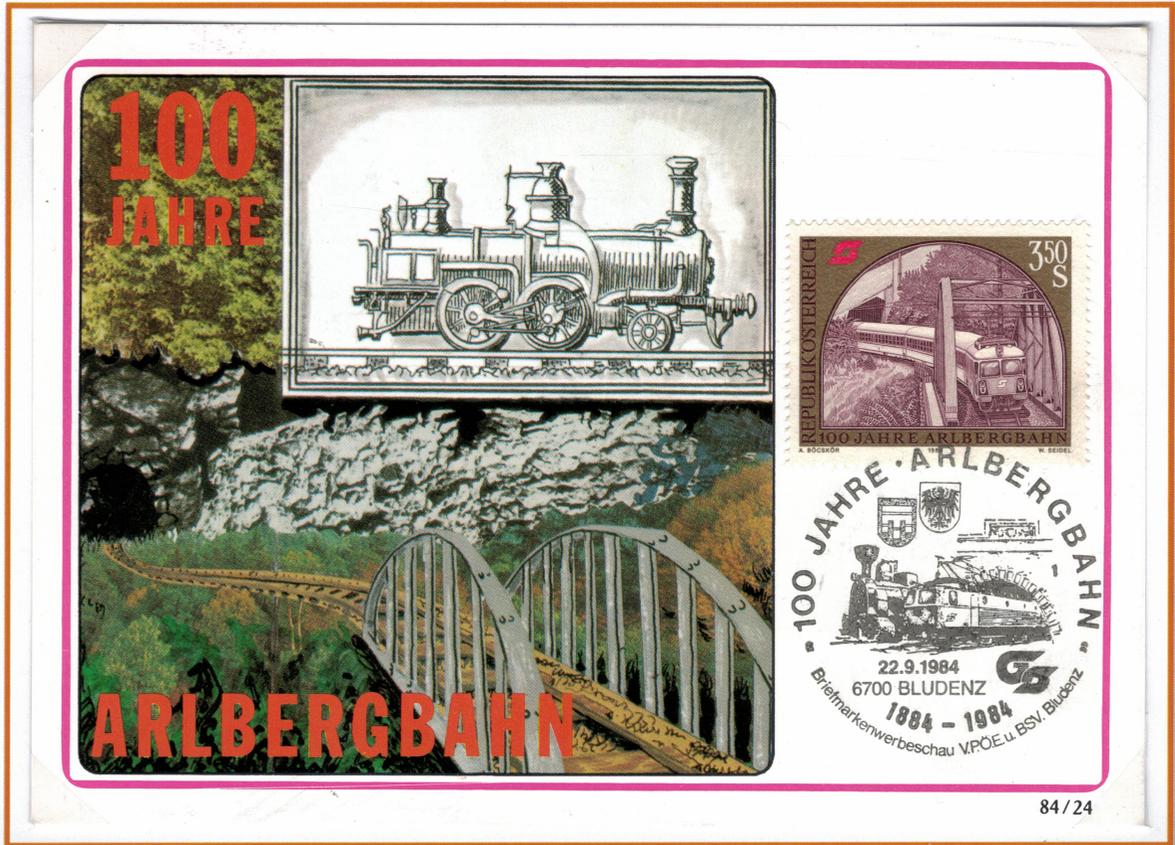


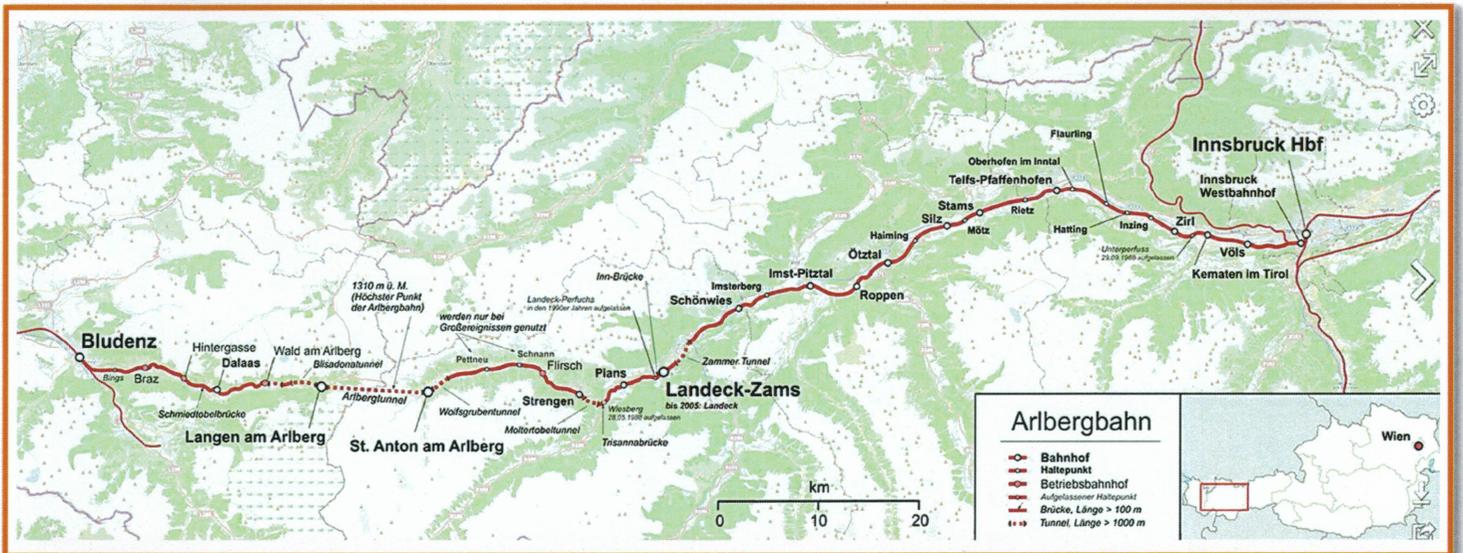


Arlbergbahn

Die Arlbergbahn ist eine inzwischen elektrifizierte Hauptbahn in Österreich. Sie verbindet die Tiroler Landeshauptstadt Innsbruck mit Bludenz in Vorarlberg durch den Arlbergtunnel und stellt die Verbindung von der Strecke Kufstein–Innsbruck (Unterinntalbahnhof) zur Bahnstrecke Bludenz–Lindau her. Der Bau begann 1880. Die ersten Züge fuhren 1884.



84 / 24



Durch die Inbetriebnahme der Arlbergbahn 1884 und der 10,6 km langen Untertunnelung des Arlbergs