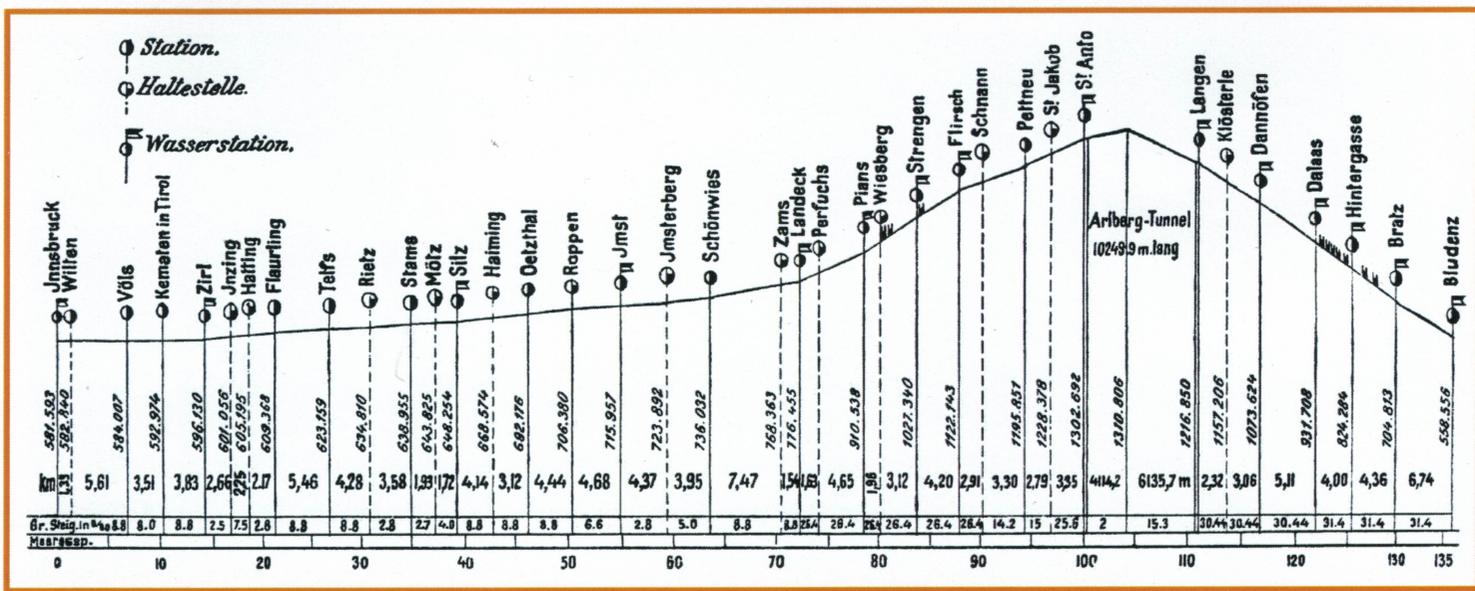




Die Arlbergbahn – gefährlich schön



Faszination der Schönheit: Mit der Arlbergbahn fuhr und fährt man mitten durch wunderbare Gebirgslandschaften der Alpen. Ein kleiner Nervenkitzel ist immer mit dabei, sieht man sich das Höhenprofil der Bahn an: Auf dem Ostteil gibt es Steigungen bis über 30%, da wünscht man sich, dass die Bremsen halten

Inhalt

- 🚂 Anschluss an den Bodensee
- 🚂 Was wird transportiert?
- 🚂 Dampf im Arlbergtunnel
- 🚂 Winter – die gefährliche Jahreszeit
- 🚂 1954 – Muttentobellawine in Dalaas

- 🚂 Nicht nur Schnee
- 🚂 Was tun gegen die Naturgewalten?
- 🚂 Entlaufene Waggons
- 🚂 Zucker für das Volk
- 🚂 Ungebremst ins Tal
- 🚂 Und dennoch schön – Orient-Express



Anschluss an den Bodensee

Der Bau der Arlbergbahn Innsbruck-Bludenz schuf die ersten Voraussetzungen für die österreichische Dampfschiffahrt auf dem Bodensee. Die bereits seit 1872 bestehende Bahnstrecke Lindau-Bludenz wurde im Zuge dieses Eisenbahnbaus von den k. k. österreichischen Staatsbahnen übernommen. An das Staatsbahnnetz sollte nun eine Dampfschiffahrtsanstalt angegliedert werden. Am 15. September 1884 wurde der Beginn der österreichischen Bodenseeschiffahrt in Anwesenheit des Kaisers Franz Joseph I. gefeiert.



