

Zur 125-Jahrfeier der Arlbergbahn

Im Jahre 1880 wurde Oberbaurat Julius Lott zur Durchführung der Baumaßnahmen für die Arlbergbahn, die mit 136 km Länge Innsbruck mit Bludenz verbindet, beauftragt. Gleichzeitig mit dem Bahnbau wurde auch mit den Bohrarbeiten am zweigleisigen Haupttunnel - mit einer Länge von 10 250 m - zwischen St. Anton und Langen begonnen. In der Dokumentation „Die österreichischen Alpenbahnen“ wird die Bahnführung in unserer Region beschrieben: „Von Ötztal nach Roppen gelangt die Trace durch einen 800 m langen und 10 m tiefen Einschnitt, sowie durch Übersetzung der Ötztaler Ache mittels einer 80 m weiten und 18 m hohen Brücke. Zwischen Roppen und der folgenden Station Imst verengt sich das Thal und fließt der Inn zwischen steilen, 30 m hohen Felswänden hin. Hier waren die bedeutendsten Bauschwierigkeiten der Thalstrecke zu überwinden und musste die Bahn durch eine lange Felsengalerie, die zu ihren bedeutendsten Kunstbauten gehört, geführt werden.“

Aus allen Teilen der Monarchie, besonders aus dem Trentino kamen viele Arbeiter, um beim Bahnbau ihr Brot zu verdienen. Noch heute findet man besonders im Raum Landeck viele italienische Schreibnamen, die aus dieser Zeit stammen (Codemo, Valentini,..) Man kann annehmen, dass auch aus Roppen Arbeiter im Einsatz waren. Jedenfalls ist aus einer Dokumentation der Gemeinde St. Anton über den Bahnbau zu lesen, dass sich fünf „Köll“ (z.T. Linie der „k k“) aus Roppen zu dieser Zeit dort niedergelassen hatten:

Karl Köll und seine Frau Katharina Mairhofer aus Roppen, die ihm drei Kinder gebar, führten zuerst eine Gastwirtschaft im Ortsteil Gries, später eine „Barackenhofwirtschaft“ an der Reichsstraße. Nach Beendigung des Bahnbaues arbeitete Köll als Bahndiener in St. Anton. Auch sein Bruder Nikolaus Köll

blieb mit seiner Frau Rosalia Raffl aus Roppen und seinen fünf Kindern als Bahnrichter im Ort. Anton Köll verdiente sein Brot als Warenlieferant, Josef Köll ließ sich als Schneider nieder und schließlich noch Johann Köll von Roppen- Imst, Metzger in Roppen, trieb Handel mit Fleisch im Gebiet zwischen Roppen und St. Anton.

Dass dem Bau der Arlbergbahn ein sehr hoher Stellenwert eingeräumt wurde, beweist der Besuch Kaiser Franz Josefs im Jahre 1881 auf der Baustelle.

Anlässlich dieser „Vorbeireise“ des Kaisers in Roppen und auch bei der Eröffnung des Abschnittes Innsbruck- Landeck am 1. Juli 1883 wurden sowohl die Schützen als auch die Musikkapelle, die Schüler der Volksschule, ja das gesamte Volk aufgeboten, im Bahnhofsbereich an den Ereignissen teilzunehmen - ebenso bei der feierlichen Eröffnungsfahrt nach Bregenz am 20. September 1884. Die Veränderungen entlang der neu erschlossenen Regionen betrafen nicht nur das Landschaftsbild, sondern auch die soziale Struktur. Es gab einen neuen Berufszweig: „die Eisenbahner“. Durch die bessere Verbindungsmöglichkeit konnten sowohl Personen als auch Waren wesentlich schneller transportiert werden. Die über Jahrhunderte betriebene Flößerei wurde bald eingestellt.

Mit der Errichtung einer Bahnstation in Roppen bekam das Dorf ein eigenes Postamt. Die Eisenbahn löste weitgehend die Postkutsche ab, musste jedoch das Postgut kostenlos befördern. Die bereits um die Jahrhundertwende geplante Elektrifizierung der Arlbergbahn konnte erst 1925 vollständig durchgeführt werden. Als Umspannwerk diente das „Unterwerk“, der imposante Bau in Bahnhofsnähe, geplant vom Architekten Clemens Holzmeister.

Zur Überwachung der Bahnstrecke wurden in Abständen Wächterhäuschen errichtet, in denen die Bahnwächter mit ihren Familien wohnten. Sie mussten täglich zu Fuß eine gewisse Strecke entlang der Geleise abschreiten. Die Älteren im Dorf erinnern sich bestimmt noch an das „33iger und das 34iger Häuschen“. Als Kinder haben sie noch die große Mure von 1928 erlebt, bei der 394 Waggons Überschüttungsmaterial abtransportiert werden mussten.

Quellen: V.G. Bosshardt „Die österreichischen Alpenbahnen“
„Der Bau der Arlbergbahn“ (arlbergbahn.com)
Chronik St.Anton: Hans Thöni, Ludesch; Chronik Roppen

M. Therese Heiß

Dez. 2009