

Eisenbahn JOURNAL

B 30873 E • ISBN 3-89610-059-9

DM	22,80	hfl	29,--
sfr	22,80	lfr	490,--
S	170,--	Lit	27 000

**Special-
Ausgabe
2/2000**

Tauernbahn



Mag. Albert Ditterich



Bild 2: 1044.079 mit Güterzug
nach Villach am 29. Dezember
1998 auf der Südrampe oberhalb
von Kaponig. **Abb.: Ch. Kirchner**

Bild 1 (Titel): 1043 002 und
1044 057 rollen im Juli 1995 mit
einem Schnellzug nach Salzburg
bei Bad Hofgastein Haltestelle die
Nordrampe der Tauernbahn hinab.
Abb.: K. Eckert

Inhalt

Vorwort	6
Einleitung	8
Was versteht man unter der Tauernbahn?	10
Zur Geschichte der Tauernbahn	12
Der Bau der Tauernbahn	14
Eröffnung der Nordrampe	18
Der Bau des Tauerntunnels	20
Eröffnung der Südrampe	24



Der Bahnhof Obervellach	30	Eine Reise über die Tauernbahn	67
Der Verkehr auf der Tauernbahn	32	Lokomotiven auf der Tauernbahn	80
Die Tauernbahn im internationalen		• Dampfbetrieb 1905 bis 1935	80
Personenverkehr	50	• Elektrischer Betrieb ab 1933	81
Die Tauernschleuse	58	• Elektro-Triebwagen	82
Der Ausbau der Tauernbahn	59	Die Zukunft der Tauernbahn	84
Ein historisches Datum:		Quellen	84
14. November 1999	64	Impressum	91

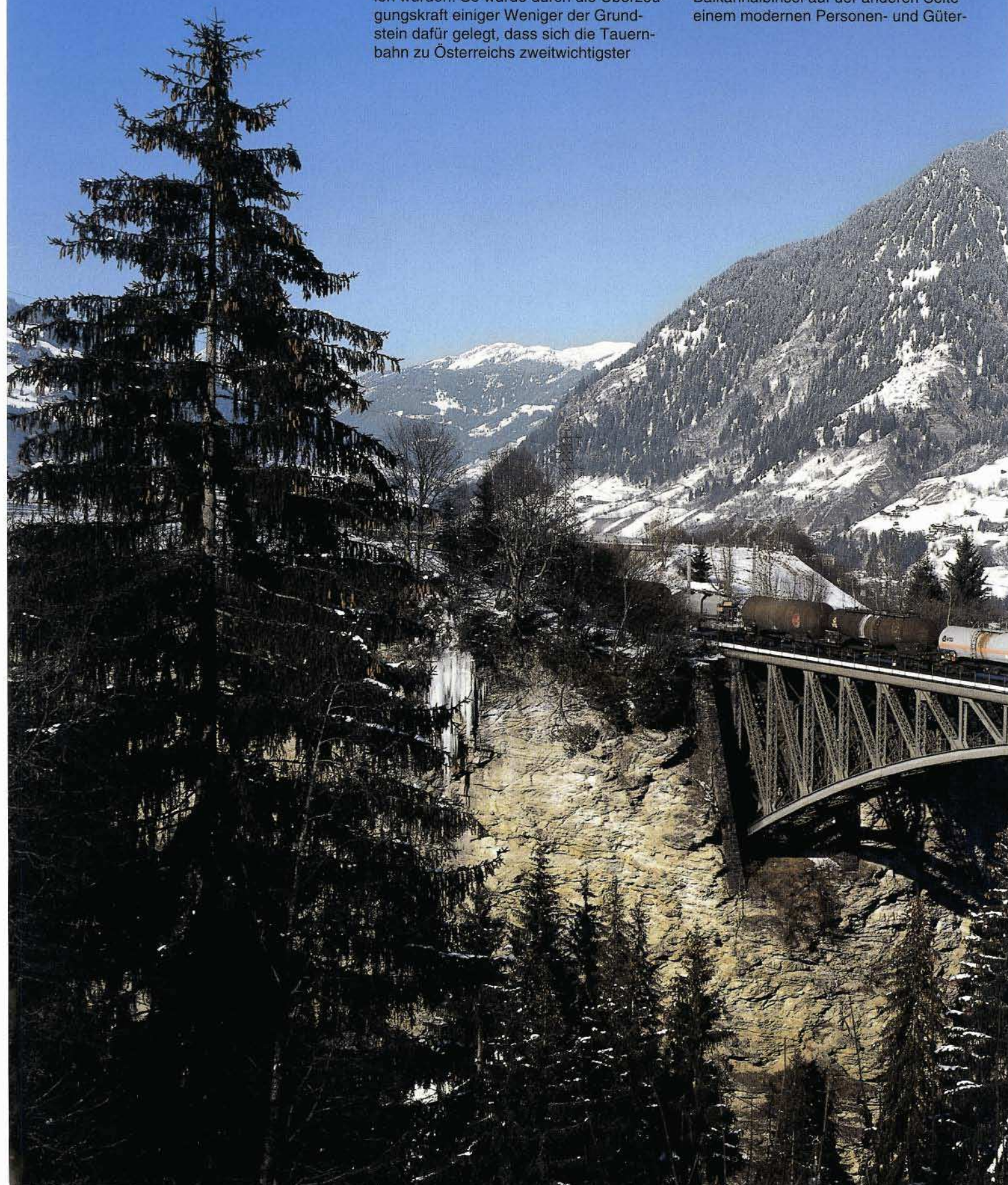


Vorwort

Die Tauernbahn zählt zu den kühnsten Bahnen, die die Ostalpen durchqueren. Ursprünglich als Nebenbahn zum Anschluss der Kurorte des Gasteiner Tales gedacht, konnten weitblickende Leute zu Beginn des 20. Jahrhunderts eine Stichbahn verhindern und Bevölkerung und Regierung davon überzeugen, dass ein Durchstich durch die Kette der Zentralalpen und eine Weiterführung nach Süden den Beginn einer neuen Epoche darstellen würden. So wurde durch die Überzeugungskraft einiger Weniger der Grundstein dafür gelegt, dass sich die Tauernbahn zu Österreichs zweitwichtigster

alpendurchquerender Nord-Süd-Verbindung hinter der Brennerbahn entwickeln konnte.

Dem politischen und wirtschaftlichen Aufschwung Rechnung tragend, wurde die Tauernbahn seit den frühen siebziger Jahren konsequent ausgebaut und steht an der Schwelle zum dritten Jahrtausend als leistungsfähige und schnelle Verbindung zwischen Mittel- und Nordeuropa auf der einen Seite und Italien sowie der Balkanhalbinsel auf der anderen Seite einem modernen Personen- und Güter-



verkehr zur Verfügung. Der Werdegang und die Entwicklung der Tauernbahn werden in dieser Publikation ebenso besprochen wie die wechselvolle Geschichte der Strecke. Die Phase der Neugestaltung bis hin zur allerjüngsten Vergangenheit kommt allerdings auch nicht zu kurz. Schlussendlich laden wir Sie zu einer Fahrt im Regionalzug auf der rund 80 km langen Gebirgsbahn ein. Zahlreiche Bilder runden, zusammen mit Diagrammen und Grafiken, dieses Werk

ab. Sollten Sie nun „auf den Geschmack gekommen“ sein, so geben Sie sich einen Stoß, setzen Sie sich in einen Zug und „erfahren“ Sie selbst (im doppelten Sinn des Wortes) die Tauernbahn. Ob im Regionalzug oder im EuroCity – eine Fahrt über den Tauern ist immer ein Erlebnis, sowohl im Sommer als auch im Winter. Steigen Sie ein – Sie werden begeistert sein!

Bild 3: Güterzug mit Vorspannlokomotive auf der Angertalbrücke am 24. Februar 1996.
Abb.: K. Eckert



Einleitung

Diese Publikation möchte die Tauernbahn vorstellen, wie sie tagtäglich ihren Dienst versah und heute noch versieht. Der Alltag soll dominieren. Wir verzichten daher in Text und Bild auf gelenkte Sonderfälle. In letzter Zeit ist es modern geworden, dass sich bestimmte Gruppen von Leuten oder auch Privatpersonen auf legale oder auch weniger geradlinige Art und Weise Sonderbespannungen von Zügen arrangieren oder bestellen. Oft kommen dann Triebfahrzeuge auf Strecken, auf denen sie nie verkehrten. Solche Inszenierungen gab es auch schon auf der Tauernbahn. Da wir derartige „eingefädelte“ Aktionen aus

prinzipiellen Gründen ablehnen, finden sie sich auch in dieser Publikation nicht dokumentiert.

Sehr wohl fanden jedoch reguläre Sonderzüge oder Mess- und Probefahrten Aufnahme. Wenn Sie mehrere Veröffentlichungen über ein Eisenbahntema lesen, stoßen Sie zwangsläufig auf verschiedene Angaben. Da Ihr Chronist nicht nur einmal die gesamte Tauernbahn zu Fuß abgewandert ist, kennt er alle Bauwerke und deren Namen.

Wir halten es so, dass wir die Schreibung der Namen nach den Anschriften an den jeweiligen Bauwerken richten und auch die Längenangaben den Tafeln, die vor

jedem Bau stehen, entnommen haben. Sollten Angaben fehlen, werden die des „ÖBB-Handbuches“ als maßgeblich angesehen. Höhen- und Entfernungsangaben richten sich nach dem Österreichischen Kursbuch. Heute im Ausland gelegene Bahnhöfe werden, außer bei gängigen deutschsprachigen Bezeichnungen, wie z.B. Triest oder Venedig, in der heute gültigen Form angeführt. Das erleichtert vor allem das Auffinden in aktuellen Landkarten.



Bild 4: Doppeltraktionen bei Güterzügen sind auf der Tauernbahn – neben dem Betrieb mit Schiebeloks – heute eine Alltäglichkeit. **Abb.: K. Eckert**



Was versteht man unter der



Tauernbahn?



Bild 5: Güterzug 44903, geführt von 1043.09, überquert am 21. Juli 1983 die Lindischgrabenbrücke.
Abb.: G. Wagner

Bild 6: Mit einer gigantischen Hilfskonstruktion wurde die Lindischgrabenbrücke errichtet (Repro ca. 1975).
Abb.: Dr. H. Petrovitsch



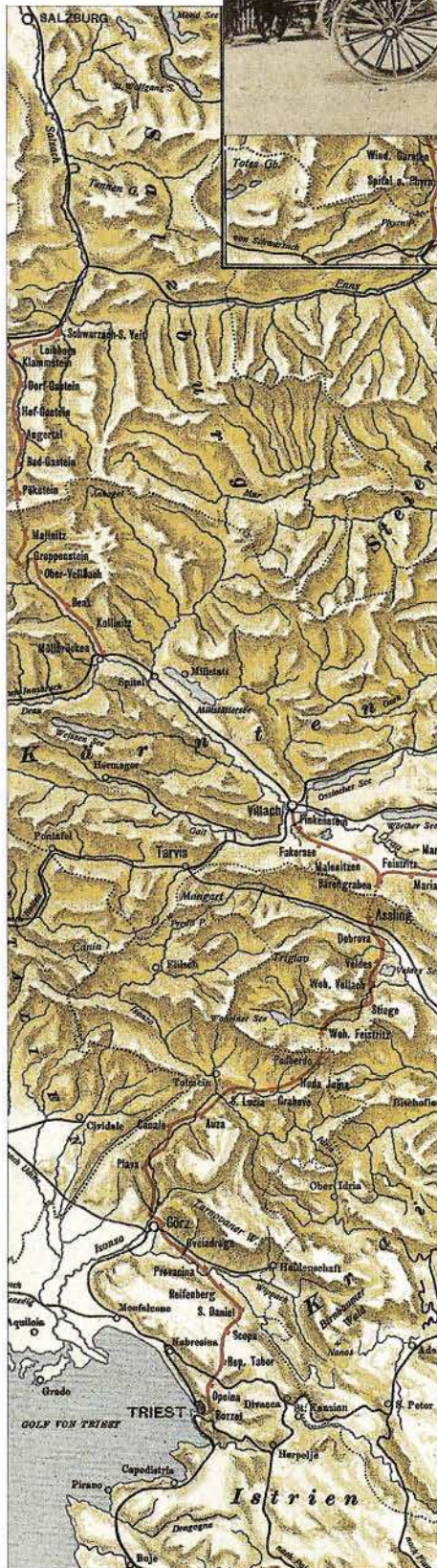
Normalerweise haben wir keine großen Probleme, eine Bahnlinie zu definieren. Bei der Tauernbahn jedoch gibt es über den Verlauf verschiedene Meinungen, die alle natürlich ihre Berechtigung haben. Die meisten Kenner bezeichnen als „Tauernbahn“ die Strecke von Schwarzach-St. Veit im Salzburger Tennengau nach Spittal-Millstättersee in Kärnten.

Es gibt aber auch „großzügigere“ Leute, die noch den Streckenverlauf bis nach Villach mit einbeziehen, was den meisten Zugläufen entspricht. Aber auch „Maximalisten“ sind unter uns, die die Tauernbahn gar von Salzburg bis zur österreichischen Staatsgrenze nach Rosenbach bzw. nach Jesenice im heutigen Slowenien reichen lassen. Einige wenige unter uns sehen auch die südliche Fortsetzung bis nach Triest noch dazugehörig. Wenngleich aus Gründen der Übersicht das Fahrplanbild 22 des österreichischen Kursbuches die vorgenannte Maximalauslegung einsichtig werden lassen würde (es beinhaltet allerdings die Strecke Salzburg Hbf–Schwarzach-St. Veit nur als Auszug), wollen wir doch eher der historischen Entwicklung den Vorzug geben, ohne allerdings Kleinlichkeiten zur Maxime erheben zu wollen.

Denn wie aus dem folgenden historischen Kapitel hervorgeht, dürfte man die Tauernbahn nur als die Strecke zwischen Schwarzach-St. Veit und der Abzweigung Lendorf, etwa 2 km südlich von Pusarnitz, definieren. Die restlichen 6,3 km bis Spittal-Millstättersee sind eigentlich Teil der Südbahnlinie Marburg–Villach–Lienz–Franzensfeste, die die Tauernbahn quasi mitbenützt. Den aktuellen Gegebenheiten angepasst wollen wir jedoch in diesem Ausnahmefall den Weg der strikten historischen Authentizität verlassen und das in dieser Publikation behandelte Thema auf den Abschnitt Schwarzach-St. Veit–Spittal-Millstättersee festlegen, zumal die ÖBB inzwischen auch die Hektometertafeln der Tauernbahn ebenfalls bis in den Bahnhof von Spittal-Millstättersee durchgehen lassen. Dementsprechend sind auch sämtliche statistischen Angaben auf den Bereich zwischen Schwarzach-St. Veit und Spittal-Millstättersee zu beziehen.

Bild 7: Hier im Bahnhof Lend-Gastein musste man vor Anlage der Tauernbahn in die Postkutsche umsteigen, um nach Gastein zu gelangen.

Bild 8: Großräumige Übersichtskarte zur Tauernbahn; man beachte die Abweichungen der Ortsnamen zu den heute üblichen. **Beide Abb.: Slg. Griebel**



Zur Geschichte der Tauernbahn

Heute ist die Tauernbahn unumstritten die zweitwichtigste österreichische Alpenquerung im Eisenbahnverkehr zwischen dem Norden und dem Süden Europas. Einzige die Brennerbahn, die wir bereits mit einer zweiteiligen Publikation im Rahmen dieser Schriftenreihe gewürdigt haben, überflügelt die Tauernbahn sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr nicht unbeträchtlich. Deshalb mag die nicht unberechtigte Frage gestellt werden, warum dann die Tauernbahn um gezählte 42 Jahre jünger ist als die Brennerbahn. Bei der Suche nach einer Antwort stoßen wir auf recht interessante historische Tatsachen und Entwicklungen. Während etwa der Brenner seit frühester Zeit ein Alpenübergang war, der schon seit der Jungsteinzeit benützt wurde, schien das Massiv der Hohen Tauern offenbar unüberwindlich. Sämtliche frühen Planungen einer Erschließung mit „Massenverkehrsmitteln“ nahmen ihren Ausgangspunkt im Salzachtal und endeten im Großraum Badgastein. Erschließungspläne auf der heutigen Südrampe sind überhaupt nicht vorhanden.

Bereits vor dem Zeitalter der Eisenbahn herrschte reger Postkutschenverkehr in das Gasteiner Tal, wobei die steile Klammstrecke durch Beigabe von zusätzlichen „Vorspann-Pferden“ bewältigt werden musste. Wenn Sie heute die herrliche Strecke von Salzburg nach Badgastein im modernen IC- oder EC-Zug in rund eineinhalb Stunden bewältigen, lassen Sie doch Ihre Gedanken in die Zeit vor hundert Jahren schweifen, wo man für diese rund 100 km noch einen bis eineinhalb Tage benötigte. Denken Sie dann vielleicht daran, dass auch Größen wie Kaiser Franz Josef, Kaiserin Elisabeth („Sissi“), Kaiser Wilhelm I. oder Fürst Bismarck die Mühen einer langsamen Postkutschenfahrt ertragen mussten. Allerdings ist auch ein Blaublütiger die Ursache dafür, dass im Gasteiner Tal zuerst das Auto und dann die Bahn kam. Im Jahr

1901 erreichte König Leopold II. von Belgien den Kurort Badgastein per Automobil. Nicht ohne allerdings für die Steigung von 22% durch die Gasteiner Klamm einen Vorspann mittels Pferden in Anspruch genommen zu haben.

Doch zurück zum Jahr 1875. Am 6. August dieses Jahres wurde die sogenannte Giselabahn zwischen Hallein und Wörgl eröffnet. In Hallein schloss sie an die am 15. Juli 1871 eröffnete Strecke nach Salzburg an, während sie in Wörgl in die seit 24. November 1858 in Betrieb stehende Südbahn Kufstein-Innsbruck(–Brenner–Bozen–Verona, seit 1867) mündete. Mit der Giselabahn war auch eine kürzere und direkte Verbindung zwischen Wien und Innsbruck geschaffen worden und die Kurorte des Gasteiner Tales lagen nur mehr rund 20 km von der Eisenbahn entfernt.

Wegen des nationalen und internationalen Publikums im Gasteiner Tal hieß der heutige Bahnhof Lend bedeutungsgemäß „Lend-Gastein“ und hatte ohne Übertreibung Weltgeltung. Die neu errichtete Giselabahn brachte klarerweise auch dem Gasteiner Tal einen enormen wirtschaftlichen Aufschwung und die Zahl der Kurgäste stieg rasant an. Verständlicherweise wurden immer mehr Stimmen laut, die statt des mühsamen Postkutschenanschlusses eine schnellere und bequemere Anbindung an die Giselabahn forderten. Allen Ideen war gemeinsam, dass man als Ausgangspunkt den Bahnhof Lend vorsah, da die Gasteiner Klamm als nahezu unüberwindlich galt.

Bereits 1886 legte die Firma Lukrits & Rizek ein Kleinbahnprojekt vor. Von Lend bis in die Talebene des Gasteiner Tales sollte eine Zahnradbahn führen, während nach Überwindung der Steilstufe eine Schmalspurbahn bis nach Kötschachdorf im Talchluss unterhalb von Badgastein führen sollte. Ein anderer Plan, ausgearbeitet von der Firma Friedrich Hirt aus Berlin, war



Bild 9: Am 6. August 1875 wurde die Giselabahn zwischen Hallein und Wörgl eröffnet. 1042 607 im Jahre 1986 auf der Giselabahn westlich von Schwarzach-St. Veit; oberhalb des letzten Wagens ist ein Damm der Tauernbahn-Nordrampe zu erkennen, die 1905 in Betrieb genommen wurde. **Abb.: Ch. Kirchner**

ähnlich gelagert, er sah jedoch eine weitere Zahnradbahn zur Überwindung der Steilstufe nach Badgastein vor. Die Adhäsionsbahn zwischen den beiden Zahnradabschnitten sollte elektrisch betrieben werden.

Ein Jahr später, 1887, legte die Firma Siemens & Halske eine Planung vor, nach der auch die Zahnradbahn elektrisch betrieben werden sollte. Alle diese Ideen sahen, wie gesagt, nur die Erschließung des Gasteiner Tales vor, sie alle wurden aber wegen zu hoher Kosten und voraussichtlicher Unrentabilität verworfen. An eine mögliche internationale Bedeutung einer die Tauern überwindenden Bahn dachte damals niemand – außer einer einzigen Persönlichkeit: Bürgermeister Carl Straubinger von Badgastein bekämpfte die Ideen einer „halben Lösung“ und trat für eine durchgehende Bahnverbindung von Salzburg nach Triest ein – eine Ansicht, der sich auch die Handelskammer von Salzburg anschloss und die sie vehement vertrat.

Nicht unerwähnt soll bleiben, dass es außerhalb von Salzburg sehr wohl Gedanken in Richtung einer zweiten alpenquerenden Bahnverbindung (neben dem Brenner) gab. So hatte bereits vor den ersten Lokalbahnprojekten der Staatsbahn-Ingenieur Dr. Carl Wurmb vom k.k. Eisenbahnministerium in Wien, eine berühmte Persönlichkeit der österreichischen Eisenbahngeschichte, den Bauunternehmer Conte Ceconi beauftragt,

ein generelles Eisenbahnprojekt zur Überwindung der Hohen Tauern auszuarbeiten. Ceconi legte sage und schreibe zehn Varianten zwischen der Linie Bischofshofen–Lungau–Gmünd–Villach und der Verbindung Mittersill–Lienz vor. Für acht Möglichkeiten zwischen dem Katschberg und dem Felbertauern (beides heute wichtige Straßenverbindungen) präsentierte Ceconi die Trassenunterlagen.

Schlussendlich schlug er dem Eisenbahnministerium zwei ihm besonders günstig erscheinende Trassen vor, einerseits die so genannte Gasteiner Strecke und andererseits die „Gmündner Strecke“ Bischofshofen–Fritztal–Lungau–Liesertal–Gmünd–Maltatal–Spittal. Beide sahen als südlichen Endpunkt Spittal an der Südbahn vor und hatten im Norden die Giselabahn als Anschluss, nachdem deren Zweiglinie von Bischofshofen nach Selzthal ebenfalls am 6. August 1875 eröffnet worden war.

Im Jahre 1894 bereiste der österreichische Handelsminister Graf Wurmb persönlich beide Trassenvarianten und befand die Gasteiner Strecke für die wirtschaftlichere. Für die rund 77 km zwischen Schwarzach-St. Veit und der Einmündung in die Südbahn bei Lendorf erschienen ihm die veranschlagten 30 Millionen Gulden durchaus angemessen, vor allem auch deshalb, weil damit die längst notwendige bahnmäßige Erschließung des Gasteiner Tales verbunden war.

Wer allerdings glaubt, dass damit der Baubeginn schon vorprogrammiert war, hat nicht mit dem allgewaltigen Kriegsministerium gerechnet. Dieses erkannte plötzlich sein strategisches Interesse und verlangte Mitsprache bei den Planungen; vor allem zahlreiche Einwände gegen bereits fertige Pläne verzögerten die Baugenehmigung gewaltig.

Obwohl Bürgermeister Straubinger eine Art Talschaftsverband initiiert hatte, der die „große Lösung“ gegen die Lokalbahnwünsche vertrat, versuchten 1895 die Verfechter eines Lokalbahnanschlusses mit Hilfe des Salzburger Landtages eine Baubewilligung für eine Schmalspurbahn durchzusetzen. Dies scheiterte nicht zuletzt am Widerstand Straubingers, der es anschließend trefflich verstand, die Gasteiner Trasse erfolgreich gegen die Gmündner Variante zu protegierten.

Schlussendlich konnte man den Eisenbahnminister, Dr. Heinrich Ritter von Wittek, den Sektionschef Dr. Ing. Carl Wurmb und das Kriegsministerium von der Wichtigkeit der Gasteiner Trasse überzeugen, nachdem sogar der Reichstagsabgeordnete und Rechtsanwalt Dr. Julius Sylvester die Gasteiner Trasse mit einem eigenen Parlamentsausschuss dort vertreten hatte. Am 7. Juli 1901 unterzeichnete schließlich Kaiser Franz Josef den Entwurf der Gasteiner Trasse, die damit Gesetzeskraft erlangte.



Bild 10: Der Bahnhof Schwarzach-St. Veit musste anlässlich des Baus der Tauernbahn umgestaltet werden. **Abb.: Sammlung Griebel**

Der Bau der Tauernbahn

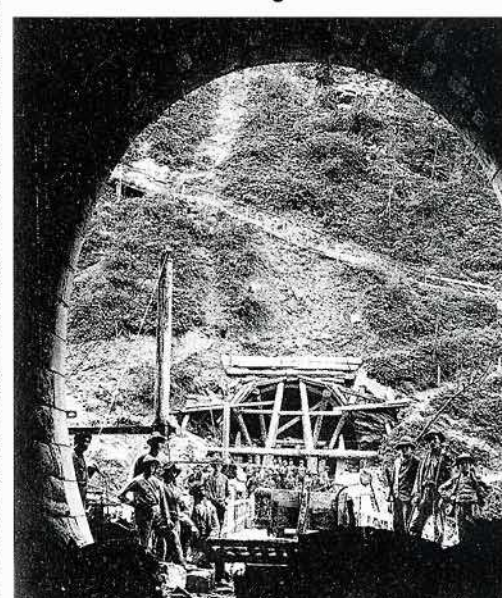
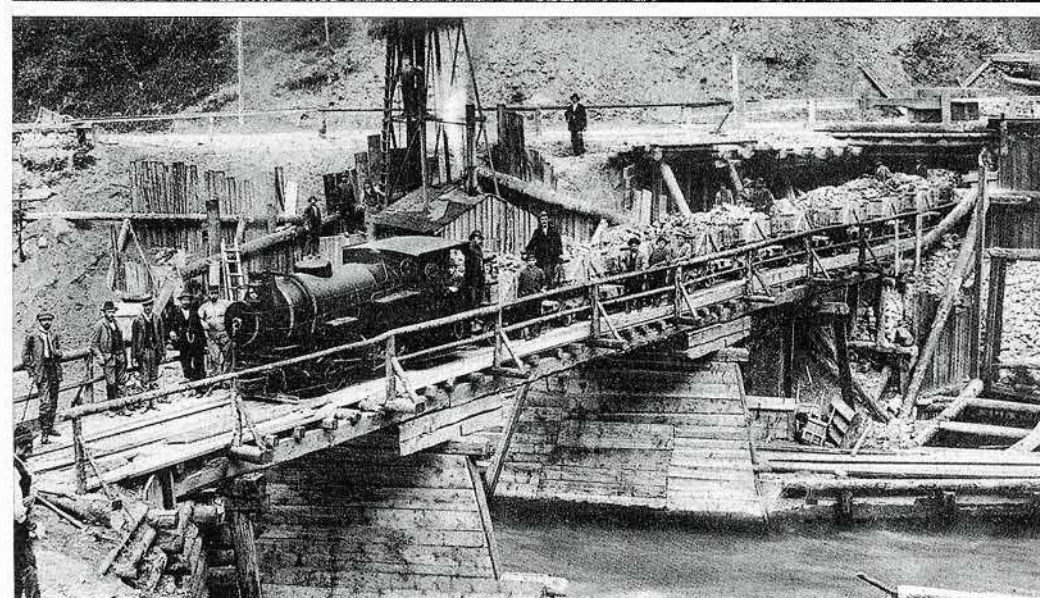
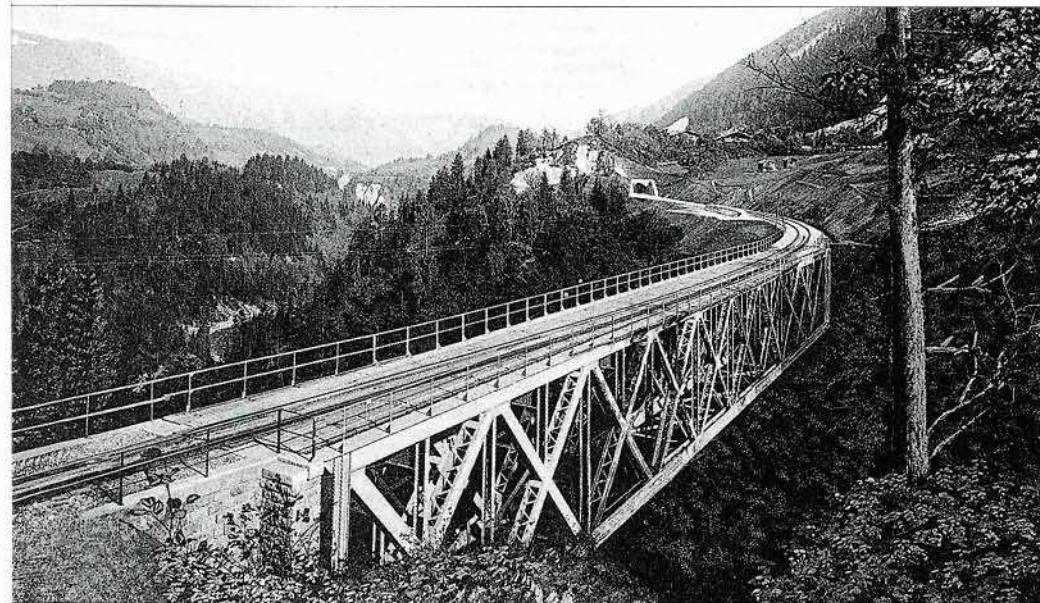
Der Baubeginn erfolgte unmittelbar nach der Unterzeichnung des Gesetzes. Zum Bauleiter wurde Carl Wurmb ernannt, der 17 Jahre lang für diese Bahn gekämpft hatte. Der Bahnbau ging mit ungeheurer Intensität vorwärts.

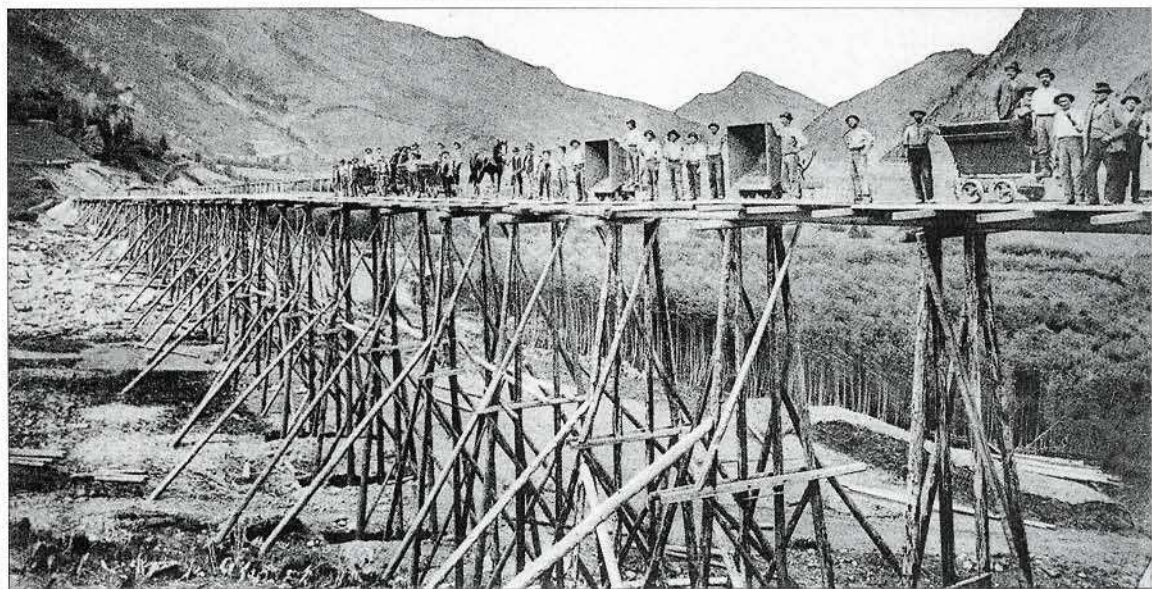
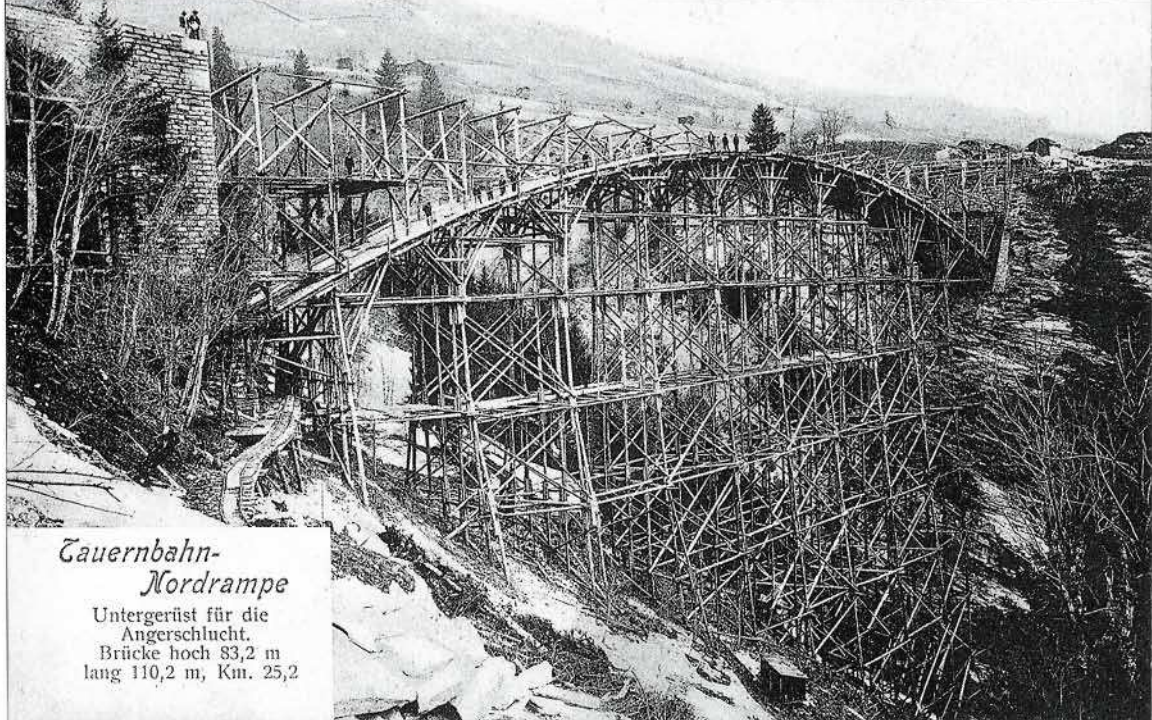
Etwa 4000 Arbeiter aus aller Herren Länder waren beschäftigt. Diese brachten naturgemäß Leben in das beschauliche Tal. Sie mussten allerdings bunt gemischt in den zahlreichen Baracken zusammen wohnen, die für sie errichtet worden waren. Bedingt



Bild 11: Die Kennlach-Brücke kurz nach der Eröffnung der Tauernbahn; man erkennt die gerade Gitterbrücke mit dem gebogenen Gleis. Diese Konstruktion ist bis heute erhalten. **Abb.: Sammlung Zopf**

Bild 12: Für den Bau der Tunneln wurden eigene Bahnen gebaut und eingesetzt. Ein Materialzug mit einer Tunnellokomotive verlässt eben den Oberen Klamstein-Tunnel. **Abb.: Sammlung Griebel**





Bilder Mitte:

Bild 13: Auch die Angerschluht-Brücke wurde mit einem gigantischen Holzgerüst erbaut. **Abb.: Sammlung Zopf**

Bild 14: Zwischen dem Unteren und dem Oberen Klamstein-Tunnel liegt die 49 m lange Klammbücke. **Abb.: Sammlung Griebel**

durch die schlechte soziale Lage, die Vielsprachigkeit und ethnische Feindschaften standen Raufereien und Feindseligkeiten zwischen den Bahnarbeitern auf der Tagesordnung. Für die beachtliche Anzahl der Bahnbauer stand nur ein einziger Bahnarzt in Badgastein zur Verfügung.

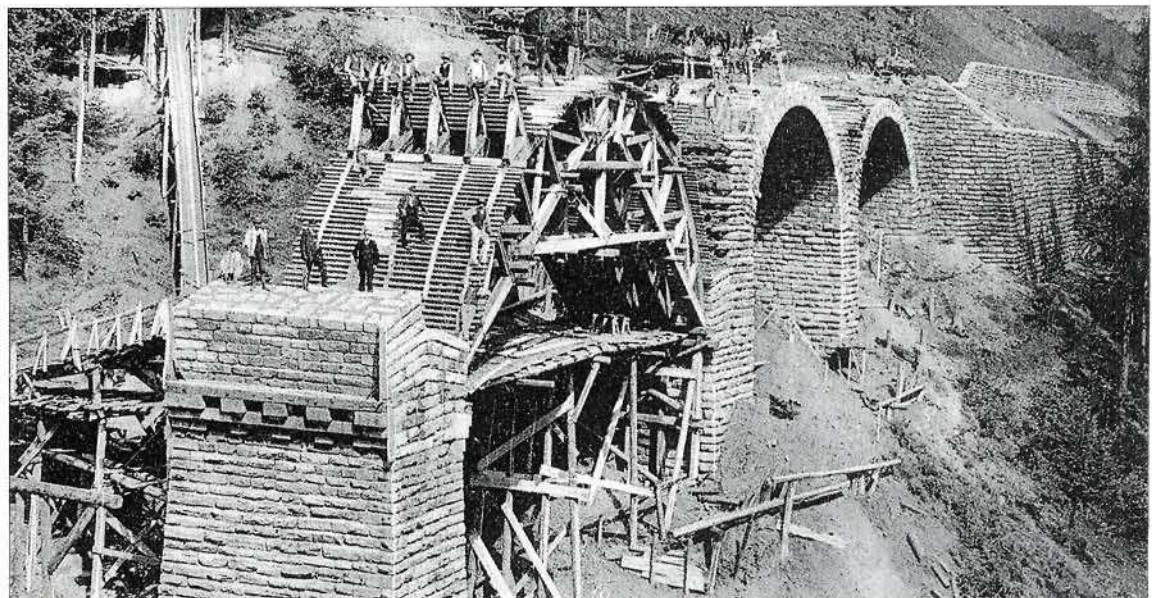
Die gesamte Verpflegung und das Baumaterial mussten von Lend aus mit Fuhrwerken in das Gasteiner Tal gebracht werden. Bis zu 200 sechs- bis achtspannige Pferdefuhrwerke erklimmen täglich die Steilstufe ins Gasteiner Tal. Wenn sich die Baustelle an einer auf dem Straßenweg unzugängli-

Bilder rechts v.o.n.u.:

Bild 15: Noch eine Aufnahme vom Bau der Angerschluht-Brücke bei km 25,2. Die Brückenhöhe beträgt 83,2 m, die Länge 110,2 m. **Abb.: Sammlung Zopf**

Bild 16: Für die Errichtung der Leidalpbrücke benötigte man ein zwar einfacheres, dafür aber um so längeres Holzgerüst. **Abb.: Sammlung Zopf**

Bild 17: Der Steinbach-Viadukt bei Bad Hofgastein steht im Bau. **Abb.: Sammlung Griebel**





chen Stelle befand, wurde – etwa für den Transport von Brückenteilen oder zur Baumaterialbeschaffung – von der Straße bis zur Baustelle eine Rollbahn angelegt. Insgesamt gab es auf der Nordrampe etwa 10 km solcher Rollbahnen, die Steigungen von 50 bis 60‰ aufwiesen und teilweise mit Spitzkehren versehen waren.

