



Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0720-051X

IV/86

DM 16,80

sfr 16,80

öS 130,—

Innsbruck – Garmisch-Partenkirchen – Reutte
Eine Gebirgsbahn wird 75 Jahre alt

von J. Stockklausner



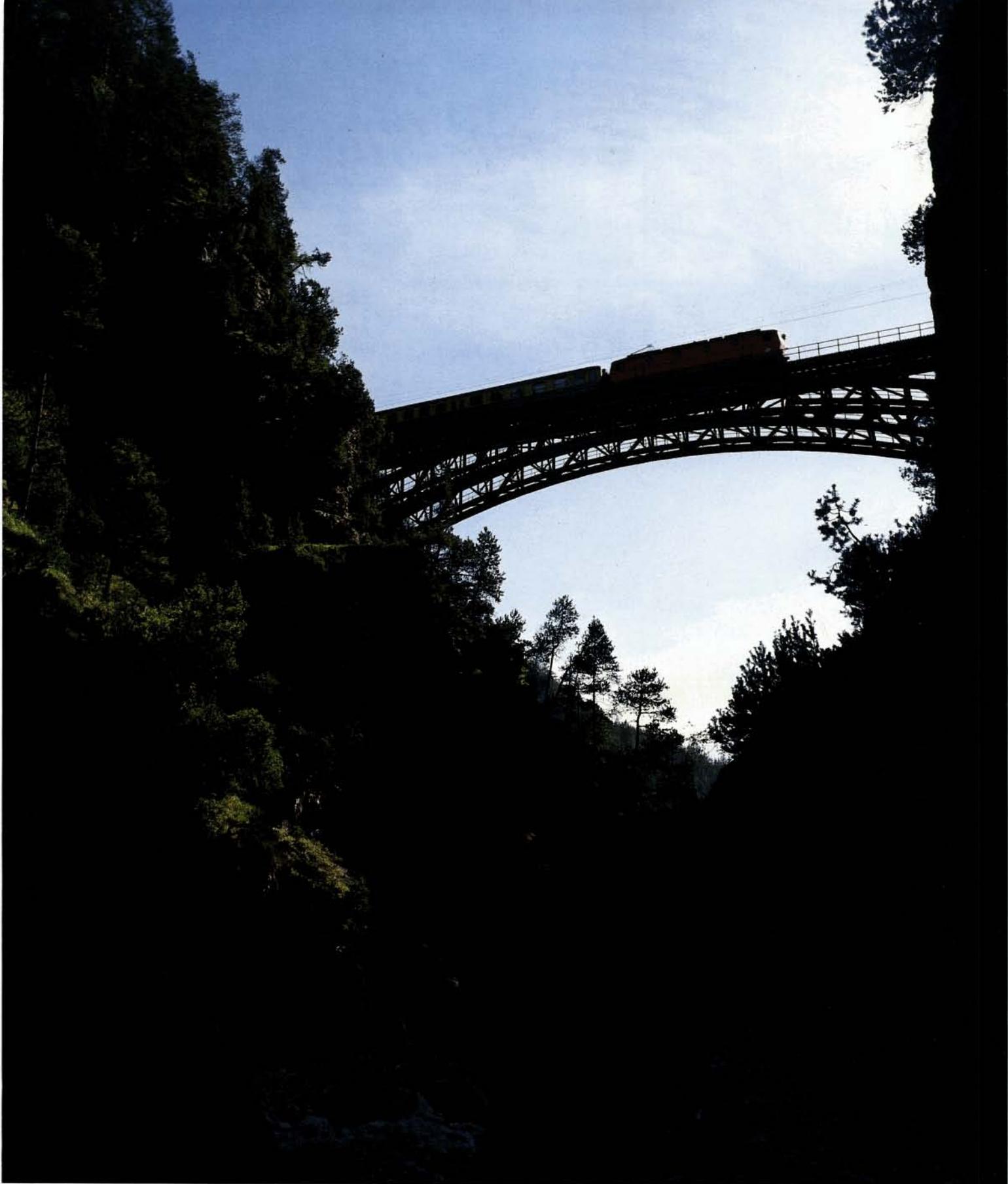


Bild 2: Kühn überspannt die Schloßbach-Brücke die Schloßbachklamm zwischen den Stationen Hochzirl und Leithen. Eine Lokomotive der Reihe 1044 der ÖBB überquert mit einem Zug von Innsbruck dieses eindrucksvolle Brückenbauwerk (05.09.1986).
Foto: A. Ritz

Bild 1 (Titel): Ein Dieseltriebzug der Baureihe 601 hat als "Alpen-See-Express" Urlauber aus Norddeutschland nach Mittenwald gebracht und fährt nun bei Klais leer in Richtung Garmisch-Partenkirchen zurück (09.08.1985).
Foto: A. Ritz

Bild 3 (rechte Seite oben): Gemeinsam befördern eine Lokomotive der ÖBB-Reihe 1245.5 und als Vorspannlokomotive die 1145.04 bei Reith einen Eilzug von Innsbruck Richtung Mittenwald (um 1960).
Foto: K. Pfeiffer

Bild 147 (Rücktitel): Nur für wenige Meter gelangen die Züge zwischen dem Tunnel an der Wand 1 und dem Tunnel an der Wand 2 ans Tageslicht. Die 1042.636-9 wird mit ihrem Eilzug nach Innsbruck sogleich in den Tunnel an der Wand 1 einfahren (29.09.1986).
Foto: A. Ritz



