

**Eisenbahn
JOURNAL**
überarbeitete
Neuaufgabe der
Sonderausgabe III/84

B 30873 E
ISBN 3-922404-68-5

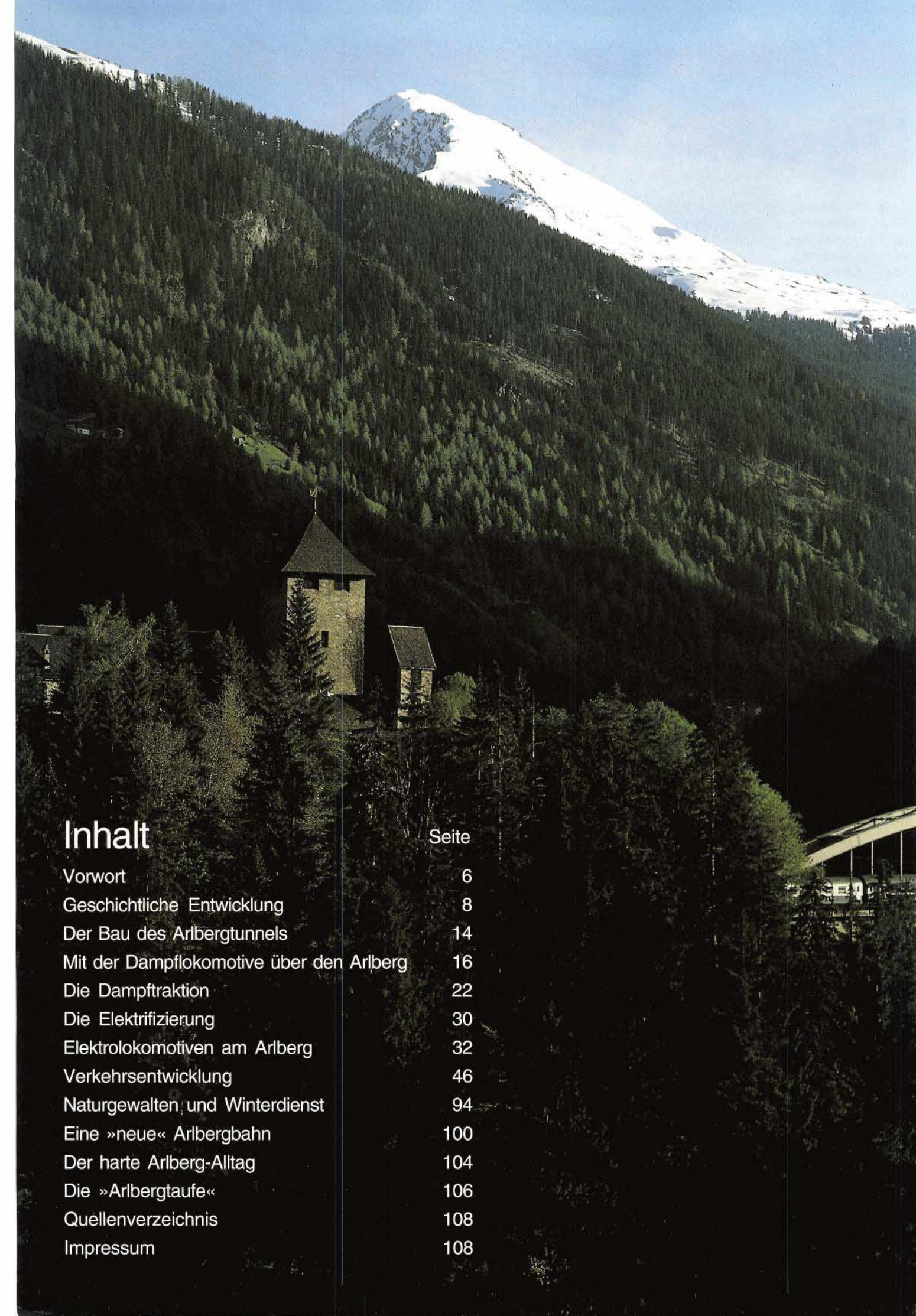
**special
1/95**

Die Arlbergbahn

DM 24,80
sfr 25,50
öS 190,--

C. Asmus
J. Stockklausner
A. Ditterich





Inhalt

	Seite
Vorwort	6
Geschichtliche Entwicklung	8
Der Bau des Arlbergtunnels	14
Mit der Dampflokomotive über den Arlberg	16
Die Dampftraktion	22
Die Elektrifizierung	30
Elektrolokomotiven am Arlberg	32
Verkehrsentwicklung	46
Naturgewalten und Winterdienst	94
Eine »neue« Arlbergbahn	100
Der harte Arlberg-Alltag	104
Die »Arlbergtaufe«	106
Quellenverzeichnis	108
Impressum	108



Bild 2: Lokomotive der Reihe 1044 überquert mit dem "Arlberg-Expreß" nach Paris die Trisannabrücke beim Haltepunkt Wiesberg an der Arlberg-Ostrampe (1. Juni 1984). **Abb.: A. Ritz**

Bild 1 (Titel): Die 1110 519 leistete am 2. Juli 1994 einer Lokomotive der Reihe 1044 mit einem Güterzug nach Bludenz Vorspann – hier bei der Bergfahrt auf der Trisannabrücke zwischen den Bahnhöfen Pians und Strengen. **Abb.: Th. Wunschel**

Vorwort

Es ist nun schon zehn Jahre her, daß das Sonderjournal über die Arlbergbahn, damals gerade recht zum hundertjährigen Bestehen der Bahnlinie, erschien. Die große Nachfrage hat den Verlag bewogen, eine erweiterte Neuauflage herauszubringen. Diese wurde entsprechend aktualisiert und enthält auch Informationen über die Entwicklung der letzten Jahre.