Als Beispiel für den unwahrscheinlichen Einsatz sei der Bau der Angerschluchtbrücke genannt. Die Brückenteile, durchwegs 16 m lang, kamen im Monat März,



verladen auf 76 zehntonrigen Waggonen, in Lend an. In rund 600 Fuhren, die jeweils mit acht bis sechzehn Pferden bespannt waren, mussten diese auf Wagen zuerst bis auf den Klammpass gebracht werden. Da

Bild 22 (oben): Der Bahnhof Badgastein kurz nach seiner Fertigstellung.

Bild 23 (rechts): Kurz nach Fertigstellung präsentieren sich die kleineren Viadukte oberhalb von Bad Hofgastein noch gut einsichtig und dünn bewaldet.

Bilder links:

Bild 18: Großer Andrang herrscht bei der Einfahrt eines Zuges aus der Eröffnungszeit in den Bahnhof Badgastein.

Bild 19: Der Bahnhof Bad Hofgastein ist in seinen Grundzügen auch heute noch in der Ursprungsform erhalten.

Bild 20: Bad Hofgastein Haltestelle hieß anfänglich für kurze Zeit Kaltenbrunn und stand damals noch auf einer freien Fläche; heute ist rundherum Wald.

Bild 21: Für die kleinen Brücken und Viadukte zwischen Angertal und Badgastein mussten entsprechende Baugerüste angelegt werden.

Abb. 18 bis 23: Sammlung Zopf

hier noch Schnee lag, musste jedes einzelne Fuhrwerk dort mit Kufen versehen werden, um den Weitertransport als Schlittenfuhrwerk zu gewährleisten. Als weitere Erschwernisse traten negative Witterungseinflüsse auf. Herbstliches Hochwasser führte im Jahr 1903 zu großen Behinderungen, deren Höhepunkt am 13. September erreicht wurde, als eine Transportbrücke vor dem Klammertunnel von den Wassermassen fortgeschwemmt wurde. Um die Jahreswende 1904/05 hatte man mit einem

extrem strengen und schneereichen Winter zu kämpfen. Trotz aller Erschwernisse konnte die vorgesehene Bauzeit von nur vier Jahren eingehalten und die Tauern-Nordrampe zeitgerecht eröffnet werden. Die Bahnhöfe waren für Züge mit 80 Achsen konzipiert. Der Minimalradius betrug 250 m. Bei der technisch-polizeilichen Prüfung der Angerschluhtbrücke war –

dies sei als Kuriosum erwähnt – auch König Carol von Rumänien anwesend, der zu diesem Zeitpunkt gerade als Kurgast in Badgastein weilte.





Der erste Zug in Badgastein,
Eröffnung der Tauernbahn durch Sr. Maj. Kaiser Franz Josef I. am 20. IX. 1905

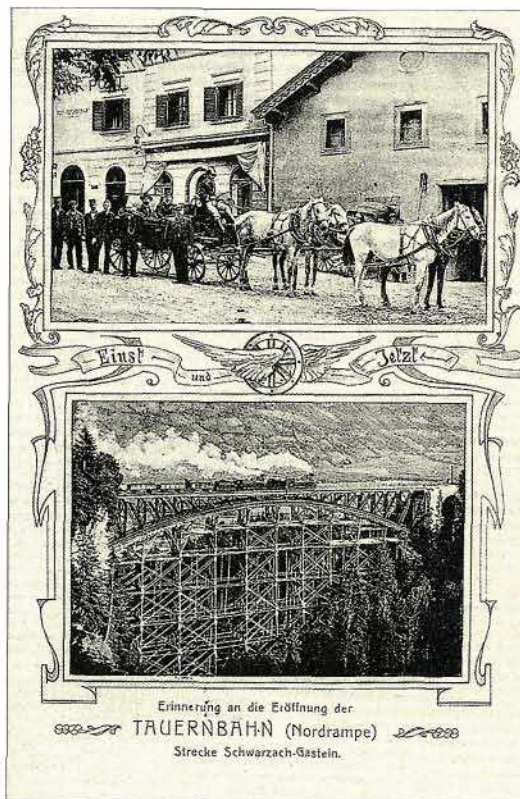


Bild 24: Am 20. September 1905 traf der Eröffnungszug der Tauern-Nordrampe in Badgastein ein, die anschließend durch Seine Majestät Kaiser Franz Josef I von Österreich eröffnet wurde. **Abb.: Sammlung Zopf**

Bild 25: Bei der Eröffnung der Nordrampe hielt Bürgermeister Straubinger von Badgastein eine denkwürdige Rede an den Kaiser und die Ehrengäste. **Abb.: Sammlung Griebel**

Bild 26: „Nach Badgastein einst und jetzt“ könnte der Titel dieser Erinnerungspostkarte lauten. **Abb.: Sammlung Zopf**

Bild 27: Erinnerungspostkarte an die Eröffnung der Nordrampe. **Abb.: Slg. Adlgasser**

Bild 28: Werbeplakat von 1907 der k.k. Österreichischen Staatsbahnen für die Tauernbahn mit deren Angerschluhtbrücke als Motiv. **Entwurf: G. Jahn, Abb.: Slg. Tausche**

Eröffnung der Nordrampe

Nachdem am 19. September 1905 der letzte Pferdepostkurs von Lend nach Badgastein und zurück verkehrt und in Badgastein gebührend verabschiedet worden war, begann tags darauf für das Gasteiner Tal das Eisenbahnzeitalter. Zur Eröffnung waren alle Häuser im Tal geschmückt, und in Schwarzach-St. Veit standen vor dem Bahnhof zwei rote Samtzelte, die für den Kaiser und die Festmesse mit Seide ausgeschlagen worden waren. In Badgastein war der Bahnhof für allerhöchste Kurgäste mit einem eigenen Hofwartesalon ausgestattet worden, der heute noch existiert, und zwar als Bahnhofsrestaurant.

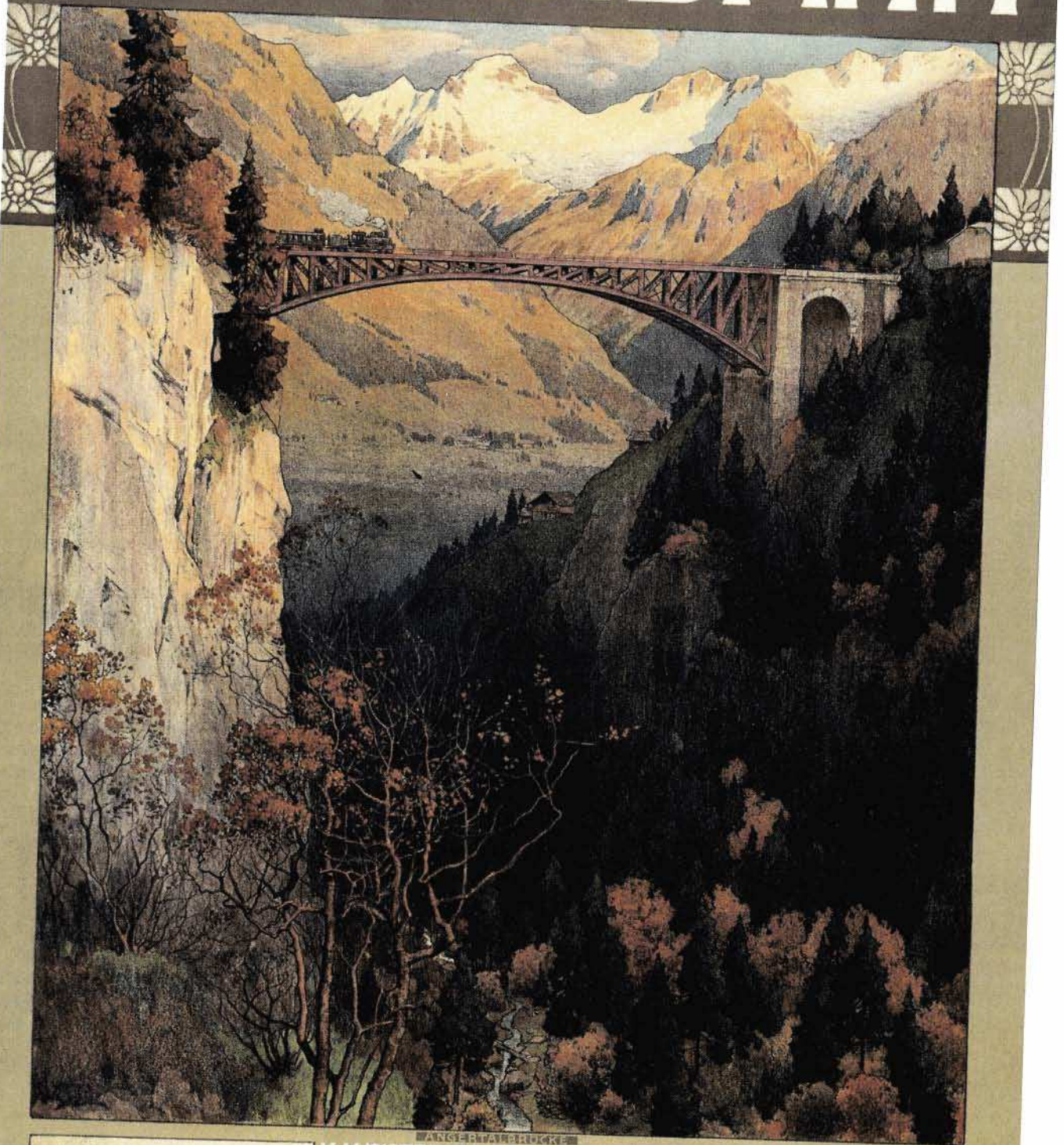
Pünktlich um 7.50 Uhr traf am 20. September

ber 1905 der vom Staatsbahndirektor Hofrat von Drahtschmid persönlich geführte Hofsonderzug in Schwarzach-St. Veit ein. Zusammen mit Kaiser Franz Josef reisten darin Ministerpräsident Freiherr von Gautsch, Finanzminister Dr. Kosel, Ackerbauminister Graf Buquoy, der Leiter des Eisenbahnministeriums und Kardinal Fürst-erzbischof Katschthaler an, der das Te-
deum feierte und die Bahnstrecke einweihte. Wie vorgesehen verließ der Hofsonderzug Schwarzach-St. Veit um genau 9.00 Uhr unter Böllerschüssen und befuhr die Tauernbahn.

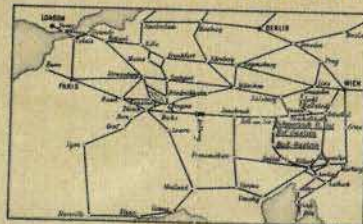
Der Hofsalonwagen war am Zugschluss gereiht, damit der Kaiser den Streckenverlauf besser überschauen konnte. An besonders imposanten Punkten wurde extra langsam gefahren. Nach Halten in Dorfgastein und Bad Hofgastein erreichte der Festzug, nachdem der Kaiser trotz eines Regengusses in Angertal ausgestiegen war und zu Fuß die Angerschluhtbrücke begutachtet hatte, den Kurort Badgastein um 10.25 Uhr. Nach gerade zwei Stunden Aufenthalt fuhr der Hofsonderzug um 12.30 Uhr wieder zurück.



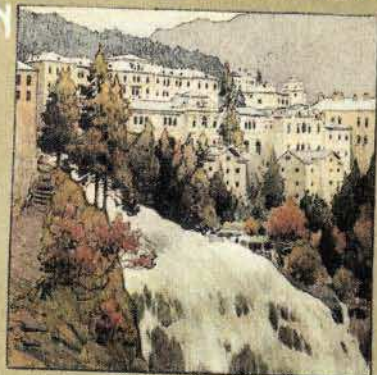
TAUERNBAHN

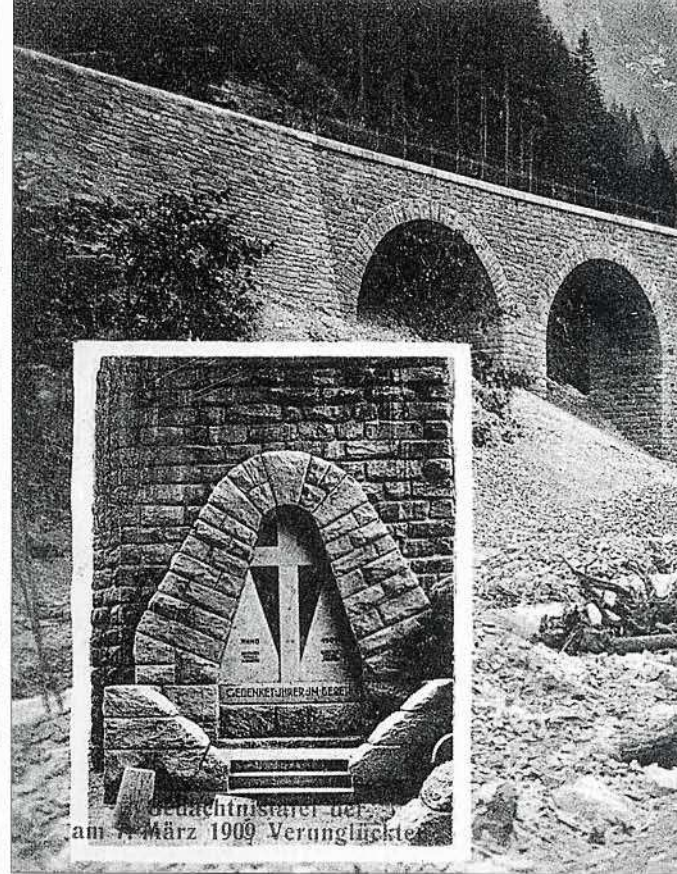
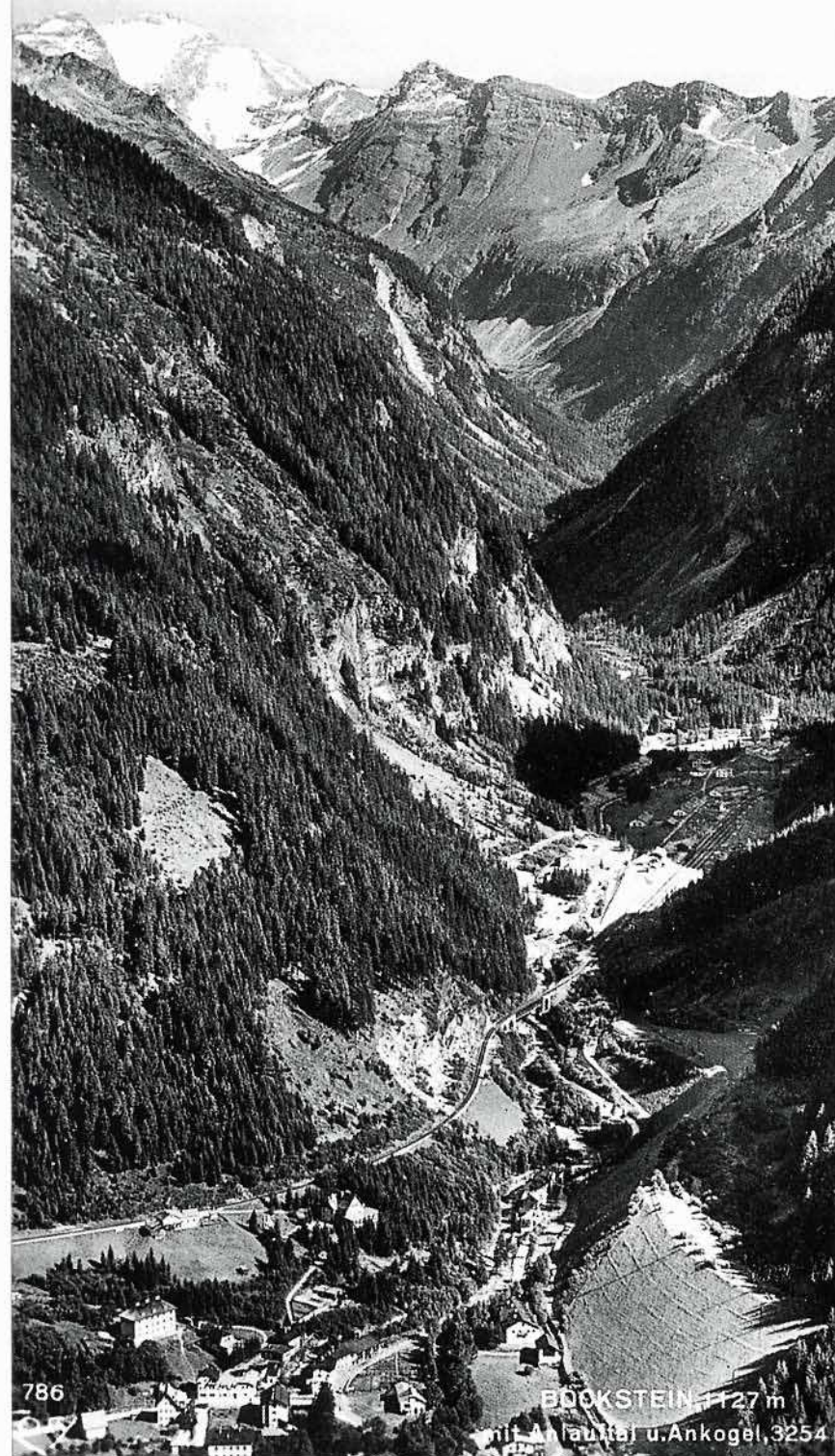


K.K. ÖSTERR. STAATSBAHNEN



Eröffnete Teilstrecke: Schwarzach – St. Veit (Abzweigung von der Linie Salzburg – Wörgl) nach Badgastein (weltberühmtes Thermalbad am Fuße der Hohen Tauern). Fahrt-dauer ca. 1 St. Günstige Schnellzugsverbindungen von Wien (9 St.) und Innsbruck (6 St.). Direkte Wagen. Prachtvolle Hochgebirgsszenerie.





Der Bau des

Bild 29: Bockstein (1127 m) mit Anlaufthal und Ankogel (3254 m). Die Ansichtskarte wurde Mitte der fünfziger Jahre verkauft. Links unten ist Bockstein-Haltestelle zu erkennen, rechts oberhalb der Bahnhof Bockstein.

Bevor man an die eigentlichen Bauarbeiten schreiten konnte, mussten naturgemäß verschiedene Vorarbeiten für den Tunnelbau geleistet werden. Da der künftige Tunnel keine natürliche Belüftung besaß, musste eine elektrische Ventilationsanlage eingebaut werden. Diese die Abluft zum Südportal hinausblasende Anlage war dann bis zur Elektrifizierung in Betrieb. Für diese Ventilation hatte man ein eigenes E-Werk in Lassach (westlich von Obervellach) errichtet, dessen beide Generatoren aber bei der Erprobung mit Volllast abbrannten, wodurch eine dreimonatige Wartezeit auf Ersatzmaschinen auftrat. Der Tauerntunnel ist übrigens der einzige österreichische Alpentunnel, der eine solche Anlage besaß.

Vor dem Bau mussten weiter verschiedene Werkstätten, Maschinenhallen, Schmieden und Magazine errichtet werden, und nicht zuletzt brauchte man eine große Zahl von Baracken, die die vorgesehenen 5000 Ar-

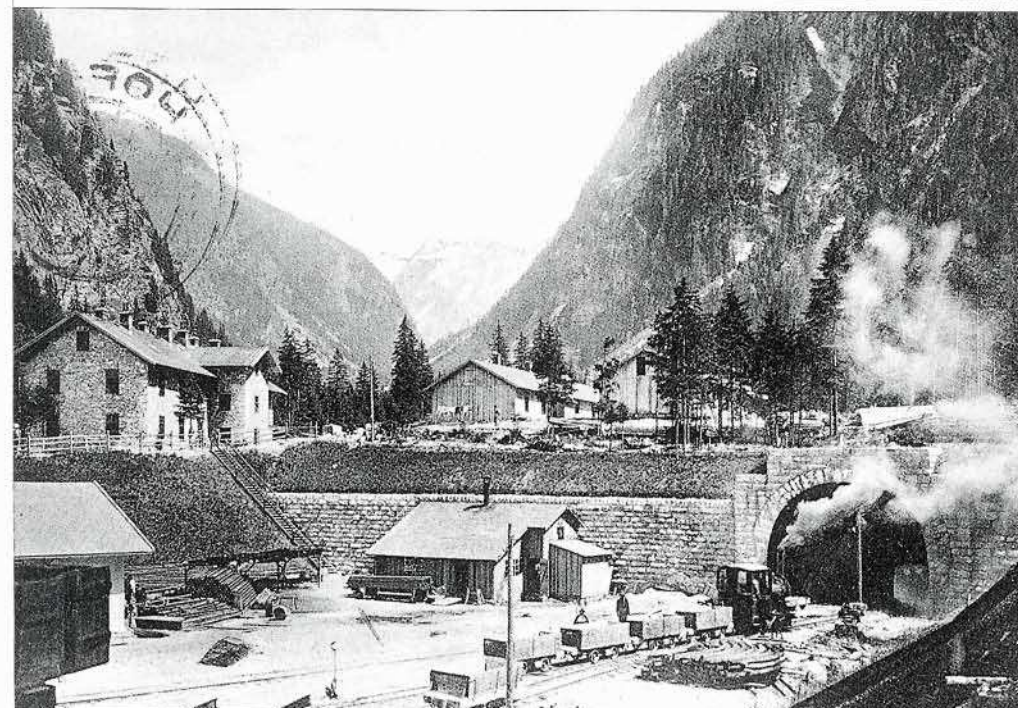


Bild 30 (oben): Die alte, inzwischen abgetragene Anlaufbach-Brücke an der Bahnhofsausfahrt von Bockstein in Richtung Badgastein um 1910. Das kleine Foto zeigt die an der Brücke angebrachte Gedenktafel, die an die Lawinenkatastrophe vom 7. März 1909 erinnert, als 26 Bauarbeiter den Tod fanden.

Bild 31: Das Nordportal des Tauerntunnels in einer Aufnahme aus der Bauzeit.

Bild 33 (rechts): Postkarte des Bahnhofs Bockstein, erschienen im Jahre 1928. Ein Personenzug nach Salzburg steht am Wasserkran. Rechts im Hintergrund ist das Nordportal des Tauerntunnels zu erkennen.

Abb. 29 bis 33: Sammlung Griebel



Tauerntunnels

beiter aufnehmen mussten. Von Obervellach aus wurde eine Seilbahn zur Strecke gebaut (nicht identisch mit der späteren Personenseilbahn), ebenso errichtete man eine Standseilbahn von Lassach zur offenen Strecke, um die von Möllbrücke aus

Bild 32: Badgastein in einer Aufnahme aus der ersten Hälfte der zwanziger Jahre.



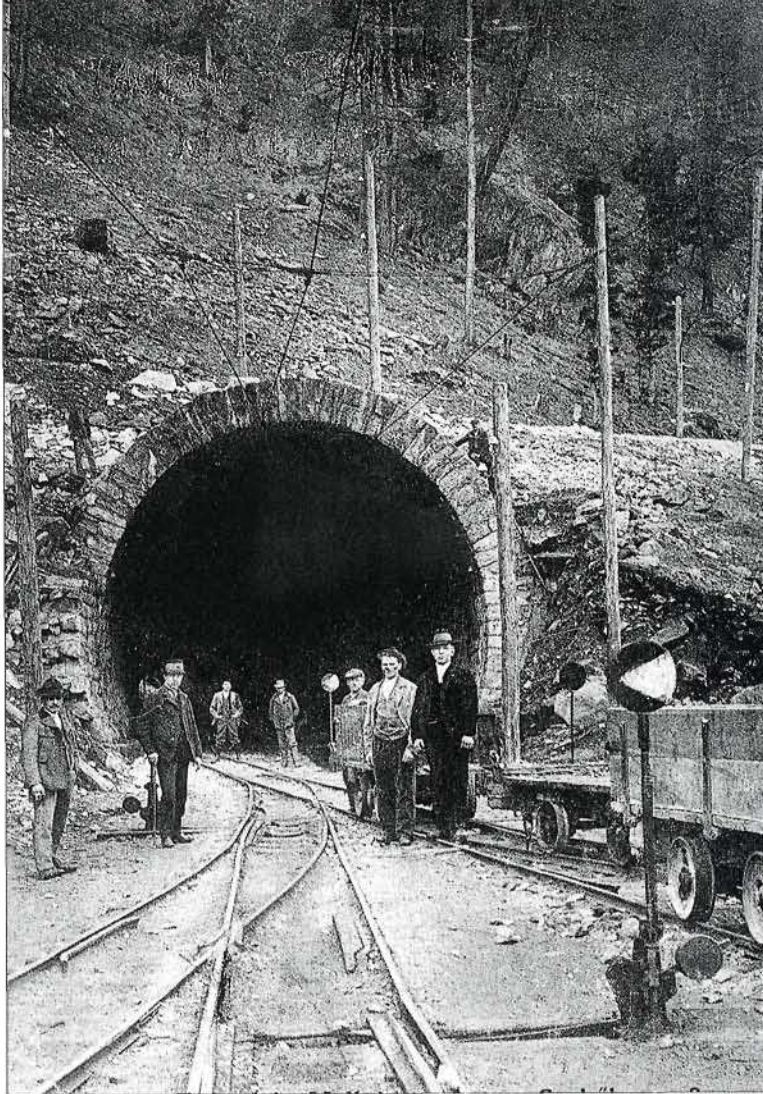
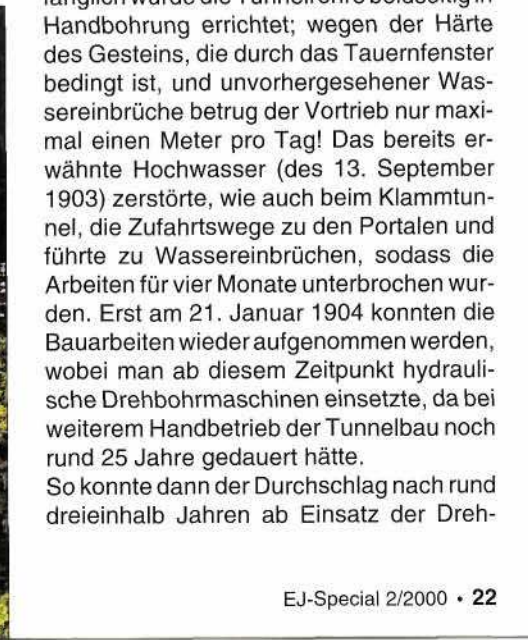
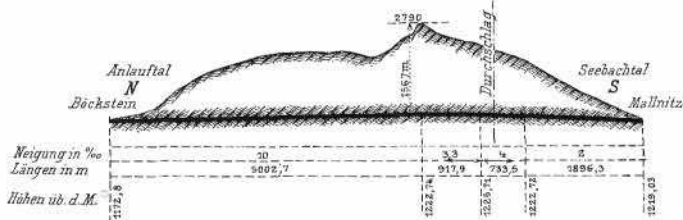


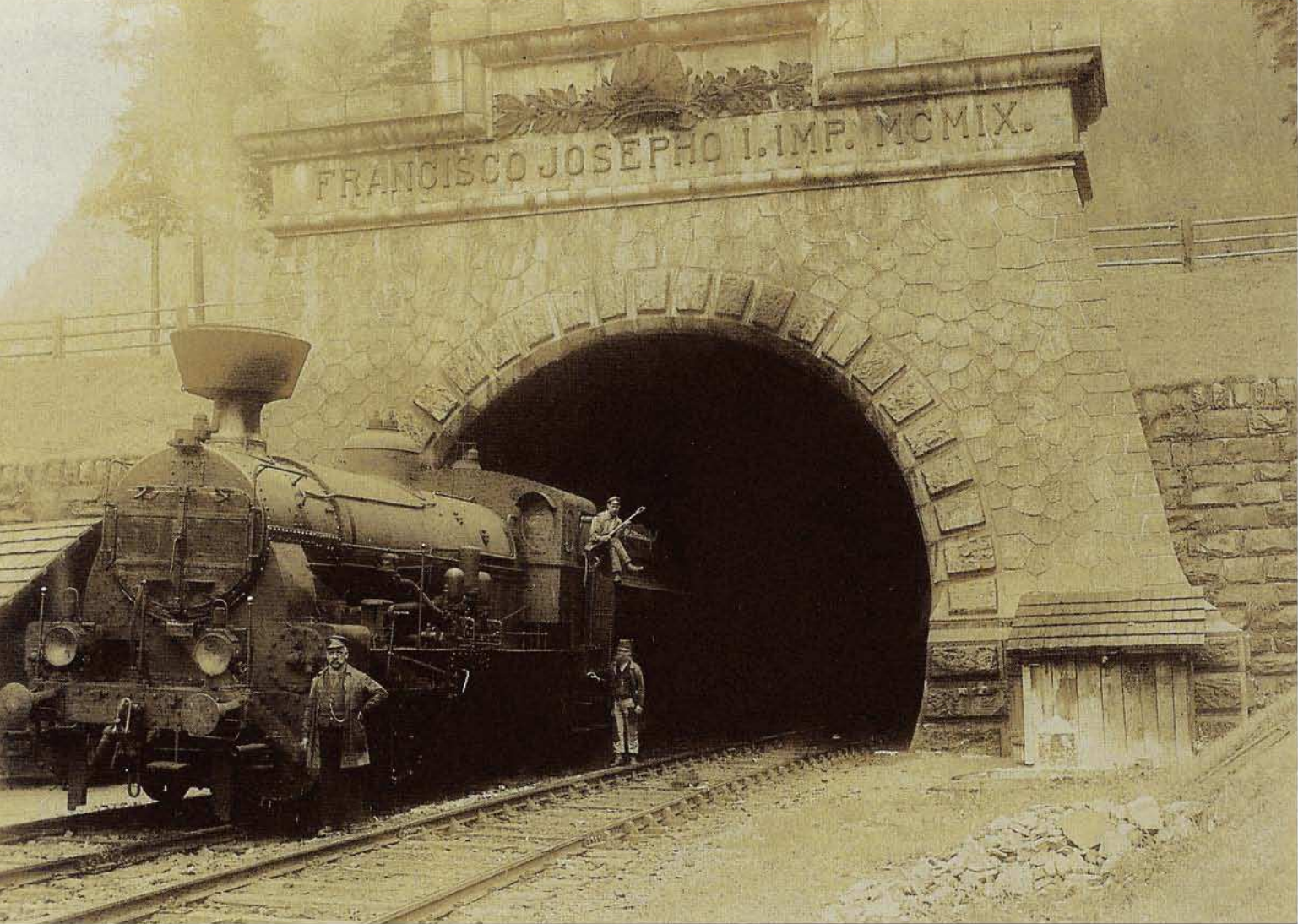
Bild 36: Längsschnitt durch den Tauerntunnel. Die größte Überlagerung beträgt 1567 m.
Abb.: Sammlung Ritz

Bild 38 (rechte Seite oben): Wer wohl der Auftraggeber für das Foto vom Tauerntunnel-Nordportal gewesen sein mag? **Abb.: Slg. Griebel**

Bild 37 (unten): Im Nordportal des Tauern-tunnels soll diese Dampflok stehen und eine Ausfahrt simulieren; vermutlich ist sie jedoch nur „dazugeschwindelt“. Kolorierte Postkarte aus der Eröffnungszeit. **Abb.: Sig. Mag. Ditterich**

Nach diesen Vorarbeiten begann die Firma Redlich & Berger am 6. Juli 1901 mit den Grabungsarbeiten auf der Nordseite bei Bockstein; ab 27. September 1902 arbeitete man auch von Süden (Mallnitz) her. Anfänglich wurde die Tunnelröhre beidseitig in Handbohrung errichtet; wegen der Härte des Gesteins, die durch das Tauernfenster bedingt ist, und unvorhergesehener Wassereinbrüche betrug der Vortrieb nur maximal einen Meter pro Tag! Das bereits erwähnte Hochwasser (des 13. September 1903) zerstörte, wie auch beim Klammtunnel, die Zufahrtswege zu den Portalen und führte zu Wassereinbrüchen, sodass die Arbeiten für vier Monate unterbrochen wurden. Erst am 21. Januar 1904 konnten die Bauarbeiten wieder aufgenommen werden, wobei man ab diesem Zeitpunkt hydraulische Drehbohrmaschinen einsetzte, da bei weiterem Handbetrieb der Tunnelbau noch rund 25 Jahre gedauert hätte. So konnte dann der Durchschlag nach rund dreieinhalb Jahren ab Einsatz der Dreh-





bohrmaschinen am 21. Juli 1907 erfolgen. Das Ende der Ausbrucharbeiten erfolgte auf der Nordseite am 3. Dezember 1908, auf der Südseite am 12. Dezember 1908. Wenige Tage später war auch die Ausmauerung vollendet. Die Verlegung der Gleise war rasch erledigt, und am 26. Februar 1909 konnte der erste Zug – allerdings natürlich nur ein Bauzug – durch den Tunnel zwischen Salzburg und Kärnten rollen. Nach den nötigen Restarbeiten wurde am 21. Juni 1909 der Probetrieb im ge-

samten Tunnel aufgenommen, dem wenige Tage später die Eröffnung folgte. Der Bauleiter der Tauernbahn, Dr. Ing. Carl Wurmb, konnte allerdings die Eröffnung „seiner“ Tauernbahn und damit auch seines Meisterwerks, des Tauerntunnels, nicht mehr erleben. Nachdem es im Parlament in Wien wegen Kostenüberschreitungen bei verschiedenen Alpenbahnen (Pyhrnbahn, Karawankenbahn, etc.) zu beschämenden und ungerechtfertigten Angriffen gegen diesen großen österreichischen Tunnelbauer

gekommen war, trat Carl Wurmb im Jahr 1905 von seinem Posten zurück und fristete vergrämt sein Leben im Hochgebirge in der Ortschaft „Hohe Tauern“, wo er am 30. Januar 1907 im Alter von 57 Jahren verstarb. Kurz zuvor, am 17. November 1906, hatte ihm die Technische Hochschule in Wien für seine hervorragenden Leistungen im österreichischen Eisenbahnwesen das Ehrendoktorat verliehen; es war das erste Ehrendoktorat, das die Technische Hochschule Wien vergeben hat.

Bild 39: Der Bahnhof Mallnitz mit einem Personenzug nach Salzburg (Ansichtskarte aus dem Jahre 1913). **Abb. 34, 35 und 39: Sammlung Zopf**

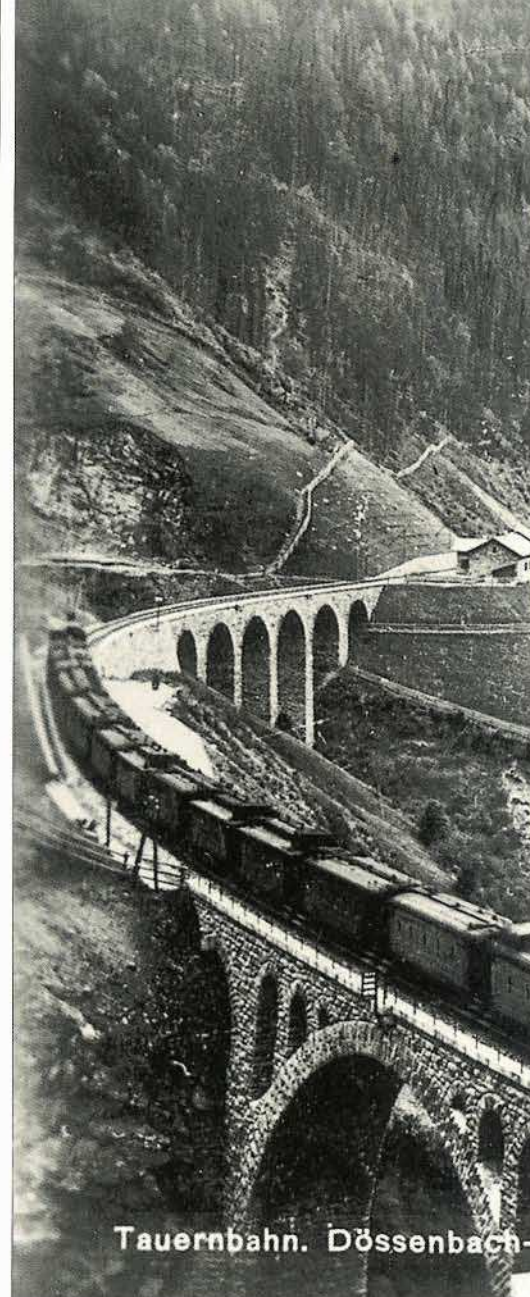


Südportal des Tauerntunnels bei Mallnitz.