Postkarte 1910; gelaufen 1919

Bereits ein Jahr nach den beiden Glatdeckern Austria und Habsburg stellten die K.u.K. österreichischen Staatsbahnen ihren ersten Halbsalondampfer den SD Kaiser Franz Josef I.



*Postkarte gelaufen 1905
- mit Bahnpoststempel
Bregenz - Konstanz 1905
Zugnr. 283*

Mit dem Beginn der Dampfschiffahrt war der Anschluss des vorarlbergerischen Güterverkehrs ins benachbarte Baden und Württemberg gesichert. Durch die Verbindung mit Innsbruck über den Arlberg konnten auch Güter aus der Monarchie direkt in die Schweiz und nach Liechtenstein gelangen, ohne über deutsche Staaten zu müssen.

Was wird transportiert



Von Ost nach West



Von West nach Ost



Täglich fahren heute noch ca. 70 Züge über den Arlberg. Viele Güter wurden seit Beginn des Betriebs transportiert. Von Ost nach West: u.a. Weizen und Porzellan; von West nach Ost die Vorarlberger Export-schlagler Zement und Gewebe/Stickereien.

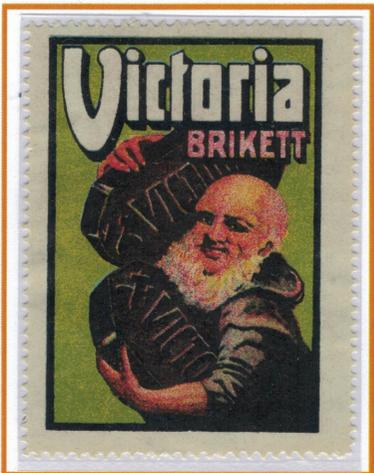


Dampf im Arlbergtunnel



Soviel Dampf muss im Tunnel Schwierigkeiten machen. Foto 1890 <https://structurae.net/>

Der Arlbergtunnel war derart gebaut, dass eine natürliche Belüftung gegeben war. An etwa 80 Tagen im Jahr herrschte Windstille, wodurch sich an exponierten Tagen am Tunnelscheitel eine gefährliche schwefelsäurehaltige Dampfwolke bildete. Das Lokpersonal entging diesem *Pfropfen* dadurch, dass es während der Fahrt am Scheitelpunkt zum untersten Trittbrett der Lokomotive hinabstieg, um mit einem Essig getränkten Tuch vor dem Mund ein bisschen Luft zu bekommen. Die Lokomotivführer erhielten für die Fahrt einen Schutzapparat, der ihnen jederzeit die Einatmung von Sauerstoff ermöglichte. Der schwerste Zwischenfall ereignete sich am 16. Juni 1893, bei dem 74 Oberbauarbeiter durch das Einatmen der Rauchgase ihr Bewusstsein verloren und umgehend aus dem Tunnel gebracht und erstversorgt werden mussten.

