



ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

DM 15.80
sfr 15.80
öS 120.—

100 Jahre Arlbergbahn

von C. Asmus und J. Stockklausner

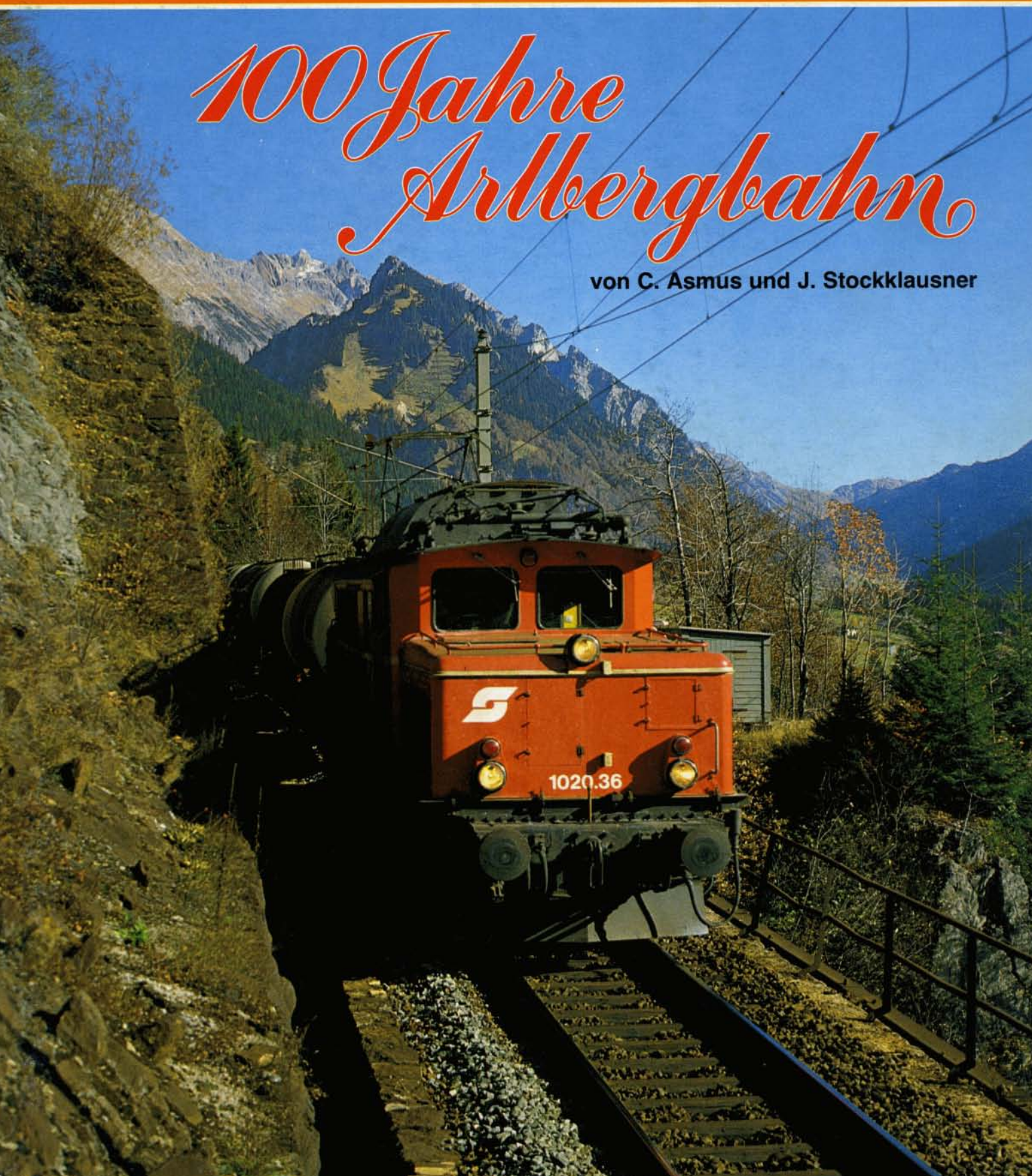






Bild 3: Lokomotive der Serie 60 vor dem Westportal des Arlbertunnels. Links das Wächterhaus des Tunnelwärters.

