Eisenbahn JOURNAL
BAHNEN + BERGE

Deutschland € 15,–
Österreich € 16,50 Schweiz SFr. 24,80
BeNeLux € 17,50 Frankreich, Italien, Spanien € 19,50
Best.-Nr. 731801 ISBN 978-3-89610-688-9
www.eisenbahn-journal.de

BAHNEN + BERGE 1/2018

Tauernbahn

Magistrale im Herzen Österreichs
Salzburg – Bad Gastein – Villach

Klaus Eckert
Gerfried Moll

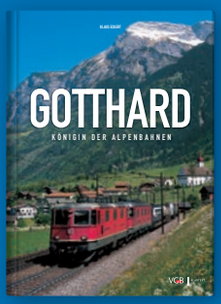
4 190238 015009 01

HERRLICHE ALPENBAHNEN IN WORT UND BILD

Tirol – Bahnen und Landschaften

Dieser prächtige Bildband weckt die Reiselust – mit Motiven vom Arlberg über das Karwendel und den Brenner bis ins Südtiroler Unterland.

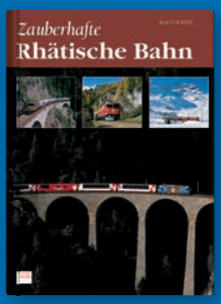
160 Seiten
Best.-Nr. 102051 | € 39,–



Gotthard – Königin der Alpenbahnen

Die Gotthardbahn im Wanel der Jahreszeiten. Eine spannende Reise über die legendäre Bergstrecvke von Erstfeld nach Bellinzona, aber auch auf den Zufahrten im Kanton Uri und im Tessin.

144 Seiten
Best.-Nr. 102055 | € 29,95



Zauberhafte Rhätische Bahn

Die Strecken der meterspurigen Schmalspurbahnen im herrlichen Schweizer Kanton Graubünden zählen zu den schönsten weltweit.

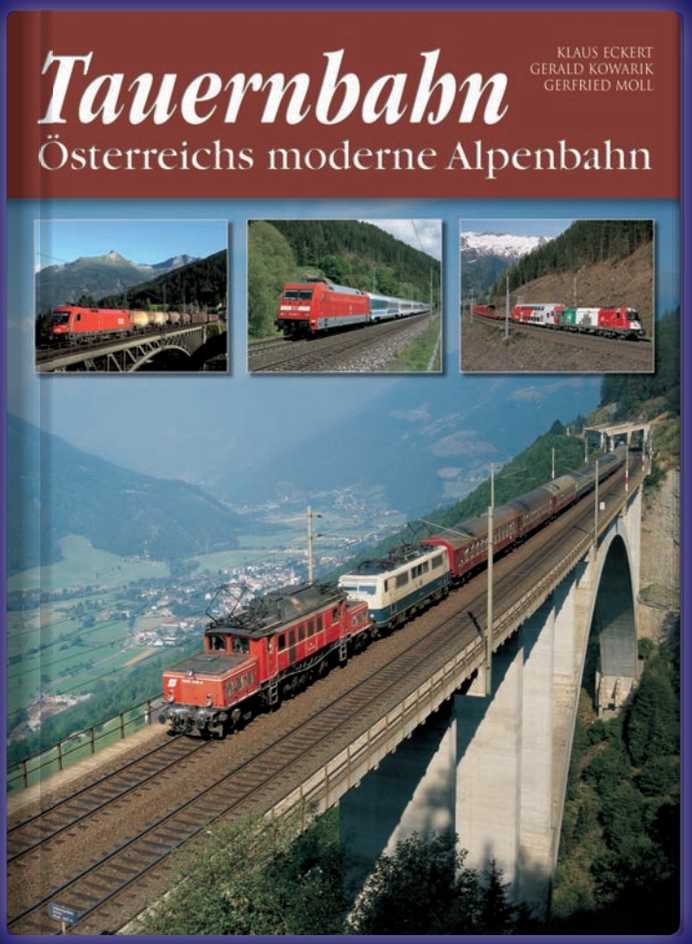
176 Seiten
Best.-Nr. 102053 | € 39,–

Die großen Bahnen der Alpen

In diesem Band geht es um die großen Eisenbahn-Magistralen. Die brillanten Farbfotos geben den Reiz der Landschaften und Schienenwege aufs Schönste wieder.

224 Seiten
Best.-Nr. 102054 | € 39,–

Jedes Buch mit Hardcover, Format 24,2 x 33,5 cm



ÖSTERREICHS MODERNE ALPENBAHN

Die Tauernbahn verläuft zwischen Schwarzach-St. Veit im Bundesland Salzburg und Spittal-Millstättersee in Kärnten. Sie ist Bestandteil einer der wichtigsten Nord-Süd-Magistralen Europas und dient auch der touristischen Erschließung des Gasteinertals. Das Buch beschreibt die Entwicklung dieser eindrucksvollen Linie mit ihren einzigartigen Kunstbauten.

160 Seiten, Format 24,2 x 33,5 cm,
Hardcover, rund 250 Farbfotos
und Zeichnungen

Best.-Nr. 102052 | € 39,–

www.facebook.de/vgbahn

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

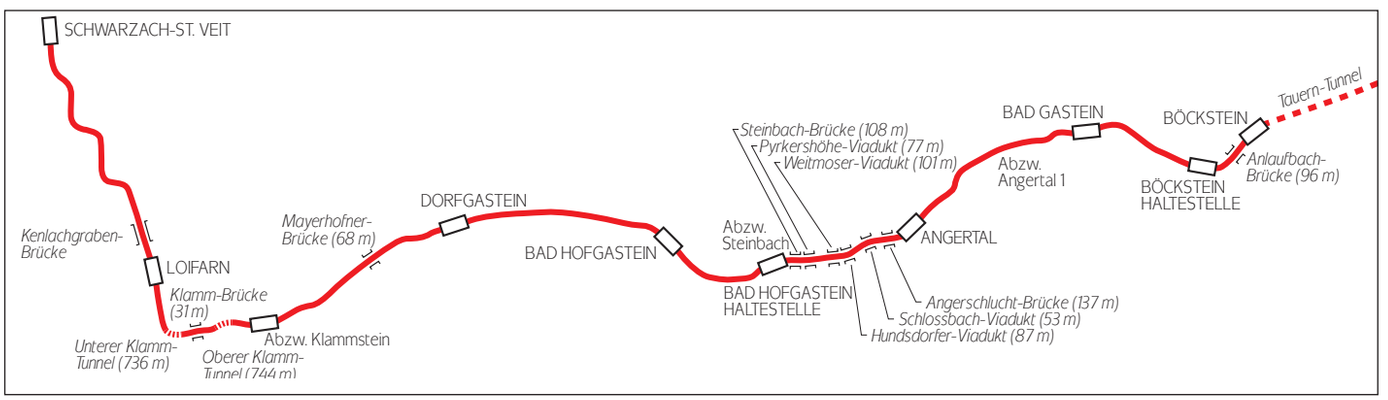
Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt beim Verlag:
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de

Moderne Alpenbahn

Foto: Moll

Die Fahrt durch das Gasteiner- und Mölltal hat sich verändert – ganz gleich, ob aus der Sicht eines Lokführers oder eines gemütlich im Speisewagen sitzenden Reisenden gesehen. Heute sind die Eindrücke völlig anders als noch vor Jahrzehnten und sie sind nicht unbedingt schöner geworden. Eine Bahnverbindung muss sich aber stets auch den äußeren Bedingungen stellen. Das bedingt Veränderungen, sei es beim Rollmaterial oder, und das ist viel entscheidender, bei der Streckenführung. Vergleicht man die Tauernbahnlinie Schwarzach-St. Veit – Spittal-Millstättersee mit anderen Alpen-Magistralen, hat sich erstere besonders stark verändert. Da nur der Tauern-Tunnel von Anfang an ein zweites Gleis besaß, erfolgte nach und nach der zweigleisige Ausbau. Danach war die Strecke in der Lage, die stetig wachsende Zugdichte aufzunehmen. Schon früh, in den 1930er Jahren, hatte das Dampfross ausgedient, der Fahrdraht überspannte die Linie. Aber es waren vor allem die baulichen Maßnahmen auf der Südrampe, die das Gesicht der Bahn nachhaltig veränderten. Sie ist hier mittlerweile komplett zweigleisig und somit, auch dank des Gleiswechselbetriebs, eine echte Hochleistungsstrecke. Die gewaltigen Spannbetonbrücken, in den 1970er Jahren erbaut, rufen immer noch Bewunderung hervor. Auf ihnen wirken sogar lange Güterzüge wie Miniaturen auf einer Modellbahn. Selbst wenn heute in Kärnten viele Motive, die vor einigen Jahrzehnten noch umsetzbar waren, abhanden gekommen sind, finden sich, abgesehen von den gigantischen Brücken, auch oben vor Mallnitz noch gute Fotomöglichkeiten. Auf der Nordrampe wurde das „Königsmotiv" Angerschlucht-Brücke leider unbrauchbar, da es durch einen Neubau ersetzt worden ist. Die alten gemauerten Viadukte zwischen der ehemaligen Haltestelle Bad Hofgastein und Anger sind aber bis heute lohnende Ziele. Das liegt auch an den Güterzügen, vor allem an denen der türkischen Spedition EKOL, die oft wegen der interessanten Bespannung mit Lokomotion-„Zebras" zu beliebten Motiven werden. Doch es steht nicht das Bedürfnis der Fotofreunde im Vordergrund, sondern der wirtschaftliche Betrieb mit modernen Fahrzeugen. Am Tauern geht die Rechnung auf. Bald wird auch der Vectron (siehe oben, auf der Drehscheibe in Villach), das modernste Zugpferd von Siemens, hier heimisch werden und für neue Eindrücke sorgen. Was die Strecke zu leisten vermag, war im Sommer 2012 eindrucksvoll zu erleben, als die Brennerbahn gesperrt war und die Züge im Umleiterverkehr, oft im Blockabstand, über den Tauern rollten. Wir laden Sie nun zu einer herrlichen Bilderreise über den Tauern ein, erleben Sie die Vielfalt der Züge inmitten einer wunderbaren Alpenlandschaft!

Klaus Eckert Gerfried Moll

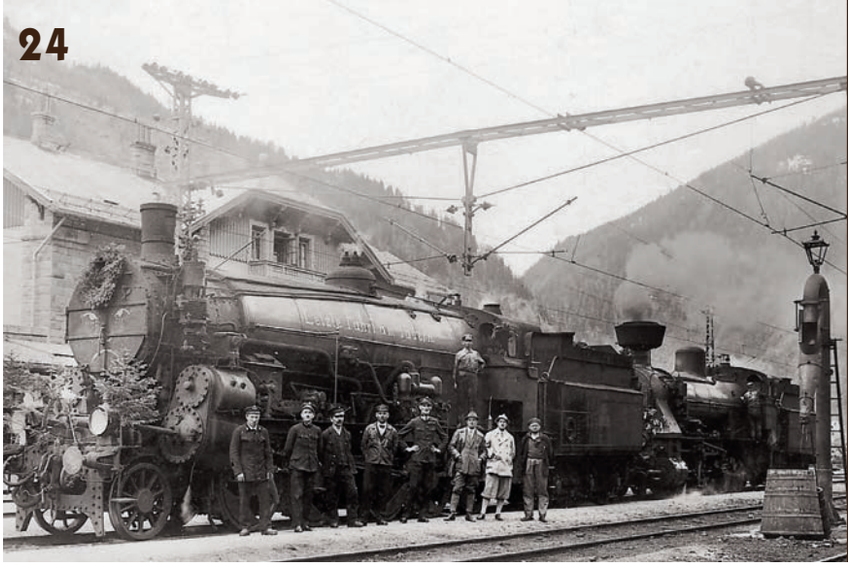


Der zweite Weg

Spannend liest sich die Geschichte der Tauernbahn. Sie war Teil eines Alpenbahnen-Konzepts, auf dessen Grundlage das Kaiserreich neue Schienenwege errichten ließ.

Die ersten Jahre

Impressionen aus der Anfangszeit der Tauernbahn. Auf der Nord- und Südrampe prägten bullige Gebirgsdampfloks den Betrieb und es verkehrten erste internationale Schnellzüge.



Abschied von der Dampflok

Im Jahr 1935 nahmen die Dampfloks Abschied von der Tauernbahn. Die Elektrifizierung diente auch als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme und wurde auf interessante Art finanziert.

Am Fuße des Tennengebirges

Ab Salzburg führt der Schienenweg zum Tauern über die Giselabahn, die schon für sich genommen eine Reise wert ist. Die Etappe endet im Bahnhof Schwarzach-St. Veit.

Inhalt

3 Editorial
7 Karte Tauernbahn
8 Galerie
14 Der zweite Weg
20 Die ersten Jahre
24 Abschied von der Dampflok
26 Am Fuße des Tennengebirges
32 Moderne Alpenbahn
64 Wahrzeichen der Nordrampe
70 Schnelle bunte Züge am Tauern
76 Der Geschichte verpflichtet
78 Es war einmal
84 Huckepack durch den Berg
88 Kesselwagen mit Knick
92 Auf dem Weg nach Villach
98 Vorschau und Impressum

32

Moderne Alpenbahn

Gerfried Moll schildert seine Fahrt von Schwarzach-St. Veit nach Spittal-Millstättersee und verrät dabei viel Wissenswertes über den Bahnbetrieb und die umgebende Landschaft.

70

Schnelle bunte Züge am Tauern

Die Tauernbahn war immer schon eine wichtige Transitroute. Wir zeigen einen Reigen verschiedenster internationaler Züge von den 1990er Jahren bis heute.

Titelbild

Mit dem EC 111 ist die 1116 025 von München kommend auf der Fahrt in Richtung Villach. Gleich wird der nächste Halt, Bad Gastein, erreicht (26. Oktober 2013).
Foto: Eckert

64

Wahrzeichen der Nordrampe

In diesem Kapitel macht Klaus Eckert deutlich, warum die faszinierende Angerschlucht-Brücke jahrzehntelang zu den Lieblingsmotiven an der Tauern-Nordrampe zählte.

Es war einmal

Bis 1999 bot der Abschnitt Mallnitz – Kaponig mit seinen Bogenbrücken traumhaft schöne Fotopunkte. Auch am letzten Betriebstag entstanden nochmals wunderbare Bilder.

78

Weitere Sonderausgaben zu spannenden Bahnthemen

Jeweils 84 bis 100 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, über 150 Abbildungen, je € 12,50

Die Baureihe E 16
Best.-Nr. 201502

Mariazellerbahn
Best.-Nr. 201101

Die Reihe 1042
Best.-Nr. 201102

Balkanzüge
Best.-Nr. 201203

Die Reihe 1043
Best.-Nr. 201301

Die Reihe 1044
Best.-Nr. 201302

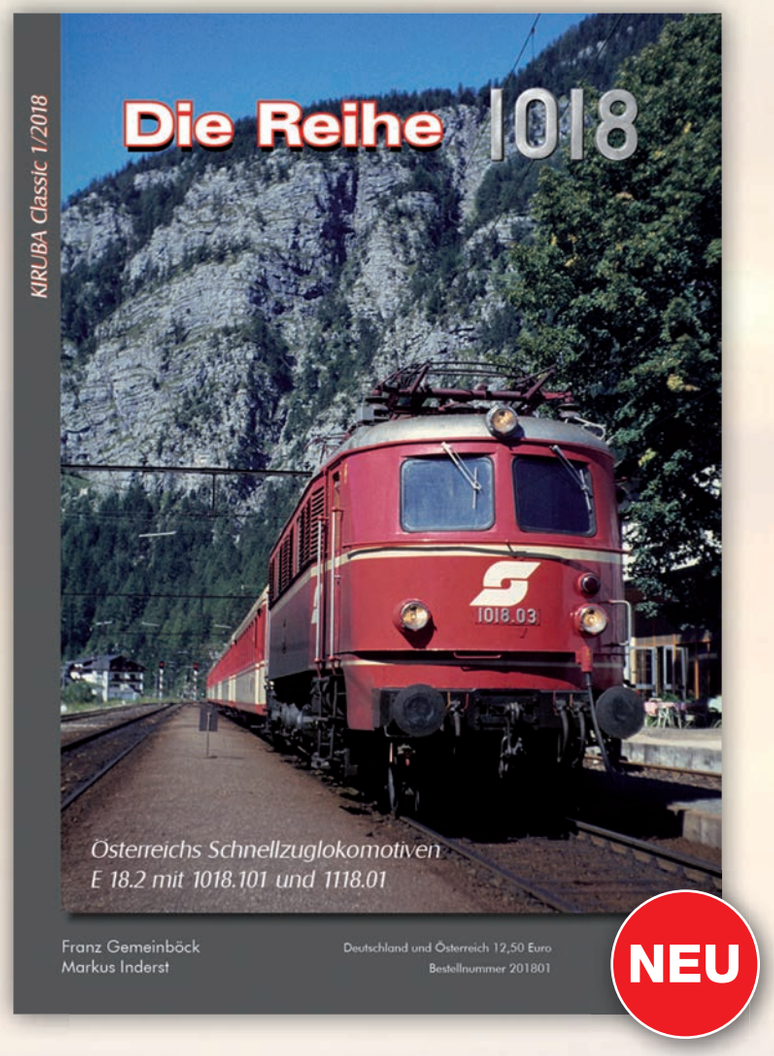
Die Reihe 1044
Best.-Nr. 201401

Die Baureihe E 44⁵
Best.-Nr. 201501

Die ÖBB Baureihe 4010
Best.-Nr. 200901

Die Reihen 1089 und 1189
Best.-Nr. 201601

Über 50 Jahre zuverlässig im Einsatz



Für den Einsatz auf den neu elektrifizierten Bahnlinien in Österreich nahm die DRB im Jahr 1940 acht Schnellzuglokomotiven in Betrieb, die aus der Baureihe E 18 weiterentwickelt wurden und bezeichnete sie als E 18 201 bis 208. Bei Kriegsende waren neben den E 18.2 auch die E 18 42 und die E 18 046 in Österreich verblieben. Aus den schwer beschädigten E 18 206 und E 18 046 baute man eine Lok wieder auf, die technisch einer E 18, elektrisch einer E 18.2 entsprach. Bei den ÖBB wurden die Lokomotiven als Reihe 1018 geführt. Wichtigstes Einsatzgebiet war die Westbahnstrecke von Wien nach Salzburg. Während die E 18 der DB bereits im Jahr 1984 den Dienst quittieren mussten, wurden die letzten 1018er erst im Jahr 1992 ausgemustert. Vier Lokomotiven sind erhalten geblieben.

92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, über 150 meist farbige Fotos

Best.-Nr. 201801 | € 12,50

Erscheint im Mai 2018

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de

www.facebook.de/vgbahn

Eröffnungsdaten

Schwarzach-St. Veit – Badgastein:
20. September 1905
Badgastein – Mallnitz – Spittal-Millstättersee:
5. Juli 1909

Elektrifizierung

Schwarzach-St. Veit – Mallnitz: Dezember 1933
Mallnitz – Spittal-Millstättersee: Mai 1935

Kilometrierung

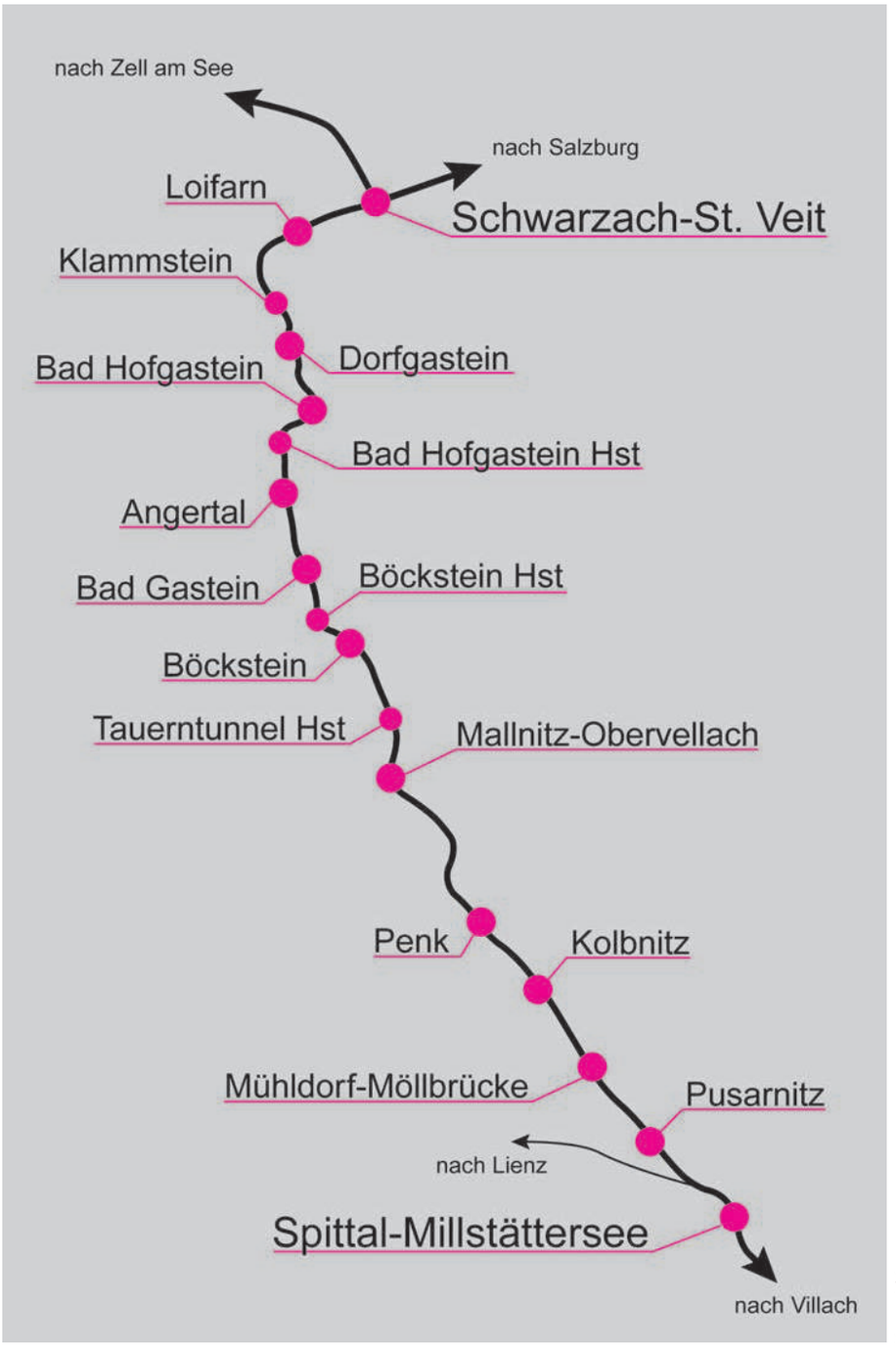
Schwarzach-St. Veit (591 m ü. M.): Km 0
Spittal-Millstättersee (544 m ü. M.):
Km 81 (ursprünglicher Streckenverlauf);
Km 80,897 (heutiger Stand; zweigleisiger Ausbau ab 1969 schrittweise vorgenommen)
Kulminationspunkt (Tauern-Tunnel): 1226 m ü. M.

Historische Viadukte

Nordrampe: Auswahl einiger Brückenbauten aus der Anfangszeit der Tauernbahn (alle in Mauerwerk-Bauweise entstanden, siehe Karte S. 3), die noch in Betrieb sind (Länge in Klammern):
Steinbach-Viadukt (108 m)
Pyrkershöhe-Viadukt (77 m)
Weidmoser-Viadukt (101 m)
Hundsdorfer-Viadukt (87 m)
Schlossbach-Viadukt (53 m)
Südrampe: Auswahl historischer Brückenbauten (Mauerwerk), die als Bestandteil eines Bahnwanderwegs erhalten geblieben sind (siehe Karte S. 80):
Dössenbach-Viadukt (74 m)
Waldmanngraben-Viadukt (88 m)
Auergraben-Viadukt (58 m)
Kuchelwald-Viadukt (59 m)
Hasslacher-Viadukt (58 m)

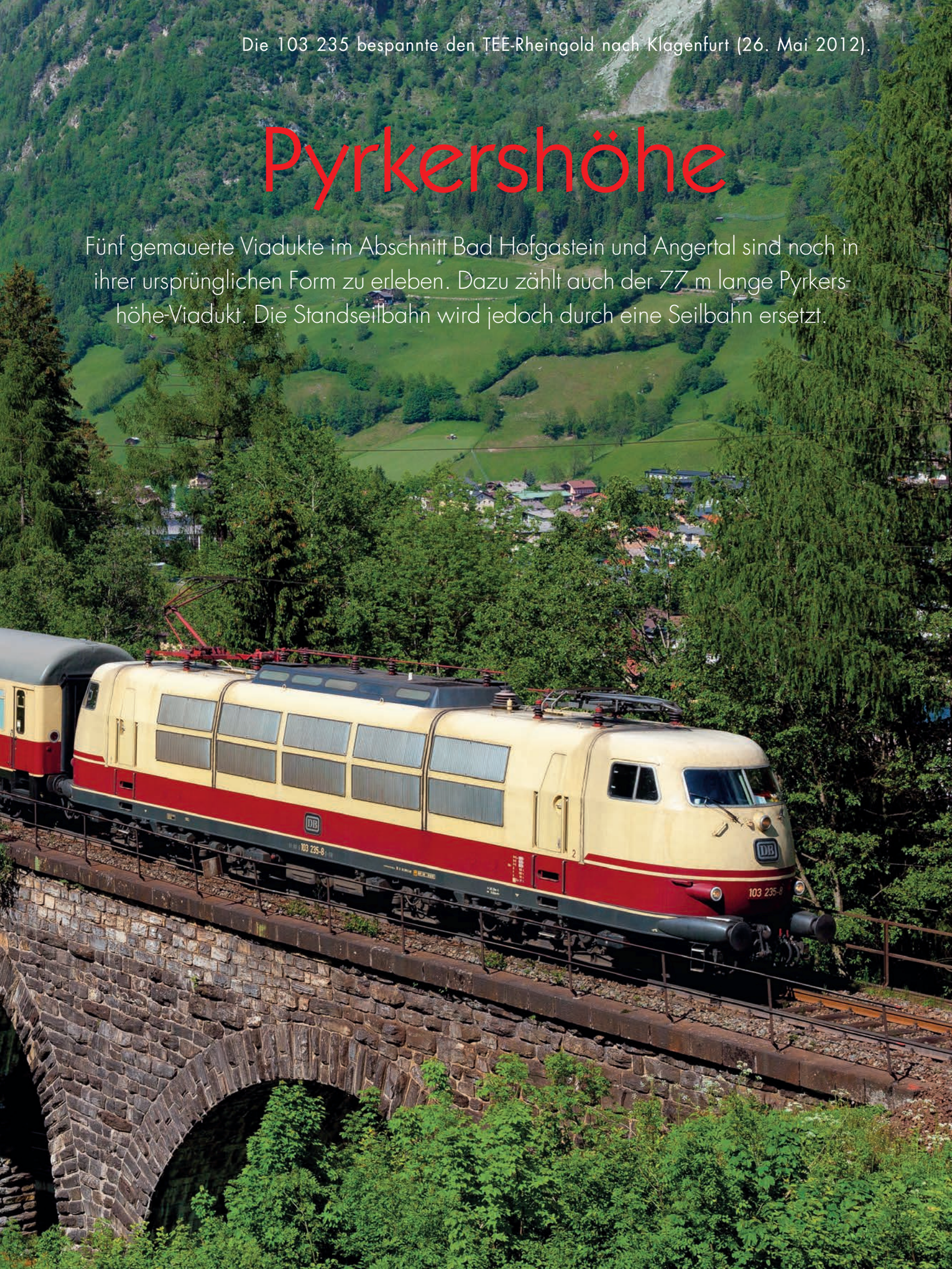
Tauernbahn als epochales Projekt

Die Fertigstellung der Nordrampe war ein viel beachtetes Ereignis, über das die Tagespresse berichtete. Man war sich der politischen wie wirtschaftlichen Auswirkungen der im Bau befindlichen Magistrale bewusst (Auszug aus „Innsbrucker Nachrichten" vom 20. September 1905):
„Heute hat sich unter großem Gepränge ein Ereignis vollzogen, von dem nicht nur das Kronland Salzburg, sondern ganz Österreich einen bedeutenden wirtschaftlichen Aufschwung erwartet: der erste Teil der Tauernbahn, die Strecke Schwarzach-St. Veit – Badgastein, ist dem Verkehre übergeben worden. (…) Ob die zweite Verbindung mit Triest jenen Nutzen, den man von ihr erhofft, im vollen Umfange bringen wird, müssen schon die nächsten Jahre zeigen. Tatsache ist, daß man geneigt ist, die neue Bahn im Kampfe mit den Ungarn auszuspielen und diese unter Hinweis auf Triest – den Konkurrenzhafen Fiumes – in ihren Wünschen etwas bescheidener zu machen (…)." Unter den Klängen der Volkshymne setzte sich der Sonderhofzug, gefolgt von den Zügen mit den Festgästen, in Bewegung. Pustend und schnaubend klimmt die Lokomotive die steile Tallehne empor, tief unten rauschte die Salzach und durch Tunnels und über Brücken und Viadukte geht es in die wilde Schlucht der Gasteiner Ache. Bald ist die Haltestelle Klammstein erreicht und nun eilte der Zug auf ebenem Terrain der Station Hofgastein entgegen, die um halb 10 Uhr erreicht wurde. Der einfache Ort ist festlich herausgeputzt und hier wiederholt sich das gleiche Schauspiel wie in Schwarzach. Die Geistlichkeit, die Gemeindevertretung, die Schuljugend und die Vereine haben sich zum Empfange des Herrschers eingefunden. (…) Dort begrüßte Bürgermeister Apotheker Wiatschka den Kaiser und gedachte dankend der kaiserlichen Verordnung vom Jahre 1890, die die Unwiderruflichkeit des Bezuges des Thermalwassers ausspricht, wodurch dem Markte eine Quelle des Wohlstandes eröffnet wurde. (…). Auf dem weiteren Wege hielten die Züge noch in der Station Angertal, wo der Monarch die gewaltige Angerschluchtbrücke in Augenschein nahm, eines der interessantesten und größten Bauobjekte im Zuge der Nordrampe der Tauernbahn (…). Endlich um 10 Uhr 20 Minuten erfolgte die Einfahrt in die Station Badgastein, wo der Kaiser von Bürgermeister kaiserl. Rat Straubinger begrüßt wurde. Dieser hob hervor, daß man die Wohltat des Bahnverkehrs nirgends lebhafter empfinden werde als in Badgastein, wo jährlich Tausende von Leidenden die heißersehnte Heilung von Schmerzen und Gebrechen aller Art suchen und finden (…). Sie werden die neue Bahn segnen, die sie mühelos an jenen Ort bringt, den sie bisher nur nach langer, beschwerlicher Fahrt erreichen konnten."



Karte: Witt

Foto: Klaus Eckert



Die 103 235 bespannte den TEE-Rheingold nach Klagenfurt (26. Mai 2012).

Pyrkershöhe

Fünf gemauerte Viadukte im Abschnitt Bad Hofgastein und Angertal sind noch in ihrer ursprünglichen Form zu erleben. Dazu zählt auch der 77 m lange Pyrkershöhe-Viadukt. Die Standseilbahn wird jedoch durch eine Seilbahn ersetzt.

470-005
Rail Cargo Hungaria
FERENCVÁROSI TORNA CLUB
BPEST.IX.K.
1899

Die bunte 470 005 der MÁV führt einen IC von Villach Hbf nach Salzburg (1. November 2015).