Impressum

ISSN 0720-051 X
 DM 16,80 – sfr 16,80 – öS 130,-
Hermann Merker Verlag
 D-8080 Fürstenfeldbruck, Postfach 1453
 Telefon (08141) 5048/5049

Redaktion: Hermann Merker
 Autor: J. Stockklausner
 Schlußredaktion: U. Bauer
 PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker,
 Evelyn Freimann, Anne Rödel

Layout: Gerhard Gerstberger
 Textverarbeitung: Hermann Merker Verlag
 Produktion: Europlanning srl
 I-37135 Verona, Via Morgagni 30
 Printed in Italy
 Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

1987 erscheinen 4 Sonderausgaben des
 Eisenbahn-Journals.
 Die Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals
 können auch im Abonnement bezogen werden,
 Bestellunterlagen sind beim Verlag erhältlich.
 Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck. Alle Rechte
 vorbehalten, Nachdruck nur mit schriftlicher
 Genehmigung der Redaktion.

Copyright 1987 by: Hermann Merker Verlag,
 Fürstenfeldbruck
 Ausgabe Dezember 1986

Inhalt

	Seite
Vorwort	4
Bau- und Streckenchronik	6
Die technischen Baumerkmale	8
Die Trassen	12
Lokomotiven	22
Vorgaben für Lokomotiven und Streckenbau	23
Die Erprobung der Baureihe 1060	26
Die Lokomotiven auf der bayerischen Seite	29
Das wachsende Verkehrsaufkommen fordert stärkere Leistungen	30
Der Betrieb	41
Probleme tauchen auf	52
Neubeginn nach dem Ersten Weltkrieg	74
Die Zeit nach 1945	85
Die Ausbauphase	86
Fahrplan und Tarif	87
Quellenangaben	89

Vorwort

Gebirgsbahnen wie die um 1910 entstandene Mittenwaldbahn üben auf den Betrachter stets eine besondere Faszination aus. Läßt man der eigenen Fantasie freien Lauf, fesselt das Flair solcher Strecken noch mehr. Bedenkt man, welch umfangreiche Strecken- und Arbeitsplanungen vorausgehen mußten, fühlt man die Probleme buchstäblich, mit denen die Erbauer früher konfrontiert waren. Unzählige Bautrupps waren notwendig, um die gewaltigen Felsmassen zu bewegen, aber auch ein gerüttelt Maß an Wagemut gehörte dazu, um das abenteuerliche Vorhaben mit den damals zur Verfügung stehenden Mitteln gelingen zu lassen.

Abgesehen von der technischen Leistung als solcher, nimmt die hier beschriebene Mittenwaldbahn allein schon wegen des zwischen den Vertragspartnern stets reibungslos abgewickelten grenzüberschreitenden Verkehrs eine gewisse Sonderstellung ein. Technisch gesehen ist die Tatsache, daß von Beginn an die Traktion mit Einphasen-Wechselstrom hoher Spannung und niedriger Frequenz geplant war und schließlich auch zur Durchführung gelangte, eine Pioniertat schlechthin. Außerdem war sie die erste Bahn der österreichisch-ungarischen Monarchie, bei der in großem Umfang Betonbauwerke errichtet wurden, – und das, obgleich es sich um eine Lokalbahn handelte.

Auch heute noch ringt uns die kühne Trassierung entlang der Bergflanke der senkrecht vom Tal aufsteigenden "Martinswand" alle Ehrfurcht ab. Hoch über dem unter Autofahrern berühmt-berühmten "Zirler Berg" lehnt sich die Gleistrasse an die Felswand. An einzelnen Stellen ragen mächtige Betonfundamente aus dem Fels, die während der Bauzeit die einzig verfügbaren Stellflächen für Bauhütten und Materialien bildeten. Mit Hilfe eines langen Schrägaufzuges mußte jede Gleisschwelle, jede Schraube, jede Schiene, jedes Werkzeug und jede Bergbaumaschine hinaufbefördert und sogleich, mangels Lagerfläche, zum Einsatzort gebracht werden. Nur zu leicht gerät in Vergessenheit, daß auf einer Länge von 19 km 605 Höhenmeter bei einer max. Steigung von 36,5‰ zu überwinden waren!

Von der ersten Idee zum Bau einer zusätzlichen Nord-Südstrecke bis zur Umsetzung in die Tat war es ein langer Weg. Bereits 1843 gab es erste Bestrebungen von Wirtschaftstreibenden, dem traditionellen, jahrhundertealten Handelspfad von Augsburg über die Scharnitzer Klause nach Süden wieder Bedeutung zu verschaffen. Das dann in Vergessenheit geratene Projekt wurde erst viel später wie-

