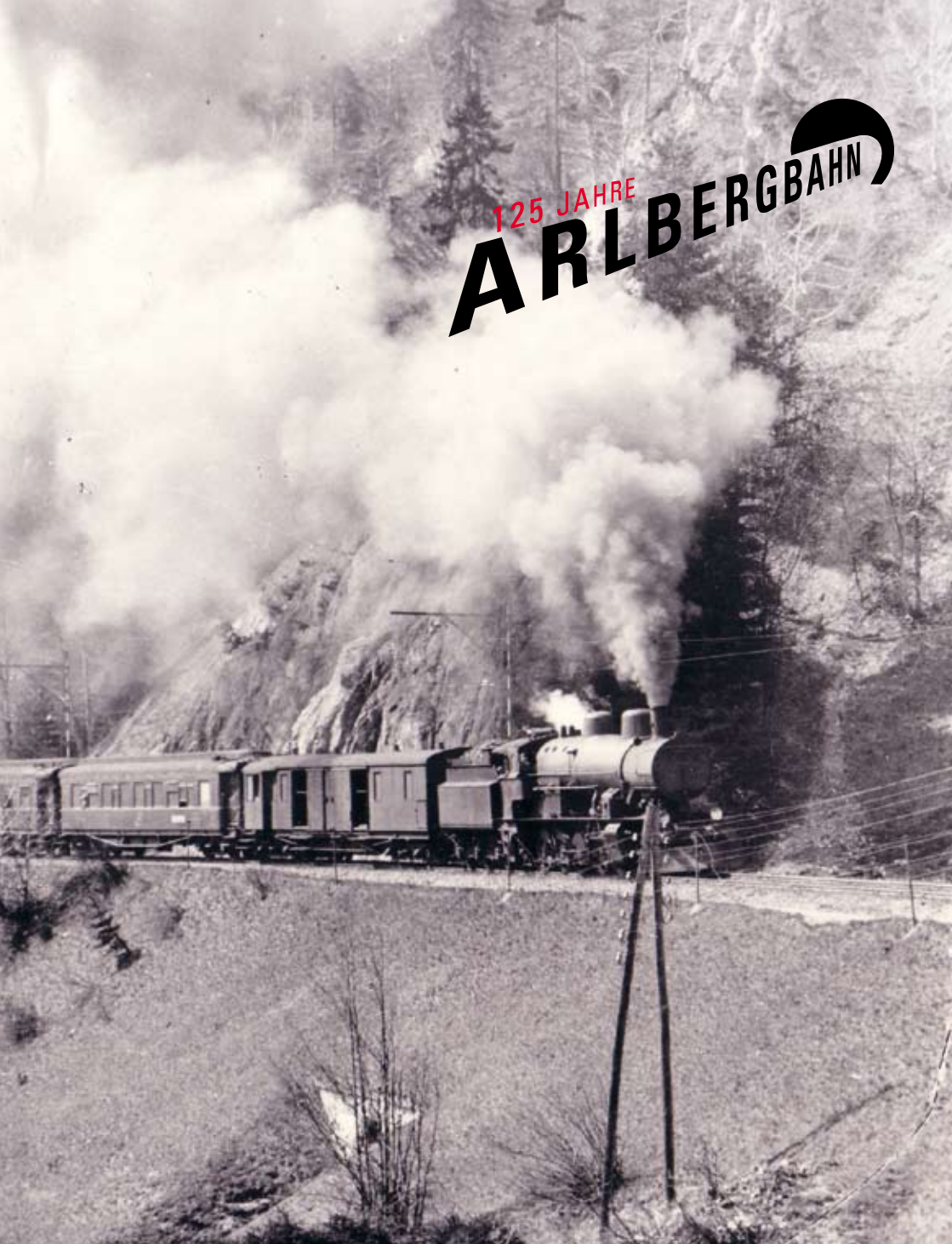


125 JAHRE **ARLBERGBAHN**



MIT UNTERSTÜTZUNG VON BUND, LAND UND EUROPÄISCHER UNION



Ministerium für
Landwirtschaft, Ernährung
und ländliche Räume



Veranstaltung
Ministerium für
Landwirtschaft, Ernährung
und ländliche Räume





125 Jahre Arlbergbahn
Programmheft
Die Arlbergbahn

Vorgeschichte

Die ersten Pläne für den Bau einer Eisenbahn zwischen Tirol und Vorarlberg reichen bis um das Jahr 1840 zurück. Bereits damals bestand großes Interesse an einer Eisenbahnverbindung vom Bodensee bis zur Adria. Insbesondere das britische Königreich 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.

In Vorarlberg setzte sich ab 1847 der Industrielle Carl Ganahl massiv für den Bau einer Eisenbahnverbindung von Innsbruck zum Bodensee ein. Seiner Beharrlichkeit war es zu verdanken, dass sich der Eisenbahnausschuss des Reichsrates wiederholt mit dieser Angelegenheit befasste, wenngleich die Realisierung auf sich warten ließ. 1869 zog das Handelsministerium die Arlbergbahn-Vorlage wieder zurück; immerhin wurde in jenem Jahr aber das Gesetz über den Bau der Vorarlberger Bahn zwischen Bregenz und Bludenz sanktioniert, die zweifellos eine Vorstufe zur Arlbergbahn darstellte.

Der deutsch-französische Krieg 1870/71 und das damit verbundene Handelsembargo hatte der Frage des Baus der Arlbergbahn neue Dringlichkeit gegeben. Der beabsichtigte Bau der Gotthardbahn gab zudem einen Impuls, eingehende Studien über den möglichen Trassenverlauf einer Eisenbahnverbindung von Vorarlberg nach Tirol in Auftrag zu geben. In erster Linie befassten sich diese Entwürfe damit, ob eine Eisenbahnlinie durch das Montafon und das Paznauntal errichtet oder die Verbindung durch das Klostertal über den Arlberg und das Stanzertal gewählt werden sollte. Letztere Variante erwies sich schließlich als die bessere, wobei verschiedene Trassenführungen – und sogar eine Zahnradbahn über den Arlbergpass – in Betracht gezogen wurden.

Heftige Debatten über die Realisierbarkeit und Finanzierbarkeit des Arlbergbahn-Projekts zogen sich noch mehrere Jahre dahin, doch machte 1879 die Handels- und Zollpolitik Deutschlands die Notwendigkeit eines rein österreichischen Schienenweges dringend erforderlich. Nicht zuletzt diese Tatsache ließ den Entschluss reifen, den Bau der Arlbergbahn nun endlich in Angriff zu nehmen, wobei eine Trassenführung mit dem beabsichtigten, mehr als 10.000 Meter langen Scheiteltunnel gewählt wurde. Am 7. Mai 1880 beschloss der Reichsrat das Gesetz zum Bau einer Eisenbahn von Innsbruck nach Bludenz mit einem Kostenrahmen von 35,6 Millionen Gulden.