Angerschlucht

Sie war so etwas wie das Wahrzeichen der Tauernbahn: die wunderschöne Stahlgitterbrücke (137 m) über die Angerschlucht beim gleichnamigen ehemaligen Bahnhof, hoch über dem Gasteinertal gelegen.

Foto: Klaus Eckert

Falkenstein

Mit einer Länge von 408 m überspannt die Falkenstein-Brücke ein Seitental. Aus Stahlbeton errichtet, wirkt sie mit ihren zwei Bögen durchaus elegant. Das gewaltige Bauwerk entstand in den Jahren 1971 bis 1974.

Foto: Gerfried Moll

Die 1016 008 führt den OIC 693 von Villach Hbf nach Salzburg (25. Mai 2013).

Der zweite Weg

Nach 1867 forderten vor allem die westlichen Kronländer der K.-u.-k.-Monarchie eine zweite Bahnstrecke zum Mittelmeerhafen Triest. Es war ein zähes Ringen.

Auch in Österreich-Ungarn erkannten Ökonomen wie auch Militärstrategen schon früh die große Bedeutung einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur. Zwischen Floridsdorf und Deutsch Wagram (nahe Wien) war 1837 erstmals eine Bahnstrecke in Betrieb gegangen. Zahlreiche andere Verbindungen folgten.

Im Jahr 1854 stellte das K. k. Handelsministerium in Wien ein angedachtes Eisenbahnnetz für die gesamte Monarchie vor. Es wurde in den nachfolgenden Jahrzehnten nach und nach genehmigt und verwirklicht, anfangs unter staatlicher Regie, später von Privatbahnen, da die Staatskasse leer war. Mit der Überschienung der Alpen am Semmering war 1854 ein Meilenstein geschaffen worden, gekrönt von der Entwicklung leistungsfähiger Loks und der Fertigstellung der südlichen Anschlussstrecke über Graz, Spielfeld-Straß und Laibach (Ljubljana) bis Triest im Jahr 1857. Als Betreiberin dieser Magistrale fungierte ab 1858 die K. k. privilegierte Südbahngesellschaft. Einige Jahre zuvor hatte die kaiserliche Regierung angeordnet, dass alle vormaligen Staatsbahnen zu privatisieren seien. So war unter anderem auch die K.k. Nordtiroler Staatseisenbahn (Brenner-Zulaufstrecke) an die Südbahn gegangen. Diese konnte auf diese Weise ihre Monopolstellung ausdehnen. Doch noch folgenträchtiger waren die politischen Konflikte des Kaiserreichs. Nach dem 1866er Krieg mit Italien, das durch Preußen unterstützt wurde, musste Österreich-Ungarn Venetien an Italien abgeben. Der Weg über die 1867 eröffnete Brennerbahn und Venedig, Udine, Görz (Gorizia/Nova Gorica) nach Triest war nun großteils der Kontrolle des Kaiserreichs entzogen. In Wien musste man mit ansehen, wie der Hafen der italienischen Lagunenstadt merklich an Bedeutung gewann.

Umschlagplatz Triester Hafen

Die Häfen von Venedig und Triest befanden sich im Wettstreit. Zu allem Überfluss gesellte sich noch ein dritter Konkurrent am adriatischen Meer hinzu: Fiume (Rijeka). Diese Hafenstadt war infolge des österreichisch-ungarischen Ausgleichs von 1867 den Ungarn zugesprochen worden und entwickelte sich ebenfalls zu einem wichtigen Umschlagplatz.

Mit der Vollendung des Suezkanals im Jahr 1869 erschlossen sich ganz neue Handelswege mit dem Orient. Also lag es nur im Interesse Europas und somit auch der Donaumonarchie, für die Warenströme zu und aus den betreffenden Ländern leistungsfähige Verkehrsträger zur Verfügung zu haben.

Beim Weitertransport ab dem Hafen Triest führte die Aktiengesellschaft Österreichischer Lloyd die Regie, damals eine der größten Reedereien Europas und vorherrschend, was den Schiffsverkehr auf der Adria anging. Das Unternehmen hatte großes Interesse daran, nicht nur am Güteraustausch mit den östlichen Teilen des Kaiserreiches (Kärnten, Steiermark) sowie Niederösterreich beteiligt zu sein, sondern wollte auch die westlichen Kronländer eingebunden wissen. Abgesehen davon betrieb die Lloyd auch Dampfschiffe für den Personenverkehr. Bahnhof und Schiffsanlegestelle befanden sich in unmittelbarer Nachbarschaft. So wurde den Reisenden ein komfortables Umsteigen vom Zug aufs Schiff ermöglicht. Natür-

Zu den spektakulärsten Kunstbauten der Tauernbahn-Nordrampe zählt der Viadukt in der Klamm. Eingebettet zwischen dem Unteren und Oberen Klammstein-Tunnel, überspannt er das tief eingeschnittene Flussbett der Gasteiner Ache. Die Aufnahme stammt aus dem Jahr 1904. Man beachte das offensichtlich trittsichere, auf dem Steg balancierende Pferd links im Bild.

Fotos: Sammlung Kowarik

Der im Bau befindliche Thomersbach-Viadukt nahe Lend an der Nordrampe – wie alle Kunstbauten (außer dem Tauern-Tunnel) wurde er eingleisig ausgeführt. Im Rahmen des zweigleisigen Ausbaus der Tauernbahn ersetzte man ihn durch einen Neubau und trug ihn ab.

Für die Angerschlucht-Brücke errichtete man in den senkrecht abfallenden Felswänden gemauerte Auflager, ein aufwendiges Unterfangen, wie diese Aufnahme verdeutlicht.

lich sollten die Gäste auch aus dem Salzburger Raum oder Böhmen per Bahn nach Triest und von dort aus per Schiff weiterfahren können. Auch vonseiten der Lloyd kamen daher Argumente für eine zweite – innerösterreichische – Eisenbahnstrecke nach Triest.

Eine Trasse für die neue Magistrale

Nach 1868 wurden etliche Trassenverläufe für die neue Alpenmagistrale diskutiert. Es galt, das mächtige Gebirgsmassiv des Tauern und damit den Alpenhauptkamm zu überwinden. Lokale Interessen spielten ebenfalls eine gewichtige Rolle. In den 1880er Jahren begannen sich einige einflussreiche Politiker, wie der Bürgermeister von Badgastein (heutige Schreibung: Bad Gastein) Carl Straubinger oder der Salzburger Reichstagsabgeordnete Dr. Julius Sylvester, vehement für eine Streckenführung durch das Gasteinertal einzusetzen. Alternative Konzepte sahen u. a. eine Trasse ab Eben im Pongau vor, die weiter östlich über Zederhaus südwärts führen sollte (etwa dem Verlauf der heutigen Tauernautobahn entsprechend). Konkreter wurde das Ganze, nachdem Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek Machbarkeitsstudien zu den diversen Trassenvorschlägen in Auftrag gegeben hatte. Die Gasteinertal-Variante erwies sich dabei als die kostengünstigste und wurde daher favorisiert. Anfang des Jahres 1900 präsentierte das Eisenbahnministerium dann einen Gesetzesentwurf, der den Bau der „neuen Alpenbahnen“ vorsah, darunter auch die Pyhrnbahn (Linz – Selzthal/dort Anschluss an die Rudolfsbahn nach St. Michael/Villach/Tarvis) und als zweite Verbindung mit Triest die Achse Tauernbahn (Schwarzach-St. Veit – Villach), Karawankenbahn (Villach/

Klagenfurt – Aßling, das heutige Jesenice) und Wocheinerbahn (Aßling – Görz – Triest).

Ebenfalls im Jahr 1900 versuchte noch ein Kritiker, der Ingenieur Anton Waldvogel, die Untauglichkeit des genannten Trassenverlaufs über Schwarzach-St. Veit und das Gasteinertal in einem viel diskutierten Aufsatz zu begründen. Zu seinen Hauptargumenten zählten die große räumliche Nähe zu Bayern – ein militärstrategischer Nachteil – und die Gefährdung des Kurbetriebs im Gasteinertal durch die Anwesenheit von Dampfloks. Somit gab es offenbar schon damals Leute, die sich über die Luftverschmutzung durch die rauchenden Ungetüme Gedanken machten. Als weiteren Kritikpunkt führte Waldvogel an, dass eher Bayern und auch Italien von der neuen Route profitieren würden, nicht Oberösterreich und Böhmen. Doch am 6. Juni 1901 trat das vom Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek im Februar vorgelegte Gesetz schließlich in Kraft, nachdem es vom Parlament verabschiedet und auch von Kaiser Franz Josef I. für rechtsgültig erklärt worden war. Bis zu diesem Schritt waren insgesamt mehr als drei Jahrzehnte ins Land gegangen. Nun gab es einen Budgetrahmen für den Bau. Das staatlich finanzierte Projekt konnte endlich starten.

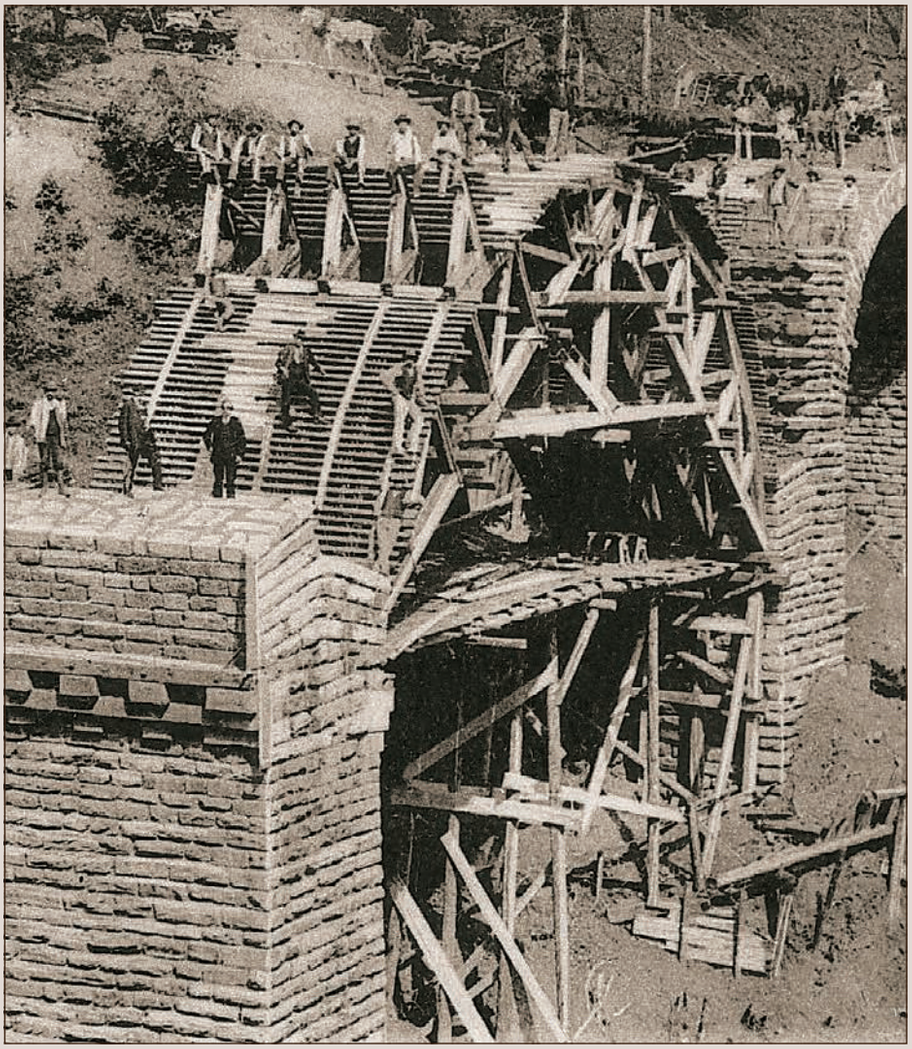
Er plante die Trasse: Carl Wurmb

Der Trassierung erfolgte unter der Leitung des Ingenieurs Carl Wurmb, damals Baudirektor der k. k. Staatsbahnen. Geboren am 18. September 1850 in Neumarkt bei Wels, nahm Carl Wurmb nach dem Abschluss seines ingenieurwissenschaftlichen Studiums am Polytechnikum in Zürich eine Stelle bei der K. k. priv. Südbahngesellschaft an. Diese ließ ihn beim Bau der Brennerbahn und der Pustertalbahn mitwirken. Später arbeitete er für die K. k. priv. Kronprinz-Rudolf-Bahn und war dabei für den Streckenabschnitt Villach – Tarvis (1873 eröffnet) zuständig. Nach weiteren beruflichen Stationen, unter anderem als Bauleiter für die Westseite des Arlbergtunnels (1884 fertiggestellt), wurde Wurmb im Jahr 1894 ins Handelsministerium berufen, leitete später das Lokalbahnamt und wurde 1901 Baudirektor/Sektionschef im Eisenbahnministerium. Für seine Leistungen in letzterer Position wurde ihm 1906 schließlich die Ehrendoktorwürde der Technischen Hochschule Wien verliehen.

Allerdings hatte es auch Anfeindungen und heftige Schelte vonseiten der Parlamentsabgeordneten gegeben, wegen der gestiegenen Kosten. Unvorhergesehene Schwierigkeiten beim Bau der neuen Alpenstrecken hatten zu den Kostensteigerungen geführt. Carl Wurmb fühlte sich unverstanden und trat 1905 als Baudirektor zurück. Die Eröffnung der gesamten Tauernbahn erlebte er nicht mehr. Er starb nach schwerer Krankheit am 30. Januar 1907 in Wien. In Salzburg erinnert ein Denkmal an den „Erbauer der Alpenbahnen". Es befindet sich in der Schwarzstraße und wurde 1913 im Auftrag des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins errichtet.

Denkmal für den Erbauer

Der Österreichische Ingenieur- und Architektenverein ließ „dem Erbauer der Alpenbahnen" Dr. Ing. Carl Wurmb (1850 – 1907) eingedenk seiner Leistungen ein Denkmal errichten. Es steht in Salzburg, 15 Gehminuten vom Hauptbahnhof entfernt, in der Schwarzstraße.



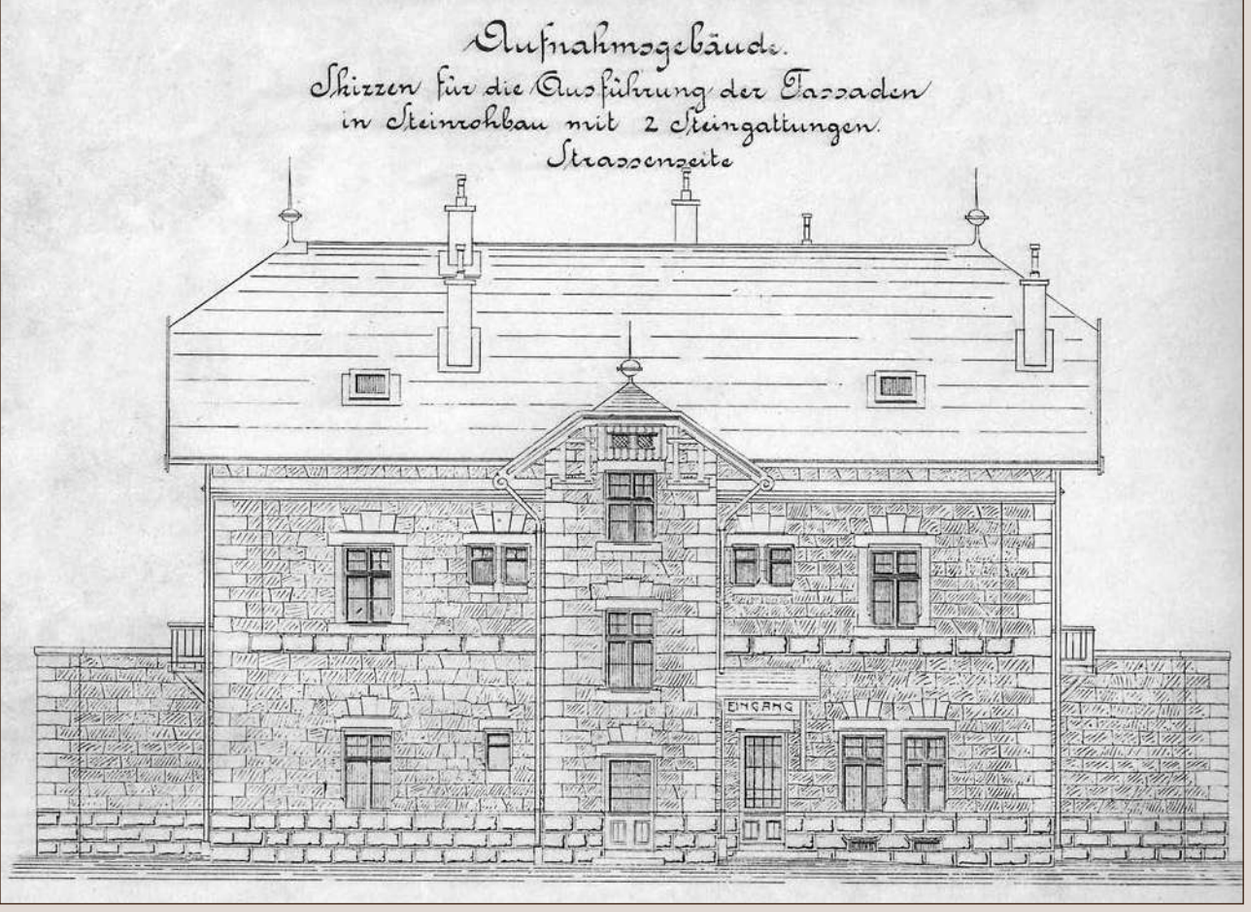
Fotos: Sammlung Kowarik

Dieses Foto entstand ebenfalls an der Nordrampe. Es zeigt den Steinbach-Viadukt in der Nähe von Hofgastein. Stolz wirken die Bauarbeiter, die auf dem hölzernen Lehrgerüst für den noch auszumauernden vorderen Bogen stehend beziehungsweise weiter oben sitzend posieren und die Füße herabbaumeln lassen.

Die Bauarbeiten beginnen

Noch im Sommer 1901 begannen die Trassierungsarbeiten für die gut 34 km lange Nordrampe bis zum Tauern-Tunnel, deren maximale Neigung auf 25,5 ‰ festgelegt war. Das gesamte Tauernbahnprojekt setzte sich aus 14 Baulosen zusammen: Los 1–5: Schwarzach-St. Veit – Badgastein; Los 6–10: Badgastein – Tauern-Tunnel – Kaponigbach; Los 11–14: Kaponigbach – Spittal-Millstättersee (Anschluss an die 1871 eröffnete Drautal- bzw. Pustertalbahn via Lienz/ Innichen nach Franzensfeste).

Bis zum Bahnhof Lend, an der 1875 errichteten Salzburg-Tiroler-Bahn (Giselabahn) gelegen, ließen sich Baumaterial, Maschinen oder Verpflegung für die Arbeiter mit dem Zug her-

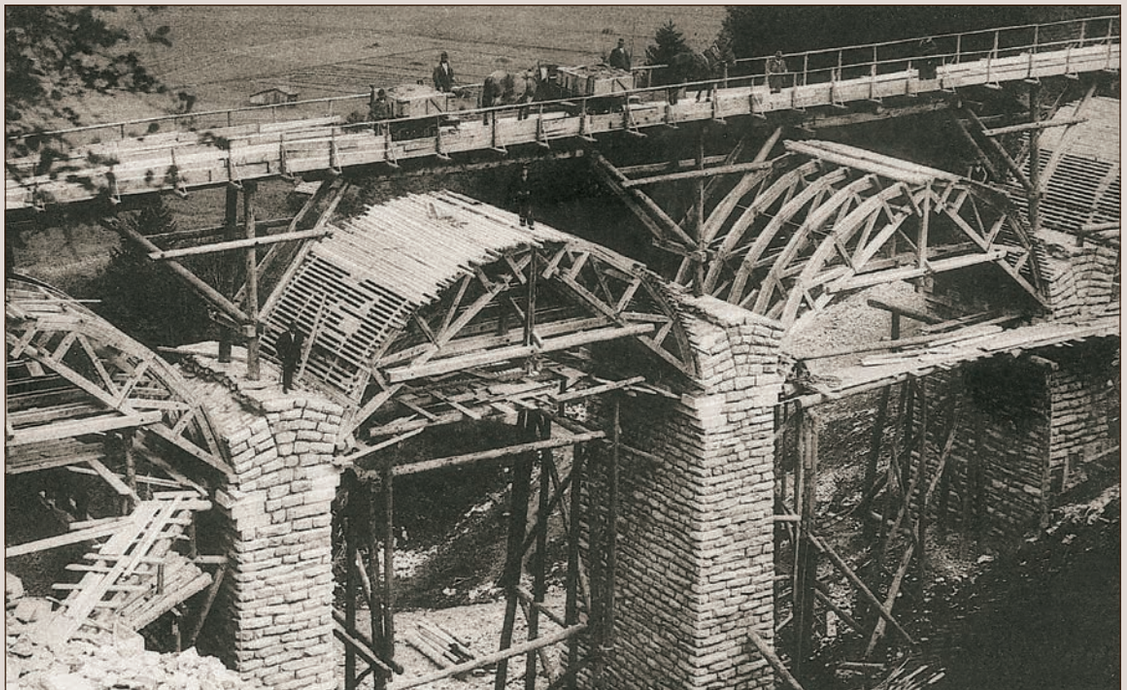


Die Empfangsgebäude und Eisenbahner-Wohnhäuser entlang der Tauernbahn entstanden nach einheitlichen Plänen. Hier das Stationsgebäude von Hofgastein, von der Straße aus gesehen. Lediglich das Bahnhofsgebäude von Badgastein geriet stattlicher, um den Hochadel gebührend begrüßen zu können.

anbringen. Von dort ging es dann aber auf der Straße weiter. Ein beschwerliches Unterfangen, das mit mehrspännigen Pferdefuhrwerken bewerkstelligt wurde. Damals lief das meiste in Handarbeit ab, für den Transport von Aushub oder Baumaterial an der Trasse standen Kipploren zur Verfügung, die auf Feldbahngleisen von Muskelkraft oder Pferden bewegt wurden. Wo es die Platzverhältnisse zuließen, entstanden auch Baubahnen, auf denen kleine Dampfloks zum Einsatz kamen. Darüber hinaus wurden Zufahrtsstraßen angelegt, die in jener Zeit aber noch nicht ausreichend befestigt waren und sich bei Regen rasch in Matschgruben verwandelten. Fuhrwerke wie Fußgänger kamen dann nur mühsam voran.

Der Trassenverlauf machte zahlreiche Kunstbauten erforderlich. Um die oftmals durch steiles Gelände und über tiefe Schluchten (z. B. Gasteiner Ache am Klammstein) zu führende Strecke errichten zu können, bedurfte es riesiger Materialmengen und menschlicher Arbeitskraft in großem Maße. Insgesamt waren etwa 4000 Arbeiter im Abschnitt Schwarzach – Bad Gastein im Dauereinsatz, meist auch im Winter. Neben einigen Tunnels wurden zwei Dutzend Viadukte und Brücken gebaut. Viele entstanden als Mauerwerksbauten, einige als Stahlfachwerkkonstruktionen, wie beispielsweise die berühmte Angerschlucht-Brücke, über ein Jahrhundert lang das Wahrzeichen der Nordrampe. Dieses 137 m lange Bauwerk mit einer lichten Weite von 110 m überwindet in 65 m Höhe die gleichnamige Schlucht. Mittlerweile ruht der Bahnverkehr auf der eleganten Konstruktion. Sie wurde im Zuge des zweigleisigen Ausbaus durch eine nebenan errichtete Stahlbeton-Bogenbrücke ersetzt, die seit 2016 in Betrieb ist (siehe Seite 64). Im Rahmen der Baugeschichte bilden auch die Stationsgebäude ein interessantes Thema. Um die Kosten in Grenzen zu halten, wurden für alle „neuen österreichischen Alpenbahnen“ einheitliche Gebäudetypen entworfen. Daher ähneln sich die Bahnhöfe und auch die Eisenbahner-Wohnhäuser entlang der Tauernbahn. Lediglich das Badgasteiner Empfangsgebäude wurde architektonisch aufwendiger und komfortabler gestaltet. Die an- und abreisenden Kurgäste, meist dem Hochadel entstammend, sollten es so angenehm wie möglich haben.

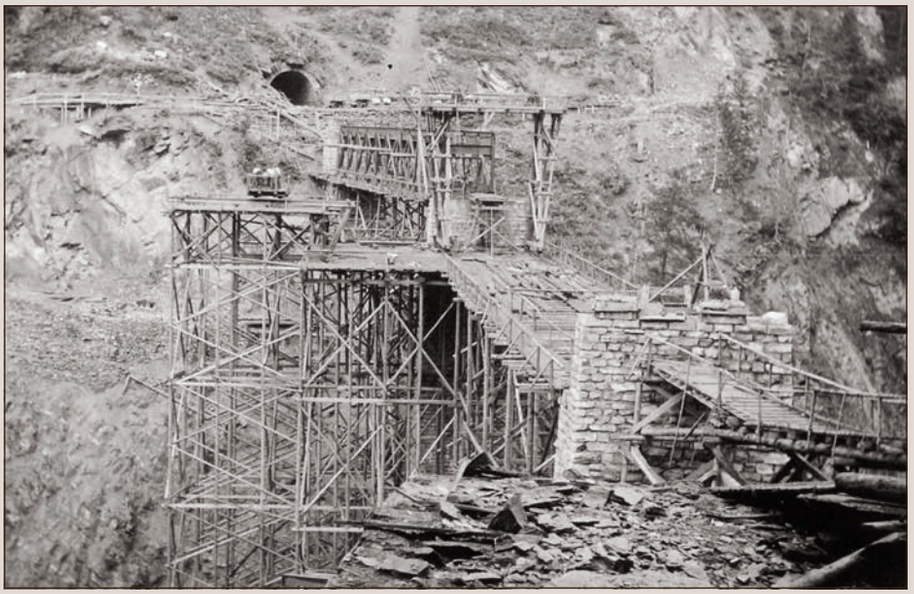
Am 20. September 1905 konnte die Nordrampe feierlich eröffnet werden. Bei dieser Zeremonie war auch der Kaiser zugegen, der im Hofsonderzug die Strecke bereiste und in Badgastein vom Bürgermeister Carl Straubinger mit allen Ehren empfangen wurde.



Im Verlauf der Tauernbahnstrecke folgt nach dem Steinbach- der Pyrkershöhe-Viadukt, hier eine Aufnahme dieser Brücke aus der Bauzeit. Ein immer wieder verblüffender Anblick: die Pferdefuhrwerke in schwindelerregender Höhe. Von der Hangseite aus bietet das Bauwerk auch heute noch schöne Fotomotive mit Bad Hofgastein im Hintergrund.

Geistlichkeit und Gemeindevertreter empfangen Kaiser Franz Josef in Hofgastein (der Namenszusatz „Bad" kam erst später hinzu) am 20. September 1905, dem Eröffnungstag der Nordrampe.

Blick auf das Nordportal des Tauern-Tunnels. Eine kleine Feldbahnlok schmauchelt vor sich hin. Sie hat einige Loren im Schlepp, die dem Materialtransport dienen.



An der Südrampe: Der Blick geht nach Westen auf das Portal des Pfaffenberg-Tunnels, davor das filigrane Lehrgerüst für den Pfaffenberg-Zwenberg-Viadukt. Heute stehen nur noch die Pfeiler der imposanten Brücke.

Der Tauern-Durchstich

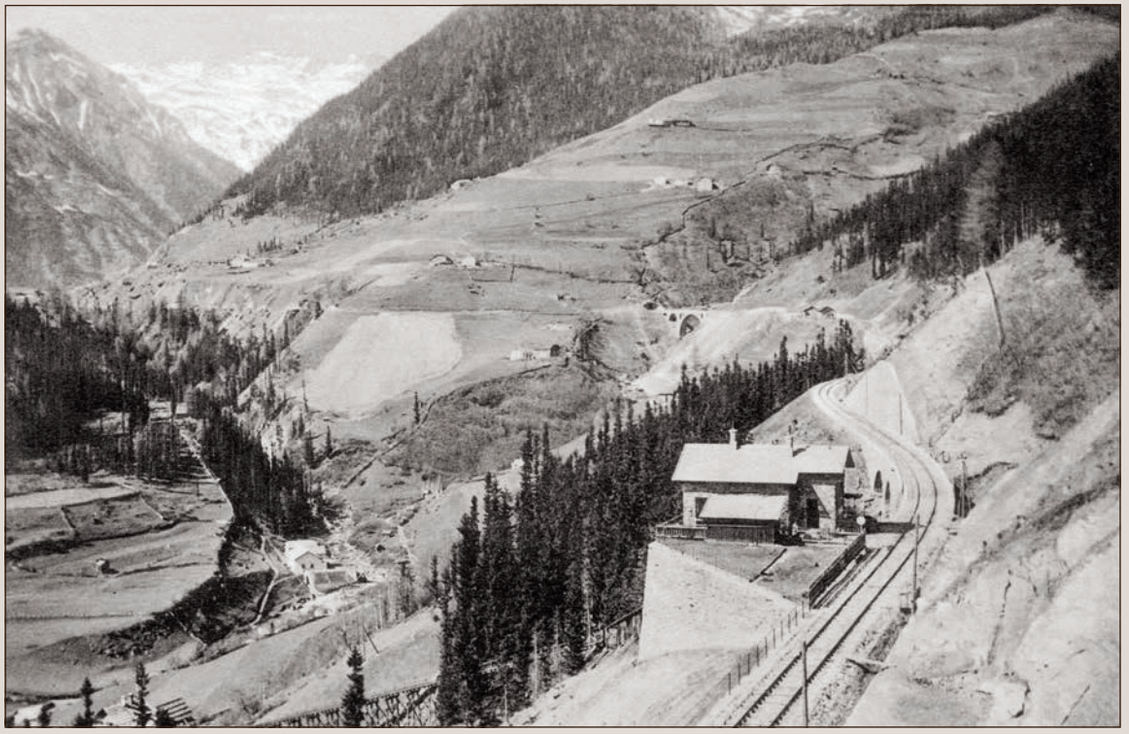
Im Bahnhof Böckstein beginnt die knapp zwölf Kilometer lange Scheitelstrecke, zu der auch der Tauern-Tunnel gehört. Diese Etappe hatte man von Beginn an zweigleisig entworfen und auch entsprechend gebaut.

Am 6. Juli 1901 wurden die Arbeiten am Nordportal aufgenommen. Auf der Südseite, bei Mallnitz, ging es im September desselben Jahres los. Der 8550,5 m lange Durchstich durch das Tauern-Massiv mit seinen bis zu 2790 m hohen Gipfeln gestaltete sich als äußerst schwierig. Die Arbeiter bissen buchstäblich auf Granit, kämpften mit Wassereinbruch und bekamen es mitunter auch mit instabilen Gesteinsschichten zu tun.

Beim Vortrieb wurde teils mit Pickel und Schaufel gearbeitet, teils kamen Drehbohrmaschinen (System Brandt/Nordseite) sowie elektrische Kurbelstoßbohrmaschinen von Siemens-Schuckert (Südseite) zum Einsatz. Auch Dynamit wurde verwendet. Das Anbringen der über einen Meter tiefen Bohrlöcher für die Sprengladungen geschah maschinell. Pro Loch waren etwa 70 Bohrköpfe nötig, da sich jeder einzelne rasch abnutzte (nach ca. 1–2 cm). Daher musste in eigens eingerichteten Schmiedewerkstätten fortwährend Nachschub produziert werden. Die elektrische Energie für die Arbeiten im Südstollen wurde durch ein für diesen Zweck neu gebautes Wasserkraftwerk in Lassach, südlich von Mallnitz, zur Verfügung gestellt. Es ist heute noch in Betrieb. Wichtig war auch die Bewetterung, also die Belüftung der Stollen. Frischluft gelangte mit Hilfe von Windrädern, die von Drehstrommotoren angetrieben wurden, über Stahlrohrleitungen ins Innere des Berges.