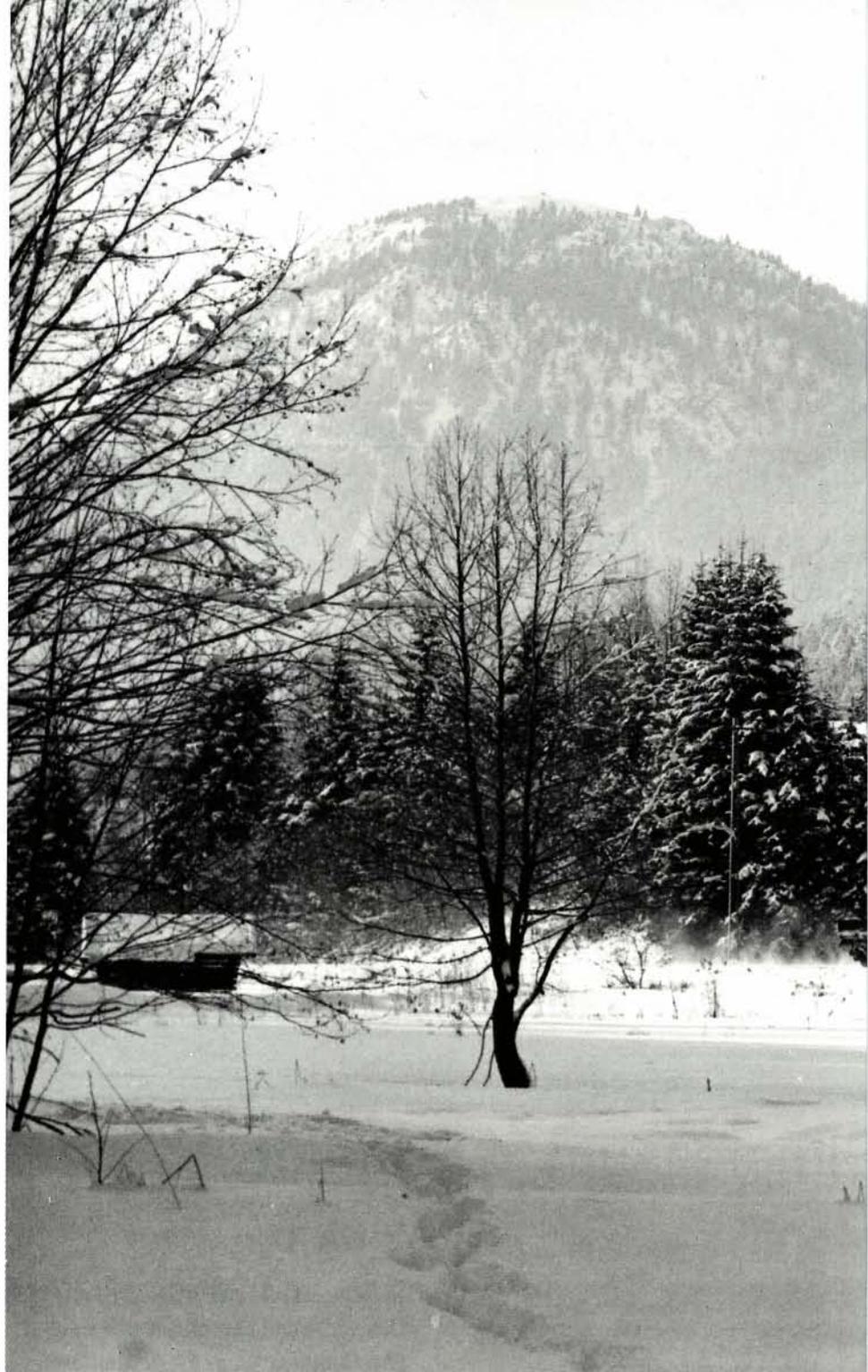


Bild 4: Manchmal ist der Güterzug von Reutte nach Hall in Tirol recht kurz. Hier hat die 194 112 im Februar 1985 bei Klais

der aufgegriffen und realisiert. Im Jahre 1910 war endlich nach langwierigen Verhandlungen zwischen allen Beteiligten – einschließlich der österreichischen Militärbehörden, die zu jener Zeit noch ein gewichtiges Wort mitzureden hatten – eine Einigung über Streckenführung und technische Ausstattung erzielt worden. Dem Abschluß des dafür erforderlichen Staatsvertrages stand nichts mehr im Wege. Vertragspartner waren das Königreich Bayern und die "Regierung der im (österreichischen) Reichsrath vertretenen Königreiche und Länder". Unter dem Deckmäntelchen "Lokalbahn" entstand innerhalb von drei Jahren eine Bahnlinie, die alle Merkmale

einer Hauptbahn aufwies. Kühne Streckenführung, eine Tunnellänge von insgesamt 4,5 km, Gleisbogenradien von mindestens 200 m und eine Bausumme von rund 28 Millionen Kronen waren zum Zeitpunkt der Eröffnung im Jahre 1912 dann auch die markanten Eckdaten. Ein genauer Blick auf die technische Ausrüstung, den Fuhrpark und den ersten Komplettfahrplan der Mittenwaldbahn erhärtet die Vermutung, daß es sich nur scheinbar um eine Lokalbahn handelte. Sowohl auf österreichischer als auch auf bayerischer Seite wurden speziell für diese Strecke Lokomotiven konstruiert. Dabei absolvierte die erstgelieferte österreichische Maschine ihre



nur zwei Wagen von Garmisch-Partenkirchen nach Mittenwald zu befördern, wo der Güterzug von einer Lokomotive der ÖBB-Reihe 1044 übernommen wird.