Der Bau der Arlbergbahn

Mit der Durchführung des Baues der Arlbergbahn wurden durch den Handelsminister die k. k. Staatseisenbahnbauten mit ihrem Baudirektor Julius Lott beauftragt. Die Fertigstellung seines Werkes konnte er jedoch nicht mehr erleben; infolge seines großen Arbeitseinsatzes und der dadurch angeschlagenen Gesundheit verstarb er bereits im Mai 1883.

Zunächst begannen im Juni 1880 die Bohrarbeiten am Haupttunnel. Schon zu Beginn der Bauzeit hatten zahlreiche Arbeiter aus allen Teilen der Monarchie, insbesondere aus dem damaligen „Welschtirol“, den Weg an den Arlberg gefunden, um sich bei den Baustellen zu bewerben. Besonders in Langen am Arlberg und der „Tunnelstadt“ St. Anton herrschte reges Leben. Die sozialen Strukturen der bisher rein landwirtschaftlich geprägten Orte im Klostertal und im Stanzertal wurden durch die vom Bau der Arlbergbahn ausgelösten Migrationsbewegungen entscheidend verändert.

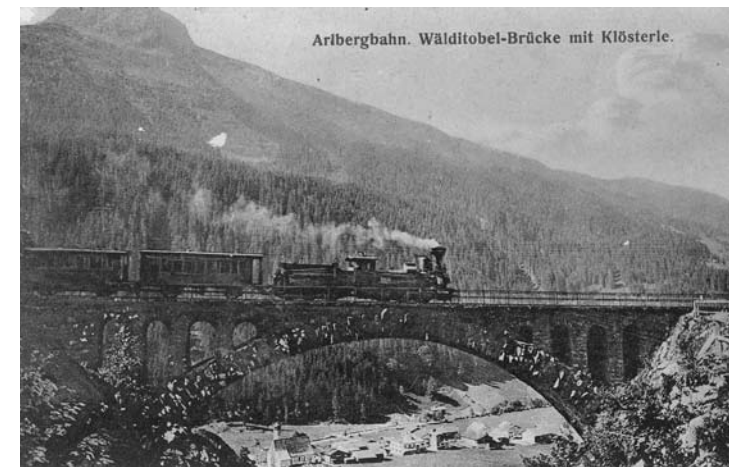
Die Ausführung der Talstrecke zwischen Innsbruck und Landeck wurde 1881 in Angriff genommen. Erst 1882 begann der Bau der Rampenstrecken zwischen Landeck und St. Anton am Arlberg sowie Langen am Arlberg und Bludenz. Die naturräumlichen Voraussetzungen erforderten den Bau zahlreicher Tunneln und Viadukte. Insgesamt wurde versucht, die Trasse der Eisenbahnlinie möglichst dem Gelände anzupassen. Neben dem Arlbergtunnel erforderten auch die Rampenstrecken einen sehr hohen Personaleinsatz, weshalb im Sommer 1883 ein Höchststand von mehr als 14.000 Arbeitern auf der gesamten Strecke erreicht wurde. Die Bauarbeiter waren in allen Orten entlang der Rampenstrecken untergebracht, wobei ein großer Teil in Barackensiedlungen wohnhaft war.

Dass dem Bau der Arlbergbahn ein sehr hoher Stellenwert eingeräumt wurde, beweist die Tatsache, dass 1881 Kaiser Franz Josef persönlich die Baustelle des Arlbergtunnels besuchte, um sich ein Bild vom Fortschritt der Bauarbeiten zu machen.

Der Baufortschritt entlang der Arlbergbahn ging überraschend schnell voran. Die Talstrecke zwischen Innsbruck und Landeck konnte bereits am 30. Juni 1883 dem Verkehr übergeben werden. Der Durchbruch des Richtstollens im Arlbergtunnel erfolgte am 19. November 1883, mehr als ein Jahr vor der geplanten Fertigstellung. Im Laufe des Jahres 1884 wurden die Rampenstrecken fertig gestellt und der Tunnel ausgemauert. Der erste Zug fuhr am 3. September 1884 von Landeck nach Bludenz und am 20. September 1884 unternahm Kaiser Franz Josef die feierliche Eröffnungsfahrt nach Bregenz. Der fahrplanmäßige Bahnbetrieb wurde bereits einen Tag später eröffnet.

Die von ihr erschlossenen Regionen in Vorarlberg und Tirol wurden durch die Arlbergbahn in entscheidender Weise geprägt. Augenscheinlich waren die Veränderungen zunächst vor allem im Landschaftsbild, denn in diesem stellte die Bahnlinie doch einen beträchtlichen Einschnitt dar, was auf frühen Ansichten der Bahnstrecke deutlich zum Ausdruck kommt. Große landwirtschaftliche Flächen wurden für die Anlegung der Rampenstrecken abgelöst.

Bald nach der Eröffnung der Bahnstrecke fanden die ersten Gäste den Weg an den Arlberg. Diese sehr frühe Entwicklung des Fremdenverkehrs prägte die Region entscheidend mit und hatte große Veränderungen der Sozialstruktur zur Folge. Daneben bot die Eisenbahn natürlich auch als Arbeitgeber willkommene Verdienstmöglichkeiten.



Der frühe Betrieb an der Arlbergbahn

Bereits ein Jahr nach der Eröffnung betrug die Anzahl der Fahrgäste 1885 rund 130.000 Personen. In den ersten Betriebsjahren verkehrten durchschnittlich etwa 20 Züge auf der Arlbergstrecke. Zur Abbremsung der Züge standen ausschließlich Handbremsen zur Verfügung, die nach Abgabe von Signalen durch den Lokführer von den Zugbegleitern bedient wurden. 1898 erfolgte die Umstellung auf die heute in Verwendung stehende selbsttätige Druckluftbremse (indirekte Bremse).

