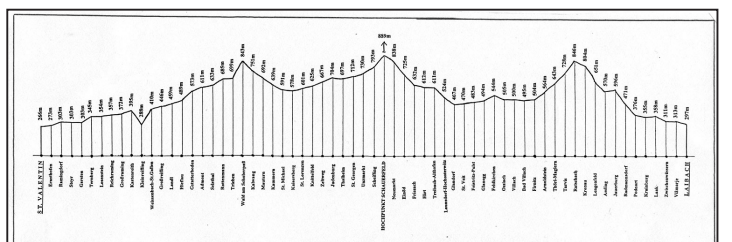
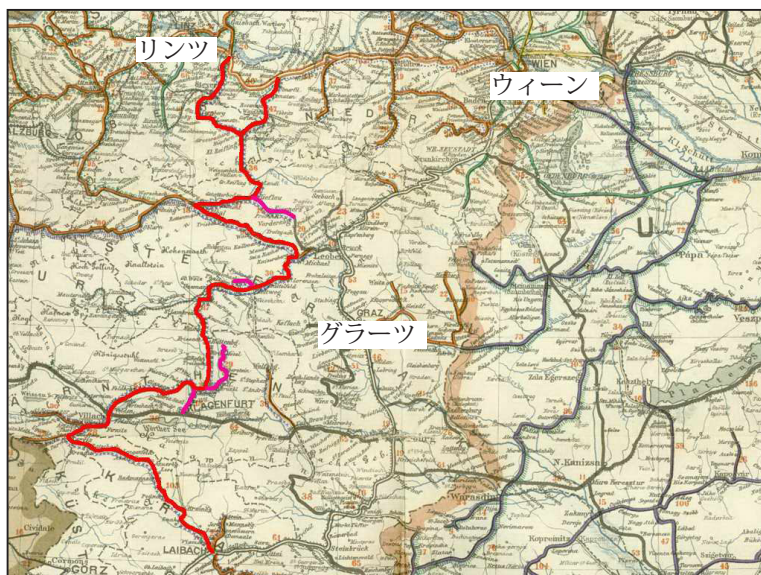
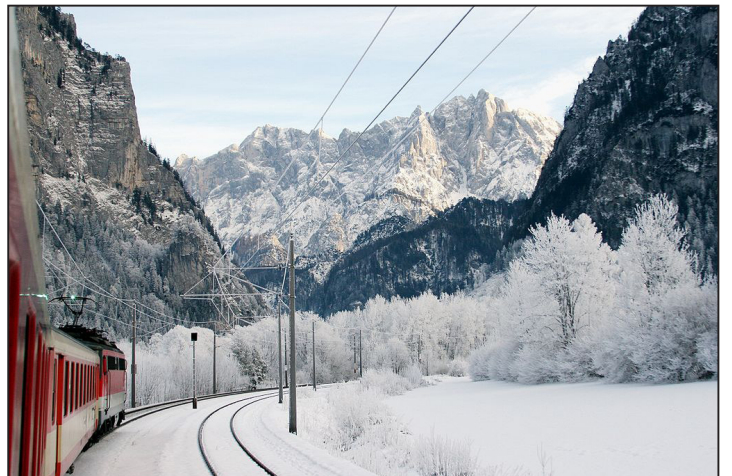
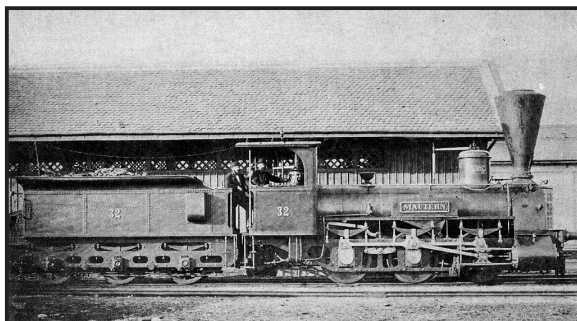