Foto: B. Brandt

Probefahrten in Preußen zwischen Dessau und Bitterfeld erfolgreich. Dort war man ebenfalls dabei, die elektrische Traktion einzuführen. Die Baureihe 1060 der k.k. Staatsbahn auf österreichischer Seite und die EP 3/5 der Kgl. Bayerischen Staatsbahn leisteten über Jahre hinweg ausgezeichnete Dienste. Wie robust die verschiedenen Lokomotivbauarten waren, beweist die Tatsache, daß die letzte der ehemaligen EP 3/5 erst im Jahr 1955 (als E 62) bei der DB ausgemustert wurde, aber auch die 1060er erbrachten weitgehend störungsfrei erhebliche Kilometerleistungen. Lieferanten für die Lokomotiven der Reihe 1060 waren die Floridsdorfer Lokomotivfabrik

in Zusammenarbeit mit der AEG-Union, für die bayerischen EP 3/5 die Firmen Maffei und Maffei Schwartzkopff.

Da das Gebiet rund um das Wetterstein- und Karwendelgebirge schon lange ein beliebtes Urlaubs- und Ausflugsziel war und größere Industrieansiedlungen nicht vorhanden sind, hatte die Personenbeförderung von jeher vorrangige Bedeutung. Dieser Tatsache wurde sowohl in der Ausstattung des Wagenparks als auch in der Gestaltung des Fahrplanes von Anfang an Rechnung getragen. Schon bald nach ihrer Eröffnung im Jahre 1912 verkehrten auf der Mittenwaldbahn außer den 6 Personenzügen je Richtung zwischen Innsbruck und Garmisch bereits 2 Schnellzüge bis Mün-

chen und zwischen Scharnitz und Garmisch noch 2 weitere Zugpaare für Ausflugsfahrten. Allen Widrigkeiten der Zeitläufe zum Trotz wuchs die Verkehrsfrequenz auf dieser Strecke kontinuierlich. Die entscheidende Ausbauphase kam für die Mittenwaldbahn, als Innsbruck die Olympischen Spiele 1964 zugesprochen bekam, wobei alle nordischen Wettbewerbe im Seefeldler Raum ausgetragen werden sollten. Wie vorausschauend die Modernisierungsmaßnahmen geplant wurden, die die Mittenwaldbahn aus diesem Anlaß erfuhr, erwies sich 1976, als Innsbruck erneut mit der Ausrichtung der Olympischen Winterspiele betraut wurde.