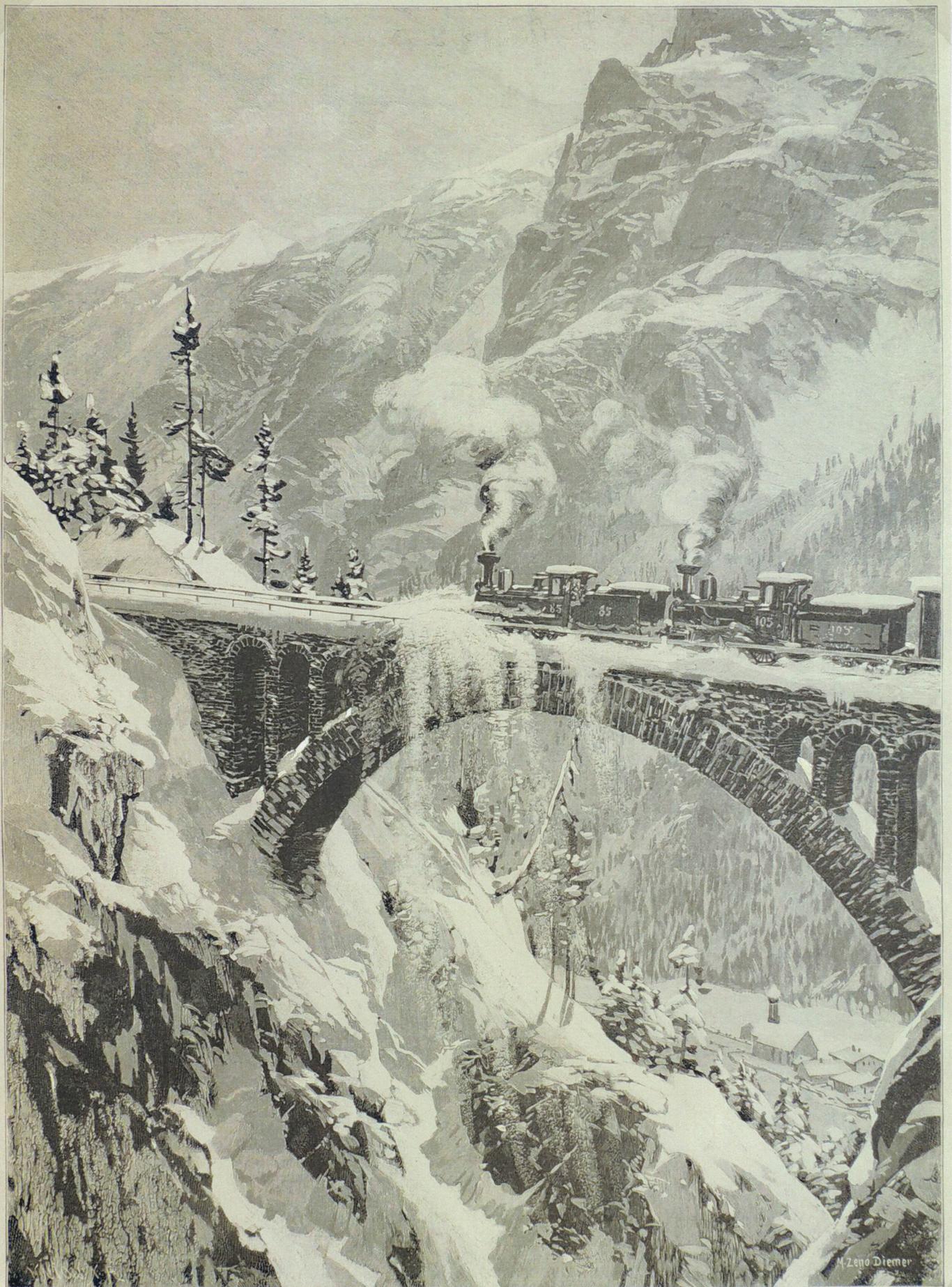


Vignette

Mit welchen Anstrengungen der Dienst auf einer Dampflokomotive verbunden war, belegt auch der Umstand, dass während der rund einstündigen Bergfahrt der Heizer bis zu 2 t Kohle in den Feuerschlund der Lokomotive zu befördern hatte. Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin gab es damals noch nicht.



