



## Geschichte Montafonerbahn AG

- 1893 Vertragsabschluß mit der Firma Siemens & Halske für den Bau der Montafonerbahn und das zum Betrieb derselben erforderliche Elektrizitätswerk.
- 1895 Errichtung des privaten Elektrizitätswerkes am Litzbach in Schruns durch die Mühlenbesitzer Robert und Wilhelm Mayer.  
Das "Reichsgesetz über Bahnen niederer Ordnung" tritt in Kraft.
- 1897 Die Firma Stern & Hafferl legt das Projekt für eine "Normalspurige Lokalbahn von Bludenz nach Schruns (Montafonerbahn)" vor.  
Kommissionierung dieses Projektes.
- 1898 Die Bürgerversammlung im Hotel Stern in Schruns erreicht die Zeichnung von Stammaktien für den Bau der Montafonerbahn, jedoch gehen die Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich der Ausführung als Straßenbahn, Schmalspurbahn oder Normalspurbahn weiter.  
Sie dauern noch Jahre.
- 1901 Erweiterung des Litzkraftwerkes durch einen zweiten Maschinenersatz.
- 1902 Das "Comitee" für den Bau der Montafonerbahn gewinnt seine endgültige Form. Das Aktienkapital der Bahn beträgt 1,360.000 Kronen.  
Die Bregenzerwaldbahn und die elektrische Bahn Dornbirn-Lustenau werden eröffnet.
- 1903 Kommissionierung, politische Begehung und Enteignungsverhandlung für den Bau der "Normalspurigen, elektrisch zu betreibenden Lokalbahn von Bludenz nach Schruns (Montafonerbahn)" nach dem von der Bauunternehmung Ing. Josef Riehl aus Innsbruck vorgelegten Projekt.
- 1904 Konzessionserteilung und Baubeginn. Kauf des Elektrizitätswerkes der Gebrüder Mayer durch die in Gründung befindliche Aktiengesellschaft der Montafonerbahn.
- 1905 Aufstellung der Gleichstrommaschinensätze im Litzkraftwerk für den Bahnbetrieb.  
Eröffnung der 13 km langen Montafonerbahn Bludenz-Schruns mit Betriebsführung durch die k.k. Staatsbahndirektion Innsbruck.  
Die elektrische Traktion erfolgte mit 650 Volt Gleichspannung.

- 1906 Gründung der "Aktiengesellschaft der Montafonerbahn Bludenz-Schruns". Unterbrechung der Bahn durch Hochwasser.
- 1908 Pläne für die Verlängerung der Montafonerbahn nach Gaschurn und Gargellen als "Gleislose Bahn".
- 1910 Die große Hochwasserkatastrophe beschädigt oder zerstört den Bahnkörper auf sieben Kilometer. Der Betrieb bleibt auf längere Zeit unterbrochen.
- 1911 Die Strecke ist nach Behebung der Hochwasserschäden und teilweiser Neutrassierung wieder durchgehend befahrbar.
- 1912 Die neuerliche Hochwasserkatastrophe richtet abermals große Schäden am Bahnkörper an.
- 1913 Erweiterung des Litzkraftwerkes durch einen 400 PS Maschinensatz und den Bau einer neuen Wasserfassung samt Druckrohrleitung.
- 1917 Errichtung des Bahnumformerwerkes in St. Anton.
- 1920 Inbetriebnahme des zweiten 400 PS Maschinensatzes und Verlängerung des Maschinenhauses im Litzkraftwerk.
- 1921 Bau der 10 kV Drehstromleitung über den Kristbergsattel ins Klostertal.
- 1924 Elektrifizierung der Arlbergbahn mit 15 kV Einphasenwechselstrom 16,66 Hz und damit Abbau der Montafonerbahn-Gleichstromfahrleitung im Bahnhof Bludenz.
- 1926 Übernahme der Betriebsführung der Montafonerbahn von den Österreichischen Bundesbahnen in den Eigenbetrieb der Aktiengesellschaft.
- 1927 Inbetriebnahme der Zweikraftlokomotive Gebus 1 und Einführung der Druckluftbremse.

- 1928 Eröffnung der 18 km langen Materialbahn Tschagguns-Partenen durch die VIW.
- 1931 Neubau des Bahnhofgebäudes in Tschagguns.
- 1933 Hochwasserschäden an der Bahn durch die Ill beim Venser Tobel.
- 1934 Abermalige Hochwasserschäden am Bahnkörper durch die Ill beim Venser Tobel.
- 1941 Inbetriebnahme der vierachsigen Zweikraftlokomotive Gebus 2.
- 1950 Ersatz der Einankerumformer in St. Anton durch einen Quecksilberdampfgleichrichter. Installation eines ebensolchen Gleichrichters in einem Anbau zur Remise in Schruns.
- 1953 Einstellung des Betriebes auf der Illwerke-Materialbahn Tschagguns-Partenen.
- 1954 Große Lawinenkatastrophe im Montafon.
- 1955 Inbetriebnahme der Schienenomnibusse und Führung von Eilzügen.
- 1960 Beginn des umfassenden Modernisierungsprogrammes.
- 1961 Aufnahme des planmäßigen Kurswagenlaufes Kiel-Schruns-Kiel.
- 1965 Inbetriebnahme des Zweisystemtriebwegens ET 10.103.  
Inbetriebnahme der neuen Haltestelle Bludenz-Moos.  
Neuerliche Gefährdung der Bahntrasse durch Hochwasser.

