

rund 250m vor dem 1. Tunnel Knollenkalk (**Reiflinger Kalk**, hier stark zerschert, gelängte Knollen, kein Hornstein) freigelegt. Die Grenze Knollenkalk - Partnachschiefer ist allerdings von Hangschutt verdeckt.

Am Eingang zur Schnanner Klamm sind auf der Westseite des Baches, unmittelbar nach der Brücke, ungefähr E-W-streichende, steilstehende, dunkelgraue **Partnachschiefer** mit dünnen, linsenförmigen Karbonatlagen und Karbonatkonkretionen aufgeschlossen (ca. 30 m mächtig), ebenso unmittelbar vor dem Südportal des ersten Tunnels.

Anschließend folgen im Bereich der stellenweise nur 1-2m breiten Klamm sowie im Bereich des ersten Tunnels dünnbankige, mergelige, an der Basis leicht knollige, graue **Partnachkalk** (ca. 70m) die wiederum von karbonatischen bzw. mergeligen grauen Tonschiefern mit cm- bis dm-dicken, grauen, braun anwitternden Karbonatbänken und mehreren, 1 bis 3m mächtigen Kalkhorizonten eingeschaltet, überlagert werden. Diese Abfolge ist auf der Westseite der Klamm sehr schön aufgeschlossen, während sie auf der Ostseite, im Bereich des Nordportales des ersten Tunnels sowie im Abschnitt zwischen erstem und zweitem Tunnel stark gestört ist.

Auffallend sind u.a. Störungs- bzw. Harnischflächen mit horizontalen Harnischstriemungen, die auf Horizontalbewegungen hinweisen und als Indiz für stärkere Lateraltektonik entlang des Kalkalpensüdrandes gewertet wird.

Über den Partnachschiefer folgt im Bereich des zweiten Tunnels tektonisch stark gestörter und reduzierter, gebankter, hellgrau bis bräunlich gefärbter dolomitierter **Wettersteinkalk**. Auch die Grenze zu den Partnachschiefern ist tektonisch überprägt.

Beim Nordportal des zweiten Tunnels ist über dem dolomitierten Wettersteinkalk der erste **Raibler Schieferhorizont** mit einer Mächtigkeit von rund 10m aufgeschlossen und besteht aus einer Abfolge von dunkelgrauen bis fast schwarzen Tonschiefern bis Siltsteinen mit dünnen Feinsandzwischenlagen, die stellenweise Kleinrippeln mit Rippelschrägschichtung zeigen. Auch bis zu 15cm dicke Sandsteinlagen sind eingeschaltet.

Taleinwärts folgen nach einer kurzen Aufschlußlücke (Hangschutt) **Raibler Karbonate**, ein tektonisch ausgedünnter 2. Raibler Schieferhorizont, wiederum Raibler Karbonate, ein auf 1-2m reduzierter, lateral tektonisch völlig auseinandergerissener 3. Raibler Schieferhorizont sowie bei der Abzweigung des Steiges zur Fritzhütte Raibler Karbonate mit zwischengeschalteten Rauhacken.

Haltepunkt 6

**BUNDESSTRASSE B 316 STANZERTAL KM 2,7
ZINTLWALD GLEITMASSE, TRISANNABRÜCKE,
MOLTERTOBEL TUNNEL, SCHLOSS WIESBERG**

J. KAISER

Am Standort bzw. östlich befindet sich die Zintlkopf- Gleitmasse. Im Süden befindet sich der Moltertobel Tunnel der ÖBB. In südöstlicher Richtung befinden sich die Trisanna- Brücke der ÖBB und Schloß Wiesberg.

Zintlwald Gleitmasse

Zitat aus dem technischen Bericht über das Projekt der Arlbergbahn von 1872:

"...Noch wichtiger für die Bahnführung ist der Bergsturz bei Wiesberg. Es lagert nämlich vor der Vereinigung der Trisana mit der Rosana am Ausgange des paznauner-Tales auf der jenseitigen Lehne eine ausgedehnte Schuttmasse von quarzigem Glimmerschiefer mit immensen Blöcken vermischt, deren Ursprungsquelle, nordwestlich vom Schlosse Wiesberg etwa 1.150 m entfernt, 400 m über der Talsohle liegt und die Lehne mit einer Ausdehnung von 1.700 m überdeckt. Nach den, an der Straße gemachten Beobachtungen, finden zeitweilige Terrainbewegungen statt.

Diese Erscheinung kann durch das Vorhandensein einer tonigen Rutschfläche oder aber durch fortschreitende Talbildung und Sohlenvertiefung des Rosannabaches, insbesondere aber durch die von diesem Bache am Fuße des Bergsturzes bewirkten Abspülungen erklärt werden. Bauliche Vorkehrungen zur Berücksichtigung beider Eventualitäten getroffen werden."