Nach vielen mühevollen Arbeitstagen war es schließlich vollbracht: Am 21. Juli 1907 trafen sich der Nord- und Südstollen, mit nur millimaler Abweichung: 56 mm vertikal und 55 mm horizontal, eine Meisterleistung, die auf einem präzisen Vermessungsverfahren gründete. Der Scheitelpunkt der Tunnelstrecke wurde in einer Höhe von 1225 m ü. M. angelegt. Wie andere ähnliche Großprojekte jener Zeit forderte auch die Errichtung des Tauern-Tunnels zahlreiche Opfer. Es gab 684 Verletzte und 55 Todesopfer zu beklagen.

Gefährlich ging es nicht nur im Dunkeln des Gebirges zu. Im Winter gehörten Schneelawinenabgänge ebenfalls zu den Risiken. Beim Bau der Tauernbahn galt es daher stets auch, Verbauungen an den Bergflanken anzubringen, beispielsweise in Form von Steinkeilen, um die Trasse vor Verschüttungen zu schützen. Vor allem der Bereich um Böckstein, am Nordportal des Tauern-Tunnels, erwies sich als sehr lawinengefährdet. Anfang März 1909 fanden durch einen Lawinenabgang am Nordportal des Tauern-Tunnels 26 Arbeiter den Tod. Ein Bildstock mit Kruzifix, in der Nähe der Anlaufbach-Brücke aufgestellt, erinnert mit seiner Inschrift an



Streckenverlauf südlich von Mallnitz. Im Hintergrund erkennt man rechts den Dössengraben-Viadukt und vorne ein typisches Bahnwärterhaus. Dieser bei Fotografen so beliebte Trassenabschnitt ist seit 1999 Geschichte.

die Opfer. Doch es war nicht nur der Schnee, der zahlreiche Sicherungsmaßnahmen nötig machte, auch gegen Erdrutsch wollte man gerüstet sein. Daher mussten vor allem an der Südrampe, die überwiegend am Steilhang trassiert wurde, zahlreiche Futtermauern eingebaut werden, um das Erdreich abzustützen.

Bau der Südrampe

Die knapp 35 km lange Rampe hinab nach Spittal-Millstättersee beginnt am südlichen Ende des Bahnhofs Mallnitz. Kennzeichnend ist ihr Verlauf hoch über dem Talboden des Mallnitz- und Mölltals durch meist unwegsames und steiles Gelände. Anfangs war angedacht, die Strecke hinter Mallnitz auf der gegenüberliegenden Talseite bei Groppenstein recht bald hinunter ins Mölltal zu führen. Allerdings hätte man dabei die Strecke künstlich verlängern und eine Kehrschleife anlegen müssen, um die gewaltige Geländestufe zu meistern. Weniger aufwendig schien die Streckenführung auf der linken Talseite. Für diese kürzere Linienführung musste jedoch ein größeres Gefälle von bis zu 27,8 ‰ in Kauf genommen werden. Auf dieser Etappe entstanden insgesamt 20 kleinere und größere Brücken sowie zwölf Tunnels, die allesamt eingleisig und meist als gemauerte Bauten ausgeführt wurden. Bis November 1999 (zweigleisiger Ausbau) gehörten Züge auf dem Dössenbach- oder Waldmanngraben-Viadukt (74 m bzw. 88 m lang), die sich beide unterhalb der Station Mallnitz befinden, zu den klassischen Tauernbahn-Fotomotiven. Sechs Kilometer hinter Mallnitz wurde der Bahnhof Obervellach errichtet. Anfangs gab es eine Materialseilbahn für den Bahnbau. Zwischen 1931 und 1975 existierte auch eine 1005 m lange zweispurige Seilschwebebahn, die dem Personentransport zwischen der Ortschaft Obervellach und der gleichnamigen Tauernbahnstation diente. Nach dem Aus für die Seilbahn wurde der Bahnhof in „Kaponig“ umbenannt.

Das sich anschließende steile Gelände stellte die Baumannschaften im Verlauf der Trassenarbeiten vor große Herausforderungen. Nur durch einen Reigen von Tunnels und Brücken ließ sich der Weg für die Eisenbahn erschließen. Leider mussten mehrere der imposanten alten Kunstbauten später im Zuge des zweigleisigen Ausbaus weichen.

Arbeiterstreik in Mallnitz

Der Bau der Tauernbahn wurde auch durch Streiks behindert, was oft daran lag, dass Baufirmen die Löhne nicht zahlten, weil sie die offizielle Auftragsvergabe und Finanzierungszusage mit Verspätung erhielten und ihnen daher das Geld ausging. Militär und Polizei (im Bild) sorgten für Ordnung. Nach Erhalt des Lohnes arbeiteten die Männer wieder weiter.

Dieses Schicksal ereilte beispielsweise auch den Pfaffenberg-Zwenberg-Viadukt bei Penk, eine 149 m lange Stahlfachwerkkonstruktion, die an beiden Enden in eine gemauerte Bogenbrücke überging. Die Gesamtlänge des gewaltigen Bauwerks betrug 377 m, es überspannte den von schroffen Felswänden eingerahmten Zwenberggraben. Die hölzernen Lehrgerüste solcher Brücken waren für sich allein genommen schon Kunstwerke. Kein Wunder, dass sie seinerzeit oft als Fotomotive dienten und auch heute noch Bewunderung hervorrufen.

Auch der Kaiser dürfte seine erste Fahrt auf der Südrampe sehr genossen haben, den bezaubernden Blick aus dem Zug hinab ins Tal. Am 5. Juli 1909 startete sein Hofzug in Spittal-Millstättersee. Dort und in den Bahnhöfen Mallnitz und Böckstein wurde kurz gehalten, Franz Josef I. stieg aus und beehrte die versammelten Bürger und Würdenträger mit seiner Anwesenheit. Kinder sangen ein Ständchen, sagten Gedichte auf, und von den Honoratioren wurden Festreden gehalten.

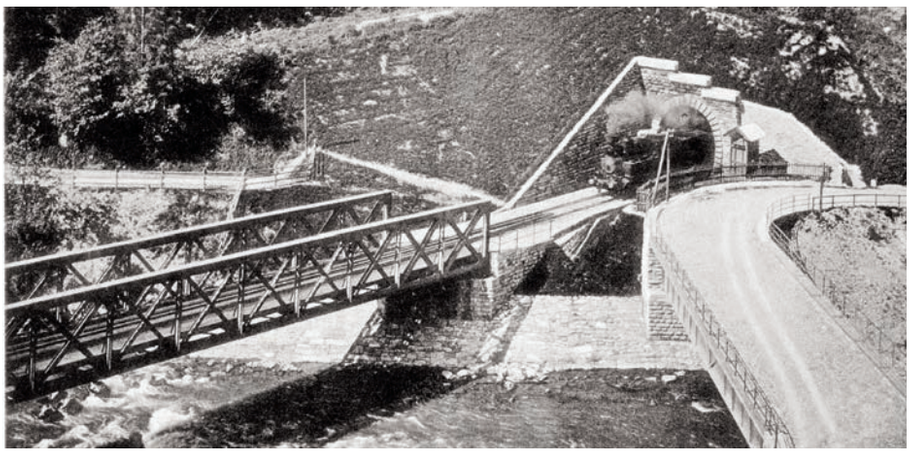
Die anderen Teilstrecken der neuen Magistrale waren früher in Betrieb gegangen. Eisenbahnminister Dr. Julius Derschatta von Standhalt hatte am 30. September 1906 die Karawankenbahn eröffnet, und in Anwesenheit des Thronfolgers Franz Ferdinand war am 19. Juli 1906 die Wocheinerbahn Aßling (Jesenice) – Triest für den Verkehr freigegeben worden.

Der vielfach gewünschte zweite innerösterreichische Weg nach Triest war Wirklichkeit geworden und hatte die Distanz im Bahnverkehr zwischen Salzburg und Villach um etwa 185 km verkürzt. Erste Güter- und Reisezüge rollten über den Tauern und die Karawanken bis hinunter zum Adria-Hafen. ■

Die ersten Jahre

Gleich nach ihrer Eröffnung ging die Tauern-Nordrampe in Betrieb. Sie musste Geld für die klammen K.k.St.B. einfahren. Leistungsfähige Loks entstanden erst nach der Fertigstellung der Gesamtstrecke.

Es machte auch Sinn, rasch Fernzüge zum renommierten Kurort Badgastein verkehren zu lassen. Denn zuvor konnten sich die Gäste diesem Ziel nur bis zur Station „Lend-Gastein" (acht Kilometer westlich von Schwarzach-St. Veit, ein Haltepunkt der Giselabahn) auf Schienen nähern. Danach war eine langwierige Postkutschentour über teils holprige Straßen angesagt. Doch ab dem Sommer 1905 entfiel das lästige Umsteigen in Lend-Gastein (heute nur Lend). Mit dem Kurswagenpaar München – Rosenheim – Salzburg – Badgastein wurde sogar eine erste internationale Verbindung eingeführt, nachdem sich die Königlich Bayerischen Staatsbahnen für dieses Angebot eingesetzt hatten. Bei den Kurswagen handelte es sich um bequem ausgestattete Dreiachser der bayerischen Gattung ABü. In Bayern bemühte man sich zudem, den Lückenschluss auf der Linie (Landshut –) Mühldorf – Freilassing (– Salzburg) hinzubekommen, um auch eine Zufahrtsstrecke aus dem nördlichen Bayern zur Tauernbahn zu erhalten sowie die Strecke München – Salzburg zu entlasten. Einige Kurswagen Berlin – Triest rollten ebenfalls über diese auch als „bayerische Tauernbahn" bezeichnete Bahnlinie.



Eine Tenderlok der Reihe 178 (D-Kuppler) hat die beiden Klammstein-Tunnels hinter sich gelassen und erreicht gleich die Gasteiner-Ache-Brücke. Die Straße (re.) ist noch erhalten, wegen Steinschlag aber gesperrt.

Die 96 m lange Anlaufbach-Brücke vor Böckstein. Sie wurde später im Rahmen des zweigleisigen Ausbaus abgetragen. Heute überqueren die Züge den Bach auf einer Spannbetonbrücke.

Anfänglich ging es noch gemütlich zu

Nach der Eröffnung der Tauernbahn-Gesamtstrecke im Jahr 1909 hatte der Verkehr auf der neuen Magistrale noch einen recht bescheidenen Umfang. Es fuhren täglich zwei Schnellzug- und vier durchgehende Personenzugpaare. Kurswagen waren in folgenden Relationen unterwegs: Badgastein – Triest, Berlin – Triest (über Mühldorf), Berlin – Triest (über München), Innsbruck – Triest, München – Triest, Prag – Salzburg – Triest, Wien – Salzburg – Badgastein, Wien – Selzthal – Badgastein.

Allerdings fehlte es der k.k.St.B. in den ersten Betriebsjahren an geeigneten Dampflokomotiven, die stark genug für die Tauernrampen waren. Als Zugloks dienten u. a. die Schlepptenderloks der Reihe 110 (1'C1' n4v, Grenzlast: 175 t). Anfangs musste daher oft mit einer zweiten 110 als Vorspannlok gefahren werden, teils wurden auch Tenderloks der K.k.St.B.-Reihe 30, gebaut für die Wiener Stadtbahn, vorgespannt, um die häufig über 250 t schweren Schnellzüge über den Tauern schleppen zu können. So entwickelte der österreichische Konstrukteur Karl Gölsdorf eine neue Schnellzug-Gebirgslok, die Reihe 100.01 mit der Achsfolge 1'F h4v. Die Sechskuppler wurden ab 1911 ausgeliefert und waren in der Lage, auf der Tauernbahn 330 t mit 35 km/h (8% Reserve) zu befördern. Turnusmäßig wechselten sie sich mit den Loks der Reihe 380.100 (Achsfolge: 1'E h4v), vor den Schnellzügen ab. Letzterer Loktyp war ebenfalls ab 1911 in Dienst gegangen und vermochte auf den Steilrampen 280 t mit einer Geschwindigkeit von 38 km/h zu schleppen.

In den letzten Jahren vor der Elektrifizierung der Tauernbahn (1933–1935) ersetzte man die 380.100 durch die Gebirgslokomotiven der Reihe 580 (1'E h2), die am Brenner gefahren waren, bevor auch dort der Fahrdraht der Dampftraktion ein Ende bereitet hatte.

Ab 1911 tauchte erstmals ein „Tauern-Express" mit dem Laufweg Salzburg – Triest im Fahrplan auf. Es handelte sich um einen Express-Zug, für den aber nur ein Schnell-

zugpreis bezahlt werden musste. Diese Verbindung hatte aber nichts mit den Luxuszügen der Internationalen Schlafwagengesellschaft CIWL gemein, die – wie z.B. der Orient-Express – nur aus Schlaf- und Speisewagen gebildet wurden.

Der „Tauern-Express" befuhr die Tauernbahn dreimal wöchentlich und hatte Kurswagen der 1. und 2. Klasse für die Relation Paris Ostbahnhof – Salzburg – Triest dabei, ferner Schlafwagen Stuttgart – Triest sowie Speisewagen Villach – Triest. Die Wagen aus Paris und Stuttgart kamen mit dem täglich verkehrenden D 61 nach München, der dreimal pro Woche nach Salzburg verlängert wurde. In umgekehrter Richtung liefen diese Wagen im D 56 (Wien – Paris). Die Fahrt von Paris Ostbahnhof nach Triest ging damals um 9.00 Uhr los. Die Hafenstadt wurde um 12.00 Uhr des darauffolgenden Tages erreicht. Dort bestand Anschluss an die Eildampfer des Österreichischen Lloyd, die Kurs auf Ägypten nahmen.

Nach wenigen Monaten verschwand der „Tauern-Express" aber wieder aus dem Kursbuch, da es noch zwei weitere Schnellzüge gab, die nachts über den Tauern fuhren. Einen Zug mit gleichem Namen gab es erst wieder ab 1951.

Ein Richtung Tauern-Tunnel fahrender Schnellzug rollt über den Hundsdorfer-Viadukt. Während seiner Bergfahrt leistet ihm eine Tenderlok Vorspanndienste. Rechts im Bild erkennt man Hofgastein.

Die Station Angertal wurde unmittelbar neben der gleichnamigen Stahlgitterbrücke errichtet. Die Aufnahme stammt aus dem Jahr 1909.

Erster Weltkrieg stoppt Aufwärtstrend

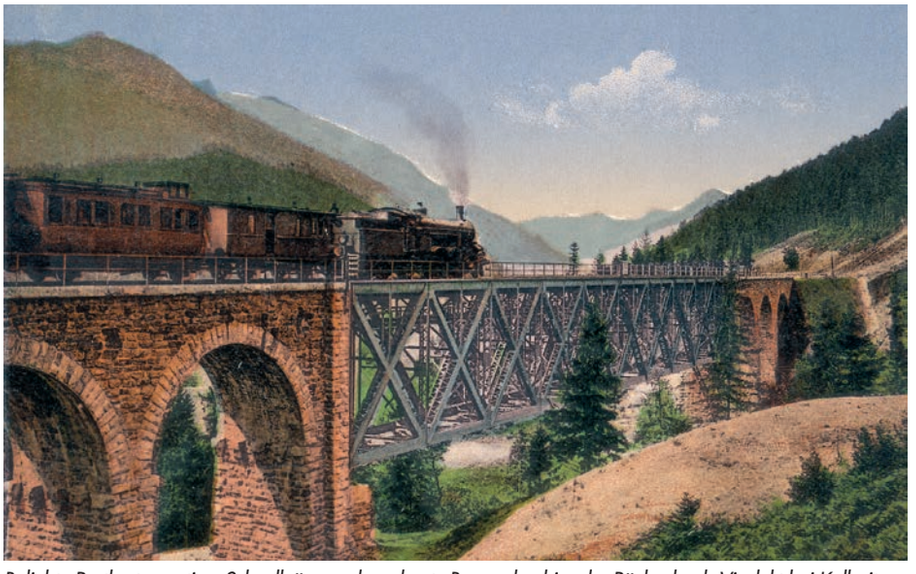
Der Fernreiseverkehr über den Tauern hatte begonnen, sich gut zu entwickeln. Aber durch den Ausbruch des Ersten Weltkriegs im Jahr 1914 erfuhr dieser Trend einen argen Dämpfer. Nach 1918, als die kriegerischen Auseinandersetzungen endlich beendet waren, gab es keinen österreichischen und auch keinen ungarischen Hafen mehr. Triest und Fiume gingen an Italien bzw. Jugoslawien. Auch die Wocheinerbahn führte nunmehr über jugoslawisches und italienisches Gebiet. Das K.-u.-k.-Reich war zerfallen.

Jetzt gab es neue Grenzbahnhöfe mit zeitraubenden Kontrollen, die das rasche Fortkommen erschwerten. So waren Ro-

Wie aus dem Ei gepellt präsentierte sich der Bahnhof Hofgastein im Eröffnungsjahr der Tauern-Nordrampe (1905).

Fotos: Sammlung Kowarik

Ein Schnellzug mit einer K.k.St.B.-110 an der Spitze hat eben einen der beiden Litzeldorfer-Tunnels verlassen und befährt nun den gleichnamigen 82 m langen Viadukt (im Zuge des zweigleisigen Ausbaus ersetzt).



Beliebte Postkartenmotive: Schnellzüge und markante Bauwerke, hier der Rückenbach-Viadukt bei Kolbnitz.

senbach und Aßling (Jesenice) zu Grenzstationen zwischen Österreich und Jugoslawien geworden. An der jugoslawisch-italienischen Grenze lagen nun die Stationen Bistrica (Feistritz-Wocheinersee) und Piedicolle (Podbrdo).

Bei den eingesetzten Fahrzeugen hatte sich dagegen kaum etwas verändert, sah man doch weiterhin die bewährten österreichischen Gebirgslokomotiven vor den Schnellzügen. Sie waren nach dem Kriegsende den jeweiligen neu entstandenen Staatsbahnen zugefallen.

Ein Problem stellte die bislang ungewohnte Funktion einiger neuer Grenzstationen dar. So hatten im Bahnhof von Piedicolle (Podbrdo) bislang nur regionale Züge gehalten, nun aber mussten hier Schnellzüge abgefertigt werden. Doch ein Lokwechsel war nicht möglich. Es gab keine Drehscheibe. Auf italienischer Seite wurden die Schlepptendermaschinen der ehemals österreichischen Reihen 380 und 580 als Beuteloks eingesetzt.

Wie wurde das Problem der fehlenden Wendemöglichkeit gelöst? Man ging praktisch vor: Die Italiener holten sich das Einverständnis der jugoslawischen Bahnverwaltung und fuhren mit den Schlepptenderloks bis Aßling (Jesenice) durch, wo sie eine Drehscheibe zum Wenden der Loks nützen konnten. Mit dem nächsten Schnellzug im Schlepp fuhren sie dann wieder zurück. Mitte der 1920er Jahre wurden die Gleisanlagen in Piedicolle schließlich erweitert und im Zuge dessen auch mit einer

Der Streckenwärter

Er hatte Züge vorzumelden und zu beobachten, das Bahngelände zu pflegen und Gleisanlagen zu kontrollieren: der Streckenwärter. Er wohnte mit seiner Familie in einem der Wärterhäuschen, wie sie teils noch heute entlang der Tauernbahn zu finden sind, mittlerweile aber renoviert und im Privatbesitz. Vor der Einführung automatischer Blockstreckensicherung sorgten die Wärter für reibungslosen Betrieb.

Drehscheibe ausgerüstet. In umgekehrter Richtung trat das genannte Problem nicht auf. Denn auf jugoslawischer Seite kamen auf dem 35 km langen Abschnitt Jesenice – Piedicolle ehemalige ungarische Tenderloks der Reihe 342 zum Einsatz, die nicht gewendet werden mussten.

Die Goldenen Zwanziger Jahre

Als Wirtschaftsregion hatte die Donaumonarchie durch ihre Aufsplitterung stark gelitten. Die Republik Österreich, Nachfolgerin des österreichischen Kaiserreiches, bekam es mit einer ausgewachsenen Krise zu tun, die in eine Geldinflation mündete. Erst die Einführung einer neuen Währung im Jahr 1925 brachte wieder Stabilität in das Wirtschaftsleben und erlaubte einen Aufschwung. Die „Goldenen Zwanziger Jahre" brachen an. Ähnlich verhielt es sich im benachbarten Deutschland, in der Weimarer Republik, wo ab 1923 ebenfalls eine neue Geldwährung im Umlauf war. Die Menschen verreisten wieder und nutzten auch die vielfältigen und teils neuen Kurswagenangebote auf der Tauernachse, wie z.B. Graz – Selzthal – Badgastein, Prag – Grado (Adria-Seebad), Prag –Ancona, Prag – Rom, Prag – Ventimiglia, Berlin – Spalato (Split), München – Sušak (bei Fiume).

Des Weiteren (im Sommerfahrplan 1931 aufgeführt) kamen beispielsweise folgende Kurswagenverbindungen hinzu: Berlin – Klagenfurt (via Landshut/Mühldorf), Berlin – Spalato (via Mühldorf), Berlin – Sušak (via München), Berlin – Triest (via München), Berlin – Triest (via Mühldorf), Innsbruck – Villach, Linz – Villach. Ab München gab es zudem Kurswagen nach Belgrad, Klagenfurt, Spalato und Triest. Paris war über Basel mit Belgrad verbunden, Prag über Tarvis mit Venedig/Ancona und Grado. Von Wien aus gab es Kurswagen via Salzburg und Selzthal jeweils nach Klagenfurt. Mitropa-Schlafwagen rollten auf dem Kurs Berlin – Landshut (– Mühldorf) – Badgastein. CIWL-Schlafwagen gab es zum Beispiel dreimal pro Woche auf der Route München – Agram (Zagreb), viermal pro Woche zwischen München und Triest (via Piedicolle) und dreimal wöchentlich in der Relation Prag – Tarvis – Venedig –Rom.

Speisewagen der CIWL verkehrten zwischen Linz und Agram (Zagreb), Salzburg und Agram sowie Salzburg und Villach.

1933 schädigte Adolf Hitler den österreichischen Tourismus, indem er den Rausschmiss eines seiner Minister wegen einer Affront-Rede im Nachbarland mit der „Tausendmark-Sperre" quittierte. Nur wer diese Summe zahlte, durfte Österreich bereisen. Trotzdem nahmen die BBÖ die Elektrifizierung der Tauernlinie in Angriff. ■

Der 84 m lange Rottauer-Viadukt befindet sich bei Kolbnitz. Beim zweigleisigen Ausbau der Tauern-Südrampe musste er nicht weichen, parallel zu ihm wurde eine neue Spannbeton-Brücke errichtet.

Sechskuppler (1'F h4v), wie die 1911 in Dienst gestellten Dampfloks der Reihe 100.01, bewährten sich vor langen Schnellzügen. Hier befährt eine dieser bulligen Maschinen den Rottauer-Viadukt vor Kolbnitz.

Fotos: Sammlung Kovarik

Abschied von der Dampflokomotive

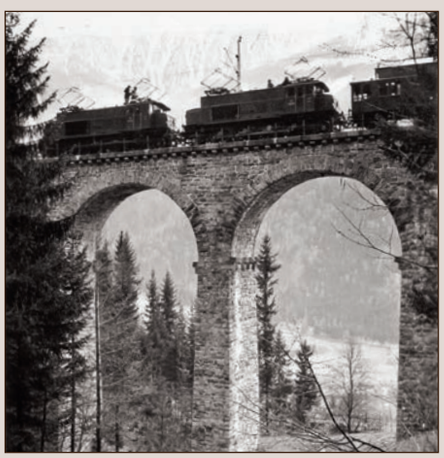
Nach dem Ersten Weltkrieg stand schon bald die Elektrifizierung der Alpenmagistralen an. Der Zerfall der Donaumonarchie hatte die Kohlezufuhr erschwert.

Als der Fahrdraht über der kompletten Strecke hing, war die Zeit der Dampftraktion vorbei. Etwas wehmütig verabschiedeten die Eisenbahner ihre Dampflokomotiven von der Tauernbahn. So schrieb Josef Machat, seinerzeit Maschinenmeister der Heizhausnebenstelle Spittal, in der Verkehrswirtschaftlichen Rundschau: „Unser liebes Dampfroß wird nun von der Tauernbahn gänzlich verschwinden, um der modernen elektrischen Lokomotive Platz zu machen. Mehr als zweieinhalb Jahrzehnte lang schnaubte und pustete die Dampflokomotive auf dieser Strecke in Wind und Wetter, jederzeit willig ihren Dienst versehend (…)."

Gleich nach dem Ende des Ersten Weltkriegs hätte man die wichtigsten Alpenmagistralen Österreichs am besten gleich elektrifiziert. Die Gründe waren vielfältig. Zum einen lagen nach dem Zerfall der Donaumonarchie die Kohlelagerstätten nicht mehr im Einflussbereich des Landes, Brennstoff für die Dampfloks war teuer geworden, zum anderen ließen sich die gestiegenen Verkehrsleistungen im Alpentransit mit der Dampftraktion kaum noch bewältigen. Die Dampflokhersteller argumentierten natürlich anders. Sie glaubten, leistungsfähige Maschinen liefern zu können. Andere verteufelten den großen finanziellen Aufwand für die Elektrifizierung.

Doch die österreichische Regierung hatte durchaus ein Budget parat. Es stammte aus den Erlösen der „Trefferanleihe", die mit vier

Links: Noch überwiegend in Handarbeit erfolgte das Maststellen. Etliche Arbeiter waren damit Anfang September 1934 im Bahnhof Mühldorf-Möllbrücke beschäftigt. Rechts: Nachdem der Fahrdraht hing, standen Bügelprobefahrten auf dem Programm, wie hier auf dem Rottauer-Viadukt bei Kolbnitz. Anfangs waren u. a. E-Loks der Reihe 1029 am Tauern im Einsatz.



Links: Hier wird eben das Fundament für den Mast 66/20 betoniert (2. August 1934). Für die Arbeitszüge kamen Dampfloks zum Einsatz. Rechts: Anbringen eines Anklammer-Mastes an der Mühldorfer-Seebachgraben-Brücke am 11. Oktober 1934.

Fotos (5): Adelgasser

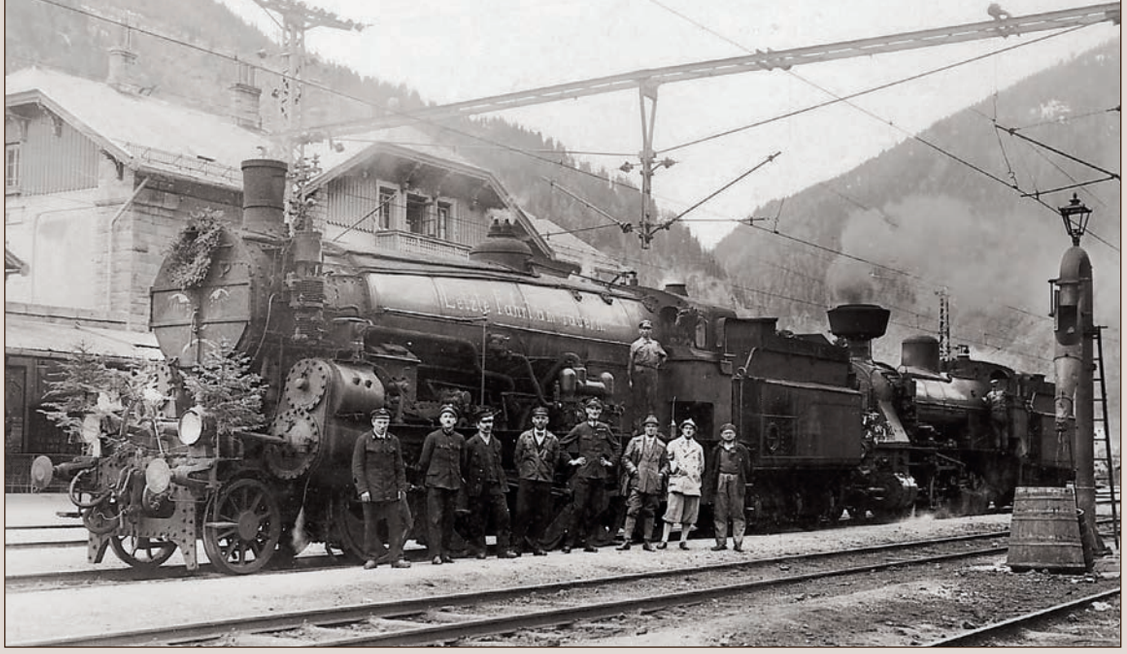


Foto: Sammlung Kowarik

Ein letztes Gruppenbild: Sicherlich war den Eisenbahnern anlässlich des Dampfabschieds am Tauern etwas wehmütig zumute. Jemand hatte der vorderen Lok mit Kreide ein entsprechend trauriges „Antlitz" verpasst.

Prozent verzinst war, lotterieähnliche Gewinne ermöglichte und eine Wertsicherung bot. Von den Einnahmen wurde ein Teil für Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen verwendet, wie die Elektrifizierung der Tauernbahn. Die Bundesbahnen (damals noch als BBÖ bezeichnet) konnten nun durchstarten.

Zunächst wurde die Nordrampe mit Wechselstrom elektrifiziert: Schwarzach-St.Veit – Mallnitz. Dieser Abschnitt beinhaltete den Tauern-Tunnel, der die Fahrleitungsbauer vor besondere Herausforderungen stellte. Da die Röhre zum Teil durch drückendes und im Bereich der Portale wasserreiches Gestein führte, waren umfangreiche Vorarbeiten nötig, wie das Trockenlegen des Mauerwerkes und die Profilerweiterung deformierter Mauerringe.

Im Dezember 1933 wurde der elektrische Betrieb auf der Nordrampe aufgenommen und ab dem Frühjahr 1935 summten die Elektroloks bis Spittal-Millstättersee. Doch bis sie auch nach Villach fahren konnten, vergingen noch einige Jahre. Diese Etappe wurde erst nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs mit einer Wechselstrom-Fahrleitungsanlage ausgestattet, die im Mai 1950 in Betrieb ging.

Parallel zu den Elektrifizierungsarbeiten wurden neue E-Loks produziert, wie die Maschinen der Reihe 1170.2 (ÖBB-1245), die sowohl vor Reise- als auch Güterzügen ihren Dienst versehen konnten. Die Loks mit der Achsfolge Bo'Bo' besaßen den damals modernen und wartungsfreundlichen Sécheron-Federantrieb (Einzelachsantrieb). Die neuen Maschinen lösten die anfangs eingesetzten älteren Loks, wie die der Reihe 1029 oder der 1100 (österreichisches Krokodil) ab. Erstere zogen anfangs leichtere Personenzüge (u. a. auch Autoüberstellzüge durch den Tauern-Tunnel), letztere waren vorher am Arlberg (1925 elektrisch) eingesetzt, dann übernahmen sie die Schnellzüge am Tauern. Gegenüber der Dampftraktion vermochten es diese Maschinen, die Fahrzeiten um bis zu 25 % zu verkürzen. Mit der Annexion durch Hitler-Deutschland und den Ausbruch des Zweiten Weltkriegs änderte sich vieles. So verdrängte der reichsdeutsche Mitropa-Speisewagenbetreiber die CIWL und für die Militär- und Güterzüge Richtung Balkan wurden 1940 (ähnlich wie am Brenner) die Gleise aller Tauernbahnhöfe für 120 Achsen ausgebaut. ■

Montagearbeiten zu Beginn des Jahres 1935 an der Tauern-Südrampe. Schwindelfrei und trittsicher mussten die Arbeiter in jener Zeit sein.