Winter – die gefährliche Jahreszeit



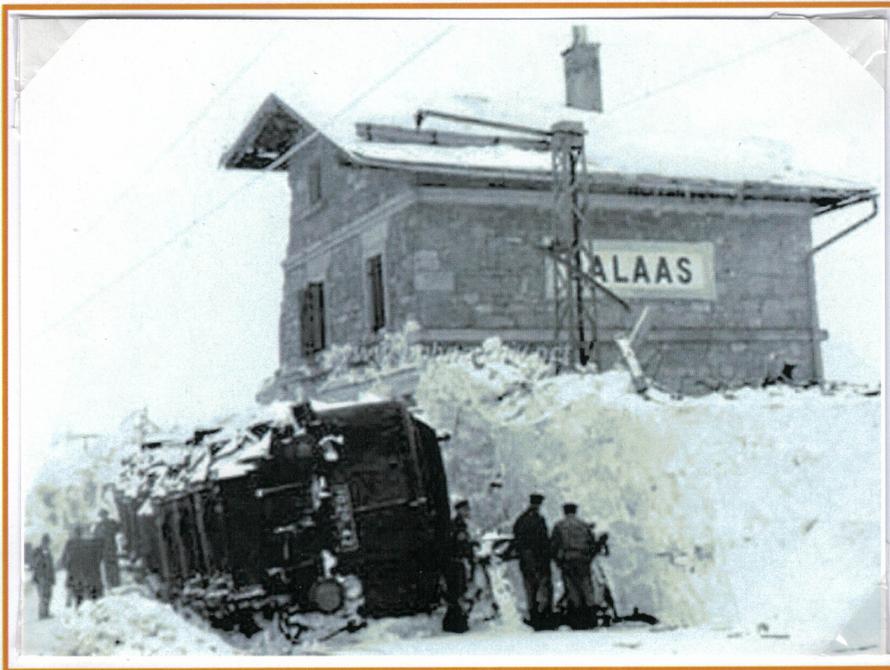
Schneeräumer auf der Axlbergbahn. Originalzeichnung von M. Zeno Diemer. (S. 259)



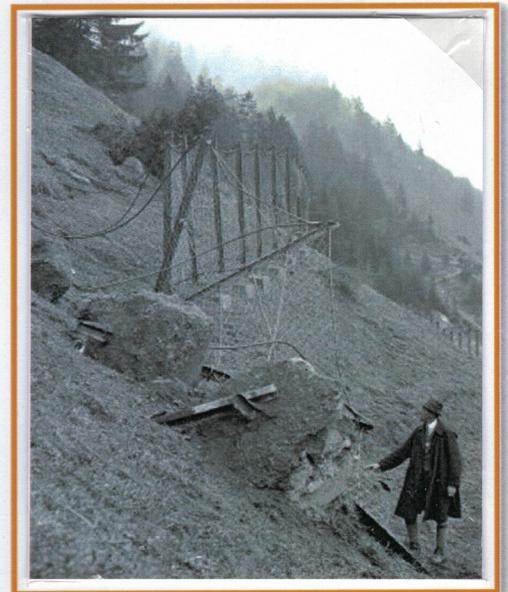
1954 - Muttentobellawine in Dalaas



Brief von 1954: , mit „Lawinenopfer 1954“ Überdruck auf der 2S Landschaftsbildmarke (Schneelandschaft) – 20g gingen an die Lawinenopfer



Die durch die Muttentobellawine umgestürzte E-Lokomotive (volare.at).



W. Purtscher war als Bahnmeister für die Wartung der Schutzbauten verantwortlich. (volare.at)

Der Winter 1953/54 brachte folgenschwere Lawineneignisse in ganz Vorarlberg. Nach vier Tagen mit starken Schneefällen ereigneten sich in der Nacht von 11. auf 12. Jänner 1954 auf der Westrampe der Arlbergbahn zahlreiche Lawinenabgänge (ca. 75), weshalb der Zugverkehr gesperrt wurde. Am 12. Jänner 1954 um 0:26 Uhr traf die Muttentobellawine mit voller Wucht einen Zug, der durch die Sperre im Bahnhof Dalaas festgehalten worden war. Die schwere E-Lokomotive wurde an das Bahnhofsgebäude geschleudert. Die Lawine zerstörte das nicht durch die Lok geschützte Bahnhofsgebäude. Darin wurden 3 Reisende, 5 Bahnbeamte und 3 ihrer Angehörigen getötet. Unter den Toten war auch der Bahnmeister Wilhelm Purtscher. Die im Zug verbliebenen Reisenden kamen mit Verletzungen oder dem Schrecken davon.



