



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

6/1993

Juni

DM 11,50

sfr 11,50

öS 89,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Außerfernbahn: Bügel ab?	6
Umstellung auf Dieselbetrieb als Stilllegungs-Alternative	
Furka-Dampflok im Raw Meiningen: Verjüngungskur statt Abbruch	14
Triebwagenparadies LAG	20
Ein Bilderbogen	
Coming home!	26
Eine G 12-Stippvisite auf altvertrauten Gleisen	
CIWL	32
Die Internationale Schlafwagen-Gesellschaft, Teil 1	
Vierzig Jahre V 200	36
Beginn einer neuen Epoche der Zugförderung	
Ende des elektrischen Zugbetriebs Müncheberg – Buckow	38
Bahnreise durch Mecklenburg-Vorpommern	98
Der erste Film aus der Eisenbahn-Journal VIDEOTHEK	

Modellbahn-Journal

Gemündener Schätze, Teil 1: Bahnhof Kitzingen	60
Die badische Vlc	68
Umbau des Liliput-Modells in die Länderbahn-Version	
53 Landschaftsanlage in Spur Z	74
InterModellBau '93 in Dortmund	76
Messe-Impressionen, Teil 1	
Mit dem Dampfroß in die Hölle	82
Teil 2: »Der Tunnel durch den Kesselfels«	

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	41
Typenblatt: 34⁷⁷, sächs. IIIb	51
Typenblatt: 98⁷², sächs. IIIb T	53
Fachhändler-Adressen	56
Impressum	58
Bücherecke	59
Schaufenster der Neuheiten	88
Mini-Markt	92
Bahn-Post	100
Leserbriefe an das Eisenbahn-Journal	
Sonderfahrten und Veranstaltungen	102

Titelbild: Typisch Außerfernbahn: Vor der prächtigen Kulisse des Zugspitzmassivs rollt die 140 026 am 31. Mai 1990 mit dem Nahverkehrszug 5424 von Garmisch-Partenkirchen nach Reutte in Tirol gemächlich der nächsten Station, Lermoos, entgegen. **Foto: A. Ritz**

Editorial

Merker-Infos

Auf dieser Seite geben wir Ihnen, liebe Leserinnen und Leser des Eisenbahn-Journals, seit einiger Zeit nicht nur eine reine Inhaltsangabe der vorliegenden Ausgabe, sondern lassen Sie auch an "Interna" aus Verlag und Redaktion teilhaben. Hier nehmen wir zu aktuellen Problemen unseres gemeinsamen Hobbys Stellung, verschaffen Ihnen Einblick in unsere Redaktionsarbeit oder informieren Sie über Neuerscheinungen.

Letzteren Themenkreis betreffend, können wir unser erstes Video anzeigen; es ist vor kurzem in den Handel gekommen. Bei dem Film handelt es sich um eine Auftragsproduktion für unser Haus. Der Zuschauer erlebt eine Bahnreise durch Mecklenburg-Vorpommern.

In unserem nordöstlichen Bundesland ist die Eisenbahnwelt noch weitgehend in Ordnung, wie die Aufnahmen in den wichtigsten Bahnbetriebswerken, vor allem aber von den Schmalspurbahnen "Molli" und "Rasender Roland" belegen. So genießt der Zuschauer quasi eine Urlaubsfahrt mit der Eisenbahn und lernt auf angenehme Weise die Schönheiten des Landes an der Ostsee kennen: zum Beispiel die Schweriner Seenplatte, die Inseln Rügen und Usedom, alte Hansestädte und anderes mehr.

Ein Besuch auf unserer zur Zeit entstehenden Anlage zeigt die umfangreichen Arbeiten am Tunnelbau der Höllentalbahn mit den "Leiharbeitern" – nein, keine "Schwarzarbeiter" – der Firma Preiser. Mit diesem Artikel soll Ihre Vorfreude auf eine neue Reihe unserer Modellbahn-Bibliothek geweckt werden, die noch im Herbst dieses Jahres erscheinen wird. Diese Publikation präsentiert die Grundlagen zum Thema "Anlagenbau", sozusagen das "1x1" zu den Fragen dieser Thematik.