Die Massenbewegung beschäftigte seither die Bundesstraßenverwaltung, die Donau- Chemie und auch die Alpen Straßen AG. Die Alpen Straßen AG hat die Tunneltrasse so weit nach Norden gelegt, daß die Probleme nun mehr die Bundesstraßenverwaltung und die Donau-Chemie betreffen. Im übrigen dar darauf hingewiesen werden, daß diese Massenbewegungen in weiten Geologenkreisen bekannt ist. Mit ihr haben sich schon z. B. E.H. WEISS, SPAUN, ZISCHINSKY und auch Koll. KÖHLER auseinander gesetzt.

Trisannabrücke

Hier kann auf die treffende Beschreibung von DULTINGER aus dem Jahre 1981 zurückgegriffen werden:

"Sie überbrückt die Trisanna des schluchtartig auslaufenden Paznaunales in einer Höhe von 88 m über dem Talboden. Das Bauwerk hat eine Länge von 231 m. Als Haupttragwerk wurden sieben Viaduktöffnungen aus Bruchsteinmauerwerk mit je 9 m Lichtweite angeordnet. Mit den Bauarbeiten wurde im Juli 1883 begonnen, wobei in Tag- und Nachtschichten bei elektrischer Beleuchtung gearbeitet wurde. Zwölf Monate später, im Juli 1884, waren die Arbeiten bereits beendet. Der Bau des sehr holzaufwendigen Montagegerüsts wurde von der Staatsverwaltung ausnahmsweise nicht dem Lieferanten der Eisenbahnkonstruktion, sondern jener Baufirma übertragen, die mit den Bauarbeiten der Ostrampe Landeck - St. Anton beauftragt war.

Das Bruchsteinmauerwerk für Viaduktbögen und Pfeiler wurde mit Steinmaterial errichtet, das in der Nähe der Baustelle aus Findlingen und aus einem Bergsturz gewonnen wurde. Mittels Schrägaufzug wurden die Steine vom Talboden in Gleishöhe und von dort, mittels Bremsberg zur Arbeitsstelle gebracht. Für den Bau der Trisannabrücke wurden u. a. 10.900 m³ Bruchsteinmauerwerk und 466 t Schweißisen verbaut. Für die Tragwerkklager wurden 17 t Gußeisen und 2,5 t Blei verbaut."

Die Erstauführung aus dem Jahre 1884 wurde 1923 durch einen "Fischbauch" verstärkt, damit die schweren Lokomotiven die Brücke befahren können. Die Brückenkonstruktion, die jetzt sichtbar ist, wurde im Jahre 1964 in Betrieb genommen.

Die Hilfstütze wurde neben den bestehenden Pfeilern errichtet. Die geologische Begutachtung erfolgte damals durch Seelmeier und Spaun.

Moltertobel Tunnel

Westlich von der Trisannabrücke ist ein sehr interessantes Baudetail aus den Ausführungen von DULTINGER 1981 zu entnehmen:

"In den Jahren 1912/14 war der bedeutendste Bau der Bahn, der Bau des Moltertobel Tunnels. Mit einer Länge von 1.643 m ist er außer dem Arlbergtunnel der längste Tunnel an den Rampenstrecken. Den Anlaß zum Bau bildete die sogenannte "Schwarze Wand" zwischen Trisannabrücke und Strengen. Diese hoch über der Bahntrasse aufstrebende lotrechte Wand neigte immer schon zu Steinschlägen, die den Verkehr arg gefährdeten. Als geologische Untersuchungen die Befürchtung eines Bergsturzes aufkommen ließen, entschloß man sich im Jahre 1912 zu einer Radikallösung: Die Bahntrasse wurde in den Berg verlegt. Mit dieser Lösung wurde der in diesem Abschnitt gelegene 36 m Moltertobel Tunnel funktionslos. Er ist heute noch als Tunnelruine erkennbar. Dazu ein erwähnenswertes Detail: Die "Schwarze Wand" steht heute noch; ihr Absturz unterblieb."

Schloß Wiesberg

In südöstlicher Richtung befindet sich das Schloß Wiesberg, welches mit der Trisannabrücke das Wahrzeichen der Arlbergbahn darstellt.

Landschaftlich ist der Blick am schönsten ca. 500 m taleinwärts im Paznauntal. Von dieser Stelle überblickt man auch einen Teil, der steil aufragenden Nördlichen Kalkalpen.

Aus "RECLAMS KUNSTFÜHRER ÖSTERREICHS" ist folgende Beschreibung entnommen:

"Der guterhaltene Komplex, freilich im Laufe der Zeit vielfach verändert, wird im 13. Jhd. im Besitz der Herren von Ramus urkundlich faßbar. Ab 1411 im Eigentum des Landesfürsten, wird es öfters verpfändet und gelangt 1770 an die Grafen von Wolkenstein, dann in bürgerliche Hände. Der Bergfried steht nach SW, der alte Palast anscheinend schon urspr. unmittelbar daran anschließend. Die Ringmauern hatten das Hauptportal durch einen besonderen Turmbau (Kapelle 1611 erbaut) geschützt. Vom alten Wehrgang ist nur noch wenig zu sehen."