J. Stockklausner

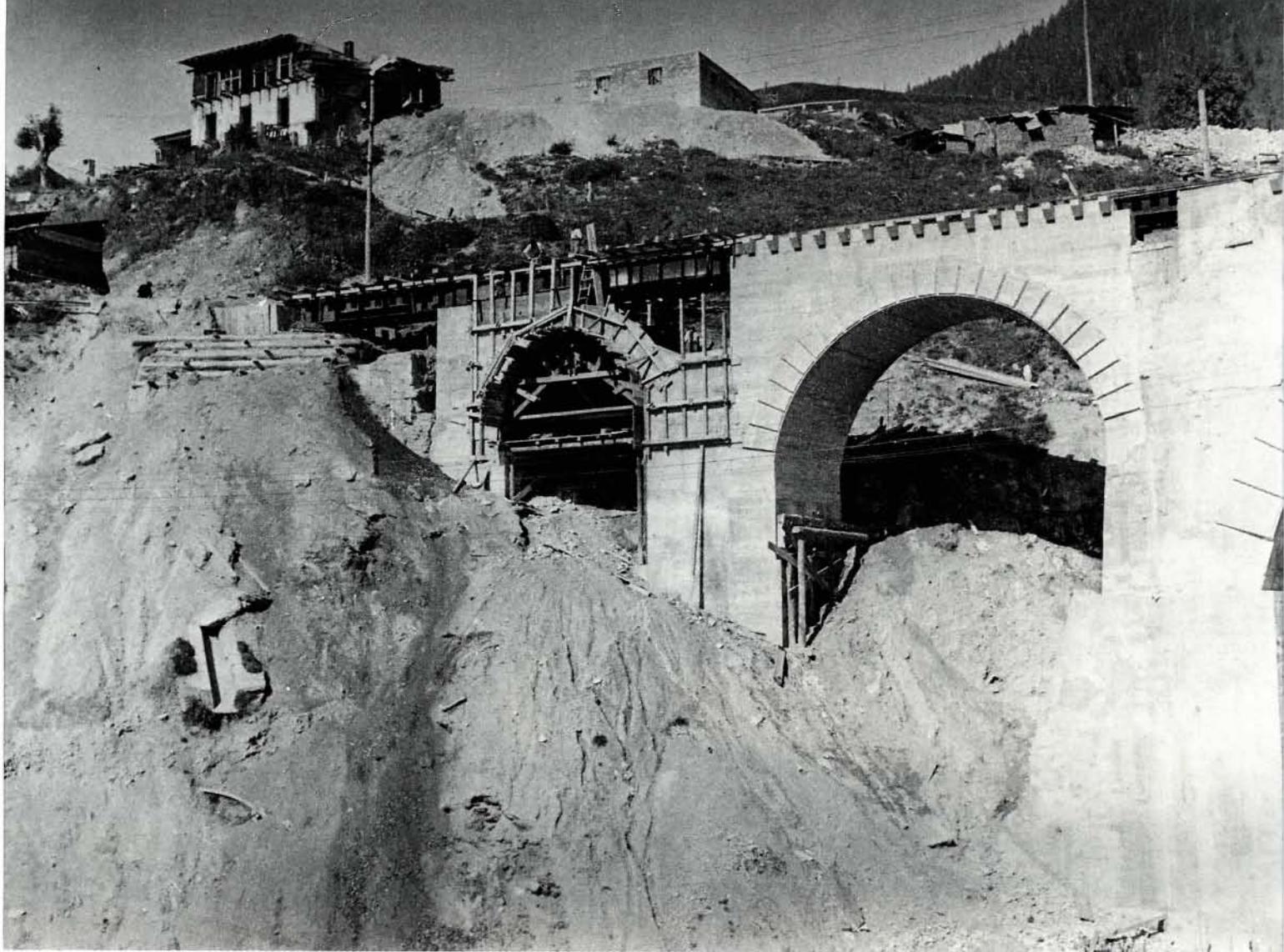


Bild 5: 1911 war der Bahnbau in vollem Gang und der Gurgelbach-Viadukt bei Reith fast fertiggestellt.

Foto: Sammlung Schön

Bau- und Streckenchronik

Die Idee, eine Bahnverbindung vom Allgäu über das Außerfernland in das Kernland Tirols, nämlich das Inntal und nach Innsbruck zu führen, ist fast so alt wie die Eisenbahn selbst. Schon im Jahre 1843 gab es Initiativen von Wirtschaftstreibern aus Kempten, die hier eine Chance sahen, den traditionellen, jahrhundertealten Handelsweg von Augsburg über die "porta claudia", auch als Scharnitzer Klausé bekannt, nach Süden zu führen, um über den Brenner diesen wichtigen Handelsweg nach Italien wieder zu beleben. Doch damals lag die Verwirklichung solcher Pläne noch in weiter Ferne. Schließlich gab es bis dahin keine Bahnlinien in näherer oder weiterer Umgebung, die Anschluß hätten bieten können. Die 1867 eröffnete Brennerbahn gab solchen Überlegungen neuen Auftrieb, mehrere Projekte wurden vorgelegt, um auf günstigen Trassen dem Schienenweg zum Erfolg zu verhelfen, wobei immer mehr der Weg über Imst herausgestellt wurde.

Von österreichischer Seite war man weniger initiativ, denn schon zum Ende der sechziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts hatte sich die Strecke über den Arl-

berg als große West-Ost-Magistrale herausgeschält, weshalb eine Ableitung dieses Verkehrs vom Bodensee in Richtung Bayern dabei stets als unerwünschte Konkurrenz betrachtet wurde. Dies bestätigte sich, als die Arlbergbahn von Innsbruck nach Feldkirch am 21. September 1884 in Betrieb genommen werden konnte, womit die Hauptverbindung den Alpenhauptkamm längs durchquerte und eine nördliche Ableitung an Bedeutung verlor.

Trotzdem ließen die Bemühungen eifriger Gemeindeväter nicht nach, auch die an der Nordseite der Alpen gelegenen Gebiete und Gemeinden mit einer passenden Bahnverbindung an ihre traditionellen Zentren wie München oder Innsbruck anzuschließen. Ein erster, wenn auch etwas später Erfolg war schließlich die Erteilung der Baugenehmigung für eine Lokalbahn von Kempten nach Pfronten am 26. Mai 1892.

Einfach war der Bau dieser Bahn jedoch nicht, denn die erforderlichen Illerbrücken in Kempten, speziell der Viadukt über das steil abfallende Wertachtal, verursachten nicht nur erhebliche Baukosten, sondern auch einen großen Zeitaufwand. Außerdem

war ja der Anstieg bis zur Station Oy-Mittelberg (Seehöhe 908 m) recht beträchtlich und bedeutete ein Plus von 203 m gegenüber dem Ausgangspunkt. Allen Hindernissen zum Trotz konnte am 01. Dezember 1895 bereits die Eröffnung gefeiert werden, und die Bahn entwickelte sich in der Folge in wirtschaftlicher Hinsicht besser als ihre Initiatoren ursprünglich erwartet hatten. Die streckenmäßige Ausstattung blieb jedoch für vier Jahrzehnte bescheiden, und bis in die dreißiger Jahre war die größte Achslast auf 12,5 t beschränkt. Erst im Jahre 1941 war die Anhebung auf eine Achslast von 16 t möglich.

Der Anfangserfolg dieser kleinen Lokalbahn hat die Bestrebungen einer Verbindung des Außerfernlandes, aber auch der Stadt München auf direktem Weg nach Innsbruck mehr vorangetrieben, als ursprünglich zu ahnen war, doch zur Verwirklichung fehlten allerdings einige Voraussetzungen. Von München kommend, endete die Staatsbahn in Murnau, wohin das letzte Streckenstück von Weilheim her am 15. Mai 1879 in Betrieb genommen worden war. Den Anschluß bis Garmisch besorgte die in München an-