ルドルフスバーン

帝国・王室特権皇太子ルドルフ鉄道 (KRB) は、1866 年に設立され、ウィーンに拠点を置くオーストリアの鉄道会社で、その路線はローワーオーストリアとアッパーオーストリア、カリンシア、シュタイアーマルク、カルニオラに位置していました。今日、ルートネットワークの一部はスロベニアとイタリアにあります。ルドルフスバーンはオーストリアの南北アルプス銃弾 3 番目の鉄道、東はサザン鉄道 (ゼンメリング鉄道)、西はブレナー鉄道とタウエルン鉄道と並んでいた。KRB の経済状況は、1873 年の経済危機の後、ますます悪化した。1880 年、KRB は国家の隔離下に置かれ、1884 年には国有化された。現在のオーストリアの旧ルドルフスバーン社のすべての路線は、ÖBB 路線ネットワークの一部です (2015 年現在)。最大傾斜:22.8 ‰ 最小半径:187 メートル 最高速度:毎時 160 キロ



<https://de.wikipedia.org/wiki/Rudolfsbahn>

ウェストバーン

ウェストバーン (WESTbahn Management GmbH) は、オーストリアのウィーン～ザルツブルク間で旅客列車の運行を行っている列車運行会社 (オープン・アクセス・オペレーター) である。ウェストバーンには、ウィーン西駅とザルツブルク中央駅間を結ぶ WESTgreen と、プラターシュテルン駅～ザルツブルク中央駅間の WESTblue という 2 つの系統が存在する。2018 年 8 月の時点ではどちらの系統も基本的に 1 時間おきに始発駅を発車するパターンダイヤを採用しており、ザンクト・ペルテン駅 (座標)～ザルツブルク中央駅間は双方の系統合わせて 30 分間隔で運行していた。ただし朝や深夜の一部列車は曜日を限定して運行している他、ウィーン西駅を発車する最終列車のみリンツ中央駅 (座標) が終着駅となっていた。



ザルツブルク



ホーエンザルツブルク城から見るウンタースベルク山



ザルツブルク中央駅



ホーエンザルツブルク城の夕映え

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%82%A6%E3%82%A7%E3%82%B9%E3%83%88%E3%83%90%E3%83%BC%E3%83%B3>

ラーバーバーン

ラーバーバーンまたは GYSEV は、ハンガリーのゾープロンに拠点を置くハンガリー - オーストリアの鉄道会社です。同社はハンガリー州 (65.6%) [1]、オーストリア (28.2%)、ÖBB オーストリア連邦鉄道 (4.9%) の株式の共同事業である。ハンガリーでは Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút (GYSEV) と呼ばれ、ドイツ語では Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn (ROeEE) と呼ばれていましたが、2008 年に Raaberbahn に改名されました。GYSEV の 2009 年現在の株式はハンガリー政府が 65.6%、オーストリア政府が 28.2%、ウィーンに本社を置く建設企業であるシュトラバグ欧州株式会社が 6.1% を保有している。