Die naturräumlichen Voraussetzungen dies- und jenseits des Arlbergs brachten vielfältige Herausforderungen mit sich. Schon während des Bahnbaues war dies bewusst geworden, wobei während der Bauzeit relativ wenige Lawinen abgegangen waren. Nach der Eröffnung der Arlbergbahn wurde schnell klar, dass zusätzliche Baumaßnahmen und Verbauungen zum Schutz der Bahnstrecke unumgänglich waren. Im Winter 1887/88 waren zahlreiche Lawinen auf die Bahnstrecke abgegangen, weshalb bereits im kommenden Sommer erste Lawinenschutzbauten projektiert wurden. Mangels vergleichbarer Beispiele mussten in weiterer Folge völlig neue Schutzsysteme entwickelt werden. Der gewaltige Bergsturz beim Großtobel in Klösterle 1892 verschüttete die Bahnstrecke auf mehr als 200 Metern Länge. An dieser Stelle musste ein Tunnel errichtet werden. Der 1912 bis 1914 erbaute Wildentobeltunnel diente ebenfalls dem Schutz der Bahnstrecke. Die technischen Systeme wurden im Laufe der Jahre stets verbessert. Der Erhalt dieser baulichen Anlagen oblag der Lehenpartie, welche dem Lehenbaumeister in Dalaas unterstellt war. Manche Bereiche entlang der Strecke machen eine jährliche Felsräumung notwendig. Nichtsdestotrotz lassen sich Unglücke – wie etwa die Lawinenkatastrophe von 1954 oder das Murenunglück von 1995 – niemals gänzlich ausschließen.



Die Elektrifizierung

Die Pläne zur Elektrifizierung der Arlbergbahn reichen bis vor den Ersten Weltkrieg zurück, da der Dampfbetrieb aufgrund des hohen Kohlebedarfs sehr teuer war. Außerdem war die Rauchentwicklung im Arlbergtunnel eine große Belastung für das Bahnpersonal, denn in diesem bildete sich je nach Wetterlage ein gefürchteter Pfropfen. Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs machte die seit 1908 existierenden Planungen zum Bau eines Kraftwerkes beim Spullersee jedoch wieder zunichte.

Bald nach Kriegsende wurden die Pläne der Elektrifizierung der Arlbergstrecke wieder aktuell, da die Kohlevorräte der neuen Republik Österreich sehr begrenzt waren. Schon 1919 wurde mit dem Bau des Kraftwerks Spullersee begonnen, das in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Danöfen (heute Wald am Arlberg) errichtet wurde. Durch die Aufstauung des Spullersees gingen bei der Alpe Spullers wertvolle landwirtschaftliche Flächen verloren, was komplizierte Verhandlungen bezüglich der Grundablösungen mit sich brachte.

Der Bau des Spullerseekraftwerks brachte für das Klostertal einen entscheidenden wirtschaftlichen Aufschwung, da wiederum zahlreiche Arbeiter zu den Baustellen ins Tal kamen. Das benötigte Baumaterial wurde zunächst von Wald zum Spullersee getragen, bis schließlich eine Seilbahn, ein Schrägaufzug und Feldbahnen den Transport übernahmen.

Ab 1923 wurde die Elektrifizierung der Arlbergbahn in Angriff genommen. Während noch in jenem Jahr der elektrische Betrieb entlang der Talstrecke bis nach Landeck aufgenommen wurde, folgte dieser 1924 im Arlbergtunnel, bis schließlich am 14. Mai 1925 die gesamte Strecke der Arlbergbahn elektrisch befahren werden konnte. Ab nun prägten nicht mehr Dampflokomotiven, sondern neue, moosgrüne Elektroloks das Bild der Arlbergbahn. An der Gebirgsstrecke kamen auch immer wieder versuchsweise Lokomotiven zum Einsatz.

Durch die Elektrifizierung der Arlbergbahn konnte der Betrieb maßgeblich effizienter abgewickelt und in weiterer Folge die Zugdichte gesteigert werden. Die fortschreitende Elektrifizierung machte nach dem Zweiten Weltkrieg von 1947 bis 1953 den Bau eines weiteren Kraftwerkes notwendig. Im neuen Alfenzkraftwerk in Braz – einem Kavernenkraftwerk – konnte nun das Wasser des Spullerseekraftwerks in einer weiteren Gefällstufe abgearbeitet werden.



Die Arlbergbahn als moderne West-Ost-Verbindung

Die Modernisierung der Arlbergbahn setzte sich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts fort. Nunmehr prägten neuere, leistungsfähigere Lokomotiven den Verkehr entlang der Bahnlinie. Außerdem entstanden im Personenverkehr neue, internationale Verbindungen wie etwa ab 1958 der „Transalpin“, welcher über Jahrzehnte prägend für die Arlbergstrecke war.

Auch hinsichtlich der Infrastruktur erfolgte eine schrittweise Anpassung an die Bedürfnisse der Zeit. Besonders spektakulär war in dieser Hinsicht 1964 der Austausch des Brückentragwerks beim größten Bauwerk an der Arlbergbahn, der Trisannabrücke, der in einer nur 13stündigen Streckensperre abgewickelt werden konnte.

Das 100jährige Bestandsjubiläum der Arlbergbahn war 1984 Anlass für umfangreiche Jubiläumsfeierlichkeiten. Neue Publikationen beschäftigten sich mit der Geschichte der Bahnstrecke. Mit Projekten wie dem teilweise zweigleisigen Ausbau der Strecke wurde auch der Blick in die Zukunft gewagt.

Seit Mitte der 1990er Jahre zeichnet sich auf der Arlbergbahn ein tief greifender Wandel ab. Neue und leistungsfähigere Triebfahrzeuge wurden entwickelt, was für die Baureihen 1020 und 1110 das Ende bedeutete.

Darüber hinaus wurden gegen Ende der 1990er Jahre zwei große Bauvorhaben beiderseits des Arlbergs in Angriff genommen. Auf der Arlbergbahn-Ostrampe betrifft dies den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Schnann – St. Anton am Arlberg. Im Zuge dieser Baumaßnahme wurde das Bahnhofsgebäude von St. Anton auf der gegenüberliegenden südlichen Talseite neu errichtet und die Trasse aus dem Ortsgebiet in den 1743 Meter langen Wolfsgrubentunnel verlegt. Um für die Ski-Weltmeisterschaften im Jahre 2001 gerüstet zu sein, wurde dieses Bauprojekt innerhalb kürzester Zeit verwirklicht. Auf der Westseite des Arlbergs kam es im Jahre 2003 zur Inbetriebnahme der Umfahrung Langen am Arlberg – Klösterle. Durch die Verlegung der Strecke in den 2411 Meter langen Blisadonatunnel wurden die mit der offenen Trassenführung verbundenen Gefahren durch Lawinenabgänge in den Wintermonaten endgültig beseitigt.