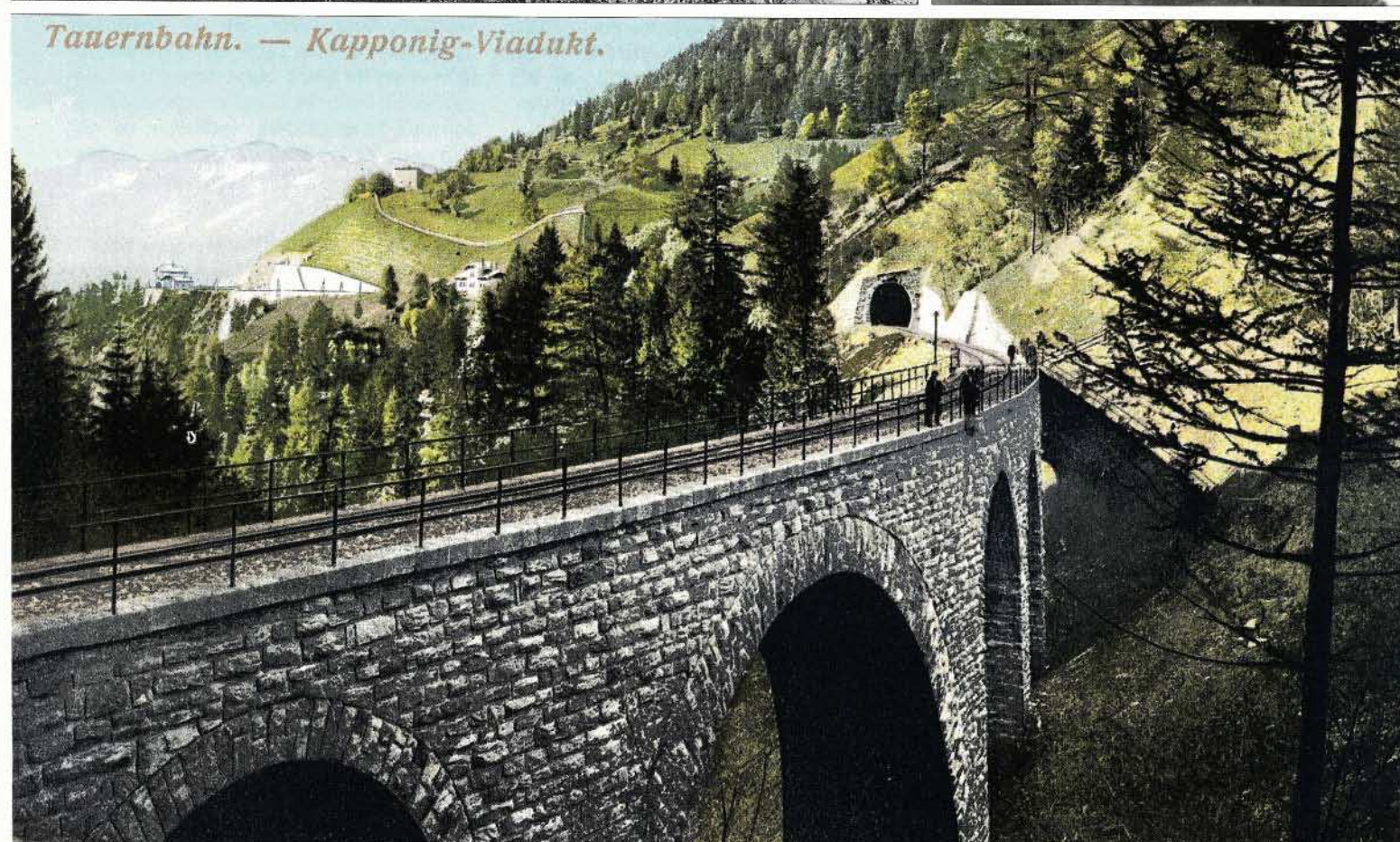
Rote Wand, 2851 m

Von der Tauernbahn:
Station Obervellach und das obere Mölltal mit den
Grafenbergen



Tauernbahn. Dörsenbach-

Tauernbahn. — Kapponig-Viadukt.





Eröffnung der Südrampe

Gleichzeitig mit dem Bau des Tauerntunnels wurde auch die Südrampe hoch über dem Mölltal am Nordhang trassiert. Im Drautal beim Örtchen Lendorf mündet die Tauernbahn in die seit 1871 bestehende Südbahnstrecke Marburg–Villach–Lienz–

Bild 43: Die „harmonische Anpassung“ der Bahn ans Gelände hinterließ damals wie heute Wunden in der Natur. **Abb.: Slg. Wunschel**

Bild 40: Der Bahnhof Obervellach wurde nach Einstellung der Seilbahn in Kaponig umbenannt. **Abb. 40 und 41: Sammlung Griebel**

Bild 41: Das Bahnwärterhaus zwischen Tauerntunnel und Mallnitz-Obervellach existiert heute noch nahezu unverändert.

Bild 42: Vom Kaponiggraben-Viadukt erkennt man den Oberen Kaponigtunnel sowie hinten Obervellach Bf. **Abb. 42 und 44: Slg. Zopf**

Bild 44: 329 mit Personenzug 1909 auf dem Waldmanngrabenviadukt nach Passieren von Dössen-Tunnel und Dössenbachviadukt.

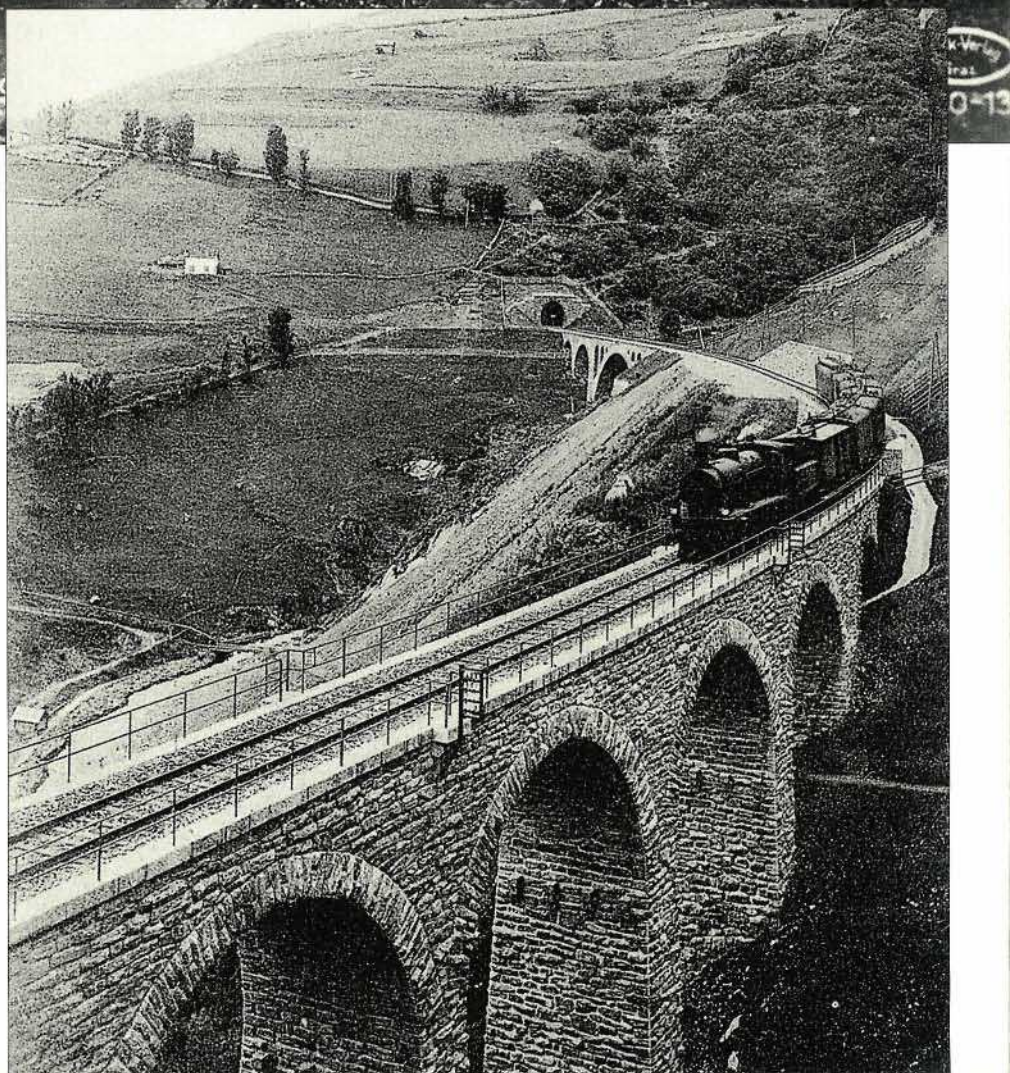




Bild 45: Gratschacher Viadukt und zwei Tunnels umfährt die Falkenstein-Brücke heute.

Bild 49 (oben rechts): Auch die beiden Litzldorfer Tunnels und der Litzldorfer Viadukt werden heute durch einen Neubau umgangen. **Abb. 45, 47 bis 49: Sammlung Zopf**

Bild 46: Besonderer Anstrengung bedurfte es beim Bau der Pfaffenberg-Zwenberg-Brücke: Im Tal musste eine Zubringerbahn auf Holzgerüsten angelegt werden, um das eigentliche Gerüst der Brücke zu errichten und diese zu erstellen. **Abb.: Sammlung Dr. Petrovitsch**

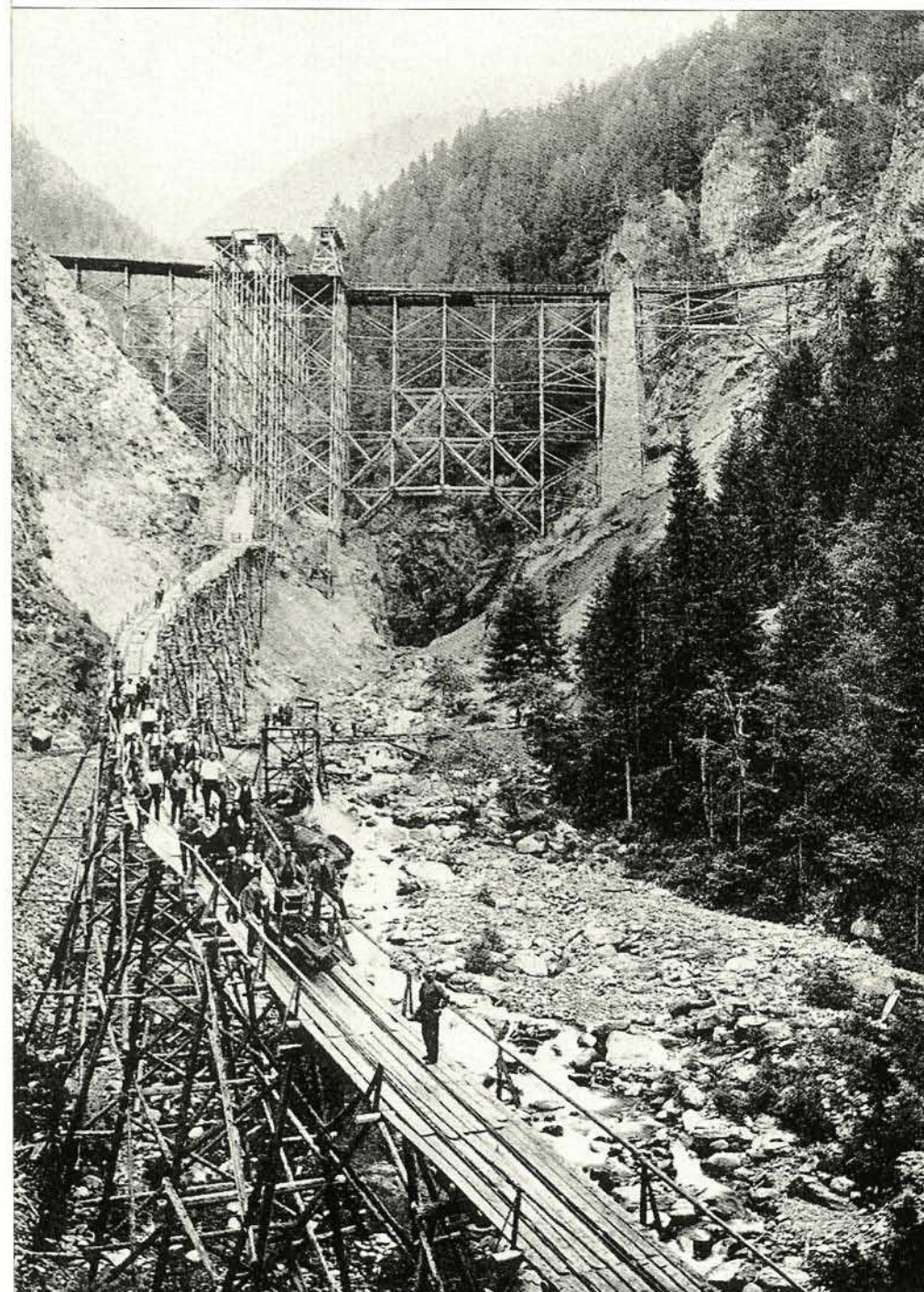
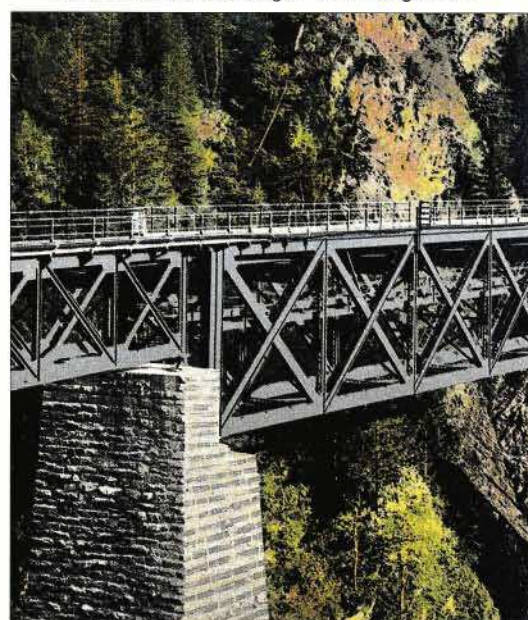


Bild 47: Penk Bf liegt weitab vom zugehörigen Ort am Berg; in Talmitte der Danielsberg, bei dem ursprünglich eine Haltestelle als Ausgangspunkt einer Anschlussbahn nach Obervellach geplant war.

Bild 48: Die alte dreiteilige Pfaffenberg-Zwen-



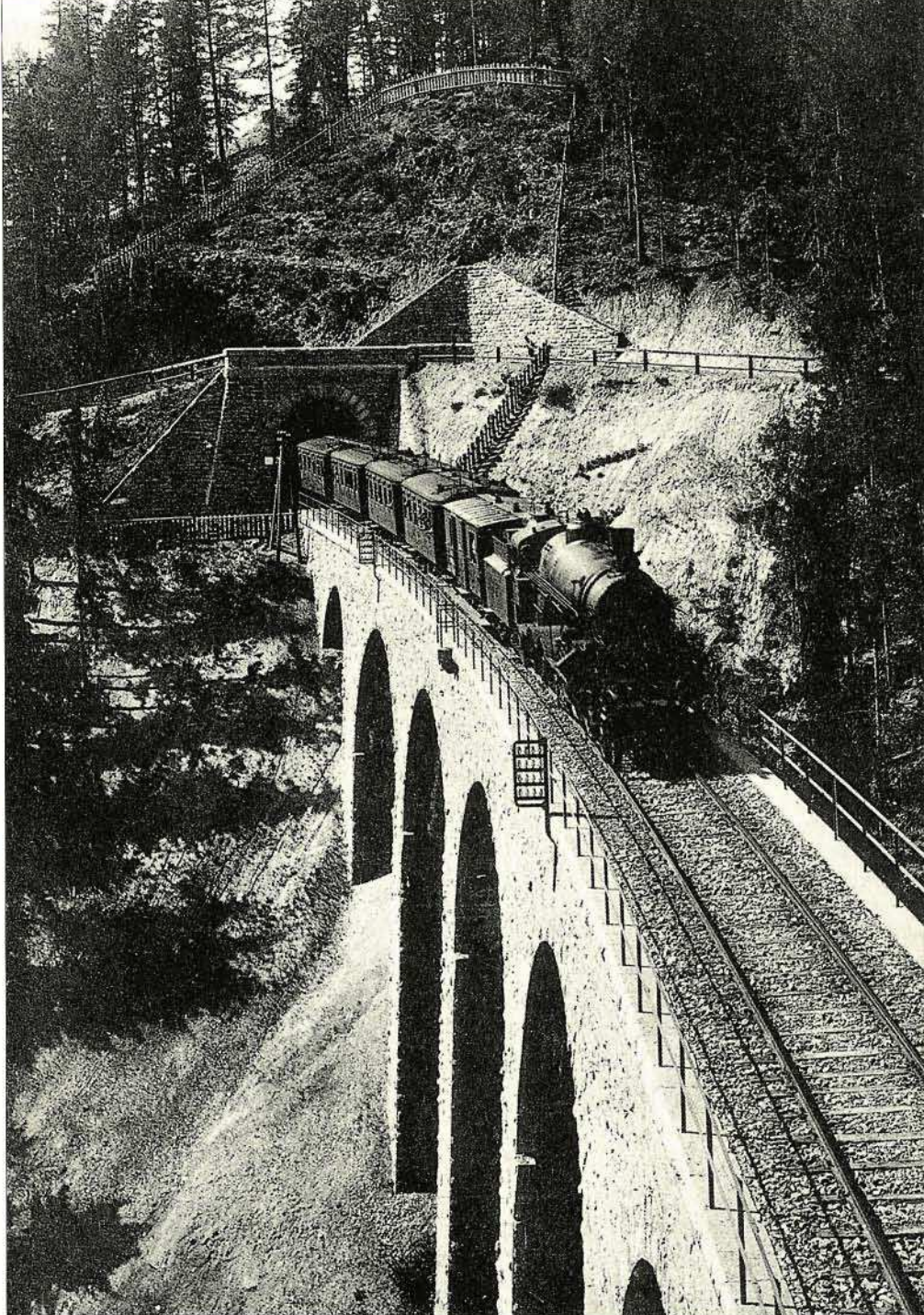
Franzensfeste–Brenner–Innsbruck. Auf den rund 33 km wurde die stolze Menge von 1 040 000 m³ Erd- und Felsaushub fortgeschafft; auf einer Gesamtfläche von 26 500 m² wurden trockene Steinbauten errichtet und insgesamt 180 000 m³ Mörtelmauerwerk aus Portlandzement angelegt. Dazu waren rund 50 000 Pölzungen zu konstruieren. Zur Eröffnung waren auf der Südrampe insgesamt 14 Tunnels mit einer Gesamtlänge von 4417,38 m errichtet sowie 22 Viadukte und Brücken mit insgesamt 1441 m Länge erbaut worden.

Gleich drei Züge wurden zur Eröffnung der Tauernbahn am 7. Juli 1909 geführt. Um etwa 6.30 Uhr erreichten zwei Festzüge den südlichen Ausgangspunkt Spittal-Millstättersee, denen um 8.15 Uhr der kaiserliche Hofzug folgte. Wiederum war Kaiser Franz Josef höchstpersönlich angereist, begleitet vom Eisenbahnminister, dem Lan-



berg-Brücke war Anlass für den Neubau einer geradlinigen Strecke und die anschließende Modernisierung der gesamten Südrampe.

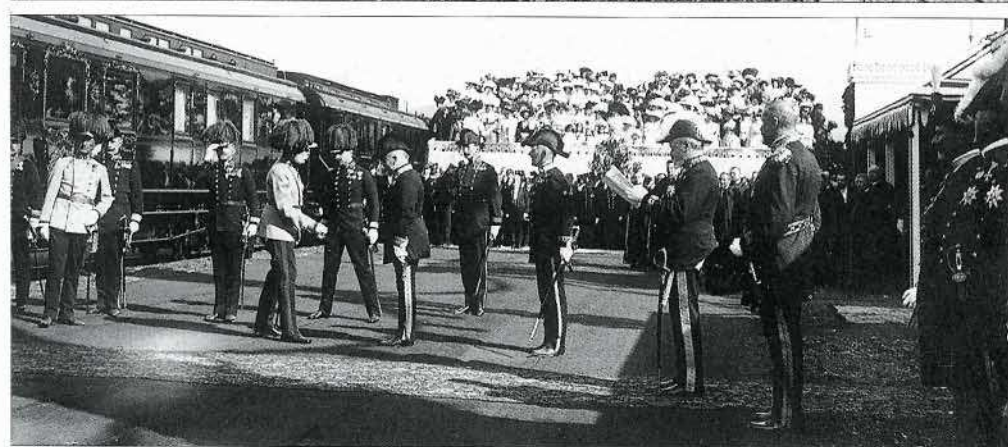
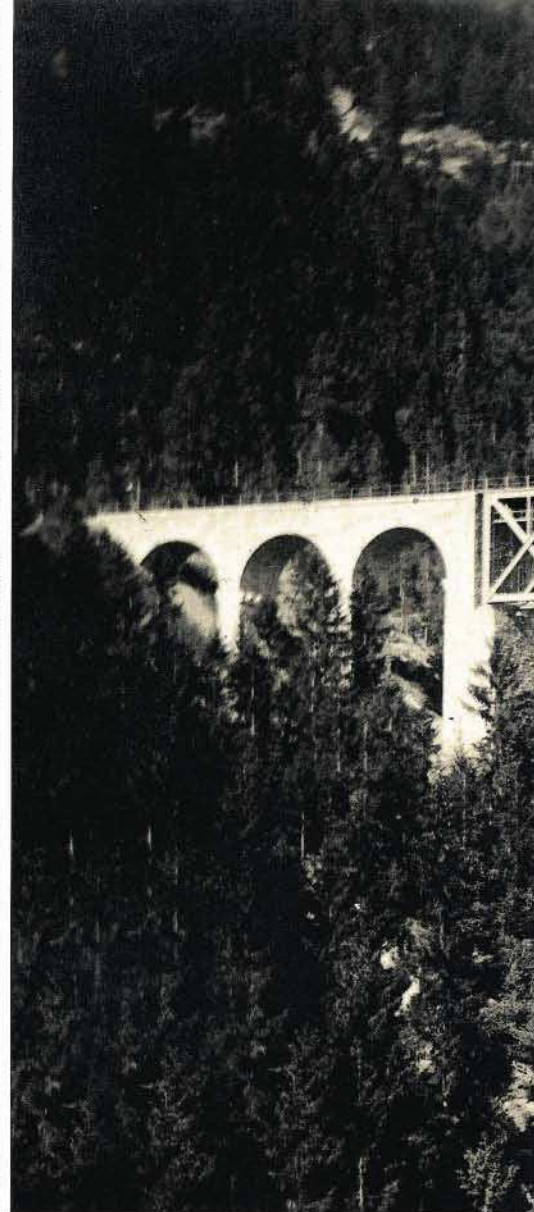
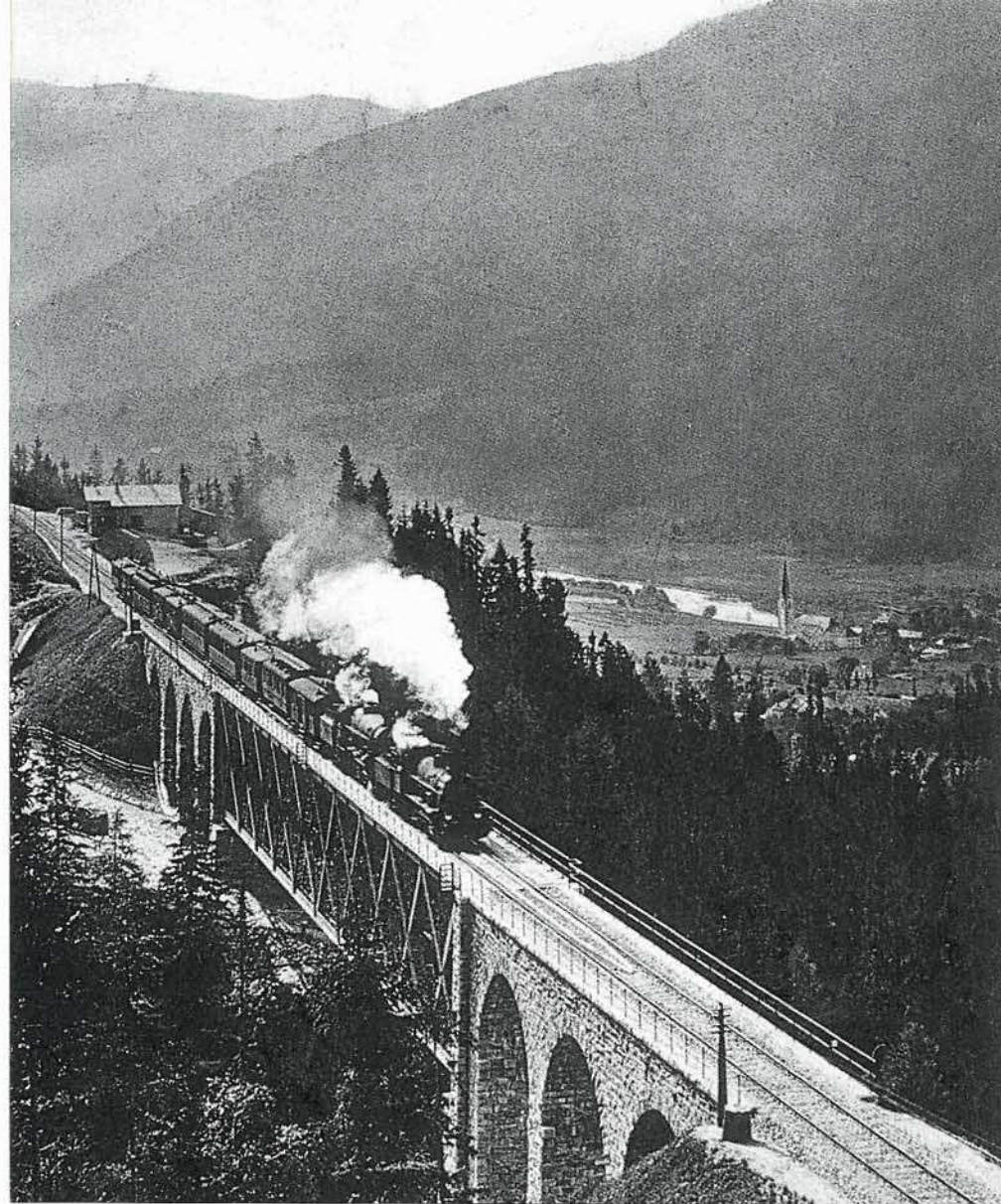
Bild 50 (unten rechts): Über den Rottauer Viadukt erreicht der Zug den Bahnhof Kolbnitz. Abb.: Sammlung Griebel



deshauptmann von Kärnten und dem Fürstbischof von Gurk, der die Einweihung vornahm. Anschließend eröffnete der Kaiser die Strecke Badgastein–Spittal-Millstättersee samt dem Tauertunnel. Damit war die gesamte Tauernbahn dem Verkehr übergeben und eine neue alpenquerende Eisenbahn eröffnet.

In vorausschauender Weise wurden während des Baues der Südrampe auch die Schleife zwischen den Bahnhöfen Gummern und Villach Westbahnhof sowie ein zweites Gleis zwischen Villach Westbahnhof und Warmbad Villach – das sogenannte „Rosenbacher Gleis“ – erbaut und ebenfalls am 7. Juli 1909 in Betrieb genommen. Somit war bereits zur Eröffnung eine durchgehende Fahrt von Salzburg bis zur heutige Staatsgrenze bei Rosenbach ohne besondere betriebliche Schwierigkeiten möglich.





Damit war dank des Weitblicks von Bürgermeister Straubinger und einigen Vertretern der Handelskammer in Salzburg nach dem Brenner eine zweite alpendurchquerende Verbindung nach dem Süden geschaffen, die insbesondere eine wichtige Verbindung nach Triest darstellte und somit Zugang zum größten Adriaafen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie bot. Wie später dargestellt, waren die Fahrpläne der Tauernbahn zum Teil auf die der Schiffe in Triest abgestimmt.





Bild 54: Die Riekenbachbrücke wurde ebenfalls durch einen Neubau direkt daneben ersetzt. **Abb.: Sammlung Wunschel**

Bilder links:

Bild 51: Ein mit zwei Lokomotiven bespannter Zug passiert die Riekenbachbrücke bei Kolbnitz.

Bild 52: Der Kaiser ist zur Eröffnung der Südrampe persönlich anwesend.

Bild 53: Spittal-Millstättersee gilt als Endpunkt der Tauernbahn, obwohl diese bereits bei Lendorf in die Südbahn einmündet, zu der auch der Bahnhof Spittal gehört. **Abb.: Sammlung Zopf**

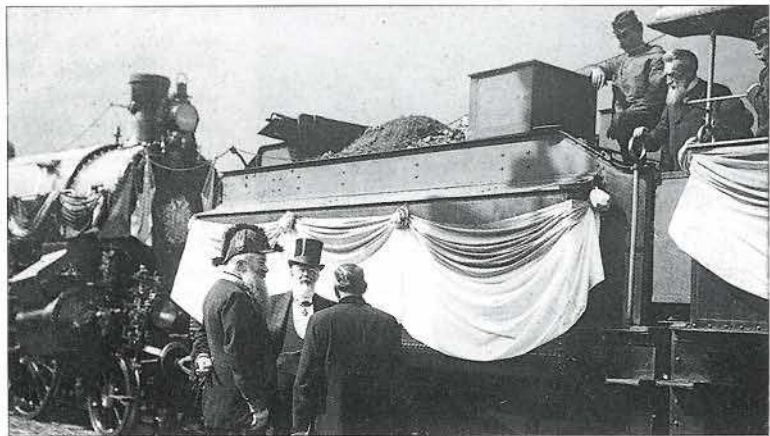
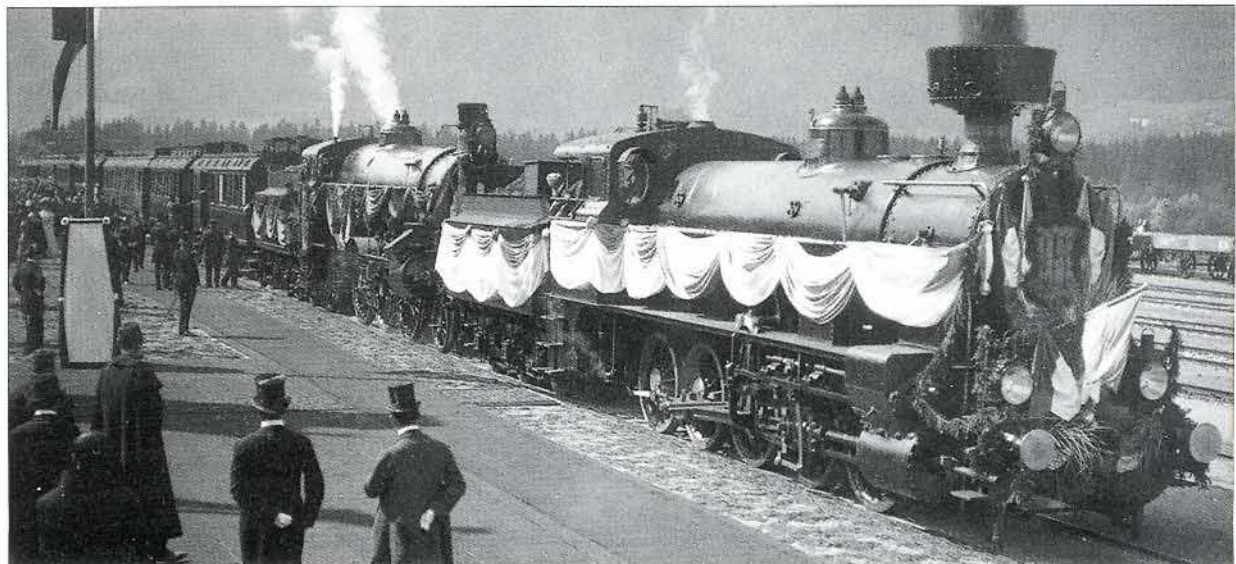


Bild 55: Eröffnung der Gesamtstrecke der Tauernbahn.

Bild 56: Offizielle Eröffnung der Tauernbahn.

Abb. 51, 52, 55 und 56: Sammlung Griebel





Der Bahnhof Obervellach

Als die Tauernbahn im Planungsstadium war, wurden für ihre Südrampe zwei Trassenvorschläge ins Kalkül gezogen. Beide hatten jedoch den entscheidenden Nachteil, dass der geplante Bahnhof Obervellach weit oben an der Berglehne vorgesehen war, während der Ort selber, damals wie heute ein regionales Subzentrum mit entsprechender Bedeutung auch im Fremdenverkehr, im Tal liegt. Der Bahnhof Obervellach, auf 1052 m Höhe gelegen, war vom Ort (670 m) nur über einen steilen, im Winter oft vereisten Karrenweg zu erreichen. Ob dieser Aussichten machte man sich schon vor der Eröffnung der Tauernbahn Gedanken über eine bessere Verbindung.

So wurde 1904/05 das Projekt einer Lokalbahn vorgelegt, die an der geplanten Haltestelle Danielsberg (zwischen Penk und

Kolbnitz, sie wurde nie errichtet) ihren Ausgang nehmen sollte und im Talboden des Mölltales bis Winklern, eventuell sogar bis Heiligenblut, führen sollte. 1906 wurde ein recht konkreter Vorschlag präsentiert, nachdem eine Lokalbahn vom Bahnhof Kolbnitz durch das Mölltal über Obervellach bis nach Fragant führen sollte. Das Projekt wurde 1907 sogar durch das Eisenbahnministerium trassiert. Die mangelnden Möglichkeiten einer Finanzierung ließen das Projekt ebenso einschlafen wie die Pläne von 1911/12, direkt von Obervellach aus einen Schrägaufzug oder eine Seilbahn zum Bahnhof zu errichten.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde das Kraftwerk Mallnitz erbaut, das 1929 seinen Betrieb aufnahm und später den Traktionsstrom für die Tauernbahn lieferte. Der Vorschlag, den dafür provisorisch errichteten Schrägaufzug für den Personen- und Güterverkehr zum Bahnhof zu belassen, blieb jedoch unberücksichtigt. 1926/27 endlich genehmigte das Bundesministerium für Handel und Verkehr das Projekt einer Standseilbahn. Diesem wurde anschließend doch die Errichtung einer Seilbahn vorgezogen, weil die Standseilbahn ihren Ausgangspunkt zu weit vom Zentrum von Obervellach entfernt gehabt hätte. Also wurde in den Jahren 1929/30 unter finanzieller Beteiligung der ÖBB eine Seilbahn errichtet, die ihren Ausgangspunkt neben der Kirche von Obervellach hatte und direkt im Bahnhofsgebäude des rund 400 m höher gelegenen Bahnhofs endete.

Am 21. Januar 1931 wurde der Seilbahnbe-



Bild 58: Die einzige Stütze der Seilbahn.

Bild 59: Feierliche Eröffnung der Seilbahn von Obervellach zum Bahnhof am 21. Januar 1931.

Abb. 58 und 59: Marktgemeinde Obervellach





trieb aufgenommen. Eine Kabine für 16 Reisende und einen Kabinenführer fuhr auf einer Länge von 1000 m über eine einzige Stütze direkt zum Bahnhof, in dem damals internationale Züge anhielten und sogar ein Bahnrestaurationsrestaurant zur Stärkung einlud. Als Gegengewicht war eine Güterkabine mit 1200 kg Nutzlast in Verwendung. Insgesamt standen, dem Bedarf entsprechend, sechs Güterkabinen, drei für Holz und Lang-eisen und drei für sonstige Frachten, zur Verfügung, die jeweils an den Endstellen ausgetauscht werden konnten. Dort wurden sie – sowohl im Tal als auch am Berg – auf Rollbahngleisen zu den Laderampen und Magazinen verschoben. Nach 45 Jahren ununterbrochenem Dienst wurde die Seilbahn wegen Baufälligkeit zum 1. Januar 1976 eingestellt, zumal auch die Frequenz immer mehr zurückgegangen war und größere Sanierungsbeträge unwirtschaftlich erschienen.

Mit der Einstellung der Verbindung ins Tal wurde auch der Name des Bahnhofes Obervellach aufgegeben und der bisherige Bahnhof Mallnitz in Mallnitz-Obervellach umbenannt, da von hier entsprechende Postbusverbindungen nach Obervellach eingerichtet wurden. Seither heißt der alte Bahnhof Obervellach nach dem benachbarten Weiler Kaponig. Der Bahnstationsname hörte jedoch nach nicht einmal 24 Jahren am 14. November 1999 auf zu existieren, da die neue Trasse nun im Tunnel verläuft. Die einzige Personenkabine der Seilbahn diente nach ihrer Ausmusterung noch bis zum Jahr 1983 als Haltestellenhütte in Ober-

falkenstein. In Obervellach erinnert noch das „Seilbahnstüberl“, das in der alten Talstation untergebracht ist, an die frühere Anbindung an die Tauernbahn, während im Bahnhofsgebäude von Kaponig kaum mehr Spuren der Bergstation vorhanden sind. Nur die alte Bahnrestaurationskantine kann anhand einiger Details (wie der zugemauerten Ventilator-Öffnung) noch ausgemacht werden.

Bild 57 (oben): Der Bahnhof Obervellach, einst Halt für viele internationale Züge. Rechts die Bergstation der Seilbahn zum Ort mit dem Verbindungsseil für die Güterkabinen der Seilbahn zur Laderampe im Bahnhof.

Abb.: Sammlung Zopf

Bild 60 (oben links): Rund 400 m Höhenunterschied überwand die Seilbahn zwischen dem Ort und dem Bahnhof Obervellach.

Bild 61: Die einzige Personenkabine der Seilbahn zum Bahnhof.

Abb. 60 und 61: Marktgemeinde Obervellach

Bild 62: Der Bahnhof Obervellach (1052 m) mit der Bergstation der Seilbahn nach Obervellach (670 m). Postkarte aus dem Jahre 1940.