3つの国の3つの町をつなぐ鉄道 150年



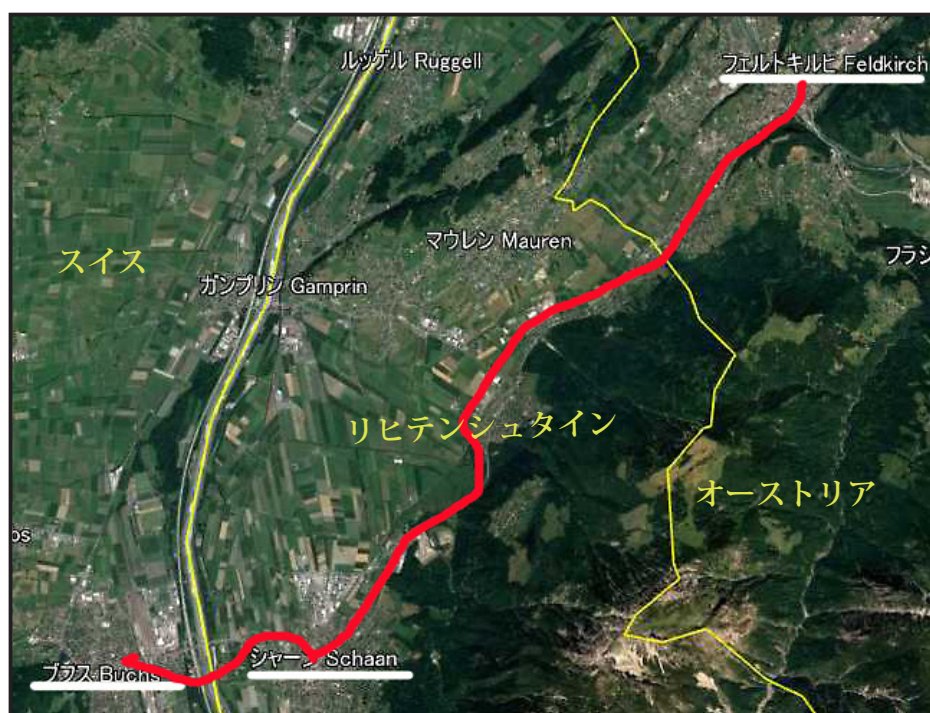
フェルトキルヒ



シャーン



ブフス



シュタイヤー溪谷鉄道 125 年

狭軌 (760 mm) のシュタイヤー溪谷鉄道は、ガルステンからグリーンブルクとモルンを経由してクラウドまで走り、ペルゲルンからシアニングを経由してアッパーオーストリアのバートホールまで側翼を走っていた。今日では、夏の半年の週末、アドベント、そして年の変わり目頃に博物館鉄道としてのみ運行しています。シュタイアバレー鉄道は、オーバーエスターライヒにある 760 mm の狭いゲージの鉄道で、ガルシュテンからシュタイア、グリーンブルク、モルンを経由してクラウドまでシュタイア川の谷に沿って走り、ジーアニングとバートハルへの支線がありました。路線の一部は博物館の鉄道として保持されています。39.8 キロ



博物館としての鉄道を額縁に表現か



トラウンゼー湖のグムンデンにある グリュンベルク山岳ケーブルカー

グムンデンのグリュンベルクケーブルカー

鉄道システム: 2 線空中路面電車 走行距離: 1,969 メートル

ドライブ: マウンテンステーション 搬送能力: 420 パー
ス / h

ロープトラック: 0.90 - 10.25 m 客室数: 2 個

高さ溪谷駅: 435.75 メートル 午前 客室定員: 60+1 名

標高トップステーション: 986.64 メートル 午前 サポートの
数: 2 個

標高差: 550.89 メートル 移動速度: 最大 10m / s

平均傾き: 28.26 % 所要時間: 6 分



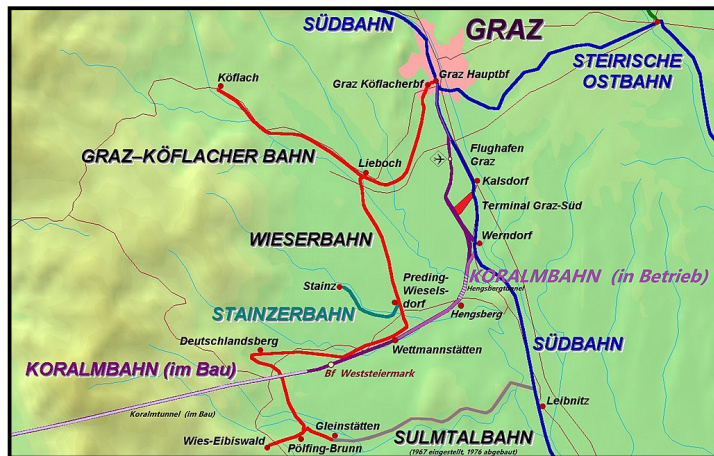
<https://gruenberg.info/en/hike-activities/attractions/gruenberg-cable-car/>

Koflach bahn

グラーツ・ケーフラッハー鉄道とブスベトリエーブ GmbH(GKB) はオーストリアの運送会社です。シュタイアーマルク州では、グラーツ - リーボッホ - ケーフラッハ (Köflacherbahn) とグラーツ - リーボッホ - ヴィースアイビスヴァルト (ヴィーザーバーン) の鉄道路線と 26 のバス路線が運行しています。

GKB はオーストリア共和国が所有する会社ですが、連邦鉄道法に記載されていないため、法的には私鉄として扱われています。

距離： 91.257 キロ トラックゲージ:1435 ミリメートル (標準軌) 牽引：ディーゼル試運転： 1859 年 6 月 22 日



GKB 671 ? 世界で最も長く機能する蒸気機関車



ティッカー 671.