Gegenwärtig widmet sich die ÖBB in zwei Teilprojekten der Adaptierung des Arlbergeisenbahntunnels. Das erste Teilprojekt, welches im März 2008 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, sieht zwischen dem Arlbergstraßen- und dem Arlbergeisenbahntunnel die Realisierung von sechs Flucht- und Rettungswegen in einem Abstand von ca. 1700 Metern vor. Das zweite Teilprojekt befasst sich unter anderem mit dem Einbau einer festen Fahrbahn.

Im Dezember 2008 wurde mit der Eröffnung der Betriebsführungszentrale (BFZ) in Innsbruck ein weiteres wichtiges Vorhaben der ÖBB verwirklicht. Schrittweise soll bis 2017 die Fernsteuerung sämtlicher Bahnhöfe in Tirol und Vorarlberg an die BFZ abgegeben werden. Dadurch können Betriebsabläufe in der Fläche besser koordiniert werden. Dies hat allerdings auch zur Folge, dass viele Berufsbilder bei den ÖBB neu definiert und den veränderten Rahmenbedingungen angepasst werden müssen. Die ÖBB haben sich in den vergangenen zwei Jahrzehnten zu einem gänzlich neuen, modernen Unternehmen entwickelt, das mit der Ausrichtung vergangener Zeiten kaum noch etwas gemeinsam hat.



125 Jahre Arlbergbahn

Anlässlich des 125jährigen Bestandsjubiläums werden an verschiedenen Orten entlang der Arlbergbahn Ausstellungen präsentiert. Begleitende Veranstaltungen vermitteln die Geschichte dieser Bahnstrecke, welche Eisenbahnfreunde bis heute in ihren Bann zieht. In Publikationen, die zu den Jubiläumsveranstaltungen erscheinen, werden Aspekte der Geschichte der Arlbergbahn thematisiert.

Ausstellungen

Ansichten aus der Eisenbahnerstadt Bludenz

Rathaus Bludenz, Werdenbergerstraße 42, 6700 Bludenz

Dauer: 12. Juni bis 3. Oktober 2009

Öffnungszeiten: Montag – Donnerstag, 07.30 - 12.00 Uhr und
14.00 - 16.00 Uhr, Freitag, 07.30 - 12.00 Uhr

In der Ausstellung wird die „Eisenbahnerstadt Bludenz“ in Bildern präsentiert. 1872 bildete Bludenz den Endpunkt der Vorarlberger Bahn. Die Eröffnung der Arlbergbahn 1884 erhöhte die Bedeutung der Stadt als Verkehrsknotenpunkt und war für die wirtschaftliche Entwicklung von Bludenz äußerst wichtig. Die Sozialstruktur im „Städtle“ ist bis heute durch die Lage an der Arlbergbahn geprägt.

Die Bilder stammen aus den Sammlungen von Josef Blaas und Dr. Emmerich Auer.

125 Jahre Arlbergbahn, der neue Weg in den Westen

Schloss Landeck, Schlossweg 2, 6500 Landeck

Dauer: 13. Juni bis 23. August 2009

Öffnungszeiten: Dienstag bis Sonntag, 10.00 bis 17.00 Uhr

Die 125jährige Geschichte der Arlbergbahn und ihre wirtschafts- und sozialhistorische Bedeutung stehen im Mittelpunkt des Interesses der Ausstellung im Schloss Landeck. Die Planungs- und Baugeschichte der Arlberg-Ostrampe wird ebenso vermittelt wie Aspekte der sozialgeschichtlichen Veränderungen, Industrialisierung, Migrations- und Religionsgeschichte im Raum Landeck.

Eisenbahnlandschaft „Alt-Tirol“

Bahnhof Landeck

Dauer: 13. Juni bis 31. Dezember 2009

Die vom Verkehrsarchiv Tirol gestaltete Ausstellung am Bahnhof Landeck präsentiert die Geschichte der Eisenbahnen in Nord-, Süd- und Osttirol, insbesondere der Arlbergbahn, und ihre verkehrsgeografische Bedeutung.

125 Jahre Arlbergbahn 1884-2009

Galerie allerArt in Bludenz

Kurator: Alfred Graf

Beiträge von Beverly Piersol, Gammon, Alfred Graf, Michael Mittermayer, Richard Jochum

Dauer: 14. Juni bis 26. Juli 2009

Öffnungszeiten: Mittwoch, Freitag, Sonn- und Feiertag 15.00 bis 18.00 Uhr;

Donnerstag 16.00 bis 20.00 Uhr

Der Ausstellungsraum der Remise wird zur zentralen Drehscheibe der künstlerischen Interventionen entlang der Arlbergbahnstrecke und verbindet die Aktivitäten von Ost- und Westrampe.

Der Schwerpunkt liegt jedoch auf den Projekten der Vorarlberger Seite.

Skizzen, Dokumente, Fotos, Schriftverkehr, Studien und Arbeiten geben Hinweise darauf, was die Besucher in den Stationen von Braz bis Langen am Arlberg erwarten dürfen. Es entsteht ein Erlebnisfeld in dem Vergangenheit und Gegenwart sich treffen; ähnlich wie in einer Forschungsstation oder in einem Baubüro, wo alle wichtigen Informationen zusammenlaufen.

Die Ausstellung bietet Überlegungen zu:

- Gammons Klanginstallation in einem Frachtwagon, stationiert in den Bahnhöfen Braz, Landeck und Bludenz
- Alfred Grafs Intervention in den Räumen des Bahnhofs Wald am Arlberg
- Michael Mittermayers ‚Arlberg Affaire‘ im Kraftwerk Spullersee
- Richard Jochums ‚Der Kaiser läßt grüßen‘ im Tunnel zwischen Klösterle und Langen.
- Beverly Piersols ‚Walking Projekt‘ von Bludenz nach Langen am Arlberg im Bahnhof Langen

Die Besucher finden aber auch Informationen zu den künstlerischen Aktivitäten an der Bahnstrecke von Landeck bis St. Anton am Arlberg.

Alle Ausstellungen entstanden in Kooperation von Verein allerArt, Museumsverein Klostertal und Bludenz Kultur

Multimediadokumentation „125 Jahre Arlbergbahn“

Gestaltet von Schülern der Hauptschule St. Anton am Arlberg

Arl.rock, Bahnhofstraße 1, 6580 St. Anton am Arlberg

Dauer: 14. Juni bis 19. September 2009

Öffnungszeiten: Täglich, 11.00 bis 23.00 Uhr

Im Arl.rock, dem neuen Sportzentrum unmittelbar neben dem Bahnhof St. Anton am Arlberg, präsentieren Schüler der Hauptschule St. Anton ihre im Rahmen des Projektunterrichtes entstandene Multimediadokumentation zum Jubiläum der Arlbergbahn, die sich insbesondere mit der Geschichte des Arlbertunnels und den Auswirkungen des Bahnbaus auf die Entwicklung von St. Anton am Arlberg beschäftigt.