Abb.: Sammlung Griebel





Bild 63: Ein bergwärts fahrender Güterzug verlässt gerade den Unteren Klammtunnel und überquert die Klammt-Brücke (Postkarte von 1926). **Abb.: Slg. Griebel**

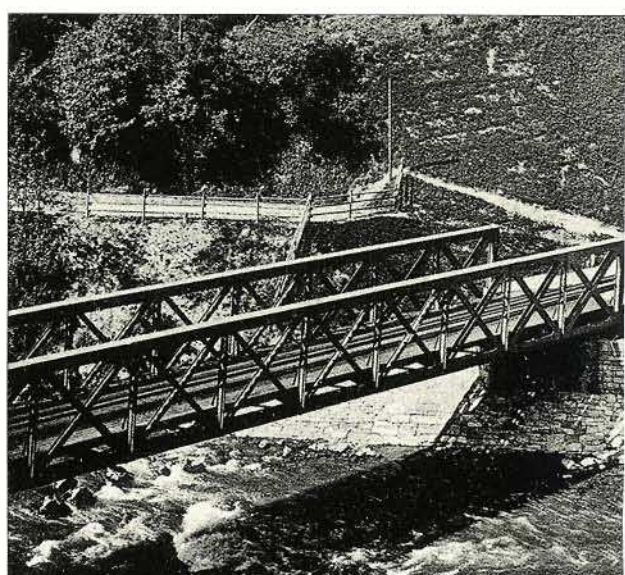
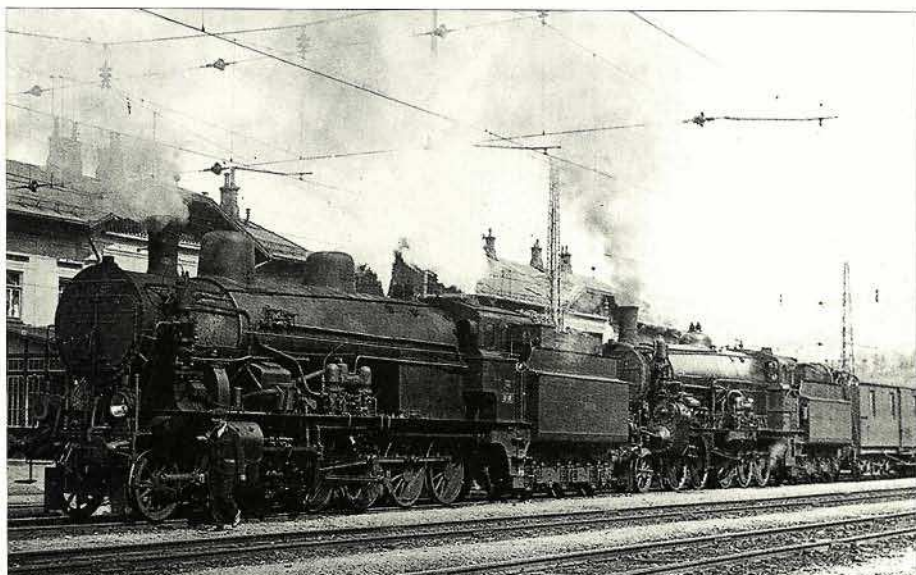
Bild 67 (rechts unten): Die Trasse zwischen Pyrkerhöhe-Viadukt und Angertal ist heute dicht bewachsen und lässt Ansichten wie auf dieser Postkarte der Anfangszeit der Tauernbahn nicht mehr zu. **Abb.: Sammlung Mag. Ditterich**

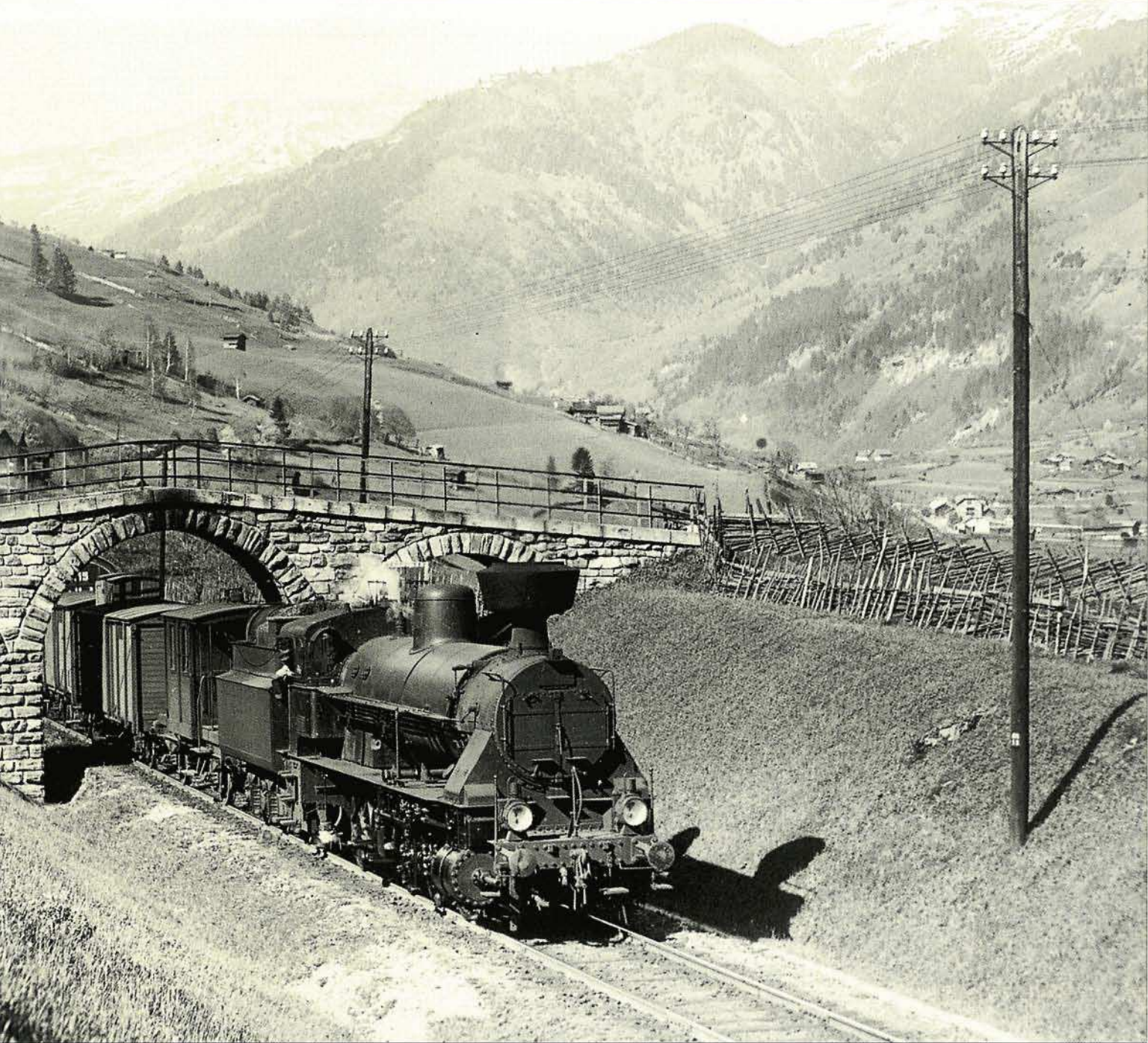
Bild 64: 81.46 und eine Lokomotive der Reihe 380 stehen Anfang der dreißiger Jahre mit einem Schnellzug Richtung Villach in Schwarzach-St. Veit zur Fahrt über die Tauernbahn bereit. **Abb.: Archiv Merker Verlag**



Bild 65: 80.968 erklimmt am 5. Mai 1927 mit einem Güterzug nach Villach bei Hofgasteln die Nordrampe. **Abb.: J. Stögermayr, Sammlung Griebel**

Bild 66: Eine der vierfach gekuppelten kleinen Tenderlokomotiven der Reihe 178, die auf der Tauernbahn in untergeordneten Diensten zum Einsatz kamen, hat die beiden Klammt-Tunnel durchfahren. Links im Bild die Gasteiner-Ache-Brücke I. **Abb.: Sammlung Adlgasser**





Der Verkehr auf der Tauernbahn

Bereits die Eröffnung der Nordrampe der Tauernbahn brachte einen erheblichen touristischen Aufschwung in das Gasteiner Tal.

Hatte man im letzten Jahr der Postkutschenzeit in Badgastein (1905) noch 9043 Gäste gezählt, kamen ein Jahr später – nach Er-

öffnung der Bahn – bereits etwa die Hälfte mehr, nämlich 13 470 Gäste, in den berühmten Kurort. In vier Jahren, bis 1909,



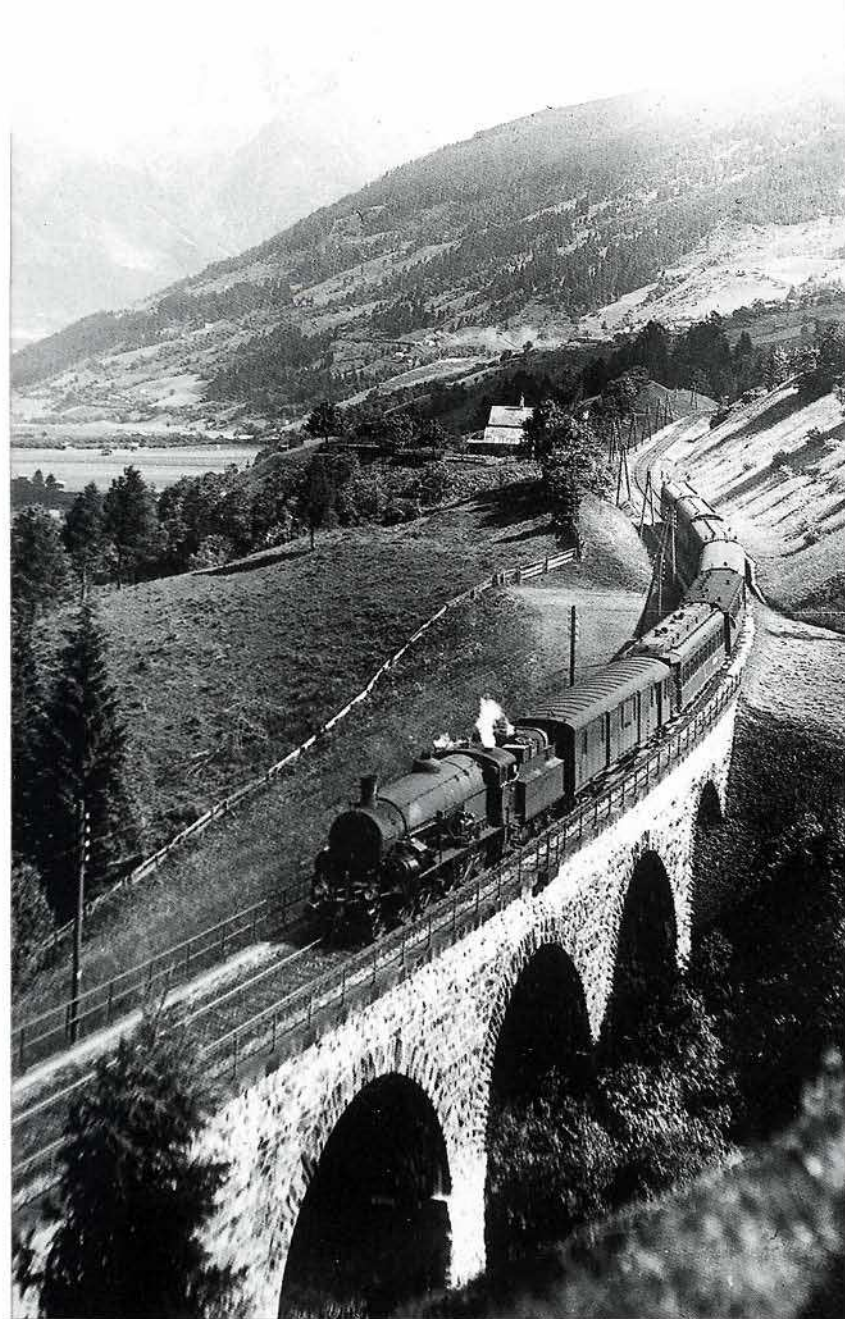


Bild 68: Die 380.122 bespannte am 26. Juni 1927 den D 14 und befindet sich beim Pyrkerhöhe-Viadukt auf Talfahrt.

kletterte die Gästezahl auf weit über das Doppelte der Postkutschenzeit – es kamen bereits 21 492 Erholungsuchende nach Badgastein.

Daher erwartete man eine entsprechend große Fahrgastzahl auch für die Zeit nach der Eröffnung der Gesamtstrecke der Tauernbahn und führte vorausschauend gleich zwei Schnellzug-, vier Personenzug- und bis zu sechs Lokzugpaare ein. Darüber

Tauernbahn — Gastein

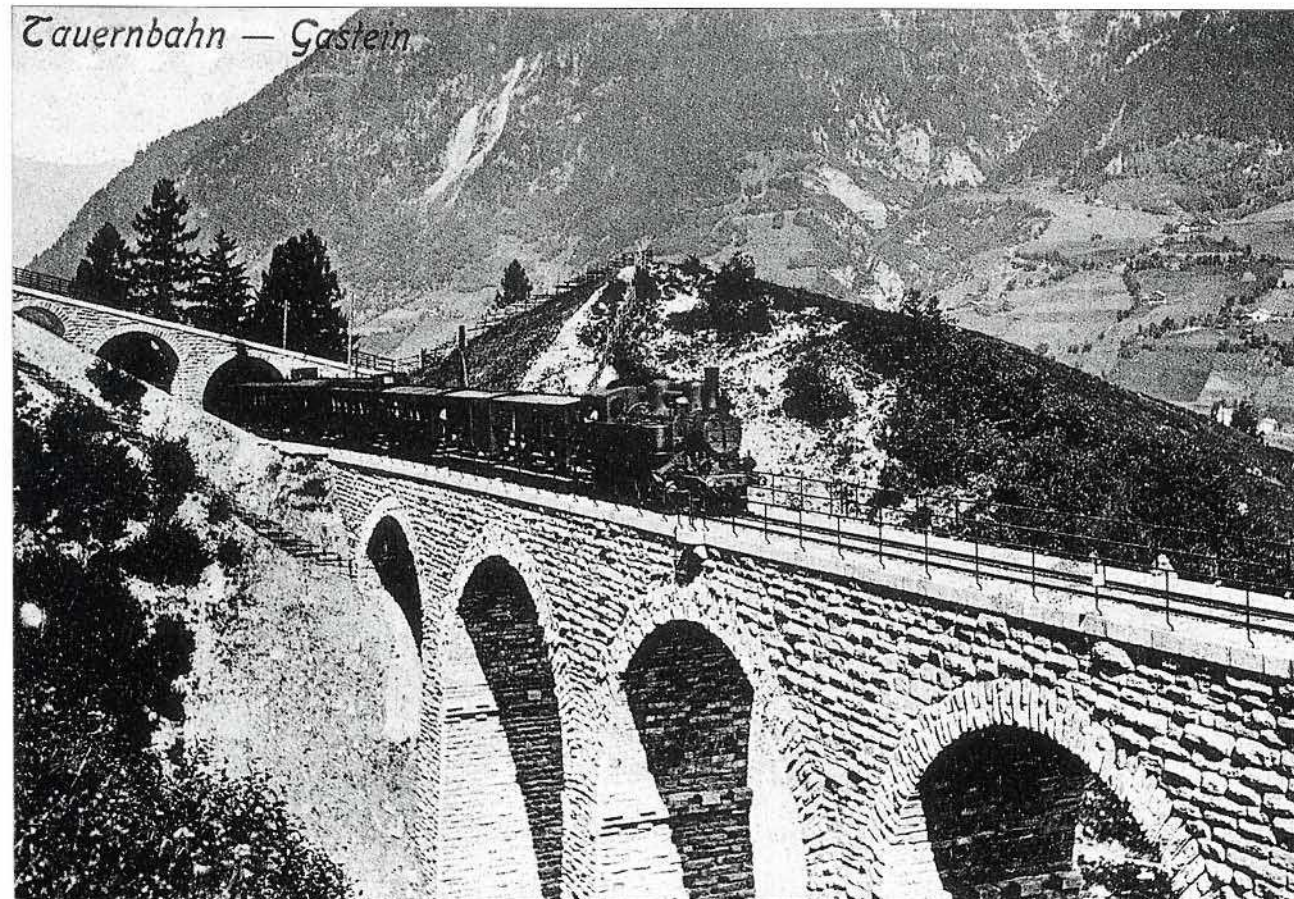


Bild 69 (oben): Die 181.18 bremst ihren Personenzug für einen kurzen Zwischenhalt in Bad Hofgastein Haltestelle ab (2. Juni 1927).

Abb.: J. Stögermayr, Sammlung Wunschel

Bild 70: Bergwärts fahrender Personenzug auf dem Weitmoser-Viadukt bei Bad Hofgastein.

Abb.: Sammlung Zopf

Bild 72 (rechts): Die 100.01 passiert am 30. Juli 1927 mit dem D 14 die Haltestelle Bad Hofgastein.

Abb. 68 und 72: J. Stögermayr, Sammlung Griebel



hinaus verkehrten in Nord-Süd-Richtung täglich zwei, in Süd-Nord-Richtung drei Güterzüge mit jeweils 200 bis 300 Bruttotonnen.

Da das Budget für die Errichtung der Alpenbahnen bereits erheblich überschritten war – schließlich wurden neben der Tauernbahn zur gleichen Zeit gemäß dem Eisenbahngesetz vom 6. Juni 1901 noch die Pyhrnbahn (Linz–Selzthal), die Karawan-

(Fortsetzung S. 40)

Bild 71: Ansichtskarte von Bad Hofgastein, erschienen 1929. Ein bergwärts fahrender Zug überquert gerade den Pyrkerhöhe-Viadukt. **Abb.:** Sammlung Griebel



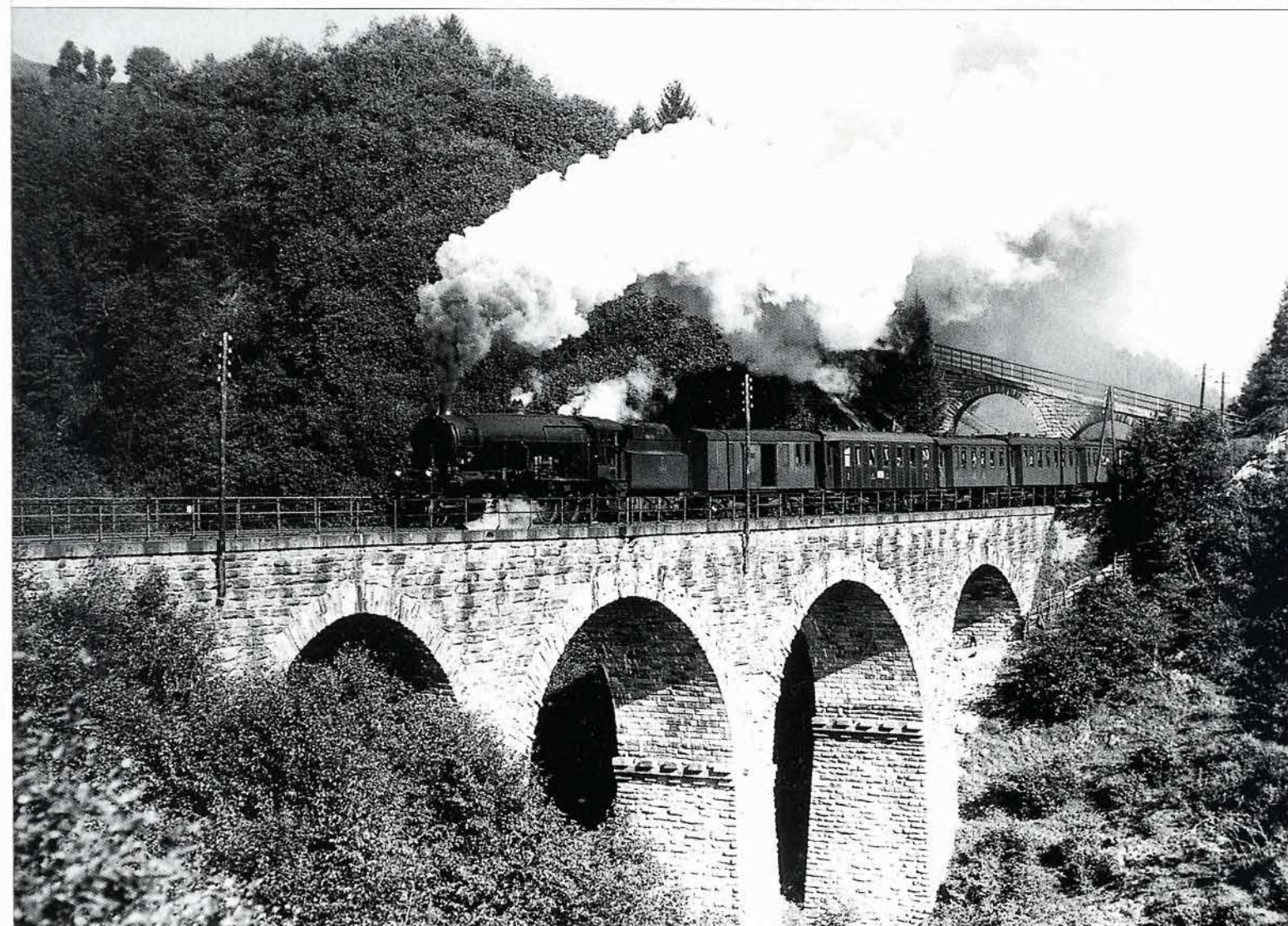
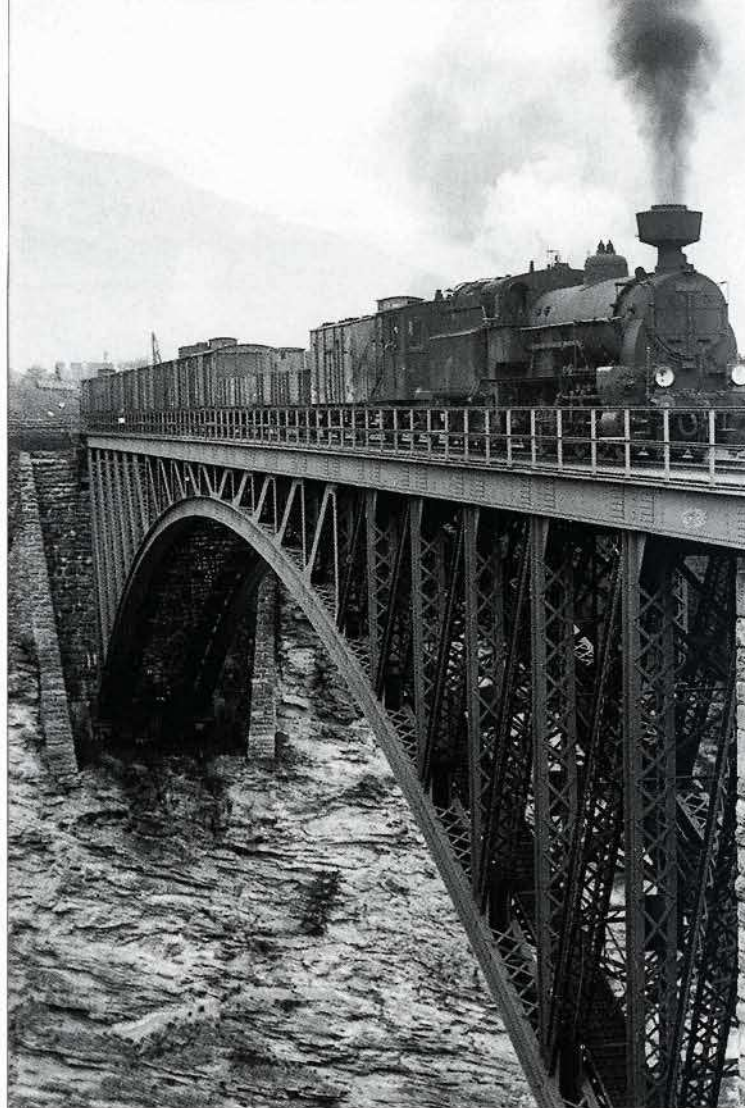


Bild 73: Beim Kilometerstein 26 rollt Ende der zwanziger Jahre ein Schnellzug nach Salzburg die Nordrampe hinab. **Abb.: J. Stögermayr, Sammlung Wunschel**

Bild 74: 80.167 mit schwerem Güterzug nach Villach auf der Angerschlucht-Brücke, im Bild festgehalten am 18. Mai 1927.

Bild 75: Am 15. September 1926 muß sich die 100.01 auf der 23%-Steigung beim Weitmoser-Viadukt tüchtig anstrengen, um den Personenzug die Nordrampe hinaufzuziehen. **Abb.: J. Stögermayr, Sammlung Zopf**

Bild 76: Am Einfahrtsignal des Bahnhofs Angertal hat der Fotograf am 20. Juli 1927 eine Lokomotive der Reihe 80.9 mit dem bergwärts fahrenden Güterzug 783 auf Platte gebannt.

Bilder 74 und 76:
J. Stögermayr,
Slg. Griebel

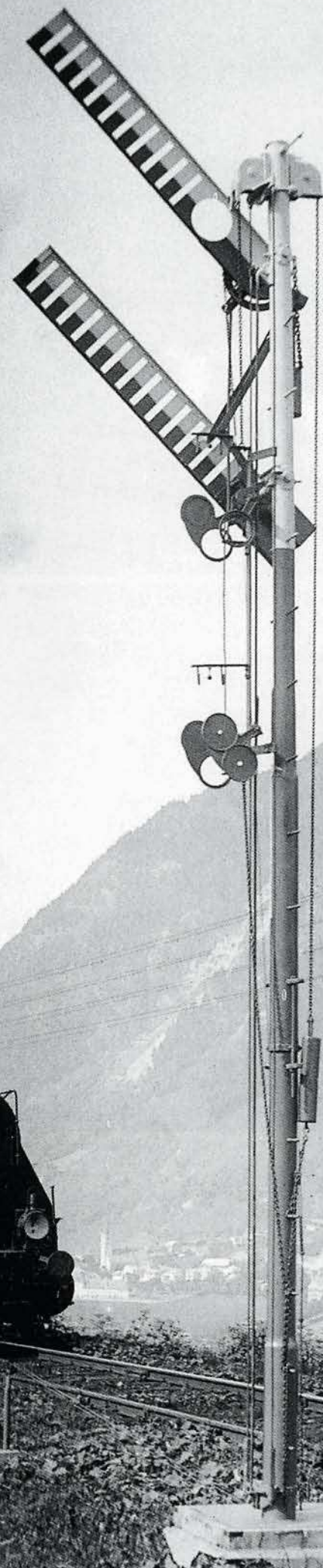




Bild 77: Nach einem kurzen Zwischenhalt in Badgastein hat die 100.01 mit dem D 14 am 9. September 1926 Ausfahrt in Richtung Schwarzach-St. Veit erhalten.

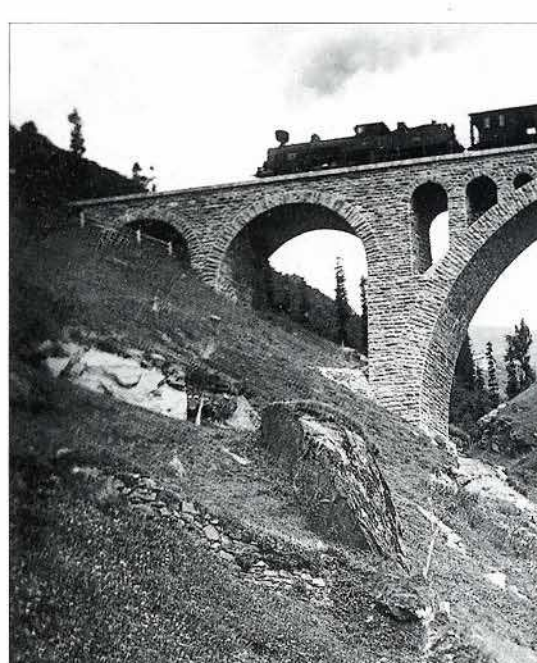
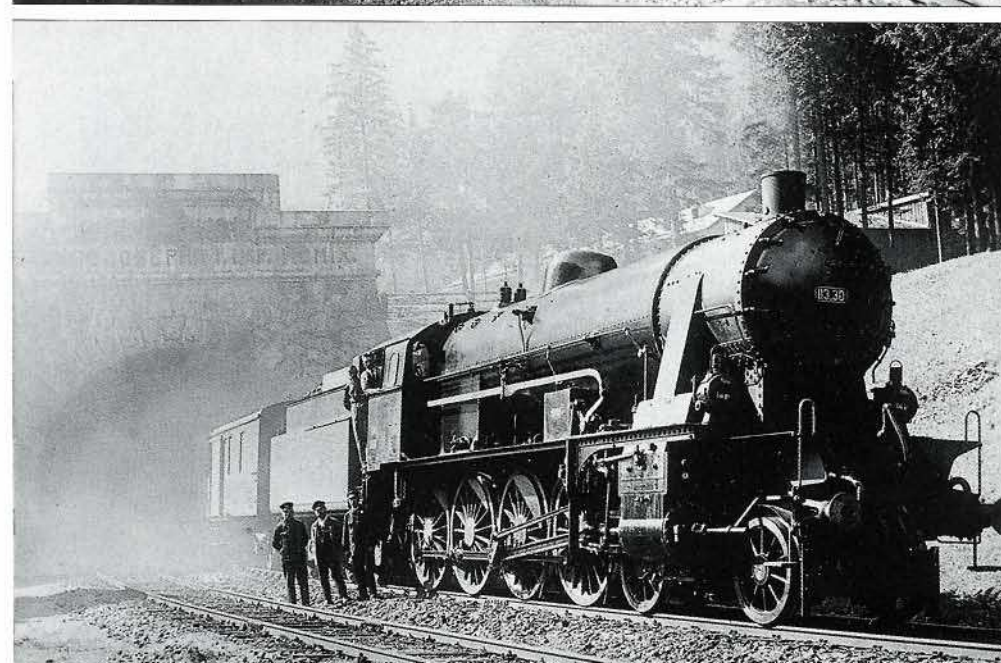
Bild 78: Schnellzug nach Villach auf anstrengender Bergfahrt beim Wärterhaus 15 unterhalb von Badgastein, aufgenommen um 1926. Bis zur höchsten Stelle der Tauernbahn, im Tauerntunnel, gilt es noch mehr als 150 Höhenmeter zu überwinden. **Abb. 77 und 78: J. Stögermayr, Sammlung Wunschel**

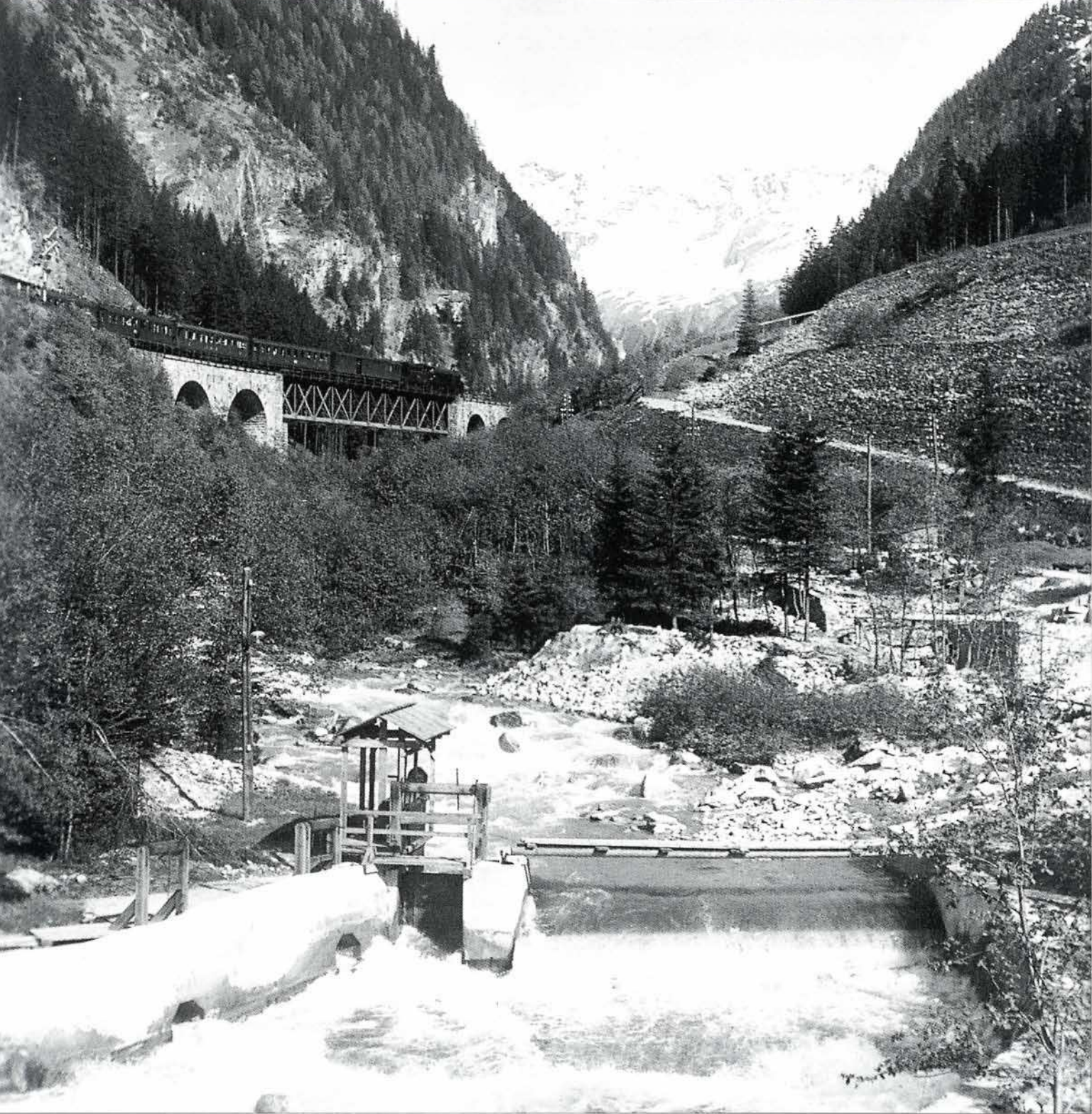
Bild 79: Kurzer Fotohalt mit der 113.30 samt Zugmannschaft am Nordportal des Tauerntunnels in Böckstein. **Abb.: Sammlung Wunschel**

Bild 80 (unten): Wir wechseln auf die Südrampe der Tauernbahn: Zwischen den Bahnhöfen Mallnitz und Obervellach befinden sich mehrere Viadukte, darunter der Dössenbach-Viadukt, der hier im Bild zu sehen ist. Postkarte aus dem Jahre 1926. **Abb.: Sammlung Zopf**

Bild 81 (rechts): Der Schnellzug nach Villach hat am 30. Mai 1925 Einfahrt in den Bahnhof Böckstein und überquert soeben die Anlaufbach-Brücke. **Abb.: Sammlung Griebel**

Bild 82 (rechts unten): 380.122 mit Schnellzug am Südportal des Tauerntunnels in Mallnitz (um 1914). **Abb.: Archiv Griebel**







kenbahn (Villach–Jesenice), die Pontebana (Villach–Tarvis), die Wocheiner Bahn (Jesenice–Piedicolle) und die Karstbahn (Jesenice–Ljubljana–Triest) errichtet – waren keine Mittel für die Konstruktion eigener „Tauernbahn-Lokomotiven“ vorhanden. So mussten wohl oder übel auf der Tauernbahn verschiedene Lokomotivtypen, die bei anderen Staatsbahnlinien entbehrlich waren, eingesetzt werden.

Daher sah man vorwiegend, wie es etwa auch am Brenner üblich war, Dampflokomotiven der Reihen 280 und 170. Daneben kamen aber auch Maschinen der Reihen 178, 180, 110 und 329 zum Einsatz. Für den nötigen Vorspann sorgte auch die Reihe 30. Zum Nachschieben von Güterzügen verwendete man Loks der Reihe 73. Aufgrund der Tatsache, dass die Maschinen der Reihen 110 und 329 zu schwach waren,

mussten solche der Reihe 180 als Vorspannfahrzeuge verwendet werden, wobei diese aber die Züge ohne weiteres allein hätten befördern können – die Zuglok war eigentlich unnötiger Ballast. Zeitweise kam auch auf der Nordrampe die Arlberg-Versuchslok 79.02, eine Stütztenderlok des Baujahrs 1885, zu Nachschiebezwecken zum Einsatz.

Der spürbare Lokmangel führte bei den

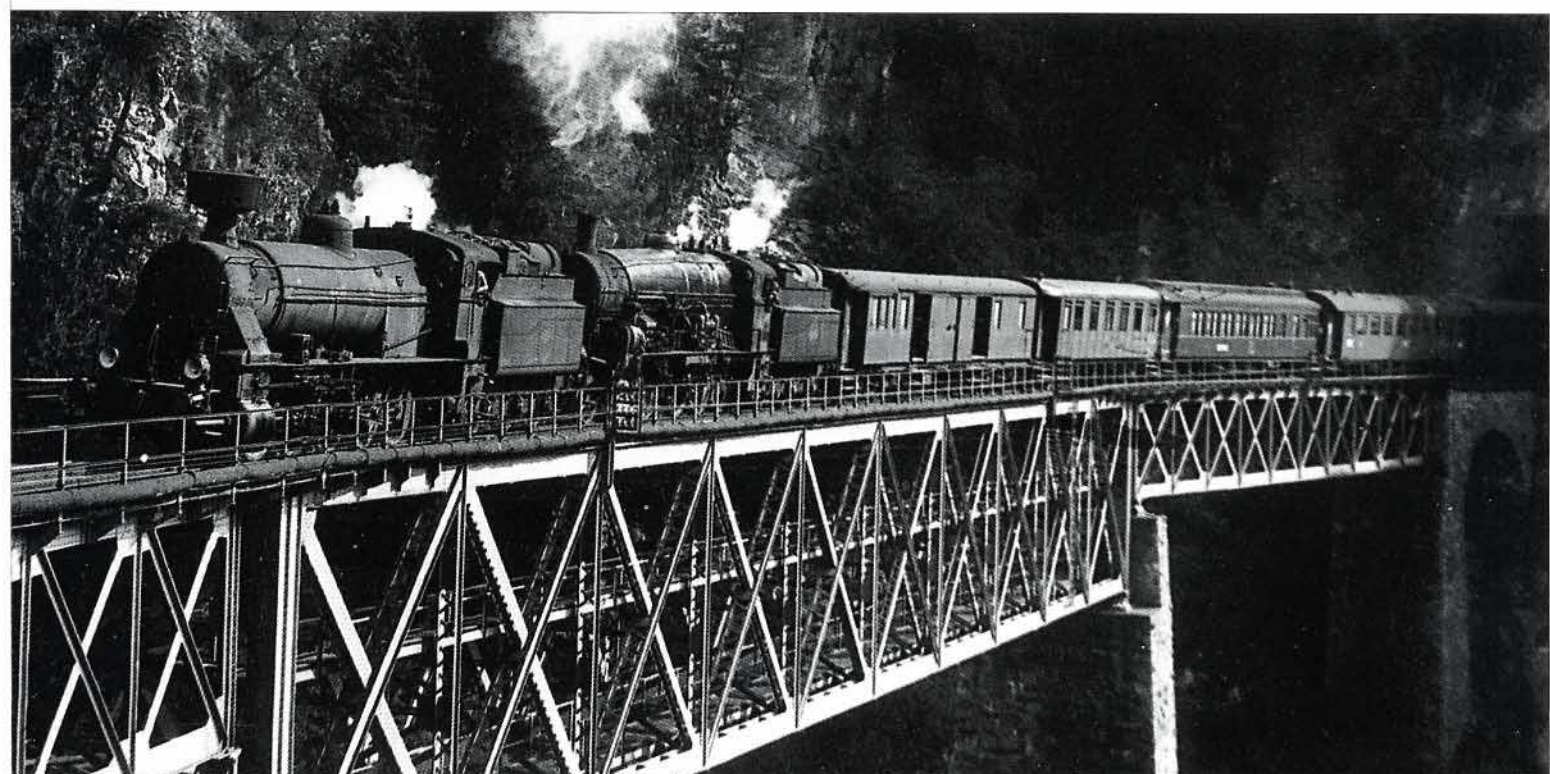


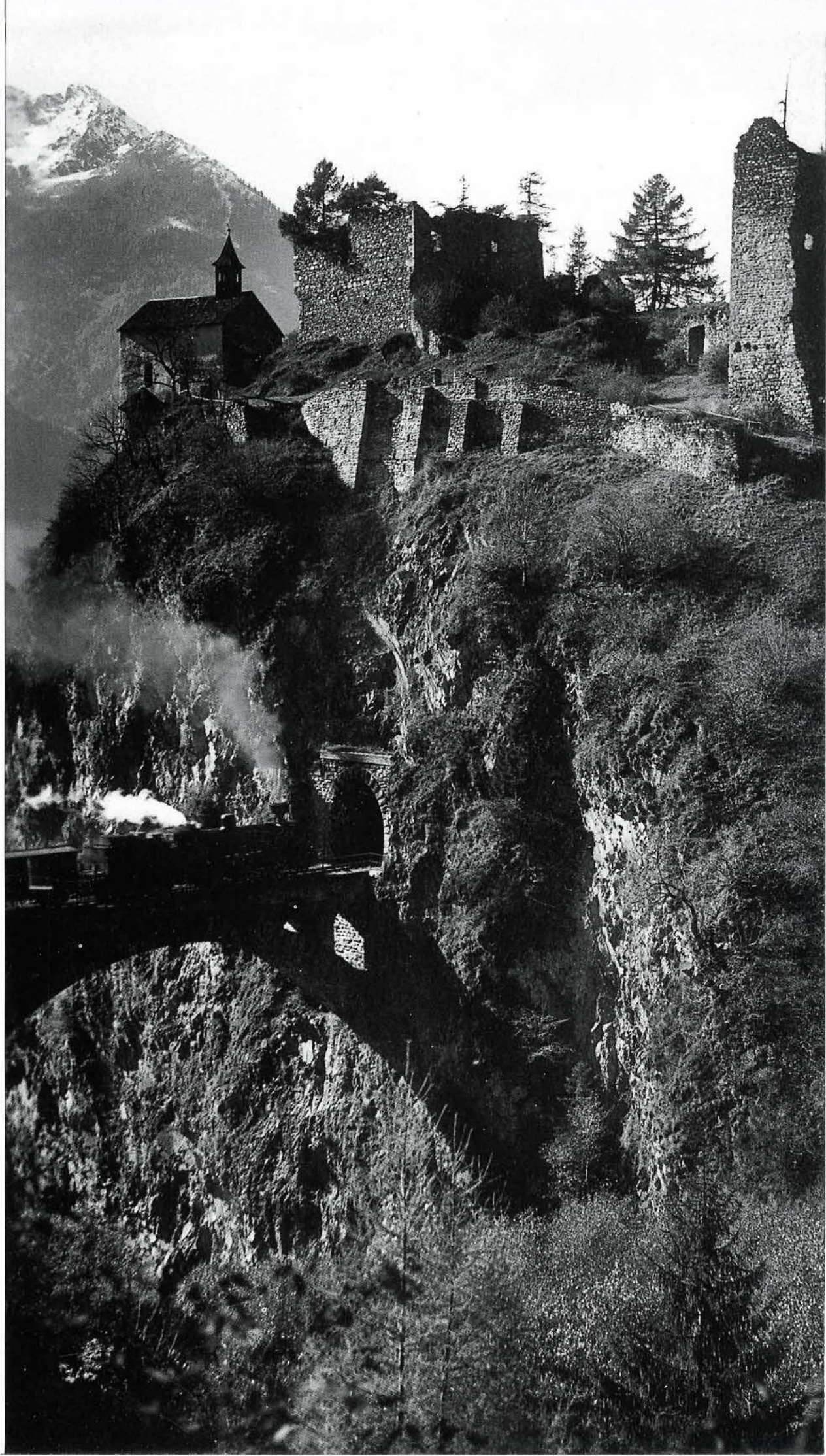


Bild 83: Ein talwärts fahrender Personenzug um 1930 auf dem Dössenbach-Viadukt bei Mallnitz. Im Hintergrund der 2780 m hohe Polinik.