Auch mit den anderen Beiträgen in dieser Ausgabe des Eisenbahn-Journals hoffen wir natürlich wiederum Ihr Interesse zu finden. Viel Lesespaß wünscht Ihnen jedenfalls

Ihr Hermann Merker Verlag



Auf unserer ständigen Suche nach Modellbau-Anlagen der Spitzenklasse verschlug es uns kürzlich ins Unterfränkische Verkehrsmuseum nach Gemünden. Mit "Bahnhof Kitzingen" beginnen wir in dieser Ausgabe (Seite 60) eine mehrteilige Beitragsreihe. Wir wollen damit auch den Lesern, die bisher noch keine Gelegenheit hatten, dem Museum einen Besuch abzustatten, Einblick in die dort vorhandenen "Gemündener Schätze" geben. **Foto: MV**

Außerfernbahn: Bügel ab?

Umstellung auf Dieselbetrieb als Stilllegungs-Alternative

Nicht nur unter Eisenbahnfreunden zählt die Außerfernbahn, die von Garmisch-Partenkirchen an Wettersteingebirge, Ammertaler und Lechtaler Alpen entlang nach Reutte in Tirol führt, zu den landschaftlich schönsten Strecken von DB und ÖBB. Ins Gespräch gekommen ist die auch betrieblich interessante Bahnlinie, die sowohl von Bundesbahn- als auch ÖBB-Fahrzeugen befahren wird, in jüngster Zeit allerdings wegen düsterer Zukunftsperspektiven: Vom Rückbau der Fahrdrahtanlagen bis hin zu einer akuten Stilllegungsgefahr war die Rede. Sicher scheint inzwischen immerhin, daß der Betrieb auf alle Fälle aufrechterhalten und – aus wirtschaftlichen Gründen – künftig mit Dieseltriebfahrzeugen abgewickelt wird. Lediglich die Korridorzüge Innsbruck – Reutte sollen befristet noch elektrisch verkehren. Insgesamt eine bedauerliche Entwicklung, zumal in einem "Betriebsmodell Außerfern" für die nächsten Jahre sogar die weitere Elektrifizierung bis Vils vorgesehen war.



Bild 1: Sollen in Zukunft den Betrieb auf der Außerfernbahn mitprägen: die neuen ÖBB-Dieseltriebwagen der Reihe 5147. Erste Testfahrten mit 5147.005/006 fanden bereits 1992 statt (Einfahrt in Reutte von Pflach). **Foto: M. Inderst**

Bild 2: Bessere Perspektiven für die Strecke herrschten noch am 31. Mai 1990, als 1044.085 mit N 5418 von Innsbruck kommend die blühenden Maiwiesen bei Lermoos passierte. **Foto: A. Ritz**





Bereits im Jahre 1856 fand in Innsbruck eine Sitzung statt, in der die Wiener Eisenbahngesellschaft, die den Bau der Semmeringbahn vollendet hatte, weitere Unternehmen zur Sprache brachte, so auch die Bahn über den Fernpaß. Als Fahrstrecke war vorgesehen: Innsbruck – Imst – Nassereith – Biberwier – Lermoos – Reutte – Vils – Füssen. Diesem Projekt zufolge wäre Ehrwald rund 3 km nördlich von der Trasse abseits gelegen und hätte keine Bahnstation erhalten. Zwischen dem Fernsteinsee und dem Weißensee war wie zwischen den Bahnhöfen Biberwier und Lermoos ein Tunnel vorgesehen.

Zur Ausführung kam aber dann u.a. die 1884 eröffnete Eisenbahn nach Vorarlberg. Diese beeinträchtigte den Transitverkehr nach Westen über den Fernpaß. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde wieder über die Erbauung einer Bahn von Imst nach Reutte gesprochen, nachdem der Verkehr über Bayern immer mit Zollschwierigkeiten verbunden war. Mit der Fortsetzung der Karwendelbahn von Innsbruck nach Garmisch wurde das Fernbahnprojekt jedoch endgültig fallengelassen. Durch die Trassenführung kam auch Ehrwald in den Genuß einer Bahnstation, welche besonders für den Reiseverkehr von und nach Deutschland von großer Bedeutung wurde.