Dazu wurde zusätzliches Bildmaterial ausgewählt, so daß diese Neuauflage auch für die Besitzer der ersten Auflage interessant und lesenswert ist.

Gerade nach der Öffnung des Ostens sind auf die Arlberglinie neue Aufgaben zugekommen, die zu bewältigen nur durch einen entsprechenden Ausbau möglich sein wird. Einst geplant als Anschluß des westlichsten Österreichs an den übrigen Staat, hat die Arlbergbahn heute zu einem großen Teil internationale Bedeutung im europäischen Ost-West-Verkehr.

Vielleicht werden manche Leser ein Kapitel über die 100-Jahr-Feiern vermissen, die am 22. und 23. September 1984 stattgefunden haben. Doch darüber gibt es nicht allzuviel zu berichten. Man führte damals am Samstag einen modernen Zug und am Sonntag einen historischen Sonderzug, gezogen von drei Dampflokomotiven der Reihe 52 und geschoben von der Arlberglokomotive 1189.05. Der historische Sonderzug ist in einer Aufnahme auf der Innbrücke in Landeck dokumentiert, die wir auf Seite 104/105 abgebildet haben. Auf den Abdruck von Fotos des modernen "Jubiläumszuges" haben wir verzichtet – es herrschte an diesem Tag Regenwetter, wodurch "schöne" Bilder nicht aufgenommen werden konnten.

Autoren und Verlag wünschen Ihnen viel Freude mit dem vorliegenden Band und würden sich freuen, wenn Sie die Züge auf der Arlbergbahn nicht nur als begleitender Autofahrer fotografieren, sondern auch als Fahrgast benutzen würden; die schwierigste Gebirgsbahn Europas ist allemal ein Erlebnis und eine Fahrt wert.