wurde das Inseldasein der Vorarlbergbahn beendet und man hatte Anschluss an des Netz der Monarchie.

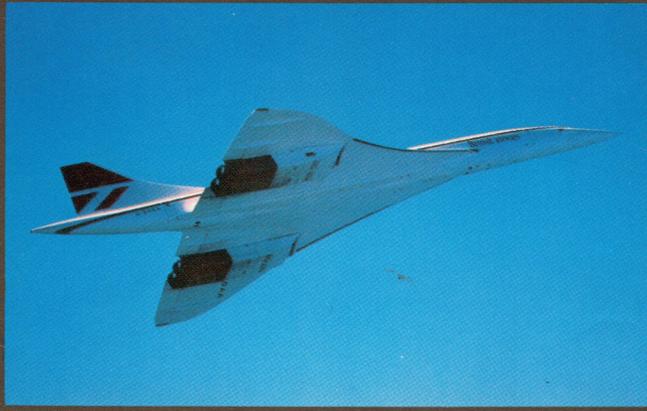
Inhalt

- Ansichten entlang der Arlbergbahn
- Warum eine Bahn über den Arlberg?
- Wer war Carl Ganahl?
- Eine Bahn durchs Gebirge
- Eine technische Meisterleistung
- Wer war Julius Lott?
- Eröffnung der Arlbergbahn 1884
- Lokomotiven auf der Arlbergbahn
- Elektrifizierung

Quellen: [wikipedia](https://www.wikipedia.org); pid.volare.vorarlberg.at; dietch.at; arlbergbahn.at



Warum eine Bahn über den Arlberg?