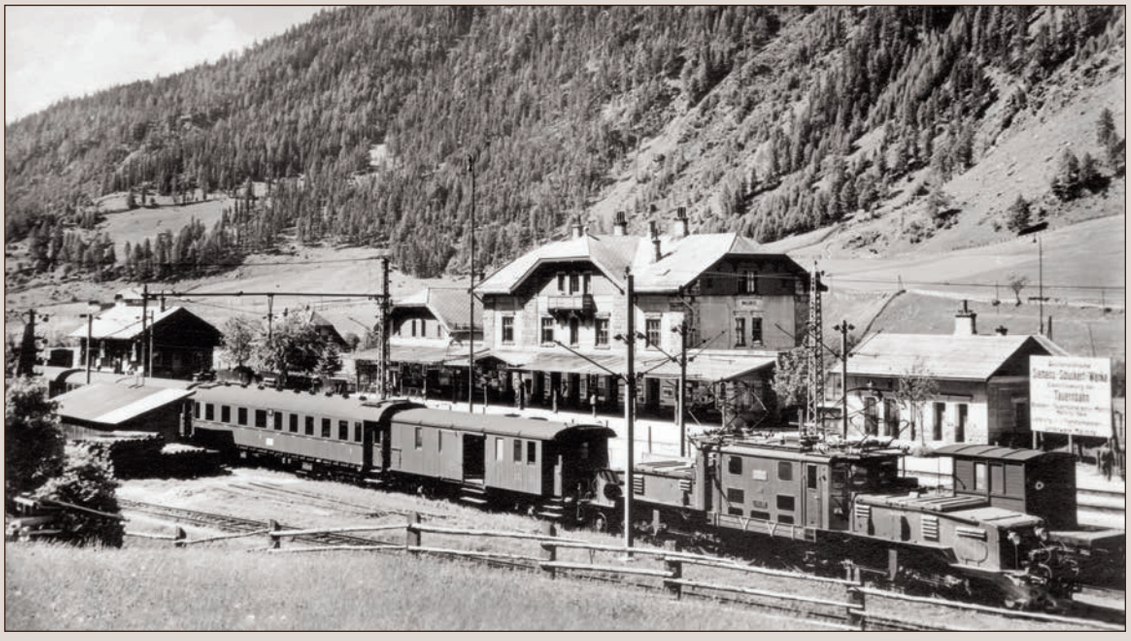
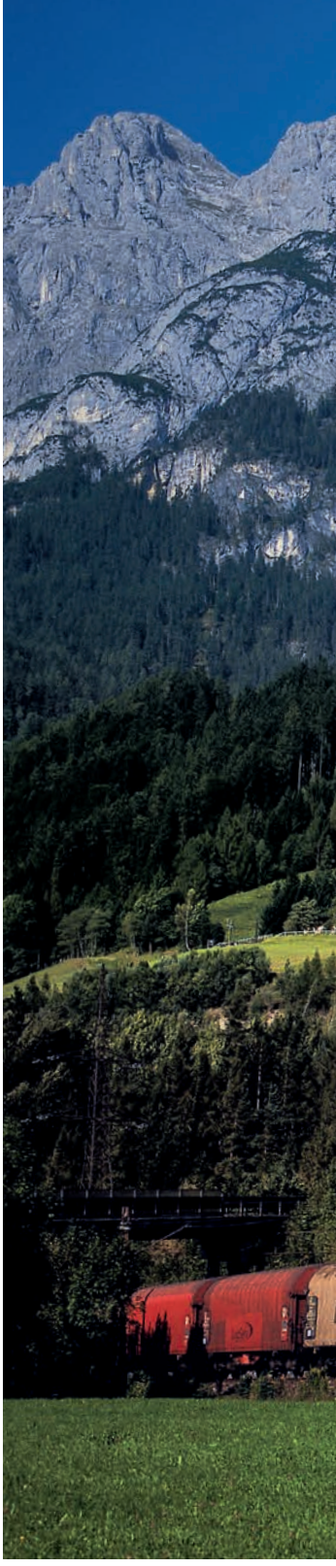


Foto: Sammlung Kowarik

Kurz nach der Elektrifizierung der Tauernbahn entstand diese Aufnahme im Bahnhof Mallnitz. Sie zeigt einen Schnellzug Richtung Norden, der vom „Krokodil" 1100.108 gezogen wird.

Bei Mitterberghütten, kurz hinter Bischofshofen, schlängelt sich der TEC 41851 mit der Lokomotion-185 666 an der Spitze in Richtung Schwarzach-St.Veit. Dort wird die 189 907 den Zug für die Bergfahrt am Tauern verstärken.

Im schönsten Vormittagslicht zeigt sich der EC 111 (30. Mai 2011) am Pass Lueg. Die Trasse verläuft hier parallel zur Salzach. Dank zahlreicher Überleitstellen ist auf der Giselabahn ein Gleiswechselbetrieb möglich.



Fotos (3): Eckert

Am Fuße des Tennengebirges

Wer ab Salzburg in Richtung Tauern reist, wird eine reizvolle Strecke erleben, die teils durch eine wildromantische Landschaft führt.

Für eine Reise von Salzburg Hbf nach Schwarzach-St.Veit, dem Ausgangspunkt der Tauernbahn, stehen drei Zugarten zur Verfügung: Eurocity (z.B. EC 113 von Frankfurt nach Klagenfurt), Railjet (z.B. RJ 596 „Gasteinertal" nach Klagenfurt), Regional-Express (REX, zweistündlich, Talent-Triebzüge) und S-Bahnzüge der S 3 (Salzburg – Schwarzach-St. Veit).

Nach der Ausfahrt aus dem Hauptbahnhof rückt schon bald der große Güterverschiebebahnhof Salzburg Gnigl ins Blickfeld. Hier ist immer etwas los. Auf der linken Seite hätte sich vor etwa 100 Jahren noch die Trasse der Gaisbergbahn (GB) bergwärts gewunden. Die Loks der ehemaligen Zahnradbahn dampften von 1887 bis 1928 ab Salzburg-

Die Linzer Stahlwerke führen dank eines eigenen EVU zahlreiche Güterverkehre selbst durch. Dazu zählen auch die Stahlzüge, die Coils in Shimms nach Cittadella/Italien bringen. Der 3200 t schwere Zug wird in Bischofshofen geteilt und so über den Tauern gefahren. Die Loks von CargoServ erhielten ein spezielles, als gelungen zu bezeichnendes Design. Im Hintergrund ragt das Tennengebirge auf.

Parsch auf den Gaisberg, damals wie heute ein beliebter Aussichtsberg. Heute verläuft eine Wanderroute entlang der ehemaligen Trasse. Relikte der GB finden sich im Salzburger Freilichtmuseum in Großgmain, Hasenweg 1. Es ist stündlich mit der Postbuslinie 180 Salzburg-Hauptbahnhof – Freilichtmuseum erreichbar. Hier gibt es nicht nur stattliche alte Bauernhäuser oder alte Traktoren zu bewundern. Auf dem Gelände verkehrt auch eine 1,7 km lange Museumsbahn, die mit Diesel-Feldbahnloks betrieben wird. Die dortige Station „Flachgau" ist ein originalgetreuer Nachbau des GB-Bahnhofs „Zistelalpe" von 1887. Als Original hingegen ist die alte Lok-Remise aus Böckstein, die einst vor dem alten Tauern-Tunnel-Nordportal stand, in das Freilichtmuseum südwestlich von Salzburg gewandert. Im dortigen „Bahnhofsviertel" sind ferner die Lok Nr. 1 und der Wagen Nr. 6 der GB im Rahmen einer Sonderausstellung zu besichtigen.

Im weiteren Streckenverlauf der 1875 errichteten Salzburg-Tiroler-Bahn Salzburg – (Schwarzach-St. Veit) – Wörgl, auch Gisela-bahn genannt, nach einer Tochter von Franz Josef I. und seiner „Sisi", begleitet uns das Flussbett der Salzach stets zur Rechten. Ziemlich unspektakulär geht es Richtung Süden an Hallein vorbei, einer gut 21.000 Einwohner zählenden Industriestadt im Tennengau. Nach einer Wegstrecke von gut 30 km wird Golling-Abtenau erreicht. Südlich des Ortes passiert unser Zug ein Chemie- und ein Zementwerk, danach versperrt ein Felsriegel das nun enger gewordene Tal. Der Fluss weicht diesem Hindernis nach Osten hin in einer Schleife aus. Die Bahn passiert das Bollwerk mit Hilfe zweier Brücken und des 940 m langen Ofenauer-Tunnels. Die erste Brücke, eine Stahlgitterkonstruktion, ist nach wie vor ein schönes Fotomotiv. Doch die andere, gleich hinter dem

Anfang Januar 1994 standen bei Pfarrwerfen noch die alten Masten der Fahrleitung. Die 1020 044 aus Bludenz war kurzfristig aushilfsweise im Salzburger Raum im Einsatz. Hier ist sie mit einem Güterzug von Salzburg Gnigl nach Villach zu sehen.

Fotos (2): Eckert

Kurz vor Bischofshofen wurde die Strecke begradigt. Eben verlässt der doppelt geführte 4010 den neu gebauten Rupertus-Tunnel (327 m). In Bischofshofen wird der Zug getrennt. Ein Teil geht via Selzthal nach Graz, während der andere 4010 nach Innsbruck fährt. Leider ist dieses Motiv heute völlig zugewachsen.

Der G 61825, gerne auch als „Kaindlzug" bezeichnet, kurz vor Bischofshofen. Er kommt aus Salzburg und geht nach dem Kopfmachen in Bischofshofen nach Hüttau. Zuglok war am 19. Januar 2016 die 1216 940 der SLB. Foto: Radner

Tunnel, wird derzeit saniert. Danach wird sie eine moderne Gestalt besitzen.

Unversehens stellen wir fest, dass die Berghänge näher an die Trasse herangerückt sind – eine wilde Landschaft, geformt von der Salzach, die sich hier einen Weg durch das Tennengebirge gebahnt hat. Zwischen Golling und Tenneck (etwa bei Km 42) passieren wir den 552 m hohen Pass Lueg. Eisenbahnfreunden dürfte dieser Name ein Begriff sein, verbinden sie ihn doch mit schönen Fotostellen für Züge aus Richtung Norden. Hinter dem Pass erstreckt sich der Pongau. Wenig später rollen wir durch die Ortschaft Werfen. Sie liegt zu Füßen der Festung Hohenwerfen, einer stattlichen Burganlage aus dem 11. Jahrhundert, die auf einem Felsen hoch über dem Tal der Salzach thront. Die Burg ist Austragungsort für Ritterspiele und beherbergt ein Falknereimuseum. Auch Flugvorführungen mit Greifvögeln gehören mitunter zum Programm. Für Fotografen empfiehlt sich die imposante Festung als malerischer Hintergrund für Eisenbahnbilder, die in den Vormittagsstunden gefertigt werden. Unweit von Werfen befindet sich auch die berühmte Eisriesenwelt, ein begehbares System aus faszinierenden Tropfsteinhöhlen, das in den Sommermonaten für Besucher geöffnet ist.

Als nächster Ort folgt Pfarrwerfen. Südlich davon ist die Strecke aufwendig begradigt worden, sodass sie nun näher zur Salzach hinrückt. Mittlerweile hat sich das Tal der

Nördlich von Werfen thront die Burg Hohenwerfen über dem Salzachtal, das hier gleich von einer 1010 mit ihrem gemischten Güterzug durchfahren wird.

Ein Regionalzug mit der Reihe 1110 überwindet auf der Gitterbrücke vor dem Ofenauer-Tunnel bei Golling-Abtenau die Salzach.

Fotos (3): Eckert

Fotos (3): Eckert

Oben: Mit einem EC von Saarbrücken nach Graz wird die 101 132 in wenigen Minuten in Bischofshofen sein. Ab dort schiebt die Lok dann ihren Wendezug über die Ennstallinie, ehe in Selzthal erneut die Fahrtrichtung geändert wird.

Rechts: Die 1020 010 quert kurz vor Schwarzach-St. Veit die Salzach auf einer Gitterbrücke – einst ein sehr beliebtes Motiv.

Salzach geweitet. Wir fahren auf Bischofshofen zu, ein Städtchen mit gut 10.000 Einwohnern und ein Eisenbahnknotenpunkt. Hier findet alljährlich am 6. Januar das Dreikönigsspringen statt, der letzte Wettbewerb im Zuge der Vierschanzen-Tournee, die in Oberstdorf startet. Für Eisenbahnfreunde ist Bischofshofen wegen der einmündenden Ennstallinie ab Selzthal interessant. Diese überquert hier die Salzach auf einer Gitterbrücke, an der sich an windstillen Tagen wunderbare Fotos mit den sich im Fluss spiegelnden Zügen fertigen lassen. Doch wir rollen über Mitterberghütten südwärts. Bei St. Johann i. P., dem Hauptort des Pongaus, stehen heute Lärmschutzwände, die das Fotografieren verhindern. Ein weiterer Wermutstropfen: Die herrliche Gitterbrücke vor Schwarzach-St. Veit, dem Endpunkt der nördlichen Tauernbahn-Zulaufstrecke, ist einem schlichten Betonbau gewichen. ■

Am 12. Februar 2015 konnte die mit einem Fußgängersteg versehene Stahlgitterbrücke vor Schwarzach-St. Veit noch wunderbar ins Bild genommen werden. Nun steht hier eine neu gebaute Betonbrücke, die das Motiv nicht unbedingt fotogener gemacht hat. Für die Fußgänger und Radfahrer entstand eine separate Brücke nebenan.

RIOGRANDE
Dampf • Reise • Abenteuer
FILM-EXPRESS

Die Filmprofis

nur € 16,95

Berühmte Loklegenden!

44 Maschinen der Baureihe E 94 verblieben nach dem Zweiten Weltkrieg auf dem Netz der späteren Österreichischen Bundesbahnen ÖBB, ab 1952 kamen noch drei Nachbaumaschinen dazu. Starloks in unserem Film sind 1020.37 der ÖGEG mit einem Erzzug, 1020 042, die bis heute im Einsatz ist und ihre Heimat Bludenz nie verlassen hat, und 1020.18 aus Lienz, hinter deren Nummer sich E 94 001 verbirgt. Noch in der blutorangen Farbgebung bildeten die 1020er auf den Alpenstrecken das Rückgrat in der Zugförderung, ob auf der Tauern-, Brenner- und Arlbergstrecke oder auf der Giselabahn von Salzburg über Saalfelden nach Wörgl. Jede Strecke hat ihre Höhepunkte, die wir mit der Reihe 1020 zeigen.

Laufzeit 68 Minuten • Best.-Nr. 6379

www.facebook.de/vgbahn

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich direkt bei:
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RioGrande-Video • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81 -100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de
Oder im gut sortierten Fachhandel

ÖBB
1144 082
ÖBB
ÖBB
54
9

Moderne Alpenbahn

Die Tauernbahn ist heute eine in weiten Abschnitten zweigleisig ausgebaute Hochleistungsstrecke, die im Laufe der letzten Jahre wieder an Bedeutung gewonnen hat. Vor allem wegen des stets steigenden Güterverkehrs von und nach dem Triester Hafen.

Sobald man auf seiner Reise ab Salzburg den 67 km entfernten Bahnhof Schwarzach-St. Veit (590 m ü. M.) erreicht hat, lohnt es sich, eine Pause einzulegen. Es gilt, das Tauernbahn-Museum zu besuchen, das mit vielen wissenswerten Informationen aufwarten kann. Am Bahnhof selbst existiert mit der „Bahnhofsreste" am Bahnsteig 1 eine der letzten verbliebenen klassischen Restaurants auf der Tauernbahn. Daneben gibt es nur noch die Gaststätte im Bahnhof Bad Gastein. Für den Eisenbahnfan ist es immer wieder fein, am Bahnsteig 1 speisen und den Zügen zuschauen zu können.

Wir starten unsere Reise bei Km 0, indem wir die Salzburg-Tiroler-Bahn (Giselabahn) am westlichen Weichenkopf des Bahnhofs Schwarzach-St. Veit in Richtung Süden verlassen. Bereits in diesem Bereich steigt die Bahnlinie mit 28 ‰ kräftig an. Auf der linken Seite sieht man die einstige Brauerei, in der bis vor etwa zehn Jahren noch die Biersorte „Tauerngold" hergestellt wurde. Ein Anhangsbauwerk, das fast wie ein Balkon zur Giselabahn wirkt, wurde Anfang der 1990er Jahre errichtet. Aus dem rechten Fenster sieht man schön auf das Salzach-Kraftwerk. Danach wird der 270 m lange Untersberg-Tunnel durchfahren. Er hat den danebenliegenden eingleisigen Tunnel aus der Anfangszeit obsolet werden lassen. Bis zum Jahr 2002 folgte hier die Abzweigung Brandstatt, diese wurde mit dem zweigleisigen Ausbau im Jahr 2002 entfernt. Kurz darauf verschwinden wir im 960 m langen

Bei den Fotografen nach wie vor beliebt ist das Schachbrett-Design der Reihe 1144. Von einst fünf Lokomotiven trägt neben der 1144 117 nur noch die abgebildete 1144 092 dieses Farbschema. Mit dem ordentlich verspäteten G 45801 aus München Nord rollte sie am 18. Juni 2013 über die Lindischgraben-Brücke, die genau auf einer Höhe von 1000 m ü. M. liegt.

Fotos (2): Moll

Zwischen dem Unteren und Oberen Klamm-Tunnel liegt der nur 31 m lange Klamm-Viadukt. Bei einem Fotohalt konnte die 1020 018 ebendort am 24. August 2016 während der Überstellung von Salzburg nach Lienz abgelichtet werden. Im regulären Planbetrieb ist dieses Motiv wegen der offensichtlichen Gefahren natürlich tabu.

Auf dem gesamten zweigleisigen Bereich der Tauernbahn ist ein Spurwechselbetrieb möglich. Das erlaubt eine bessere Auslastung bei hoher Zugfolge, weil somit auf beiden Gleisen in einer Richtung gefahren werden kann. Auch bei Bauarbeiten ist dies hilfreich. Unweit von Loifarn geht hier der Blick nicht nur auf den aus Salzburg Gnigl kommenden G 53535 auf seiner Fahrt nach Villach, sondern auch hinab auf die Salzach und die Strecke aus Richtung Zell am See.

Birgl-Tunnel. Vor dem Eintauchen in das schwarze Loch sehen wir linkerhand einen Tunnelrettungsplatz und rechts können wir die alten Widerlager des abgetragenen Thomersbach-Viaduktes erkennen. Nach dem Tunnel rückt nochmals die auf zwei Ebenen verlaufende Giselabahn ins Blickfeld. Bisweilen kommt es vor, dass man den zeitgleich in Schwarzach abfahrenden Zug Richtung Zell am See nochmals zu Gesicht bekommt. Der neue Kenlach-Tunnel in Km 4,4 weist eine Länge von 314 m auf. Sein eingleisiger Vorgänger maß lediglich 99 m. Dann folgt die neu trassierte Kenlachgraben-Brücke. Auf dieser liegen die Einfahrtsweichen des dreigleisigen Bahnhofs Loifarn. Dort gibt es einen Randbahnsteig, an dessen Kante leider keine Nahverkehrszüge mehr halten. Auf Höhe der Zwischensignale fährt man erneut in einen mit nahezu 28 ‰ ebenfalls steilen Streckenabschnitt ein. Dabei verringert sich die Höchstgeschwindigkeit von 100 auf 70 km/h.

Die Bahnlinie wendet sich nun in Richtung Süden, und im Bereich der auf ein Gleis zusammenführenden Weiche kann man einen letzten Blick auf das Salzachtal erhaschen. Wenige Sekunden darauf verschwinden wir im 736 m langen Unteren Klamm-Tunnel. Die Trennung zum nachfolgenden Oberen Klamm-Tunnel (744 m) bildet die Gasteiner Klammschlucht. Auf dem 31 m langen Klamm-Viadukt haben wir nur einen Wimpernschlag Zeit, um kurz zur tosenden Gasteiner Ache hinunterzuschauen. Die Straße durch die Klamm ist wegen großer Steinschlaggefahr schon länger für den öffentlichen Verkehr gesperrt. Auch die Bahn muss jährlich durch aufwendige Arbeiten an der Lehnenpartie gesichert werden. Nach dem Verlassen des nächsten Tunnels muss dasselbe Gewässer nochmals überquert werden. Gleich danach geht es wieder zweigleisig weiter.

Hinter der 1991 aufgelassenen Haltestelle Klammstein kann man die namensspendende Burg zu Gesicht bekommen. Zudem kommt man an der Talstation einer Seilbahn vorbei, die auf den Lend-Luxkogel hinaufführt, zu einer Sendeanlage des Österreichi-

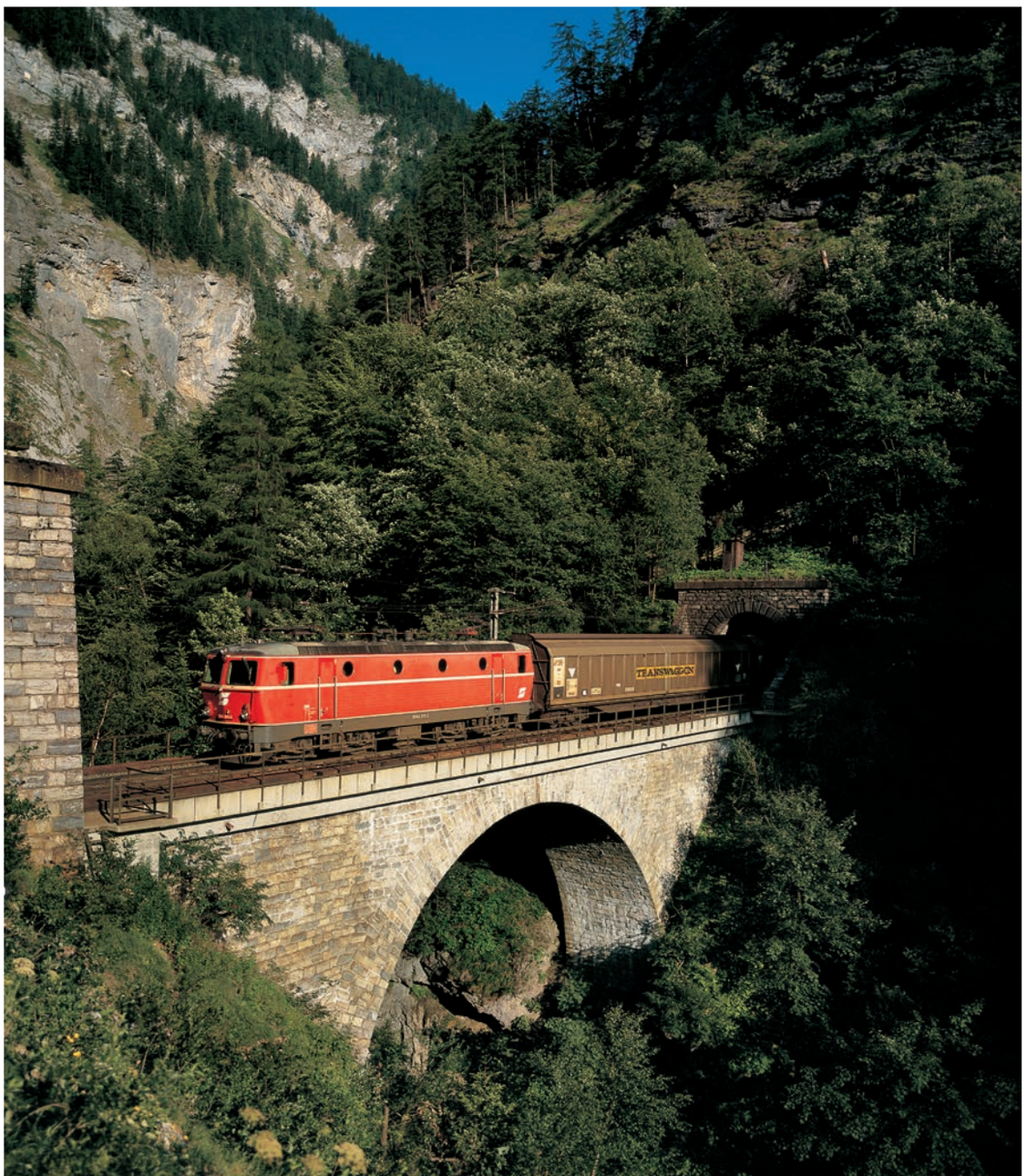
Bahnhof Schwarzach-St. Veit

Der Bahnhof Schwarzach entstand beim Bau der Salzburg-Tiroler-Bahn im Jahre 1875. Mit der Errichtung der Tauernbahn wurde er wesentlich vergrößert. Bis vor wenigen Jahren wurden umfangreiche Rangierfahrten mit Güter- und Reisezugwagen vorgenommen. Daher sind die Gleisanlagen entsprechend weit verzweigt. Heutzutage werden die langen Gleise zum Stürzen der Güterzüge (Hall in Tirol – Villach) und zum Abstellen und Beigeben von Tandem- und Nachschiebeloks benötigt. Verschubaufgaben werden hier immer weniger durchgeführt.

Foto: Moll

Fotos (2): Eckert

Gerald Kowarik konnte den von Pörtschach am Wörthersee kommenden TEE 16539 am 16. September 2007 auf der Kenlachgraben-Brücke unweit von Loifarn aufnehmen. Zuglok des fotogenen TEE mit seinem Aussichtswagen war die 103 184.



Nur im Hochsommer kann der zwischen dem Unteren und Oberen Klamm-Tunnel liegende Klamm-Viadukt schön ausgeleuchtet fotografiert werden. Der Zugang erfordert allerdings Trittsicherheit. Optimal sind natürlich Züge, die nur ein Triebfahrzeug an der Zugspitze haben, denn sonst ist vom Wagenverband so gut wie nichts zu sehen. Dieser nach München Nord fahrende Güterzug hatte bis Mallnitz eine Schiebelok erhalten, die sogleich wieder zurück nach Spittal fuhr (Juli 1994).

Fotos (3): Eckert

Der aus Hall in Tirol kommende G 54541 erhält in der Regel bereits dort ein Tandem für die Fahrt über die Giselabahn. In Schwarzach wird der Zug gestürzt, und die Loks gehen an das andere Zugende für die Bergfahrt über den Tauern. Am bitterkalten 19. Januar 2017 waren außerplanmäßig gleich drei 1x16 bei Dorfgastein zu sehen.

Foto: Moll

Am frostigen Morgen des 16. Januar 2010 konnte die Lokomotion-139 133 mit dem Schnee-Express unweit der ehemaligen Abzweigung Unterberg abgelichtet werden.

Mit einem gemischten Güterzug war am winterlichen 5. Dezember 1996 die 1044 006 bei Dorfgastein auf der Bergfahrt. Bei dichter Zugfolge kann dank dem Gleiswechselbetrieb auch auf dem „falschen Gleis“ gefahren werden. Eine 1042 schob den Zug bis Böckstein nach.

An manchen Tagen sind bis zu drei EKOL am Tauern in Richtung Süden zu sehen. Mit dem TEC 41857 waren am 18. Januar 2017 zwei Zebras bei Dorfgastein auf der Fahrt nach Trieste Campo Marzio. Der fotogene Zug kommt aus Köln Eifeltor.

schen Rundfunks. Diese versorgt weite Teile des Salzachtales im Pongau, wie die Bereiche um St. Johann, Schwarzach, Lend sowie Taxenbach, und reicht bis Bruck an der Glocknerstraße. Gleich danach geht es wieder zweigleisig weiter. 1993 wurde hier ein 800 m langer Abschnitt bis zur ehemaligen Ausweiche Untersberg begradigt. Die Ausweiche wurde dann im Zweiten Weltkrieg (1940 – 1942) installiert und später mit dem zweigleisigen Ausbau (1980er Jahre) bis zur Abzweigung Dorfgastein verlängert.

Nun weitet sich das Gasteinertal. Die Streckenneigung beträgt hier durchschnittlich 10 ‰ und die Höchstgeschwindigkeit steigt auf 130 km/h. Bei Km 12,2 wird die Gasteiner Ache auf der Mayerhofner Brücke ein weiteres Mal passiert. Wenige Meter danach überqueren wir den Zechergrabenbach – grundsätzlich ein Rinnsal. Bei Starkregen bringt dieser Gebirgsbach jedoch jede Menge Geschiebematerial mit sich und verlegt alle paar Jahre die Gleise der Tauernbahn. Einen guten Kilometer weiter wird Dorfgastein erreicht. Hier gibt es eine Skischaukel in das benachbarte Großarltal. Der Bahnhof hat vier durchgehende Hauptgleise und zwei Randbahnsteige. Am südlichen Weichenkopf sieht man rechter Hand eine lange Betonwand, die als Hochwasserschutz errichtet worden ist. Die Gasteiner Ache kann bei Starkregen schnell und stark anschwellen.

Eine Abfolge herrlicher Viadukte

Der nächste, etwa vier Kilometer lange Streckenabschnitt gestaltet sich, mit Lärmschutzwänden geschmückt, als weniger erwähnenswert. Bis zum November 2008 gab es hier eine Speisebereichstrennstelle in der Fahrleitung. Sie sorgte für eine Trennung des Fahrstroms aus den Unterwerken St. Johann im Pongau (Nordrampe) und Pusarnitz (Südrampe). Am Südkopf des Bahnhofs Dorfgastein befindet sich eine Trafostation, an der 15 kV in die Fahrleitungsanlage eingespeist werden. Bei Km 19,3 erwartet uns das Empfangsgebäude des dreigleisigen Bahnhofs Bad Hofgastein. Im anschließenden Ausfahrbereich beginnt die Strecke, erneut stark anzusteigen, und gewinnt auf 100 m etwa 2,5 m an Höhe. Das maximale Tempo liegt hier bei 90 km/h. Während der Zug am rechten Talrand emporsteigt, eröffnet sich dem Reisenden ein wunderbarer Blick Richtung Bad Hofgastein und die dahinterliegende Berglandschaft mit Grau- und Ankogel.

In Bad Hofgastein wie im gesamten Gasteinertal finden sich viele Kuranstalten und Kurhotels. Schon von Weitem ist die Alpentherme mit ihrer runden silbernen Kuppel erkennbar, die ein Kinderkino beherbergt. Die Kleinen können vom Wasser aus während ihres Plantschvergnügens Zeichentrickfilme und Serien anschauen. In der ehemaligen Haltestelle Bad Hofgastein verjüngt sich die Bahnlinie wieder auf ein Gleis. Das alte Empfangsgebäude wurde von privaten Personen optisch aufgearbeitet und einseitig als „Villa Kaltenbrunn“ beschriftet. Nochmals reduziert sich die Geschwindigkeit.

Im Sommer 2012 musste die Brennerbahn auf Nordtiroler Seite saniert werden. Eine wochenlange Sperre war unabdingbar. Folglich durfte die Tauernbahn einen Großteil der umzuleitenden Güterzüge aufnehmen. Dabei wurde die Leistungsfähigkeit dieser Strecke unter Beweis gestellt. Vor allem die Fahrdienstleiter machten dabei ihre Arbeit sehr gut. Während der Umleitung konnte auch der aus Rostock Seehafen kommende Schenker/Hangartner in den Vormittagsstunden fotografiert werden, wie hier vor der ehemaligen Haltestelle Bad Hofgastein.

Der G 45809 verkehrte jahrelang an mehreren Tagen zwischen München Nord und Villach, später mittwochs und samstags, dann nur noch an Samstagen, und nun fährt er gar nicht mehr. Planloks waren auch 1216er, die auf der Bergfahrt ab Schwarzach, je nach Zuggewicht, Unterstützung durch Vorspann- und Schiebeloks erhielten.

