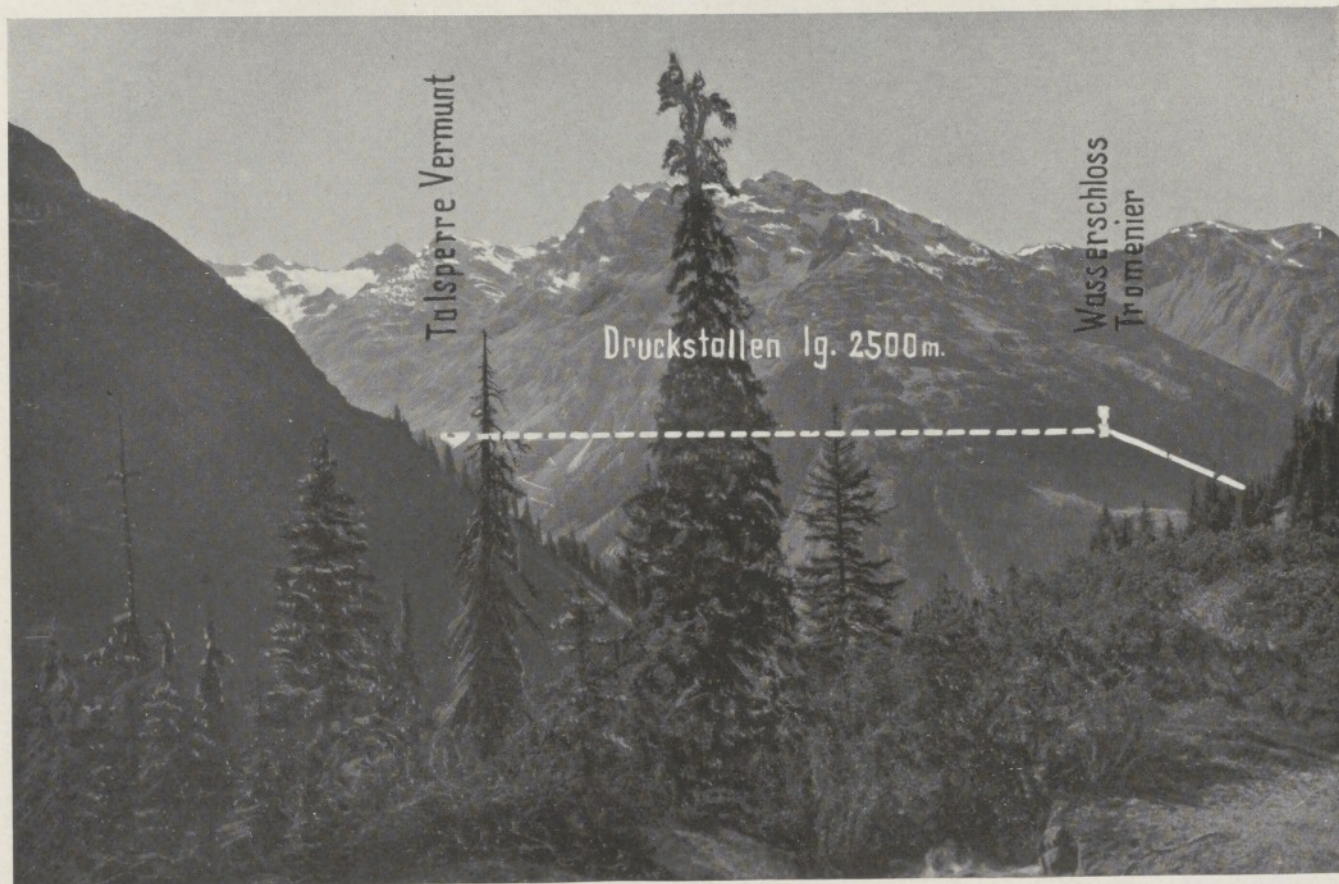


verflossenen Jahrzehnt eine Anzahl von Siedlungsanlagen zur Ausführung zu bringen.

Der Entwicklung des Bahnbaues zieht schon die Entgüterung unserer Wirtschaft enge Schranken. Der scharfe Wettbewerb, den das Kraftfahrzeug den Bahnen bereitet und der zu einer Wiedergeburt des Straßenverkehrs und des Straßenbaues führt, bringt den Bahnbau jedoch vollständig in einen Dornröschenschlaf. Nur in Gebieten, die dem Auto auch weiterhin verschlossen bleiben, regt sich die Eisenbahntechnik mit ihren jüngsten Kindern, den Seilschwebbahnen, welche sich zu guten Verkehrsmitteln in unserer prachtvollen Alpenwelt entwickeln. Die Unternehmung baute mit Bleichert für

gen Jahrhunderts zurück, sie erschöpften sich aber durch Jahre hindurch in Erhebungen über die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Bahnbetriebes, in der Katastrierung unserer Wasserkräfte und in der Verfassung grundlegender Studien. Erst im Juli 1920 erfolgte in der österreichischen Nationalversammlung mit einhelligem Beschluß die Annahme des Investitionsgesetzes, das die Elektrifizierung der österreichischen Bundesbahnen von der Schweizer Grenze bis nach Salzburg und den Bau einer Reihe von Wasserkraftanlagen betraf, die miteinander durch eine Sammelschiene verbunden, die elektrische Energie für den Bahnbetrieb zu liefern haben. Als erstes Bahnkraftwerk kam das Speicherwerk am



Vermuntwerk, 115.000 PS, Trasse des Druckstollens.

die Stadtgemeinde Innsbruck die Seilschwebbahn von Innsbruck auf die Seegrube und auf das Hafelekar der Innsbrucker Nordkette. Im Sommer 1928 kam die Bahn in Betrieb. Sie bildet vom Inntale aus einen neuen kurzen Weg in das Wunderland des Karwendels und ein neues Anziehungsmittel für den Fremdenverkehr in unseren Landen.

Eine starke Belebung erfuhr die Bautätigkeit auf dem Gebiete des Kraftwerkbaues. Unter dem Eindrucke des katastrophalen Kohlenmangels der ersten Nachkriegsjahre wurde in weiten Kreisen der Bevölkerung das Verständnis für den Wert unserer Wasserkräfte geweckt und der Gedanke, sie intensiver als bisher auszuwerten, erlangte rasch Volks tümlichkeit. Die Vorarbeiten für die Einführung der elektrischen Triebkraft auf den Österreichischen Bundesbahnen reichen zwar bis zum Ende des vori-

Spullersee in Vorarlberg zur Ausführung. Mit seiner Nutzhöhe von 800 Meter und mit seinem oberhalb der Waldgrenze auf Meereshöhe 1800 Meter gelegenen, durch zwei mächtige Betonsperren vergrößerten Speicher des Spullersees stellt es eine bemerkenswerte Kraftanlage dar. Der bauliche Teil der Anlage wurde für eine Werksleistung von 48.000 PS ausgestaltet. Mit der Verfassung der Baupläne und mit der Ausführung des Bauwerkes wurde die Bauunternehmung betraut. Im Zeitpunkte des Baubeginnes (1920) war in Europa der Bau so hochgelegener Betonsperren noch technisches Neuland. Auch die Frage der technisch und wirtschaftlich zweckmäßigsten Gestaltung von Druckstollen war damals noch umstritten und stand im Mittelpunkt der technischen Erörterungen. Die interessanten Abpreßversuche der Firma im Probestollen bei verschiedenen Ausmauerungstypen und ihre theoretischen