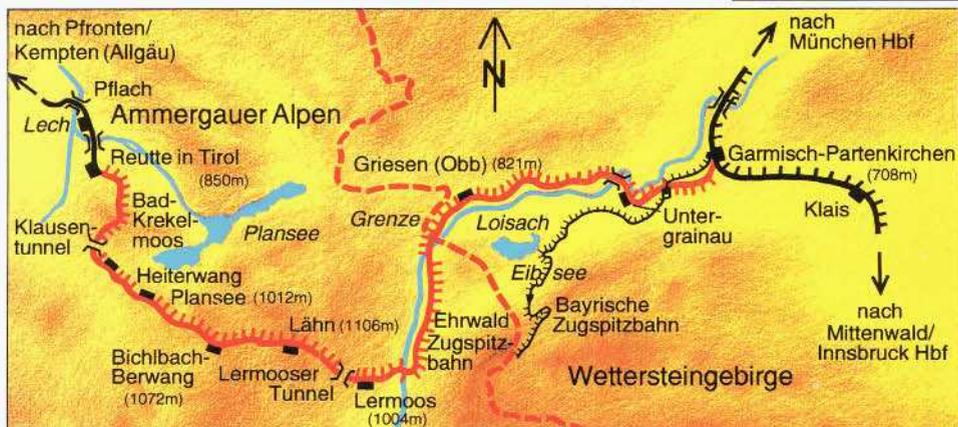
Nachdem die Lokalbahn von Kempten (Allgäu) nach Reutte im Jahre 1905 fertiggestellt und eröffnet war, wurden immer mehr Stimmen laut, die den Weiterbau von Reutte nach Garmisch bzw. nach Innsbruck forderten. Dadurch sollte das Außerfern mit dem übrigen Österreich, vor allem auch mit der Landeshauptstadt Innsbruck, verbunden werden.

Für die Realisierung dieses schwierigen Projekts diente der Staatsvertrag zwischen Bayern und Österreich von 1910 als Grundlage, mit dem eigentlich die Basis für den Bahnbau von Innsbruck nach Garmisch und weiter nach Reutte gegeben war. Der erste Abschnitt, Innsbruck – Garmisch, wurde am 28. Oktober 1912 eröffnet, das zweite Teilstück, Garmisch – Reutte (die eigentliche Außerfernbahn), erst am 29. Mai 1913. Wegen größerer Schwierigkeiten hatte der vorgesehene Termin im Dezember 1912 nicht eingehalten werden können, wodurch sich die offizielle Betriebsaufnahme um fünf Monate verzögerte.

Die Gesamtlänge der Linie beträgt 44,3 km, 14,85 km auf deutschem und 30,45 km auf österreichischem Gebiet. Sowohl in Reutte als auch in Garmisch-Partenkirchen beginnt die Streckenkilometrierung bei 0, endet aber mit den angegebenen Werten jeweils an der Staatsgrenze.

Beginnen wir nun unsere Reise in Garmisch-Partenkirchen, wo sich das Streckengleis, von München aus gesehen, gabelt. Die linke Bahnhofsausfahrt führt über Mittenwald – Seefeld i.T. nach Innsbruck und die rechte mit einem starken Rechtsbogen in das Loisachtal. Parallel dazu begleitet uns auf einer Länge von 4 km die Bayerische Zugspitzbahn, die dann links über eine Brücke dem Wettersteingebirge zustrebt. Geradeaus bietet sich der gewaltige Anblick von Waxensteinen und Zugspitze. Bei km 4,6 bzw. km 5,5 erreichen wir die bereits stillgelegten Haltestellen Ober- bzw. Untergrainau. Zur Bahnhofsstillegung hat das Auto als größte Konkurrenz der Bahn wesentlich beigetragen. Loisachaufwärts geht die Fahrt nun durch einen idyllischen Waldstrich Richtung Griesen weiter, wobei wir auf unserer Fahrt gleich zweimal die Bundesstraße und einmal die Loisach überqueren.

Bei km 13,3 liegt der Bahnhof Griesen, der seit einiger Zeit nur mehr als Betriebsaufenthalt für die Zollkontrolle dient. Nicht unerwähnt bleiben soll der Ärger vieler Urlaubsgäste darüber, daß sie – besonders nach ausgiebigen Bergtouren – keine Möglichkeit mehr haben, entlang der Bahnstrecke zwischen Garmisch und Ehrwald-Zugspitzbahn in irgendeinem Zug einzusteigen.