Im Gasteinertal wurde die Strecke größtenteils zweigleisig ausgebaut. Aus luftiger Höhe geht der Blick auf den aus Bludenz kommenden G 43973, den eine 1042 und die 1020 018 bespannen (6. Juni 1994).

Fotos (4): Eckert

Nun sind 70 km/h angesagt. Dann folgen fünf aus Mauersteinen errichtete Brücken: der Steinbach-, Pyrkershöhe-, Weitmoser-, Hundsdorfer- und Schlossbach-Viadukt.

Gleich beim zweiten Bauwerk wird die Standseilbahn zur Schlossalm überquert. Hier entsteht gegenwärtig (bei Redaktionsschluss zu diesem Heft/Frühjahr 2018) eine neue Einseilumlaufbahn mit Kabinen für jeweils zehn Personen. Sie wird über die Bahntrasse hinwegführen. Da sie, im Gegensatz zur bestehenden Standseilbahn, durchgehend bis zur Bergstation konzipiert ist, wird man künftig auf erstere verzichten können, ihr Betrieb endete Anfang April 2018. Eine Einhausung schützt den Bahnverkehr.

Ein weiteres Bauwerk, das die Bahnlinie kreuzt, befindet sich auf der nördlichen Seite des Hundsdorfer-Viadukts. Es ist eine kleine Steinbrücke, deren Lichtraumprofil für so manchen Containerzug ein Problem darstellt. Diese Stelle dürfen gewisse Züge des Kombinierten Ladungsverkehrs aufgrund der Höhe der Wechselaufbauten nur mit 10 km/h passieren. Bei der Einfahrt in den aufgelassenen Bahnhof Angertal bekommt man die berühmte Angerschlucht

zu Gesicht. Überquert wird sie seit dem 25. April 2016 auf einer neuen Stahlbetonbrücke, deren Inbetriebnahme auf skurrile Art und Weise über Jahre verhindert wurde.

Magnete für Tempo-Kontrollen

Bis zum Jahr 2008 gab es für Geschwindigkeitsreduktionen von mehr als 20 km/h aufgelegte 1000 Hz-Magnete. Seither sind Geschwindigkeitsprüfeinrichtungen (GPE) mit 2000 Hz-Magneten installiert. Eine der weniger sinnvollen GPEs liegt im Bereich der Angerschlucht-Brücke. Theoretisch könnte man hier auf einer Länge von zirka 800 m mit Tempo 100 fahren, was maximal für einen Lokzug oder das einzige verbliebene Nahverkehrszugpaar („Talent" der Reihe 4024) ausnutzbar wäre. Dennoch liegen hier auf beiden Gleisen, also bergwärts wie talwärts, insgesamt vier GPEs. Würde man das Maximaltempo auf 80 begrenzen, könnte man sich einiges ersparen.

Der Bahnhof Angertal wird seit Oktober 2017 bergauf als „Selbstblock Hofgastein 3" und talwärts als „Abzweigung Hofgastein 2"

Mit dem EC 113 ist die heute wieder rote 1116 126 auf der Fahrt nach Klagenfurt. Hier befährt sie den Steinbach-Viadukt. „Licht ins Dunkel" ist eine Spendensammel-Kampagne, die zur Weihnachtszeit läuft.

Im Frühsommer zeigen sich die Wiesen rund um den Pyrkershöhe-Viadukt in wunderschöner Blütenpracht. Ohne sie zu betreten, kann man von einem Wanderweg aus zu herrlichen Bildern kommen. Die saubere ÖBB-EC-Komposition passt hier sehr gut ins Motiv.

Der aus Verona Porta Vescovo kommende G 44126 ist ein Lokomotion-Planzug auf der Brennerbahn. Auch er musste während der Brennersperre im Sommer 2012 seinen Weg nach München Nord via Tauernbahn nehmen. Das Foto zeigt den Zug auf dem Steinbach-Viadukt.

Fotos (4): Eckert

Die 1216 210 erhielt ein spezielles, als gelungen zu bezeichnendes Design. Eben wurde der Pyrkershöhe-Viadukt erreicht. Am Tauern war die Maschine sehr selten zu sehen.

Vom Hamburger DUSS-Terminal Billwerder kam der TEC 43129, der hier soeben den Steinbach-Viadukt erreicht hat. Trotz Klimaanlage wollte der Lokführer auf der bunten CREAM-189 912 wohl lieber die würzige Sommerluft des Gasteinertales in den Führerstand wehen lassen. Auch dieser Zug fährt planmäßig via Brenner nach Verona Quadrante Europa (28. August 2012).

Für den „City Airport Train“, kurz CAT, der ohne Halt zwischen dem Flughafen Wien und Wien Mitte fährt, erhielten die 1116 141 und 142 eine spezielle Gestaltung, die sie heute nicht mehr haben. Mit dem aus Salzburg Gnigl kommenden G 53533 war am 16. März 2013 die erstgenannte Lok auf dem Hundsdorfer-Viadukt zu sehen.

Gemeinsam ziehen die 1116 281 und 136 den GAG 47983 von Salzburg Liefering nach Klagenfurt. Der schwere Ganzzug wird von einer 1144 geschoben. Das Foto am Steinbach-Viadukt entstand am 13. Januar 2018.

Foto: De Bortoli

Foto: Moll

Fotos (2): Eckert

Im Jahr 2011 begann man damit, die Tauernbahn freizuschneiden. Bei Stürmen waren oft Bäume auf die Fahrleitung gefallen. Im Gasteinertal sind Föhnwinde mit bis zu 150 km/h keine Seltenheit. Am 30. Oktober 2011 passierte die bei einer Geisterfahrt von Tarvis nach Fürnitz entrollte und dabei schwer beschädigte, später neu aufgebaute 1116 062 mit dem EC 111 den ausgeholzten Bereich am Schlossbach-Viadukt.

Vor den EKOL-Zügen kamen immer wieder auch die 541er der Slowenischen Bahn zum Einsatz, wie die schicke „Manner", gesehen am 16. März 2013 kurz vor Angertal.

Fotos (2): Eckert

Die planmäßigen Einsätze der Reihe 1020 endeten am Tauern schon in den 1980er Jahren. Dennoch erhielten sie immer wieder für uns Fotografen überaus spannende Aufgaben, so auch im August 1994, als ein langer Frachtenzug von Villach nach Salzburg zu bespannen war. Das Bild entstand am Weitmoser-Viadukt.

bezeichnet. Bis zur Abzweigung Hofgastein 4 bei Km 27,1 (vormals Angertal 1) verläuft die Bahnlinie seit November 1994 zweigleisig. Die neue Pichlerwand-Brücke ist für den Reisenden kaum wahrnehmbar. Danach geht es an einer felsigen Lehne entlang. Im Winter kann man hier besonders schöne Eiswasserfälle beobachten.

Im weiteren Verlauf ist die Strecke eingleisig und es wird in der geringsten örtlich auf der Tauernbahn zulässigen Geschwindigkeit gefahren. Diese beträgt 60 km/h. Schon bald erreichen wir den viergleisigen Bahnhof Bad Gastein, die einzige Station auf der Tauernbahn, die auf beiden Seiten einspurig weiterführt. Vor allem nachts kann man hier die klassischen Zugkreuzungen beobachten. Im Jahr 2015 wurden in diesem Bereich „wunderschöne", teils vier bis sechs Meter hohe Lärmschutzwände errichtet. Als touristische Attraktionen sind die Felsentherme und die Seilbahnen auf den Stubner- und Graukogel zu erwähnen, aber auch die vielen großen Hotels aus der Gründerzeit (zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts). Nach jahrelangem Verfall scheinen sich nun positive Lösungen seitens des Landes und der Gemeinde für die Gebäude anzubahnen. Vielleicht wird Bad Gastein erneut zum mondänen „Monaco der Alpen", wie es einst bezeichnet wurde.

Die Bahnlinie quert nun das Gasteinertal und fährt auf der linken Berglehne weiter. Eingeschlossen von hohen Schallschutzwänden und Felsen, fahren wir auf Böckstein zu. Hinter den Wänden verbirgt sich auf Höhe des Einfahrsignals die längst aufgelassene Haltestelle Böckstein. Die restaurierte Kirche Maria zum guten Rat (erbaut 1764 – 1767) rückt ins Auge. Noch im Weichenbereich befindet sich die neue Anlaufgraben-Brücke. Daneben erkennt man die Brückenlager der alten Unterkastenbrücke.

Nachts auf der Pyrkerhöhe

Bad Hofgasteins Straßenbeleuchtung erhellt die Nacht, während schon die Pistenraupen zur Präparierung anrücken. Oberhalb des Pyrkershöhe-Viaduktes befindet sich heute ein Wellness-Hotel: „Das.Goldberg". Der Pyrkershöhe-Viadukt wurde nach Ladislaus Pyrker (1882 – 1847), einem Förderer des Gasteinertales, benannt. Auf seine Initiative hin entstand die Heißquell-Leitung von (Bad) Gastein nach Hofgastein.

Foto: Moll

Der Tauern-Tunnel ist erreicht

Im Bahnhof Böckstein befindet sich die Verladestelle der Autoschleuse Tauernbahn. Der alte Lokschuppen wurde abgetragen und im Salzburger Freilichtmuseum wieder aufgebaut. Im Bereich des alten Tauern-Tunnel-Nordportals ist der Tunnelrettungszug (ehemalige Cargo-Sprinter von DB Cargo), stets einsatzfähig, abgestellt. Das alte Tunnelportal, das man als Denkmal stehen ließ,

Die Reihe 1042 prägte über Jahrzehnte das Bild der Züge am Tauern. Im September 1991 konnte ein Containerzug am Pyrkershöhe-Viadukt beobachtet werden, der von der 634 gezogen wurde und die 617 als Vorspannfahrzeug erhalten hatte. Beide Loks hatten noch die typischen Eckfenster dieser Reihe und die großen Lampen.

Ein beliebtes Fotomotiv, auch noch in unseren Tagen, ist das kleine Wärterhaus kurz vor Angertal. Josef Maier konnte hier die als Vorspann vor einer Bludenzer 1110.5 fahrende 1020 010 ablichten. Die Lok fällt durch die bis ans Dach hochgezogene rote Farbe oberhalb des oberen Zierstreifens auf, eine Variation im Farbkleid, die es nur bei dieser Lok gab. Der gemischte Güterzug G 43973 kam aus Buchs (SG).

Der im Hintergrund zu sehende Gasthof Pyrkershöhe wurde zwischenzeitlich umgebaut und nennt sich nun „Das.Goldberg". Dort wird höchster Komfort zu ordentlichen Preisen offeriert. Eisenbahnfreunde, die sonst oft dort nächtigten und auf der Terrasse den Zügen nachblickten, zählen nun eher nicht mehr zu den Gästen. Der G 54533 aus Salzburg Gnigl ist hier auf der Bergfahrt zu sehen (12. Juni 2012). Die Lokomotiven 1144 200 bis 219 wurden mit Funkfernsteuerung ausgerüstet, was an den Dachantennen zu sehen war.

Nacht- oder Autozüge der Deutschen Bahn gibt es am Tauern schon lange nicht mehr. Sie verkehrten bis 2015. Bespannt von der Baureihe 101, kamen sie im Langlauf von Hamburg bis Villach. Soeben hat die leider schon recht schmutzige Unicef-101 016 den Schlossbach-Viadukt erreicht.

Für das neu einzuführende Produkt „RailJet" wurden drei Demoloks lackiert. Die Leser einer österreichischen Tageszeitung durften dann bestimmen, welches Design zur Ausführung kommen sollte. Das der 1116 200 kam dann auch zur Anwendung. Ein mächtiger Cumulus sorgte für spannende Momente, wenigstens die Lok war voll im Sonnenlicht, als sie unweit von Angertal auf der Talfahrt war.

Fotos (4): Eckert

wird seit der Tunnelverkürzung im Jahr 2000 rechts umfahren. Seither ist der als Scheiteltunnel ausgeführte Tauern-Tunnel nur mehr 8371 m lang und somit um 179,5 m kürzer als bei der Betriebsaufnahme im Jahr 1909. Oberhalb des neuen Portals fließt der Höhkarbach, der vom gleichnamigen See am Fuße des Gamskarlspitz gespeist wird. Dieses Wasser dringt in die Tunneldecke ein und gefriert im Winter so stark, dass die Seitenwände und auch das Gleisbett mit Eis überzogen sind. Seit Jahren wurde an einer Lösung gefeilt und in Form einer Wandheizung gefunden. Der Aufwand und die bislang häufigen Gleissperren konnten so reduziert werden. Der Tunnel kann mit 120 km/h befahren werden. Beim Km 40,565 hat man den höchsten Punkt der Gebirgsbahn auf 1226 m ü. M. erreicht. Tritt der Zug wieder ans Tageslicht, gelangt er in den Bereich Mallnitz-Hintertal. Mit der Bahnhofsverlängerung von Mallnitz und dem damit notwendigen Weicheneinbau wurde die dort angesiedelte Haltestelle Tauern-Tunnel aufgelassen.

Aus dem linken Fenster sieht man den 3252 m hohen Ankogel. An seiner Flanke befindet sich ein sonniges Skigebiet. Bis zum eigentlichen Bahnhof Mallnitz-Obervellach nimmt das Gefälle wieder auf 10 ‰ zu. Am Bahnsteig 1 ist ein Mobilitätszentrum in Planung, welches dem Besucher alle Varianten des Fortkommens erklärt: Busse, Taxi, Rad, Seilbahn (Ankogel), Wandern u. v. m. Es soll im Frühjahr 2018 eröffnet werden. Am Hausbahnsteig endet auch die Fahrt für den Schleusenzug. Die zweite Gar-

Am Nachmittag lassen sich oberhalb des Hundsdorfer-Viaduktes schöne Panoramabilder mit Blick auf Bad Hofgastein fertigen. Während an normalen Tagen oft lange Zugpausen herrschen, ging es während der Brennersperre 2012 fast schon so wie auf einer Modellbahn zu. Mit dabei war auch der aus Bremen kommende TEC 42179 auf seiner Fahrt nach Verona.

Mit dem aus Triest kommenden TEC 41856 rollen die 189 926 und eine 185 auf dem zweigleisigen Abschnitt zwischen Bad Gastein und Angertal hinab (11. Februar 2015). Talseitig stehen heute leider Lärmschutzwände.

Foto: Moll

Am Ende des Winters 2015 wurde der letzte Winter-Turnuszug auf der Tauernbahn eingestellt bzw. wurde sein Zugendbahnhof von Mallnitz-Obervellach nach Schwarzach-St. Veit verlegt. Hier lässt die Lokomotion-186 440 mit dem D 13189 „Schnee-Express" eben den Bahnhof Angertal hinter sich. Die Aufnahme des mit Schneeanhaftungen verzierten Zuges gelang am 31. Januar 2015 nach Abzug einer nächtlichen Front, die der Landschaft eine zarte Schneeschicht beschert hatte.

Ein Lok-Tausch ermöglichte Bilder der BLS-Reihe 486 auf ungewöhnlichen Strecken. Da die BLS Loks benötigte, die im Langlauf von Italien bis nach den Niederlanden fahren konnten, gingen Lokomotion-Maschinen in die Schweiz, und im Gegenzug kamen die „Alpinisten" nach München (TEC 41851, 12. Februar 2015).

Fotos (2): Eckert

Der 21. Januar 2017 war ein strahlend sonniger, aber eisig kalter Wintertag. Um die Mittagszeit fährt der G 54854 von Villach nach Wels. Eben hat der Zug den zweigleisigen Abschnitt zwischen Bad Gastein und Angertal erreicht und rollt nun durch die wunderbare Winterlandschaft talwärts. Das gemischte Tandem besteht aus der 1116 102 und der 1144 210.

Der MÁV-Taurus 470.010 „Aranycsapat" (Goldene Elf) befährt am 1. Juli 2013 mit dem OIC 691 nahe Angertal den 32 m langen, eher unscheinbaren Pichlerwand-Viadukt.

Foto: Moll

Winter im Gasteinertal

Gleich vier Skigebiete locken ins Gasteinertal. Auch Skilanglauf ist rund um Dorfgastein, Bad Hofgastein (s. Bild) und Bad Gastein möglich. Bei entsprechender Schneelage gibt es 45 km gespurte Loipen. Spaziergänger finden schöne geräumte Wege vor. Wer Ski alpin bevorzugt, für den dürfte die Skischaukel Schlossalm-Angertal-Stubnerkogel das Richtige sein (per Seilbahn ab Bad Hofgastein zu erreichen). Ausgangspunkt ist das Skizentrum Angertal, das auch Kindern viel Spaß bereitet.

Foto: Moll

Der EC 112 ist auf der Fahrt von Klagenfurt nach Frankfurt/Main. Nach einem Zwischenhalt hat er vor kurzem den Bahnhof Bad Gastein verlassen (2. November 2014).

Am 2. November 2014 war einer der beiden planmäßigen sonntäglichen EKOL-Züge kurz vor Bad Gastein unterwegs. Heute wird das in Fahrtrichtung rechte Gleis von den bergwärts fahrenden Zügen benützt.

Fotos (3): Eckert

Felsentherme Bad Gastein

Das Bad Gasteiner Thermalwassesr tritt mit einer Temperatur von bis zu 46 Grad Celsius an die Oberfläche und wird mit 24 bis 34 Grad in die verschiedenen Becken der Felsentherme geleitet. Diese umfasst diverse Badezonen: eine von Felswänden umgebene Ruhetherme, eine Erlebnistherme mit 70 m langer Rutsche, die vor allem Kindern gefällt, eine Außentherme mit 34 Grad heißem Wasser und 25-m-Sportbecken (s. Bild) für aktive Schwimmer sowie einen Saunabereich mit Blick auf die Hohen Tauern.

Foto: Moll

nitur steht meistens, außer bei Werkstättenaufenthalten in Villach West oder Knittelfeld, im hinteren Bahnhofsteil. In diesem Bereich ist auch das Service-Management für Anlagen und Energie (früher Bahn- und Fahrleitungsmeisterei) angesiedelt. Weiters finden wir hier wiederum eine Trafostation zum Einspeisen des Fahrstroms. Die Energie kommt über eine 110-kV-Freiluftleitung aus Obervellach. Bis zum 13. November 1999 fuhr man aus dem Bahnhof über einen Rechts- und anschließenden Linksbogen in den Dössen-Tunnel ein. Danach ging es entlang der Berglehne über sieben schöne Viadukte, zwei Tunnels sowie durch den Bahnhof Kaponig (früher Obervellach) talabwärts. Auf der zweispurigen neuen Trasse befährt man den 5096 m langen Kaponig- und den 691 m langen Ochenig-Tunnel. Im ersteren Tunnel befindet sich einer der längsten Vorsignal-Hauptsignal-Abstände in Österreich: 1858 m. Zwischen beiden Durchstichen entstand die neue Kaponiggraben-Brücke, hier kreuzen sich auch die alte und neue Bahntrasse im 90-Grad-Winkel. Im Kaponigbach befindet sich direkt unter der Bahn eine Wasserfassung für das Kraftwerk Obervellach, welches den Strom für die Licht- und Steuerungsenergie erzeugt.

Nach dem 691 m langen Ochenig-Tunnel fährt man hoch über dem Mölltal und hat einen wunderschönen Ausblick auf Obervellach, den Hauptort des Tales, sowie den 2784 m hohen Polinik, den höchsten Gipfel der Kreuzeckgruppe. Der weitere Verlauf der Strecke ist durch die Neutrassierung

Foto: Moll

Am 1. April 2017 läuft der G 54541 (Hall in Tirol – Villach Süd) dem vor ihm verkehrenden RJ 898 auf. Kein Aprilscherz ist die Zuglänge: 700 m. Mit dieser außerordentlichen Länge ist der Güterzug für eine grenzfreie Einfahrt auf den meisten Bahnhöfen der Tauernbahn schlicht und ergreifend zu lang.

Zwischen Bad Gastein und Böckstein schlängelt sich der G 54533 aus Salzburg kommend bergwärts. Ein Taurus-Tandem hat diesen Zug am Haken und wird ihn bis nach Villach bringen.

Der sonst am Brenner fahrende TEC 43100 von Verona nach Wanne-Eickel hat vor einigen Minuten Böckstein nach einer Kreuzung verlassen und rollt nun bremsend nach Bad Gastein hinunter. Auch dort muss wieder ein Gegenzug abgewartet werden. Es führt die bunte 185 518 den Kombi-Zug des EVU TX-Logistik.

Fotos (3): Eckert

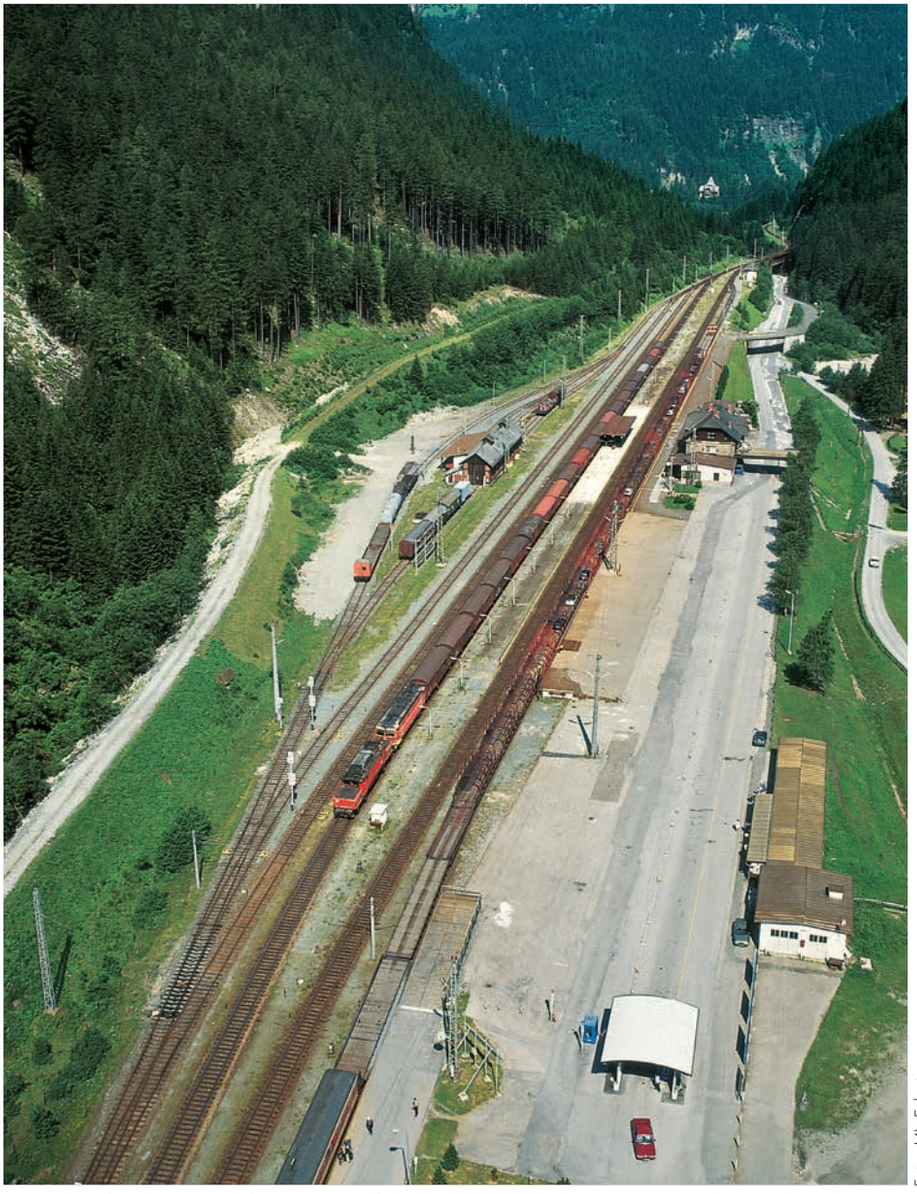
während der 1970er Jahre gekennzeichnet. Damals konnte die Bahnlinie großzügig mit drei Spannbetonbrücken begradigt werden. Noch bevor man einen dieser Kunstbauten, die Lindischgraben-Brücke, befährt, unterquert man zwei Lawinenschutzdächer (Kofelwand und Lindisch). Die gekrümmte Seitenwand des 1980 abgetragenen Kofelwand-Tunnels kann man noch erahnen. Bald rückt die Burg Niederfalkenstein in das Sichtfeld. Die nach ihr benannte Falkenstein-Brücke weist als einzige ihrer Art zwei Bögen auf und ist mit 408 m die längste. Noch vor dem Bahnhof Penk befährt man Österreichs höchste Eisenbahn-Brücke: den Pfaffenberg-Zwenberg-Viadukt. Mit 117 m Höhe und 377 m Länge ist er sicherlich das imposanteste Bauwerk der Tauern-Südrampe. Er überspannt den Stampfgraben. Auf den letzten vier Kilometern kommen wir aus dem Staunen nicht mehr heraus. Zum einen ist da der Blick ins Tal, auf die umliegenden Gipfel (z. B. Polinik, Teuchlspitz, Salz-

kofel auf der Süd- und Gron- sowie Säuleck auf der Nordseite) und zum anderen gibt es bergseitig die vielen Gräben sowie die aufgelassene alte Linienführung zu entdecken. Das alles lädt zum mehrmaligen Befahren der Südrampe ein. In 899 m Seehöhe befindet sich der Bahnhof Penk, der nur über einen schlechten Waldweg erreichbar ist. In Penk werden immer wieder Güterzüge zum Auskühlen der Bremsen bzw. zum Aufspüren von festen Bremsen und Heißläufern angehalten.

Die Tauern-Südrampe gehört mit 100 bzw. 110 km/h Höchstgeschwindigkeit und einer Rampenlänge von 27 km zu den schnellsten Gebirgsbahnabschnitten der Welt. So kommt es in diesem Abschnitt immer wieder zu Böschungs- und Waldbränden. Zu den weiteren Ursachen für die Häufigkeit der Brände zählen die sonnige Lage und damit verbunden die ausgedörrten Hänge sowie der hier öfters vorherrschende Tauernwind, der landläufig als

Der G 45809 aus München Nord konnte noch vor dem Aufrichten von Lärmschutzwänden im Abschnitt Bad Gastein – Böckstein fotografiert werden. Die Strecke ist hier bis heute eingleisig trassiert (Oktober 2013).

Der Streckenabschnitt zwischen Bad Gastein und Böckstein war vor der Errichtung der durchgehenden Lärmschutzwand einer der schönsten. Leider standen dort lange sehr hohe Fichten, sodass fotografisch wenig ging. Nach den ersten Baumfällarbeiten und reichlich Schnee konnte die Lokomotion-185 666 mit dem D 13189 am 2. März 2013 ebendort im Bild festgehalten werden.



Fotos (4): Eckert

Der Bahnhof Böckstein aus luftiger Höhe. Auf dem rechten Gleis steht ein Autoüberstellzug nach Mallnitz. Die 1020 018 ist einem Güterzug vorgespannt und kehrt gleich als Lz nach Schwarzach zurück (2. Juli 1994).

„Jauk" bezeichnet wird. Dieser trocknet die Böden zusätzlich aus. Seit dem Verbot der Brandrodung (Schwenden) haben sich die Brände vervielfacht. Ab 2018 soll es mittels Ausnahmegenehmigung zu einem kontrolliertem Abbrand kommen. Die Tunnelrettungszüge sollen gemeinsam mit den Feuerwehren die Böschungen nachlöschen. Zudem sollen Baum- und Buschrückschnitte forciert werden.

Zwischen den Bahnhöfen Penk und Kolbnitz wurde Mitte der 1980er Jahre zweigleisig ausgebaut. Auch hier sind größere Spannbetonbrücken installiert worden. Sie sind in dieser Reihenfolge vorzufinden:

Rettungszug

Sechs Cargo-Sprinter von DB Cargo wurden im Jahr 2007 von den ÖBB für den Tunnelrettungseinsatz auf der Tauernbahn übernommen. Die Fahrzeuge werden als Reihe X 690 bezeichnet. Bei den Fahrten kommen stets zwei Triebköpfe zum Einsatz. Dazwischen werden bis zu drei Rettungs-Shuttle für Löschwasser, Geräte und Mannschaft mitgeführt. Außerdem ist es möglich, Feuerwehrfahrzeuge auf Niederflurwaggons zum Gefahrenbereich zu bringen. Die Einheiten sind in Böckstein, Mallnitz-Obervellach und Spittal-Millstättersee abgestellt. Um Fahrzeuge und auch die Einsatzmannschaften stets auf Trab zu halten, werden mindestens einmal pro Woche Bewegungsfahrten am Tauern absolviert.

Fotos (2): Moll

Der IC 690 nach Salzburg fährt am 18. Oktober 2013 unterhalb von Böckstein nochmals in die Sonne. Seit dem Fahrplanwechsel 2017/18 sind bis auf vier Zugläufe (590/112, 117/114, 115/Lp 85395) und 113/593) alle Schnellzüge am Tauern auf RJ umgestellt worden.

Zweniggraben-, Schlossgraben-, Möllntheuergraben- und Litzelsdorfergraben-Brücke.

Der Danielsberg in der Mitte des Mölltales ist ein Überbleibsel aus der letzten Eiszeit. Auf ihm thront die Kirche zum heiligen Georg. Zwischen dem Einfahrvor- und dem Einfahrhauptsignal überspannt eine weitere Brücke den Rieckenbach. Dort gab es bis ins Jahr 1988 die Abzweigung Rieckenbach. Seit diesem Zeitpunkt reicht der zweigleisige Abschnitt von der Abzweigung Lindisch bis in den Bahnhof Kolbnitz. Unweit davon wurde bis in das Jahr 2016 eine Standseilbahn betrieben. Sie war in den 1950er Jahren als Material-Seilbahn für den Bau des Kraftwerks auf dem Reißeck errichtet worden und diente nach dessen Fertigstellung als touristische Bahn. Leider fiel sie der Wirtschaftlichkeit zum Opfer. Auf der gegenüberliegenden Talseite befindet sich noch die vergleichsweise kurze Kreuzeckbahn auf die Rosswiese in 1207 m Höhe. Der letzte zweigleisige Ausbau betraf den Abschnitt zwischen Kolbnitz und dem Bahnhof Pusarnitz. Bis dorthin passiert die Trasse noch zwei nennenswerte Bauwerke, den Rottauer-Viadukt und die Seebach-Brücke bei der Barbarossa-Schlucht. Außerdem fällt dem Zugreisenden die Druckrohrleitung des 430 MW leistenden Pumpspeicher-Kraftwerks „Reißeck II auf, die man bei Km 65,7 unterquert. Bis zu 80.000 Liter pro Sekunde können diese Rohre nach unten, aber auch nach oben liefern.

Nur wenige Haltepunkte

Mittlerweile wurde der Bahnhof Mühldorf-Möllbrücke zur Haltestelle degradiert. Dort befindet sich nur mehr die Überleitstelle Kolbnitz 2. In Pusarnitz hat man den Talboden auf 564 m Höhe erreicht. Bei der früheren Abzweigung Lendorf, heutige Ausfahrt Pusarnitz Süd, trifft die Tauernbahn auf

Förderverein 1020.18

Der FV 1020.18 entstand aus einer Sektion der Eisenbahnfreunde in Lienz (EBFL). Sein Hauptanliegen ist die betriebsfähige Erhaltung der ehemaligen E 94 001. Die legendäre Lokomotive befindet sich nach wie vor im Besitz der EBFL. In den Wintermonaten wird der Sechsachser in Salzburg gewartet und erhält dort seinen Jahrescheck. In den Sommermonaten ist die Lok vor diversen Sonderzügen zu beobachten. Seit 2015 verfügen die Eisenbahnfreunde über fünf JAFFA-Schlieren. Im Jahr 2018 stehen Sonderfahrten nach Innsbruck und über den Arlberg an.