Foto: Sammlung Zopf

◀ **Bild 2:** Felssturz beim Bahnhof Hintergasse am 4. Januar 1892. Dem bekannten Münchner Kunstprofessor Zeno Diemer verdanken wir diese interessante Darstellung.

Foto: Sammlung Asmus

Bild 1 (Titel): Die Lokomotiven der Baureihe 1020 bespannen einen Teil der Güterzüge am Arlberg. Die 1020.36 fährt mit einem Güterzug in Richtung Bludenz bei Dalaas die Westrampe hinunter (9. November 1983)

Foto: A. Ritz

Bild 170 (Rückseite): Die neue Trissanabrücke ist ebenso wie die alte ein besonderes Wahrzeichen der Arlbergbahn. Ihre gestreckte Linienführung mit den schlanken Vertikalstreben verleihen ihr eine besondere Note. Die 1020.35, noch grün gestrichen, fährt Vorspann vor einer bereits rot lackierten Schwesterlokomotive.

Foto: K. Pfeiffer

100 Jahre Arlbergbahn

Sonderausgabe im Buchlayout

Impressum

ISSN 0720-051 X

DM 15,80 sfr 15,80 öS 120,-

Hermann Merker Verlag, D-8080 Fürstfeldbruck, Postfach 160
Telefon (0 81 41) 50 48/50 49

Redaktion: Hermann Merker, Horst Obermayer, Andreas Ritz

Autoren: C. Asmus und J. Stockklausner

Schlußredaktion: Siegfried Fischer

PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker, E. Henne

Layout: Gerhard Gerstberger

Satz: Illig Textverarbeitung GmbH, 7320 Göppingen

Produktion: Europlanning srl, I-37135 Verona, Via Morgagni 30

Printed in Italy

Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

1984 erscheinen 4 Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals.

Die Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals können auch im Abonnement bezogen werden. Bestellunterlagen können beim Verlag angefordert werden. Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Copyright 1984 by: Hermann Merker Verlag, Fürstfeldbruck
Ausgabe August 1984

Inhalt

Vorwort	4
Geschichtliche Entwicklung	6
Mit der Dampflokomotive über den Arlberg	12
Der Bau des Arlbertunnels	18
Die Dampftraktion	22
Die Elektrifizierung	40
Elektrolokomotiven am Arlberg	42
Verkehrsentwicklung	65
Naturgewalten und Winterdienst	89
Quellenverzeichnis	98



Bild 4: Bahnhof Langen vom Portal des Arlbertunnels in Richtung Westen gesehen. Links die provisorische Lokomotivremise. Die Aufnahme entstand vor 1888.
Foto: Sammlung Zopf

Vorwort

Wenn die Arlbergbahn, als einzige große Ost-West-Gebirgs-eisenbahn die dem Alpen-Hauptkamm folgt, einhundert zwar stets mühevollen, aber erfolgreiche Betriebsjahre hinter sich gebracht hat, so ist das bestimmt ein würdiger Anlaß um Rückschau zu halten. Dabei soll speziell der Betriebsalltag erläutert und entsprechend illustriert werden. Vier Jahrzehnte Dampfbetrieb, gefolgt von der ersten großen Bahn-Elektrifizierung Österreichs nach dem Ersten Weltkrieg, die Entwicklung des Fahrplans bis zur Gegenwart, die Schwierig-

keiten des Winterdienstes, vermitteln dem Leser all das, was er bisher in der einschlägigen Literatur nicht finden konnte. Übersichtliche Tabellen dienen der optimalen Information über Baugeschichte, Lokomotivbestand, Fahrplandaten. Aber auch dem Interessenten von Kunstbauten wird es an einer Fülle von Informationen nicht fehlen. Schließlich kommt sogar die Bodensee-Schiffahrt als Teil der Arlbergbahn ins Bild.

J. Stockklausner



Bild 5: Der Bahnhof Dalaas an der Arlberg-Westrampe um die Jahrhundertwende.
Foto: Sammlung Zopf

Landeck, Bahnhof.

