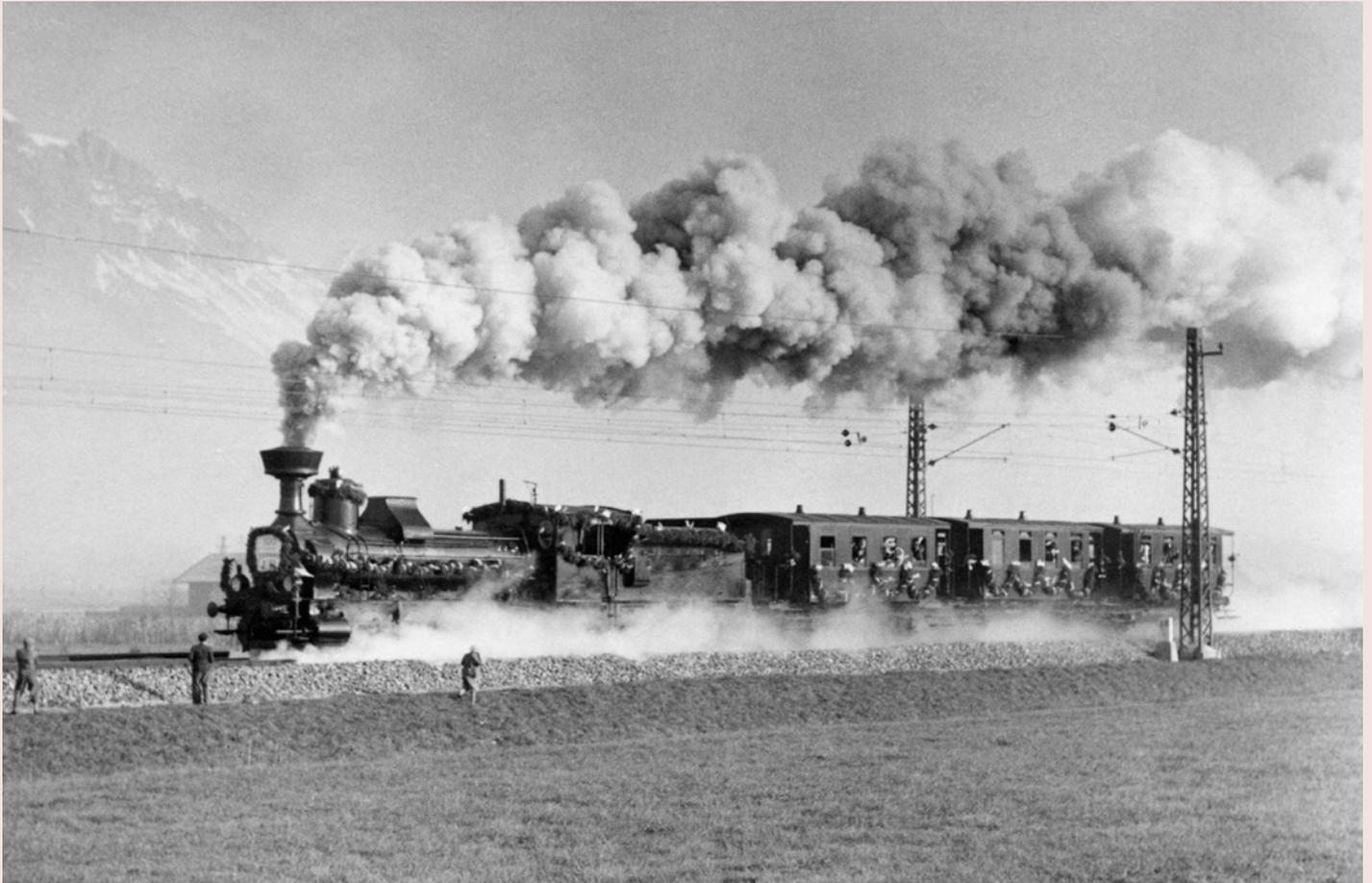


140 Jahre Arlbergbahn



Die 73.33 mit zweiachsigen Flachdachwagen im Inntal anlässlich des Jubiläums „100 Jahre Eisenbahnen in Tirol“ im Jahr 1958. Slg. Lothar Rihosek

Nachdem die Überwindung des Semmerings im Hochgebirge durch die Bahn aufgrund der Päne von Carl Ritter von Ghenga sehr erfolgreich war, gab es bald Bestrebungen für die Erschließung der Alpen mit neuen Strecken. Bereits zehn Jahre nach der Betriebsöffnung der Semmeringbahn wurde mit dem Bau der Brennerbahn Innsbruck – Bozen begonnen.