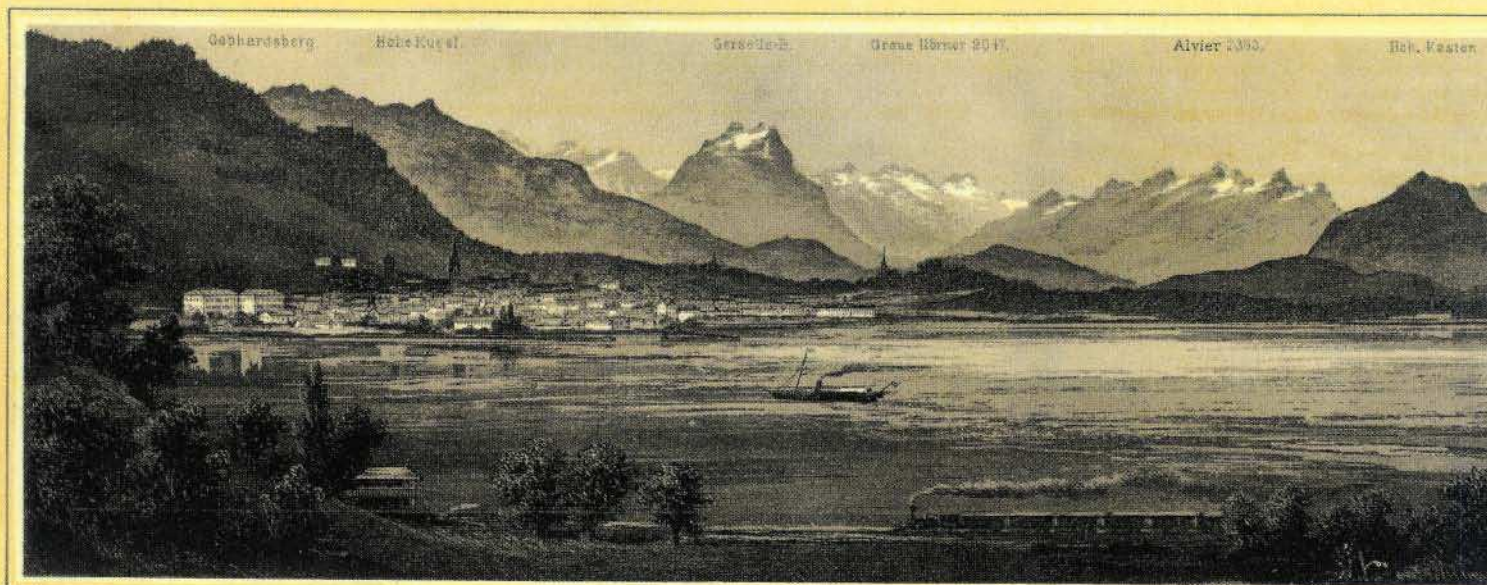
Hermann Merker Verlag

Bild 3: 1110.14 mit Regionalzug von Bludenz nach St. Anton auf der Arlberg-Westrampe oberhalb von Dalaas (9. November 1983).

Abb.: A. Ritz







J. Sertz, St. Gallen.

B R E G E N Z

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 Mio Gulden teurer, doch sprach die langfristige Betriebskostenrechnung für sie. Statt 28 Mio Gulden sind schließlich 35,6 Mio Gulden veranschlagt worden, wobei allein 19 Mio für den Arlberg-tunnel vorgesehen waren.

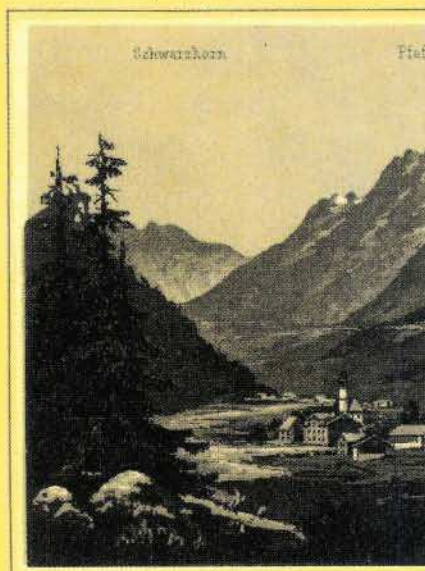
Geradezu wunderbarlich hören sich die Bauzeiten an. Der Abschnitt Innsbruck – Landeck kam am 27. Oktober 1881 zur Vergabe und war bereits am 29. Mai 1883 betriebsfertig. Die endgültige Bauvergabe für den Arlberg-tunnel fand am 23. Dezember 1880 statt, und schon Ende Mai 1884 konnte der letzte Stein der 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 t, alle aus österreichischen Stahlwerken bezogen, von 35,5 kg Metergewicht und von 7,5 bzw. 12,5 und auch 15 m Länge. 43 Unternehmen