125 Jahre Arlbergbahn

Klostertal Museum, Wald am Arlberg 11, 6752 Dalaas

Dauer: 16. Juni bis 3. Oktober 2009

Öffnungszeiten: Mittwoch und Sonntag, 14.00 bis 17.00 Uhr

Die Ausstellung im Klostertal Museum dokumentiert die Baugeschichte der Arlbergbahn, wobei besonderes Augenmerk auf die Westrampe zwischen Langen am Arlberg und Bludenz gelegt wird. Neben bedeutenden Aspekten der 125jährigen Geschichte nimmt die Sozialgeschichte breiten Raum ein. Interviews mit ZeitzeugInnen geben Einblick in interessante Themen der Arlbergbahn.

Brunel Award 2008 Vienna

Fotos der Siegerprojekte in den verschiedenen Kategorien

Schloss Landeck, Schlossweg 2, 6500 Landeck

Dauer: 28. August bis 27. September 2009

Öffnungszeiten: Di bis So, 10:00 - 17:00

Galerie Schloss Landeck zeigt im Anschluss an die Ausstellung „125 Jahre Arlbergbahn“ Fotos der Siegerprojekte in den verschiedenen Kategorien des internationalen Wettbewerbs für ausgezeichnete Architektur und Design im Bahnsektor.

Kunst an der Bahn

Zeitgenössische Künstler setzen sich in ihren Interventionen entlang der Arlbergbahn mit unterschiedlichen Facetten des Themas auseinander.

Kunst am Bahnhof Landeck

Christian Moschen - wegelose berglandschaften -

Dauer: 13. Juni bis 31. Dezember 2009

Installationen an der Arlberg-Westrampe

Beverly Piersol: TRACK-ing

Bahnhof Langen am Arlberg

Dauer: 14. Juni bis 27. September 2009

Öffnungszeiten: Täglich 04.30 bis 01.00 Uhr

Beverly Piersol betrachtet den öffentlichen Raum als ihr Arbeitsfeld und hat mit „WALKing the streets“ eine Methode entwickelt, die sie seit 1998 benutzt, um Städte, Landschaften, soziale Strukturen und Räume zu untersuchen und neu zu definieren.

Den „WALKS“ gehen ausführliche Recherchen voraus, sie werden als privat/öffentliche Performance, für die Öffentlichkeit sichtbar und unsichtbar durchgeführt. Eine Videokamera wird dabei zum „Teil“ der Hand Piersols, während sie vordefinierte Grundrisse/Straßen/Wege einer urbanen oder ländlichen Umgebung abschreitet. Das Vorgefundene wird durch Bild und Ton dokumentiert, notiert, registriert. Die zugrunde liegende Struktur bestimmt die Choreographie, der Geh-Rhythmus den Takt und die Zeit und die Kameraposition die Bildsequenzen.

Die Aufnahmen sind mit einer „shot from the hip“ Technik gemacht und nicht mit der gewohnten Auswahl durch einen Sucher. Die „Bilder“ sind dadurch oft nicht deutlich zu erkennen, sondern sind das, was die Kamera in der Bewegung und von einem abgesenkten Blickpunkt aus „sieht“. Es sind Momentaufnahmen aus einer ungewohnten Perspektive.

Räume werden neu definiert, Strukturen hervorgehoben, durch Intellekt und Intuition eine Ordnung aus dem Chaos geschält.

Piersols Dialog mit dem Klostertal ist im Warteraum des Bahnhofs Langen zu sehen. Es sind die Ergebnisse eines „WALKS“ am Gleis von Langen nach Bludenz. Die Videoprojektion im Warteraum reagiert auf Raum und Situation und reflektiert die Bewegungen des Zuges genauso wie den ‚WALK‘ selbst. Durch die großen Fenster wird der Außen- in den Innenbereich integriert.

Richard Jochum: Der Kaiser lässt grüßen

Blisadonatunnel zwischen Langen am Arlberg und Klösterle

Die Installation kann nur vom Zug aus gesehen werden.

Dauer: ab 14. Juni 2009 für ein Jahr

Richard Jochum zeigt ein Kurzvideo mit einer Portraitaufnahme von Kaiser Franz Josef, in dem dieser in die Kamera und dadurch zum Betrachter blickt, in einer Grußgebärde seinen Hut anhebt und freundlich lächelt.

Das Video dauert 2-3 Sekunden. Die Bildfolge wird in eine Serie von 30 digitalen Einzelbildern aufgesplittet, auf transluzide Folie gedruckt und in 30 Leuchtkästen gesetzt. Diese werden im Tunnel so angebracht, dass sie wie ein Daumenkino funktionieren und von den vorbeifahrenden Reisenden durch das Zugfenster gut sichtbar sind.

Die Reisenden werden den Kaiser kurz sehen und die, die den Augenblick verpasst haben, möglicherweise durch Ausrufe, wie „War das nicht eben der Kaiser?“ etc. darauf aufmerksam machen. Im Laufe der Zeit sollte die Szenerie entsprechend bekannt sein, sodass die Reisenden bereits auf den Augenblick des freundlichen Grüßens warten.

Die Arlbergbahn wird mit Kaiser Franz Josef in Verbindung gebracht. Das „offizielle Österreich“ ist bis heute stolz auf seine Geschichte, erinnert sich gerne seiner geschichtlichen Größe, wohl wissend, dass diese der Vergangenheit angehört. Dieses kurze Aufflackern von „Geschichte“ im Video wird zu einem Erlebnis, das einerseits das Jubiläum der Arlbergbahn erinnert und andererseits eine humorvolle künstlerische Intervention darstellt. Das Motto: „Der Kaiser lässt grüßen“.

Das Video wird mit Hilfe von Maskenbildtechnik und einem Performer, sowie entsprechenden Requisiten (Hut, Uniformjacke, Orden) produziert.

Künstlerische Durchführung: Richard Jochum

Maskenbild: Joanne Ottaviano

Kaiser Franz Josef: Lucien Samaha

Informationen unter <http://arlbergbahn.blogspot.com>



Alfred Graf: Die Welt Stück für Stück – Klostertal

Bahnhof Wald am Arlberg

Dauer: 14. Juni bis 27. September 2009

Öffnungszeiten: 14. bis 19. Juni, täglich 10.00 bis 16.00 Uhr

20. Juni bis 27. September, Mittwoch und Sonntag 14.00 bis 17.00 Uhr

Alfred Grafs Intervention stützt sich auf Dokumente der Zeit (Zeitungsnotizen, geologische Skizzen usw.) und dokumentiert die Vielfalt an Farben im Gestein der Strecke Bludenz - Langen am Arlberg.