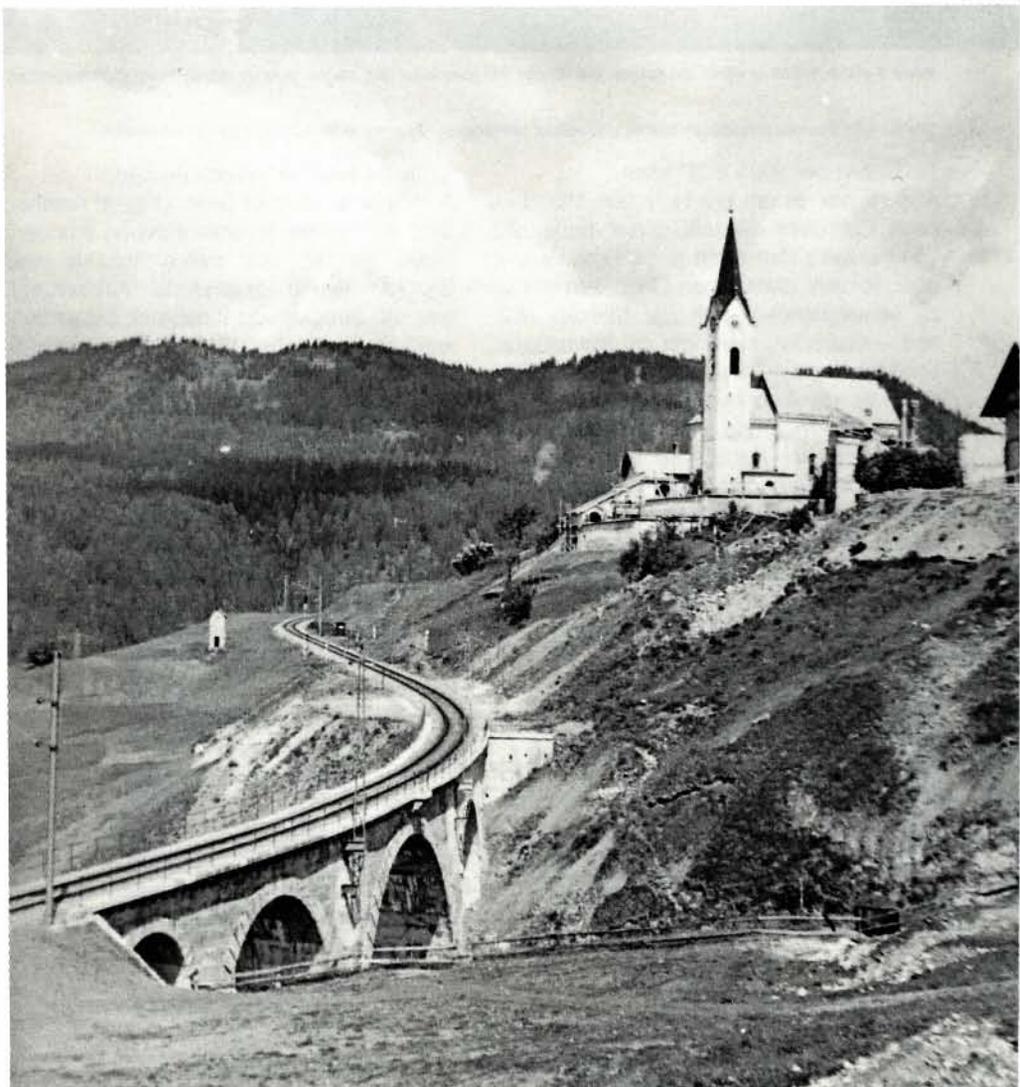


Bilder 6 und 7: Am 26. August 1970 fährt eine 1245.5 der ÖBB mit einem aus DB-Wagen gebildeten Eilzug durch gut eingewachsene Landschaft. Wie karg sich die Szene zur Zeit der Betriebsöffnung präsentierte, zeigt die Aufnahme rechts.
Fotos: K. Pfeiffer und Sammlung Schön

sässige Localbahn AG, der die Erbauung dieser Strecke, die am 25. Juli 1889 eröffnet wurde, zuzuschreiben ist.

Offen blieben zunächst die etwa 62 km von Pfronten bis Garmisch, wobei zu bedenken ist, daß diese Gegend damals noch recht dünn besiedelt und von geringer wirtschaftlicher Ertragskraft war. Endlich wurden nun nicht nur die Bayern, sondern auch die Tiroler aktiv, und die Jahre nach der Jahrhundertwende brachten schließlich den schon lang gewünschten Erfolg. Der Staatsvertrag zur Herstellung der notwendigen Eisenbahnlinien von Pfronten bzw. Reutte nach Garmisch und weiter nach Innsbruck, haben das Königreich Bayern und die "Regierung der im (österreichischen) Reichsrath vertretenen Königreiche und Länder", wozu auch Tirol gehörte, am 22. November 1904 unterzeichnet.

Dem lief jedoch schon die Errichtung der Localbahn von Pfronten nach Reutte voraus, die in Österreich als Localbahn Reutte-Schönbichl AG ins Leben gerufen wurde. Während die Linie nach österreichischem Recht gebaut worden ist, war der Betrieb den Bayern übertragen, die sie auch am





Mittenwalderbahn, Hochsivl



Wirtschaftsbaracke der Zimmerleute



Bilder 8 und 9: Vielfältig waren die Bauten, die für den Bahnbau installiert werden mußten. Ihre Wichtigkeit dokumentiert sich auf Postkarten der damaligen Zeit. Fotos: Sammlung Bernatschke und Sammlung Kreuz

Bild 10: Zum Bau der Schloßbach-Brücke als größtes Stahltragwerk war ein mächtiges Lehrgerüst erforderlich.