Nach gut 1,5 km passieren wir die Staatsgrenze. Langsam beginnt die Strecke zu steigen. Wo früher bei km 30 die Haltestelle Schanz mit dem in den siebziger Jahren weggesprengten Unterwerk war, sehen wir auf der rechten Seite das österreichische Straßenzollamt, und auf der linken Seite befindet sich steiles, felsiges Gelände. Die Loisach fließt auf der rechten Seite der Bahn zu Tal. Die Steigung dieses Streckenabschnitts beträgt durchschnittlich 28‰. Nach rund 25 Minuten Fahrzeit erreichen wir jetzt den Talkessel von Ehrwald.

Links vom Bahnhofsgebäude ragt das mächtige Wettersteinmassiv mit der Zugspitze hervor. Hier ist auch Ausgangspunkt der Österreichischen Zugspitzbahn, deren Seilbahnprojekt nach dreijähriger Bauzeit im Sommer 1991 fertiggestellt wurde und nun eine direkte Verbindung von Ehrwald-Obermoos zur Zugspitze bietet. Die neue Seilbahn löste die bereits 65 Jahre alte ab.

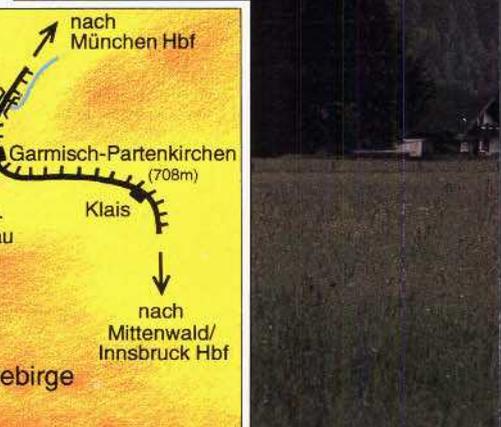
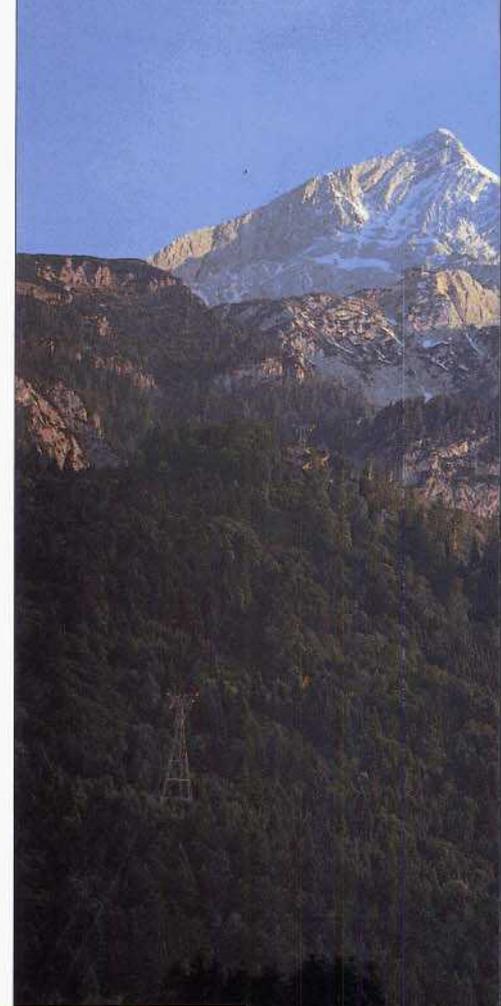


Bild 4: Heute nicht mehr auf der Außerfernbahn im Einsatz: ÖBB-4030, hier als Korridorzug Innsbruck – Reutte nahe Untergrainau. **Foto:** A. Ritz

Bild 3 (oben Mitte): Der Streckenverlauf der zwischen Garmisch-Partenkirchen und Reutte (noch) elektrifizierten Außerfernbahn.