ダブルデッキコーチ



GKB レールバス



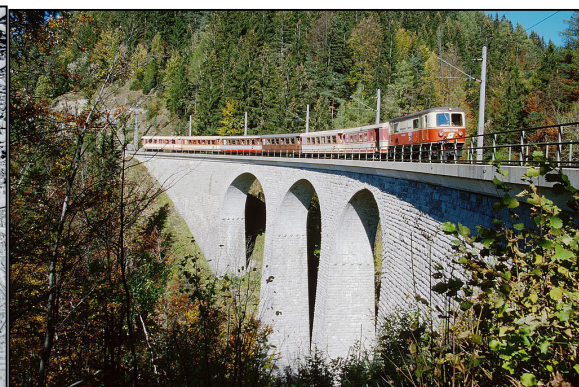
https://de.wikipedia.org/wiki/Graz-K%C3%B6flacher_Bahn_und_Busbetrieb

Mariazellerbahn

マリアゼル鉄道は、MzBとも略され、オーストリアの軌間760ミリメートル（ポスニアゲージ）の電化狭軌鉄道です。山岳鉄道は、ニーダーオーストリアの首都ザンクトペルテンとシュタイアーマルク州の巡礼地マリアゼルを結んでいます。もともとはグスヴェルクまで続いていた。当初の正式名称はニーダーオーストリア・シュタイアーマルク・アルパイン鉄道であった。この路線はサンクト・ペルテン中央駅から始まる。駅を出た直後、レオバースドルフ鉄道は最初の2つのトンネルの間を通り抜け、次のザンクト・ペルテン・アルパイン駅がマリアゼル鉄道の運営の中心地である。ここには、車両ホール、ワークショップ、そして現在廃止された貨物輸送の広範な施設があります。その後、鉄道は市街地を離れます。最初の数キロメートルは主に農業の丘陵地帯を横切り、ザンクト・ペルテンの南をトライゼンの谷からピーラッハの谷に変わります。11キロメートル後、この路線で最大の駅であるオーバー・グラーフェンドルフ駅に到着します。それは非電化支線（「クルンペ」）の出発点でした。過去には、ここはクルンペで必要とされるディーゼル車の中心でした。今日、鉄道クラブMh.6はターンテーブルとラウンドハウスを備えたこの地域に本部を置き、蒸気機関車Mh.6やその他の博物館車両をここで維持および修復しています