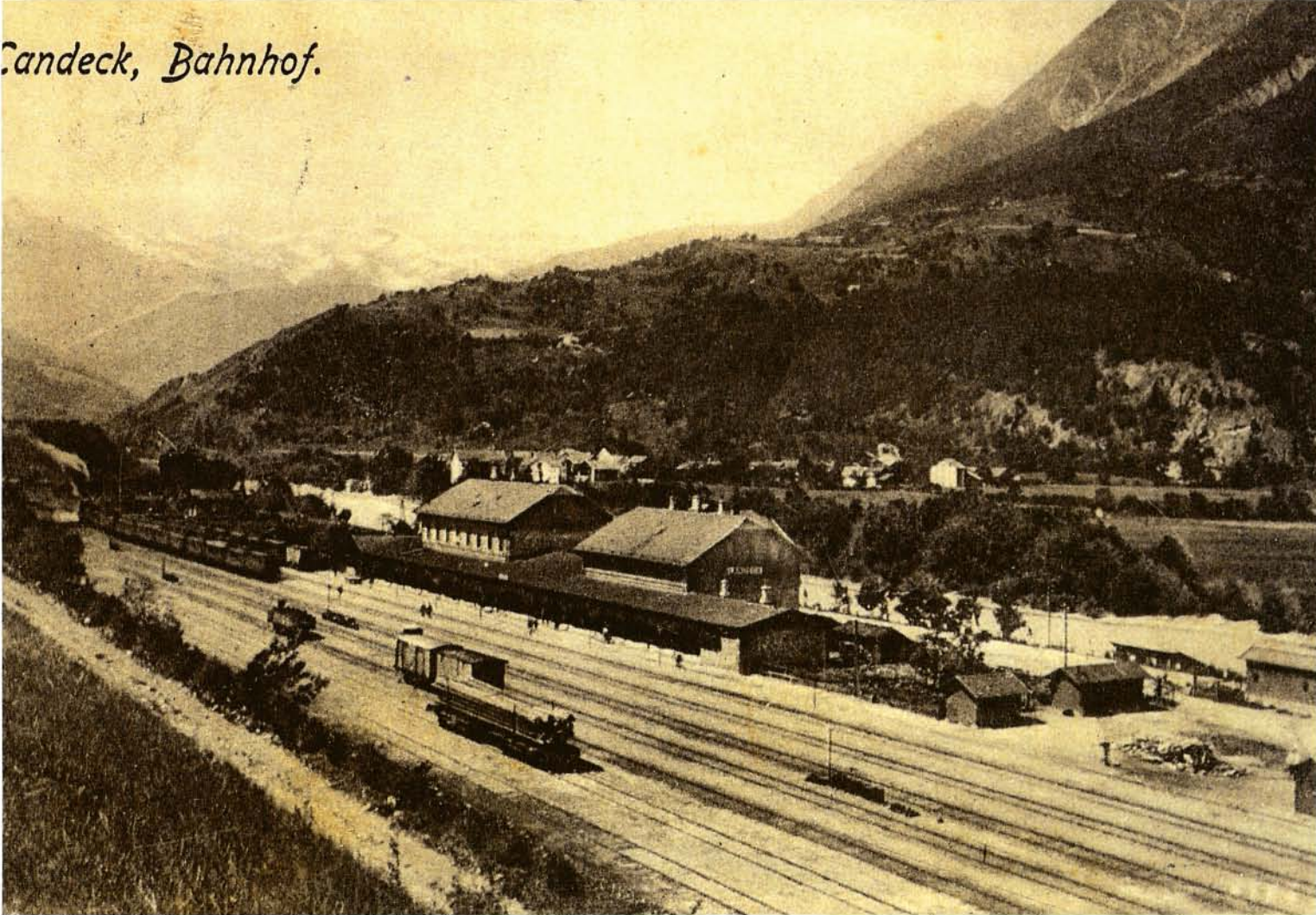


Bild 6: Bahnhof Landeck in Richtung Westen betrachtet. Das Heizhaus, welches auf der linken Seite des Westkopfes liegt, zeigt dieses Bild leider nicht.
Aufnahme von 1900.

Foto: Sammlung Zopf

Bild 7: Die Trisannabrücke in der zur Zeit des Dampfbetriebs noch unverstärkten Ausführung.