Abb. 83 und 85: Slg. Griebel

Bild 84 (links): Vorspannlokomotive der Reihe 80 und als Zuglokomotive eine 380 mit Schnellzug nach Salzburg auf der alten Pfaffenberg-Zwenberg-Brücke (um 1930). **Abb.: J. Stögermayr, Sammlung Griebel**

Bild 85: Bergwärts fahrender Güterzug auf dem Gratschacher Viadukt mit der Ruine Oberfalkenstein (Postkarte aus dem Jahre 1933).



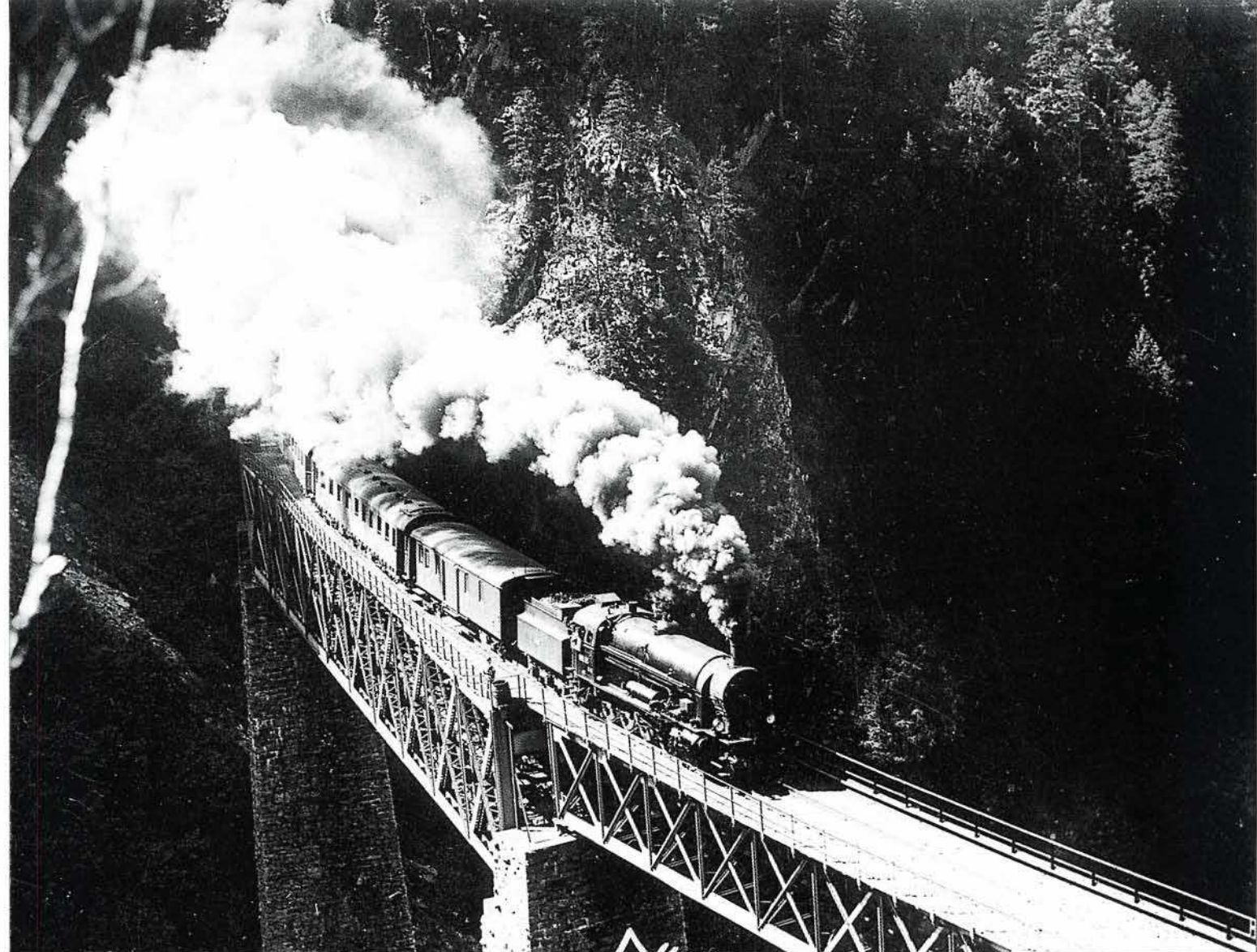


Bild 86: 580.32 mit Schnellzug nach Salzburg auf der alten Pfaffenberg-Zwenberg-Brücke (um 1932).

Bild 87: Lokomotive der Reihe 429 mit Schnellzug aus Villach bei der Einfahrt in den Pfaffenberg-Tunnel (1933).

Abb. 86 und 87: O. Zell, Archiv Griebel

Bild 88 (rechte Seite oben): 1100.105 fährt mit einem Personenzug aus Schwarzach-St. Veit in den Bahnhof Obervellach ein (Postkarte aus dem Jahre 1939). **Abb.:** Sammlung Wunschel

Bild 89 (rechte Seite Mitte): Lokomotive der Reihe 1170.100 mit bergwärts fahrendem Personenzug auf der Angerschluht-Brücke (um 1935). **Abb.:** Sammlung Zopf

Bild 90 (rechte Seite unten): 1100.108 mit Schnellzug nach Salzburg um 1935/36 im Bahnhof Mallnitz. **Abb.:** Sammlung Griebel

personenbefördernden Zügen dazu, dass nicht immer alle vorgesehenen Waggonen verkehren konnten. Die Folge waren Überfüllung und Unpünktlichkeit, was zu mancherlei Klagen und Kritik Anlass gab. Nicht zuletzt diese Missstände waren der Grund dafür, dass man sich zu einer Typenbereinigung entschloss und damit die Tauernbahn eine Domäne der Gölsdorf-Lokomotiven der Reihen 180 und 280 wurde.

Das Ende des Ersten Weltkrieges brachte den Zerfall der Österreichisch-Ungarischen Monarchie und damit neue Grenzen und total veränderte Verhältnisse. Eine Folge dieser Neuordnung Europas war auch, dass Österreich der schlesischen Kohle verlustig ging und sich dadurch ein spürbarer Mangel an Lokomotivkohle zeigte. Daher wurde am 23. Juli 1920 im Wiener Parlament das Elektrifizierungsprogramm für die österreichischen Eisenbahnen beschlossen. Allerdings gab dieses Gesetz anderen Strecken den Vorzug, die – bedingt durch die neuen Grenzen – wichtiger waren. So war dann die Brennerbahn eine der ersten elektrifizierten Strecken der Republik. Zwischen 1933 und 1935 kam dann auch die Tauernbahn an die Reihe. Am 1. Dezember 1933 wurde der elektrische Betrieb zwischen Schwarzach-St. Veit und Mallnitz auf-



Bild 91: 1245.512 (ehemalige E 45 212) rollt 1953 mit einem Personenzug nach Schwarzach-St. Veit über die Angerschlucht-Brücke.

Bild 92 (links Mitte): Die 1020.04 (ehemalige E 94 029) wartet mit einem Güterzug nach Salzburg im Jahre 1953 im Bahnhof Angertal eine Zugkreuzung ab. **Abb. 91 und 92:** H. Fröhlich, Archiv Griebel

Bild 93 (links unten): Eine 1020 und eine 1245 schleppen um 1950 einen schweren Schnellzug nach Salzburg die Tauernbahn-Südrampe hinauf. In Bildmitte die Burg Niederfalkenstein.

genommen. Die Gesamtstrecke war dann bis 15. Mai 1935 fertiggestellt. Den nötigen Traktionsstrom lieferte das 1929 erbaute Kraftwerk Mallnitz.

Wie zur Dampflokzeit kamen auch bei den Elektrolokomotiven anfänglich ältere Bauweisen zum Einsatz, wobei wegen des damals zulässigen maximalen Achsdruckes von 16 t vor allem leichte Maschinen ein neues Einsatzgebiet fanden. Vorwiegend im schweren Gebirgsdienst am Arlberg bereits bewährte Baureihen wurden auf der Tauernbahn eingesetzt. Für Personen- und Schnellzüge dienten insbesondere die Reihen 1100 (ÖBB 1089) und 1029 (ÖBB 1073) als Zuglokomotiven, während die Güterzüge eine Domäne der Reihen 1280 und 1170.1 (ÖBB 1145) waren. Später kamen dann noch sechs Maschinen der ab 1934 gebauten stärkeren Version der Reihe 1170.2 (ÖBB 1245) zur Tauernbahn. Diese konnten mit ihrem Sécheron-Einzelachs-antrieb immerhin 2400 PS leisten und problemlos auf der inzwischen auf 20 t Achsdruck erhöhten Strecke ihren Dienst versehen.

Durch die Umstellung auf Elektrotraktion konnten die Fahrzeiten im Personenverkehr um 20 bis 25%, im Güterverkehr gar auf die Hälfte gesenkt werden. Ab dem Sommer 1936 kamen auch zwei fabrikneue Elektrotriebwagen der Reihe ET 11 (ÖBB 4042) zwischen Salzburg und Spittal-Millstättersee und zwischen Zell am See und Badgastein zum Einsatz. Ebenso sah die Tauernbahn für kurze Zeit auch zwei ebenfalls fabrikneue Gepäcktriebwagen der Reihe ET 30 (ÖBB 4060), die mit drei angehängten Waggons immerhin die Rampen der Tauernbahn noch mit 53 km/h bewältigten. Diese Reihe musste aber noch 1936 an die Strecken in Vorarlberg abgegeben werden.

Bild 94: E 94 003 mit
einem Schnellzug auf der
alten Pfaffenberg-
Zwenberg-Brücke (um
1950). **Abb. 93 und 94:**
O. Zell, Archiv Griebel

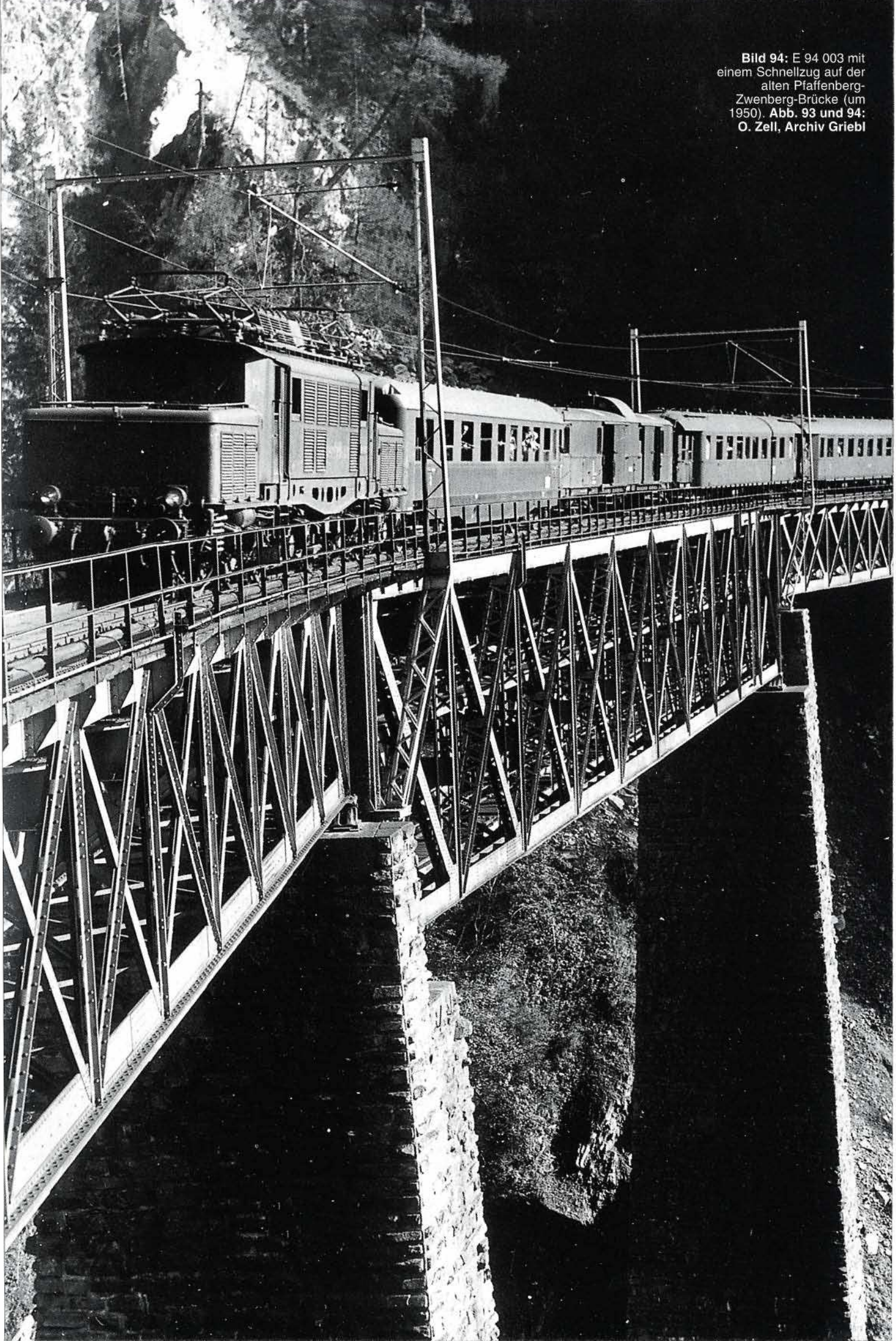




Bild 95: Bereits Vergangenheit ist der Einsatz der Reihe 4030 am Tauern. Am 12. Oktober 1994 ist 4030.302 als Regionalzug von Salzburg nach Mallnitz-Obervellach südlich von Bad Hofgastein auf dem Weg. **Abb.: Mag. A. Ditterich**

Bild 96: In der Abendsonne des 17. Oktober 1995 wartet 1010.003 vor einem Güterzug auf die Abfahrt von Schwarzach-St. Veit in Richtung Tauern. **Abb.: Mag. A. Ditterich**

Die Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg waren geprägt durch die absolute Vorherrschaft der Reihe 1245 und des sechsachsigen „Krokodils“ der Reihe 1020, das während des Krieges als E 94 nach Österreich gekommen war. Sukzessive kamen dann auch die Reihen 1010 (Baujahr 1955) und deren Güterzugversion Reihe 1110 (Baujahr 1956) zum Einsatz. Bis heute gehalten

haben sich die Einsätze der ab 1963 gebauten Reihe 1042. Zu Studien- und Versuchszwecken wurden zwischen 1971 und 1973 von ASEA in Schweden produzierte Bo'Bo'-Lokomotiven importiert und als Reihe 1043 bezeichnet. Diese zehn Exemplare umfassende Reihe mit 15 580 mm Länge und 82 t Dienstgewicht leistet 4000 kW und erreicht 135 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Bild 97: 1044.042 bringt den IC 791 – vorbei am ehemaligen Wächterhaus – in herrlicher Morgensonne vom Tauern nach Bad Hofgastein. **Abb.: Mag. A. Ditterich**

Bild 98: Am 9.10.1999 schiebt 1043.002 eine „Rollende Landstraße“ durch den rund einen Monat später aufgelassenen Bahnhof Kaponig. **Abb.: Ch. Ditterich**







Bild 99: Am 1.8.1994 bringt 1063.046 einen Sammelgüterzug zwischen Kolbnitz und Penk unweit der geplanten, nie errichteten Haltestelle Danielsberg bergwärts.

Bild 100: Am 1.8.1994 durchfährt der 4010.024 als IC 590 die im Zuge des Ausbaus der Südrampe verlegte und umgestaltete Haltestelle Oberfalkenstein.

Bild 101: 1142.590 hält am 31.1.1998 mit einer Wendezuggarnitur im Bahnhof Penk. Der Personenverkehr wird heute ausschließlich mit Wendezügen geführt.

Bild 102: Einsatz der DB-Reihe E 40 Mitte der 90er Jahre: 139/140 und 1042.628 als Vorspann am 5.8.1994 vor Güterzug bei der Durchfahrt durch Kaponig.

Bild 103: Nicht lange hielt sich Autoreisezug D 1413, der nur im Hochsommer an Montagen zwischen Brüssel und Ljubljana verkehrte (110 131 der DB über der Lindischgrabenbrücke talwärts).

Alle Abb.: Mag. A. Ditterich

keit. Diese Reihe wurde dann gewissermaßen zur „Tauernlokomotive“. Ihre Einsätze endeten allerdings vor kurzem (außer auf der Tauernschleuse) und sie kommt nun hauptsächlich im Güterzugdienst im Großraum Villach zum Einsatz.

Heute trägt naturgemäß die allgegenwärtige Reihe 1044, die ab 1977 in weit über 200 Exemplaren gebaut wurde, die Hauptlast des Verkehrs am Tauern. Während der planmäßige Einsatz der Elektrotriebwagen der Reihe 4030 bereits Vergangenheit ist, kommen nun im Personenverkehr immer mehr Wendezüge der neuesten Generation auf die Tauernbahn, vor allem mit der Reihe 1142, einem Umbau aus der Reihe 1042 unter Beibehaltung der alten Ordnungsnummer der Lokomotive. Verschub- und Sammelgüterzüge werden mit modernen Verschublokomotiven der Reihen 1063 und 1163 bespannt. Auch der Einsatz der beliebten Triebwagenreihe 4010 ist drastisch zurückgegangen. Eine allerdings relativ geringe Zahl von Reise- und Güterzügen wird von Fahrzeugen der DB geführt, wobei die Bau-reihen 111, 139 und – vor allem für Saison-Reisezüge – 110 vorherrschen.



Die Tauernbahn im internationalen Personenverkehr

Kurswagenverbindungen sind wie kaum ein anderes Indiz Zeugen wirtschaftlicher und politischer Entwicklungen. Diese kann man anhand der Tauernbahn ganz besonders gut ablesen. Bereits kurz nach der Eröffnung der Nordrampe im Jahr 1905 wurde auf Initiative der Königlich Bayerischen Staatsbahnen eine Kurswagenverbindung von München über Rosenheim und Salzburg nach Badgastein eingeführt, deren dreiachsige bayerische Waggonen ab Salzburg in Personenzügen zu ihrem Ziel gebracht wurden.

Die abzusehende internationale Bedeutung der Tauernbahn wurde auch von Bayern

rasch erkannt. So beeilte man sich, noch im Herbst 1908 die Strecke Tüßling–Wiesmühl zu vollenden, um rechtzeitig zur Eröffnung der Tauernbahn eine direkte Verbindung zwischen Landshut und Salzburg über Mühldorf und Freilassing – die sogenannte „bayerische Tauernbahn“ – anbieten zu können, die noch dazu rund 100 km kürzer ist als die Verbindung über München. Mit der Eröffnung der durchgehenden Verbindung über den Tauern wurden, wie beschrieben, zwei Schnellzug- und vier Personenzugpaare pro Tag eingeführt. Diese führten eine Reihe von Kurswagen mit interessanten Läufen:

P 717/718	Wien–Salzburg–Badgastein Badgastein–Triest
S 701/702	Berlin–Landshut–Mühldorf–Triest München–Salzburg–Triest Prag–Salzburg–Triest
S 707/708	Berlin–München–Triest Innsbruck–Triest
P 713/714	Innsbruck–Triest
P 719/728	Wien–Selzthal–Badgastein

Bemerkenswert ist die doppelte Anbindung von Wien an Badgastein einerseits über Salzburg und andererseits über Selzthal. Ebenso die Doppelführung eines Kurswagens von Berlin nach Triest, einerseits über Mühldorf, andererseits über München.

Erstmals im Winterfahrplan 1911/12 erschien ein „Tauern-Expreß“ als Expresszug zum D-Zug-Fahrpreis, der dreimal in der Woche verkehrte und Sitzwagen 1. und 2. Klasse von Paris–Est über Salzburg nach Triest, Schlafwagen Stuttgart–Triest und einen Speisewagen Villach–Triest führte. Die Fahrzeit von Paris nach Triest betrug 27 Stunden. In Triest bestand Anschluss an den Eildampfer des Österreichischen Lloyd nach und von Ägypten. Zum Sommerfahrplan 1912 wurde der Tauern-Expreß aufgegeben. Die Kurswagen Paris/Stuttgart–Triest wurden jedoch beibehalten und mit S 701/702 (Berlin–Triest) befördert. Der Name „Tauern-Expreß“ ist erst etwa 40 Jahre später in anderer Relation wiedererstanden.

Der letzte Fahrplan vor dem Ersten Weltkrieg – Sommer 1914 – verzeichnet neben vier Personenzugpaaren noch fünf Schnellzüge in Nord–Süd–Richtung und drei Schnellzüge in Süd–Nord–Richtung über den Tauern. Endpunkte im Norden waren Berlin, Hamburg, Prag und Paris, im Süden Triest, Laibach (Ljubljana) und Fiume (Rijeka). Beim Zug S 708/709 Salzburg–Triest wurde ein Aussichtswagen der Canadian Pacific Railway – für Reisende der 1. und 2. Klasse gegen 5 Kronen Aufschlag zu benutzen – mitgeführt, der vom Eigentümer stark beworben wurde. Wie oft er vor dem Krieg tatsächlich fuhr, ist nicht überliefert.

Bemerkenswert ist, dass es in dieser Zeit keine Kurswagenläufe auf die Balkan-Halbinsel gab, da diese über Wien geführt wurden. Weiters scheinen noch keine direkten Verbindungen über Tarvis und Pontebba nach Italien auf. Diese kamen erst Mitte der zwanziger Jahre hinzu. Neben Triest, dem größten Hafen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, scheint auch Fiume auf, das damals der wichtigste Hafen der ungarischen Reichshälfte war.

1918 zerfiel die Monarchie und damit auch das bis dahin bestehende einheitliche Bahnnetz. Triest kam zu Italien, Fiume (als Rijeka) zu Jugoslawien. Der kleine Ort Rosenbach wurde zur Grenze zwischen Österreich und Jugoslawien, Arnoldstein die nach Italien. Ebenso lag nun die Wocheiner Bahn

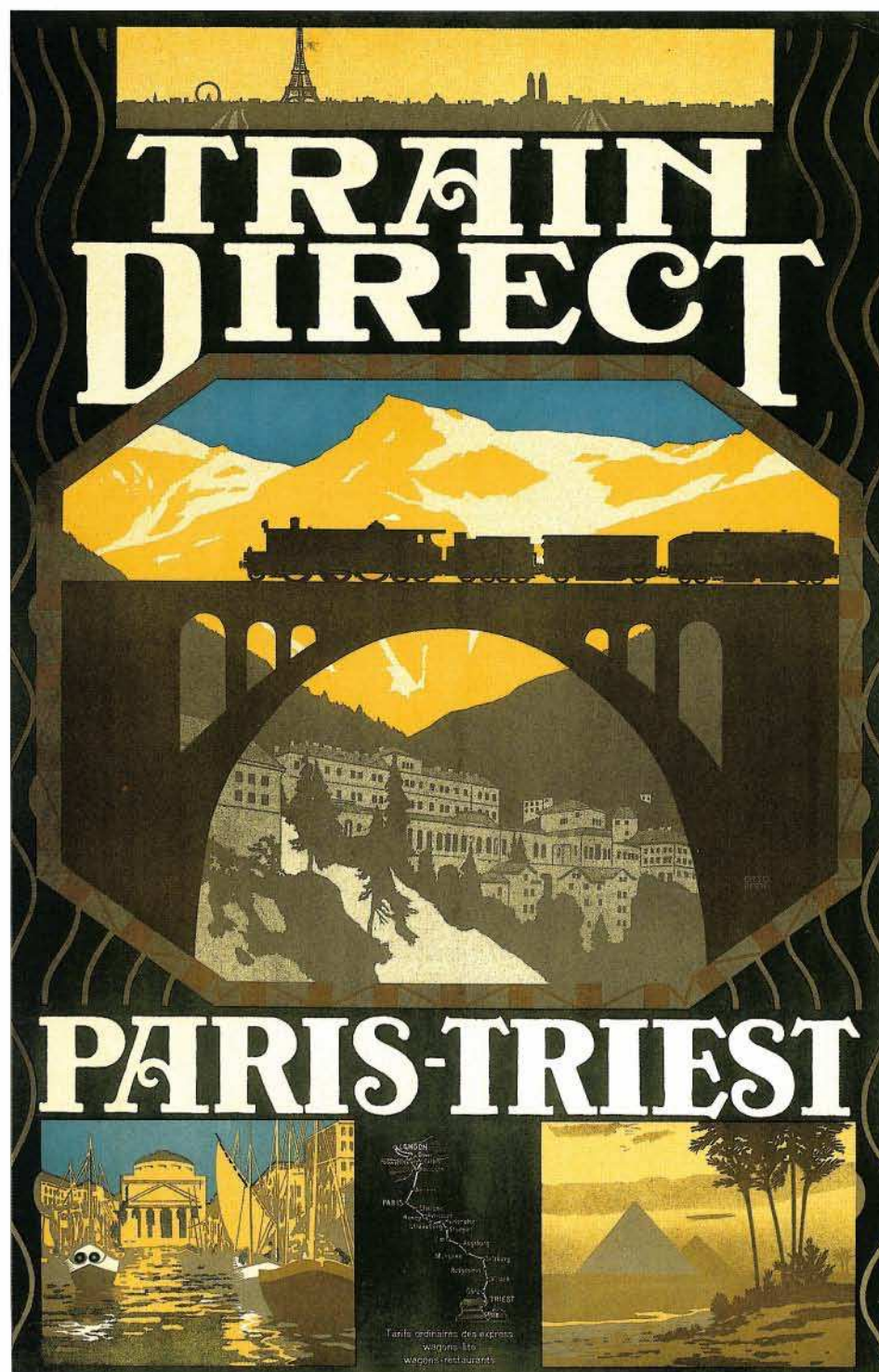




Bild 105: Eine Gölsdorf-Lokomotive der Reihe 380.100 der kkStB verlässt am 28.6.1912 den Bahnhof Bad Hofgastein. **Abb.: J. Stögermayr, Slg. Griebel**

Bild 104: Für den Tauern-Expreß als „Train direct“ Paris–Triest (mit Anschluss von/nach London) warb die k.k. Österreichische Staatsbahn in Französisch; beachtenswert der ausdrückliche Hinweis auf die „tarifs ordinaires“ (1911, Entwurf: O. Barth). **Abb.: Slg. Klein; Repro: W. Tausche**

auf jugoslawischem, die Pontebbana auf italienischem Staatsgebiet. Bei Feistritz entstand eine neue Grenze zwischen Italien (Piedicolle) und Jugoslawien (Bistrica). Plötzlich wurden ehemals innerösterreichische Kurswagenläufe zu internationalen Verbindungen mit mehreren Pass- und Zollkontrollen. Dazu kam noch der aufwändige Traktionswechsel. So benötigte etwa der Kurswagen Prag–Triest nun nicht mehr wie 1914 für die Strecke 16½ Stunden, sondern 1931 schon 22 Stunden Reisezeit.

Gefahren wurde in den neu entstandenen Staaten hauptsächlich mit österreichischen Beutelokomotiven, meist der Reihen 380 oder 580, die an den neuen Grenzen über rasch errichtete Gleisdrei- oder -fünfecke (Brenner, Innichen, Summerau) wendeten oder wie im Falle von Piedicolle mangels Wendemöglichkeit bis in den nächsten großen Bahnhof der Nachbarverwaltung (z.B. bis Jesenice) am Zug bleiben mussten und dort den Gegenzug übernehmen.

Zwei Jahre lang, 1919 bis 1921, war der Karawankentunnel unpassierbar. Danach konnten wieder Tauern-Kurswagen von München nach Triest verkehren. Neu hinzu kam im Jahr 1922 die erste Kurswagenverbindung auf die Balkan-Halbinsel in der Relation München–Villach–Jesenice–Ljubljana–Belgrad. Durch die Währungsstabilisierung in den folgenden Jahren kam es zu einem gewissen Aufschwung, der bisher unbekannte neue Verbindungen, etwa Graz–Selzthal–Badgastein, Prag–Rom oder Prag–Ventimiglia entstehen ließ. Das Sommerkursbuch des Jahres 1931 weist wieder vier D-Zug-, ein S-Zug- und zwei P-

Zug-Paare auf:

D 13/14	Linz–Villach München–Belgrad München–Sušak (Vorort von Rijeka) München–Triest Salzburg–Zagreb (CIWL-Speisewagen)
D 31/34	Berlin–Sušak Berlin–Triest München–Belgrad München–Klagenfurt München–Triest Paris–Basel–Belgrad München–Jesenice (CIWL-Schlafwagen 3x/Woche) München–Triest (CIWL-Schlafwagen 4x/Woche)
D 113/114	München–Villach Prag–Tarvis–Venedig–Ancona Prag–Tarvis–Grado Wien–Salzburg–Villach
D 115/116	Berlin–Mühldorf–Salzburg–Klagenfurt Berlin–Mühldorf–Salzburg–Split Berlin–Mühldorf–Salzburg–Triest Linz–Villach München–Split Prag–Tarvis–Grado Prag–Klagenfurt Prag–Villach–Triest Berlin–Mühldorf–Salzburg–Badgastein (Mitropa-Schlafwagen) Prag–Tarvis–Venedig–Rom (CIWL-Schlafwagen) Prag–Tarvis–Venedig–Mailand–Ventimiglia (CIWL-Schlafwagen 2x/Woche) Linz–Zagreb (CIWL-Speisewagen)
S 235/236	Wien–Salzburg–Badgastein–Klagenfurt Wien–Selzthal–Badgastein–Klagenfurt

P 713/714	Innsbruck–Badgastein–Villach
P 737/738	Wien–Salzburg–Klagenfurt Wien–Salzburg–Badgastein (CIWL-Schlafwagen)

Aus dieser Aufstellung lässt sich der langsam ansteigende Fremdenverkehr ablesen, wobei insbesondere die Anbindung der Badeorte an der Adria als Novum auffällt. Jäh zunichte gemacht wurde dieser langsame Aufschwung durch die Tausend-Mark-Sperre des Jahres 1933 (*Jeder Deutsche, der nach Österreich reisen wollte, musste sich die Erlaubnis mit einer hohen Summe erkaufen*, Anm.d.Red.), die zu starken Verkehrseinbußen und zur Rücknahme von Kurswagenverbindungen führte. So bestand etwa 1935 der D 31/32 nur mehr aus den Kurswagenläufen Strasbourg–München–Triest–Rijeka, Salzburg–Belgrad, München–Belgrad–Sofia und Zürich–Arlberg–Zagreb. Der legendäre D 115/116, ehemals zwölf verschiedene Kurswagenrelationen führend, bestand noch aus direkten Wagen Salzburg–Tarvis–Venedig und Prag–Jesenice–Bistrica (Wocheinersee).

Als es im März 1938 zum Anschluss Österreichs an Hitler-Deutschland kam, wurde auf der Tauernbahn zunächst die Zahl der D-Zug-Paare von vier auf sechs erhöht, wobei diese aus einer Vielzahl von Kurswagen (u.a. neu Dresden–Hof–Landshut–Salzburg–Klagenfurt) bestanden. Allen war jedoch gemeinsam, dass sie zumindest an der Reichsgrenze endeten, da diese von der Mitropa geführt wurden, die das Reichsgebiet nicht verlassen durfte. Die neuen



Bild 106: Schnellzug D 115 Linz–Villach ist Mitte der 20er Jahre mit einer Lok der Reihe 380.100 und Kurswagen von Prag nach Rom gerade in Mallnitz eingetroffen. **Abb.: Slg. Wunschel**

Bild 107: Der Gegenzug D 116, bespannt mit 380.119, verlässt am 19.7.1926 den Bahnhof Badgastein in Richtung Schwarzach-St. Veit. **Abb. 107 und 108: J. Stögermayr, Slg. Griebel**

Bild 108: 380.115 hat am 2.6.1927 vor ihrem D 13 den Bahnhof Angertal verlassen und arbeitet sich in Richtung Badgastein hinauf.



Endpunkte waren neben Klagenfurt nun Jesenice, Tarvis und Villach. Nur einige internationale Wagenläufe – etwa Prag–Rom, München–Triest oder München–Zagreb – wurden der CIWL überlassen. Die Direktverbindung Wien–Badgastein wurde ersatzlos aufgelassen, was eine klare Benachteiligung der Wiener Kurgäste darstellte.

Im weiteren Verlauf des Krieges wurden immer mehr militärische Zwänge für die Tauernbahn bindend und der Transport von militärischem Material auf den Balkan wurde zur zentralen Aufgabe der Bahn, sodass im Jahr 1940 die Gleisanlagen in den Bahnhöfen auf eine Kapazität von 120 Achsen erweitert wurden. Für den Überfall Hitlers auf Jugoslawien und Griechenland im April 1941 mussten unzählige Truppentransporte, eine Reihe von Fronturlauberzügen und viele Lazarettzüge über den Tauern geführt werden. So verzeichnet denn das Reichskursbuch vom Juli 1944 nur die Züge:

- D 13/14 München–Villach–Bistrica
(zurück ab Piedicolle)
- D 525/526 Landshut–Salzburg–Villach–Klagenfurt
(mit Liegewagen Berlin–Klagenfurt)
- SFR 148/48 (Fronturlauberzug mit öffentlichem Reiseverkehr) München–Villach–Klagenfurt–Marburg–Pragerhof–Polstrau (Središće an der Strecke Marburg–Budapest; Grenzstation Jugoslawien/Ungarn)

In den letzten Kriegsmonaten kam es zur Bombardierung der Tauernbahn, wobei insbesondere der Bahnhof Spittal-Millstättersee stark in Mitleidenschaft gezogen wurde. Weiters zerstörten am 21. März 1945 die Alliierten den Seebach-Viadukt bei Mühlendorf, was zu einer monatelangen Unterbrechung der Tauern-Südrampe führte. Ansonsten trug die Tauernbahn wenig Kriegsschäden davon. Der ehemals 165 m lange Seebach-Viadukt wurde verkürzt auf 53 m und mit nur mehr drei Öffnungen wieder aufgebaut. Für die Reisenden war die Tatsache ein Hindernis, dass nach dem Einmarsch der Alliierten die Nordrampe der Tauernbahn in der amerikanischen Zone lag, während die Südrampe zur britischen Zone zählte. Das betrieblich größte Problem nach dem Kriegsende war jedoch der arge Fahrzeugmangel. Trotzdem weist der Fahrplan vom 1. Juli 1946 bereits wieder internationalen Verkehr auf:

- D 320/321 Villach–Salzburg–München–Strasbourg–Calais (für die britische Armee)
 - D 324/325 Belgrad–Jesenice–Villach–Schwarzach-St. Veit; mit Anschluss über den Arlberg nach Paris 3x/Woche
 - D 330/331 Klagenfurt–Salzburg–Linz (3x/Woche)
- Zum Sommerfahrplan 1949 wurden Kurswagen von Klagenfurt nach Innsbruck sowie erstmals wieder München–Tarvis–Udine–Triest aufgenommen und die Direktverbindung Wien–Badgastein wiederhergestellt. In den Zügen D 325 und D 333 verkehrte laut Fahrplan ein Aussichtswagen zwischen Schwarzach-St. Veit und Villach – eine Idee, die erst in den frühen neunziger

Jahren mit der Führung eines Panorama-wagens der SBB zwischen Zürich und Klagenfurt wieder aufgegriffen wurde.

Danach lässt sich ein rasanter Aufschwung feststellen, und in jeder Fahrplanperiode kamen neue Züge und Kurswagenverbindungen hinzu. Nicht nur der Güterverkehr über die Tauernbahn nach Südeuropa über das nunmehr blockfreie Jugoslawien stieg enorm an, auch der wirtschaftliche Aufschwung West- und Mitteleuropas mit dem damit verbundenen extremen Gastarbeiterstrom ließ den Personenverkehr kräftig ansteigen. Dazu kam noch die zunehmende Attraktivität des dalmatinischen Adria- raumes, die die Führung zahlreicher Urlaub- erzüge für die Erholungsuchenden erfor- derte.