Auf dem Heimweg von Salzburg nach Lienz leistete die 1020 018 Vorspanndienste vor der 1144 040. Die rüstige Museumslok bewältigte diese Aufgabe klaglos. Gleich ist Mallnitz erreicht.

Fotos (3): Moll

Oben: Wegen Instandhaltungsarbeiten im Tauern-Tunnel war das Regelgleis gesperrt. Aus diesem Grund kamen die Lokomotion-189 917 und 914 mit dem TEC 41851 aus Köln Eifeltor bei Mallnitz-Nord am Gegengleis daher (25. Juni 2015).

die Drautalstrecke, die nach Lienz in Osttirol weiterführt. Linkerhand erkennt man ein großes Betonwerk mit einem kleinen Teich aus Grundwasser, der beim Sand- und Schotterabbau entstanden ist. Nun geht es teilweise der Drau entlang bis zum Bahnhof Spittal-Millstättersee. Zwar für den Eisenbahn-Reisenden nicht sichtbar, aber umso erwähnenswerter, ist der historische Ort Teurnia. Er liegt in der Nähe von St. Peter in Holz und war eine römische Stadt, die in der Spätantike auch als Bischofssitz diente. Auf der rechten Fensterseite füllt nun das 2142 m hohe Goldeck den Fensterrahmen. Auf diesem Berg wurde 2011 die längste schwarze Piste Österreichs installiert, die von geübten Skifahrern aber gut bewältigt werden kann. Bei Km 80,9 geht die Kilometrierung auf die der Drautalbahn (Km 200 ab Marburg/Slowenien) über. Durch die Streckenbegradigungen und Neutrassierungen bei dieser Gebirgsbahn ist deren Gesamtlänge um 1000 m kürzer geworden. Am Bahnhof Spittal-Millstättersee gibt es einen Produktionsstützpunkt, wo die Vorspann- und Nach-

Rechte Seite oben: Eine Zeit lang war der BLS-Cargo-Vectron 475 404 für Lokomotion im Einsatz. Am 7. Oktober 2017 bespannte er gemeinsam mit der 193 774 den TEC 41857. Das Foto gelang im Bahnhof Mallnitz-Obervellach. Links im Bild: die bereitstehende Tauernschleuse nach Böckstein.

Rechte Seite unten: Lokführer-Schulungen sind wichtig. Oft werden Strecken- und Typenkunde am Computer erledigt. Zudem gibt es Schulungsfahrten. Eine solche fand am 21. Oktober 2015 mit der 151 074 am Tauern, hier zu sehen bei Mallnitz, statt. Im TEC 41857 rollte auch die RTC-483 002 mit, die von der Räderdrehbank (Salzburg Gnigl) kommend nach Italien überstellt wurde.

Foto: Kovarik

Mit dem G 47201 befahren die 1116 261 und 205 die Kaponiggraben-Brücke (99 m). Diese wurde im Zuge des Streckenausbaus fast rechtwinklig zum aufgelassenen Kapponiggraben-Viadukt (alte Trasse rechts im Bild) errichtet. Der Zug hat eben den 5096 m langen Kapo-nig-Tunnel verlassen.

ÖBB
BLS Cargo. Die Alpinisten.
bls
404

074
Lokomotion

Leistungen von ausländischen und vor allem bunten Triebfahrzeugen locken stets die Fotografen an die Strecke. Mehrere Fahrplanperioden lang kam die ungarische MÁV-470 auf der Tauernbahn vor dem OIC-Zugpaar 592/691 zum Einsatz (Kilometerausgleich ÖBB/MÁV). Hier rollt die MÁV-470 001 am Vormittag des 6. Juni 2013 oberhalb von Obervellach talwärts. Die 150 m lange Anhangsbrücke der Moserrinne lässt sich aus dieser Position nur schwer erahnen.

Am 26. Mai 2012 machte die 103 235 mit dem AKE-Rheingold eine wunderbare Rundreise durch Kärnten, die Steiermark und das Land Salzburg. Am Folgetag ging es von Pörtschach am Wörthersee zurück nach Deutschland. Dabei konnte der legendäre Zug mit einem der schönsten Motive der Tauernbahn, der Burg Falkenstein, abgelichtet werden.

Es gab Jahre, da sah es, was Urlauber-Sonderzüge anging, schlecht aus. Im Jahr 2017 verkehrte an Montagen der Sdz 79154 von Hamburg nach Villach. Dabei war vorgesehen, ab München mit der Last-Mile-Lok der Baureihe 187 zu fahren und in Villach die Beistellung zu erledigen. Schon nach den ersten Wochen wurde aber auf eine Lokomotion-185 umgestellt. Am 26. Juni 2017 kam einmalig die EVG-185 511 „Urlaubs-Express" zum Einsatz. Sie konnte auf der 283 m langen Lindischgraben-Brücke abgelichtet werden.

Fotos (4): Moll

Licht und Schatten wirken auf Fotografien einfach wunderbar. Für solche Aufnahmen braucht es eine Portion Mut und Glück. Am Abend des 19. Mai 2013 fuhr die 1144 233 als Vorspann zur 1216 025 im schönsten Abendlicht über die Falkenstein-Brücke, wo sie der Fotograf bereits erwartete. Das Gespann hatte die mäßig ausgelastete Rollende Landstraße 43260 von Triest nach Salzburg Hbf am Haken.

Am 7. September 2012 begegnen sich auf der Falkenstein-Brücke der von der DB-101 101 „Europa verbinden“ geschobene EC 114 (Klagenfurt – Dortmund) und ein vom Brenner umgeleiteter KLV-Zug. Dieser wird von einem Taurus-Tandem nach Tarvisio Boscoverde gebracht.

Fehlerprofil-Tafeln

Durch Streckenbegradigungen werden Bahnlinien zwangsläufig kürzer. Dies traf auch für die Tauern-Südrampe zu, nachdem man die großen Spannbetonbrücken errichtet hatte. Anstatt die Seitentäler weitgehend auszufahren, nimmt die Bahn seither den kürzeren Weg über die geraden Brücken. Dadurch entstehen Fehlkilometer. Um nicht alle Hektometer-Tafeln austauschen zu müssen, wurden nach den verkürzten Bereichen „Fehlerprofil-Tafeln“ angebracht bzw. erfolgte über eine gewisse Distanz eine doppelte Beschilderung. Da die Fahrleitungsmasten-Standorte nicht immer dem tatsächlichen Wert entsprechen, ist rechts unten die genaue Meterzahl angegeben. Dieser Mast hier steht bei Kilometer 57,685, aufgerundet auf 57,7. Vor der Begradigung befand sich hier der Km 58,0.

Fotos (6): Moll

Am 23. August 2015 wurde der „Russenzug“ D 408 Nice Ville – Moskva Belorusskaja am Grenzübergang Tarvisio übernommen und über die Tauernbahn bis Salzburg umgeleitet. Grund dafür waren Bauarbeiten in Italien. Als Schiebelok diente die 1116 027. Hier passiert der Zug gerade die Pfaffenberg-Zwenberg-Brücke.

schiebe-Triebfahrzeuge hinterstellt werden. Außerdem werden im 1986 errichteten Heizhaus der Tunnelrettungszug und diverse Fahrzeuge des Oberbaus gewartet. Die Stadt Spittal an der Drau ist ein lohnendes Reiseziel, mit dem Schloss Porcia in seiner Mitte und dem Schwimmbad Drautalperle für große und kleine Wasserratten. Die Nähe zum drei Kilometer entfernten Millstättersee erschließt sich durch den Bahnhofsnamen. Der 14 km lange Badesee hat höchste Trinkwasserqualität.

Nachdem die Gesamtstrecke der Tauernbahn fertiggestellt war, standen den Reisenden insgesamt 19 Haltepunkte zu Verfügung. Zu damaliger Zeit, als Individualverkehr noch klein geschrieben wurde, waren auch die abgelegenen Haltestellen für die dort ansässigen Menschen lebensnotwendig. Viele Dinge des täglichen Lebens mussten per Bahn von den größeren Orten nach Hause transportiert werden. Heute sind nur mehr die Hauptorte des Gasteiner- und Mölltals für die Gebirgsbahn von Bedeutung. Die Haltestellen Klammstein, Bad Hofgastein Haltestelle (im Ortsteil Kaltenbrunn), Angertal, Böckstein Hst und Tauern-Tunnel

Lokomotion hat 2017 acht im Zebra-Design gehaltene Vectron (193 770 – 777) in seinen Bestand übernommen. Nahezu alle weisen unterschiedliche Lackierungen auf. Das rot-weiße Zebra 193 774 war am 20. Januar 2018 mit der noch gelb-silbernen MRCE-189 931 bei Penk unterwegs. Hier fährt es talwärts auf Kolbnitz zu. In knapp vier Stunden wird der TEC 41857 sein Ziel Triest erreichen.

Werden neue Fahrzeuge beschafft, müssen sie verschiedenen Zulassungsprogrammen unterzogen werden. Bei Triebzügen, die im Personennahverkehr eingesetzt werden, sind auch Evaluierungsfahrten für das sichere Halten an Bahnsteigkanten notwendig. Am 5. Juli 2017 waren beide Triebwagen-Varianten des „CityJets" auf der Tauernbahn für einen solchen Test unterwegs: der 4746 001 und 4744 027 als SProb 93358, fotografiert auf Höhe des Danielsberges.

Verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen versuchen immer wieder, Neuverkehre auf die Schiene zu bringen. Im Herbst 2017 ging es darum, einen regelmäßigen Rundlauf von Zeebrugge (Belgien) nach Triest (Italien) einzuführen. Die Traktionsleistung wurde von der LTE übernommen, dabei wurden häufig Ex-Crossrail-185er eingesetzt. Diese sind von Beacon Rail Leasing Limited (BRLL) angemietet worden. Durch Einwirkungen von außen (Umleitung, Sturmschäden, keine Übernahme der Züge etc.) konnte der Verkehr nicht stabil laufen, was zur Einstellung führte (TEC 41891 in Kolbnitz, 7. Oktober 2017).

Wer sich auf den Kohle- und Erzverkehr in den 1980er/1990er Jahren erinnert, weiß, wie unregelmäßig und oft stark verspätet die Züge zwischen Koper und Linz unterwegs waren. Außerdem gab es nach dem Löschen einer Frachtschiffladung immer wieder wochenlange Zugausfälle. Seit gut zehn Jahren schaffen es die „RailCargoAustria", die Slowenischen Eisenbahnen und der Hafen Koper gemeinsam mit der VÖEST in Linz, hier eine gewisse Regelmäßigkeit hineinzubringen. Die Fahrplanabweichungen belaufen sich aktuell auf plus/minus 100 Minuten. Außerdem werden häufig Zusatzzüge mit Kohle geführt. Das hat zur Folge, dass man im Triebfahrzeugsektor kreativ werden muss. Richtung Süden werden die leichteren Leergarnituren zu zwei Einheiten zusammengespannt. Das ergibt eine Länge von 560 m und ein Gewicht von rund 900 t. Die 1144 060 und 228 hatten vor dem LGAG 48445 leichtes Spiel. Hier bei Kolbnitz rollen sie am Danielsberg vorbei talwärts. Das Foto stammt vom August 2017.

wurden aufgelassen. Die auf der Salzburger Seite liegenden Haltepunkte Loifarn und Böckstein werden vom Personennahverkehr nicht mehr bedient. Auf der Tauern-Südrampe fiel der Halt Kaponig infolge der Trassenverlegung weg.

Die restlichen Bahnhöfe und Haltestellen werden derzeit noch von zwei Zugpaaren bedient, samstags ist es nur eines. Auch der Rückbau der Bahnhöfe schreitet voran. Die teils großzügig angelegten, 1940 erweiterten Gleisanlagen müssen aufgrund des hohen Erhaltungsaufwands zurückgebaut werden. Dies geschieht zum Teil während des zweigleisigen Ausbaus, aber bei laufenden Erhaltungsarbeiten. In Dorfgastein wurden 2017 einige Weichen und Gleisabschlüsse ausgebaut. Angertal lässt sich als ehemaliger Bahnhof nur mehr anhand des hinter einer Lärmschutzwand verborgenen, nun privaten Empfangsgebäudes erkennen. Kolbnitz besitzt seit 2007 nur noch die zwei Hauptgleise mit einem Randbahnsteig am Empfangsgebäude. Dafür blieben die beiden Weichenverbindungen („Hosenträger") an beiden Bahnhofsenden erhalten. In Mühldorf-Möllbrücke ist nur mehr eine Überleitstelle (Üst. Kolbnitz 2) am ehemaligen westlichen Weichenkopf übrig geblieben. Am Bahnhof Pusarnitz befindet sich

Bahnhof Spittal-Millstättersee

So wie Schwarzach-St. Veit bereits existierte, gab es auch den Bahnhof Spittal schon vor der Fertigstellung der Tauernbahn: als Bahnhof der 1871 erbauten Linie Villach – Franzensfeste. Bis 1986 befand sich in Spittal ein Rundschuppen mit sieben Stellgleisen, der einer zweigleisigen Halle weichen musste. Hier werden die Vorspann- und Nachschiebeloks bereitgestellt. Mit zehn durchgehenden Haupt- und neun Nebengleisen hat der Bahnhof eine entsprechende Ausdehnung. Von Montag bis Freitag ist eine Verschubreserve in Form einer 2016 zu beobachten.

Foto: Eckert

Nach einem Fahrleitungsschaden, verursacht im umzubauenden Bahnhof Angertal, wurde der Verkehr über die Tauernbahn eingestellt. Einer der ersten Züge, der wieder die Gebirgsbahn passieren konnte, war am Abend des 19. April 2016 der LGAG 47212. Bespannt war er mit den CargoServ-1216 930 und 933.

südseitig das Unterwerk für die Tauernbahn bzw. die Umspannung für die Drautalstrecke. Im Jahr 1988 wurde diese Einrichtung im Rahmen der Elektrifizierung der Strecke Spittal – Lienz erweitert. Bereits seit 1969 gibt es Randbahnsteige mit einer Unterführung. 2007 entfiel im Rahmen des zweigleisigen Ausbaus das Gleis zum Lagerhaus. Seither stehen auch viele Lärmschutzwände im Bereich von Pusarnitz.

Fast täglich verkehrt der MARS. Er wird, wie der EKOL, von einer türkischen Spedition in Verkehr gesetzt und verbindet Bettembourg mit Trieste Campo Marzio. Verspätet rollte dieses 412-Tandem talwärts. Foto: Kowarik

Fotos (4): Moll

Der Bahnhof Spittal-Millstättersee besaß eine der schönsten Fahrleitungsanlagen Österreichs. Großzügig dimensionierte Querfelder mit Turmgittermasten ließen einen freien Blick zu. Beim Bahnhofsumbau 2013/14 hat man in die neuen Bahnsteigdächer Betonmasten eingelassen, um später die Dächer nicht noch einmal bearbeiten zu müssen. Auf dem Bild mit dem 4024 097 vom 3. Juni 2014 wirken die Betonmasten wie Fremdkörper.

Eine glückliche Fügung brachte die AKE Eisenbahntouristik und den Förderverein 1020.18 – IG Tauernbahn zusammen. Von 2012 bis 2014 konnten mehrere Ausfahrten absolviert werden. Dieses Bild entstand vor der Rückfahrt des Zuges am Bahnhof Spittal-Millstättersee.

ÖBB
ÖBB

Während die neue Brücke entstand, existierte für einige Zeit ein Arbeitsgerüst in der Nähe der Baustelle. Mit freundlicher Erlaubnis durfte dieses kurzzeitig bestiegen werden, was zu einigen stimmungsvollen Mittelformatdias führte (Oktober 2008).

Foto: Eckert

Wahrzeichen der Nordrampe

Bis vor wenigen Jahren war die Stahlgitterbrücke beim aufgelassenen Bahnhof Angertal wohl das meistbesuchte Fotomotiv der Nordrampe im Gasteinertal. Sie wurde durch einen schmucklosen Neubau ersetzt.

Kaum ein Fototag an der Nordrampe der Tauernbahn verging, an dem nicht auch ein Besuch der einzigartigen Angerschlucht-Brücke angesagt war. Denn je nach Tageszeit konnte dieses Bauwerk aus unterschiedlichen Perspektiven abgelichtet werden. Natürlich hat da jeder Lichtbildner seinen eigenen Stil kreiert. Besonders schön aber wirkte das filigrane Objekt im herbstlichen Streiflicht. Nur bei dieser Ausleuchtung zeigten sich die Nietenreihen und Verstrebungen besonders deutlich. In den letzten Jahren war dies aber nur mehr bedingt möglich: zunächst wegen der Baustelle für die neue Brücke, deren Errichtung im spitzen Winkel zur alten in Angriff genommen wurde, und dann durch das neue Bauwerk selbst. Aber erzählen wir die Geschichte der wunderbaren alten Brücke der Reihe nach.

Mühsamer Transport

Die Tauernbahn war bis zum Bau der gewaltigen Spannbetonbrücken auf der Südseite eher arm an wirklich spektakulären Kunstbauten. So kam der Angerschlucht-Brücke, neben dem Pfaffenberg-Zwenberg-Viadukt, natürlich schon früh eine besondere Bedeutung zu. Auch bei der Wahl einer anderen Linienführung hätten die Bahnbauer die Schlucht überwinden müssen. Schaut man sich die logistische Leistung von damals an, so kann dies nur mit stiller Bewunderung geschehen. Allein die Anlieferung des Baumaterials war eindrucksvoll. So wurden 76 Eisenbahnwaggons mit je zehn Tonnen Fassungsvermögen und 600 mehrspännige Pferdefuhrwerke in Marsch gesetzt, um das Baumaterial anzuliefern. Umschlagplatz war der Bahnhof Lend, an der Strecke Innsbruck – Wörgl – Salzburg gelegen. Von dort ging es auf schlecht ausgebauten Straßen nach Hofgastein. Eifrige Chronisten haben damals den Materialaufwand notiert: 522 t Martinflusseisen, das die Montanindustrie aus Donawitz und Zeltweg herbeibrachte, 31 t Martinflussstahl, 0,3 t Roheisenguss und 1,2 t Blei. Das Holz für das Lehrgerüst konnte großteils im Gasteinertal eingeschlagen werden. Im Jahr 1905 fuhren dann die ersten Züge über das majestätische Bauwerk.

Über Jahrzehnte hinweg änderte sich hier wenig. In den 1930er Jahren erfolgte die Elektrifizierung der Tauernbahn, sodass seitlich der Brücke Masten angesetzt wurden. Doch im Zuge des zweigleisigen Ausbaus der Strecke sollten auch bestimmte Abschnitte der Nordrampe ertüchtigt werden. So fiel die Entscheidung, neben der

Lehrgerüst Angerschlucht

Fachleute sprechen bei diesem Bauwerk von einer Zweigelenk-Bogenfachwerkbrücke. Sie hat eine Spannweite von 110 m und ein trapezförmiges Brückentragwerk. Die theoretische Höhe des Fachwerkbogens beträgt in der Mitte 2,1 m und über den Widerlagern 16,1 m. Konstruiert und errichtet wurde das Bauwerk von der Brückenbauanstalt Graz der AG R. Ph. Waagner. Die Baukosten beliefen sich damals auf 395.349,91 Kronen. Beeindruckend: das zu errichtende Lehrgerüst.

Foto: Sammlung Kowarik

Einfahrt in den Bahnhof Angertal. Äußerst harmonisch fügt sich die filigrane Angerschlucht-Brücke (auch Angertal-Brücke genannt) in die Umgebung ein. In den letzten Betriebsjahren der Brücke verfügten die ÖBB teilweise eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beim Befahren des Bauwerks.

Regionalzüge verkehren auf der Nordrampe nur noch in Tagesrandlage in Form eines Zugpaares, welches in Bad Gastein startet (frühmorgens) oder endet (22.45 Uhr). In den 1990er Jahren führten viele Regionalzüge noch Kurswagen mit, die in Schwarzach-St. Veit dann auf Fernzüge übergingen, wie am 6. Juni 1994 dokumentiert.

Mit Volldampf

Ein besonderes Spektakel war geboten, wenn ein Schnellzug mit Vorspannlok über die Angertal-Brücke donnerte. Da das Bauwerk selbst noch in der Steigung lag, musste die Lokmannschaft für Volldampf sorgen, um vorwärts zu kommen. Damals störte sich niemand am Rauch und Qualm oder am Krach, den ein solches Gespann auslöste. Der D 13 fuhr mit der 181.18 und der 380.123 von Salzburg nach Jesenice.

Foto: Sammlung Kowarik

wunderschönen Brücke einen Betonbau zu errichten. Auch die Etappe mit den herrlichen gemauerten Brücken (u.a. Pyrkershöhe-Viadukt) sollte durch einen Tunnel ersetzt werden. Doch als 2006 die neue Stahlbetonbrücke fertig war, erfolgte zunächst keine eisenbahntechnische Ausrüstung. Man hatte im Übereifer einige formal notwendige Abläufe irgendwie nicht gesetzeskonform eingehalten. So fehlte schlicht und ergreifend eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung für den Neubau. Man hatte sich zunächst mit einer einfachen Art der Überprüfung auf der sicheren Seite gewähnt. Dem war aber nicht so. Es folgten heftige Einsprüche der Anliegergemeinden. Man fürchtete, wie leider an vielen Bahnstrecken, den Lärm durch noch

Fotos (3): Eckert

Auf der Luftaufnahme sieht man sehr schön, wie hoch die Strecke über der Talsohle verläuft und welche Eleganz die Brückenkonstruktion besitzt. Soeben rumpelt der Güterzug 43973 über die Angerschlucht.

Wenige Monate nach dem Baubeginn konnte man schon recht gut die neue Brücke erkennen. Die Aufnahme vom 13. Oktober 2007 wurde bei der Vorbeifahrt von der alten Brücke aus aufgenommen.

Fotos (2): Moll

Am 25. April 2009 war die neue Brücke im Wesentlichen schon fertig. Wer hätte gedacht, dass es auf den Tag genau nochmals sieben Jahre dauern sollte, bis sie tatsächlich in Betrieb gehen würde?

Foto: Eisenmann

Foto: Josef Maier

mehr Güterzüge. Das Bauwerk war somit ein nicht legales Objekt und so ergab sich ein jahrelanger Rechtsstreit. Die Frage, ob es besser gewesen wäre, das unter Denkmalschutz stehende Bauwerk behutsam zu sanieren, stellt sich heute nicht mehr, denn die Tatsachen sind in Beton gegossen. Apropos Denkmalschutz: Klammheimlich ist die alte Brücke inzwischen aus der Liste der erhaltenswerten Bauwerke verschwunden, was für ihre Zukunft nichts Gutes ahnen lässt. Nur derjenige, der die Entscheidung zum Abbruch fällt, ist noch nicht gefunden. Die Kosten will wohl auch niemand tragen. Bis zuletzt hatten die ÖBB jährlich rund 100.000 Euro in den Unterhalt der alten Brücke investiert.

Seit dem 25. April 2016 fahren die Züge über die neue Brücke, was als Ergebnis vieler politischer Gespräche und Zugeständnisse zu sehen ist. Rund um Bad Gastein wurden Lärmschutzwände aufgestellt, die dem Reisenden den freien Blick auf das Tal teils verunmöglichen. Zwischen Bad Gastein und Böckstein, wo kaum Häuser stehen, mag sich einem der Sinn der Wände gar nicht erschließen. Das aber war der Deal. Nun sind ÖBB, Anliegergemeinden und Lokalpolitiker zufrieden. – Was aus der alten Brücke werden soll, ist noch offen. ■

Die zehn Maschinen der Reihe 1043 waren stets in Villach zu Hause. Meist kamen sie auf der Tauernbahn zum Einsatz. Zu sehen ist hier die 1043 010, die als erste das Valousek-Design erhalten hat. Dieses Farbkleid wurde ab dem Jahr 1987 nach und nach verwendet.

Den D 1299 aus Hamburg (Kärnten-Express) hat die 110 301 am Haken. An der Zugspitze erkennt man zwei Schlafwagen. Der Zug verkehrte im Winter 1994 an Samstagen vom 7. Januar bis 25. März. Das Foto entstand am 26. Februar.

Wegen des Achskilometer-Ausgleichs zwischen den Bahnverwaltungen werden Loks auch für nationale Umläufe in fremden Ländern verwendet. Im Frühjahr 2010 waren Einsätze der SZ-541 auf der Tauernbahn keine Seltenheit. So diente die bunte 541 104 am 29. April 2010 der 1044 069 vor dem G 45809 als Vorspannlok.

Foto: Moll

Foto: Kirchner

Der Bahnhof Angertal verfügte einst über drei Gleise. Somit konnten hier Kreuzungen und auch Überholungen abgewickelt werden. Über die Tauernroute rollten bis zum Beginn der Balkankriege (1991) zahlreiche internationale Schnellzüge, die vor allem Gastarbeiter beförderten. Dabei kamen 111er von München bis Jesenice zum Einsatz. Hier hat die 111 075 den Ex 291 „Akropolis“ am Haken.

Schnelle bunte Züge am Tauern

Die Tauernbahn diente nicht nur dem innerösterreichischen Reiseverkehr, sie wurde stets auch von internationalen Fernzügen befahren. Kurswagenläufe sind heute allerdings nicht mehr die Regel.

Das Jahrzehnt, welches die Tauernbahn nach ihrer Elektrifizierung (1933) erlebte, war letztlich von Kriegswirren und Zerstörung geprägt. Als diese schreckliche Zeit endlich vorbei war und sich in den 1950er Jahren der wirtschaftliche Aufschwung einzustellen begann, kam auch der Reiseverkehr erneut auf Touren. Man fuhr wieder gerne in die Berge, zum Skifahren, oder noch lieber in den Süden ans Meer: an die kroatische Küste, die zu Jugoslawien gehörte. Dieses Staatsgebilde hatte sich nicht dem Ostblock angeschlossen und war daher relativ problemlos zu bereisen. Dies galt auch umgekehrt für Fahrten in den Nordwesten Europas. So pendelten später zahlreiche jugoslawische Gastarbeiter zwischen ihren Arbeitsstätten im Ausland und der Heimat.

In der Nachkriegszeit litten die ÖBB anfangs am Lokmangel, sodass man weiterhin Altbaufahrzeuge nutzte, aber bald auch Neubau-Maschinen in Auftrag gab, wie die

Fotos: (2) Eckert

Links und oben: Zwei beliebte internationale Schnellzüge am Tauern. Der EC „Mimara", gezogen von der 1044 202, der in manchem Fahrplanjahr sogar von Berlin aus bis Zagreb fuhr, aufgenommen unweit von Loifarn. Das Zugpaar EC 10/11 „Mimara" verkehrte erstmals im Fahrplanjahr 1991/92. Oben ist der von Klagenfurt nach Dortmund fahrende EC „Wörthersee" samt Schiebelok der Reihe 1044, aufgenommen am 2. Juli 1994 bei Bad Hofgastein, zu sehen. Der Schiebedienst am Tauern wurde in den 1980er Jahren aufgenommen.

Co'Co'-Loks der Reihen 1010 und 1110. Ab 1971 erwarben die ÖBB, um neue Technik auszuprobieren, zehn thyristorgesteuerte Bo'Bo'-Loks der Reihe 1043, die von ASEA in Schweden entwickelt worden waren. Diese damals modernen Maschinen beförderten am Tauern Güter- und auch Reisezüge. Ihre Weiterbeschaffung unterblieb jedoch, da die österreichische Industrie bereits eine technisch ähnliche Konstruktion am Reißbrett hatte: die 1044. Als Mehrzwecklok konzipiert und ab 1975 in mehr als 200 Exemplaren gebaut, war sie später häufig vor Tauern-Schnellzügen zu sehen.

Züge mit klingenden Namen

Hinzu kamen DB-Maschinen, wie die 110, die mit Sonderzügen Urlauber auf die Alpensüdseite brachten. In der Hauptsache waren es aber die Kurswagen und internationalen Schnellzüge, die das Farbenspektrum am Tauern erweiterten. Auch Triebzüge gesellten sich hinzu. So verband ab 1977 ein 4010 Klagenfurt mit München bzw. bediente den Kurs Linz – Salzburg – Villach – Wien Südbahnhof als „Bundesländer-Express". Jahrzehntelang waren es jedoch die lokbespannten Fernzüge, die das Bild des Reiseverkehrs am Tauern prägten. Einige der klingenden Namen sind längst von der ÖBB-Kursbuchstrecke 220 verschwunden. Das betrifft vor allem die internationalen Züge, die bis 1991 (Balkankrise) den Nor-

Wintersportzüge am Tauern

Auch in den Wintermonaten, meist von Januar bis Ende März, verkehrten Urlauberzüge. Sie wurden von Freunden alpiner Sportarten genützt. Dabei kamen im Langlauf DB-Loks der Baureihe 110 in allen erdenklichen Varianten zum Einsatz. Unten: Eine 110 hat mit dem D 13381 den Bahnhof Mallnitz-Obervellach auf der Fahrt nach Villach passiert (26. Dezember 1992).

Foto: Josef Maier

Foto: Josef Maier

Der aus München kommmende IC 191 führte im Fahrplan 1999 einen Kurswagen der FS an der Zugspitze mit. Dieser ging in Villach an den aus Wien Süd kommenden EC 31 über. Die 1044 084 hatte am 31. Juli eben den 88 m langen Waldmanngraben-Viadukt erreicht.

den Deutschlands und die Niederlande mit Jugoslawien, der Türkei und Griechenland verbanden. Sie führten oftmals Kurswagen mit und verkehrten täglich oder saisonal an bestimmten Tagen. Meist waren Schlaf- und/oder Liegewagen eingereiht, manche Züge hatten Autotransportwagen dabei, wie der D 1219 Stuttgart – Split (via Jesenice) oder der Ex 1211 „Attika" München – Athen. Weitere internationale Schnellzüge waren der D 297 „Mostar-Dalmatija" (Stuttgart –Jesenice –Kardeljevo), der Ex 291 „Akropolis" (München – Athen), der Ex 217 „Austria-Express" von Hoek van Holland nach Villach oder der EC 12/13 „Blauer Enzian" Dortmund – Klagenfurt mit Kurswagen von/nach Ljubljana, der heute als EC 112/113 von Frankfurt/M. mit Kurswagen von/nach Zagreb verkehrt. Der EC 14/15 „Wörthersee" Dortmund – Klagenfurt fuhr die Kärntner Ferienregion am gleichnamigen Gewässer an (heute EC 114/115).

Mit den kriegerischen Auseinandersetzungen im zerfallenden Jugoslawien endeten die Balkanverbindungen. Erst nachdem am 7. Juni 1991 ein Abkommen zwischen den Kriegsparteien unterzeichnet worden war, schwiegen die Waffen in Slowenien. Noch im selben Monat wurde die Unabhängigkeit des Landes proklamiert, im Oktober 1991 folgte Kroatien als eigenständiger Staat nach. Die Befriedung dieser Länder kam auch dem internationalen Bahnverkehr zugute.

Im Fahrplan 1991/92 findet sich erstmals ein Eurocity, der zwischen München und Zagreb verkehrt: der EC 10/11 „Mimara", benannt nach dem jugoslawischen Maler Ante Topic Mimara. In den Folgejahren wurde der Zuglauf bis Leipzig (1994/95) und dann sogar bis Berlin Ostbahnhof verlängert. Heute existiert noch eine Zugverbindung gleichen Namens (EC 212/213 „Mimara") zwischen Villach und Zagreb. Im Zuge des Neuen Austro-Taktes NAT 91 hatten die ÖBB neue schnelle und durchgetaktete innerösterreichische Verbindungen ins Leben gerufen, die auch am Tauern für

2012 wurde das Jubiläum „175 Jahre Eisenbahn in Österreich" gefeiert. Die hierfür beklebte 1216 020 bespannte am 12. August 2012 den OIC 591 (Villach – Salzburg), der unweit von Mühldorf-Möllbrücke gesichtet werden konnte.