Foto: Sammlung Zopf

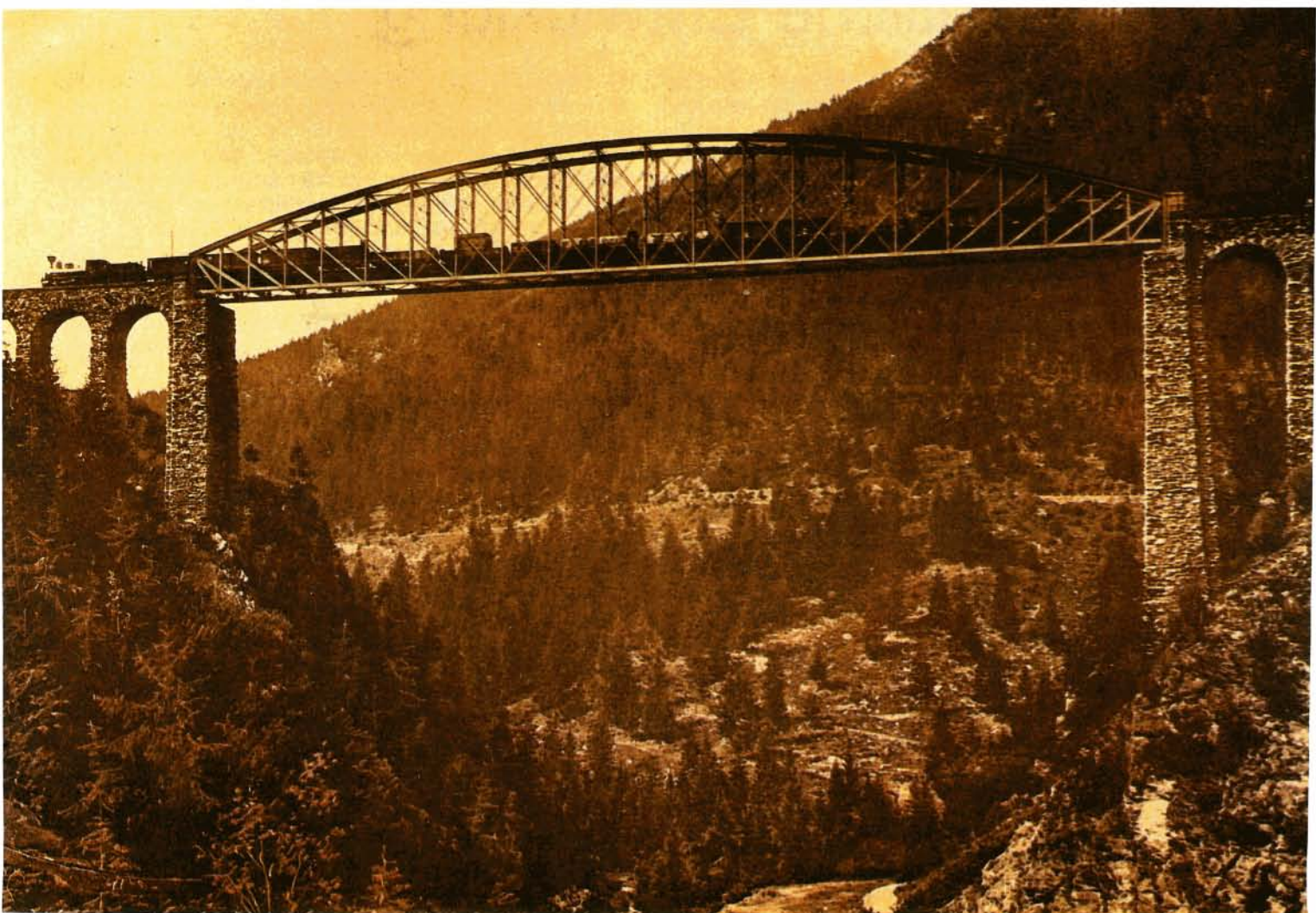




Bild 8: Eine Maschine der Reihe 81 beim Wasserfassen in St. Anton im Jahre 1925. Der Bahnhof ist bereits elektrifiziert.