Bereits 1950 wurde eine Verbindung Oostende-Klagenfurt eingeführt, im Sommer 1951 erstand der Tauern-Expreß wieder (Ex 100/101), der sieben verschiedene Kurswagenverbindungen, nach Norden sogar neun, abdeckte. Zugleich wurde eine Schnellverbindung mit einem Triebwagen der Reihe ET 11 der DB als TS 308/309 zwischen München und Villach mit einer Fahrzeit von 5½ Stunden eingeführt. Mit einem Kurswagen Oostende-Athen wurde 1953 erstmals Griechenland über die Tauernbahn erreicht. Sukzessive wurde das Einzugsgebiet der Tauernbahn erweitert. In den folgenden Jahren reichte die Palette der nördlichen Endpunkte von Kopenha- gen über Hoek van Holland, Amsterdam und Oostende bis nach Brüssel. Im Süden endeten die Tauernzüge in Belgrad, Split, Triest, Venedig, Ancona und Rom.

Klingende Namen von Zügen dieser Ära sind neben dem Tauern-Expreß der Austria-Expreß (Hoek van Holland-Triest/Rom), der Adria-Expreß (Großenbrode in Schleswig-Holstein-Rijeka/Split/Ancona), der Kärnten-Expreß (Oostende-Klagenfurt), der Jugoslawia-Expreß (Amsterdam/Oostende-Belgrad/Rijeka/Triest), der Dalmatia-Expreß (Oostende-Rijeka) oder der Wörthersee-Expreß Frankfurt/M.-Klagenfurt. Mit dem Adria-Expreß wurde 1955 erstmalig mit einem Kurswagen Großenbrode-Istanbul via Saloniki die Türkei über den Tauern bedient. Als 1962 die Bahnverwal- tung Jugoslawiens JZ auf Dieseltraktion umstellte, erhielten zahlreiche Züge ande- re Relationen zugewiesen und als prak- tisch einzige Balkanverbindung blieb der Jugoslawia-Expreß, der die Kurswagen nach Istanbul beförderte, nachdem es vier Jahre zuvor noch wöchentlich vier Schlafwagen- kurse nach Istanbul und sechs nach Athen gegeben hatte.

Der sich intensivierende Gastarbeiterstrom vom Balkan erforderte in den sechziger Jahren die Führung neuer Züge. Der Hel- las-Expreß (Dortmund-Athen), der Istan- bul-Expreß (München-Sofia-Istanbul) und der Tauern-Orient-Expreß nach Athen wur- den geschaffen, während eine neue Schnell- verbindung München-Athen, der „Akropo- lis“, ohne Halt zwischen Schwarzach- St. Veit und Villach eingeführt wurde. Trotz allem kam es zu unangenehmen Überfül-



Bild 109: 1245.541 führt als Vorspannlokomotive vor einer weiteren Maschine der Reihe 1245 ihren schweren Schnellzug im Jahr 1953 über die Angerschluchtbrücke. **Abb.: O. Zell, Archiv Griebel**

lungen der Züge, und Sauberkeit und Pünkt- lichkeit litten enorm unter der großen Auslas- tung durch die Balkan-Bewohner. Dies führ- te schließlich dazu, dass in den Fahrplänen der Deutschen Bundesbahn bei etlichen Balkan-Relationen folgende Fußnote zu fin- den war: „Internationaler Reisezug mit lan- gem Laufweg, mit normaler Pünktlichkeit und dem üblichen Komfort kann nicht ge- rechnet werden.“

Vom wirtschaftlichen Aufschwung in den sechziger Jahren profitierte auch Badga- stein. Der Fremdenverkehr stieg stark an und erforderte die Einführung neuer Züge. So wurde 1969 ein Flügelzug zum TEE „Blauer Enzian“ Hamburg-München- Wörgl-Zell am See geschaffen, der ab Ro- senheim über Salzburg und Badgastein nach Klagenfurt verkehrte. Im Sommer 1970 verkehrten neben elf saisonierten Autorei- sezugpaaren täglich 17 Schnell- und Eil- zug- sowie sieben Personenzugpaare über die Tauernbahn. Etwa drei Millionen grenz-

überschreitende Reisende wurden in die- sem Jahr gezählt, wovon etwa die Hälfte über Rosenbach in Richtung Jugoslawien ausreiste. Mit einer Zugdichte von 120 bis 160 Zugfahrten am Tag war die Kapazitäts- grenze erreicht.

Der Sommerfahrplan 1991 weist neben den Regionalzugverbindungen fünf InterCity- Zugpaare über den Tauern – zwei Salz- burg-Villach und drei sogenannte „Ringerl- züge“ Salzburg-Villach-Bruck/Mur-Wien Süd – sowie zehn täglich verkehrende und sieben saisonal eingesetzte internationale Zugpaare auf. Auf die Verspätungsanfälli- keit der Balkanzüge hatte man insofern reagiert, als alle nur mehr ab München verkehrten. Von hier aus konnte man täg- lich Zagreb, Split, Belgrad, Skopje und Athen erreichen, ein Zug endete in Ploče (über Sarajevo und Mostar), ein weiterer fuhr über Sofia nach Istanbul. Weiters wurden tägli- che Kurswagen über Villach nach Triest und Venedig geführt.



Bild 110: Der Schnellzug rollt auf der Angerschluchtbrücke; 1041 als Zug- und 1020.27 als Vorspannlokom haben 1953 die Flügelsignale von Angertal Bf erreicht. **Abb.: H. Fröhlich, Archiv Griebel**

Bild 111: Als D 308 kam kurze Zeit zwischen München und Villach ein ET 11 der DB zum Einsatz. Etwa 1951 durchfährt ET 11 02 den damaligen Bahnhof Obervellach. **Abb.: O. Zell, Archiv Griebel**

Bild 113 (rechts oben): ÖBB-1042.600 und DB-111 019 bringen den Ex 217 am 17.3.1990 südlich des Dössentunnels talwärts. **Abb.: Th. Wunschel**

Bild 114 (rechts unten): Ex 1299 (mit TUI-Wagen) am 5.8.1989 in Mallnitz. **Abb.: Ch. Kirchner**

Bild 112: Der Flügelzug des TEE „Blauer Enzian“ (Hamburg–Zell am See) verkehrte ab Rosenheim nach Klagenfurt. 1010.18 bringt den berühmten Zug, der heute noch als EC hier verkehrt, über die inzwischen abgetragene alte Pfaffenberg-Zwenberg-Brücke. **Abb.: P. Schmied**



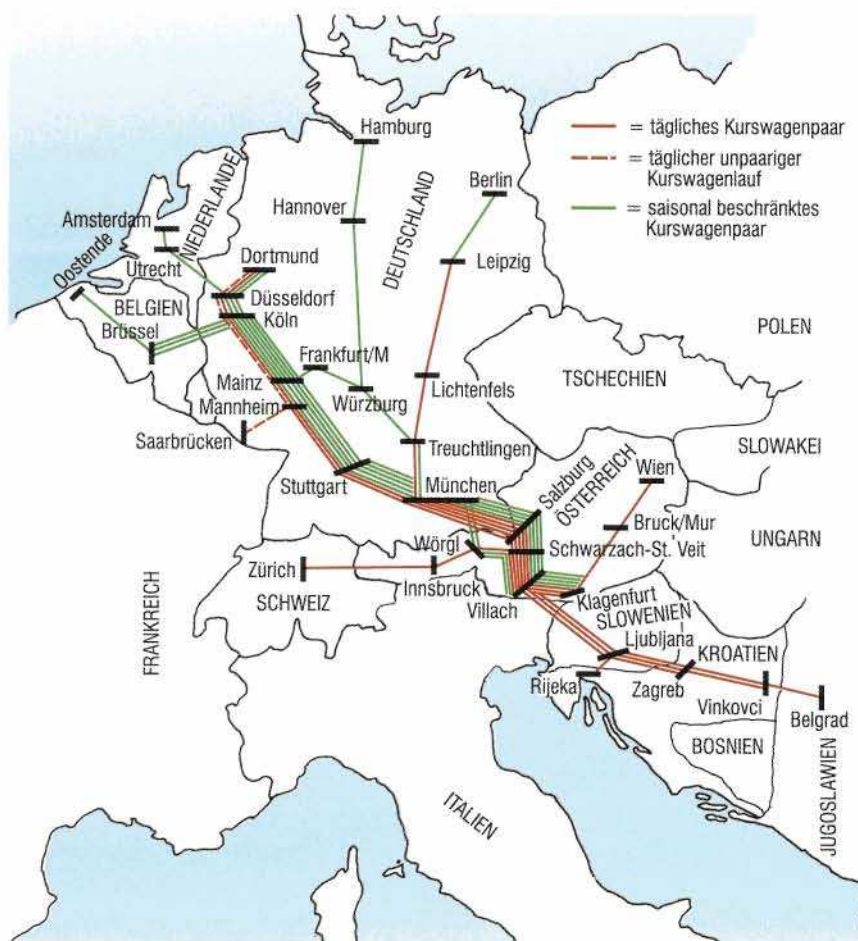
Ein Saisonzug mit Autotransportern befuhr die Strecke Kornwestheim–Stuttgart–München–Rijeka, ein weiterer Saisonzug aus München hatte Athen zum Ziel. Durch die Ostöffnung konnte auch eine historische Verbindung wieder aufleben. Einmal in der Woche konnte man im Sommer von Prag über Summerau–Linz–Salzburg und Villach nach Venedig bzw. nach Rijeka reisen. Dieser Verbindung war nur ein kurzes Leben bestimmt, und heute ist sie wieder eingestellt. Ebenfalls längst passé ist der 1991 noch existierende Expresszug Zürich–Arlberg–Innsbruck–Schwarzach–St. Veit–Villach–Zagreb–Belgrad. Täglich war es damals möglich, aus Hamburg, Stuttgart und Dortmund (sogar zwei Zugpaare) an den Wörthersee nach Klagenfurt zu reisen. Saisonal kamen noch Verbindungen aus Berlin (über Halle), Amsterdam und Oostende nach Klagenfurt dazu.

Eine besonders beliebte Verbindung war das tägliche Zugpaar EC 198/199 „Robert Stolz“, das von Klagenfurt aus über die Tauernbahn, Innsbruck und den Arlberg nach Zürich verkehrte. Dieses führte zeitweise einen Panoramawagen der SBB und war immer so gut frequentiert, dass häufig zusätzliche Waggonen gestellt werden mussten. Für die Weiterfahrt über den Pass Griesen musste daher häufig eine zweite Lokomotive eingesetzt werden. Da der Betriebsdienst dies als zu mühsam empfand, wurde diese Verbindung kurzerhand eingestellt. Es ist dies der wohl (fast) einmalige Fall, dass ein Zug wegen zu guter Frequentierung eingestellt wurde.

Die Zahl der internationalen Reisezüge am Tauern ist in den letzten Jahren, bedingt durch ein geändertes Reiseverhalten und die ständigen Krisen am Balkan, stark zurückgegangen. Im Jahresfahrplan 1999/2000 scheinen noch folgende internationale Verbindungen auf:

- D 296/297 „Lisinski“ München–Villach–Zagreb
München–Villach–Zagreb–Slavonski
Brod–Vinkovci
München–Villach
Ljubljana–Rijeka
- D 414/415 Zürich–Feldkirch–Innsbruck–Schwarzach–St. Veit–Villach–Zagreb–Vinkovci–Belgrad
- IC 190/191 „Hugo von Hofmannsthal“ München–Villach–Bruck/Mur–Wien
München–Villach–Zagreb–Belgrad
Linz–Salzburg–Villach–Ljubljana–Belgrad
Linz–Salzburg–Villach–Tarvis–Rom
- EC 112 „Wörthersee“ Klagenfurt–Salzburg–München–Stuttgart–Mannheim–Bonn–Düsseldorf–Essen–Dortmund
- EC 113 „Wörthersee“ Saarbrücken–Mannheim–Stuttgart–München–Salzburg–Klagenfurt
- EC 114/115 „Blauer Enzian“ Dortmund–Essen–Düsseldorf–Köln–Bonn–Mannheim–Stuttgart–München–Salzburg–Klagenfurt
- EC 10/11 „Mimara“ Berlin Ost–Leipzig–Jena–Saalfeld/Saale–Lichtenfels–Nürnberg–München–Salzburg–Villach–Ljubljana–Zagreb





Dazu kommt die in der Hochsaison in Sommer und Winter verkehrende Verbindung:

D 1198/1199 „Kärnten-Expreß“ Hamburg–Hannover–Göttingen–Würzburg–München–Salzburg–Klagenfurt

Darüber hinaus frequentieren die Tauernbahn noch folgende saisonierte Wintersportzüge:

D 1016/1017 „Ski-Expreß“ Brüssel–Liège–Aachen–Kufstein–Wörgl–Schwarzach–St. Veit–Villach

D 1128/1129 Dortmund–Essen–Düsseldorf–Köln–Bonn–Frankfurt/M.–Würzburg–München–Salzburg–Klagenfurt

D 1214/1215 Amsterdam–Utrecht–Arnhem–Emmerich–Salzburg–Villach

D 1216/1217 Brüssel–Liège–Aachen–Salzburg–Villach

Zu diesen im Kursbuch veröffentlichten Zügen kommt noch eine nach Bedarf verschieden große Zahl von Reisebüro-Sonderzügen. Interessant, aber schon mit einer gewissen Tradition behaftet, ist die Fahrt des Zugpaars „Stadt Leoben“ (IC 594/597), die von Wien West nach Wien Süd über Linz–Salzburg–Villach–Bruck/Mur führt – eine Verbindung, die schon früher als „Bundesländer-Expreß“ mit einem Triebwagen der Reihe 4010 geführt wurde und sechs der neun Bundesländer Österreichs berührt.



Bild 115: Eine 1044 mit dem D 1212 am 7.7.1984 auf dem Waldmanngraben-Viadukt.

Abb.: Th. Wunschel

Bild 116: Verbindungen im Fahrplan 1999/2000. Rote Linie: tägliches Kurswagenpaar, rote Strichelinie: täglicher unpaariger Kurswagenlauf, grüne Linie: saisonal beschränktes Kurswagenpaar.

Abb.: Mag. A. Ditterich/ G. Gerstberger

Bild 117: Die noch blaue DB-110 148 bringt am 8.2.1997 ihren D 13211 mit niederländischen und belgischen Wagen im Bahnhof Kaponig talwärts in Richtung Villach.

Abb. 117 und 118: A. Pacher

Bild 118: Die DB-110 503 hat die Tauern-Südrampe hinter sich und rollt am 23.12.1998 mit dem weihnachtlichen D 13681 von Pusarnitz nach Spittal-Millstättersee.

Bild 119: DB-110 303 mit dem Spree-Alpen-Express von Villach nach Berlin am 4.8.1990 kurz vor dem Waldmanngraben-Viadukt.

Abb.: Ch. Kirchner





Bild 120: Ein Zug der Tauernschleuse im Bahnhof Böckstein in einer Aufnahme aus der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre. **Abb.: Sammlung Wunschel**

Bild 121: Ein Autoüberstellzug der Zwischenkriegszeit: Dampflok der Reihe 81 am 19.8.1933 in Böckstein. **Abb.: Sammlung Griebel**

Die Tauernschleuse

Bereits bald nach der Eröffnung der Tauernbahn erkannte man die Bedeutung dieser alpenquerenden Linie und auch den Nachteil, dass diese nicht für die Autofahrer benützbar war. Der Gedanke, das Gasteiner

Tal mit dem Mölltal auch für Motorisierte zu verbinden, führte bereits im Jahr 1920 zur Einführung von Autoüberstellzügen. Diese Verbindung erhielt bald den allseits bekannten Namen „Tauernschleuse“. Die ursprüng-

lich geringe Kapazität der Züge wurde durch eine grundlegende Modernisierung Ende der fünfziger Jahre um 60% gesteigert. Statt der früher 14 Waggons umfasst ein Zug nun bis zu 20 Überstellwagen. Die Fahrzeit wurde von 18 auf 10 Minuten reduziert und eine Intervalldicke von 30 Minuten (bei extremem Andrang) eingeführt. Neue Rampen, verbesserte Abfertigungs- und Verkehrslenkstellen und der Einbau einer eigenen Mittelpufferkupplung an Wagen und eingesetzten Lokomotiven brachten weitere Verbesserungen.

Die Kapazität der Tauernschleuse beträgt rund 400 Fahrzeuge in der Stunde. Mit der durchgehenden Eröffnung der Tauern-Autobahn verlor die Tauernschleuse sehr stark an Bedeutung und heute wird sie, neben dem relativ bedeutenden Lokalverkehr, eher als Ausweichroute für Zeiten chronischer Verstopfung der Tauern-Autobahn benützt. Im Sommer 1999 lebte der Verkehr der Überstellzüge wieder enorm auf. Ein Brandunfall im Tunnel der Tauern-Autobahn führte zu einer mehrmonatigen Sperre dieser bedeutenden Autobahnverbindung. Plötzlich erlebte dadurch die Tauernbahn einen ungewohnten Aufschwung und Wartezeiten von drei Stunden waren an der Tauernschleuse nichts Ungewöhnliches. Aber auch dieser extremen Aufgabe entledigte sich die Tauernbahn ohne nennenswerte Probleme. In den letzten Jahren waren die Überstellzüge der Tauernbahn eines der Einsatzgebiete der Reihe 1043. In jüngster Zeit kommen auch Lokomotiven der Reihe 1110 zum Einsatz.



Bild 122: Bis vor kurzem kamen Lokomotiven der Reihe 1043 vor den Autoüberstellzügen zum Einsatz, die mit besonderen Kupplungen ausgestattet waren. Am 24.5.1994 steht 1043.005 abfahrtsbereit in Mallnitz-Obervellach. **Abb. 122 und 124: Mag. A. Ditterich**



Der Ausbau der Tauernbahn

Rund 60 Jahre bewältigte die Tauernbahn den stetig steigenden Verkehr, ohne dass nennenswerte Ausbaumaßnahmen nötig wurden. Abgesehen von der Verlängerung der Bahnhofsgleise während des Zweiten

Weltkrieges und vom Neubau des von den Alliierten zerstörten Seebach-Viadukts bei Mühlendorf war die Streckenführung noch dieselbe wie zur Zeit der Eröffnung. Der stark ansteigende Verkehr in den sechziger Jah-

ren führte – wie beschrieben – dazu, dass die Strecke an die Grenze ihrer Kapazität stieß. So kam es zu den ersten Ausbauplänen, die sukzessive in die Realität umgesetzt wurden. Als erstes wurde der Zulauf

Bild 123: Güterzug mit 1043 und einer 1042 als Vorspann passiert die neue Falkensteinbrücke. **Abb.: G. Wagner**

Bild 124: In Lendorf mündet die Tauernbahn in die ehemalige Südbahn. Güterzug mit 1044.077 erreicht – rechts fahrend – die Einmündungsweiche in die Strecke der Pustertalbahn; diese Einmündung wurde 1999 neuerlich umgestaltet und das Schutzgleis links vorne abgetragen.



zur Südrampe zwischen Spittal-Millstättersee und Pusarnitz zweigleisig ausgebaut, die Abzweigung Lendorf in die Pustertalbahn neu gestaltet, der Bahnhof Pusarnitz ferngesteuert und der Gleiswechselbetrieb auf diesen rund 8 km Strecke eingeführt. Seit 29. Mai 1970 steht dieses Teilstück in Betrieb.

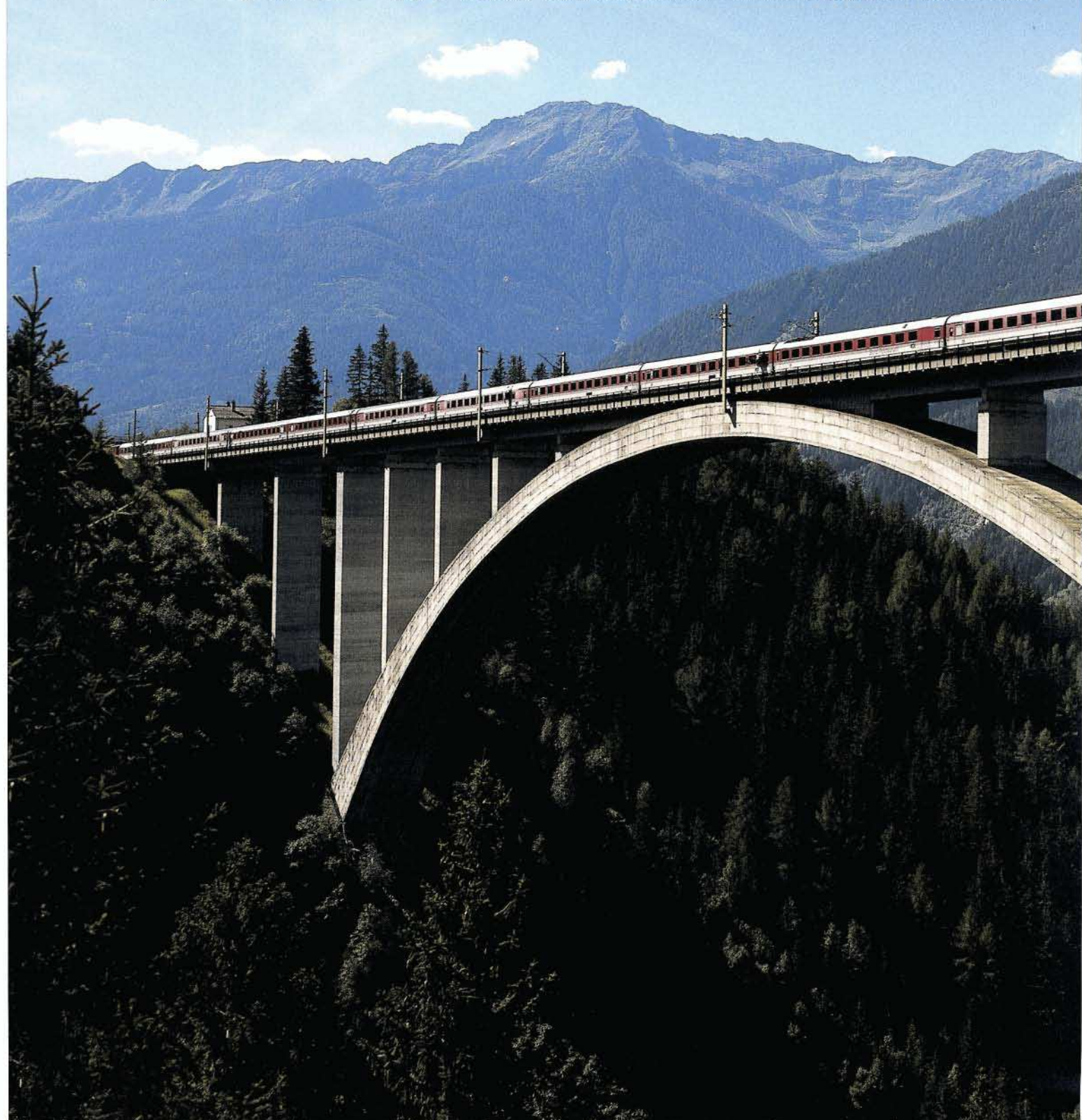
Bereits in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre musste festgestellt werden, dass bei der Pfaffenberg-Zwenberg-Brücke sowohl an den Fachwerkträgern als auch an den Pfeilern bedrohliche Schäden aufgetreten waren. Da auch die anschließenden Tunnel und Viadukte baufällig waren, schien eine Sanierung sinnlos und man entschloss sich zu einer großen Lösung. Zwischen 1969 und 1971 wurde die Trasse begradigt und eine neue, gleich zweigleisige Stahlbe-

ton-Bogenbrücke errichtet. Diese neue, 377 m lange Pfaffenberg-Zwenberg-Brücke wurde am 30. Juli 1971 in Betrieb genommen. Mit 117 m Höhendifferenz ist sie auch die derzeit höchste Brücke der ÖBB. Die neue Brücke verkürzte die Tauernbahn-Strecke um 345 m, 889 m Tunnel fielen weg und wer heute über die neue Brücke fährt, sieht vom Zug aus noch die Pfeiler der alten Brücke, während die Stahlbrücke selbst aus Sicherheitsgründen abgetragen wurde.

Als nächster Bauschritt wurde die Umfahrung Falkenstein in Angriff genommen. Anstelle mehrerer Tunnel und Brücken wurde auch hier wieder eine gerade Streckenführung bevorzugt. Dazu musste man die neue Falkenstein-Brücke, mit 396 m die längste Brücke der Tauernbahn, ebenfalls

als Stahlbeton-Bogenbrücke errichten, die am 13. Juli 1974 in Betrieb ging. In Ergänzung dazu wurde etwa 1,7 km weiter nördlich noch die 282 m lange Lindischgrabenbrücke – wieder als Stahlbeton-Bogenbrücke – erbaut und am 23. Juni 1978 zweigleisig in Betrieb genommen. Damit war die Umfahrung Falkenstein fertiggestellt. 672 m Tunnel konnten aufgelassen, der Leutschacher Tunnel, der Gratschacher Tunnel und der Gratschacher Viadukt stillgelegt werden.

Auch die Haltestelle Oberfalkenstein musste an die neue Streckenführung angepasst werden. Somit war eine rund 3 km lange zweigleisige „Insel“ zwischen der Abzweigung Lindisch und dem Bahnhof Penk geschaffen, die den Betrieb erheblich erleichterte. In der Folge wurde die Strecke konse-



quent in Richtung Süden zweigleisig ausgebaut, wobei es zu weiteren Streckenbegradigungen und Umfahrungen von Tunneln und Viadukten bzw. Brücken kam. Bereits 1983 wurde die neue Mölltheuergraben-Brücke, eine Stahlbeton-Bogenbrücke mit 94 m Länge, in Betrieb genommen. Ein Jahr später wurden die 271,3 m lange Zweniggraben-Brücke, die als Plattenbalken-tragwerk-Konstruktion errichtet wurde, und die Litzldorfergraben-Brücke eröffnet, die als 185 m lange Stahlbeton-Bogenbrücke den Oberen und den Unteren Litzldorfer Tunnel sowie den Litzldorfer Viadukt ersetzte. Die aufgelassenen Streckenteile sind heute noch gut vom Zug aus sichtbar. Nachdem 1987 auch noch die neue Riekenbach-

Brücke, eine Stahlbetonkonstruktion mit 190 m Länge, fertiggestellt war, war die durchgehende zweigleisige Befahrbarkeit der Tauern-Südrampe zwischen Lindisch und dem Bahnhof Kolbnitz, insgesamt etwa 9 km, hergestellt.

Zwar mit etwas späterem Beginn, jedoch größtenteils parallel zur Südrampe, wurde auch die Strecke im Gasteiner Tal auf zweigleisigen Betrieb ausgebaut, wo dies technisch mit vertretbaren Mitteln möglich war. Zuerst wurde die Talstrecke zwischen der Abzweigung Unterberg (südlich von Klammstein) und Bad Hofgastein eröffnet; diese

war zum 75jährigen Jubiläum 1984 bereits befahrbar. Anschließend wurde die zweigleisige „Insel“ nach Süden bis zur Abzweigung Steinbach an der Südeinfahrt der Haltestelle Bad Hofgastein erweitert. Mit der Fernsteuerung des Bahnhofs Angertal

Bild 125: Die großen Stahlbeton-Bogenbrücken sind charakteristisch für die Südrampe. Die Pfaffenberg-Zwenberg-Brücke wurde als erste bereits 1971 dem Betrieb übergeben (Foto vom August 1987). **Abb.: K. Eckert**





wurde ein weiterer zweigleisiger Abschnitt von Angertal bis zum km 27,7 in Richtung Badgastein in Betrieb genommen. Um die westliche Bahnhofseinfahrt von Schwarzach-St. Veit zu entlasten, wurde auch die Einfahrt der Tauernbahn bis zum Untersberg-Tunnel, der neben dem alten Tunnel neu errichtet wurde, zweigleisig trassiert. Die Überleitstelle heißt Brandstatt. Zur Jahresmitte 1999 waren folgende Abschnitte der Tauernbahn zweigleisig befahrbar:

- Bf Schwarzach-St. Veit (km 0,0)–Abzw. Brandstatt (km 2,2)
- Abzw. Klamstein (km 9,3)–Abzw. Steinbach (km 22,5)
- Bf Angertal (km 25,4)–Abzw. Angertal 1 (km 27,7)
- Bf Böckstein (km 34,2)–Bf Mallnitz-Obervellach (km 45,9)
- Abzw. Lindisch (km 54,8)–Bf Kolbnitz (km 66)
- Bf Pusarnitz (km 75)–Bf Spittal-Millstättersee (km 83).

In den eingleisigen Abschnitten sind folgende Kreuzungsbahnhöfe vorhanden:

Brandstatt–Klamstein:	Loifarn (km 6)
Steinbach–Angertal:	–
Abzw. Angertal 1–Böckstein:	Badgastein (km 31)
Mallnitz-Obervellach–Lindisch:	Kaponig (km 53)
Kolbnitz–Pusarnitz:	Mülldorf–Möllbrücke (km 71)

Am 14. November 1999 wurde der technisch schwierige Abschnitt Mallnitz-Obervellach–Lindisch durch eine große Tunnellösung ersetzt, worüber im folgenden Kapitel zu sprechen sein wird.

Parallel zu den Streckenausbauten wurde auch der technische Ausbau vorangetrieben. Ab 1971 wurde die induktive Zugsteuerung (Indusi) eingebaut. Automatische Blockposten mit richtungsabhängiger Funktion wurden installiert und in den Bahnhöfen moderne Gleisbildstellwerke errichtet. Erstmals bei den ÖBB wurde auf der Tauernbahn für die Gesamtstrecke der Zugfunk eingeführt und am 21. Dezember 1977 um 8.00 Uhr in Betrieb genommen. Die Zugüberwachung erfolgt rechnergestützt von Villach aus. Bedingt durch die starken Steigungen mit maximal 28,3‰ kommt es immer wieder zu Heißbläufnern und glühenden Radreifen. Geräte für deren automatische Ortung wurden ebenfalls entlang der gesamten Strecke installiert.

Bild 126: Regionalzug mit 1042.638 verlässt Schwarzach-St. Veit auf dem ersten zweigleisigen Abschnitt der Tauernbahn; links vor der Lok sieht man einen Oberleitungsmasten der Giselabahn nach Wörgl (9.8.1994).

Bild 127: EC 114 „Blauer Enzian“ hat mit seiner 1044.019 der Zfl Salzburg am 20.5.1998 die Abzweigung Klamstein erreicht und fährt in den eingleisigen Abschnitt Richtung Loifarn.

Bild 128: Die inzwischen historische Garnitur des Regionalzuges mit 1042.635 hat am 12.10.1994 Bad Hofgastein verlassen und wird bis Bad Hofgastein Haltestelle auf dem rechten Gleis fahren.

Bild 129: Die Salzburger 1044.032 hat mit ihrem EC 112 „Wörthersee“ den Bahnhof Dorfgastein hinter sich gelassen und wird am 6.8.1999 – vorbei an der ehemaligen Überleitstelle Unterberg – in wenigen Minuten die Abzweigung Klamstein erreichen.

Alle Abb.: Mag. A. Ditterich





Bild 130 (Karte): Der Ausbau der Tauern-Südrampe auf einen Blick (nach einer Vorlage von Mag. A. Ditterich). **Abb.: G. Gerstberger**

Bild 133 (rechts): Am 26.10.1998 war der Ochenig-Tunnel noch im Bau. Während die Graffiti-verzierte 1044.054 mit ihrem IC 594 aus dem Unteren Kapponig-Tunnel ausfährt, wird im neuen Ochenigtunnel fleißig am Ausbau gearbeitet. **Abb. 133 und 135: Ch. Ditterich**

Bild 134 (ganz rechts): Als erster elektrisch geführter Zug passiert am 14.11.1999 der IC 590 den neuen Ochenig-Tunnel. Die von zahlreichen Bauarbeitern erwartete Garnitur wird ausnahmsweise vom 4010.013 (in altem Anstrich) geführt. **Abb.: G. Moll**

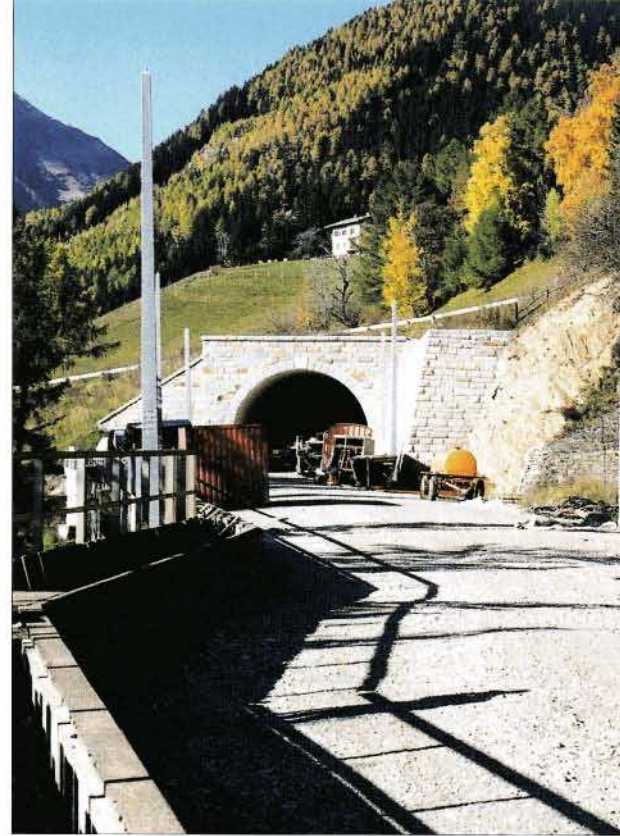


Bild 131 (links unten): Laskitzer Viadukt und Erkundungsstollen für den neuen Kaponig-tunnel (1994). **Abb.: Mag. A. Ditterich**

Bild 132 (unten): Zum Bau des neuen Kaponigtunnels wurde ein 385 m langer Erkundungsstollen neben dem Laskitzer Viadukt errichtet und mit Grubenhunten betrieben. **Abb.: Ch. Kirchner**

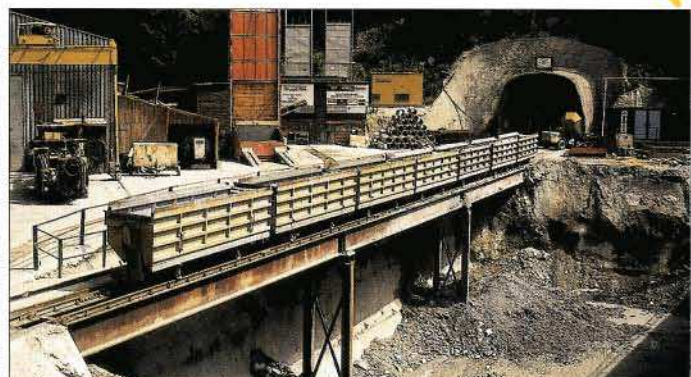
Bild 135: Wie überfahre ich meine eigene Strecke? Am 31.3.1999 kreuzt 1044.093 mit EC 113 „Wörthersee“ das Portal des neuen Kaponigtunnels und den Bahnkörper der neuen Kaponiggraben-brücke.



Ursprüngliche Streckenführung

Neubaustrecke

Neubauten im Zuge der Modernisierung





Ein historisches Datum: 14. November 1999

An diesem Tag wurde der längste und technisch anspruchsvollste Abschnitt im Bereich der Modernisierung der Tauernbahn dem Betrieb übergeben. Die 6766 m lange Neubaustrecke zwischen dem Bahnhof Mallnitz-Obervellach und der Abzweigung Lindisch ersetzt die alte Trasse, die ein Nadelöhr im Verkehr auf der Tauernbahn darstellte. Der Dössenbach-Viadukt (74 m), der Waldmanngraben-Viadukt (88 m), der Auergraben-Viadukt (58 m), der Kuchelwald-Viadukt (39 m), der Hasslacher Viadukt (55 m), der Laskitzer Viadukt (94 m) sowie der Kaponiggraben-Viadukt (105 m) konnten ebenso aufgelassen werden wie der Dössen-Tunnel (891,19 m), der Obere Kapponig-Tunnel (236,05 m) und der Untere Kapponig-Tunnel (789,22 m). (Die Schreibweise der Tunnels mit zwei „p“ unterscheidet sich interessanterweise von der des Grabens mit einem „p“.) Auch der Bahnhof Kaponig – einst internationaler Bahnhof mit dem Namen Obervellach – wurde mit Eröffnung der Neubaustrecke geschlossen. Die Neubaustrecke gliedert sich in vier Abschnitte: Umbau des Südkopfes des Bahnhofs Mallnitz-Obervellach, Bau des 5060 m langen Kaponig-Tunnels, Errichtung der 98 m langen Stahlbeton-Bogenbrücke über den Kaponiggraben und Konstruktion des 694 m langen Ochenig-Tunnels. Mit dem Bau des Erkundungsstollens für den Kaponig-Tunnel wurde im Mai 1992 begonnen. Von diesem Fensterstollen aus (385 m lang) wurde in Richtung Mallnitz vorgetrieben, während von dem anschließend errichteten Fensterstollen Waldmanngraben (311 m) aus nach Mallnitz und nach Kaponig gebohrt wurde. Der Innenquer-

schnitt des Kaponig-Tunnels beträgt 72 m² und erlaubt einen Gleisabstand von 4,70 m, was üblicherweise Hochleistungsstrecken entspricht.

Der Vortrieb erfolgte nach der weltbekannten Neuen Österreichischen Tunnelbauweise. Das 465 000 m³ umfassende Tunnelausbruchmaterial wurde auf Deponien in der Umgebung, weitab jeder Siedlung und jeder landwirtschaftlich nutzbaren Fläche gebracht und abschnittsweise begrünt. In die Außenschale wurden 70 000 m³ Spritzbeton eingebracht. Für Innengewölbe, Sohle und Bankett waren 150 000 m³ Ortbeton vonnöten. Insgesamt 1700 Stahlbögen mit einer Gesamtlänge von 42 000 m spannen sich entlang des Tunnels, bei dem 52 000

Anker und Spieße mit einer Gesamtlänge von 320 km im Berg verankert wurden. Der maximale Abstand des Tunnels zur Geländeoberfläche, die so genannte Überlagerung, beträgt 925 m, die minimale Überlagerung unter dem Dössenbach gerade 13 m.

Von Mai 1996 bis Juni 1998 dauerte der Vollausbau des Kaponig-Tunnels. Gleichzeitig wurde im Mai 1996 mit der Errichtung der Kaponiggrabenbrücke begonnen, der im Dezember 1996 fertiggestellt war. Der nach Süden anschließende Ochenig-Tunnel war bereits zwischen Oktober 1994 und Juli des Jahres 1995 ausgebrochen worden. In den Jahren 1997 bis 1999 wurden die Gleis- und Sicherungsanlagen im Bahn-





Bild 136: Der erste Zug auf der Neubau-
strecke (14.11.99):
EC 112 mit 1044-
Doppeltraktion.