Nicht nur Schnee



Ganzjährig ist die Bahnstrecke durch Murabgänge und Steinschlag gefährdet. Das macht die Natur ganz von alleine und braucht keine menschliche Mithilfe.

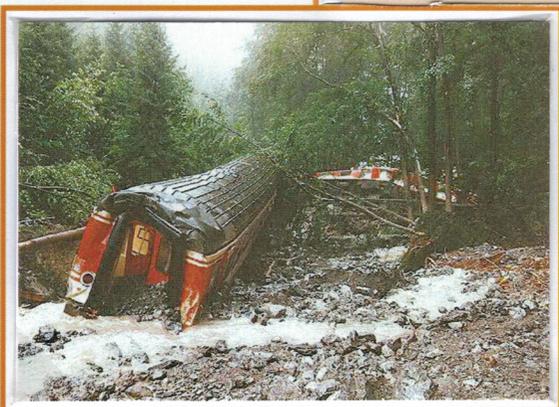
Beseitigung der Schäden eines Murabgangs (volare.at)



1915 Schweizerische Ganzsache (=Marke ist in Karte eingedruckt) nicht nur die Natur löst Steinschlag aus



Zwei der verunfallten Personenwagen im Bachbett des Masonbachs (wikipedia)



Formularbrief aus Braz (1947)

Am 11. August 1995 entgleiste bei Innerbraz der Intercity Wien-Lindau. Unmittelbar vor der Durchfahrt des Zuges löste ein starkes Unwetter eine Mure aus, die die Masonbrücke wegriss. Die vordere Lok und die beiden ersten Personenwagen stürzten ins Bachbett und wurden rund 100 Meter talwärts geschwemmt. Der dritte Wagen blieb quer zum Gleis in Schräglage am Bahndamm stehen. Der vierte Wagen stürzte um und blieb auf der Bahntrasse liegen. Zwei Fahrgäste und der Lokomotivführer kamen beim Unfall ums Leben, fast 100 Reisende wurden verletzt, 17 davon schwer.

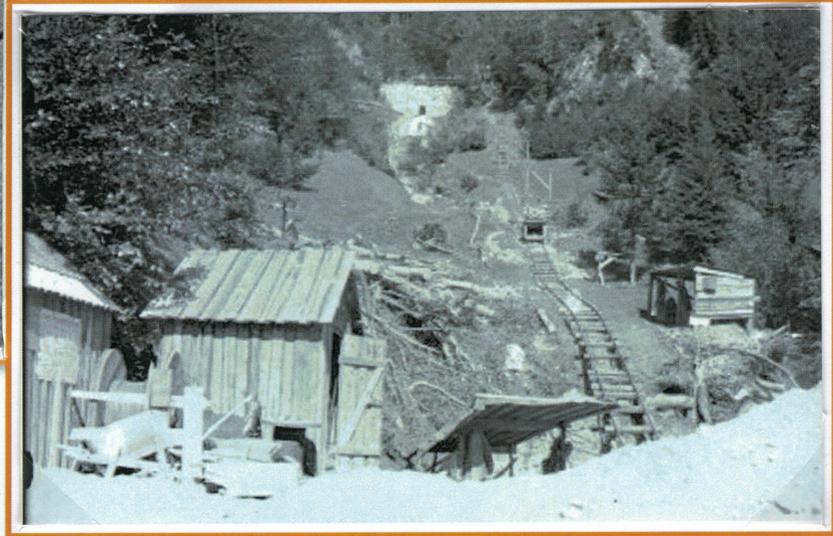


Was tun gegen die Naturgewalten?

Die Herausforderung die Strecke gegen Naturgefahren abzusichern, war schon immer ein Anliegen und ist bis heute bei Weitem nicht abgeschlossen. Baumaßnahmen aller Art sollten dafür sorgen, dass die Unterbrechungen des Bahnverkehrs möglichst verhindert werden.



