



AUSSTELLUNGSERÖFFNUNG

Freitag, 3. Januar, 15.00 Uhr

LAUFZEIT

Freitag, 03. Januar 2014 – Dienstag, 25. Februar 2014

ÖFFNUNGSZEITEN

Dienstag und Freitag von 14.00 bis 17.00 Uhr

Außerhalb der Öffnungszeiten: Anmeldung für Gruppen bei Gerhard Sailer, 0699-11061155

ORT

Alter Gepäckraum am Bahnhof Seefeld

UNTER STROM

Josef Riehl – Ingenieur und Unternehmer



Karwendelbahn seit 1912

Unter den Mittel- und Hochgebirgsbahnen, die seit dem späten 19. Jahrhundert entstanden, nimmt die 1912 fertiggestellte Karwendelbahn eine Sonderstellung ein. In Planung, Ausführung und Betrieb wurde sie vorbildlich für zahlreiche Nachfolgeprojekte in der k.k. Monarchie. In ganz Österreich, der Schweiz, Deutschland, Norwegen und Schweden wurde seitdem dieses elektrische System bei Bahnen allgemein eingeführt.

Geplant und realisiert hat sie der Tiroler Ingenieur Josef Riehl (1842-1917), als dessen kühnstes Werk sie gilt. Auf eigene Initiative arbeitete Josef Riehl seit Ende der 1880er Jahre an einem detaillierten Projekt. Er musste sich gegen bürokratische Hindernisse durchsetzen und fast sein ganzes Privatvermögen für Vorauslagen investieren, ohne die Sicherheit zu haben, diese je wieder ersetzt zu bekommen. Erst nach Abschluss eines österreichisch-bayerischen Staatsvertrags erhielt er 1904 den Auftrag für die gesamte Bahnanlage einschließlich aller Grundablösungen, der elektrischen Einrichtungen, des zugehörigen Kraftwerks am Ruetzbach, des gesamten Fuhrparks und aller anderen zum Betrieb notwendigen Lieferungen zum Fixpreis von 24.401.700 Kronen. Er hatte damit alle Risiken des Eisenbahnbaus in unwegsamem Gelände mit sämtlichen Substruktionsbauten, Brücken, Viadukten und Tunnels (insgesamt 6.340 m) sowie den notwendigen Hochbauten übernommen.

In der erstaunlich kurzen Zeit von ca. zwei Jahren führte Riehl den Bau in Arbeitsgemeinschaft mit Oberbaurat Wilhelm von Doderer (1854-1932) durch, wobei als Bauleiter auf Seiten Riehls Ingenieur Karl Innerebner (1870-1970), auf Seiten Doderers Ingenieur August Mayer (1872-1957) bestellt wurde.

Für den Antrieb der Bahn wurde dabei in Zusammenarbeit mit der AEG zum ersten Male Einphasen-Wechselstrom 15.000 Volt, 16 2/3 Hz gewählt, ein System, das weltweit Modellcharakter hatte.

Die Wanderausstellung ist eine Gemeinschaftsproduktion des Archivs für Baukunst der Universität Innsbruck und des Kuratoriums für technische Kulturgüter in Südtirol, Bozen, in Zusammenarbeit mit dem Tiroler Bahnarchiv, Werner Schröter.



DER INGENIEUR
Josef Riehl 1842 - 1917

Josef Riehl zählte zu den bedeutendsten Ingenieuren seiner Zeit. In dieser Rolle ist er heute weitgehend in Vergessenheit geraten. Anlässlich des 100jährigen Bestehens der Karwendelbahn – einer Hochgebirgsbahn, die schon nach ihrer Einweihung 1912 internationale Anerkennung als technische Meisterleistung erfahren hat – ehrt die Ausstellung im alten Gepäckraum am Seefeldler Bahnhof den herausragenden Tiroler Technikpionier.

Josef Riehl begann seine berufliche Tätigkeit 1864 beim Bau der Brennerbahn, arbeitete dann bei der Trassierung der Pustertalbahn in Südtirol und bei Bahnbauten in Ungarn. Seine Tätigkeit fiel somit in die zweite große Phase des Eisenbahnbaus des 19. Jahrhunderts und der Erschließung der europäischen Territorialstaaten. Waren die überregionalen Fernverbindungen bereits Mitte des Jahrhunderts geplant oder fertig gestellt, so wurden bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs das Nahverkehrsnetz und die Regionalbahnen massiv ausgebaut. In erstaunlicher Geschwindigkeit verwirklichte Riehl vor allem in Tirol Eisenbahnlinien, Straßen, Elektrizitätskraftwerke sowie zahlreiche Hochbauten, Bahnhöfe und Hotels. Die herausstechendste Eigenschaft Riehls war aber, dass er es verstand, seine ingenieurtechnischen Fähigkeiten mit großem unternehmerischem Geschick zu verbinden. So plante er nicht nur die zahlreichen Bauvorhaben, sondern führte sie auch selbst aus. Im Jahre 1870 gründete er die Baufirma „Josef Riehl“, die er bis zu seinem Tode leitete. Seine Firma Josef Riehl baute zwischen 1870 und 1917 fast alle Nebenbahnen Tirols, so genannte Sekundär- und Tertiärbahnen. Sie erschlossen bisher schwer zugängliche Täler und trugen somit zur Entwicklung des zentralen Alpenraums bei.