Foto: Dr. P. Feißel, Sammlung Dr. H. J. Feißel

Geschichtliche Entwicklung

Die Geschichte der Arlbergbahn ist, insgesamt betrachtet, nicht so spektakulär wie die anderer Gebirgsbahnen, doch nicht weniger interessant und bewegt. Noch ehe der Bau der ersten Überschienung der Alpen, der Semmeringbahn, beschlossen wurde, schlug der Vorarlberger Geschäftsmann Karl Ganahl eine Eisenbahnverbindung zwischen dem Bodensee und der Adria vor. Dies war verständlich, denn die Gewerbetreibenden dieser Region wollten nicht nur einen günstigen Transport der benötigten Rohstoffe, sondern auch ein Tor zum Verkauf ihrer Produkte nach Italien und in die Levante, wobei die Häfen Triest und Venedig eine wichtige Rolle spielten.

Dreißig Jahre lang gab es die unterschiedlichsten Bemühungen, diese Eisenbahnstrecke ins Leben zu rufen.

Dies beleuchten die veröffentlichten Daten und Fakten: Die sogenannte obere Trasse hätte einen Tunnel von Stuben nach St. Anton mit einer Länge von lediglich 7000 m vorgesehen, wäre aber von Langen bis Pettneu um 5,4 km länger gewesen. Die untere Trasse ist die tatsächlich ausgeführte. Sie war zwar um 4,6 Millionen Gulden teurer, doch sprach die langfristige Betriebskostenrechnung für sie. Statt 28 Millionen Gulden sind schließlich 35,6 Millionen Gulden veranschlagt worden, wobei allein 19 Millionen für den Arlberg-tunnel vorgesehen waren.

Geradezu verwunderlich hören sich die Bauzeiten an. Der Abschnitt Innsbruck – Landeck kam am 27. Oktober 1881 zur Vergabe und war bereits am 29. Mai 1883 betriebsfertig. Die endgültige Bauvergabe für den Arlberg-tunnel fand am

23. Dezember 1880 statt und schon Ende Mai 1884 konnte der letzte Stein der Ausmauerung gesetzt werden, mehr als ein Jahr vor dem projektierten Termin. Qualitativ hatte man nicht gespart; so waren z. B. sämtliche Schwellen aus Lärchen- bzw. Eichenholz, die Schienen, Gesamtgewicht 11 100 Tonnen, alle aus österreichischen Stahlwerken bezogen, von 35,5 kg Metergewicht und von 7,5 bzw. 12,5 und auch 15 m Länge. 43 Unternehmen bewarben sich um den Streckenbau, weitere sieben um die Errichtung der Hochbauten. Jedoch nur acht Unternehmungen kamen zum Zug, wobei als letztes Baulos der Abschnitt Langen – Bludenz erst am 6. August 1882 mit Termin 6. Oktober 1884 vergeben worden ist.

In krasssem Gegensatz etwa zu gleichzeitig ausgeführten ähnlichen Bauten im Ausland, z. B. der Gotthardbahn, gab es nicht nur keinerlei soziale Spannungen, keine Streiks, keine militärischen Interventionen und viele Tote, sondern eigentlich ganz unösterreichisch, nur die Fertigstellung weit vor den Planzielen. Dazu gehört auch die Installation der österreichischen Bodensee-Schiffahrt, welche zur Ergänzung der Arlbergbahn per Reichsgesetzblatt vom 4. Juni 1883 ins Leben gerufen und am 15. September 1884 betriebsbereit war. Sie schuf die Anschlüsse für den Güterverkehr nach Baden und Württemberg.

Es ist keine Schande für die Erbauer, daß nicht alles auf Anhieb passen wollte. Zu wild ist die Natur im Hochgebirge und zu rauh der Winter mit seinen Lawinenabgängen. Stein-schlag etwa machte es erforderlich, schon ein Jahr nach der



Bild 9: Ostportal des Arlbergtunnels bei der Station St. Anton.

Foto: Sammlung Zopf

Eröffnung zusätzlich auf der Ostrampe den Moltertobel-Tunnel herzustellen, der mit 1634 m Länge eine Verlegung der Trasse in den Berg ermöglichte. Ähnliches war auf der Westrampe vonnöten, wo zu Anfang der neunziger Jahre sowohl der Simmastobel- als auch der Großtobel-Tunnel entstand und schließlich 1914 der Wildentobel-Tunnel in Betrieb genommen wurde, wobei die alte Trasse geländemäßig bestehen blieb und Ende der siebziger Jahre anlässlich einer notwendig gewordenen Sanierung nochmals in Betrieb ging.

