begründet ist. Einige interessante Zahlen: Auf der 14.2 Kilometer langen Baustrecke sind nicht weniger als 233.000 Kubikmeter Erdgrabungen und 50.000 Kubikmeter Felsarbeiten zu leisten! Es sind dies für den Laien kaum vorstellbare Massenbewegungen, die hier durchgeführt werden und die aber naturgemäß einen denkbar günstigen Einsatz von Arbeitskräften ermöglichen. Allein zum gleichzeitigen Forttransport der umgewälzten Ermassen wäre ein Rollbahnzug von mehr als 330.000 Kipperwägen notwendig, d. i. ein Zug, der von Innsbruck bis Wien reichen würde. Die 50.000 Kubikmeter Fels aber würden zum Abtransport einen Eisenbahnzug benötigen, der eine Länge von Innsbruck bis Bregenz hätte! An Mauerwerk sind im Zuge der Bauführung 28.000 Kubikmeter zu erstellen. Die Brückenbauten werden Brückenfahrbahnen in der Länge von mehr als einem halben Kilometer aufweisen und an Dammbauten muß u. a. ein Damm von nicht weniger als 16 Meter Höhe aufgeführt werden! Für den Ausbau des neuen Straßenabschnittes sind rund 300.000 Arbeitsschichten erforderlich, was der Vollbeschäftigung von 600 Mann durch zwei Jahre entspricht! Der direkte wirtschaftliche Nutzen dieser gewaltigen Arbeitsbeschaffung ist damit wohl leicht erkennbar, wozu noch bemerkt sein soll, daß die Durcharbeitung der Straße durch den Oetztaler Forst fast ausschließlich nur Erdbewegungen zum Gegenstande hat, so daß hier nahezu die gesamte finanzielle Aufwendung auf Arbeitslöhne entfällt.

Die Neigung der Straße beträgt über mehr als 12 Kilometer der Strecke nur 1 bis 3 Prozent, die sich in den anderen Abschnitten auf 5 und zunächst auf 5 1/2 Prozent steigert. Niveaugleiche Straßen- und Bahnkreuzungen sind mit Hilfe von Ueberbrückungen und Unterführungen vermieden, desgleichen ist die Durchfahrt von Ortschaften ausgeschaltet. Gegenüber der alten Karrerpaß-Straße weist die neue Straße einen Gewinn von mehr als 70 Meter an absolutem Höhenunterschied und eine Verkürzung der Strecke um 1160 Meter auf.

Die Brücken über die Oetztaler Ache, über den Inn bei Roppen, über die Karrerschlucht und den Kniepaß-Tobel werden sich gleich wie der 70 Meter lange Tunnel im Steilabsturz der Innschlucht als besonders interessante Objekte modernen Straßenbaues in die Anlage einfügen. Hiezu sei angeführt, daß die Innbrücke bei Roppen, deren Fahrbahn in einer Höhe von 26 Metern über den Fluß führen wird, eine gesamte lichte Weite von nicht weniger als 167.60 Meter aufweisen wird. Auch der Brückenbau über die Oetztaler Ache wird sich als ein Bauwerk von gewaltigen Ausmaßen präsentieren; unter den Mittelbogen der Brücke hätte das Innsbrucker Hochhaus samt dem Turmaufbau bequem Platz! Es ist nur bedauerlich, daß die Absichten des Landesbauamtes, die Roppener Innbrücke und die Karrer-Schluchtbrücke in Stein herzustellen, infolge der übermäßig höheren Baukosten durchkreuzt wurden. Begründete Aussicht auf Verwirklichung hat hier nur noch der Vorschlag des Landesbauamtes, die riesigen Pfeiler der Brücke über die Oetztaler Ache unter Verwendung von heimischen Bausteinen ausführen zu können, damit auf diese Weise auch die Arbeitslosen der Seitentäler an der Arbeitsbeschaffung teilhaben können. Die Brücke über den Kniepaßtobel und einige andere kleinere Brückenobjekte werden in Stein erstellt werden.