**British Airways Concorde First Flight
LONDON – CAIRO**

OFFICIAL BRITISH AIRWAYS COVER





Flown on Concorde G-BOAB from
London to Cairo
on 28th March, 1981
Block time: 3 hrs. 21 mins.
Airborne time: 3 hrs. 01 mins.
Pilot: Captain K. D. Leney



Post.at
Ersttag

REPUBLIK ÖSTERREICH

 NIEDERÖSTERREICH / STEIERMARK s35
 SEMMERINGBAHN
 WELTKULTURERBE-UNESCO

WELTKULTURERBE UNESCO
 Semmering
 8. 6. 2001
 BSV „Peter Rosegger“
 Eisenbahnmotiv-
 ausstellung
 8680 Mürzzuschlag

Bereits 1840 bestand großes Interesse an einer Eisenbahnverbindung vom Bodensee bis zur Adria. Insbesondere das britische Königsreich war bestrebt, den Postverkehr nach Ägypten und Indien zu verkürzen. Die Projekte des Baus von Gebirgsbahnen scheiterten jedoch häufig an technischen Vorbehalten. Erst die Eröffnung der Semmeringbahn 1854 bewies, dass die Überwindung von Gebirgen mit Eisenbahnlinien möglich war.



Ansichten entlang der Arlbergbahn



Skizzen von der Arlbergbahn. (S. 151)
1. Tiroler in der Nationaltracht. 2. Zmsf. 3. Brücke über die Döbthaler Ache. 4. Pians. 5. Landeck. 6. Weiler Vöy und Zimbrücke. 7. Ruine Schrofenstein. 8. St. Anton, östlicher Tunnelzugang. 9. Mädchen aus dem Bregenzerwald. 10. Langen, westlicher Tunnelzugang.

Sept. 7.

Das Buch für alle.

153



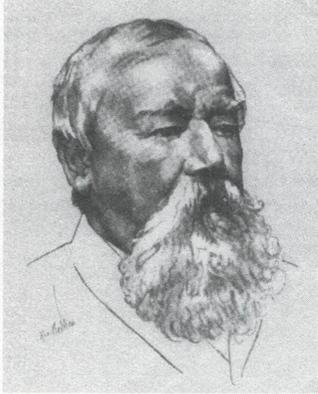
Bahnpost-Stempel 1946: Zug 103 Innsbruck-Lindau; der Zug fuhr über Arlbergbahnstrecke



Der Bau der Arlbergbahn, die das Eisenbahnnetz Vorarlbergs mit dem der Monarchie verband, die Landschaften entlang der Bahn, und die Geschichte der Bevölkerung waren immer wieder Stoff für die damalige „Boulevardpresse“. Ähnlich viel wurde in den Jahrzehnten zuvor über die Semmeringbahn mit ihren weltberühmten Engerthloks und über die Brennerbahn berichtet.

Wer war Carl Ganahl?

*125 Jahre Eisenbahn
in Vorarlberg*
1872 – 1997

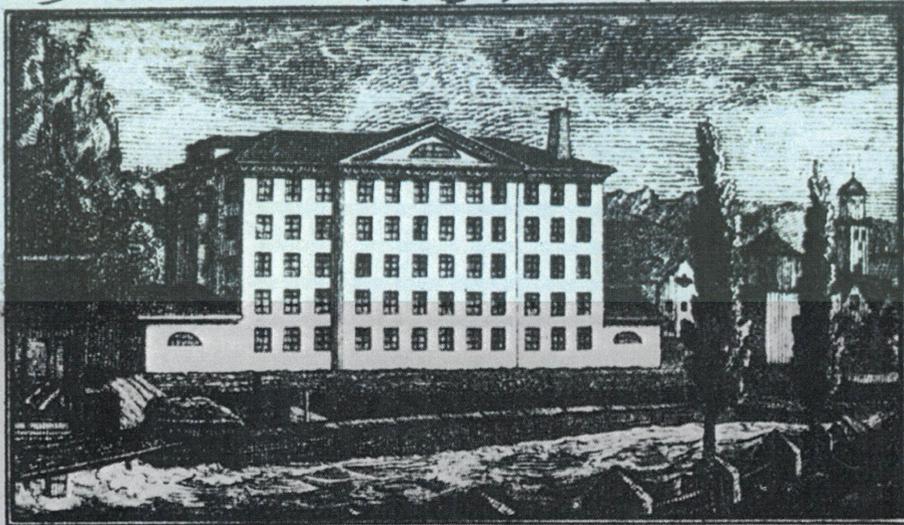


Carl Ganahl
(1807 – 1889)

Vorarlberger Industrieller und Politiker,
Vorkämpfer für die Eisenbahn in Vorarlberg



n.k. privil. Baumwoll- u. mechanische Spinnerei



von Ganahl & Söhne zu Feldkirch in Vorarlberg.