Auf der ursprünglich durchgehend eingleisigen Strecke war nur der Arlberg-Tunnel mit einem Profil für Doppelspur hergestellt, doch erfolgte die Gleisverlegung zunächst nur, von St. Anton kommend, auf der rechten Seite. Erst 1889 erfolgte der zweigleisige Ausbau, wobei auch die dem Westportal unmittelbar folgende Alfenzbachbrücke verdoppelt werden mußte. Später ist dann im Haupttunnel ein Stuhlschienen-Oberbau (Schienengewicht 42 kg/m, Schienenlänge 12,5 m) verlegt worden, der sich jedoch nicht sonderlich bewährte. Auch die Arlbergstrecke erhielt nach der Jahrhundertwende das stärkere Schienenprofil, Form A (41 kg), wobei in der Zwischenkriegszeit mit Verlegung der Form B (49 kg) begonnen wurde, die übrigens weitgehend der DRB-Schiene S 49 entspricht. Heute ist bei Neulagen das UIC-Profil 60 üblich.

Wie war es nun um den Anschluß der Arlberglinie an das übrige Eisenbahnnetz bestellt?

Im Westen war dieser in Bludenz an die Vorarlberger Bahn

gewährleistet, im Osten jedoch (Innsbruck), bedurfte es eines eigenen Vertrages mit der Südbahn vom 7. Juni 1883, weil diese Eigentümerin der Strecke von Kufstein über Wörgl und Innsbruck zum Brenner und weiter nach Südtirol war. Der Vertrag trat am 1. Juli 1883 in Kraft. Wie wichtig dieser Vertrag war, zeigt die damals in Gang befindliche Verstaatlichung diverser Privatbahnen just zum Zeitpunkt des Baus der Arlbergbahn. Sie wurde eingeleitet mit der Verstaatlichung der Kronprinz-Rudolf-Bahn am 1. Januar 1880, der die Betriebsübernahme der Kaiserin-Elisabeth-Bahn am 1. Januar 1882 und der Vorarlberger Bahn am 1. Juli desselben Jahres folgte. Bis zum 1. Juli 1884, also nur wenige Wochen vor Betriebseröffnung der Arlbergbahn, waren auch die Kaiser-Franz-Joseph-Bahn, Rakonitz – Protivin, Dux – Bodenbach, Prag – Dux und Pilsen – Priesen – Komotau verstaatlicht, womit innerhalb von vier Jahren ein zusammenhängendes Netz in staatlicher Regie war, das nicht nur von der sächsischen Grenze über Prag bzw. Pilsen bis nach Laibach reichte, sondern auch von Wien über Salzburg bzw. Selzthal, Innsbruck, den Arlberg und Buchs in die Schweiz, über Bregenz aber auch nach dem südlichen Bayern und dank des Fährverkehrs nach Württemberg (Friedrichshafen) und zur Großherzoglich Badischen Staatsbahn nach Konstanz.

So gesehen bekam der Bau der Arlbergbahn die rechte Bedeutung, und das erklärt auch den endgültigen Baubeschluß von 1880, nachdem er in den Jahren zuvor oft genug verworfen wurde.



Bild 10: Eine Dreikuppler-Lokomotive der Serie 48 wartet im Bahnhof Langen auf weitere Verwendung.

Foto: Kraus, Archiv R. Fuchs

Der Sprung zur Gegenwart ist am besten erklärt mit der an anderer Stelle behandelten Verkehrsentwicklung, der Geschichte des Dampfbetriebs und der Elektrotraktion auf dieser Strecke. Die Verkehrsfrequenz, speziell im Güterverkehr mit sieben Millionen Tonnen pro Jahr, mag im Vergleich zu anderen europäischen Gebirgslinien nicht so gewaltig erscheinen, jene von 15 Expres- und Schnellzügen pro Tag und Richtung schon eher, doch ist es im gegenwärtigen Wirtschaftsgefüge Europas schon aus politischen Gründen logisch, daß der Nord-Süd- den Ost-West-Verkehr beträchtlich übertrifft. So ist gegenwärtig im Regelverkehr mit durchschnittlich 80 Zügen pro Tag zu rechnen, wobei Reisebüro-Sonderzüge und auch der Herbstverkehr im Güterzugdienst höhere Zugzahlen bringen.