Sein Sammeln in der Landschaft ist auf die Vielfalt der Farben ausgerichtet, und die Aufbereitung des Gefundenen hat etwas Dokumentarisches. Viele Informationen vom jeweiligen Ort fließen in die Arbeiten ein. An anderer Stelle würde ein anderes Ergebnis entstehen. Die Landschaft bildet sich im Prozess weitgehend selbst ab und behält ihre ganz individuelle Charakteristik – nämlich die Unverwechselbarkeit der Kornzusammensetzung ihrer Sande und Erden. Ihren Fingerabdruck.

Der Künstler verschiebt lediglich den Fokus der Aufmerksamkeit.

Formen und Linien der Objekte sind weitere Verweise auf die Landschaft selbst. Sie folgen Strukturen von Landkarten, Wanderwegen, Höhenschichtenlinien oder entstehen nach Skizzen, die von Flussläufen, Gesteinsformationen und anderem angeregt sind.

Im Warteraum sind die noch vorhandenen Vitrinen und Anschlagtafeln, wo früher die Fahrpläne und andere Kundmachungen hingen, mit mehrteiligen Werken bestückt. Der Raum des Fahrdienstleiters ist mit großformatigen ‚Bildern‘ ausgekleidet und durch Materialobjekte, den historischen Dokumenten, Skizzen und Texten, ergänzt ein Erlebnisfeld geworden, in dem sich Vergangenheit und Gegenwart treffen.

Michael Mittermayer: Arlberg Affaire

Spullerseekraftwerk, Wald am Arlberg

Dauer: 14. Juni bis 26. Juli 2009

Öffnungszeiten: 14. bis 19. Juni, täglich 10.00 bis 16.00 Uhr,

20. Juni bis 26. Juli, Mittwoch und Donnerstag, 14.00 bis 17.00 Uhr

Michael Mittermayer rückt zwei wichtige linienförmige Elemente des Klostertals ins Zentrum seiner Überlegungen: Das sind die die Landschaft prägende Alfenz und die Arlbergbahn, welche seit ihrem Bau soziale, kulturelle und landschaftliche Veränderungen im Tal hervorgerufen hat. Er entwickelt daraus eine Art Landkarte in mehreren Schichten, bestehend aus einer subjektiven Auswahl von Flurnamen, Bauwerken und geschichtlichen Ereignissen.

Dabei greift er das Thema der Arbeitsmigration im Zuge der Bautätigkeit der Arlbergbahn im Bereich der Westrampe auf und dokumentiert dies mit ausgewählten Beispielen.

Ergänzt wird diese Notation durch Sonderbarkeiten, die der Künstler auf seinen zahlreichen Wanderungen im Tal entdeckt hatte. Seine Beobachtungen hält er mittels Fotografien, Zeichnungen, Skizzen, Landkarten und Texten fest.

Gammon: Der wohltemperierte Tunnel

Klanginstallation im Güterwagon

Eröffnung 14. Juni 2009 14.00 bis 17.00 Uhr, Bahnhof Braz

Standorte:

Bahnhof Braz 15. Juni bis 19. Juni 2009

Öffnungszeiten: tägl. 16.00 bis 20.00 Uhr

Bahnhof Bludenz 24. Juni bis 24. Juli 2009

Bahnhof Landeck 29. Juli bis 14. August 2009

Bahnhof Bludenz 09. September bis 27. September 2009

Öffnungszeiten: Mi, Do, Fr: 18.00 bis 20.00 Uhr

Live-Performance im Güterwagon am 25. September 2009, Bahnhof Bludenz

Die Klanginstallation nimmt Bezug auf die architektonische und akustische Einzigartigkeit des Arlbergtunnels und thematisiert die Wahrnehmung im Raum.

Im dunklen Innenraum des Güterwagons können die BesucherInnen nur Konturen und Formen erkennen. Sie betreten einen Raum in dem weitgehend auf visuelle Reize verzichtet wird und das Hören und Spüren in den Mittelpunkt gestellt werden.

Im Ruhezustand definiert die Klanginstallation den fiktiven Raum. Erst durch die BesucherInnen wird dieser Raum belebt und die Möglichkeit einer Interaktion entsteht. Die Bewegungen der BesucherInnen beeinflussen den Klangraum. Der Klangraum variiert und wird wiederum durch das Bewegen im Raum erfahrbar.

Videokameras beobachten die Bewegungen und die entstehenden Veränderungen im Raum werden mit einer dafür konzipierten und programmierten Applikation analysiert, ausgewertet und mit dem Klangmaterial verknüpft.

Die Verschmelzung des Klangmaterials mit den Bewegungen der BesucherInnen verändert den Klangraum und die Wahrnehmung. Das eigentliche Kunstwerk entsteht im Moment.

... gegenwärtig und flüchtig ...



Materialbeschreibung: „Der wohltemperierte Tunnel“

GABS 1811 Güterwagon (21,95 m x 2,7 m, 28 t)

10 Kanal Raumklang Verfahren Ambisonics,

4 Videokameras, Max/MSP/Jitter

Klangmaterial: Gammon und Katharina Klement

www.gammon.at

Jubiläumsveranstaltungen

13. Juni 2009

Landeck

9.00 bis 16.00 Uhr Tag der Offenen Tür am Bahnhof

11.00 Uhr Festakt mit der Bundesbahn Musikkapelle Innsbruck und

Fahrzeugschau

Führungen und Lokfahrten

St. Anton am Arlberg

11.00 bis 23.00 Uhr Tag der offenen Tür im arl.rock (neben dem Bahnhof)

mit kostenloser Benützung der Sportmöglichkeiten

19.00 Uhr Eröffnung der von Peppi Spiss kuratierten Ausstellung des Vereins

für ein kreatives St. Anton, die am 14. Juni besichtigt werden kann.