Schon um 1860 forderte die Vorarlberger Wirtschaft den Bau einer Bahnlinie, die Innsbruck mit Feldkirch verbinden und von dort den Anschluss an das Schweizer Bahnnetz ermöglichen sollte. Besonders der Geschäftsmann Carl Ganahl, der auch Präsident der Vorarlberger Handelskammer war, schlug eine Eisenbahnverbindung zwischen Vorarlberg und Italien vor, wobei die Häfen Triest und Venedig eine bedeutende Rolle spielen sollten. Von dieser erhofften sich hauptsächlich die Gewerbetreibenden auf dem Gebiet der Baumwollverarbeitung einen günstigen Transport der benötigten Rohstoffe. Insbesondere nach Eröffnung der Brennerbahn im Jahr 1867 wurden mehrere Gesetzesentwürfe dem Reichsrat der

k.k. Monarchie vorgelegt, die alle meist wegen der schwierigen Streckenführung abgelehnt wurden. Schließlich legte am 24. Jänner 1880 der Handelsminister Karl Freiherr von Korb-Weidenheim einen neuen Gesetzentwurf für den Bau der Arlbergbahn vor. Dieser beinhaltete eine tiefer gelegene Trasse als der vorhergehende Entwurf und einen doppelgleisigen Haupttunnel von 10.250 m Länge. Das Gesetz wurde dann in dritter Lesung am 13. März 1880 angenommen. Darauf erging am 16. Mai 1880 an das Handelsministerium die kaiserliche Anordnung zum Bau der Arlbergbahn. Handelsminister Freiherr von Korb-Weidenheim beauftragte darauf die k.k. Direktion für Staatseisenbahnbauten mit der Leitung des Baues. Gleichzeitig bestellte er Oberbaurat Julius Lott zum Baudirektor der Direktion. Dieser war schon mit Projektierungsarbeiten für die Brennerbahn betraut worden. Da bisher nur ein allgemeines Konzept für den Bahnbau vorlag, veranlasste Lott die sofortige Inangriffnahme der Detailplanung.



Die Arlbergbahn verläuft zwischen Roppen und Imsterberg in einer Schlucht, wobei sich die Bahntrasse und der Inn auf engstem Raum befinden. Mangels ETCS (Europäisches Zugbeeinflussungssystem) sind dort noch Lokomotiven der Reihe 1144 im Einsatz, wie hier beim Güterzug 55442. Die beiden „Schachbrett“-Loks 1144 117 und 1144 092 führen diesen gemischten Güterzug von Hall in Tirol nach Wolfurt, im Hintergrund befindet sich die Ortschaft Roppen.

Markus Inderst



Die 1180.04 mit einem Erzwagenzug in Schönwies am 4. Mai 1996. Beachtenswert ist das Joch der alten Fahrleitung.
Lothar Rihosek



Die 1180.04 im Bahnhof Schönwies am 4. Mai 1996.

Lothar Rihosek



Am 11. Juli 1989 verlässt die 1110.516 mit einem Güterzug Landeck in Richtung Bludenz.