Im Frühjahr: ein beschädigter Arlbergrechen hoch über dem Verlauf der Arlbergbahn (volare.at)



Der aufwändige Bau einer Schneerückhaltemauer (volare.at)

Die Absicherung der Strecke erfolgte in steilem, hochalpinem Gelände. Im Arlberggebiet wurde eine besondere Art der Verbauung entwickelt, der sogenannte Arlbergrechen. Lange mit Drähten verbundene vier Meter langen Eisenbahnschienen, die in einem Abstand von 3,5m einbetoniert wurden und mindestens 2,5m lotrecht aus dem Boden ragen sollten dabei Schnee wie Geröll fixieren. 1950 standen in Vorarlberg oberhalb der Arlbergbahn 1361 solcher Rechen mit einer Länge von mehr als 20 Kilometern. Auch wurden Schneerückhaltemauern errichtet. Die Erbauer sahen sich damals mit großen bautechnischen Schwierigkeiten konfrontiert, da die dafür erforderlichen Steine über große Distanzen und in steilem Gelände herangeschleppt werden mussten. 1969 waren es immerhin 250 Rückhaltemauern mit einer Länge von insgesamt über sechs Kilometer, die nachhaltigen Schutz für die Arlbergbahn gewährleisten sollten.



Galerien entlang der Arlbergbahn schützen die Gleise vor Schneemassen und Steinschlag.



Entlaufene Waggon

Es gibt aber nicht nur Naturgewalten, die zu den Zugunglücken auf der Arlbergbahn geführt haben., sondern auch technische Mängel, die heute durch den TÜV überprüft werden. Aufgrund der Steigung und des Geländes waren die Folgen von solch technischen Fehlern besonders gravierend. Wie im Jahre 1924.



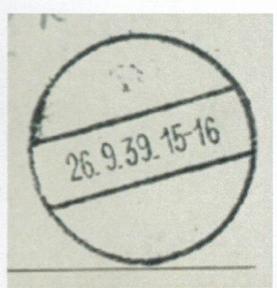
Der Bahnhof Dalaas bildet am 13. Jänner 1924 ein Trümmerfeld ([wikipedia.org](https://de.wikipedia.org/wiki/Entgleisung_der_Arlbergbahn)).

Im Bahnhof Langen war eine Lok entgleist, so dass ein Güterzug vor Langen angehalten werden musste. Beim Anfahren des Zuges rissen 14 Waggon ab. Langsam setzten sie sich talwärts in Bewegung und wurden immer schneller. Die Bremser zogen die Bremsen an, bevor sie absprangen. Im Bahnhof Dalaas wurde eine Weiche auf halb gestellt, damit der Geisterzug dort entgleiste, was auch geschah.

Die Bahnstrecke Langen - Dalaas misst 15 Kilometer und weist eine Höhendifferenz von 184 Metern auf. Die Waggon brauchten für ihre „Höllenfahrt“ sechs bis sieben Minuten. Die rasch zunehmende Geschwindigkeit soll am Ende der Fahrt zwischen 150 und 220 km/h betragen haben.



BERGER & CO.
OLAF KIVERNEN
Oppeln, K...
Telefon 2184



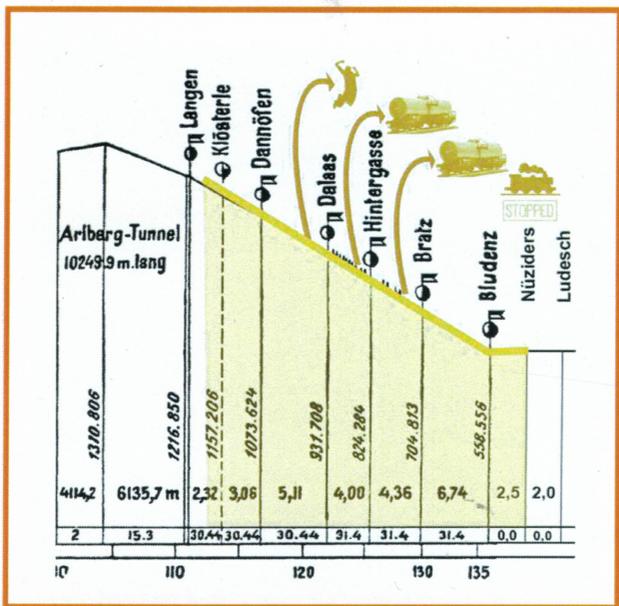
— L...
— P...
— L...
zu langsam - wollen wir uns nicht vor L... zuliegen?