Foto: Sammlung Bernatschke

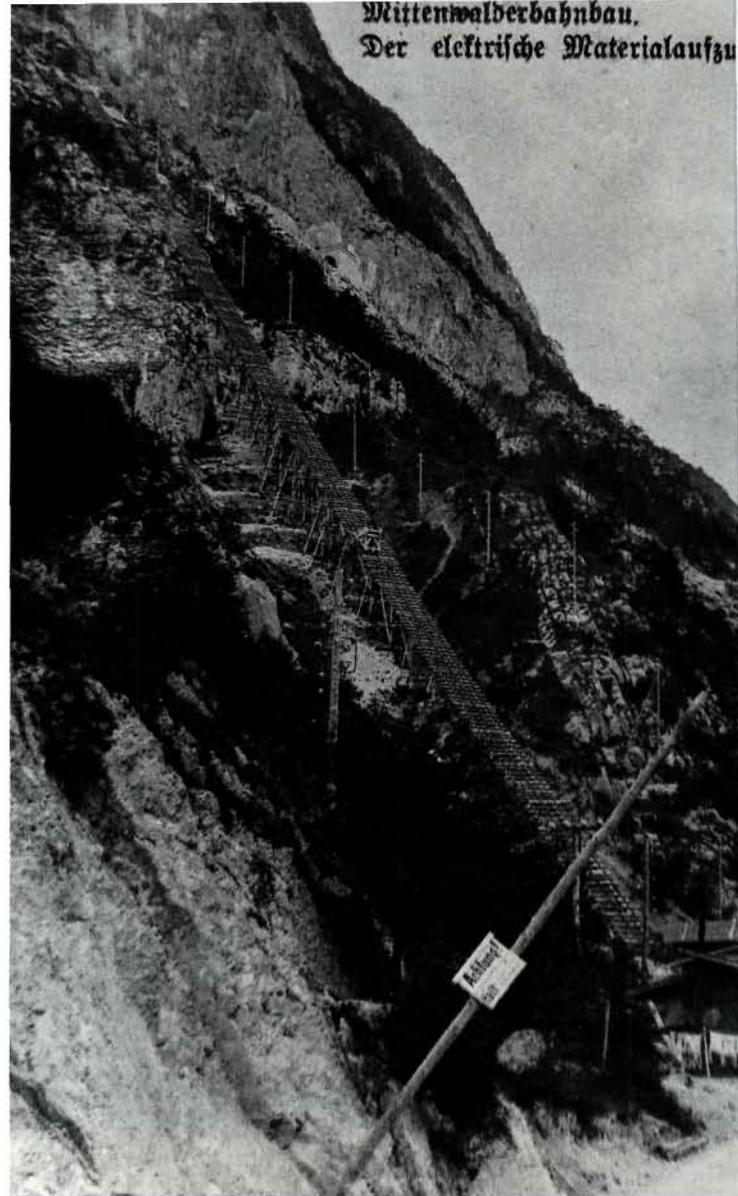
16. Dezember 1905 eröffneten. Anders war es um die Linie von München nach Garmisch bestellt. Zwar hatte das Land Bayern den oben genannten Vertrag geschlossen, ohne einen Gedanken darauf zu verschwenden, daß die Strecke Murnau – Garmisch nicht von der Staatsbahn, sondern von der Localbahn AG gebaut worden war, die sich nun, eingedenk der Tatsache der Errichtung einer Mittenwald- und Außerfernbahn, zierte, ihre Linie herzugeben. Die Verhandlungen dauerten vier Jahre, ehe eine Einigung erzielt werden konnte, und erst nach Zahlung von 3,5 Millionen Goldmark übergab die Localbahn AG ihre 24 km Strecke. Der dürftige Ausbau der Linie zwang anschließend zu weitreichenden Verbesserungsmaßnahmen, und der Bahnhof Garmisch mußte überhaupt neu gestaltet und an eine andere Stelle verlegt werden. Nach vier Jahren waren die dringendsten Erfordernisse erfüllt, die nochmals fast 2 Millionen Goldmark kosteten. 1912 war der neue Bahnhof Garmisch fertig, so daß ab 01. Juli 1912 auch der Betrieb auf der neu errichteten Strecke Garmisch – Mittenwald (zunächst nur mit Dampfloko-

motiven) eröffnet werden konnte. Auf österreichischer Seite ging es rascher. Trotz der kühnen Streckenführung aus dem Inntal heraus, mit vielen Tunnels und Brücken (siehe gesonderte Aufstellung), war die Strecke von Innsbruck bis Mittenwald im September 1912 fertig, einschließlich der vollständigen Elektrifizierung. Den Startschuß hierzu gab die Begehung vom 16./17. Juni 1910, nach deren Protokoll bereits 14 Tage später, am 01. Juli 1910, die Konzession für Bau und Betrieb erteilt worden war. Sicher standen alle in Betracht kommenden Bau- und Maschinenbauunternehmen bei Fuß und begannen unverzüglich mit den Arbeiten, doch handelte es sich in vielerlei Hinsicht um ein Novum, war doch die erstmalige Ausführung einer Elektrifizierung mit Einphasen-Wechselstrom durchzuführen. Ähnlich war die Situation auf der Strecke im Außerfern, wo die Arbeiten auf österreichischem Gebiet weitaus rascher vor sich gingen als in Bayern. 1913 mußten bayerische Dampflokomotiven den ersten österreichischen Probezug von Mittenwald über Garmisch nach Ehrwald schleppen, weil die Gleise von Garmisch