Manfred Wolf

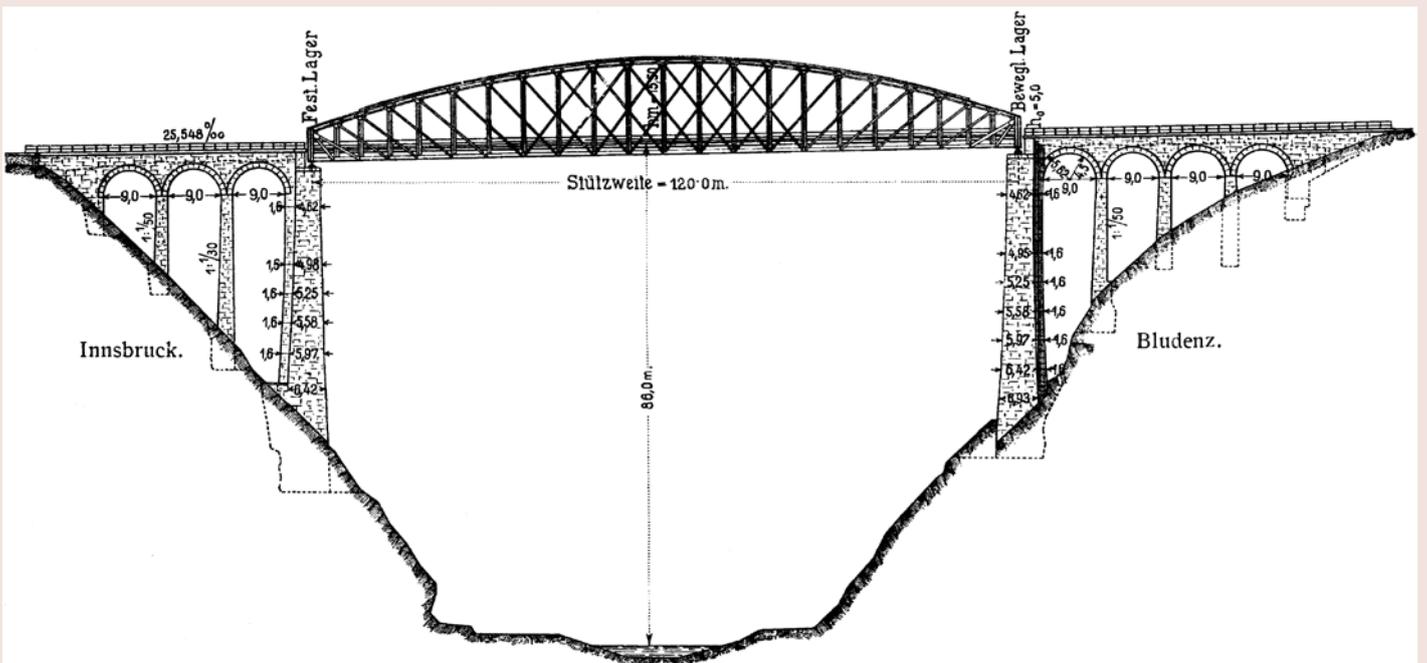


Die Museumslokomotiven ÖBB 52.855, 52.3879 und 52.3517 mit dem Sonderzug zum Jubiläum „100 Jahre Arlbergbahn“ am 23. September 1984 in Landeck.

Ernst Woisetschläger/Slg. Grafenberg



Der siebenteilige ICE 4 der DB AG ist beim ICE 118/119 „Bodensee“ seit Juni 2023 auf der Strecke Innsbruck – Feldkirch – Bregenz – Friedrichshafen – Stuttgart – Köln – Dortmund in Betrieb. Am 25. Juni befindet sich dieser für die Fußball-EM 2024 werbend als Tz 9212 beim markanten Abendmotiv des Schlosses Wiesberg und der Trisannabrücke.
 Markus Inderst



Zeichnung der Trisannabrücke der ersten Ausführung.

Slg. Lothar Rihosek



Die Güterzüge des EVU Grampet Cargo waren auch öfters im Westen Österreichs anzutreffen, vielfach aber mit Spotverkehren, die tagesaktuell Frachtleistungen anbieten. Die 1142.642 bespannte am 11. März 2022 den ersten Teil von leeren Getreidewagen nach Landeck-Zams und befand sich im westlichen Bahnhofsbereich von Braz.