Grafik: G. Gerstberger

Bild 5 (rechte Seite unten links): Noch herrscht Fahrzeugvielfalt auf der Strecke: 113 308 (vgl. EJ 11/1992) mit einem DR-Reisezugwagen als 5417 am 20. August 1992 im Bahnhof Ehrwald.

Bild 6 (rechte Seite unten rechts): Streckensanierungsarbeiten zwischen Garmisch und Griesen ermöglichten diesen Triebwagentreff von ÖBB-4020 und DB-628 in Ehrwald (1991).

Fotos 5 und 6: M. Inderst



Der rund 1000 m hoch gelegene Ort Ehrwald ist sozusagen die Hochburg des Fremdenverkehrs im Bezirk Reutte; er liegt sehr ruhig und sonnig. Zudem bietet der Ort den Gästen herrliche Wanderwege, Langlaufloipen und Skihänge sowie Möglichkeiten für Bergtouren.

Gleich nach dem Bahnhof Ehrwald überqueren wir in einem ziemlich starken Rechtsbogen den 10 m hohen und 56 m langen Loischviadukt, der schon so manchem Fotografen als Motiv gedient hat. Bis Lermoos steigt die Strecke nur geringfügig an, wobei sich hier aber die schönsten Fotostellen mit herrlicher Hintergrundkulisse befinden. Der Bahnhof von Lermoos, dem nächsten bekannten Luftkurort, liegt um 30 m höher als der von Ehrwald. Auf der linken Seite vor der Bahnhofseinfahrt befindet sich die Bahnmeisterei, deren Bereich sich von Ehrwald Grenze bis Schönbichl (letzte Haltestelle in Richtung Kempten vor der Staatsgrenze) erstreckt.

Nachdem wir den Bahnhof Lermoos verlassen haben, geht es weiter nach Lähn durch einen Tunnel mit einem Rechtsbogen und einer durchschnittlichen Streckensteigung von 30‰. Diese verlangt den Lokführern von ausgelasteten Güterzügen mit 400 t bei schlechtem Wetter die vollen Fahrkünste ab.

Als Höchstpunkt der Strecke bildet Lähn auf 1106 m Seehöhe eine Wasserscheide. Zwischen Lähn und Bichlbach-Berwang schlängelt sich der Gleiskörper auf der rechten Talseite entlang. Hier ist der lawinengefährdetste Teil der Strecke. In manch strengem Winter mußte die Strecke zwischen Ehrwald und Reutte schon gesperrt werden. Bichlbach liegt auf nur mehr 1073 m Seehöhe und im Zentrum des Zwischentoren, wie diese Talschaft zwischen Heiterwang und Biberwier auch genannt wird.

Von Bichlbach aus in Fahrtrichtung gesehen, bietet sich dem Betrachter die herrliche Kulisse der Allgäuer Alpen. Links davon liegt der Almkopf. In Bichlbach steht die einzige noch vorhandene Zunftkirche Österreichs. Hinter Bichlbach fällt die Strecke bis Heiterwang-Plansee (1010 m). Zwischen diesen beiden Haltepunkten wurde 1988 bei km 11,62 eine neue Haltestelle errichtet, um den Skisportlern eine Ein- und Ausstiegsgelegenheit nahe der Talstation der Almkopfbahn anzubieten. Die Haltestelle wurde errichtet, da nach Zusammenschluß mehrerer Fremdenverkehrsverbände im Bezirk der bereits bewährte "Schnee-Express" eingeführt wurde, der es jedem Gast mit gültiger Gästekarte, aber auch den Einhei-

mischen ermöglicht, die Bahn von Ehrwald bis Schönbichl und zurück gratis zu benutzen. Diese Aktion hat sich hervorragend bewährt und bringt von Jahr zu Jahr neue Rekordergebnisse bei der Personenbeförderung auf der Außerfernbahn. Die Maßnahme ist auch als Kampfmittel gegen die Stilllegungstendenzen gedacht.