Bate Prima

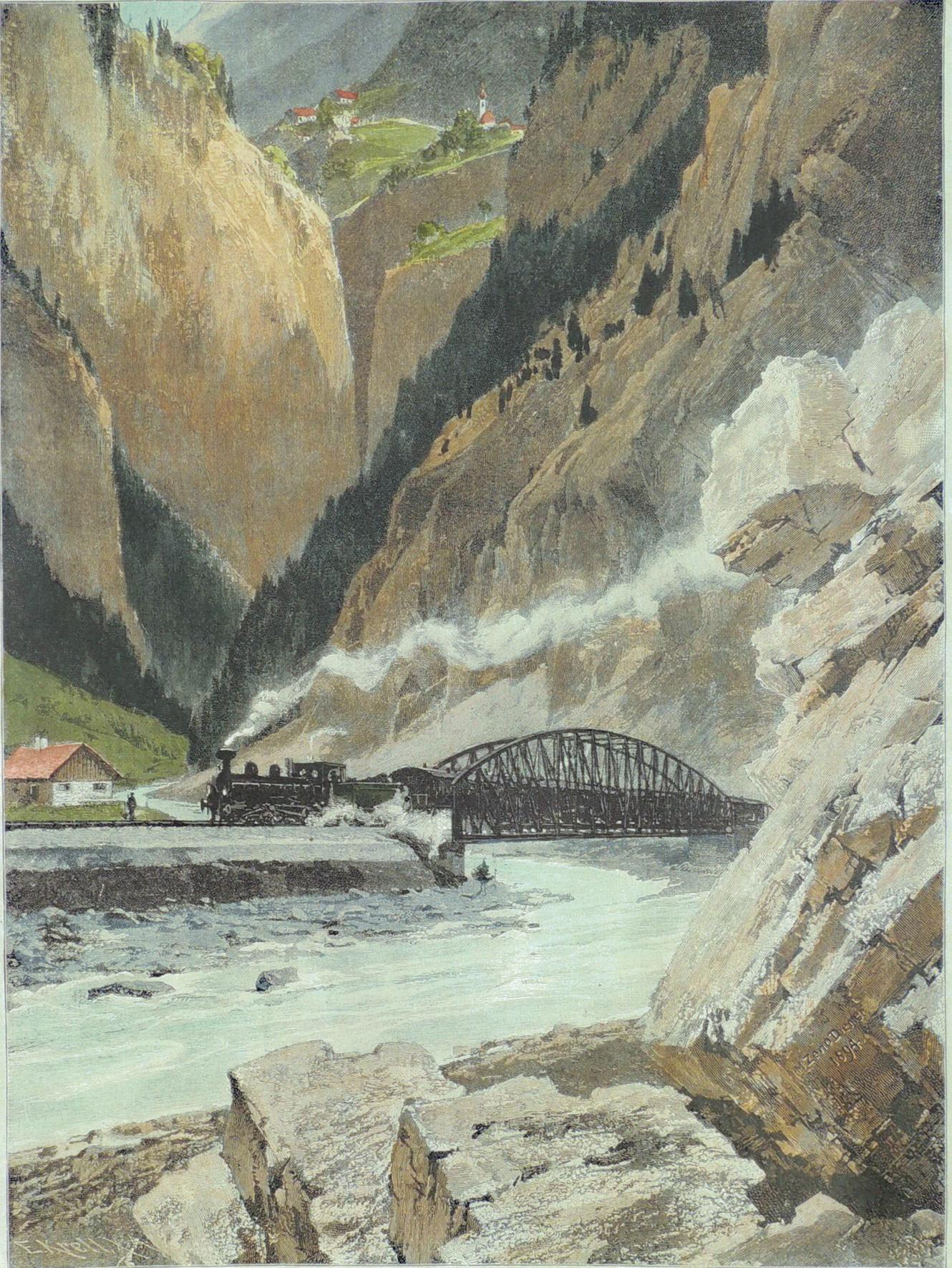
c. 1870

Mulgarn

Textilwerke Ganahl, Feldkirch, Spinnerei (zerstört), Zustand: um 1850; springer.com

In Vorarlberg setzte sich ab 1847 der Industrielle Carl Ganahl massiv für den Bau einer Eisenbahnverbindung von Innsbruck zum Bodensee ein – auch um seine Waren transportieren zu können. Zunächst gelang es ihm 1869 jedoch nur die Bahn zwischen Bregenz und Bludenz beim Handelsministerium durchzusetzen. Erst das Handelsembargo aufgrund des deutsch-französischen Krieges 1870/71 machte dann den Anschluss an das Netz der Monarchie wieder dringlich. Dennoch wurde deren Bau erst am 7. Mai 1880 mit einem Kostenrahmen von 35,6 Millionen Gulden beschlossen.