Markus Inderst



Es war der Hoffnungsträger für den Nahverkehr im Bundesland Vorarlberg, die Reihe 4758, gebaut als Talent 3 von Bombardier Transportation. Der Hersteller wurde allerdings im Jahr 2021 von Alstom in Frankreich übernommen. Die ÖBB hatten bereits 2016 einen Rahmenvertrag über 300 Exemplare bestellt. Da sich aber Verzögerungen bei der Zulassung der Fahrzeuge ergaben, wurde die Beschaffung des Talent 3 gestoppt und nach einer Neuausschreibung Desiro Main Line-Garnituren für den Personennahverkehr bei Siemens bestellt. Hier der im Probebetrieb befindliche ET 4758 021 am 12. März 2019 bei der Durchfahrt von Braz.

Markus Inderst

Der Dampfbetrieb

Ähnlich wie seinerzeit für den Semmering wurde auch bei der Arlbergbahn ein Lokomotivwettbewerb ausgeschrieben. Dabei sollten vierfach gekuppelte Berglokomotiven die Leistungsanforderung von 175 t Zuglast auf 26 Promille-Strecken mit 12 km/h erfüllen.

Die kkStB Reihe 79

Die Wiener Lokomotivfabriks-AG in Floridsdorf lieferte daher ab 1884 zwei Lokomotiven der Reihe 79 mit der Achsfolge D 2t (früher Kat. VIII). Bei diesen Lokomotiven befanden sich die Wasser- und Kohlenvorräte in einem besonderen Tender. Das gezogene Deichselgestell der Bauart Demmer-Kamper war zweiachsig ausgeführt.

Die kkStB Reihe 76

Von der Lokfabrik Wiener Neustadt wurden vier Loks der Reihe 76 gebaut (früher Kat. B IV). Diese hatten einen Außenrahmen und Hall'sche Lagerhalskurbeln nach dem Vorbild der auf dem Brenner verwendeten Südbahnlokomotiven der Reihe 34. Diese hatten sich nach einem Bericht des Maschinendienstes der Brennerbahn wenig bewährt, da bei schwerem Bergdienst häufig Brüche im Kurbelblatt und des im Lagerhals steckenden Achsstummels vorkamen.

Die kkStB Reihe 78

Die Lokfabrik Krauss-München lieferte fünf D-Tenderloks der Reihe 78 (früher Kat. VII). Diese hatten den Nachteil, dass sich infolge des großen Wasser- und Kohlenverbrauches das Dienstgewicht bei längeren Bergfahrten verringerte, wodurch öfter Rädergleiten auftrat.



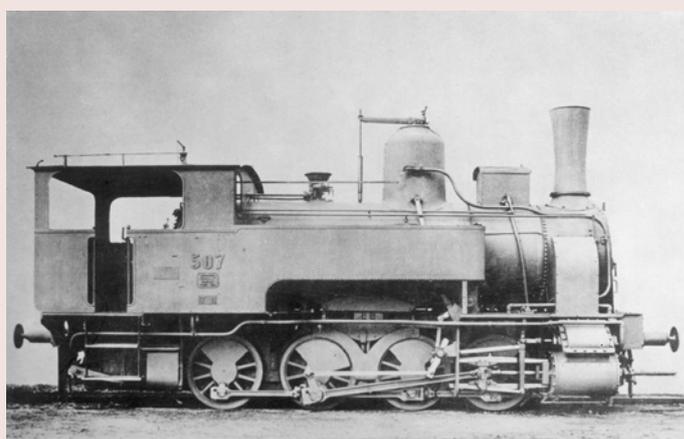
kkStB 79.

Slg. Lothar Rihosek



kkStB 76.01.

Slg. Lothar Rihosek



kkStB 78.

Slg. Lothar Rihosek



Der im Jahr 1941 von Henschel gebaute Klima-Schneepflug besitzt das Fahrgestell der kkStB Reihe 329.
Werkfoto Henschel/Slg. Lothar Rihosek



ÖBB Klima-Schneepflug, gebaut 1942 bei Henschel mit dem Fahrgestell der kkStB 30.104. Dieser war zuletzt als 976 0 200-2 in Amstetten stationiert und befindet sich nun im Eisenbahnmuseum Strasshof. Aufnahme vom 5. Dezember 2023.
Lothar Rihosek