Bild 137: Überstell-
fahrt der 1016.001
und 003 mit zwei
Messwagen am
26.11.1999 auf der
Kaponiggraben-
Brücke. **Abb. 136
und 137: G. Moll**

Bild 138: Der erste
Winter: Am 4.1.2000
kehrt eine 1042 vom
Schiebedienst zu-
rück. **Abb.: Mag.
A. Ditterich**

hof Mallnitz-Obervellach umgebaut sowie der Gleisbau und die komplette Streckenausrüstung auf dem Gesamtabschnitt durchgeführt.

Die Neubauabschnitte der Tauernbahn aufweisen, sondern auch wesentliche betriebliche Erleichterungen, da nun die Südrampe von Böckstein bis nach Kolbnitz (31 km) durchgehend zweigleisig und im Gleiswechselbetrieb befahrbar ist. Die Gesamtkosten des neuen Abschnitts Mallnitz-Lindisch betrugen rund 1,5 Milliarden Schilling (rund 110 Millionen Euro); die entsprechenden Arbeiten wurden ausschließlich von österreichischen Firmen ausgeführt.





Eine Reise über die Tauernbahn

Wenn wir uns auf eine beschauliche Reise über den Tauern begeben wollen, empfiehlt sich die Benützung eines der noch verbliebenen Regionalzüge, die zwischen Schwarzach-St. Veit und Spittal-Millstättersee verkehren. Leider werden diese Züge immer weniger und aktuelle Planungen sehen überhaupt die Einstellung des Regionalverkehrs auf der Südrampe vor. Da die Verkehrsstellen durchwegs fernab der Orte sind, werden die Regionalzüge der Südrampe kaum frequentiert und die ÖBB planen, diese durch einen Busverkehr im Tal und durch die Orte zu ersetzen.

Derzeit ist die Möglichkeit aber noch gegeben, die gesamte Tauernbahn im Regionalzug abzufahren, obwohl die traditionellen lokbespannten Garnituren schon eine Rarität darstellen und der größte Teil der Züge mit modernen Wendezügen, die großspurig „CityShuttle“ angeschrieben haben, geführt wird. Diese aus früheren Schlieren-Nachfolge-Wagen der Reihe 20-75 entstandenen Waggons haben aber den Vorteil behalten, mit zu öffnenden Fenstern ausgestattet zu sein, sodass man getrost die vorbeiziehende Landschaft bei offenem Fenster erleben und auch fotografieren kann.

Besteigen wir also „unseren“ Zug in Schwarzach-St. Veit: Der mit fünf Bahnsteigen ausgestattete Bahnhof ist ein wichtiger Verkehrsknoten. Anschlusszüge aus Salz-

burg und Graz (über Bischofshofen) treffen ein und fahren meist in Richtung Zell am See-Kitzbühel-Wörgl und Innsbruck weiter oder erreichen den Ausgangspunkt der Tauernbahn von dort. Sämtliche InterCity- und EuroCity-Züge halten hier. Im Winter kam bis Frühjahr 2000 ein saisonierter Schnellzug mit dem schönen Namen „Ski-Express“ von Brüssel über München-Kufstein-Wörgl-Kitzbühel nach Schwarzach-St. Veit, um hier zu wenden und über die Tauernbahn nach Villach weiterzufahren. Im Sommer benützt ein Saisonzug ebenfalls diese Route, um von Oostende über

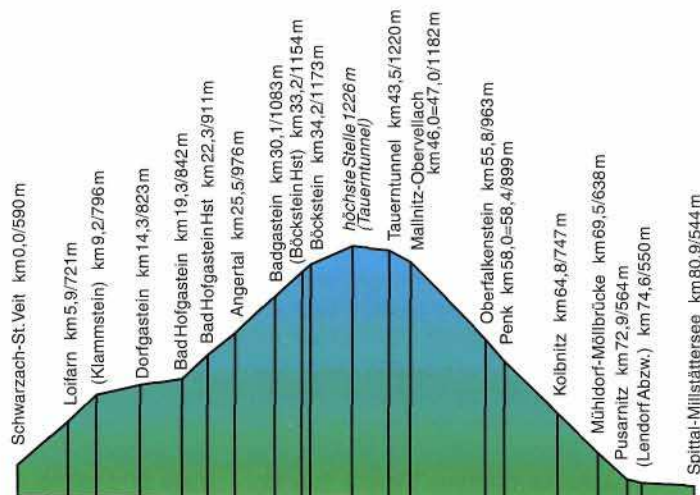
Wörgl die Tauernbahn zu erreichen und die Urlauber an den Wörthersee bis nach Klagenfurt zu bringen.

Im täglichen Verkehr hat man Verbindungen aus Tirol nach Kärnten wegen der (angeblich) zu aufwändigen Zugwende in Schwarzach-St. Veit aufgelassen und nur mehr ein Nachtzugpaar zwischen Villach und Feldkirch mit Kurswagen von Belgrad nach Zürich wird hier gestürzt. Etliche Reisezüge und Güterzüge erhalten in Schwarzach-St. Veit ein Nachschiebe-Triebfahrzeug, Güterzüge bisweilen auch noch eine zusätzliche Vorspannlokomotive. Im Gü-

Bild 140: Die 1043.002 steht am 15.2.1988 abfahrbereit im Bahnhof Schwarzach-St. Veit. **Abb.: Ch. Kirchner**

Bild 141: Höhenprofil der Tauernbahn. Die „Ausgleichsstrecken“ wurden entsprechend berücksichtigt. **Abb.: Atelier Gerstberger (Stephanie Hartl)**

Bild 139: Geschobener Wendezug mit Güterwagen fährt am 1.1.2000 als R 4911 in den neuen Kaponigtunnel. **Abb.: Ch. Ditterich**





terbahnhof herrscht rege Vershubtätigkeit, wobei Lokomotiven der Reihe 1163 die Hauptlast tragen. Diese bespannen üblicherweise auch das Sammelgüterzugpaar auf der Tauern-Nordrampe.

Unmittelbar nach dem Ausfahrtsignal steigt die Trasse bereits stark an. Die nächsten 2 km sind zweigleisig, am Ende des Untersberg-Tunnels (270 m) befindet sich die ferngesteuerte Abzweigung Brandstatt, ab der wir nur mehr ein Streckengleis vorfinden. Noch fast bis Loifarn können wir im Tal die Strecke der Giselabahn nach Wörgl verfolgen, während wir über den Thomasbach-Viadukt, vorbei am Block Schwarzach-St. Veit 1 (bei km 2,9), über die Mursangerbach-Brücke und durch den Kenlachtunnel die Kennlachgraben-Brücke (man beachte die unterschiedliche Schreibung!) erreichen, die sich als 77 m lange gerade Stahlbrücke mit gebogenem Gleis darstellt.

Der Bahnhof Loifarn ist heute eine unbesetzte Verkehrsstelle, die ferngesteuert ist und eine wichtige Kreuzungsstelle darstellt. Über den Pummgraben-Viadukt erreichen wir den Unteren Klamm-Tunnel, durch den wir die Steilwände der Gasteiner Klamm unterfahren. Für 30 m erblicken wir – auf der Klamm-Brücke – wieder Tageslicht, ehe wir im Dunkel des Oberen Klamm-Tunnels

wieder verschwinden. Zum Schutz vor Stein-schlag müssen in jedem Frühjahr eigens geschulte Bahnarbeiter aus den zum Teil überhängenden Felswänden händisch lockere Felsen abtragen. Dazu müssen sie sich bis zu 400 m abseilen! Die kleine Rottenunterkunft mit dem Streckentelefon am Nordausgang des Unteren Klamm-Tunnels ist zum Schutz vor herabfallenden Felsen mit einem eigenen zweiten, besonders starken Holzdach ausgerüstet.

An das Nordportal des Oberen Klamm-Tunnels schließt eine 42 m lange Gitterbrücke über die Gasteiner Ache an, ehe wir nach Passieren einer automatischen Bahnschranke die Haltestelle Klammstein bei km 10 erreichen. Seit 1992 wird sie nicht mehr bedient, präsentiert sich uns aber in hervorragend gepflegtem Zustand mit allen Anschriften. Noch im ehemaligen Haltestellenbereich beginnt der nächste zweigleisige Abschnitt, der über 12,9 km bis zur Abzweigung Steinbach reicht. Nach der Burg Klammstein wird das Tal weit, und wir durchfahren in rascher Fahrt über die neu erbaute Mayerhofen-Brücke (75 m) das Gasteiner Tal, um in Dorfgastein Halt zu machen. Der herrlich restaurierte Bahnhof aus der Ursprungszeit der Tauernbahn sieht mehrmals am Tag hier anhaltende InterCity- und

EuroCity-Züge. Sozusagen alles, „was Rang und Namen hat“, macht im Bahnhof Bad Hofgastein (km 20) Halt. Der weltberühmte Kurort ist vom Bahnhof etwa 4 km entfernt. Ein Linienbus bringt den Gast zum Zentrum. Neben dem Kur- und Kongress-tourismus hat sich hier ein Zentrum des Wintersports entwickelt, sodass dieser Ort keine „Nebensaison“ kennt. Nicht umsonst entstand gerade hier die wahrscheinlich wichtigste Schule für Tourismus in Österreich, die hervorragende Nachwuchskräfte für den Fremdenverkehr hervorbringt. Das Tal und den Kurort unten lassend, klettert die Bahn nun über die Berglehne auf der Westseite des Tales bergan, bis wir hoch über dem Ort nach Bad Hofgastein Haltestelle kommen. Ein architektonisch

Bild 142: 1142 584 und eine DB-110 mit einem Autoreisezug nach Villach im ersten Morgenlicht oberhalb von Schwarzach-St. Veit. Das Salzachtal (mit der Giselabahn) liegt noch im Schatten (Aufnahme vom Juli 1999).

Bild 143: Zug 710 Richtung Salzburg beim Untersberg-Tunnel. Hinter der 1044 zwei DB-Kurswagen (19.9.1982). **Abb.: A. Ritz**

Bild 144: Eine 1163 bespannt üblicherweise den Sammelgüterzug auf der Nordrampe, hier nördlich von Loifarn (Juli 1999). **Abb. 142 und 144: K. Eckert**



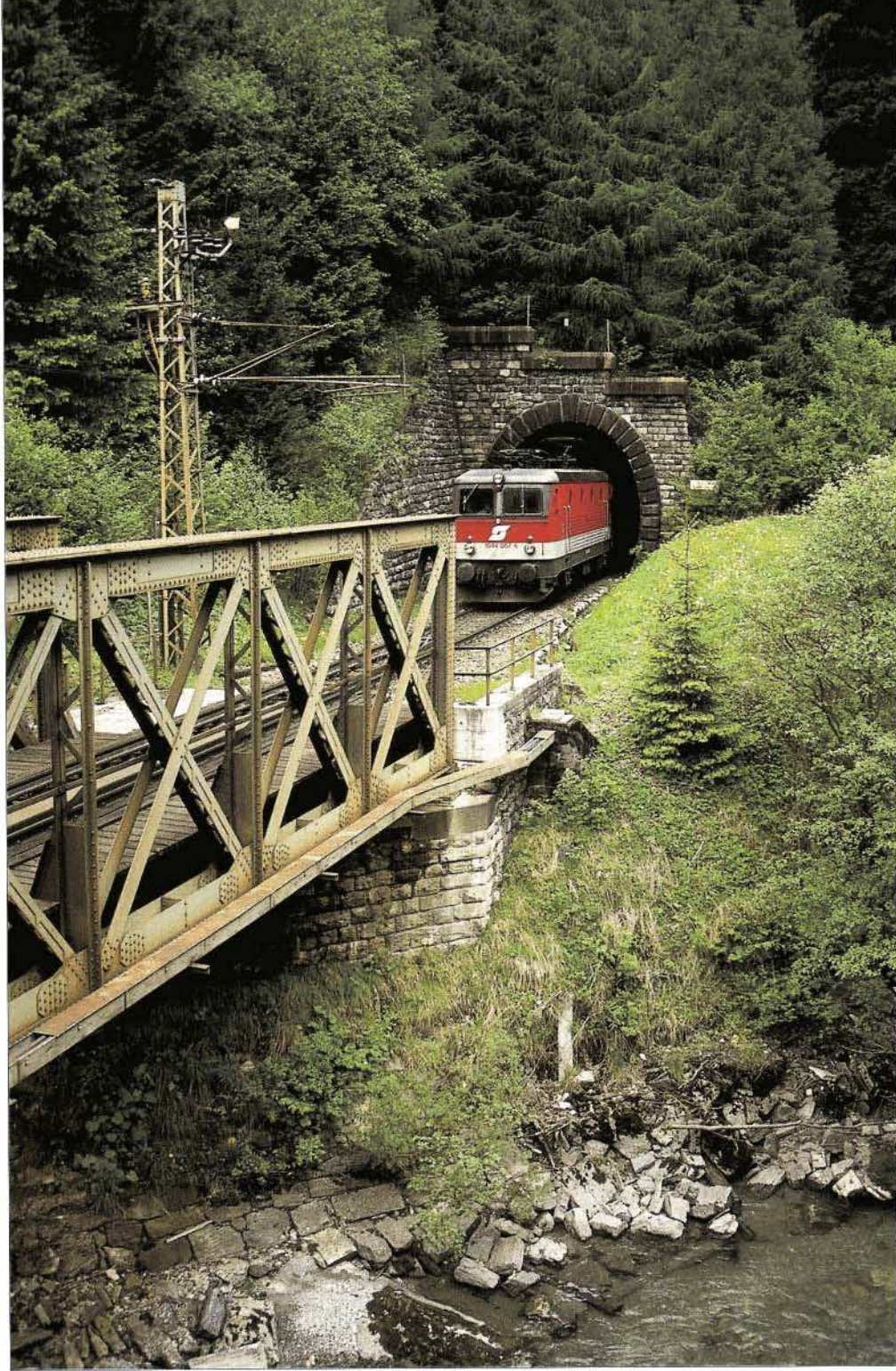


Bild 145: Die 1010.006 hat am 21.7.1983 den Oberen Klammbach-Tunnel verlassen und erreicht mit ihrem Güterzug über die 49 m lange Klammbach-Brücke den Unteren Klammbach-Tunnel. **Abb.: G. Wagner**

Bauliche Anlagen der Tauernbahn (von Schwarzach-St. Veit nach Spittal-Millstättersee) (Stand: 1.1.2000)

Tunnels		Brücken und Viadukte			
1. Untersberg-Tunnel	270,00 m	1. Gewölbte Brücke	15 m	13. Pyrker Viadukt	77 m
2. Kenlach-Tunnel	99,08 m	2. Thomersbach-Viadukt	94 m	14. Weitmoser-Viadukt	101 m
3. Unterer Klammbach-Tunnel	739,38 m	3. Mursangerbach-Brücke	27 m	15. Hundsdober Viadukt	87 m
4. Oberer Klammbach-Tunnel	744,01 m	4. Kennlachgraben-Brücke	77 m	16. Schlossbach-Viadukt	53 m
5. Tauern-Tunnel	8550,58 m	5. Pummgraben-Viadukt	47 m	17. Angerschlucht-Brücke	133 m
6. Kaponig-Tunnel	5060,00 m	6. Klammbach-Brücke	30 m	18. Schmalzgrubenbach-Brücke	60 m
7. Ochenig-Tunnel	694,00 m	7. Gasteiner-Ache-Brücke I	42 m	19. Pichlwand-Brücke	44 m
8. Kofelwand-Schuttdach I	63,00 m	8. Mayerhofen-Brücke	75 m	20. Halbrücke	68 m
9. Kofelwand-Schuttdach II	33,00 m	9. Luggauer Brücke	19 m	21. Kralbach-Viadukt	16 m
10. Lawinenschutzgalerie Oberfalkenstein	98,60 m	10. Wiednerbach-Brücke	18 m	22. Meixner-Brücke	21 m
		11. Laidalp-Brücke	20 m	23. Gasteiner-Ache-Brücke II	35 m
		12. Steinbach-Brücke	100 m	24. Stuhlalpe-Viadukt	28 m
				25. Anlaufbach-Brücke	96 m
				26. Seebach-Brücke	162 m
				27. Kaponiggraben-Brücke	98 m
				28. Lindischgraben-Brücke	283 m
				29. Moserrinnen-Brücke	152 m
				30. Falkenstein-Brücke	396 m
				31. Pfaffenberg-Zwenberg-Brücke	377 m
				32. Zweniggraben-Brücke	271 m
				33. Schlossgraben-Brücke	94 m
				34. Mölltheuergraben-Brücke	94 m
				35. Litzldorfergraben-Brücke	185 m
				36. Riekenbach-Brücke	190 m
				37. Rottauer Viadukt	83 m
				38. Mühlendorfer Seebach-Viadukt	53 m
				39. Klinzgraben-Viadukt	33 m
				40. Taborggraben-Brücke	27 m

Anmerkung: Die Schreibweise wurde nach den Anschriften an den Bauwerken verwendet, wobei es zwischen den Begriffen „Viadukt“ und „Brücke“ keine exakte Grenze gibt.



wunderschöner Bahnhof, der allerdings leichte Tendenzen zum Verfall hat, begrüßt uns. Ehemals eine bedeutende besetzte Haltestelle, scheuen nun die meisten Gäste den steilen und beschwerlichen Weg von Bad Hofgastein herauf, sodass der Halt eher symbolischen Charakter hat. Bis 1978 hießen die beiden Verkehrsstellen schlicht und einfach „Hofgastein“ und „Hofgastein Haltestelle“ (das steht sogar am Gebäude noch angeschrieben), ehe sie den Zusatz „Bad“ vorangestellt erhielten. An der südlichen Ausfahrt von Bad Hofgastein Haltestelle befindet sich die Abzweigung Steinbach, von der wir bis Angertal eingleisig weiterfahren. Über die 100 m

Bild 146: Von der 1044.057 gezogener (und von einer 1042 nachgeschobener) Güterzug verlässt am 20.5.1998 den Oberen Klamstein-Tunnel und erreicht die Gitterbrücke über die Gateiner Ache nördlich der aufgelassenen Haltestelle Klamstein. **Abb.: Mag. A. Ditterich**

Bild 147: Den einzig am Tauern verbliebenen Güterzug mit 139 führt die verkehrsrote 139 213 der DB, allerdings ohne seitlichen DB-Cargo-Schriftzug, am 2.11.1999 über die Klam-Brücke. **Abb.: Ch. Ditterich**





lange Steinbach-Brücke erreichen wir den Pyrker Viadukt (77 m), unter dem wir die Schlossalmbahn durchfahren sehen. Diese Standseilbahn bringt mit ihren modernen Wagen im Winter die Skifahrer in ein herrliches Skigebiet. Im Sommer erschließt sie den Wanderern wunderbare Gipfel. Über den Weitmoser-, den Hundsdorfer und den Schlossbach-Viadukt erreichen wir die imposante Angerschlucht-Brücke, eine 133 m lange Zweigelenks-Stahlbogenbrücke, die genau 100 m über der Talschlucht liegt. Die Einfahrtsweiche von Angertal liegt noch auf der Brücke, und von hier fahren wir wieder zweigleisig. Wir halten im Bahnhof Angertal, der ebenfalls längst unbesetzt und ferngesteuert ist. Bis 1968 hieß er noch „Angertal“, seither schreibt man ihn ohne „h“. Der anschließende zweigleisige Abschnitt ist relativ jung und noch sehr kurz. Bei km 27,7 münden wir in das zweite Gleis ein und fahren bis Böckstein auf einem Gleis.



Bild 148: Anlässlich von Sonderfahrten kam auch der „Gläserne Zug“ auf die Tauernbahn, hier im Mai 1993 bei Bad Hofgastein Haltestelle.

Abb.: Ch. Kirchner

Bild 149: Unter dem Pyrkerhöhe-Viadukt führt die Schlossalmbahn in ein herrliches Ski- und Wandergebiet oberhalb von Bad Hofgastein. Am 12.10.1994 fährt die Standseilbahn gerade bergwärts.

Abb.: Mag. A. Ditterich

Bild 150: Eine 1044 führt am 2.7.1994 den EC „Blauer Enzian“ über die Angerschlucht-Brücke talwärts. **Abb.: K. Eckert**

Bild 151: DB-151 151 erreicht mit Güterzug am 11.10.1986 den Bahnhof Angertal.

Abb.: Ch. Kirchner





Bahnhöfe und Haltestellen der Tauernbahn

km	Verkehrsstelle	Höhe (m)	Anmerkung	km	Verkehrsstelle	Höhe (m)	Anmerkung
0	Schwarzach-St. Veit	590		44	Tauern Tunnel	1 220	
6	Loifarn	721		47	Mallnitz-Obervellach	1 182	
10	Klammschnee	796	aufgel. 1992	53	Kaponig	1 052	aufgelassen 14.11.1999
15	Dorfgastein	823		57	Oberfalkenstein	963	
20	Bad Hofgastein	842		60	Penk	899	
23	Bad Hofgastein Haltest.	911		66	Kolbnitz	747	
26	Angertal	976		71	Mühldorf-Möllbrücke	638	
31	Badgastein	1 083		75	Pusarnitz	564	
34	Bockstein Haltestelle	1 154	aufgelassen	83	Spittal-Millstättersee	544	
35	Bockstein	1 173					

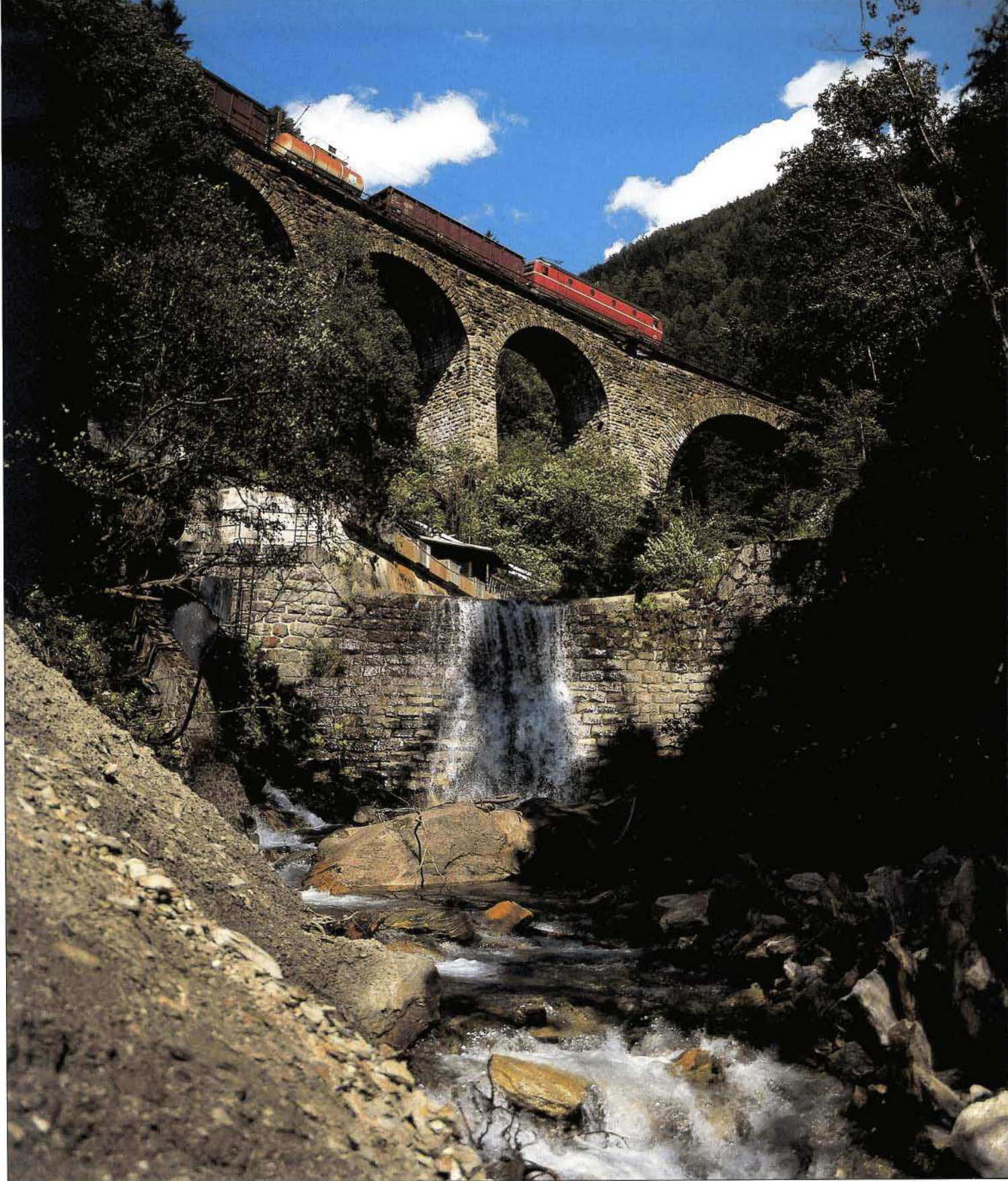
Ostseite und steigen steil durch den Wald an. In einer Linkskurve steht unvermittelt rechts ein Gebäude, das deutlich als Haltestelle zu erkennen ist. Hier bei km 34 befand sich die Verkehrsstelle Bockstein Haltestelle, die in den siebziger Jahren aufgelassen wurde. Auf einem steilen Waldweg wollte niemand mehr zur Bahn gehen. Kurz danach befahren wir die 96 m lange Anlaufbach-Brücke, die erst vor kurzem durch eine Neukonstruktion ersetzt werden musste, nachdem die alte Stahlbrücke baufällig geworden war. Gleichzeitig führte man eine Trassenkorrektur durch. Unmittelbar nach der Brücke beginnen die Anlagen des Bahnhofes Bockstein.

Nachdem wir mit maximalen Steigungen von 28,3‰ bergwärts gekommen sind, haben wir auf der anderen Seite des Tauern mit ebensolchem Gefälle zu rechnen. Zuvor fahren wir jedoch in den Tauern Tunnel ein. Dieser 8550,58 m lange Tunnel war lange Zeit Österreichs zweitlängster Tunnel. Seit der Eröffnung des Inntaltunnels im

Bild 152: Verlauf der Tauernbahn samt Verkehrsstellen und markanten Bauwerken (nach einer Vorlage von Mag. A. Ditterich). **Abb.: G. Gerstberger**

Bild 153 (rechte Seite): Eine Lokomotive der Reihe 1044 rollt mit einem Güterzug nach Villach am 19. Juli 1996 über den Kaponiggraben-Viadukt (Tauernbahn-Südrampe). **Abb.: K. Eckert**

Jahr 1994 zur Umfahrung von Innsbruck (Verbindung zwischen Unterinntal- und Brennerbahn) hat er die dritte Stelle nach diesem und dem Arlberg-Tunnel inne. Im Tauern Tunnel liegt auch die höchste Stelle der Tauernbahn mit 1220 m. Über 1600 m höher ist mit 2878 m die Gamskarsspitze, die der Tunnel unterfährt. Häufig kreuzt im Tunnel ein Zug der Tauernschleuse, die die Kraftfahrzeuge von Bockstein nach Mall-



CKE

RNITZ

Abzw. Lendorf

SPITTAL-MILLSTÄTTERSEE



nitz-Obervellach bzw. umgekehrt überstellt. Bis zu 31 Zugpaare transportieren zwischen 4.45 Uhr und 23.27 Uhr in fahrplanmäßigen 12 Minuten Pkws, Busse, Motorräder und auch Fahrgäste ohne Fahrzeug, für die eigens ein adaptierter vierachsiger Waggon der Reihe 20-04 beigegeben ist, durch den Tunnel.

Unmittelbar nach der Ausfahrt aus dem Tunnel erreichen wir die Haltestelle Tau-

erntunnel (km 44), die nur nach Überwindung eines Weidezaunes zugänglich ist. Ab Böckstein bis Mallnitz war die Strecke schon seit der Inbetriebnahme zweigleisig. Über die 162 m lange Seebachbrücke fahren wir bei km 47 in Mallnitz-Obervellach ein. Hier stehen Tunnelrettungszüge, Löschfahrzeuge und Garnituren der Tauernschleuse. Häufig werden Nachschiebetriebfahrzeuge hier abgehängt.



Seit 14. November 1999 fahren wir in einem weiten Linksbogen aus und verschwinden für 5060 m im neu errichteten Kaponig-Tunnel. Unmittelbar an seiner Südausfahrt kreuzen wir die alte Strecke, und von der 98 m langen Kaponiggraben-Brücke wagen wir rasch einen Blick nach rechts auf die alte Strecke und den aufgelassenen Bahnhof Kaponig, ehemals Obervellach. Nun durch-eilen wir noch den 694 m langen Ochenig-Tunnel und münden an dessen Südportal in die seit 1978 bestehende Lindischgraben-Brücke. Die dort 21 Jahre lang bestehende Abzweigung wurde aufgelassen, da die Strecke nun einen zweigleisigen Anschluss erhalten hat. Mit der neuen Trasse umfährt man folgende Bauwerke:

Dössen-Tunnel	891,19 m
Dössenbach-Viadukt	74 m
Waldmanngraben-Viadukt	88 m

Auergraben-Viadukt	58 m
Kuchelwald-Viadukt	39 m
Hasslacher Viadukt	55 m
Bahnhof Kaponig	
Laskitzer Viadukt	94 m
Oberer Kapponig-Tunnel	236,05 m
Kaponiggraben-Viadukt	105 m
Unterer Kapponig-Tunnel	789,22 m

Die genannte Strecke war landschaftlich unheimlich reizvoll und bot den Fotografen mannigfaltige Motive. Sie war aber auch ein gewaltiger Hemmschuh für den Betrieb, so dass die Umfahrung durchaus zu begrüßen ist. Nach zwei Schutzdächern an der Kofelwand überfahren wir die Lindischgraben-Brücke, bevor wir unter der Lawinenschutz-galerie Oberfalkenstein bei km 57 die gleichnamige Haltestelle erreichen. Von der Falkenstein-Brücke, mit 396 m die längste Brücke der Tauernbahn, haben wir linker Hand

Aussicht auf den Weiler und die gleichnamige Ruine Oberfalkenstein sowie auf die alte, aufgelassene Trasse der Tauernbahn. Gleichzeitig sollten wir nach rechts schauen, wo unter uns die Burg Nieder-Falkenstein liegt – die es übrigens auch als Modell-Bausatz im Maßstab 1:87 gibt. Etwas mehr als einen Kilometer weiter befahren wir nun Österreichs höchste Eisenbahnbrücke, die Pfaffenberg-Zwenberg-Brücke. Mit 377 m Länge, nur wenig kürzer als die Falkenstein-Brücke, spannt sie sich kühn in 117 m Höhe über das Tal. Links sehen wir am Berg noch die Pfeiler der alten gleichnamigen Brücke, deren Stahlkonstruktion aus Sicherheitsgründen gesprengt werden musste und im Tal zerschnitten wurde. Unmittelbar nach der Brücke erreichen wir den abgelegenen Bahnhof Penk bei km 60. Von hier aus führt das alte Gleis noch in den



Bild 154: Ein Hauch von Neuschnee verzauberte am 13. November 1999 den Wald oberhalb des Dörsenbach-Viaduktes (links) und des Waldmanngraben-Viaduktes (rechts). Es war übrigens auch der letzte Betriebstag der alten Streckenführung zwischen Mallnitz-Obervellach und der Abzweigung Lindisch. Die 1044 wird den EC 114 „Blauer Enzian“ (Klagenfurt–Dortmund) bis München führen.

Bild 155 (rechts oben): Mit dem EuroCity 11 „Mimara“ (Berlin–Zagreb) überquert am 3. August 1996 eine 1044 die neue Pfaffenberg-Zwenberg-Brücke.

Bild 156: 1042 629 befindet sich am 25. November 1993 mit einem Regionalzug oberhalb von Kaponig auf Bergfahrt nach Mallnitz-Obervellach.

Abb. 154 bis 156: K. Eckert



aufgelassenen Tunnel, da hier Rettungs- und Wasserwagen vorgehalten werden. Mit einem Stahltor ist er verschlossen. Der Bahnhof Penk ist vom Tal aus nur über einen staubigen Karrenweg erreichbar und für den Reiseverkehr hat er daher praktisch keine Bedeutung. Da dieser Bahnhof nur einen Hausbahnsteig besitzt, ist für die talwärts fahrenden Regionalzüge ein Gleiswechsel nötig. Nachdem wir wieder unser rechtes Gleis erreicht haben, fahren wir über die 271 m lange Zweniggraben-Brücke, die Schlossgraben-, Mölltheuergraben- und Litzldorfergraben-Brücke sowie die Riekenbach-Brücke zum nächsten Bahnhof, Kolbnitz (km 66).

Seit Böckstein sind wir nun über 31 km zweigleisig unterwegs. An der Einfahrt von Kolbnitz überqueren wir die Reißbeck-Bahn. Als extrem steile Standseilbahn führt sie entlang der Kraftwerksrohre in 45 Minuten zum Schoberboden in 2236 m Seehöhe; auf einer Länge von 3576 m überwindet sie 1517 Höhenmeter. Von der Endstelle der

Reißbeck-Bahn führt eine 3230 m lange Schmalspurbahn eben (Höhendifferenz ganze 8 m) zum Seenplateau am Reißbeck-Hotel. Die Endstation dieser Höhenbahn ist gleichzeitig auch Österreichs höchstgelegene Bahnstation. Im Sommer eröffnet sich dem Besucher ein herrliches Ausflugsziel mit Wandermöglichkeiten und einmaliger Aussicht, im Winter ist das Reißbeck ein traumhaftes Skigebiet. Auf der anderen Talseite kann man von Kolbnitz aus ebenfalls entlang einer Druckrohrleitung mit der Kreuzeckbahn nach 1370 m Fahrt auf eine Seehöhe von 1200 m zum Speicher Roßwiese gelangen.

Im Bahnhof Kolbnitz beginnt das letzte eingleisige Stück der Tauernbahn. Über vier kleinere Brücken und Viadukte, unter denen sich der nach dem Zweiten Weltkrieg neu errichtete Mühldorfer Seebach-Viadukt befindet, erreichen wir bei km 71 den Bahnhof Mühldorf-Möllbrücke. Hier besteht eine Kreuzungsmöglichkeit, ehe wir die letzten 4 km bis Pusarnitz zurücklegen. Wir sind nun in der Talsohle des Drautales ange-

Bild 157: Am 28.12.1995 durchfährt 1044.026 mit dem IC 592 den winterlich verschneiten Bahnhof Kolbnitz, in dem auch die Reißbeck-Bahn ihren Ausgang nimmt. **Abb.: A. Pacher**

Bild 158: Nicht gerade hochwinterlich präsentiert sich am 5.1.2000 das Reißbeck; das Skigebiet erreicht man über Standseilbahn und anschließende Höhenbahn, die aus zwei Steuerwagen und einer „eingewickelten“ Jenbacher-Diesellokomotive gebildet wird.





langt und legen die letzten 8 km auf einer zweigleisigen Strecke zurück. Historisch gesehen sind es nur mehr 1,7 km, denn bei der Abzweigung Lendorf endet eigentlich die Tauernbahn. Wir sehen rechts schon von weitem die eingleisige, seit 4. Dezember 1988 elektrifizierte Pustertalbahn nach Lienz, die direkt am Zusammentreffen mit der Tauernbahn die Haltestelle Lendorf hat. Die letzten 6,3 km legen wir auf den Gleisen der ehemaligen Südbahn zurück, ehe wir bei km 83 in den Bahnhof Spittal-Millstättersee einfahren. Er ist ein Verkehrsknotenpunkt. Einerseits steigt man hier um, damit man nach Lienz und Innichen bzw. weiter nach Südtirol reisen kann, andererseits führt eine Reihe von Autobuslinien in die Ferienzeile der Umgebung, besonders natürlich zum Millstätter See.

Wir verlassen „unseren“ Zug, der wie die meisten Tauernbahn-Züge nach Villach weiterfährt, und bestaunen die Betriebsamkeit im Bahnhof, in dem immer genügend Lokomotiven für den Dienst am Tauern bereitstehen. Die Verschieblokomotiven der

Reihe 1063 führen übrigens bei Bedarf die Bedienung mit dem Sammelgüterzug auf der Tauern-Südrampe durch. Gelegentlich erspäht man trotz der vielen Wendezüge noch einen der betagten Triebwagen der Reihe 4030, die im Regionalverkehr noch vereinzelt eingesetzt werden – allerdings nicht auf der Tauernbahn.

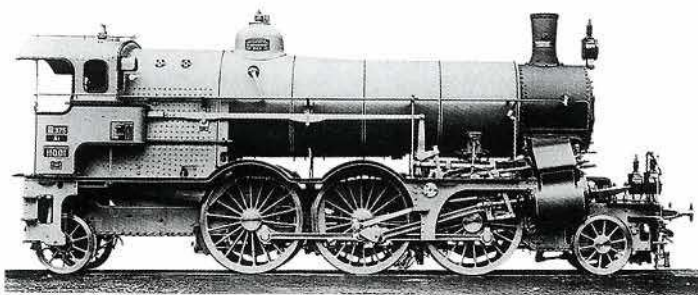
Wer sich ein bisschen für Kultur interessiert, dem sei das Zentrum der Stadt Spittal empfohlen, und ganz besonders lohnt sich ein Besuch des Schlosses Porcia, das im

Sommer auch zu Theateraufführungen unter freiem Himmel einlädt. Zum Schluss unserer Reise sei noch angemerkt, dass wir tarifmäßig von Schwarzach-St. Veit nach Spittal-Millstättersee 83 km zurückgelegt haben, was der ursprünglichen Entfernung zur Zeit der Eröffnung entspricht. Die Längenangaben wurden nie geändert, obwohl durch verschiedene Neutrassierungen die Strecke etwas kürzer wurde. Tatsächlich zurückgelegt haben wir ungefähr 80 km Strecke.