Foto: Eckert

Ehe auch am Tauern der Railjet heimisch wurde, sahen die Schnellzüge der Relation (Wien) – Salzburg – Villach noch so aus. Am 8. September 2012 entstand diese Aufnahme mit der 1144 040 am Pyrkershöhe-Viadukt.

Foto: Kowarik

Die Reihe 4010 kam jahrelang auch über den Tauern (Salzburg – Wien Süd). Der im Hintergrund zu sehende altehrwürdige Böcksteiner Lokschuppen wurde abgetragen und im Salzburger Freilichtmuseum Großgmain wieder aufgebaut.

Fotos (2): Moll

Der IC 110 (Klagenfurt – München) erhielt in Villach Hbf Kurswagen aus Belgrad, die an der Zugspitze mitrollen. Die 1116 057 konnte am Abend des 28. April 2010 beim aufgelassenen Oberen Lindisch-Tunnel fotografiert werden.

Foto: Gerfried Moll

Foto: Sebastian Moll

Wegen umfangreicher Bauarbeiten am Netz der DB wurde der EC 117 über mehrere Wochen zwischen München und Salzburg nicht in Verkehr gesetzt. Ab Salzburg wurde eine RJ-Garnitur verwendet, die als Leerpersonenzug aus Villach kam. Im Bahnhof Penk wurde am 22. Mai 2017 der Lp 85795 (1116 249 „Fahne") vom RJ 110 (1116 159 „150 Jahre Brennerbahn") überholt.

Im Jahr 2017 wurde die wichtigste Nord-Süd-Güterzugmagistrale, die Brennerbahn, 150 Jahre alt. Die 1116 159 wurde entsprechend mit Folie beklebt. Bis zum Fahrplanwechsel 2017/18 war sie mit der Rail-Jet-Garnitur 59 unterwegs. Hier fährt sie rund eine Woche nach der gelungenen Designveränderung mit dem RJ 110 über die mächtige Falkenstein-Brücke (5. Mai 2017).

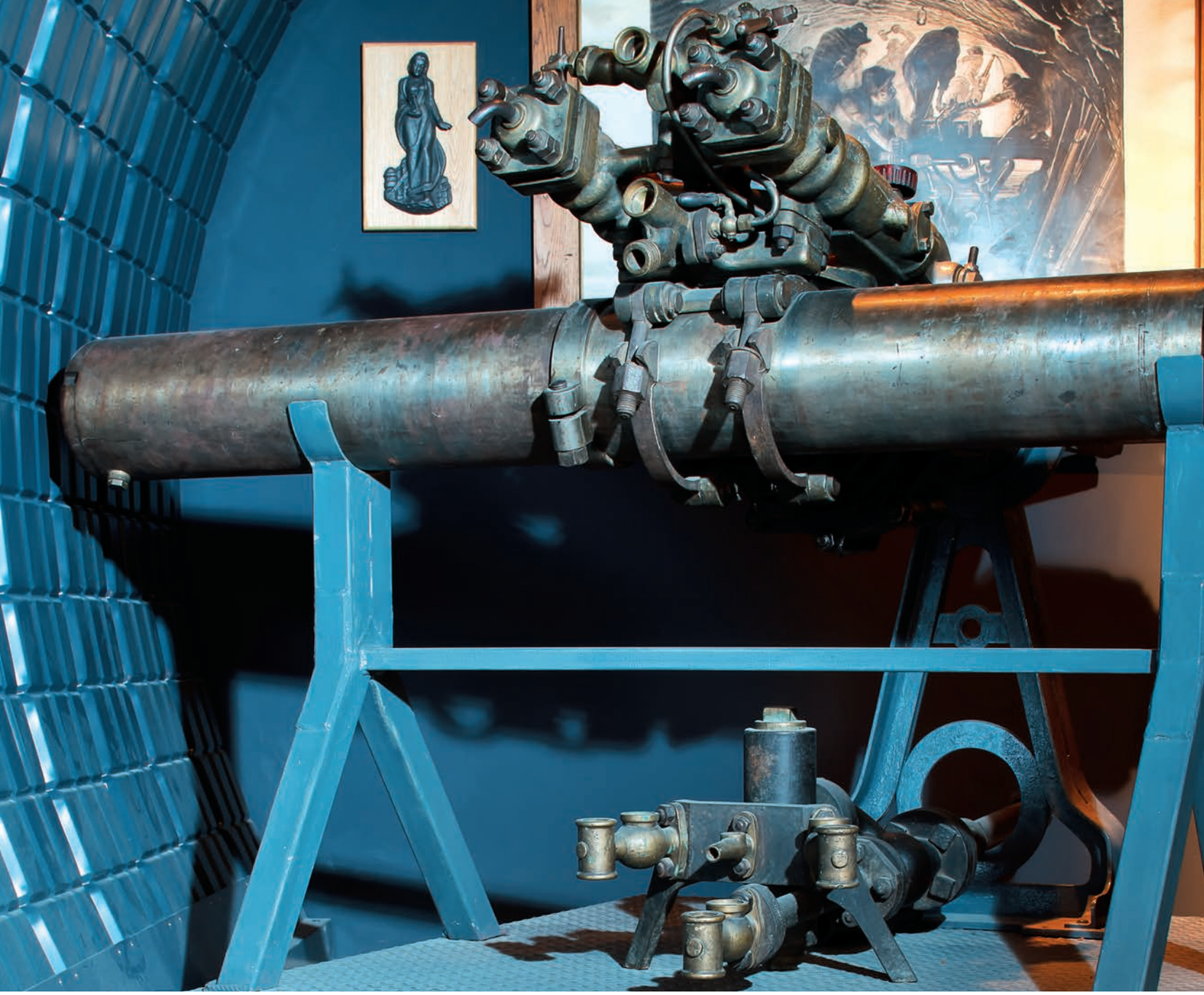
Das Gasteinertal liegt unter einer dichten Nebeldecke. Aber bereits knapp 20 Minuten nach dieser Aufnahme hatte es die Sonne geschafft, auch hier für klare Verhältnisse zu sorgen. Die 101 030 schiebt den EC 114 von Klagenfurt kommend bis nach München Hbf. Ab dort wird sie ihn bis Stuttgart ziehen, wo erneut eine Fahrtrichtungsänderung ansteht. Bei diesem Zuglauf wäre der Einsatz einer Wendezuggarnitur durchaus sinnvoll. Ziel des Zuges ist Dortmund.

reichlich Verkehr sorgten (wie z.B. der IC 592/593 „Gasteinertal" Salzburg – Klagenfurt). Diese wurden von internationalen Zügen, wie dem „Mimara" oder EC 112/113 „Blauer Enzian" Dortmund – Klagenfurt, ergänzt. Villach Hbf wurde zur Drehscheibe im Balkanverkehr. Im Kursbuch 1994/95 bewarben die ÖBB beispielsweise „Die schnelle Tagesverbindung ‚Triglav': Villach – Ljubljana". Dieser Zug war als D 310/311 verzeichnet und trug den Namen des höchsten Berggipfels in Slowenien (Julische Alpen). Auffallend ist auch, dass sich immer wieder Zugnamen und -nummern ändern. Erfreulicherweise blieben einige klassische Namen bis heute erhalten. Zurzeit haben die ÖBB täglich auch Verbindungen zwischen Salzburg und Ljubljana/Zagreb im Pogramm. Nahezu verschwunden sind die Regionalzüge, sie verkehren auf beiden Tauern-Rampen nur noch in Tagesrandlage.

1999 stellten die ÖBB ihren „Taurus" vor: die 1016. Es folgten die Mehrsystemschwestern 1116 und 1216. Als farbenfrohe Werbeträger gestaltet, tummelten sie sich fortan am Tauern. Einige Rail-Jets zeigen sich mittlerweile ebenfalls bunt gestaltet und sind verlockende Fotomotive. Seit 2016 sind sie auch am Tauern zu sehen. Sie bieten drei Klassen: Economy, First, Premium.

Fotos (2): Eckert

Das Gasteinertal ist für seine häufigen Nebeltage bekannt. Während rund um Dorfgastein die Sonne Mühe hat, durchzukommen, scheint sie oben in Bad Gastein oft schon vom blauen Himmel. Eben ist der RJ 111 aus München durchgerauscht. In Kürze wird er in Dorfgastein einen Zwischenhalt einlegen. Da im Regionalverkehr auf der Nordrampe nur mehr ein Zugpaar in Tagesrandlage geführt wird, halten die Schnellzüge auch noch in Bad Hofgastein und in Bad Gastein.



Der Geschichte verpflichtet

Unweit des Bahnhofs Schwarzach-St. Veit befindet sich ein sehr interessantes Museum, das in unaufgeregter Art und Weise die Geschichte der Tauernbahn seinen Besuchern zu erzählen weiß.

Wer die Geschichte der Tauernbahn und vieles rund um die historische Eisenbahn in ruhiger Atmosphäre entdecken will, dem sei ein Besuch des Museums Tauernbahn in Schwarzach-St. Veit ans Herz gelegt. In einer ehemaligen Remise und in einem eleganten, neu errichteten Nachbargebäude wird Sehenswertes präsentiert. Vor bald 15 Jahren entstand die Idee, ein Museum dieser Art zu entwickeln. Modellbahner kommen hier ebenfalls auf ihre Kosten, befindet sich doch im ersten Stockwerk des Neubaus eine H0-Anlage mit vielen Motiven der Tauernbahn. Während auf dem einen Anlagenteil die Nordrampe mit dem Bahnhof Angertal und der herrlichen Angerschlucht-Brücke zu sehen ist, zeigt die gegenüberliegende Seite Streckenteile der in Kärnten liegenden Südrampe. Noch ist vieles im Bau, was leidenschaftliche Modellbahner jedoch nicht verwundern dürfte, denn es gilt stets das Motto: Gut Ding will Weile haben. Da es viele Häuser und Dienst-

Fotos (3): Eckert

Oben links: Mit Bohrmaschinen rückten die Arbeiter dem Gestein am Alpenhauptkamm zu Leibe. Oben: Der Führerstand einer Lok der Reihe 1020 kann im Tauernbahn-Museum erkundet werden. Auf der Anlage fahren Züge verschiedener Epochen, wie sie einst auf der Tauernbahn im Einsatz waren. Im Hintergrund: die stimmungsvolle Kulisse.

gebäude nicht von der Stange gibt, ist Eigenbau angesagt. Dank alter Pläne gelingt es den erfahrenen Bastlern ein ums andere Mal, Vorbildgebäude mit hohem Wiedererkennungswert ins Modell umzusetzen. Gefahren wird mit dem System von Gahler und Ringstmeier. Zwei Schattenbahnhöfe sorgen dafür, dass die Garnituren sich stets abwechseln und einen authentischen Fahrbetrieb simulieren. Ganz besonders gelungen ist die Hintergrundkulisse, die der Schwarzacher Arzt Dr. Arno Seiss gemalt hat. Sie harmoniert ganz ausgezeichnet mit der Anlagen-Landschaft.

Wer es schafft, was zugegebenermaßen nicht leicht ist, sich von der Modellbahn loszureißen, kann sich ein Stockwerk tiefer intensiv mit der Eisenbahngeschichte auseinandersetzen. Anhand zahlreicher historischer Aufnahmen lässt sich die Baugeschichte der Tauernbahn verstehen. Zu den beeindruckendsten Exponaten des Museums zählt eine der Bohrmaschinen, mit denen die Mineure einstmals dem harten Felsmassiv die Tunnelröhren abrangen. Auch etliche andere Ausstellungsstücke machen deutlich, wie beschwerlich einst gearbeitet werden musste.

So erinnern ehemalige Stellwerks- und Meldeeinrichtungen an die Tage, an denen Eisenbahner noch durch kraftvolle Hebelbewegungen dafür sorgten, dass die Fahrstraßen und Signale ordnungsgemäß gestellt wurden. Heute ist dagegen der „Kollege" Computer allgegenwärtig. Wie anders funktionierte doch die traditionelle Sicherungstechnik! Im Museum wird die Erinnerung daran wachgehalten: Besucher dürfen an einer Hebelbank mit eigenen Händen ein großes Flügelsignal hochziehen. Wer schon immer einmal auf den Führerstand einer echten Lokomotive klettern wollte, kommt im Tauernbahn-Museum ebenfalls auf seine Kosten: Neben einer E-Lok der Reihe 1020, die aus der deutschen E 94 hervorging und deren in Österreich verbliebenen Exemplare ab 1953 als Reihe 1020 bezeichnet wurden, ist auch der Führerstand einer 1044 ausgestellt, der an bestimmten Museumstagen als Loksimulator in Betrieb ist.

Das Team des Museums- und Modellbauvereins ist stets darum bemüht, die Einrichtung noch attraktiver zu machen. So wird derzeit das 1904 erbaute Dienerwohngebäude saniert, um darin das Eisenbahnarchiv und zusätzliche Räume für Sonderausstellungen zu schaffen. Dabei wird auch das Freigelände, das schon jetzt einiges zu bieten hat, wesentlich erweitert. Denn man will die spannende Geschichte und die lebendige Zukunft der Tauernbahn den Besuchern aus nah und fern näherbringen. Weitere Informationen und aktuelle Öffnungszeiten finden Interessierte unter:
www.museum-tauernbahn.at

Fotos (2): Eckert

Fototage, die man am wunderbaren Trassenabschnitt zwischen Mallnitz-Obervellach und Kaponig verbringen durfte, gerieten immer zu einem unvergesslichen Erlebnis, sobald eine Villacher 1020 des Weges kam. Meist trat dieser Fall ein, wenn die Maschinen zur Räderdrehbank nach Salzburg mussten. Um Lokzugfahrten zu vermeiden, wurden die ehrwürdigen Sechsachser dann in der Regel mit Plan- oder Erforderniszügen nach Villach überstellt. Beide Bilder zeigen den G 43973. Oben ist die 1020 017 auf dem Dössenbach-Viadukt zu sehen, während auf dem Bild links die 1020 024 vor der 1110 502 den Kuchelwald-Viadukt erreicht hat.

Es war einmal

Bis Ende der 1990er Jahre veränderten Teile der Strecke ihr Gesicht an vielen Orten. Es entstanden neue Tunnels, der Ausbau zur Hochleistungsstrecke wurde vollendet. Los ging es in den 1970er Jahren.

Diese beiden Tage werden vielen Eisenbahnfotografen wohl stets in bester Erinnerung bleiben. Es war im Spätherbst 1999. Die Wetterlage für Kärnten klang für das Wochenende 12. und 13. November zunächst nicht sehr vielversprechend. Dennoch wollten zwei Eisenbahnfreunde die beiden letzten Tage, an denen der traumhaft schöne Streckenabschnitt zwischen Mallnitz-Obervellach und Kaponig noch befahren wurde, just in diesem Bereich verbringen. Als die Autoschleuse den Tauern-Tunnel verließ, zeigte sich die Landschaft in einem dezenten winterlichen Kleid. Zudem leuchteten noch etliche Lärchen goldgelb in der sich langsam durch den Hochnebel kämpfenden Herbstsonne. Also war alles für zwei perfekte Fototage angerichtet. Zu Fuß ging es dann zum Dössenbach-Viadukt, wo wenig später der EC von Klagenfurt abgelichtet wurde. An diesem ersten Tag stand ein Aufenthalt in unmittelbarer Umgebung des Esembles Dössenbach- und Waldmanngraben-Viadukt auf dem Programm. Für die nachmittäglichen Züge ging es auch bis zur Blockstelle Mallnitz 1. Der Sonntag war dann ein Tag wie im Bilderbuch, mit einer ordentlich dichten Zugfolge, sodass ein würdiger Abschied möglich wurde. Nach Einbruch der Dunkelheit ging es dann noch zum Bahnhof Kaponig, wo der dort diensttuende Fahrdienstleiter schon aufgeräumt hatte. Er löschte das Licht und schloss den Raum ab. Denn nach einer nächtlichen Sperre wurde am Morgen des 14. Novembers der neue Streckenabschnitt in Betrieb genommen. Eine weitere Etappe des Ausbaus der Tauernbahn zur modernen Hochleistungsstrecke war fertig. Der zweigleisige Kaponig-Tunnel (5096 m) endet kurz hinter dem ehemaligen Bahnhof und trifft dann auf die neue Kaponiggraben-Brücke.

Der Ausbau begann schon 1969

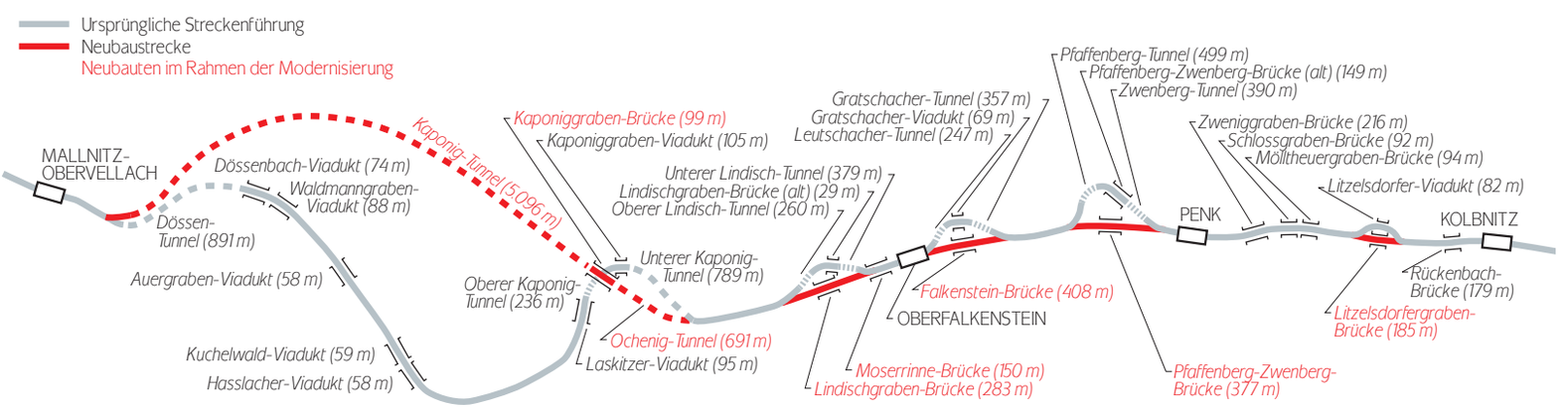
Fast genau vier Jahrzehnte wurde gebaut und gebohrt. Am 6. November 2009 war der zweigleisige Ausbau der Tauernbahn-Südrampe schließlich vollendet. Begonnen hatte alles im Sommer 1969 mit dem Neu-

Fotos (2): Eckert

Oben: Gleich wird dieser 4010, Steuerwagen voraus, in den Dössen-Tunnel (891 m) einfahren. Es handelt sich um den IC „Paracelsus" von Salzburg nach Wien Süd. Rechte Seite: Mit einem Regionalzug von Villach nach Schwarzach-St. Veit ist die 1042 629 auf dem Auergraben-Viadukt zu sehen. Auf dem Bild ist auch ein typisches Bahnwärterhaus verewigt. In solchen Dienstgebäuden lebten oft Familien, hielten Kleintiere und bauten im Garten Obst und Gemüse an (2. Juli 1993).

bau der Pfaffenberg-Zwenberg-Brücke. Die Errichtung der bis dato größten Eisenbahnbrücke Österreichs fand wegen des technischen Aufwandes in ganz Europa große Beachtung. Sie war der Auftakt zu einem Vorhaben, das den kompletten zweigleisigen Ausbau der Rampenstrecke auf der Tauern-Südseite zum Ziel hatte. Bald herrschte auch zwischen Pusarnitz und Spittal-Millstättersee ein zweigleisiger Betrieb. Nebenbei entstand auch die Abzweigung Lendorf, also die Verbindung zwischen der Tauernbahn und der Drautalstrecke nach Lienz und weiter über Innichen bis nach Franzensfeste an der Brennerbahn. Nach der Fertigstellung des neuen Pfaffenberg-Zwenberg-Viaduktes im Juli 1971 folgte die Falkenstein- und 1977 die Lindischgraben-Brücke (1000 m ü. M.). Bis 1988 wurde zwischen Penk und Kolbnitz etappenweise das zweite Gleis verlegt. Erst 1992 begannen die Vorarbeiten (Sondierstollen) für die Tunnelstrecke zwischen Mallnitz-Obervellach und der Abzweigung Lindisch. Dieses Baulos konnte am 15. November 1999 dem Betrieb übergeben werden.

Der letzte eingleisige Abschnitt zwischen den Bahnhöfen Kolbnitz und Pusarnitz wurde ab 2002 sukzessive in Angriff genommen. Dies erfolgte, wie die meisten Arbeiten, meist während des laufenden Betriebs. Am 6. November 2009 konnte nach dem Umbau des Bahnhofs Kolbnitz der Lückenschluss auf der Tauern-Südrampe vollendet werden. Gleich hinter dem Bahnhof Kolbnitz musste neben der bestehenden Brücke ein Neubau erstellt werden, sodass nur mehr von der Bergseite aus das alte gemauerte Bauwerk fotografiert werden kann. Den-



Einst die schönste Brücke

Bereits im Jahr 1969 begann der zweigleisige Ausbau der Südrampe. Eine mächtige Stahlbetonbrücke ersetzte dabei auch den wunderschönen Pfaffenberg-Zwenberg-Viadukt (149 m), auf dem sich zwei Dampfloks (Reihe 380 mit Vorspannmaschine der Reihe 80) mit einem Schnellzug bergwärts quälen (unten). Leider wurde dieses Bauwerk bis auf die Pfeiler abgerissen. Die Gelegenheit, einen Bahnwanderweg zu gestalten, hat man auf der Südrampe der Tauernbahn erst in jüngerer Zeit wahrgenommen. Der Wert solcher Wege, wie es sie z. B. in der Schweiz am Gotthard, Lötschberg oder Albula gibt und die unzählige Wanderer anlocken, wurde nicht erkannt. Architektonische Meisterwerke aus der Pionierzeit des Bahnbaus, wie die Pfaffenberg-Zwenberg-Brücke, verschwanden einfach. Um diese zu bauen, errichtete man einst eine teils auf Holzgerüsten aufgeständerte Materialbahn.

Foto: Sammlung Kowarik

Fotos (3): Eckert

Die Züge der Rollenden Landstraße waren täglich am Tauern zu sehen. Seit Mitte März 2018 sind sie Geschichte. Am 13. November 1999 war die Villacher 1110 017 beim Block Mallnitz 1 unterwegs. Die ungewöhnliche Frontbeschriftung verrät, dass die Lok unlängst noch die halbautomatische Kupplung für die Tauernschleuse montiert hatte.

Dieses Foto von Josef Maier zeigt den Kaponiggraben-Viadukt. Die 1043 004, noch mit dem weitgehend ursprünglichen Farbdesign des Ablieferungszustandes versehen, führt einen Regionalzug zum nächsten planmäßigen Halt im Bahnhof Kaponig.

noch ist es gelungen, alt und neu beim Rottauer-Viadukt zusammenzufügen. Keine Frage, architektonisch gesehen, ist die alte Brücke freilich die interessantere.

Auf der Tauern-Nordrampe bilden der Neubau der Angerschlucht-Brücke und der Umbau des Bahnhofs Angertal sowie die Zulage des zweiten Gleises bis Loifarn erwähnenswerte Bauprojekte. Zudem wurde der Abschnitt bis zur Abzweigung Bad Gastein zweigleisig ausgebaut. Weitere Vorhaben, im Gasteinertal die Bahn mit einem zweiten Gleis zu versehen, scheitern an den Widerständen aus der Bevölkerung oder auch an der Finanzierung. Für das jetzige Verkehrsaufkommen reicht der Ausbau aus. Dies wurde während der Brennersperre im Sommer 2012 deutlich, als es galt, jede Menge Frachtenzüge und auch ein Nachtzugpaar über die Rampen am Tauern zu schicken. Die zu erwartenden Mehrverkehre, vor allem im Frachtbereich, werden aber irgendwann nach weiteren Ausbaumaßnahmen verlangen. Ein weiteres Nadelöhr findet sich noch im Bereich der Klamm. Hier wäre eine Ertüchtigung mit großem Aufwand zu bewerkstelligen. Moderne Sicherungstechnik hilft zudem, die Anzahl der Züge zu steigern. Eine kleine Einspurinsel wird dem Betrieb auf Dauer somit nicht hinderlich sein. Es wird auch davon abhängen, wie sich der Erhaltungszustand der gemauerten Brücken zwischen Angertal und der ehemaligen Haltestelle Bad Hofgastein zeigt. Sollten hier Probleme auftreten, käme neben einer Sanierung auch die Neutrassierung mittels Tunnelbau infrage. Das wären jedoch keine guten Aussichten für die Reisenden, die den Blick ins Gasteinertal stets sichtlich genießen.

Foto: Saringer

Selbstverständlich kam der überaus beliebte Gläserne Zug der Deutschen Bahn auch auf die Tauernbahn, wie dieses Foto dokumentiert. Das Fahrzeug wird gleich Kaponig erreicht haben.

Foto: Josef Maier

Mit dem R 4262 hat die 140 048 den Bahnhof Kaponig nach kurzem Halt verlassen und rollt nun über den Laskitzer-Viadukt talwärts (8. August 1991). Die DB-Lok wurde von Salzburg aus für eine Güterzugleistung ab Villach auf diese Weise zugeführt.

Ausbau im Norden

Auch auf der Nordrampe wurden einige Trassenstücke zweigleisig ausgebaut, wie der Abschnitt hinter dem Bahnhof Angertal bis kurz vor Bad Gastein. Dadurch ergaben sich weitere Kreuzungsmöglichkeiten und die Streckenkapazität konnte erhöht werden. Eine der zehn Bludenzer 1110.5 ist hier im Langlauf von Buchs (SG) bis nach Villach auf der Bergfahrt zu sehen.

Mit einem aus belgischen Wagen gebildeten Sonderzug scheint die 1042 036 vor der über den Alpenhauptkamm schwappenden Wolkenfront zu flüchten. Südlich von Kolbnitz hingegen lachte den ganzen Tag über die Sonne vom Himmel, der Nordföhn machte es möglich.

Foto: Unterdünhofen

Huckepack durch den Berg

Seit Jahrzehnten ermöglicht die Tauernschleuse eine angenehme und stressfreie Fahrt von Salzburg nach Kärnten. Zudem lädt die bezaubernde Landschaft zu einem Zwischenstopp ein.

Wer als Automobilist von Salzburg nach Kärnten reisen will, hat mehrere Möglichkeiten. Die Tauernautobahn, gebaut in den 1970er Jahren, ist gebührenpflichtig und in der Ferienzeit staugeplagt. Eine entspanntere Art und Weise, den Alpenhauptkamm zu passieren, ist nach wie vor die Autoverladung zwischen Böckstein und Mallnitz. Die Straßen im Gasteinertal waren viele Jahrzehnte lang eine ungemütliche Passage. Hier lag die Klamm im Weg. Wenn man heute auf der alten, sehr steinschlaggefährdeten Route per pedes unterwegs ist, kann man kaum glauben, dass sich hier einst Kraftwagen tummelten. Heute ist die Zufahrt zur Autoschleuse auf beiden Seiten des Tauerntunnels sehr gut ausgebaut.

Bereits in den 1920er Jahren transportierte man schon gelegentlich Autos. Sie standen auf normalen Flachwagen und wurden den planmäßigen Zügen beigegeben. Im Jahr 1931 kamen dann die ersten reinen Autoüberstellzüge ins Rollen. Dafür wurden

Foto: Eckert

Links: Wenn kein Doppelstockwagen zur Verfügung steht, müssen zwei City-Shuttle-Wagen herhalten. Die Aufnahme in Böckstein zeigt die 1116 033. Oben: Nahezu alle ÖBB-Reihen waren irgendwann einmal vor den Überstellzügen zu sehen. Dank der automatischen Mittelpufferkupplung vereinfachte sich das Umsetzen. Die 1043 001 hatte eben Mallnitz erreicht. Im Begleitwagen konnte man auch ohne Fahrzeug mitfahren.

Die Lokomotiven

Vor der Elektrifizierung kamen natürlich auch Dampfloks zum Einsatz. Nach dem Zweiten Weltkrieg mühten sich dann 1280er vor den Überstellzügen ab. Die Fahrzeit betrug damals 18 Minuten. Mit der Reihe 1245 (unten) konnte sie auf elf Minuten gesenkt werden. Anfang der 1960er Jahre arbeiteten sogar 1020er als Tauernschleuse-Loks. 1965 trat die moderne 1042 auf den Plan. Sie wurde von der 1043 abgelöst, darüber hinaus durften sich auch die Reihen 1110 und 1110.5 vor den Überstellzügen versuchen.

Rungenwagen adaptiert, mit Hilfe von Ladebrücken kamen die Autos auf die Vehikel. Nach und während des Zweiten Weltkriegs kam dieser Transport zum Erliegen. Ab 1947 wurden dann wieder öffentliche Züge angeboten. Die nahezu ungezügelte Reiselust der Österreicher und Deutschen nahm in den 1960er Jahren stetig zu, wobei immer mehr der Individualverkehr in Mode kam. Man reiste im eigenen Auto mit Sack und Pack in die Ferien nach Bella Italia. Auch der 1975 eröffnete Tauernstraßentunnel war bald nicht mehr in der Lage, den steigenden Verkehr in der Urlaubszeit aufzunehmen. Als Alternative bot sich die Autoverladung also an. Statt im Stau zu stehen, konnte man sich noch die landschaftlichen Schönheiten des Gasteinertals anschauen, wie den Wasserfall in Bad Gastein, oder einfach gemütlich einkehren und sich einen leckeren Kaiserschmarrn servieren lassen. Der schmeckt sowohl in Salzburg als auch in Kärnten gut.

Sehr unterschiedlich entwickelte sich die die Zahl der transportierten Automobile.

Reise in den Süden

Kaum vorstellbar, welche Fahrzeugschlangen sich in der Hochsaison an der Tauernschleuse bildeten. Heute sind Wartezeiten eher selten. Ab Mallnitz verkehren die Züge stündlich zur Minute 50 wie folgt: erster Zug um 05.50 Uhr, letzter Zug um 22.50 Uhr; Abfahrt in Böckstein stündlich zur Minute 20: erster Zug um 06.20 Uhr, letzter Zug um 23.20 Uhr. Eine einfache Fahrt für einen PKW kostet 17 Euro. Für Pendler gibt es auch Monats- oder Jahreskarten.

Fotos: Sammlung Kowarik (2)

Anfang der 2000er Jahre kamen nach der Ablösung der Reihe 1043 die Sechsachser der Reihe 1110.5 beim Durchschleusebetrieb zum Einsatz. Wie man auf den folgenden Bildern sehen kann, hat sich die Konstellation im Lauf der Jahre immer wieder geändert. Hier fährt die 1110 505 mit einem Doppelstock-Zwischenwagen und einer alten Niederflur-Garnitur beim Zwischensignal Mallnitz Nord vorbei.

Foto: Josef Maier

Nur drei Loks der Reihe 1044 trugen das blutorangene Farbkleid mit der damals noch neuen ÖBB-Wortmarke und der kleinen Beschriftung: Neben der im Bild zu sehenden 1044 094 waren dies die 1044 119 und 120. Hier hält die an verkehrsstarken Wochenenden verkehrende zweite Garnitur in Mallnitz am Bahnsteig-Anfang, um die Reisenden aussteigen zu lassen. Danach zieht die Garnitur zum Entladepunkt vor, und die Lenker können mit ihrem Kraftfahrzeug abfahren. Die Aufnahme datiert vom 5. Juli 2008.