J. Sertz, St. Gallen.

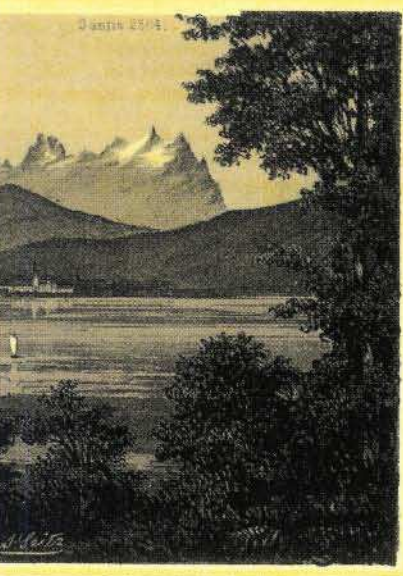
B L U D E N Z

Deponirt



J. Sertz, St. Gallen.

K L Ö



Deponirt.



J. Seitz, St. Gallen.

FELDKIRCH

Deponirt.

Bilder 4 bis 8 (diese Doppelseite): Auszug aus dem Leporelloalbum "Arlbergbahn" von J. Seitz (St. Gallen), erschienen vermutlich gegen Ende des vergangenen Jahrhunderts. Abb.: Archiv Ritz

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 krassem 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 mit vielen Toten, sondern eigentlich ganz unösterreichisch nur die Fertigstellung weit vor den Planzielen. Dazu gehört auch die Installation der österreichischen Bodensee-Schiff-

fahrt, 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 rau der Winter mit seinen Lawinenabgängen. Steinschlag etwa machte es erforderlich, schon ein Jahr nach der 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 Arlbergtunnel 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



Deponirt.



J. Seitz, St. Gallen.

LANGEN a/Tunnel

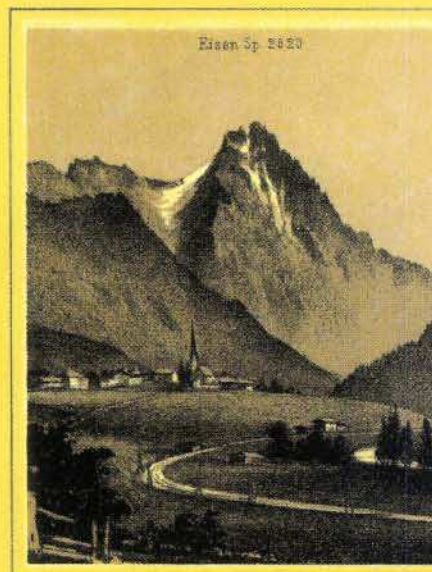
Deponirt.



J. Seitz, St. Gallen.

ST. ANTON a/Tunel

Deponirt.



J. Seitz, St. Gallen.

P

Bilder 9 bis 13 und 15 (oben und unten): Auszug aus dem Leporelloalbum "Arlbergbahn" von J. Seitz, St. Gallen. Abb.: Archiv Ritz

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 Neuanlagen 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 k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft 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-Josephs-Bahn, Rakonitz – Protivin, Dux – Bodenbach, Prag – Dux und Pilsen – Priesen – Komotau verstaatlicht, womit innerhalb von vier Jahren ein zusammenhän-

gendes 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 (Lindau) 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 worden war.