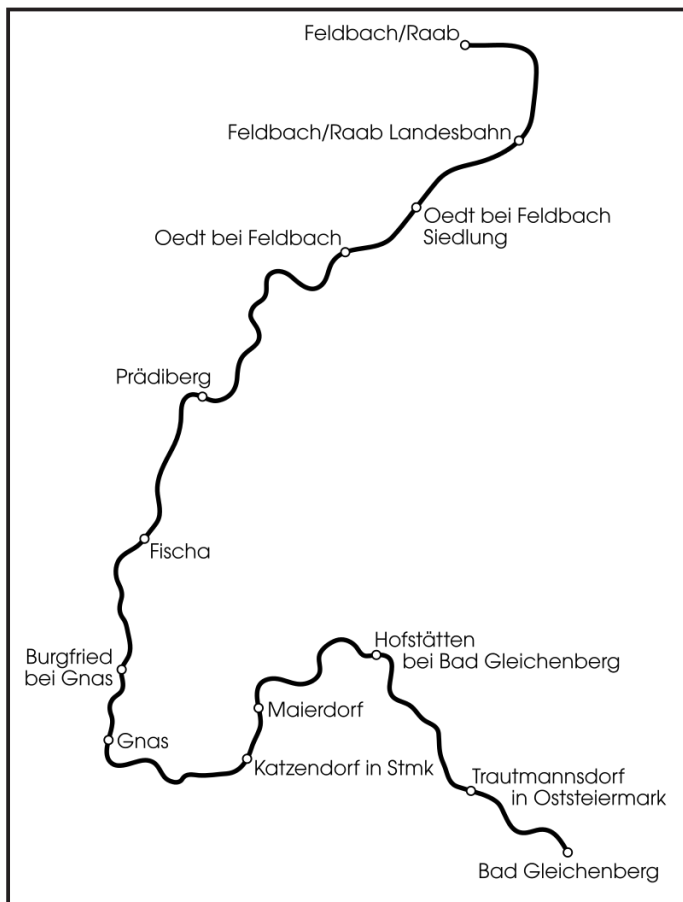
ホイグラーベン高架橋



ザウグラーベン高架橋

Gleichenberger bahn

フェルトバッハ-バート・グライヒェンベルク・ロカルバーンまたはグライヒェンベルク鉄道とも呼ばれ、オーストリアのシュタイアーマルク州の標準軌鉄道路線です。鉄道路線は1931年に開通した。全長は21.214キロメートルで、この路線の運営者でもあるシュタイアーマルクバーン (StB) が所有している。支線はフェルトバッハのシュタイアーマルク東部鉄道と接続し、バート・グライヒェンベルクで終点となる



https://de.wikipedia.org/wiki/Landesbahn_Feldbach%E2%80%93Bad_Gleichenberg

セメリング鉄道

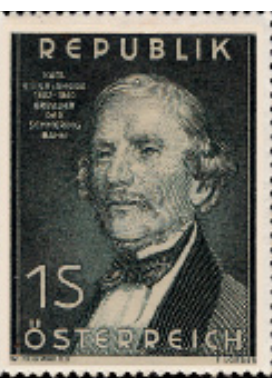


2001 発行
世界遺産指定記念

2012 発行
210th Anniversary of the Birth of Karl Rinne Viadukt

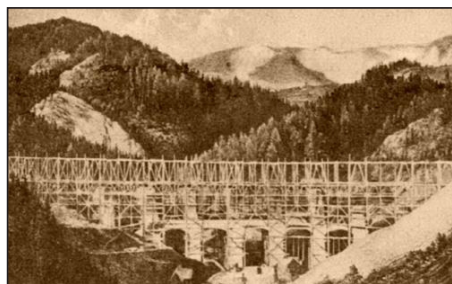


ゼメリング鉄道の設計者
カール・リッター・フォン・ゲーガ (Carl Ritter von Ghega)



グログニッツ駅から途中セメリング駅を経由し、ミュルツツシュラク駅に至る。世界初の山岳鉄道として知られるが、他山岳鉄道同様、走行時の地勢の険しさや高低差も特筆に値する。ヨーロッパで最初に国際標準軌を採用した鉄道であり、鉄道自体も今なお稼働している。走行距離は全長 41.825 キロ、高低差は 460 メートルになる。建設期間は 1848 年から 1854 年までの 6 年間である。ゼメリング鉄道の設計者カール・リッター・フォン・ゲーガ (Carl Ritter von Ghega) は機関車の構造に最新の技術を用いることで、急勾配やカーブを克服した。軌道上には、14 のトンネル、16 の高架橋、100 を超える石橋に 11 の鉄橋がある。また、土木工事（トンネル掘削・橋梁架構など）に際しては、自然との調和が重要な課題とされており、このことが世界遺産認定について大きく評価された。

ゼメリング鉄道を含む路線は、首都・ウィーンと、オーストリア南部の都市（グラーツ、クラゲンフルト、フィラッハ）・国外の都市（イタリアのヴェネツィア、スロベニアの首都・リュブリャナ、クロアチアの首都・ザグレブ）とを結ぶ、オーストリア連邦鉄道（ÖBB）の重要幹線の一つである。このためゼメリング鉄道は、開業時とは異なり電化こそされているものの、開業から 150 年以上が経過し、世界遺産に登録された現在でも現役であり、上記の都市を結ぶ特急列車が 1 時間間隔で通過するほか、イタリアの首都・ローマとを結ぶ夜行列車や、多数の貨物列車も通過する。