Am sonnigen Morgen des 15. Februar 2010 ist die 1216 019 mit ihrem Schleusenzug in Mallnitz-Obervellach angekommen. Der Lokführer hat nun sein Triebfahrzeug verlassen und geht zum 360 m entfernten Zugende, um dort den Steuerwagen zu aktivieren. Das Umfahren des Zuges ist nur mehr bei Störungen und bei extrem hoher Schneelage erforderlich.

Der geschobene Tauernschleusenzug hat soeben den Bahnhof Böckstein auf der Salzburger Seite erreicht. Alle Reisenden rollen nun mit ihrem Kraftfahrzeug auf die Transportwagen, müssen diese dann aber verlassen und in den Personenwagen Platz nehmen. Eingesetzt werden die beiden DoSto-Steuerwagen 8633 100 und 107, fallweise auch City-Shuttle-Wagen. Hier muss aus Platzgründen neben dem Steuerwagen auch ein Zwischenwagen verwendet werden. Seit dem Sommer 2017 wird am Zugende, zwischen Lok und Autozug, ein weiterer City-Shuttle-Wagen eingereiht. Da der Alpen-Adria-Trail immer beliebter wird, kommen auch immer mehr Radfahrer zur Schleuse. Hierfür wird in den nächsten Jahren an einer Optimierung von Bahnsteigen und Fahrzeugen gearbeitet.

Nach der Fertigstellung der Autobahn verringerten sich die Beförderungszahlen. Doch blicken wir noch weiter zurück: 1955 wurden 63.094 Fahrzeuge verladen, im Jahr 1969 dann 55.408, ehe man für 1975 den Spitzenwert von 756.251 Einheiten vermelden konnte. Dann ging es leider stetig bergab, und 2008 registrierten die ÖBB nur mehr 179. 552 Fahrzeuge, die sich durch den Tauern-Tunnel schleusen ließen. Im Jahr 2017 waren es dann 183.210 Automobile.

Abenteuer für die Kleinen

Gerade für die auf langen Fahrten oft von Langeweile geplagten Kinder ist die Reise durch die Alpen dank der Tauernschleuse eine willkommene Abwechslung. Früher war das Abenteuer noch größer: Bis 2001 durften nämlich alle Fahrgäste im Auto sitzen und die Fahrt durch den Tunnel im eigenen Fahrzeug erleben, was auch die Abfertigungszeit verkürzte. Ein Heidenspaß besonders für die Kleinen. Anders als auf der Autobahn gab/gibt es im Eisenbahntunnel natürlich keine helle Beleuchtung. Nach der Einfahrt in den Tunnel stieg der Lärmpegel etwas an, das Schaukeln im Auto steigerte sich und ringsherum war tiefe Dunkelheit. Nach gut neun Minuten lächelte dann die Sonne wieder vom blauen Himmel.

Aus Sicherheitsgründen muss man seit 2001 das Auto verlassen und in die Begleitwagen einsteigen. Kinder wollen im Doppelstockwagen meist nach oben. Das Auto reist seit 2006 derweil in den neu in Dienst gestellten Garnituren, die alten Wagen wurden im November desselben Jahres ausrangiert. Wann nützen Sie die Tauernschleuse?

Tipps rund um die Schleuse

Auch Motorradfahrer können mit der Schleuse reisen. Die Bikes werden auf dem ersten Wagen von Zugbegleitern mit Bändern gesichert. Ein paar allgemeine Tipps: Vor dem Verlassen des Wagens den ersten Gang einlegen und Handbremse anziehen. Reisen Kinder mit, wollen diese gerne im zweistöckigen Wagen oben sitzen. Nach der Ankunft sollte man dann rasch sein Fahrzeug aufsuchen, damit das Entladen möglichst zügig vonstatten gehen kann.

Alle paar Jahre kommt es vor, dass es nochmals spät im April oder sogar Anfang Mai weit herunterschneit. Am 29. April 2016 schiebt die 1116 171 ihren Schleusenzug Richtung Böckstein. Der Stromabnehmer bleibt wegen der Fahrleitungstrennung immer in dieser Stellung gesperrt.

Der Bahnhof Böckstein liegt über zwei Monate lang im Schatten. Doch am Valentinstag des Jahres 2018 steht die abfahrbereite 1116 051 schon in der Sonne.

Fotos: (6) Moll

Kesselwagen mit Knick

Wer die Güterzüge an der Tauernachse beobachtet, wird einige Kesselwagentypen erblicken, die in Ganzzügen oder auch im Wagenladungsverkehr unterwegs sind. Ihr Ladegut: Schlämmkreide.

Die meisten Alpenbahnen dienen sowohl dem hochwertigen Reiseverkehr als auch den nationalen wie internationalen Frachtzügen. Waren es bis vor gut zehn Jahren viele Züge des Wagenladungsverkehrs, die für bestimmte Strecken bezeichnend waren, sind es heute die bunten Züge des Kombinierten Ladungsverkehrs. Dabei werden Sattelanhänger, Wechselbrücken und Container aller Spielarten transportiert. Auf der Tauernbahn gab und gibt es aber noch zwei weitere fotogene Ganzzugarten. Das sind zum einen die Erz- und Kohlezüge, die in der Regel zu den Linzer Stahlwerken verkehren, und zum anderen die Kesselwagenzüge, die ein ganz spezielles Ladegut fahren: geschlämmte Kreide. Bis vor einigen Jahren kamen sie ausnahmslos aus Gummern, vom dortigen Omya-Werk. Mittlerweile gibt es noch einen weiteren Ort, an dem Schlämmkreide produziert wird, und zwar

Oben: Die 1163 017 ist hier mit den umfangreichen Rangierarbeiten beim Omya-Werk in Gummern befasst. Foto: Stattmann

Links: Eine der schönsten Fotostellen am Tauern findet sich kurz nach dem ehemaligen Bahnhof Angertal. Das Hochgebirgsinventar mit Grau- und Ankogel grüßt im Hintergrund. Ein voll beladener Zug aus Gummern bremst hier talwärts mit der Sägezahnmethode ab. Vorspann- und Nachschiebeloks gingen in Mallnitz bereits vom Zug.

Unten: Auf dem zweigleisigen Abschnitt zwischen Angertal und Bad Gastein führt die 1116 198 einen leeren Zug bergwärts. Sie hat diesen in München Nord übernommen. Die Wagen zeigen typische Verschmutzungsspuren. Fotos (2): Eckert

Das Werk in Gummern

Omya ist ein Hersteller von Industriemineralien aus Calciumcarbonat (Schlämmkreide/Slurry). Der Hauptsitz ist in Oftringen/Schweiz. Europaweit gibt es mehrere Tochterunternehmen, wie das Omya-Marmor- und Kalksteinwerk in Gummern, Kärnten. Es besitzt ein Anschlussgleis für die Abfuhr und Bereitstellung von Slurry-Wagen.

Foto: Sebastian Moll

in Slowenien. Während die Ganzzüge aus Gummern von der österreichischen Güterbahn traktioniert werden, liegen die anderen Züge in der Hand privater EVU. Dabei kommen meist auffällig lackierte oder beklebte Maschinen zum Einsatz, wie jüngst die „Stille Nacht" der SETG.

Die beladenen Züge haben Schwedt an der Oder als Ziel, eine Stadt in der Uckermark, die dank der Georg Leinfelder GmbH mit vier Papiererzeugungs- und -verarbeitungswerken zu den bedeutendsten Papierproduktionsstandorten Deutschlands zählt. Die Kapazitäten erlauben die Fertigung von rund einer Million Tonnen Papier und Karton, Eierverpackungen und Tapeten. Eine der Produktionslinien umfasst feinste Magazinpapiere, die aus 100 % Altpapier hergestellt werden. Für deren Herstellung ist Schlämmkreide, oft auch „Slurry" genannt, notwendig. Eine andere Bezeichnung lautet Calciumcarbonat. Das ist das derzeit meist-

Die aus Gummern kommende Fracht wurde am Vormittag des 22. Oktober 2006 nach Villach Süd gebracht. Dort fand die wagentechnische Untersuchung statt. Am Nachmittag brachte die 1144 273 den G 48714 auf dem Weg nach Biberist (Schweiz) bis nach Spittal-Millstättersee. Dort wurde die 1016 023 beigegeben. Da der Wagenzug über 1500 t schwer war, musste die 1044 068 bis Mallnitz nachschieben.

Fotos (3): Gerfried Moll

Seit Anhebung der Zughakengrenzlast auf 1555 t ist es möglich, mit einem Tridem den Zug über die Tauernbahn zu bringen. Dabei ist nur mehr ein Triebfahrzeugführer bei der Arbeit. Hier ziehen die 1144 039 und 057 sowie die 1116 103 den GAG 49905 durch die Hst. Oberfalkenstein. Ziel ist Kostrzyn in Polen (22. Februar 2017).

Foto: Sebastian Moll

Für die Bespannung der Schlämmkreidezüge von und nach Schwendt an der Oder kamen und kommen stets interessante Maschinen zum Einsatz. So konnte die Zusammenarbeit dieser beiden bunten 1216er am 16. März 2013 bei Hofgastein beobachtet werden.

Fotos (2): Eckert

Foto: Kowarik

Die Salzburger Eisenbahn Transportlogistik GmbH (SETG) stellte am 15. Dezember 2016 einen weiteren Vectron vor. Das Design der nunmehr vierten E-Lok aus der Designserie mit Salzburger Motiven orientiert sich am Jubiläum „200 Jahre Stille Nacht". Das Design hat SETG-Mitarbeiter Daniel Grabner entworfen. Hier schleppt die Lok einen leeren Zug aus Schwedt/Oder in Richtung Villach.

Kesselwagen im Detail

Blick auf den Entleerstutzen eines Schlämmkreide-Wagens und Laufzettel eines leeren Kesselwagens, der von Arctic Paper in Küstrin (Kostrzyn) kommt und zum Omya-Werk nach Gummern geht.

genutzte anorganische Pigment zum Füllen und Streichen von Papier.

Das Omyawerk in Gummern bietet mit eigenen Calciumcarbonaten und chemischen Hilfsstoffen optimale Lösungen für alle Anwendungsbereiche der Druck- und Papierindustrie. Die Verwendung mineralischer Füllstoffe im Druck-/Schreibpapier ist eine der Kernkompetenzen von Omya. Calciumcarbonat ist das wichtigste anorganische Pigment der meisten heute verwendeten Papiersorten. Es wird bei der Verwendung als Füllstoff mit Hilfe synthetischer oder natürlicher Retentionssysteme in der Papierstruktur gebunden oder bildet einen integralen Bestandteil der Streichfarbe.

Durch einen höheren Mineralienanteil in Druck- und Schreibpapierprodukten können teure Fasern eingespart werden. Die dadurch resultierende schnellere Entwässerung der Papierbahn in der Sieb- und Pressenpartie der Papiermaschine ermöglicht eine höhere Effizienz in der Trockenpartie und somit niedrigere Produktionskosten. Infolgedessen sinkt der Energieverbrauch. Das Streichen von Druck- und Schreibpapier zur Veredelung des Produkts ist eine weitere Kernkompetenz des Unternehmens Omya, das als erfahrener, professioneller Coatingexperte Weltruf genießt.

Neben den Ganzzügen rollen aber immer wieder auch einzelne Wagen oder Wagengruppen in den gemischten Güterzügen über den Tauern, wie in den von und nach München Nord verkehrenden. Wohin fahren die Ganzzüge? Bis vor einigen Jahren empfing eine Papierfabrik im schweizerischen Biberist einen zweimal wöchentlich laufenden Zug. Nachdem dieses Werk geschlossen wurde, verschwand auch der Ganzzug. Wöchentlich zwei Zugpaare laufen den langen Weg von Gummern nach Küstrin (Kostrzyn), Polen, zur dortigen Papierfabrik. Während sich die beladenen Züge am Tauern nur im Sommer gut fotografieren lassen, sind die mit einer Ludmilla bespannten Leerzüge auf der Ostbahn (Berlin–Kostrzyn) immer gut im Licht und deshalb begehrte Motive. Die aus Polen kommenden Leerzüge sind dienstags und donnerstags am Tauern unterwegs und dort ebenfalls überall fotografierbar.

Foto: Schrader

Einen weiten Laufweg hat der XP 49904 Kostrzyn – Seddin (– Gummern, Kärnten). Am 15. Januar 2018 ließ er sich mit der 232 484 an der Spitze in Gorgast fotografieren.

Hochwinter am Tauern. Der leere Schlämmkreidezug aus Kostrzyn hat eben den 53 m langen Schlossbach-Viadukt erreicht.

Auf dem Weg nach Villach

Viele Güterzüge starten oder enden im großen Verschiebebahnhof, der im Südwesten der Stadt seinen Platz gefunden hat. Rund um die Uhr wird dort gearbeitet.

Wir verlassen den Bahnhof Spittal-Millstättersee über den Ort Lieserbrücke in Richtung Villach und biegen in ein Streckenstück ein, das mit 8,8 km eine der längsten geraden Trassen Kärntens darstellt. Dank des schnurgeraden Verlaufs kann auf dieser Etappe mit 140 km/h gefahren werden. Unter dem Schloss Rothenthurn liegt der namensgebende Ort samt Bahnhof. Dieser weist drei Hauptgleise und ein Anschlussgleis zur Stahlfirma Fili (vormals Danicek) auf. Nach längerer Pause werden dort seit dem Winter 2017/18 wieder Waggons beigestellt.

Am Ende der Geraden finden wir wieder eine Speisebereichstrennstelle. Diese hier weist allerdings zwei unterschiedliche Bauformen auf: zum einen eine klassische (hier muss der Triebfahrzeugführer beim Befahren den Hauptschalter auslegen), zum anderen eine neue, am nördlichen Streckengleis 1

Stelldichein an Silvester 2008: die 1044 017 und 079 sowie die 1116 066 und 2043 037 vor dem verschneiten Heizhaus in Spittal.

Links: Die Stadt selbst heißt Spittal an der Drau, der Bahnhof hingegen Spittal-Millstättersee. Dennoch werden die Einwohner Lieserstädter genannt. Die Lieser fließt durch den Ortskern. Am 20. Oktober 2013 rollt die 1216 141 „ÖAMTC" mit dem Außerplan-G 91810 über die alte Lieserbrücke. Diese soll in den nächsten Jahren durch eine Stahlverbund-Brücke ersetzt werden. Die herrlichen Bäume, hier in Herbstfärbung mussten leider für den großen Parkplatz eines ortsansässigen Pharmakonzerns weichen.

Rechts: Mit 140 km/h brettert der RJ 898 durch Rothenthurn. Dabei führt der Steuerwagen 8090 737 die Garnitur Nummer 37.

Robel bei den ÖBB

Durch geänderte Anforderungen bei der Instandhaltung von Gleisanlagen wurden von ÖBB Infrastruktur Robel-Gleiskraftwagen angeschafft. Der hier abgebildete 54.24 wird als Schwerkleinwagen (Skl) X 630 564 bezeichnet. Er kann bei einer Nennleistung von 660 kW ein Tempo von 100 km/h erreichen. Durch verschiedene An- und Aufbauten, wie z. B. einen Hubkran, ist er universell einsetzbar. Auch das Anhängen von Lasten und das Einreihen des Skl in Zügen ist möglich.

Am 28. Juni 2016 hatte die Steiermarkbahn-183 717 einen Zug mit leeren Containern von Villach Süd nach Enns zu bringen, hier zu sehen bei Weißenstein-Kellerberg. Solche Fahrten werden durch Wirtschaftsschwankungen, Fracht-Richtungswechsel oder auch nach Instandhaltungsarbeiten an Containern notwendig.

Fotos (5) Moll:

Mit dem G 40918 kamen die Ende der 1990er Jahre in Villach beheimateten 1110.5 im Langlauf von Villach bis nach München Nord. Für die Fahrt über den Tauern gesellten sich in der Regel ab Spittal weitere Maschinen (hier 1044) hinzu, ab und an bereits ab Villach. Eben fedelt der Zug in die Strecke Richtung Tauern ein.

Die Draubrücke vor Villach Westbahnhof wurde ab 2011 abgetragen und durch eine moderne Stahl-Verbund-Brücke ersetzt, die im Sommer 2012 dem Betrieb übergeben werden konnte. Die 1042 025 ist mit ihrem Güterzug auf der Fahrt in Richtung Großverschiebebahnhof (9. August 1996). Fotos (2): Eckert

Foto: Moll

Im Winter 2013/14 gab es in Kärnten massive Schneefälle. Nach einem Schaden an der X 491 001 (rechts, ex 2180 001) musste die Beilhack-Schneeschleuder X 491 002 (links im Bild, ex 2080 001) aus Innsbruck herangeschafft werden. Nach der Instandhaltung der ersteren posierten beide Ungetüme in Villach West mit den Schneeschleuderführern Erich Rieder, Thomas Dörflinger und Peter Gubesch (v. l. n. r.).

Großverschiebebahnhof

Der Großverschiebebahnhof (Gvbf) Villach Süd wurde im Mai 1990 eröffnet. Er verfügt über eine Einfahr- und eine Ausfahrgruppe. Dazwischen liegt der Hauptabrollberg. Auf der gegenüberliegenden Seite befindet sich der Bahnhof Fürnitz, an den sich das Güter-Umschlagzentrum (GuZ) anschließt. Dieses soll in den nächsten Jahren zum „Trockenhafen" erweitert werden. Große Firmen wie EKOL und Nothegger haben ihr Interesse bekundet. Eine Besonderheit des Verschiebebahnhofs sind die „Kreiszüge": Fehlläufer und noch in Wagengruppen einzureihende Fahrzeuge werden mittels Verschubloks der Reihe 1064 nochmals in den „Kreis" geschickt. Danach werden die Waggons ein weiteres Mal abgedrückt. Zu Spitzenzeiten sind insgesamt fünf Verschubloks am Gvbf im Einsatz. Die Lokharfe verfügt über 18 Stellplätze. Aus- und Einfahrten sind aus beiden Richtungen möglich. Das Stellwerk befindet sich am Hauptablaufberg. Im Gvbf steht auch der Tunnelrettungszug für den 7976 m langen Karawanken-Tunnel zwischen Rosenbach und Jesenice.

Fotos (2): Moll

installierte, automatisch schaltbare. Diese erkennt ihren Betriebszustand und schaltet bei Nichtfunktion in den alten Modus. Dann leuchten die Hauptschaltersignale mittels LED auf. Im Regelfall kann die Trennstelle ohne „Hauptschalter Aus" befahren werden. Der Einbau für das Streckengleis 2 wird im Jahr 2018 realisiert.

Insgesamt sieben Bahnübergänge

Vor dem Erreichen der Haltestelle Ferndorf senkt sich die zulässige Maximalgeschwindigkeit auf 120 km/h und der Zug passiert das stark reduzierte Heraklith-Werk. Heute gehört das Unternehmen zur Knauf-Gruppe. Die alten Gleisanlagen werden seit einigen Jahren nicht mehr vom Fahrverschub bedient, was heute sowieso nur mit einer Diesellok möglich wäre, da ein Teil der Fahrleitungsanlage fehlt. In der Haltestelle Markt Paternion trifft man auf einen der sieben Eisenbahnübergänge zwischen Spittal-Millstättersee und Villach. Mit der Errichtung der Betriebsfernsteuerzentrale hatte die Fahrdienstleitung in Paternion-Feistritz ihre Funktion verloren, da aber hinsichtlich der Eisenbahnübergänge gewisse Regeln einzuhalten sind, wurde ein neuer Haltepunkt außerhalb des Bahnhofes installiert. Ein äußerst positiver Nebeneffekt dieser Maßnahme war die Errichtung einer großen Park & Ride-Anlage.

Wie auch schon vor Paternion-Feistritz rückt bei Tscheuritsch die Drau ins Blickfeld. Der Haltepunkt von Weißenstein-Kellerberg nähert sich, während wir beim Blick aus dem linken Fenster das EVONIK-Werk erkennen können, in welchem Kohlenwasserstoff erzeugt wird. Der betreffende Anschluss wird von Montag bis Freitag ganz früh am Morgen und am späten Nachmittag bedient.

In einer Großoffensive wurden die meisten Eisenbahnübergänge durch Über- und Unterführungen, aber auch durch Zusammenlegungen aufgelassen. Seit dem Winter 2017/18 gibt es zwischen dem Ausfahrsignal Paternion und dem Einfahrsignal Villach Hbf nur mehr zwei Stellen, an denen sich Eisenbahn und Straße kreuzen.

Bei der Haltestelle Puch hat man die Drau mittels einer modernen Seilbrücke überspannt, um auch für die Bevölkerung aus Töplitsch und Stadelbach den Weg zur Bahn zu verkürzen. Dafür wurde der Halt auf dem fünfgleisigen Bahnhof Gummern aufgegeben. Von dort aus wird das nahe Omya-Werk in der Ortschaft Gersheim bedient. Dieses stellt im Tagebergbau Marmormehl und auch geschlämmte Kreide her. Der überwiegende Teil wird per Bahn abtransportiert. Das konkurrierende Werk im nahen Kamnik, bei Laibach in Slowenien gelegen, sorgte zwischenzeitlich dafür, dass die Marge etwas zurückging.

Villach Hbf – Dreh- und Angelpunkt

Drei Kilometer vor der 60.000 Einwohner zählenden Bezirksstadt Villach unterquert die Eisenbahntrasse die großen Brücken der A 10, der Tauernautobahn. Im Stadtteil Lind zweigt ein Gleis Richtung Villach Westbahnhof ab. Der auch als Tauernschleife bezeichnete Schienenstrang führt zur oberen Draubrücke, auf der im Wesentlichen nur Güterverkehr zu beobachten ist. Zwei Gleise führen in den Hauptbahnhof (1864 eröffnet), der über acht Bahnsteige verfügt. Fünf Linien gehen hier ab: Tauernbahn nach Spittal (– Lienz), Südbahn nach Klagenfurt/Wien, Karawankenbahn nach Rosenbach/Jesenice (– Laibach), Kronprinz-Rudolf-Bahn nach Tarvis/Venedig (Arnoldstein – Hermagor), Ossiacher Seestrecke nach Feldkirchen/St. Veit a. d. Glan.

Villach ist für seinen Fasching und den Kirchtag bekannt. Zudem zeichnen sich die Kärntner durch ihre offene und unkomplizierte Art aus. Rechnet man das gute Villacher Bier hinzu, weiß man, dass man hier perfekt feiern kann.

Reihe 1100.100; Foto: Sammlung Kowarik

Baujahre	1926 - 1927
Stückzahl	9
Länge über Puffer	22,35 m
Leistung	1900 kW
Gewicht	116 t
Höchstgeschwindigkeit	75 km/h

Reihe 1020; Foto: Eckert

Baujahre	ab 1940
Stückzahl	47
Länge über Puffer	18,60 m
Leistung	3300 kW
Gewicht	120 t
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h

Reihe 1042; Foto: Sebastian Moll

Baujahre	1963 – 1977
Stückzahl	257
Länge über Puffer	16,22 m
Leistung	3560/4000 kW
Gewicht	83,9 t
Höchstgeschwindigkeit	130 bzw. 150 km/h

Reihe 1043; Foto: Eckert

Baujahre	1971 – 1974
Stückzahl	10
Länge über Puffer	15,58 m
Leistung	3600/4000 kW
Gewicht	77 t /83 t
Höchstgeschwindigkeit	135 km/h

Reihe 1044; Foto: Eckert

Reihe 1064; Foto: Gerfried Moll

Baujahre	1974 – 1995
Stückzahl	217
Länge über Puffer	16,06 m
Leistung	5280/5400 kW
Gewicht	84 t
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h

Baujahre	1984 – 1990
Stückzahl	10
Länge über Puffer	18,56 m
Leistung	1520 kW
Gewicht	112,2 t
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h

UNSERE DIGITALEN BIBLIOTHEKEN

Jetzt einfach vergriffene und aktuelle Magazine und Bücher als eBook im VGB-Online-Shop oder im BAHN-Kiosk für Tablets und Smartphones kaufen.

ÖBB im Wandel
530601-e
für nur € 10,99

ÖBB in den 70ern
530801-e
für nur € 10,99

Taurus
540702-e
für nur € 10,99

Die Semmeringbahn
539004-e
für nur € 6,99

Die Semmeringbahn II
549107-e
für nur € 6,99

BAHN-Kiosk und eBooks bilden zwei Archive, die gleichzeitig und nebeneinander genutzt werden können. Die Inhalte der Archive können jedoch nicht vom BAHN-Kiosk auf die eBooks und umgekehrt übertragen werden.

eBooks sind im VGB-Online-Shop erhältlich, der BAHN-Kiosk ist als App gratis im AppStore und im Google-play-Store verfügbar.

neu +++ neu +++ neu +++ neu +++ neu +++ neu +++ neu +++ neu +++ neu +++ neu

VGB-MEDIATHEK

Jetzt einfach RioGrande-Filme streamen. Bequem auf allen internetfähigen Geräten!

RioGrande- und die Video-Edition Eisenbahn-Romantik präsentieren ihre seit Jahrzehnten beliebten Filme nun auch als Stream zum Anschauen auf Tablets, PCs – und natürlich auf internetfähigen TV-Geräten. Einfach anmelden, einloggen und losschauen!

Zahlreiche Titel sind bereits online – unter www.vgbahn.de/streamen!

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Kompetenz aus Leidenschaft. Magazine, Bücher, DVDs, Kalender

Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck · Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · www.vgbahn.de

www.facebook.de/vgbahn

Foto: Klaus Eckert

Berninabahn

Eine Traumreise über eine der schönsten Bahnstrecken im Alpenraum

Bahnen + Berge 2/2018 erscheint im Herbst 2018

Foto: Klaus Eckert

Brücken in den Alpen

Herrliche Motive von den Südalpen bis zu den Zauberbergen am Semmering

Bahnen + Berge 1/2019 erscheint im April 2019

Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH

Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: redaktion@eisenbahn-journal.de
Internet: www.eisenbahn-journal.de

Chefredakteur Gerhard Zimmermann

Redaktion Bernd Keidel
Dr. Christoph Kutter
Tobias Pütz
Andreas Ritz

Bahnen + Berge 1/2018:
Tauernbahn

Autoren Ilona Eckert, Klaus Eckert, Gerfried Moll

Redaktion Klaus Eckert

Lektorat Ilona Eckert

Gestaltung Klaus Eckert

Bildbearbeitung Klaus Eckert, Klaus Pircher

Verlagsgruppe Bahn GmbH

Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100

Geschäftsführung Ernst Rebelein, Andreas Schoo, Horst Wehner

Verlagsleitung Thomas Hilge

Anzeigenleitung Bettina Wilgermein (Durchwahl -153)

Anzeigensatz und Anzeigenlayout Evelyn Freimann (Durchwahl -152), Regina Doll

Vertriebsleitung Elisabeth Menhofer (Durchwahl -101)

Vertrieb und Auftragsannahme Sandra Corvin (Durchwahl -107), Angelika Höfer (Durchwahl -107, Petra Schwarzendorfer (-108)
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Sekretariat Tanja Baranowski, Claudia Klausnitzer

Außendienst, Messen Christoph Kirchner, Ulrich Paul

Marketing Thomas Schaller (Durchwahl -141), Karlheinz Werner (-142)

Vertrieb Pressegrosso und Bahnhofsbuchhandel MZV GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim, Tel. 089/31906-0, Fax 089/31906-113

Abo-Service Funke direkt GmbH, Sternstaße 9-111, 40479 Düsseldorf, Tel. 0211/690789-985, Fax 0211/690789-70

Druck Vogel Druck und Medienservice GmbH Würzburg

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Zzt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 24 vom 1.1.2014. Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck. Die Abgeltung von Urheber-rechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt – abgesehen von besonderen Vereinbarungen – eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

Bahnen + Berge 1/2018
ISBN 978-3-89610-688-9

40 JAHRE – IMMER NOCH ZUVERLÄSSIG

Weitere Extra-Ausgaben vom Eisenbahn-Journal

Baureihe 103
Best.-Nr. 701302

Rhätische Bahn RhB
Best.-Nr. 701401

DB in den 80ern
Best.-Nr. 701402

DR in den 80ern
Best.-Nr. 701501

Baureihen 44 und 85
Best.-Nr. 701502

Gotthardbahn
Best.-Nr. 701601

E 44
Best.-Nr. 701602

DB und DR
Best.-Nr. 701701

Jede Ausgabe mit 116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD, je € 15,–

Mit einem Dienstalter von über 40 Jahren gehört die Baureihe 218 zu den Loktypen der DB, die am längsten zuverlässig ihren harten Alltagsdienst verrichten. Schon 2007 war nur noch die Hälfte der einst stolzen Flotte von über 400 Maschinen im Einsatz. Ein Restbestand steht jedoch immer noch der DB AG zur Verfügung und jubelt bei Anfahrten den Gesang des Abgasturboladers in die Luft. Das reich bebilderte EJ-Extra widmet sich diesem „modernen Klassiker" – und die RioGrande-Filmprofis zeigen auf der beiliegenden DVD ein ausführliches Porträt, das vor allem die Zeit bei der DB AG mit tollen Betriebsaufnahmen und ausführlichen technischen Details unter die Lupe nimmt.

116 Seiten, DIN-A4-Format, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. RioGrande-DVD „Die Baureihe 218" (Laufzeit 64 Minuten)

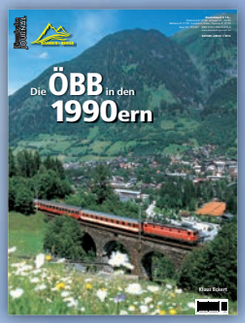
Best.-Nr. 701702 | € 15,–

www.facebook.de/vgbahn

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141 / 534810, Fax 08141 / 53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de

150 JAHRE ALPEN-MAGISTRALE

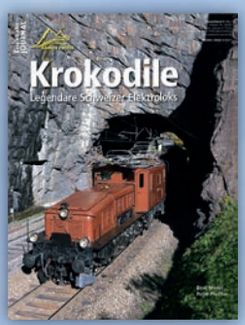


Die ÖBB in den 1990ern
Best.-Nr. 731601

Die Zentralbahn
Schweizer Alpenbahn auf Meterspur
Best.-Nr. 731501

Re 6/6
Schweizer Elektrolokomotive mit Rekordleistung
Best.-Nr. 731502

Spessartrampe
Laufach–Heigenbrücken
Best.-Nr. 731602



Krokodile
Legendäre Schweizer Elektroloks
Best.-Nr. 731702

Jeweils 100 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, ca. 160 Abbildungen, € 15,–

Auch 150 Jahre nach ihrer Eröffnung ist die Brennerbahn die wichtigste Transitstrecke zwischen Nord und Süd. Während die Bedeutung des Reisezugverkehrs im Laufe der Jahrzehnte zurückging, rollen immer mehr internationale Güterzüge über den Pass. Die Sonderausgabe der Eisenbahn-Journal-Redaktion widmet sich, nach einem historischen Abriss, unter anderem folgenden Themen: Reisen in den Süden – vom TEE zum EC · Die Rollende Landstraße · Im Zeichen des Zebras – 15 Jahre Lokomotion. Zahlreiche großformatige und in dieser Sonderausgabe erstmals veröffentlichte Bilder zeigen die Brennerstrecke und den Bahnbetrieb von den schönsten Fotopunkten zwischen Kufstein und Verona.

100 Seiten im Format 22,5 cm x 30,0 cm, Klebebindung, über 150 Abbildungen

Best.-Nr. 731701 | € 15,–

www.facebook.de/vgbahn

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141 / 534810, Fax 08141 / 53481-100, bestellung@vgbahn.de

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]