Eine Bahn durchs Gebirge



Mündung des Fighales in die Janschlucht (Arlbergbahn), Blick auf Dorf Arzl (Tirol). Originalzeichnung von M. Zeno-Diemer. (S. 166.)

Jetzt begannen die technischen Herausforderungen beim Bau der Arlbergbahn. Die richtige Trasse musste gefunden werden, Flüsse überquert und so manche Höchstschwierigkeit, welche dem Hochgebirge geschul-det war, musste überwunden werden.



Wer war Lott?



Ersttagsstempel Wien

Mit der Durchführung des Baues der Arlbergbahn wurden durch den Handelsminister Ing. Julius Lott beauftragt. Dieser hatte bereits beim Bau der Brennerbahn mitgewirkt. Er sollte nun dieses technische Meisterwerk erstellen und vollenden. Die Fertigstellung dieses, seines wohl größten Werkes - der Arlbergbahn - konnte er jedoch nicht mehr erleben; infolge seines großen Arbeitseinsatzes und der dadurch angeschlagenen Gesundheit verstarb er bereits im Mai 1883 an Tuberkulose.

Briefmarkenbogen 2013 zum Gedenken an den Tod von Julius Lott; auf den Allongen sind berühmte Lokomotiven, die die Arlbergbahn befuhren abgebildet.





Eröffnung der Arlbergbahn 1884

mehe Befriedigung, indem die muthigen Pioniere der Civilisation, die Eisenbahntechniker, rastlos thätig sind, um beständig neue Schienenwege zu legen und Hindernisse aus dem Wege zu räumen, die noch vor wenigen Jahrzehnten als unbefieglbar galten. Diese Pfadbereiter sind es, welche dem Naturstaunde die bald milde, bald wilde Pracht der Gebirgswelt erschlossen und ihn auf eisernen Straßen, auf durch Dampf besügelter Wagen

bis in die innersten Klammern des Gebirges, bis hart an den Fuß der gewaltigen Bergriesen schnell und sicher führen, bald durch anmuthige Thalgelände, bald durch schaurliche Schluchten, bald hoch oben in schwindelnder Höhe an den Flanken der Hochalpen entlang, bald wieder an blauen Seen und silberglänzenden Flüssen vorüber.

Ausschnitt aus Neue Illustrirte Zeitung, No. 51, Band 2, 1884: „Die Arlbergbahn“



Die Wichtigkeit des Projektes „Arlbergbahn“ wurde dadurch demonstriert, dass am 20.9.1884 bei der Eröffnungsfahrt Innsbruck-Bludenz Kaiser Franz Josef I. mitfuhr.



Die Ankunft des Festzuges in Langen.

Der Durchschlag des Arlberg-Tunnels.

Nach Skizzen unseres Special-Artisten. (Siehe Seite 155.)

Ausschnitt aus Neue Illustrirte Zeitung, No. 10, Band 1, 1884: „Durchschlag des Arlbergtunnels“

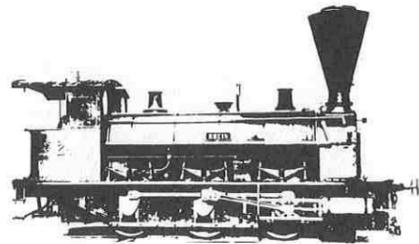
Bereits am 19. November 1883 erfolgte der Durchschlag des Arlbergtunnels



Lokomotiven auf der Arlbergbahn

Für den Betrieb der Arlbergbahn wurde die Idee der Semmeringbahn aufgegriffen und ein Wettbewerb für Lokomotiven ausgeschrieben, an der sich die Wiener Neustädter Lokomotivfabrik, die Lokomotivfabrik Floridsdorf und Krauss in München beteiligten. Die Lokomotiven wurden 1884/85 ausgeliefert. Tatsächlich setzten sich jedoch die Lokomotiven der kkStB-Baureihe 73 durch, an deren Bau alle österreichischen Lokomotivfabriken beteiligt waren. Später folgten vor allem Lokomotiven der Baureihen 170 und 380.