Der Blick in die Zukunft zeigt positive Aspekte. Der zweigleisige Ausbau in Richtung Imst ist im Gange, auch im Jubiläumsjahr entstehen weitere Ergänzungen an den Lawinengalerien und die Auswechslung von Brücken älterer Konstruktion ist in Vorbereitung. Als größter Aktivposten kann aber für die Arlbergbahn abschließend vermerkt werden, daß auf den beiden Rampen im hundertjährigen Betriebsverlauf nie ein personenführender Zug einen ernsthaften

Unfall hatte und keine Reisenden zu Schaden kamen. Dies ist wohl das schönste Zeugnis, das man einer Bahn und ihren verantwortungsvoll und umsichtig arbeitenden Bediensteten auszustellen vermag. Und das sei auch für die nächsten hundert Jahre Arlbergbahn der Wunsch.

Fährschiffahrt Bodensee

Völlig zu Unrecht wird oftmals übersehen, daß im Zusammenhang mit dem Bau der Arlbergbahn auch die österreichische Bodensee-Schiffahrt am 6. Juni 1883 ins Leben gerufen wurde. Dabei war der Personenverkehr weniger von Bedeutung als der Fährverkehr. Die Schiffahrt diente als Anschluß der kkStB an die württembergischen Bahnen in Friedrichshafen und die badischen in Konstanz. 715000 Gulden waren zur Errichtung der erforderlichen Fährverkehrsanlagen in Bregenz notwendig. Zwei Dampfboote – Austria und Habsburg – vier Fährkähne und ein Salondampfer, der „Kaiser Franz Joseph I“, bildeten die Flotte. Die kk. Bodensee-Schiffahrtsinspektion Bregenz nahm ihre Tätigkeit zum 1. Dezember 1883 auf. Die Anlagen errichtete die Allgemeine österreichische Baugesellschaft, den

Zu Lasten des Baufonds der Arlbergbahn angeschaffte Waggons

A) Für Reisezüge:	Stück	Lieferer:	Stück	B) Für Güterzüge:	Stück	Lieferer:	Stück
A	5	F. Ringhoffer,		Kohlenwagen	145	Prag-Smichov	67
AB	20	Prag-Smichov	18	Lowry	73	H. D. Schmid, Simmering	148
B	15	H. D. Schmid,		Gedekte Lastwagen	64	C. v. Milde, Hernals	68
C	32	Simmering	57	Borstenviehswagen	30	Waggonfabrik Neuhausen,	
Kondukteurwaggon	31	C. v. Milde,		Luxuspferdewagen	4	Schweiz	30
Postambulanzwaggon	2	Hernals	30			Ign. Schustala, Nesselsdorf	3
	105		105		316		316

Sämtliche Waggons zweiachsig, von den total 421 Stück waren 323 Stück mit Bremse ausgestattet.