Eine große Angst in diesem steilen Gelände ist die Angst vor einem Bremsversagen. Sowas wie TÜV, gab es damals noch nicht.

Feldpostkarte aus dem Jahre 1939 - keine Ortsangabe möglich, da mit stummem Stempel versehen = Stempel ohne Ortsangabe



Zucker für das Volk



Kurz nach dem Bahnhof Langen bemerkte der Lokführer, dass nur die Lok und die ersten vier Wagen eine Bremswirkung zeigten, und dies zum Abbremsen des gesamten Zuges nicht reichte. In Dalaas erreichte der Zug bereits 100km/h. Die beiden im Zug (auf den hinteren Waggonen) befindlichen Bremser waren bereits abgesprungen. Ab Dalaas kam es dann zu erster Zugtrennungen. Fast alle Wagen entgleisten und stürzten über 100 Meter in die Tiefe.

Die Lok raste mit den beiden Lokführern weiter. Alle Bahnhöfe schalteten die günstigsten Durchfahrtswege für die Höllenfahrt frei. Der Versuch, die Lok in der Geraden mittels Hemmschuh zu bremsen, scheiterte. Erst in der Haltestelle Nüziders blieb die Lok dann rauchend stehen. Im hinteren Führerstand war durch eine umgestürzte Karbid-Lampe ein Brand entstanden. Das Personal - sowohl die Bremser als auch die Lokführer - überstanden die Höllenfahrt unverletzt.

Stempelbild



WIRTSCHAFTLICHE
VEREINIGUNG
ZUCKER



Francotyp: C 40 589

Kennzahl:

Firma: Wirtschaftliche Vereinigung Zucker e.V.

Post: (22c) Bonn 1

Motor

Nr.

Volt

PS

Uebersetzung: Motor

Masch.

Riemen

Geliefert: 30.5.1952

Wertkartenbetrag: DM 500,--

Postschlüssel:

Permutationsnummer: 2588 b

Klischee:

1 auswechselb.

fest

Spezialeinrichtungen:

Merkmale: mit Untergestell

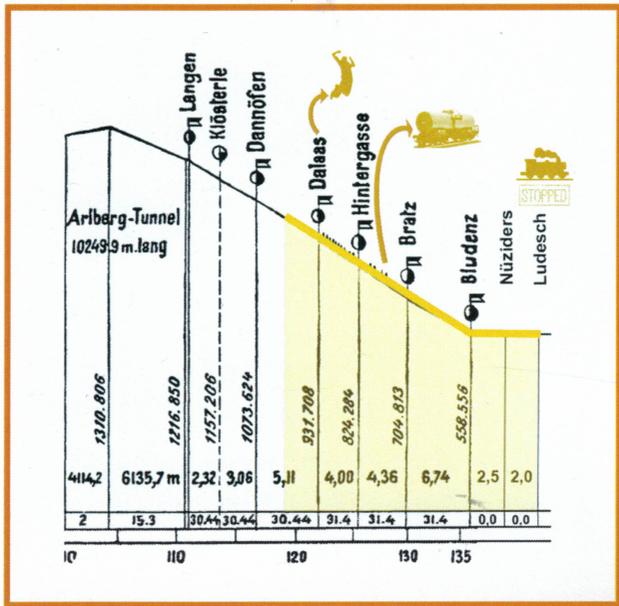
225.760a

Stolzenberg, 3000, 1. 52

Stammkarte für Absenderfreistempel. Die bekannteste Firma für die Herstellung von Werbestempel für die Freimachung eines Briefes ist die Firma Francotyp, die ihrerseits ein Inventar ihrer Kunden inkl. deren verwendeten Stempel mittels „Stammkarte“ angelegt hatte

Die meisten Waggonen waren mit Zucker gefüllt. Die Dalaaser sind zu Dutzenden mit ihren Handkarren hinausgerannt und haben den Zucker eingeladen und nach Dalaas geschleppt, denn Zucker war damals noch eine streng rationierte Seltenheit!