セメリング鉄道



1971年 快速鉄道運行開始
セメリングを走行する快速列車



エンゲルト機関車

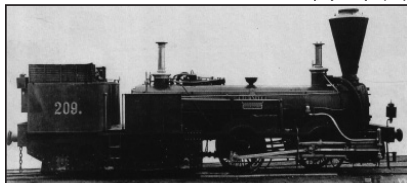
セメリングの開通で必要になったのが強力な蒸気機関車である』そのため、いくつかの機関車が開発された。セメリングで活躍したのがエンゲルト機関車であった。フランス、スイスでも必要とされた。オーストリアでは1930年代まで運行した。

世界遺産登録基準における以下の基準を満たしたと見なされ、世界遺産登録がなされた。

ある期間を通じてまたはある文化圏において、建築、技術、記念碑的芸術、都市計画、景観デザインの発展に関し、人類の価値の重要な交流を示すもの。

人類の歴史上重要な時代を例証する建築様式、建築物群、技術の集積または景観の優れたもの。

世界遺産に登録された他の鉄道
ニルギリ山岳鉄道、ダーズリン・ヒマラヤ鉄道



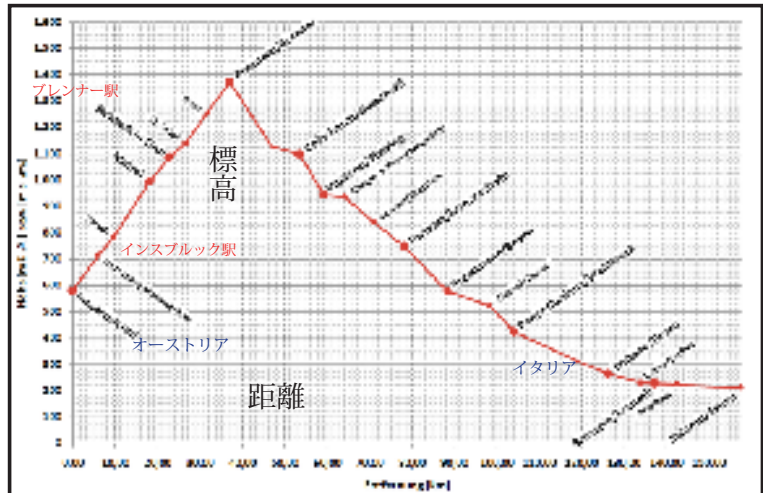
ブレンナー線（鉄道）100年



オーストリアとイタリアの国境ドロミテ地方のブレンナー峠はアルプスを越える他の主要な峠より低く、鉄道はトンネルに頼らず 1867 年に開通した。



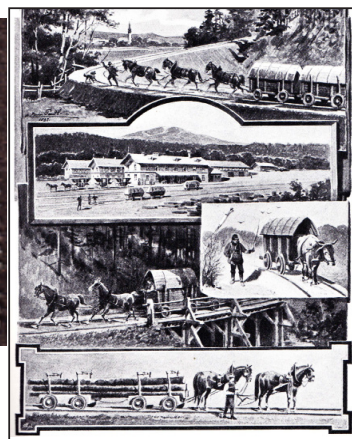
オーストリア イタリア
国境表示



Mühlkreis 鉄道 100 年



水運が盛んなヨーロッパ、発達した運河技術をしてリンツ周辺の山岳を南北に貫くことはできなかった、石炭、岩塩等の陸路輸送の効率を図るため長距離に馬車鉄道路が造られた。この馬車鉄道、ビールのふるさとバドワイザーを通過していたので後にビール輸送にも使用された。そのビール輸送を描く切手もある。1872年馬車鉄道は廃止され、蒸気機関車の鉄道へと発展し、チェコとオーストリアを結ぶ鉄道となっている。



2011 年 馬車鉄道 175 年 ビヤ樽積載

リンツを中心に運行した鉄道馬車