Live-Musik am Bahnhof mit der „Schlagzeug Combo“

Bludenz

10.00 Uhr bis 16.00 Uhr Tag der Offenen Tür am Bahnhof

11.30 Uhr Festakt mit der Eisenbahnermusik Bludenz (Bewirtung mit Festzelt)

und Fahrzeugschau sowie Triebfahrzeugweihe, Führungen und Lokfahrten

Präsentation des Vereins „Historische Elektrolokomotiven Bludenz“

Zwischen Landeck, St. Anton und Bludenz verkehren am 13. Juni 2009

Nostalgiezüge und der neue Railjet

14. Juni 2009

St. Anton am Arlberg

10.00 bis 15.00 Uhr Bahnhofvorplatzfest, Konzert der Musikkapelle Pettneu

und Radio Tirol Frühschoppen

Besichtigungsmöglichkeiten der neuen Rettungstollen zwischen Eisenbahn-

und Straßentunnel

19. Juni 2009

Braz

19.00 Uhr Festakt „125 Jahre Arlbergbahn“ im Rahmen der Klostertalwoche 2009

Filmpremiere „125 Jahre Arlbergbahn“ von Hanno Thurnher

Galakonzert der Eisenbahnermusik Bludenz

Größtes Eisenbahntreffen Österreichs

Weltrekordversuch: Größte Eisenbahnermusik

Fahrplan

Samstag, 13.06.2009

Railjet vmax 120 Km/h

Landeck/Zams - St.Anton a.A. - Langen a.A. - Bludenz

Landeck	10.00	13.35
St.Anton a.A.	10.30	14.11
Langen a.A.	10.44	14.21
Bludenz	11.12	14.47

Bludenz - Langen a.A. - St.Anton a.A. - Landeck/Zams

Bludenz	11.45	15.00
Langen a.A.	12.16	15.27
St.Anton a.A.	12.26	15.50
Landeck	12.55	16.17

Nostalgiezug vmax 80 Km/h

Bludenz - Langen a.A. - St.Anton a.A. - Landeck/Zams

Bludenz	10.00	13.38
Dalaas	10.22	13.58
Langen a.A.	10.41	14.21
St.Anton a.A.	10.53	14.33
Landeck	11.19	15.03

Landeck/Zams - St.Anton a.A. - Langen a.A. - Bludenz

Landeck	11.40	15.35
St.Anton a.A.	12.26	16.23
Langen A.A.	12.38	16.35
Dalaas	12.50	16.47
Bludenz	13.05	17.02

Sonntag, 14.06.2009

Shuttlezug

Landeck/Zams - St.Anton a.A.

Landeck	10.10
St.Anton a.A.	10.36

St.Anton a.A. - Landeck/Zams

St.Anton a.A.	15.15
Landeck	15.39

Nostalgiezug

Bludenz - Langen a.A. - St.Anton a.A. V80

Bludenz	10.00
Langen a.A.	10.40
St.Anton a.A.	10.50

St.Anton a.A. - Langen a.A. - Bludenz V80

St.Anton a.A.	15.20
Langen a.A.	15.32
Bludenz	16.04

Kalender

12. Juni 2009

Bludenz

16.00 Uhr Eröffnung der Ausstellung „Ansichten aus der Eisenbahnerstadt Bludenz“ im Rathaus Bludenz

Landeck

19.00 Uhr Eröffnung der Ausstellung „125 Jahre Arlbergbahn, der neue Weg in den Westen“ im Schlossmuseum Landeck und Buchpräsentation

13. Juni 2009

Landeck

9.00 bis 16.00 Uhr Tag der Offenen Tür am Bahnhof

11.00 Uhr Festakt mit der Bundesbahn Musikkapelle Innsbruck

St. Anton am Arlberg

11.00 bis 23.00 Uhr Tag der offenen Tür im arl.rock (neben dem Bahnhof)

19.00 Uhr Ausstellungseröffnung

Bludenz

10.00 Uhr bis 16.00 Uhr Tag der Offenen Tür am Bahnhof

11.30 Uhr Festakt mit der Eisenbahnermusik Bludenz

Nostalgiefahrten und Railjet

14. Juni 2009

St. Anton am Arlberg

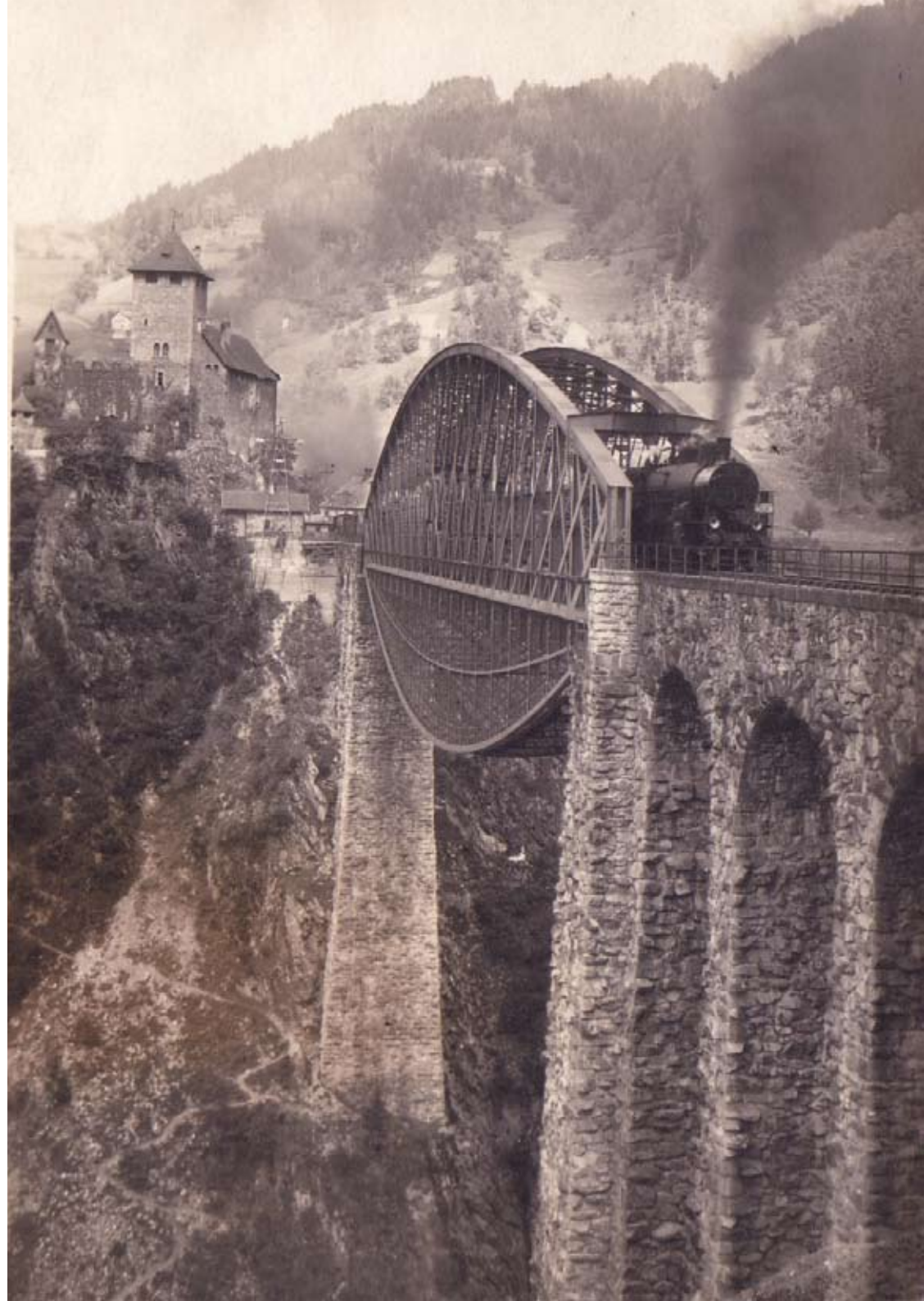
10.00 bis 15.00 Uhr Bahnhofsvorplatzfest und Radio Tirol Frühschoppen