Ungebremst ins Tal

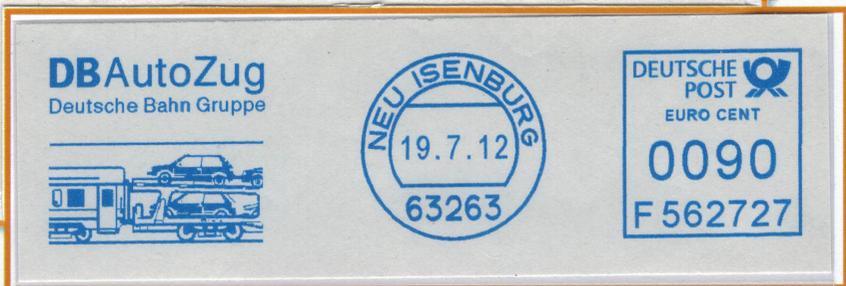


Aufgrund eines Bremsdefektes entgleiste am 21. Februar 1971 ein Güterzug auf der Arlbergbahn kurz nach dem Bahnhof Dalaas/Hintergasse. Die Kesselwagen kippten im Bogen westlich der Schanobelbrücke um und trennten sich von der Lok ab, sieben von ihnen stürzten rund 100 Meter in die Tiefe. Die Lokomotive, die mit bis zu 110 km/h bergab raste, entgleiste nicht und konnte erst rund 15 Kilometer entfernt im Bahnhof Ludesch zum Stillstand gebracht werden. Die Zugbesatzung war bereits im Bahnhof Dalaas abgesprungen, weshalb niemand verletzt wurde.

Der Güterzug bestand aus 10 vierachsigen Kesselwagen der polnischen Eisenbahngesellschaft. Diese waren mit Alkohol (melassiertem Spiritus) beladen, welcher sich nach dem Absturz entzündete.



EINSCHREIBEN



Am 16. Juni 2010 entgleiste zwischen Hintergasse und Braz ein talwärts fahrender Güterzug, mit 16 beladenen Autotransportwagen. Wegen Bremsversagens erreichte der Zug eine Geschwindigkeit von 125 km/h, bevor er entgleiste. Die Lokomotive und 13 Wagen stürzten von der Bahntrasse und kamen zum Teil in unmittelbarer Nähe von Wohnhäusern zu liegen. Der Lokomotivführer wurde schwer verletzt.



Und dennoch schön – Orient-Express

Obwohl die Arlbergbahn hauptsächlich für den Gütertransport gedacht war, wurden schon immer auch Personen befördert. Diese konnten die herrliche Ausblicke in die Österreichische Alpenwelt genießen. Selbst eine Streckenführung des berühmten Orient-Expresses führte über den Arlberg. Der Luxuszug – Arlberg-Orient-Express – startete alle drei Tage in Paris.



Der Arlberg-Orient-Express brachte viele Touristen nach Vorarlberg – und nicht nur ins Kloistertal. Ohne die Arlbergbahn z.B. der Skitourismus in Vorarlberg nur ein Schatten seiner selbst gewesen.

Österreichische Briefmarke in Form einer Skispitze gefertigt aus Material, aus welchem auch Ski hergestellt werden



Vielleicht fuhr ja auch Mickey Mouse schon mit dem Arlberg-Orient-Express? Auf jeden Fall hat sie das Leben im Luxuswagen erlebt, im Speisewagen luxuriös gegessen, war an den Dreharbeiten zu Agathe Christies „Mord im Orient-Express“ beteiligt, und erlebte auch die Unbillen der winterlichen Bahnfahrt über den Arlberg.....