- 1966 Inbetriebnahme der Halbschrankenanlage für die Eisenbahnkreuzung bei km 11,679 beim Bahnhof Tschagguns. Errichtung des Antennenmastes auf dem Dach der Hochjochbahn-Bergstation für die Fernsehempfangsanlage.
- 1967 Beginn des Aufbaues und Inbetriebnahme des Kabelfernsehnetzes.
- 1968 Dampfzugfahrten und Zugabsturz für Filmaufnahmen. Inbetriebnahme des Triebwagens ET 10.101.
- 1970 Eröffnung des Museumsbahnbetriebes Montafon mit der Dampflok 178.84. Umbau und Erweiterung der Gleisanlage des Bahnhofes Schruns.
- 1971 Inbetriebnahme des neues Bahnhofgebäudes in Vandans.
- 1972 Umstellung der Fahrdrabtspannung auf 15 kV Einphasenwechselstrom 16,66 Hz. Inbetriebnahme des Gepäckwagens ET 10.106.
- 1974 Inbetriebnahme des Triebwagens ET 10.104 und der neuen Litzbrücke im Bahnhof Tschagguns. Abbruch der Schaltanlage und Beeinträchtigung der Wasserfassung sowie teilweise Neuverlegung der Druckrohrleitung des Litzkraftwerkes wegen des Ausbaues der Silbertalstraße. Beginn des Umbaues der Oberspannung im Versorgungsnetz von 10 kV auf 20 kV.
- 1976 Streckenunterbrechung in km 5,310 durch Murenabgänge.
- 1980 Kauf der Elektrolokomotiven 1045.01 und 03 von den ÖBB. Eröffnung des Elektrofachgeschäftes in Gaschurn.
- 1983 Fertigstellung des Remisen- und Werkstättenneubaus im Bahnhof Schruns. Anspeisung der Montafonerbahn durch das neue ÖBB-Bahnunterwerk Bludenz.
- 1987 Inbetriebnahme der Diesellok V 10.016. Beginn des Umbaues des Ostkopfes des Bahnhofes Bludenz. Übersiedlung der Hauptverwaltung und des Elektrizitätswerkbereiches der Montafonerbahn AG von dem alten Verwaltungsgebäude der ehemaligen Lodenfabrik Borger in das Haus Tilisuna.

- 1988 Aufnahme des Zugleitbetriebes. Errichtung der Antennenmaste auf dem Kreuzjoch und bei der Remise am Bahnhof Schruns für den Satellitenempfang.
- 1990 Fertigstellung der Trassenverlegung und der neuen Brücken beim Zementwerk Lorüns. Inbetriebnahme des vierteiligen Triebwagenzuges ET 10.105.  
Inbetriebnahme des neuen Pendelzuges ET 10.107 + ES 10.207.  
Diskussion um die Verlängerung der Bahn nach Gaschurn und Partenen. Projektierung eines neuen Litzkraftwerkes.
- 1991 Inkrafttreten des "Verkehrsverbundes Vorarlberg". Inbetriebnahme der Lichtzeichenanlage bei km 5,237 zur Sicherung der Eisenbahnkreuzung auf der "Alma".
- 1993 Verlängerung der Konzessionsdauer für die Montafonerbahn Bludenz-Schruns um fünf Jahre bis zum 24. Dezember 1999. Bahnsteigneubau und Vorplatzgestaltung in der Haltestelle Vandans.  
Neubau des Wartehäuschens sowie Bahnsteigerneuerung und Vorplatzgestaltung in der Haltestelle Kaltenbrunnen-Gantschier. Inbetriebnahme der Lichtzeichenanlagen bei km 8,228 (Vandans) und km 10,329 (Kaltenbrunnen-Gantschier), Inbetriebnahme der Sperrschrankenanlage bei km 9,217.
- 1994 Architektenwettbewerb für den Neubau des Bahnhofes Schruns.  
Verlängerung der Remise. Inbetriebnahme des zweiten neuen Pendelzuges ET 10.108 + ES 10.208.
- 1995 Die Anschlussbahn der Vorarlberger Illwerke AG zum Umschlagplatz Vandans wird aufgelassen. Inbetriebnahme der Lichtzeichenanlage bei km 8,830 (Umschlagplatz Vandans).
- 1996 Beim Kreuzungsbahnhof St. Anton im Montafon werden neue Bahnsteige errichtet, Parkplätze für Pkw und Fahrradabstellplätze (Fahrradständer) geschaffen und das bestehende Bahnhofsgebäude saniert.
- 1997 Fertigstellung der Gleisanlage beim ÖBB-Bahnhof in Bludenz. Die Montafonerbahn fährt seitdem im Bahnhof Bludenz auf das "Stumpfgleis" 11 ein.
- 1998 Fertigstellung der Bauarbeiten der Streckenbegradigung und der Illbrücke 2 in Lorüns.  
Neubau des Wartehäuschens und Bahnsteigerneuerung in der Haltestelle Bludenz-Moos.  
Inbetriebnahme einer Lichtzeichenanlage bei den Gemeindestrassen Grütweg und Batloggstrasse und der B 188 (Montafonerstrasse) anstelle der Halbschrankenanlage.