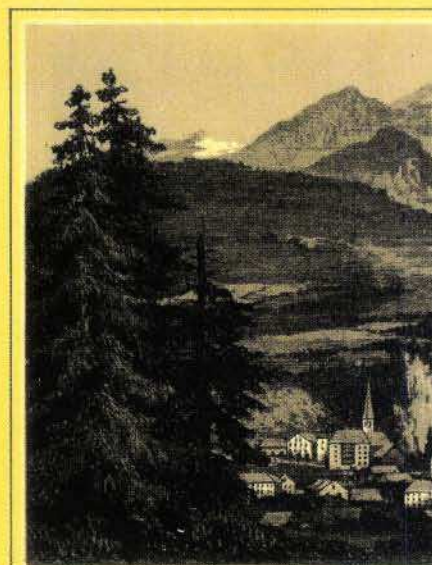
Der Sprung zur Gegenwart der Arlberg-Bahnstrecke ist am besten erklärt mit der an anderer Stelle behandelten Verkehrsentwicklung, der Geschichte des Dampfbetriebs und der Elektrotraktion auf dieser



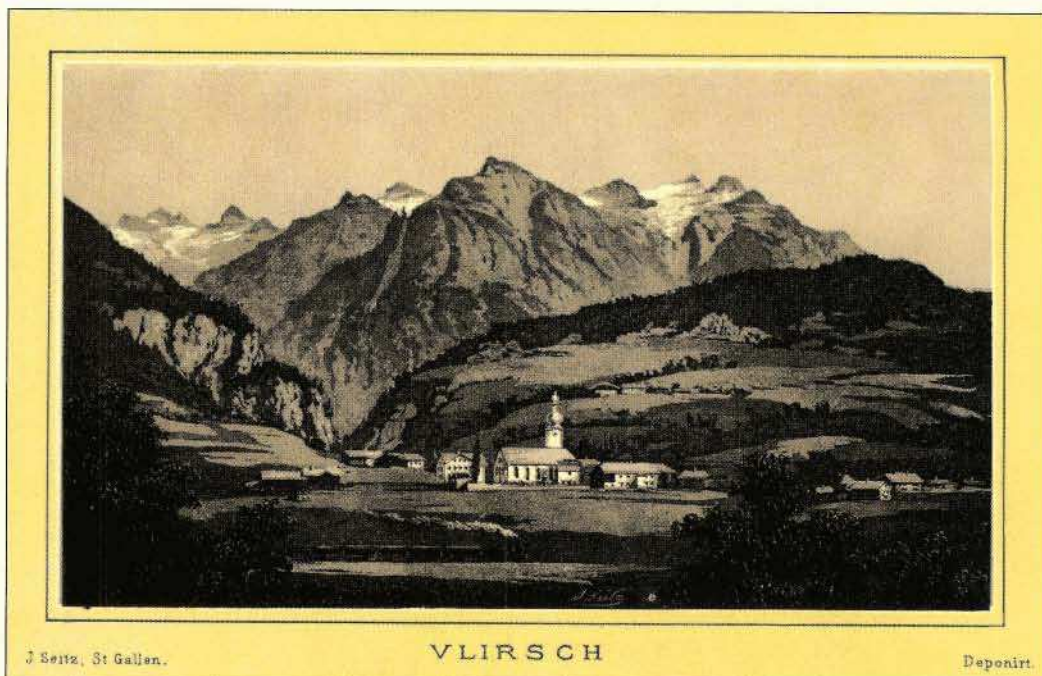
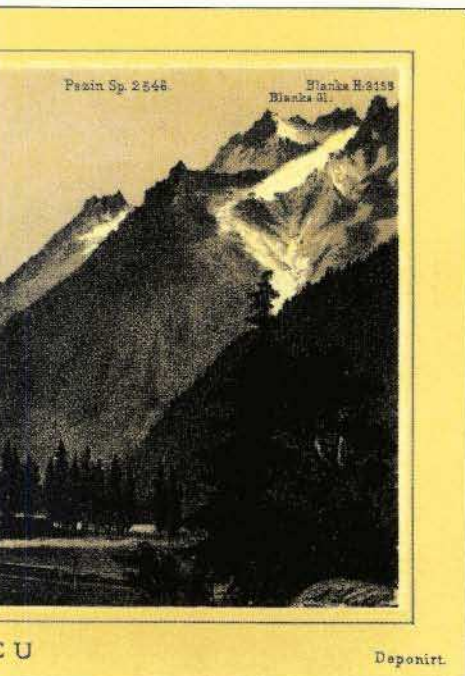
J. Seitz, St. Gallen.