Braz, Wald am Arlberg, Langen am Arlberg

14.00 bis 17.00 Uhr Gammon, Alfred Graf, Michael Mittermayer und Beverly Piersol präsentieren ihre künstlerischen Interventionen an der Arlberg-Westrampe.

Bludenz

18.00 Uhr Eröffnung der Ausstellung „125 Jahre Arlbergbahn 1884-2009“ in der Galerie allerArt.



16. Juni 2009

Wald am Arlberg

20.00 Uhr Eröffnung der Ausstellung „125 Jahre Arlbergbahn“ im Klostertal Museum

19. Juni 2009

Braz

19.00 Uhr Festakt „125 Jahre Arlbergbahn“

im Rahmen der Klostertalwoche 2009

Filmpremiere „125 Jahre Arlbergbahn“ von Hanno Thurnher

Galakonzert der Eisenbahnermusik Bludenz und anschließend

Sepp Mattlschweigers Quintett Juchee

25. September 2009

Bludenz

20.00 Uhr Live-Performance mit Gammon und Gästen beim

Bahnhof Bludenz



Projektpartner

Bezirksmuseumsverein Landeck
Schlossweg 2
6500 Landeck
www.schlosslandeck.at

Museum St. Anton am Arlberg
Rudi-Matt-Weg 10
6580 St. Anton
www.stantonamarlberg.com

Bludenz Kultur GmbH
Werdenbergerstraße 42
6700 Bludenz
www.remise-bludenz.at

Verein allerArt
Postfach 120
6700 Bludenz

ÖBB Holding AG
Claudiastraße 2
6020 Innsbruck
www.oebb.at

Verkehrsarchiv Tirol
c/o Günther Denoth
Pradler Straße 38
6020 Innsbruck
www.verkehrsarchiv-tirol.org

arlbergbahn.at
Michael Laublättner
6700 Bludenz
www.arlbergbahn.at

Regio Klostertal
Bahnhofstraße 140
6752 Dalaas
www.klostertal.org

Musikverein Braz
6751 Braz
www.klostertalwoche.at

Kulturreferat der Stadt Landeck
Innstraße 23
6500 Landeck
www.landeck.tirol.gv.at

Bludenz Stadt-Marketing GmbH
Werdenbergerstraße 42
6700 Bludenz
Tel 05552/62170
www.bludenz.at

Verein „Historische Elektrolokomotiven Bludenz“
Jehlystraße 11
6706 Bürs



REMISE BLUDENZ
AM MATTFELDENPLATZ
BLUDENZ KULTUR



Verkehrsarchiv Tirol

arlbergbahn.at
bahn.technik.geschichte



Historische Elektrolokomotiven
BLUDENZ

Publikationen

125 Jahre Arlbergbahn, 128 Seiten, 200 Schwarz-Weiß-Abbildungen.
Herausgegeben von Günter Denoth und Christof Thöny. Sutton Verlag. Erfurt 2009,
ISBN-10: 386680444X
ISBN-13: 978-3-866804-44-9
Preis 18,90 Euro

Arlbergbahn Lesebuch. Herausgegeben von Christof Thöny. Unartproduktion.
Dornbirn 2009. 192 Seiten, 12 Fotografien, 11 Kapitel mit 102 Beiträgen von 78 AutorInnen.
www.unartproduktion.at
ISBN 978-3-901325-58-8
Preis 19,80 Euro

DVD „125 Jahre Arlbergbahn“. Hanno Thurnher Filmproduktion. 54 Minuten
Preis 29,90 Euro

Historische Postkarte „Trisannabrücke“. Erhältlich bei den Veranstaltungen und
Ausstellungen. Herausgegeben vom Verkehrsarchiv Tirol

Impressum

Herausgeber

Museumsverein
KLOSTERTAL

Wald am Arlberg 60a
A-6752 Dalaas

Für den Inhalt verantwortlich: Christof Thöny
Kontakt
+43-(0)664/4911474
info@arlbergbahn.com
www.arlbergbahn.com

Abbildungen
Andreas Gaßner, Sammlung Museumsverein Klostertal, Sammlung Günther Denoth
(Verkehrsarchiv Tirol), Sammlung Lothar Beer, Sammlung Dr. Helmut Petrovitsch
(Verkehrsarchiv Tirol), Michael Laublättner

Gestaltung
Luger Grafik, Bregenz

Mit freundlicher Unterstützung



**Raiffeisenbank
Bludenz**



**Wenn's um Kulturförderung geht,
ist nur eine Bank meine Bank.**

Damit Visionen Wirklichkeit werden, ermöglicht Raiffeisen viele Kulturveranstaltungen durch seine regionalen und lokalen Förderungen. Denn Realisierung und Erfolg von Kulturinitiativen hängen nicht nur von Ideen, sondern auch von finanziellen Mitteln ab. Gemeinsam ist man einfach stärker.
www.raibabludenz.at

Holz ist unser Werkstoff und
die Basis für Ihre Wünsche.

Wir zeigen Ihnen die Möglichkeiten, Ihren
Lebensbereich nach Wunsch und Maß zu
gestalten. Vom Fenster bis zur Innenausstat-
tung. Ausführliche Beratung und persönliche
Betreuung sind dabei selbstverständlich.



ENGSTLER

FENSTER

INNENAUSSTATTUNG

ALTBAUSANIERUNG

HOLZ AUS DEM KLOSTERTAL

Leben.

TISCHLEREI KLAUS ENGSTLER . 6752 Dalaas 102
Tel. 055 85/72 19 . www.tischlerei-engstler.at