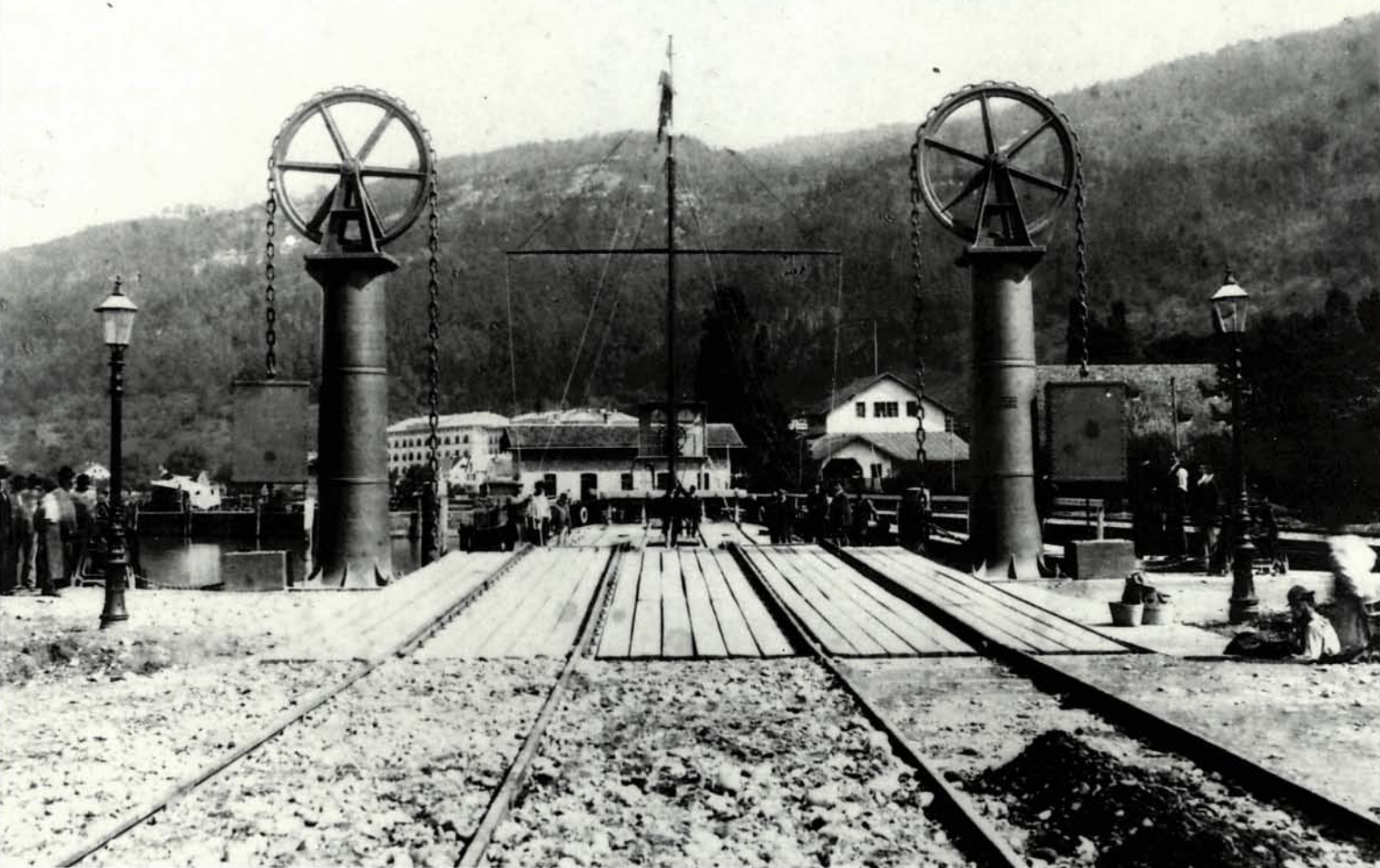


Bild 11: Die Anlegebrücke für die Fährschiffahrt auf dem Bodensee in Bregenz war besonders markant durch die beiden Kettenwerke, welche für die Regulierung des Gleisniveaus bei unterschiedlichem Wasserstand dienen.
Foto: Sammlung Lampert

Schiffsbau besorgten die Schiffswerft Linz und Escher Wyss. Die offizielle Betriebseröffnung konnte am 15. September 1884 vollzogen werden.

Die Bodensee-Schiffahrt blieb in Österreich immer unter Eisenbahnhoheit und ist auch heute noch Bestandteil der ÖBB. Seit der Fährverkehr 1927 eingestellt worden ist,

konzentriert sich die Aktivität auf den Personenverkehr im Linien-, besonders aber im Ausflugsdienst. Dieser wird für die vier Sommermonate gemeinsam mit DB, SBB und der Schiffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein besorgt. Alle diese Unternehmen sind in einer eigenen Vereinigung zusammengeschlossen.
 J. Stockklausner

Bild 12: Die Fähranlage im Winter. Rechts neben dem Steg liegt ein Fährschiff zur Übernahme von Güterwaggons bereit. Links im Bild die Strecke von Bregenz nach Lindau.
Foto: Sammlung Lampert





Bild 13: Die 1020.46 als Vorspann vor einer Lokomotive der Reihe 1044 mit D 248 bei Flirsch (9. Januar 1983).

Foto: A. Ritz

Bild 14: Der „Gläserne Zug“ der DB, der 491 001, ist am 9. Januar 1983 als Sonderzug von München nach St. Anton gekommen.

Foto: A. Ritz