Weiter geht es nach Heiterwang, einem malerischen Örtchen unweit des Heiterwanger Sees. Rund um den See gibt es viele Wanderwege und Langlaufloipen. Vor rund drei Jahren wurde das alte Empfangsgebäude abgerissen und durch eine häßliche kleine Betonhütte ersetzt. Von Heiterwang aus steigt die Strecke bis zum Scheitelpunkt, der wegen zu geringer Auslastung in den sechziger Jahren eingestellten Haltestelle Thanellerkar (1036 m). Ab diesem Punkt fällt die Strecke bis Reutte auf 848 m. Bei km 5,663 beginnt der 512 m lange Klausentunnel. Dahinter sieht man die Ruine Ehrenberg. Nun befinden wir uns vor der mit knapp 38‰ größten Neigung der Außerfernbahn. An diesem schwierigen Streckenabschnitt hat der Erbauer, Ing. Dr. Josef Riehl, die schwierige Aufgabe vorbildlich gelöst. Durch umfangreiche Erdbewegungen konnte er die Steilheit des Gelän-



des abmildern. Zusätzlich mußte noch eine 200 m lange Stützmauer errichtet werden. Bei km 3,6 passieren wir die ebenfalls bereits stillgelegte Haltestelle Bad Kreckelmoos, die 1992 wegen einer Sportveranstaltung für zwei Tage wiedereröffnet wurde.

Bild 7 (oben Mitte): Im Falle einer Gesamtumstellung auf Diesetrieb soll künftig die Reihe 2143 in Doppeltraktion Güterzüge bespannen; hier eine Lok der Vorgängerreihe (2043.066) mit Arbeitszug im Bf Lermoos (November 1992).

Bild 8 (rechts oben): Mit dem nur aus einem Steuerwagen bestehenden N 5412 nach Reutte verläßt 140 013 am 31. Mai 1990 Lermoos.

Bild 9 (rechte Seite unten links): Den Güterzug 77432 bespannte an einem Apriltag 1991 die 1020.005, hier zwischen Ehrwald und Lermoos.

Fotos 7 und 9: M. Inderst

Bild 10 (rechte Seite unten rechts): Aus ÖBB-Wagen ist am 31. Mai 1990 der N 5425 gebildet, den 140 013 bespannt (Aufnahme bei Lähn).

Fotos 8 und 10: A. Ritz



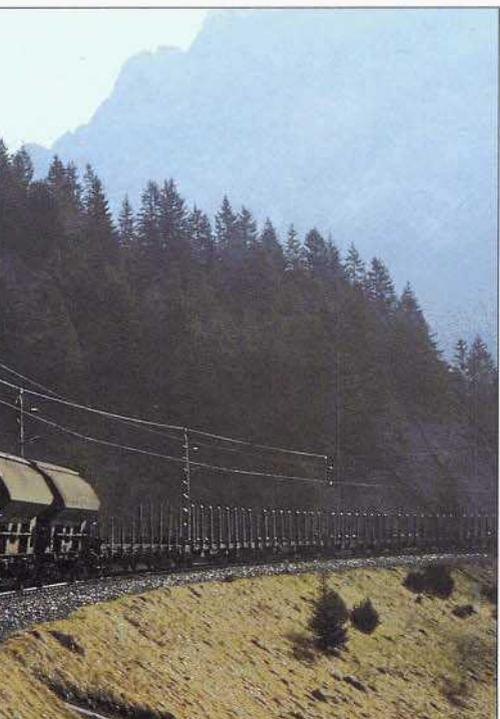




Bild 11: Güterzüge sollen vorerst von der "Verdieselung" ausgenommen werden: 1044.088 mit Fracht von Reutte nach Hall in Tirol Ende Mai 1990 bei Bad Krekelmoos.

Foto: A. Ritz

Bild 12 (links): Noch gibt es Vielfalt durch das Nebeneinander von Elektro- und Dieseltriebfahrzeugen von ÖBB und DB: Am 12. März 1991 traf die an diesem Tag zum ersten Mal in grüner Lackierung eingesetzte 1020.027 im Bahnhof Reutte auf einen aus Kempten kommenden 628.0.

Bild 13 (rechte Seite Mitte): Ende August 1992 führten Probefahrten den Doppeltriebwagen 5147.005/006 auf Karwendel- und Außerfernbahn. Möglicherweise werden diese neuen Dieselfahrzeuge künftig auch als Korridorzüge von Innsbruck nach Reutte verkehren (Aufnahme in Hochzirl).

Fotos 12 und 13: M. Inderst