150 Jahre
Eisenbahn in Österreich



Lok der ehemaligen
Vorarlbergerbahn
die "RHEIN" — Baujahr 1871



kkStB 170 – für das Jubiläum „15-Jahre Arlbergbahn“ geschmückt



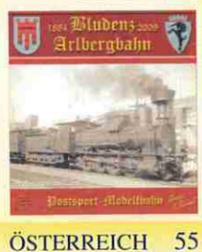
Die nicht philatelistischen Abbildungen der Loks stammen aus dem Katalog Micro-Feinmechanik M.Rauchenecker einem feinmechanischen Betrieb für Präzisions-Eisenbahnmodelle.



kkStB 73



Personalisierte Marke



Personalisierte Marke

kkStB 280 – die Vorgängerin der kkStB 380



Erste elektrifizierte Gebirgslök auf der Arlbergstrecke – das Arlberg-Krokodil

Heute wäre die Arlbergbahn ohne Taurus-Lokomotiven nicht mehr vorstellbar: Fast alle Fernverkehrszüge (Railjets und Intercities), ein Großteil der Güterzüge und sogar einige Regionalexpress- und Regionalzüge werden mit Taurus-Lokomotiven bespannt. Und so – auch durch die Arlbergbahn – verbindet der „Stier“ Vorarlberg mit dem Rest der Welt.



Marke der „Taurus“-Lok

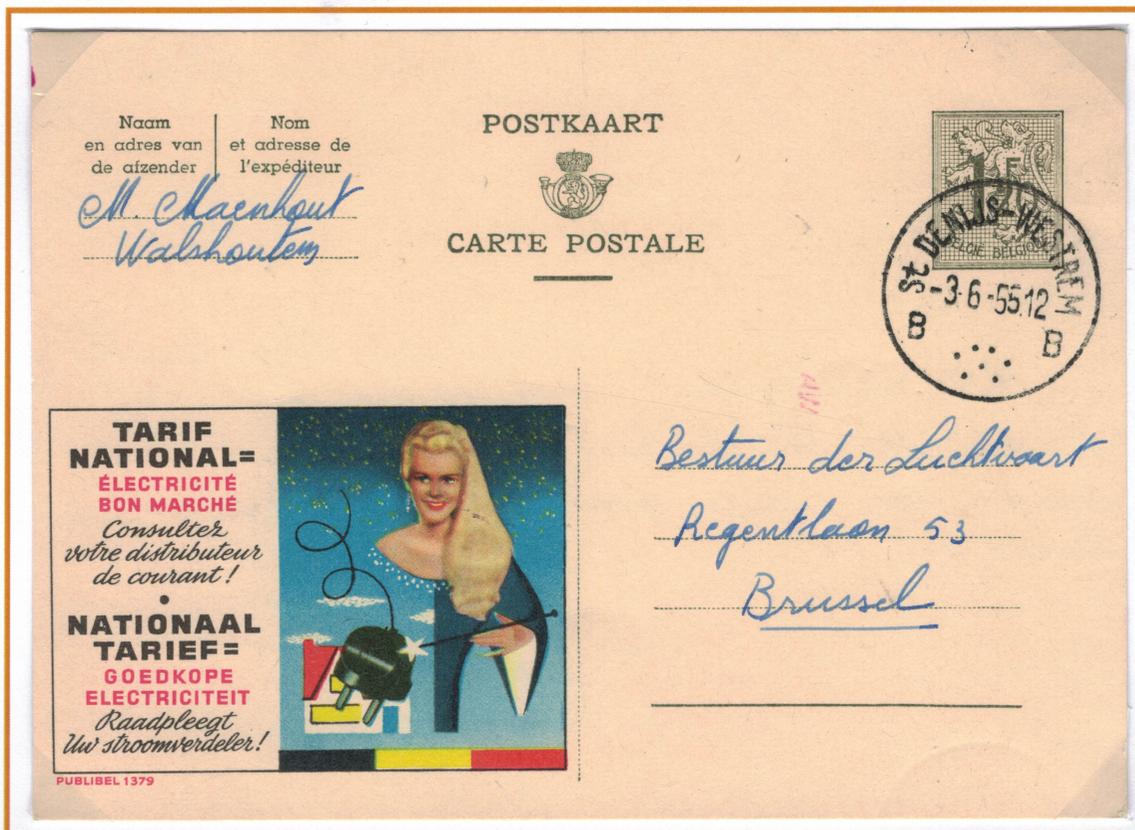


Zusammendruck Liechtenstein 2013: Österreichischer Railjet unterwegs in Liechtenstein