WIESBERG

Deponirt.



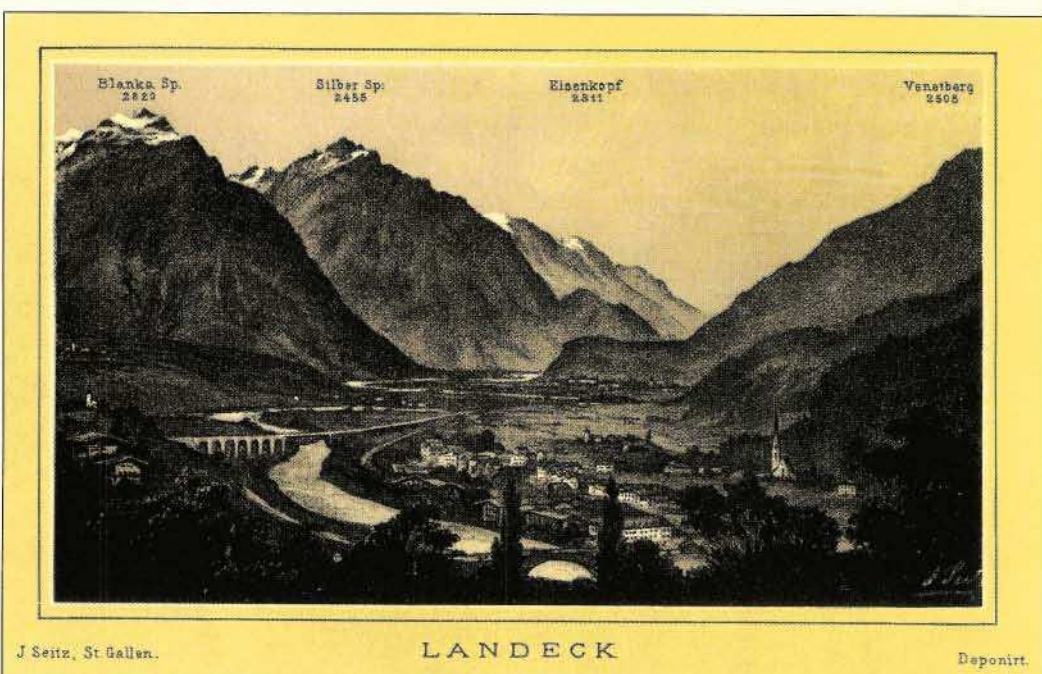
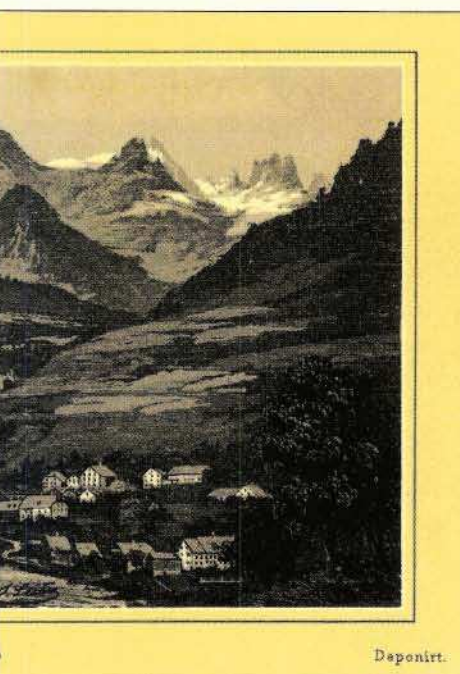
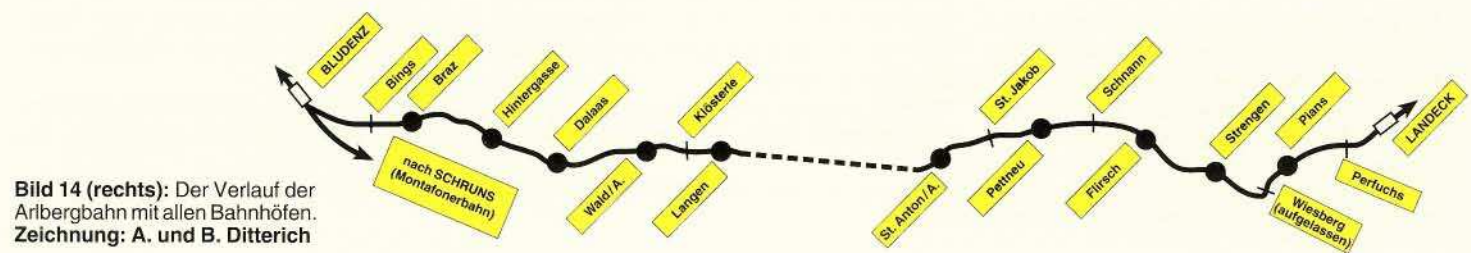
J. Seitz, St. Gallen.