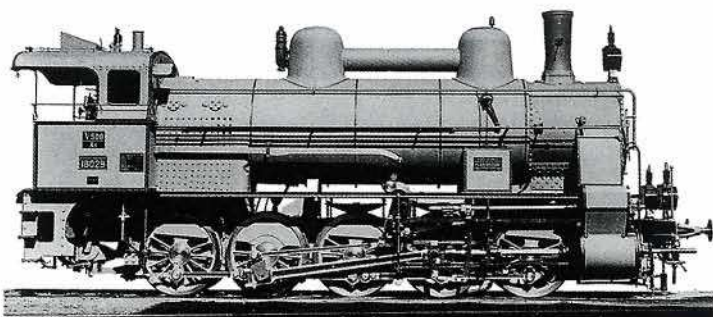
Bild 159: Mit vereinter Kraft über die Südrampe: 1042 624 vor einer 1044, nach fünf Güterwagen folgt eine weitere 1042 als Zwischenlok (24. Juli 1996 bei Pusarnitz). **Abb.: K. Eckert**

Bild 160: Die obere Sektion der Reißeck-Standseilbahn, die als steilste in Europa gilt, endet am Schoberboden; die Kabine hat an der Talseite einen Schneepflug angebracht, als sie am 5.1.2000 in die Bergstation einfährt. **Abb. 158 und 160: Mag. A. Ditterich**

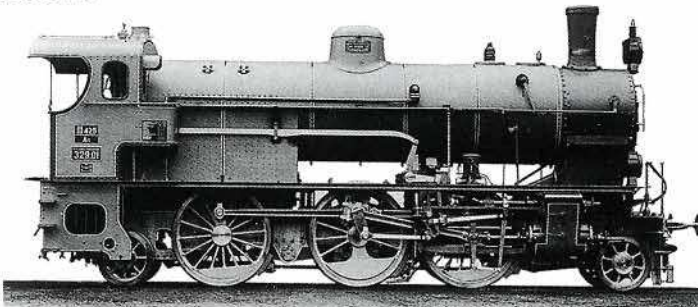




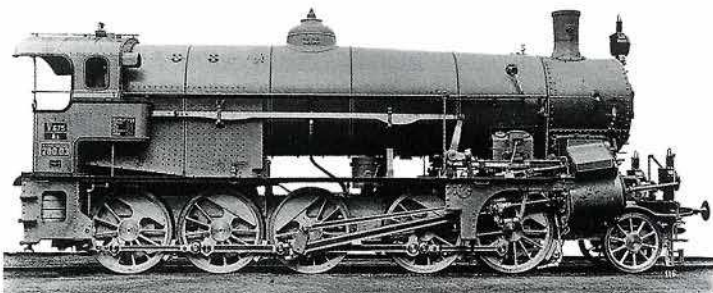
Reihe 110



Reihe 180

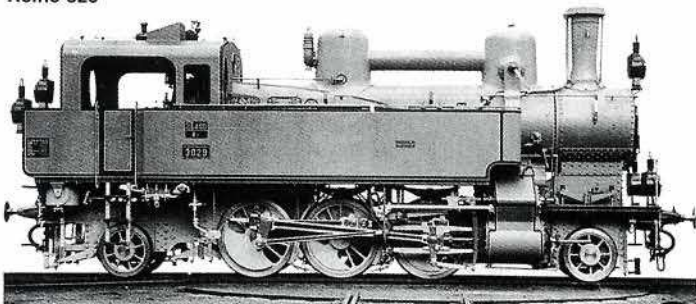


Reihe 329



Reihe 280

Abb. 161 bis 168: Werkfotos, Archiv Griebel



Reihe 30

Lokomotiven auf der Tauernbahn

Der Dampfbetrieb von 1905 bis 1935

Die Reihenfolge der angeführten Lokomotiven richtet sich nach dem Nummernsystem der kkStB.

Reihe 110 (1'C 1' n4v)

Diese Nassdampf-Vierzylinder-Verbundmaschinen wurden 1905 bis 1909 für die kkStB gebaut und mangels stärkerer Lokomotiven auch am Tauern eingesetzt. Mit ihrem relativ großen Treibraddurchmesser von 1780 mm waren sie eher für flache Strecken konzipiert und konnten trotz 90 km/h Höchstgeschwindigkeit bei 74 t Dienstgewicht mit ihrem Reibungsgewicht von 44 t den Anforderungen einer Gebirgsstrecke nicht recht entsprechen, so dass meist mit Vorspannlokomotiven vor dieser Reihe gefahren werden musste.

Reihe 329 (1'C 1' n2v)

Auch diese Reihe war als Nassdampf-Verbundmaschine, allerdings mit zwei Zylindern, konzipiert und wurde 1908/09 gebaut. Mit 60 t um einiges leichter als die Reihe 110, hatte sie fast das gleiche Reibungsgewicht (43 t) und konnte ebenfalls die Bedingungen für Bergstrecken kaum erfüllen. Ihre 80 km/h Höchstgeschwindigkeit konnte sie auf der Tauernbahn nicht ausfahren.

Reihe 30 (1'C 1' n2vt)

Zu Vorspanndiensten herangezogen wurde diese Reihe, die bereits recht betagt war, als sie auf der Tauernbahn erschien: Immerhin wurde sie zwischen 1895 und 1901 geliefert. Es handelte sich auch hier

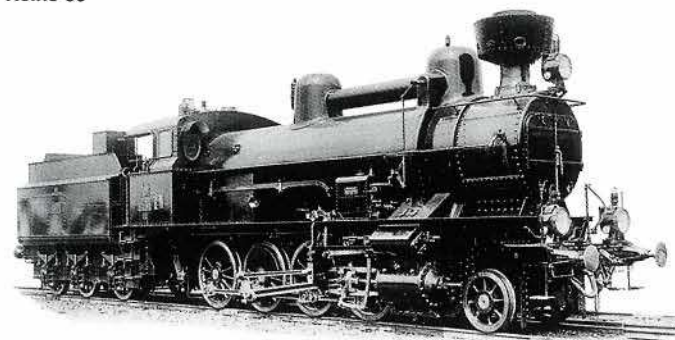
um eine Nassdampf-Zweizylinder-Verbundlokomotive, die jedoch als Tendermaschine ausgeführt war. Mit 69 t Dienst- und 43 t Reibungsgewicht erreichte sie maximal 60 km/h. Einige Maschinen taten bis in die Zeit der ÖBB als Reihe 90 noch Dienst.

Reihe 170 (1'D n2v)

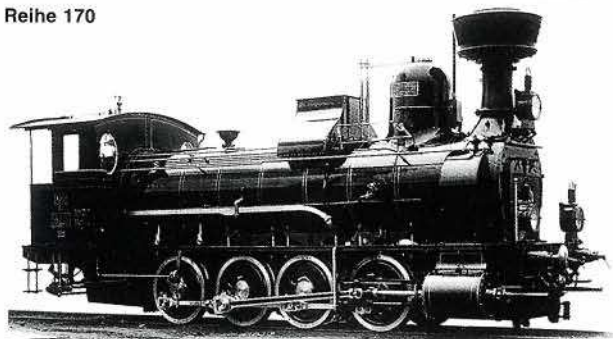
Diese Reihe, die erstmals 1897 gebaut wurde, stellte eine Meisterleistung des genialen Lokomotiv-Konstrukteurs Gölsdorf dar. Das Dienstgewicht dieser Nassdampf-Zweizylinder-Verbundlokomotive mit Schleppender betrug 68 t, das Reibungsgewicht 57 t, die Höchstgeschwindigkeit 60 km/h. Die Maschinen dieser Reihe waren um die Jahrhundertwende die stärksten der Welt und wurden in einer Stückzahl von 850 angeschafft; keine andere Reihe hat diese Zahl in Österreich je überschritten. Die 54 von der Südbahn-Gesellschaft erworbenen Lokomotiven bewährten sich am Brenner hervorragend und wurden daher von der kkStB auch am Tauern vor Schnell- und Güterzügen eingesetzt. Bei den ÖBB erhielt diese Reihe die Bezeichnung 56; ein Exemplar, die 56.3115, existiert heute noch für Sonderzugeinsätze bei der Graz-Köflacher Eisenbahn (GKE).

Reihe 73 (D n2)

Zwischen 1885 und 1909 wurden die Vierkuppeler der Reihe 73 als Nassdampf-Zweizylinder-Maschinen gebaut und auf der Tauernbahn hauptsächlich zum Nachschieben von Güterzügen eingesetzt. Mit einem Dienst- und Reibungsgewicht von 55 t erreichte



Reihe 170



Reihe 73

Reihe 178

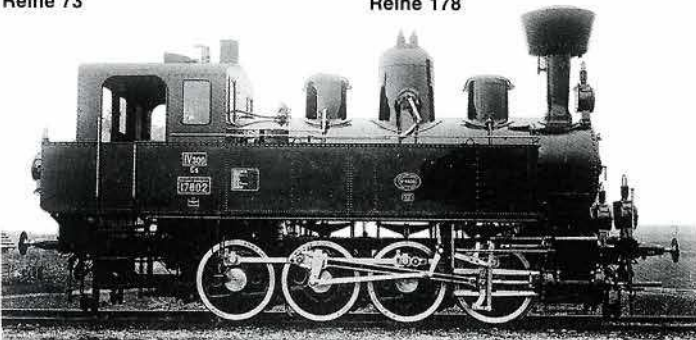




Bild 169: Lok der Reihe 1020 (ehemalige E 94) mit Güterzug nach Villach im Jahre 1953 auf der Angerschlucht-Brücke. **Abb.: H. Fröhlich, Archiv Griebel**

Bild 170: Die 1043.08 ist mit ihrem Güterzug am 22. August 1974, vom Tauern kommend, gerade in Spittal-Millstättersee eingetroffen und wartet auf die Weiterfahrt nach Villach. **Abb.: Mag. A. Ditterich**

diese Reihe eine Höchstgeschwindigkeit von 35 km/h und war daher praktisch nur als Schiebelokomotive für Güterzüge verwendbar. Bei den ÖBB erhielt sie die Bezeichnung 55.

Reihe 178 (D n2vt)

Die vierfach gekuppelten kleinen Tendermaschinen der Reihe 178, Nassdampf-Zweizylinder-Verbundlokomotiven, wurden zwischen 1901 und 1924 gefertigt und kamen zuweilen auch auf der Tauernbahn in untergeordneten Diensten zum Einsatz. Die 49 t Dienst- und Reibungsgewicht aufweisende Reihe mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wurde als Reihe 92 noch lange von den ÖBB verwendet. Die Maschinen waren zwischen 1900 und 1908 geliefert worden.

Reihe 180 (E n2v)

Die Reihe 180 geht wiederum auf den berühmten Konstrukteur Gölsdorf zurück. Die Nassdampf-Zweizylinder-Verbundlokomotiven dieser Reihe waren als Fünfkuppler hervorragend für steile Gebirgsstrecken geeignet und trugen – zusammen mit ihren stärkeren Schwestern der Reihe 280 – die Hauptlast des Verkehrs über die Tauernbahn. Bei 69 t Dienst- und Reibungsgewicht erreichten diese Schlepptender-Lokomotiven eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Reihe 280 (1'E n4v)

Auch diese Reihe, ab 1906 gebaut, hatte Karl Gölsdorf für die kkStB konstruiert; gegenüber ihrer älteren Schwester (Reihe 180) wies sie zusätzlich eine Laufachse (Achsfolge 1'E) auf und verfügte über vier Zylinder. Mit 77 t Dienst- und 67 t Reibungsgewicht vermochte sie auch eine höhere Höchstgeschwindigkeit, nämlich 70 km/h, zu erreichen. Aufgrund ihrer hervorragenden Eigenschaften wurden von dieser Reihe fünf Exemplare von der Südbahn-Gesellschaft für den Dienst auf der Brennerbahn angeschafft.

Elektrischer Betrieb ab 1933

Die Reihenfolge der angeführten Lokomotiven richtet sich nach dem heutigen ÖBB-Nummernsystem.

Reihe 1010 (Co'Co')

Als erste Nachkriegsmaschine kam 1955 die insgesamt in 20 Exemplaren gebaute Reihe 1010 im hochwertigen Schnellzugdienst, vor allem auf der Westbahn, zum Einsatz. Schon bald wurden verschiedene Umläufe auf der Tauernbahn gefahren; auch heute noch kann man in Ausnahmefällen eine Lok der Reihe 1010 am Tauern antreffen. Mit ihren sechs Fahrmotoren und 110 t Dienst- und Reibungsgewicht leisten die Maschinen 3380 kW (4600 PS) und sind für 130 km/h zugelassen. Im Zuge von Hauptausbesserungen erhielten einige Exemplare einen neuen, in Form und farblicher Gestaltung veränderten Kasten; derzeit sind alle Maschinen in Salzburg stationiert und werden fast ausschließlich im Güterverkehr verwendet.

Reihe 1110 (Co'Co')

Als Variante der 1010 wurden ab 1956 30 Lokomotiven der Reihe 1110 mit anderer Übersetzung, vorwiegend für den schweren Güterzugdienst, aber auch für schwere Reisezüge, geliefert. Mit 109 t Dienst- und Reibungsgewicht genügte für die Anforderungen 110 km/h Höchstgeschwindigkeit. Zehn Maschinen wurden 1972 bis 1975 mit einer elektrischen Widerstandsbremse ausgerüstet und erhielten – unter Beibehaltung ihrer ursprünglichen Ordnungsnummer – die Bezeichnung 1110.500. Nach einem kurzen Gastspiel auf der Tauernbahn wurden die 1110.5 wieder vollzählig nach Bludenz zurückgegeben und sind erneut auf der Arlbergbahn im Einsatz, während einige Maschinen der Reihe 1110.0 weiter in Villach Dienst tun, gelegentlich auch im Einsatz auf der Tauernschleuse, wofür diesen Maschinen die dort verwendete Uni-



Kupplung montiert wurde. Durch den Einbau der Widerstandsbremse weisen die 1110.5 ein höheres Dienstgewicht, nämlich 115 t, auf. Einige Maschinen erhielten im Zuge von Revisionen, wie die Reihe 1010, einen neuen, in Aussehen und Anstrich veränderten Lokkasten.

Reihe 1020 (Co'Co')

Während des Zweiten Weltkrieges wurden etliche dieser DR-Lokomotiven in Innsbruck stationiert, um den gewaltigen Verkehr über den Brenner zu bewältigen. 44 E 94 blieben nach Kriegsende in Österreich; zu ihnen kamen noch drei Neubauten der ÖBB dazu. Ab 1940 gebaut, haben diese Lokomotiven die Achsfolge Co'Co', sechs Fahrmotoren und Tatzlagerantrieb. Dienst- und Reibungsgewicht betragen 119 t, sie leisten 3200 kW (4300 PS), die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 90 km/h. Bei den ÖBB wurde diese Reihe ab 1952 als 1020 (01 bis 47) bezeichnet und bildete jahrzehntelang das Rückgrat der Traktion für die Steilrampen der Gebirgsstrecken. Im Jahr 1995 endete der Einsatz dieser schweren Gebirgslokomotiven am Tauern. Die Reihe ist inzwischen ausgemustert; nur die 1020.018 der Lienz Eisenbahnfreunde kommt gelegentlich bei einer Sonderfahrt noch auf die Tauernbahn; einige weitere Exemplare, darunter die grüne 1020.44 in Innsbruck, werden museal erhalten.

Reihe 1141 (Bo'Bo')

Zwischen 1955 und 1958 wurden die 30 Lokomotiven der Reihe 1141 geliefert und in Villach und Salz-

burg für den mittleren Schnellzug- sowie den Eilzug- und Personenzugdienst über den Tauern verwendet. Sie erhielten den neuartigen Gummiringfederantrieb (bis dahin lediglich auf einer Lokomotive der DB probeweise verwendet!) und waren so konzipiert, dass möglichst viele Tauschteile der Reihen 1010 und 1110 kompatibel verwendet werden konnten.

Trotz Erhöhung der Geschwindigkeit der Schnellzüge auf 120 km/h im Jahr 1959 und dem damit verbundenen Rückzug aus diesen Diensten verblieb die Reihe 1141 noch bis 1976 auf der Tauernbahn; heute sind alle Maschinen in Attang-Puchheim stationiert und weiterhin unentbehrlich. Ihr Dienstgewicht beträgt 80 t, ihre Dauerleistung 2130 kW (2900 PS) und ihre Höchstgeschwindigkeit 110 km/h.

Reihe 1042/1142 (Bo'Bo')

Die am häufigsten gebaute Lokomotivreihe der ÖBB, von der zwischen 1963 und 1977 insgesamt 256 Exemplare beschafft wurden, ist die Reihe 1042. Sie weist 84 t Dienstgewicht, die Achsfolge Bo'Bo' und eine Dauerleistung von (überwiegend) 3700 kW (5000 PS) auf und verfügt über einen Gummiringfederantrieb. Die Lokomotiven der Reihe 1042.0 (insgesamt 60 Exemplare) sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h ausgelegt, die übrigen 196 Maschinen der Reihe 1042.5 sind 150 km/h schnell. Wie unverzichtbar diese Reihe ist, sieht man an der Tatsache, dass seit 1998 viele Vertreterinnen der Reihe 1042.5 unter Beibehaltung ihrer Nummer wendefähig ausgerüstet wurden und

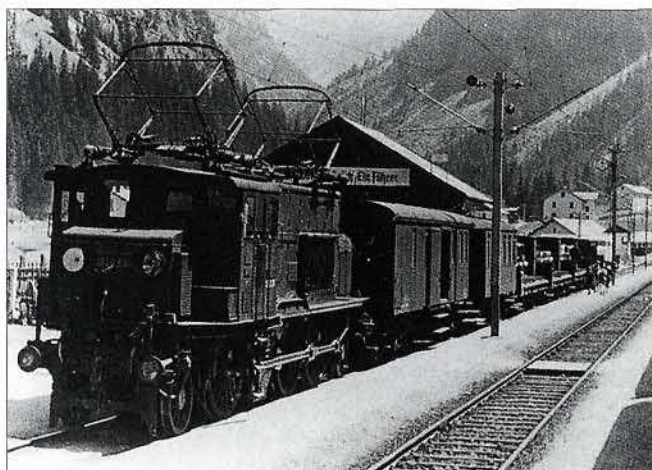


Bild 171: E 33 20 bzw. 1029.501 (ab 1952: Reihe 1073) im Jahre 1939 mit einem Autotransportzug in Bockstein. **Abb.: Archiv Griebel**

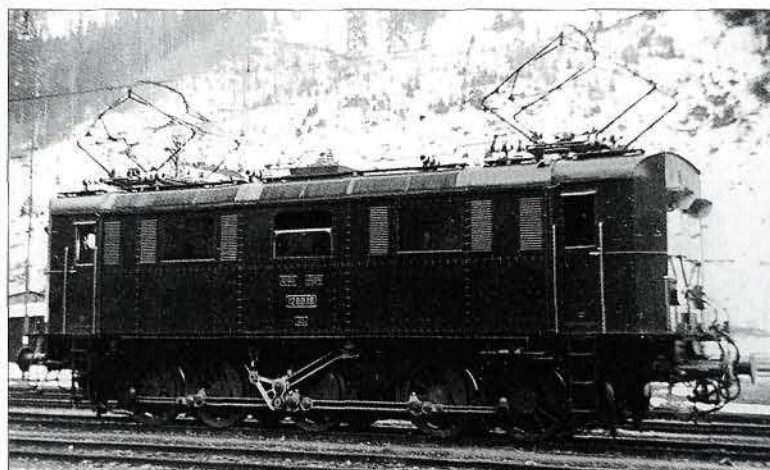


Bild 172: 1280.18 im Jahre 1939 in Badgastein. **Abb.: R. Rolter, Sammlung Dr. Petrovitsch**

nun als Reihe 1142.5 mit den neu konzipierten Wendezügen im Einsatz stehen. Auf der Tauernbahn sind alle drei Untergruppen dieser Reihe im Betrieb.

Reihe 1043 (Bo'Bo')

Zur Erprobung der damals neuen Thyristortechnik bestellten die ÖBB vier und im Anschluss daran weitere sechs Lokomotiven bei ASEA in Schweden und reichten sie als Reihe 1043 ein. Sie kamen von Anfang an auf der Tauernbahn zum Einsatz und beherrschten rund 30 Jahre lang das tägliche Bild von schweren Schnell- und Güterzügen. Mit 82 t Dienstgewicht und einer Dauerleistung von 3880 kW (5300 PS) können sie 500 t Regellast am Tauern befördern, wobei sie 135 km/h erreichen. In den letzten Jahren ist der Einsatz über den Tauern stark zurückgegangen; häufig wird nur noch die Tauernschleuse bespannt, während ihr sonstiges Einsatzgebiet inzwischen im Großraum Villach liegt. Ein Exemplar wurde 1999 nach einem Fall von der Hebebühne bei der Ausbesserung wegen der dabei erlittenen Schäden am Kasten ausgemustert. Die Reihe 1043 gilt aber immer noch als die Tauernlokomotive.

Reihe 1044 (Bo'Bo')

Mit den 219 beschafften Exemplaren ist die Reihe 1044 heute die am zweithäufigsten verwendete Lokomotive der ÖBB. Sie trägt unbestritten die Hauptlast des Verkehrs über die Tauernbahn. Die viermotorigen Thyristormaschinen mit der Achsfolge Bo'Bo' weisen ein Dienstgewicht von 84 t und eine Dauerleistung von 4850 kW (6600 PS) auf und sind 160 km/h schnell. Die berühmte 1044.501 wurde einst aus der 1044.01 zur Schnellfahrlokomotive umgebaut, ist heute aber wieder mit der üblichen Ausrüstung versehen und kann gelegentlich auch auf der Tauernbahn gesichtet werden. Daneben sieht man etwa die Ende 1998 als „Kinderkunstlok“ bunt bemalte 1044.282 ebenso

manchmal auf der Tauernbahn wie die 1044.208 (Rail-Cargo-Werbung) oder die 1044.210 mit dem einseitigen Streifen, der noch an die Sonderlackierung zum 100-jährigen Gewerkschaftsjubiläum erinnert. Selten, aber möglich ist auch der Einsatz der Innsbrucker 1044.255 mit dem Tirol-Wappen, obwohl derzeit die tandemfähigen 1044.2 nur in sehr geringem Maß auf die Tauernbahn kommen.

Reihe 1145 (Bo'Bo')

Eine stärkere Version der Reihe 1045, die für die Mittenwald- und die Salzkammergutbahn gebaut wurde, stellte die Reihe 1145 dar, die ab 1930 als Bo'Bo'-Maschine mit 1260 kW (1700 PS) in Dienst gestellt wurde. Sie hatte ein Dienstgewicht von 70 t und vermochte maximal 70 km/h zu fahren. Auf der Tauernbahn war diese Reihe nicht allzu häufig eingesetzt; ihr hauptsächliches Betätigungsfeld war der Westen Österreichs. 1991 schied die letzte 1145 aus dem Bestand der ÖBB aus.

Reihe 1245 (Bo'Bo')

Mit ihren 1785 kW (2400 PS) wesentlich stärker als ihre Vorgängerinnen der Reihe 1145 war die Reihe 1245, die ab 1934 geliefert wurde. Bei 83 t Dienstgewicht vermochten diese Lokomotiven 80 km/h schnell zu sein. Neben dem Einsatz vor Güterzügen waren diese Maschinen auch auf der Tauernschleuse im Dienst und bespannten bis in ihre letzten Tage die Sammelgüter- und Bauzüge der Tauernbahn. Heute sind alle Vertreterinnen ausgemustert; fallweise kommt im Sonderzugverkehr noch die rote 1245.522 der Linzer Eisenbahnfreunde oder die in Saalfelden stationierte grüne 1245.04 auf die Tauernstrecke.

Reihe 1063 (Bo'Bo')

50 Exemplare wurden zwischen 1983 und 1990 von dieser vierachsigen Verschublokomotive angeschafft, die durchaus geeignet ist, im Streckendienst eingesetzt zu

werden. Mit ihrer Drehstrom-Antriebstechnik können diese 82 t schweren Maschinen eine Dauerleistung von 1520 kW (2000 PS) abgeben und eine Maximalgeschwindigkeit von 100 km/h erreichen. Mit diesen Eigenschaften vermögen diese Lokomotiven auch für den täglichen Sammelgüterzug auf der Tauern-Südrampe verwendet werden.

Reihe 1163 (Bo'Bo')

Für den Sammelgüterzug auf der Tauern-Nordrampe wird üblicherweise die in Bischofshofen stationierte Reihe 1163 eingesetzt. Diese 1994/95 beschaffte Reihe umfasst 20 Exemplare, die sogar wendezugfähig wären, jedoch im Verschub- und Sammelgüterzugdienst eingesetzt werden. Die Maschinen sind 80 t schwer, leisten 1560 kW (2100 PS) und weisen eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf. Mehrere davon sind täglich im Verschub in Schwarzach-St. Veit eingesetzt.

Reihe 1073 (1'C 1')

Ab 1923 als Reihe 1029 der BBÖ in Dienst gestellt, kamen die Vertreterinnen dieser Serie, die die zweitälteste Elektrolokomotive Österreichs darstellt, nach der Elektrifizierung der Tauernbahn auch hier zum Einsatz. Mit ihrer Achsfolge 1'C 1' noch der Dampfloktechnik abgeschaut, konnten diese Maschinen mit 74 t Dienst- und 47 t Reibungsgewicht mittels ihrer zwei Fahrmotoren immerhin 75 km/h, nach ihrem Umbau sogar 90 km/h schnell fahren und so die Reisezeiten auf der Tauernbahn erheblich senken. Heute ist diese auch in ihrem Aussehen etwas exotisch wirkende Reihe restlos verschrottet.

Reihe 1280 (E)

Nach Fertigstellung der Elektrifizierung der Tauernbahn kam die Reihe 1280, die seit 1927 im Bestand der BBÖ war, vor verschiedenen Zügen zum Einsatz. Die fünfachsigen Maschinen wurden durch ei-

nen Kandó-Stangenantrieb von zwei Fahrmotoren bewegt, hatten 21 Fahrstufen und erreichten 50 km/h Höchstgeschwindigkeit. Nach ihrem Abzug vom Tauern leisteten sie noch in St. Veit an der Glan und in Knittelfeld Dienst, ehe sie alle verschrottet wurden.

Reihe 1089 (1'C C1')

Eine Stangenlokomotive nach Schweizer Vorbild wurde ab 1923 unter der BBÖ-Bezeichnung 1100 in Dienst gestellt und für die Traction schwerer Schnellzüge auf der Arlbergbahn vorgesehen. Doch nicht nur auf der Brennerbahn, sondern auch auf der Tauernbahn wurden diese später als „Krokodile“ bezeichneten Maschinen verwendet. Sie arbeiteten mit Stangenantrieb und Vorgelege sowie 2 x 2 Fahrmotoren. Bei einer Leistung von 1800 kW (2450 PS) hatten die Lokomotiven ein Dienstgewicht von 115 t und ein Reibungsgewicht von 88 t; ihre Höchstgeschwindigkeit belief sich auf 70 km/h. Diese Reihe ist ebenfalls bereits aus dem Betriebsdienst der ÖBB ausgeschieden.

Elektro-Triebwagen

Reihe 4010

Für den modernen Städtesschnellzugverkehr wurden zwischen 1965 und 1978 insgesamt 29 Garnituren der Reihe 4010 angeschafft. Im Laufe der Zeit verschieden zusammengesetzt, kamen diese Triebwagen mit ihren Steuerwagen 6010 nach ihrem Abzug von der Westbahn auch am Tauern zum Einsatz. Der Triebwagen 4010 mit der Achsfolge Bo'Bo' wiegt 73 t und leistet dauerhaft 2425 kW (3300 PS). Nach einem Umbau konnte die Höchstgeschwindigkeit von 130 auf 150 km/h angehoben werden. Diese trotz ihres Alters immer noch bequemsten Eisenbahnfahrzeuge Österreichs werden heute nur mehr in geringem Maß auf der Tauernbahn eingesetzt; sie sind auf die von Wien ausgehenden Strecken abgewandert.



Bild 173: 1189.09 am 2. Juni 1961 in Bad Hofgastein. Abb.: F. Haffel

Bild 174: 1016 003 mit Güterzug in Kaponig (28. Oktober 1999). Abb.: Th. Wunschel

Reihe 4030

Bereits zwischen 1956 und 1960 wurden 26 Triebwagengarnituren der Reihe 4030 von den ÖBB angeschafft. Mit ihrem Sécheron-Lamellenantrieb sind diese bei 970 kW (1300 PS) Dauerleistung maximal 100 km/h schnell. Der Triebwagen weist die Achsfolge Bo'Bo' und ein Dienstgewicht von 73 t auf und führt üblicherweise einen Steuerwagen der Reihe 6030 und einen Zwischenwagen der Reihe 7030 mit. Mit dem Erscheinen der neuen Wendezüge endete der Einsatz der Triebwagenreihe, der zum Schluss noch einen Durchlauf Salzburg-Mallnitz-Obervellach und zurück umfasste hatte, auf der Tauernbahn endgültig.

Reihe 4042 (Bo'2')

Bereits in ihrem Baujahr 1936 kamen die Triebwagen der Reihe ET 11, bei den ÖBB dann 4042, auf der Tauernbahn zum Einsatz, unter anderem für einen Kurslauf Zell am See-Badgastein. Der von zwei Tatzlagermotoren angetriebene Triebwagen mit der seltenen Achsfolge Bo'2' erreichte Höchstgeschwindigkeiten von 100 km/h, seine Länge über Puffer betrug immerhin 23 520 mm. Der Einsatz dieser Triebwagen am Tauern endete aber relativ rasch; heute verfügt die Steiermärkische Landesbahn (StLB) noch über ein Exemplar der ehemaligen Reihe 4042 als Reservefahrzeug auf der Strecke Peggau-Deutschfeistritz-Übelbach.

Reihe 4060 (Bo'Bo')

Fabrikneu kam ein Triebwagen der BBÖ-Reihe ET 30, später bei den ÖBB 4060, auf die Tauernbahn. Der 15 525 mm lange Triebwagen mit der Achsfolge Bo'Bo', der von vier Tatzlagermotoren getrieben wurde und 90 km/h erreichte, war nur 1936 kurzzeitig am Tauern, ehe er nach Vorarlberg abgegeben werden musste. Ein Exemplar dieser Reihe wurde später an die Montafoner Bahn (MBS) in Vorarlberg verkauft und lief dort noch lange, ehe auch dieses ausgemustert wurde.

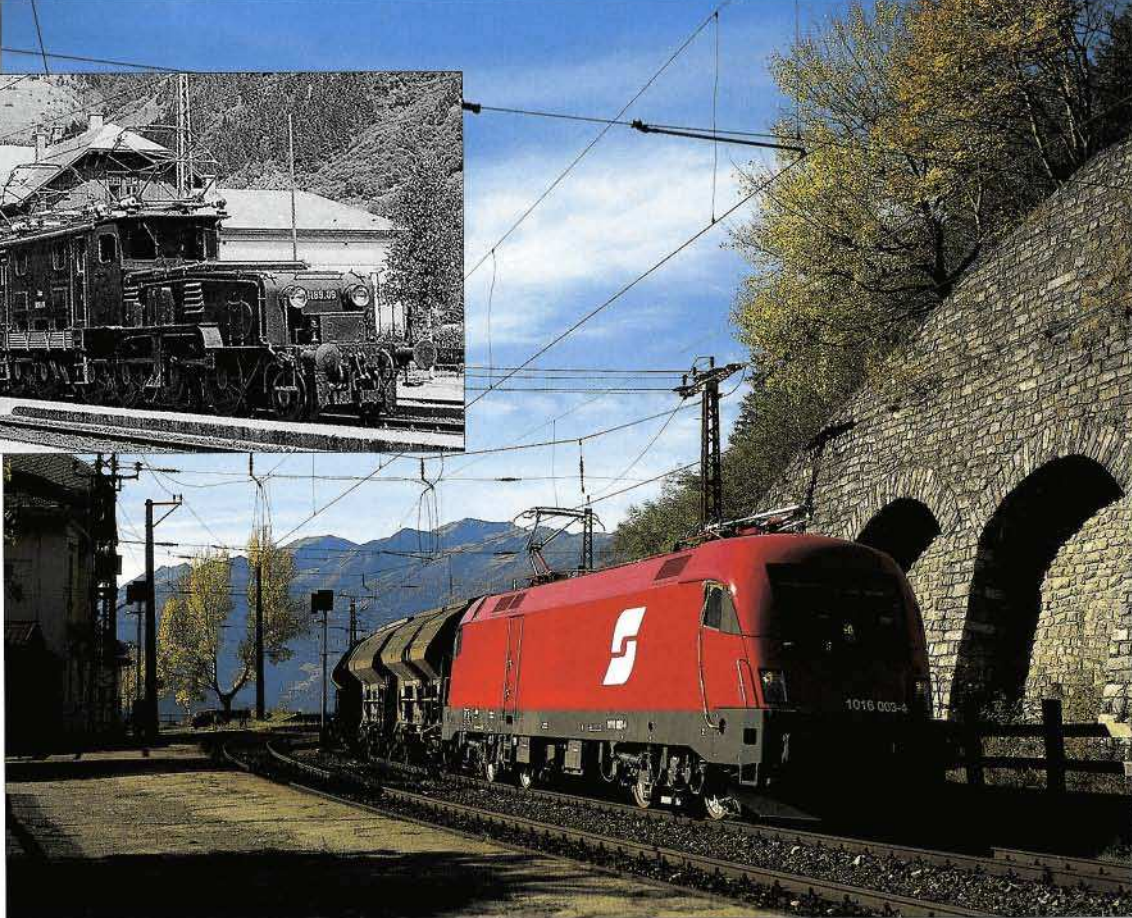
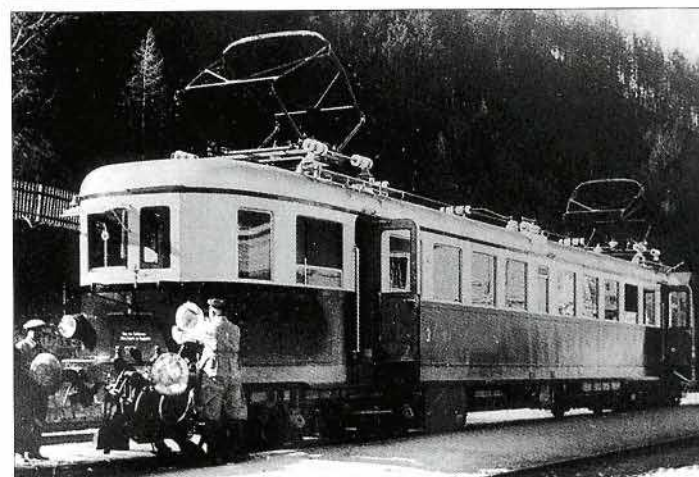


Bild 175 (links): Unweit der die Tauernbahn überspannenden Druckleitungsröhre vom Reißbeck zum Kraftwerk im Tal fahren eine 1043 (vom Schleusen-Einsatz) und 1245.522, die von einem Bauzugeinsatz zurückkehrt, die Südrampe talwärts.

Bild 176: 1163.013 leistete mit Expressgutwagen am 17.10.1995 Verschiebedienst in Schwarzach-St. Veit. Abb. 175 und 176: Mag. A. Ditterich

Bild 177: Triebwagen Reihe ET 11 (ab 1952: Reihe 4042) 1938 in Badgastein. Abb.: Slg. Dr. Petrovitsch



(Noch) Zukunftsmusik:

Reihe 1016 (Bo'Bo')

Um den restlichen Bestand an älteren Lokomotiven liquidieren zu können, schaffen die ÖBB ab dem Jahr 2000 insgesamt 75 Maschinen der neuen Reihe 1016 an, wovon 25 Exemplare eine Zweisystemausstattung (zusätzlich mit 25 kV / 50 Hz) erhalten und als Reihe 1116 bezeichnet werden. Die Prototypen wurden vom Hersteller Krauss-Maffei in München endgefertigt den ÖBB im Jahre 1999 übergeben; die restlichen Maschinen werden in Österreich endmontiert und lackiert. Die eng an die Baureihe 152 der DB angelehnten Lokomotiven der Reihe 1016 werden u.a. auch am Tauern eingehend getestet; mit der Achsfolge Bo'Bo' weisen sie ein Dienstgewicht von 86 t und eine Dauerleistung von 6400 kW (8700 PS) auf und fahren mit max. 230 km/h. Damit sind sie universell im Reise- und Güterzugdienst einsetzbar; zu den bestellten 73 Stück gibt es eine Option auf weitere 325. Sollten alle geliefert werden, wird die Reihe 1016 die umfangreichste aktive Lokreihe der ÖBB sein.

Die Zukunft der Tauernbahn Quellen

Durch die gewaltigen Ausbaumaßnahmen der letzten Jahre scheint die Zukunft der Tauernbahn als leistungsfähiges transalpin-es Verkehrsmittel gesichert zu sein. Die Planungen sehen den weiteren zweigleisigen Ausbau vor, um die letzten noch verbliebenen Engstellen zu beseitigen. Dabei scheinen die Abschnitte von der Abzweigung Brandstatt nach Loifarn, von der Abzweigung Angertal 1 nach Böckstein und von Kolbnitz nach Pusarnitz technisch weniger Probleme aufzuweisen als der Abschnitt von der Abzweigung Steinbach nach Angertal, wo die 133 m lange Angerschluclitbrücke neu zu errichten sein wird, die in 100 m Höhe die Talsohle überspannt. Besonders schwierig wird sich wohl auch die Überwindung der Klammstrecke zwischen Loifarn und Klammstein mit dem Neubau oder der Ausweitung des 739,38 m langen Unteren Klamm-Tunnels und des 744,01 m langen Oberen Klamm-Tunnels samt Neubau der 30 m langen, tief in der Schlucht gelegenen Klamm-Brücke gestalten.

Ten. Trotz dieser Hemmnisse bleibt jedoch der zweigleisige Ausbau auf der Gesamtstrecke der Tauernbahn das erklärte Ziel der ÖBB.

Im übrigen darf festgestellt werden, dass inzwischen auch die südlichen Zulaufstrecken zur Tauernbahn ausgebaut wurden. In Slowenien wurde die Wocheiner-Bahn für 20 t Achsdruck ausgelegt und Italien hat die Pontebbana inzwischen großzügig zweigleisig ausgebaut. Im Norden sieht es weniger gut aus: Die Elektrifizierung und der zweigleisige Ausbau der Strecke München-Mühlldorf-Freilassing scheint zwar im Bundesverkehrswegeplan auf, von einer Realisierung oder gar einem Baubeginn ist weit und breit nichts zu bemerken.

Ditterich, Albert: 125 Jahre Brennerbahn. 2 Bände. Fürstenfeldbruck (Merker), 1992 und 1993.
ÖBB-Handbuch. Verschiedene Jahrgänge. Wien (Bohmann)
ÖBB Triebfahrzeug-Album 1998. Wien (Bohmann), (1998).
Österreichisches Kursbuch. Nachdruck der Ausgabe Nr. 6, August/September 1914. Wien (Slezak), (1987).
Österreichisches Kursbuch. Verschiedene Ausgaben. Wien (ÖBB).
Slezak, Josef Otto: Die Lokomotiven der Republik Österreich. Wien (Slezak), (1983).
Die Tauernbahn (= Bahn im Bild, Bd 21), Wien (Pospischill), 1981.
75 Jahre Tauernbahn. Festschrift. (Eigenverlag), 1984.
Tausche, Wilhelm: Die Tauernbahn. München (Bufe), (1986).
Zimburg, Heinrich von: Die Tauernbahn (= Schriften des Gasteiner Museums). Badgastein (Freunde des Gasteiner Museums), (1984).



Bild 178 (großes Foto): Oberhalb von Kaponig liegt diese gemauerte Wildbachüberführung. Die 1110 524 befindet sich am 29. Dezember 1998 auf der Fahrt nach Villach.

Abb.: Ch. Kirchner

Bild 179: Briefmarke der österreichischen Postverwaltung aus Anlass „75 Jahre Tauernbahn“ (Ersttag: 6. Juli 1984) mit einer Reihe 4010. **Abb.: Slg. Mag. Ditterich**