Im Zuge der Elektrifizierung der Arlbergbahn 1925 wurden elektrisch angetriebene Schnellzuglokomotiven benötigt. Die ersten sieben Maschinen wurden von Brown Boveri & Cie (elektrischer Teil) und von der Lokomotivfabrik Floridsdorf (mechanischer Teil) 1923/24 geliefert. Die markante Elektro-Lok wurde im Volksmund wegen ihrer Dreiteilung in „Schnauze“, „Körper“ und „Schwanz“ und der grünen Farbe nur „Krokodil“ genannt. Sie meisterte die steilen Rampen der Arlbergbahn mühelos und zählt zu einer der leistungsstärksten und optisch beeindruckendsten Elektro-Lokomotiven ihrer Zeit. Die letzten ihrer Art wurden 1979 ausgemustert.



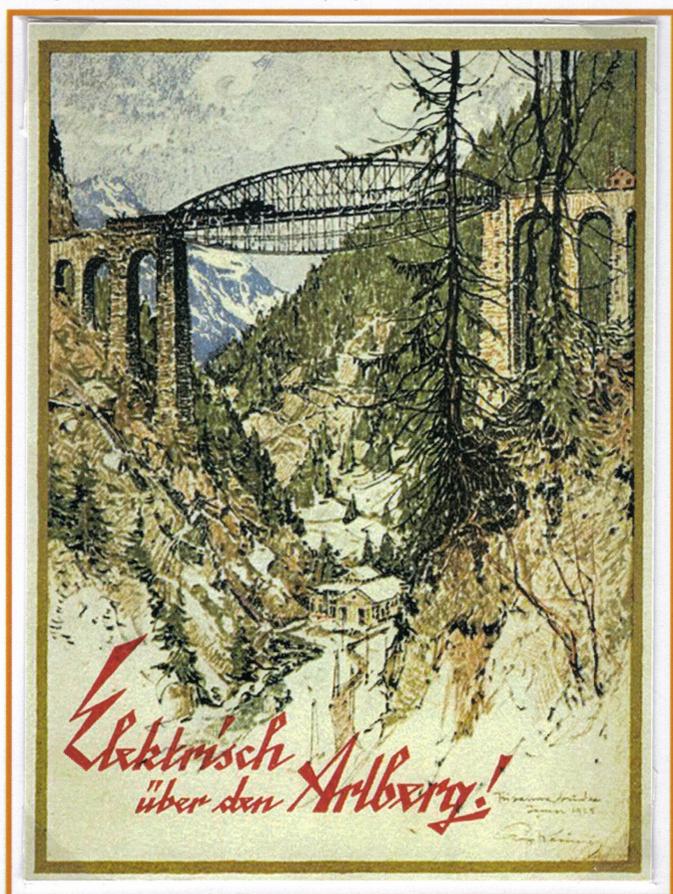
Elektrifizierung



Und wieder war es ein Krieg, der den nächsten Schritt – die Elektrifizierung – der Arlbergbahn wesentlich beschleunigte. Durch den Verlust der großen Kohlegruben nach dem Ersten Weltkrieg, war die Beschaffung von Steinkohle sehr erschwert, was den Bahnbetrieb empfindlich traf. In Anbetracht der steigenden Kohlepreise drängten die k. k. Staatsbahnen auf eine baldige Elektrifizierung der Arlbergbahn, sowie auf einen zügigen Ausbau der Wasserkräfte in Vorarlberg.

Publibel: Belgische Werbekarte (1955) für Energieversorgung und deren Nutzen

Die erforderlichen Mengen an elektrischer Energie sollte durch das neu gebaute Spullerseekraftwerk geliefert werden. Im Jahre 1923 wurde mit den Elektrifizierungsarbeiten auf der Arlbergbahn begonnen. Der elektrische Bahnbetrieb wurde am 14.5.1925 auf der gesamten Strecke aufgenommen.



Werbeplakat aus einem Prospekt (1925)