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 mehr als 20 Schnellzügen pro Tag und Richtung schon eher. Gegenwärtig ist im Regelverkehr mit durchschnittlich 130, maximal 193 Zügen pro Tag zu rechnen, wobei Reisebüro-Sonderzüge und auch der Herbstverkehr im

Güterzugdienst regelmäßig höhere Zugzahlen bringen. Der Blick in die Zukunft zeigt positive Aspekte. Der zweigleisige Ausbau in Richtung Imst ist im Gange; seit dem Jubiläumsjahr 1984 entstanden weitere Ergänzungen an den Lawinengalerien, und die Auswechslung von Brücken älterer Konstruktion ist nahezu abgeschlossen. Als größter Aktivposten kann aber für die Arlbergbahn ab-

schließend vermerkt werden, daß auf den beiden Rampen seit Aufnahme des Betriebes 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 weitere Zukunft der Arlbergbahn unser Wunsch!



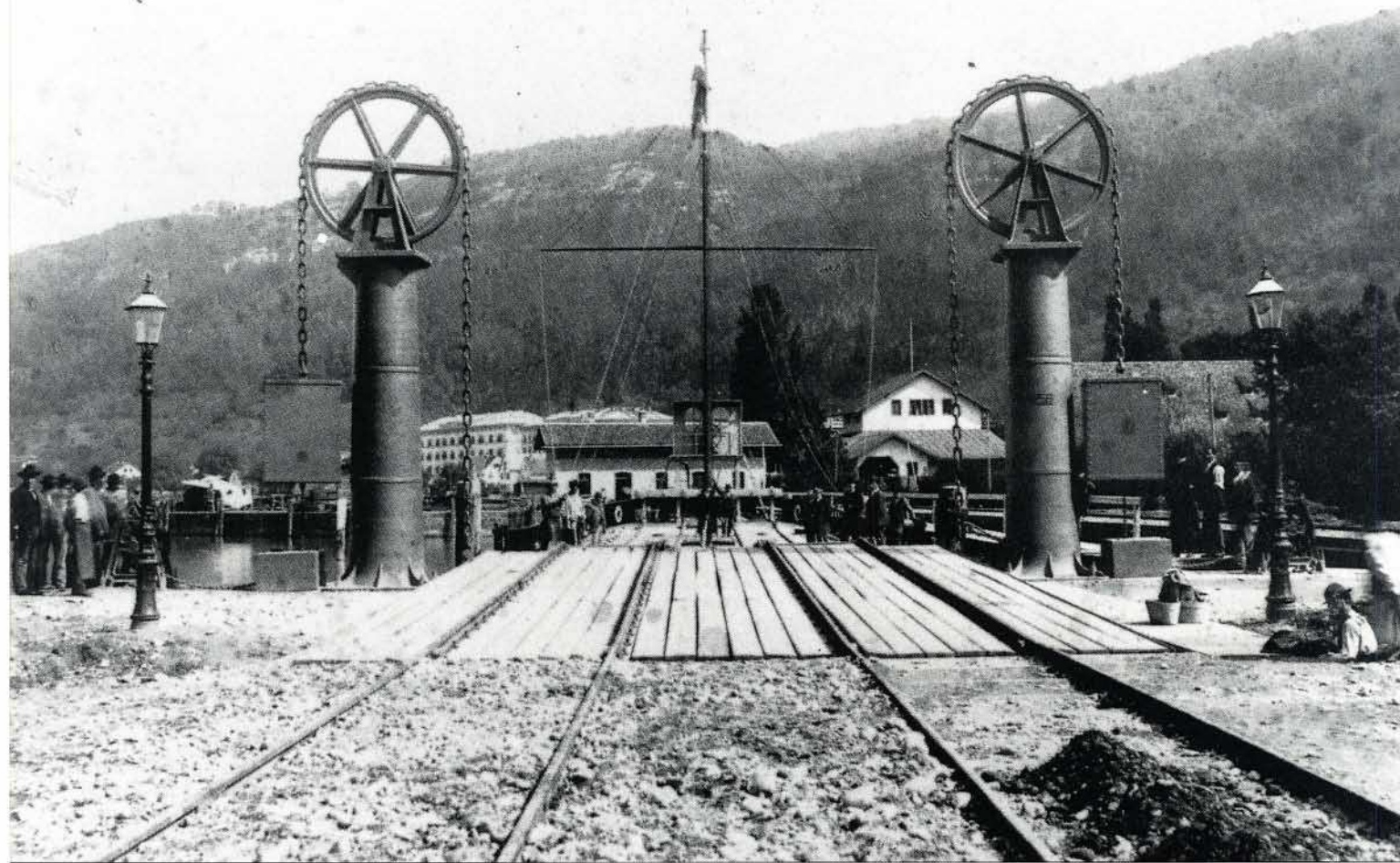


Bild 16: Anlegebrücke für Bodensee-Fährschiffe in Bregenz mit den beiden Kettenwerken zur Regulierung des Gleisniveaus bei unterschiedlichem Wasserstand.

Fährschiffahrt Bodensee

Völlig zu Unrecht wird oftmals übersehen, daß im Zusammenhang mit dem Bau der Arlbergbahn auch die österreichische Bodensee-Schiffahrt am 4. Juni 1883 ins Leben gerufen wurde. Dabei war der Perso-

nenverkehr weniger von Bedeutung als der Fährverkehr. Die Schiffahrt diente als Anschluß der kkStB an die württembergischen Bahnen in Friedrichshafen und die badischen in Konstanz.

715 000 Gulden waren zur Errichtung der erforderlichen Fährverkehrsanlagen in Bre-

genz notwendig. Zwei Dampfboote – die „Austria“ und die „Habsburg“ –, vier Fährkähne und ein Salondampfer – die „Kaiser Franz Joseph I“ – bildeten die österreichische Flotte.

Die k. k. Bodensee-Schiffahrtsinspektion Bregenz nahm ihre Tätigkeit zum 1. De-

Bild 17: 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. **Abb. 16 und 17: Sammlung Lampert**