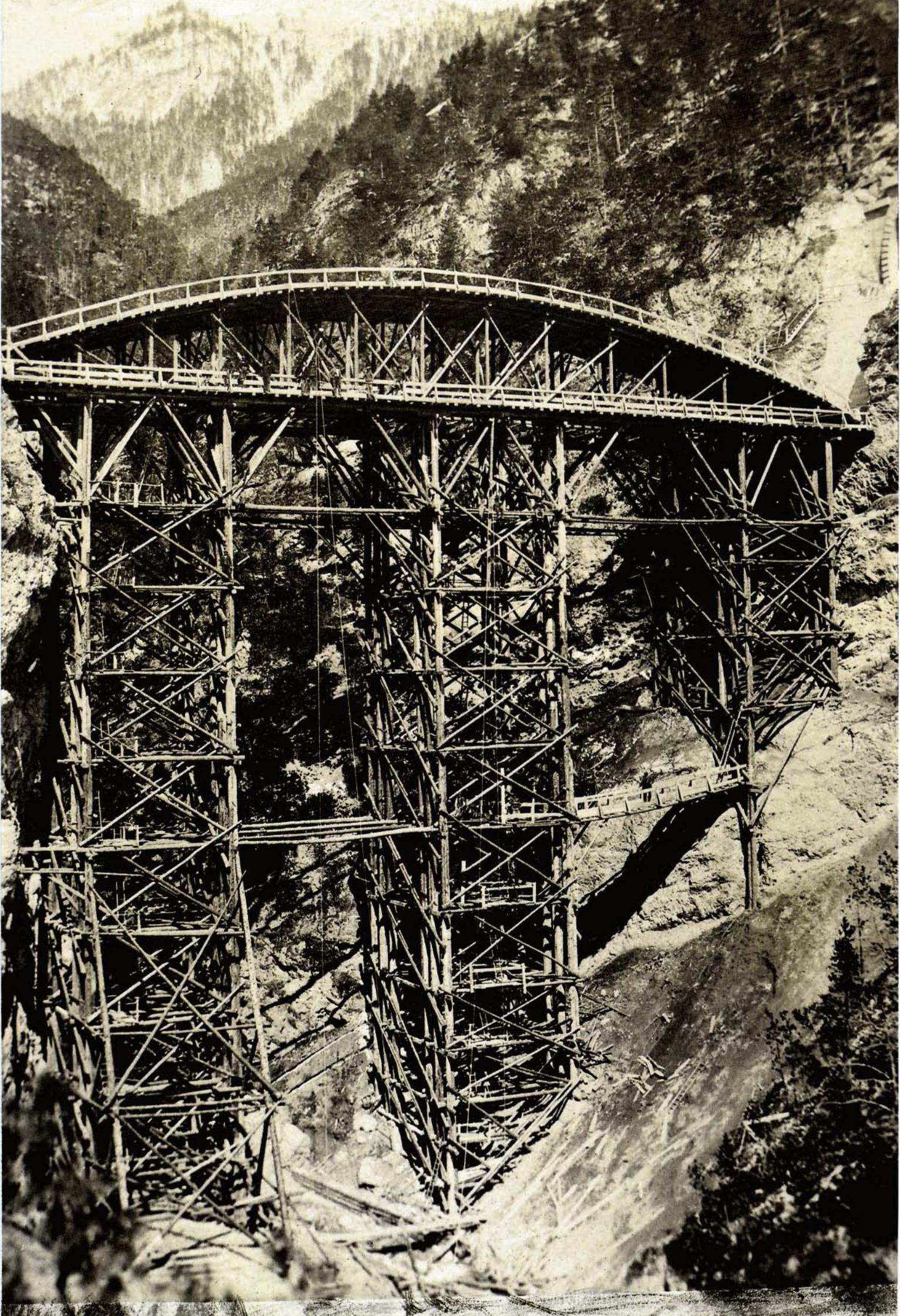
nach Griesen nur provisorisch verlegt und die Oberleitung noch nicht vorhanden war. Auf dem österreichischen Streckenteil von Ehrwald nach Reutte waren Probefahrten mit Elektrolokomotiven jedoch schon möglich, weil auch die Stromspeisung über das Unterwerk Schanz betriebsbereit war. Nach großen Anstrengungen von bayerischer Seite konnte der Gesamtverkehr am 20. Mai 1913 aufgenommen werden. Ganz sicher war man sich der Sache jedoch noch kurz vorher nicht gewesen, denn der Sommerfahrplan 1913 trägt in den Zeilen für Garmisch – Reutte noch den großen Vermerk: "Gültig vom Tage der Betriebsöffnung an".

Die technischen Baumerkmale

Nach dieser Chronik mag es nun angebracht sein, sich den technischen Baudaten für die Gesamtlinie von Innsbruck bis Reutte zuzuwenden. Da stößt der wissensdurstige Interessent auf allerhand Dinge, die sowohl für Bayern als auch für Österreich weit



Mittenwalderbahnbau.
Der elektrische Materialaufzug



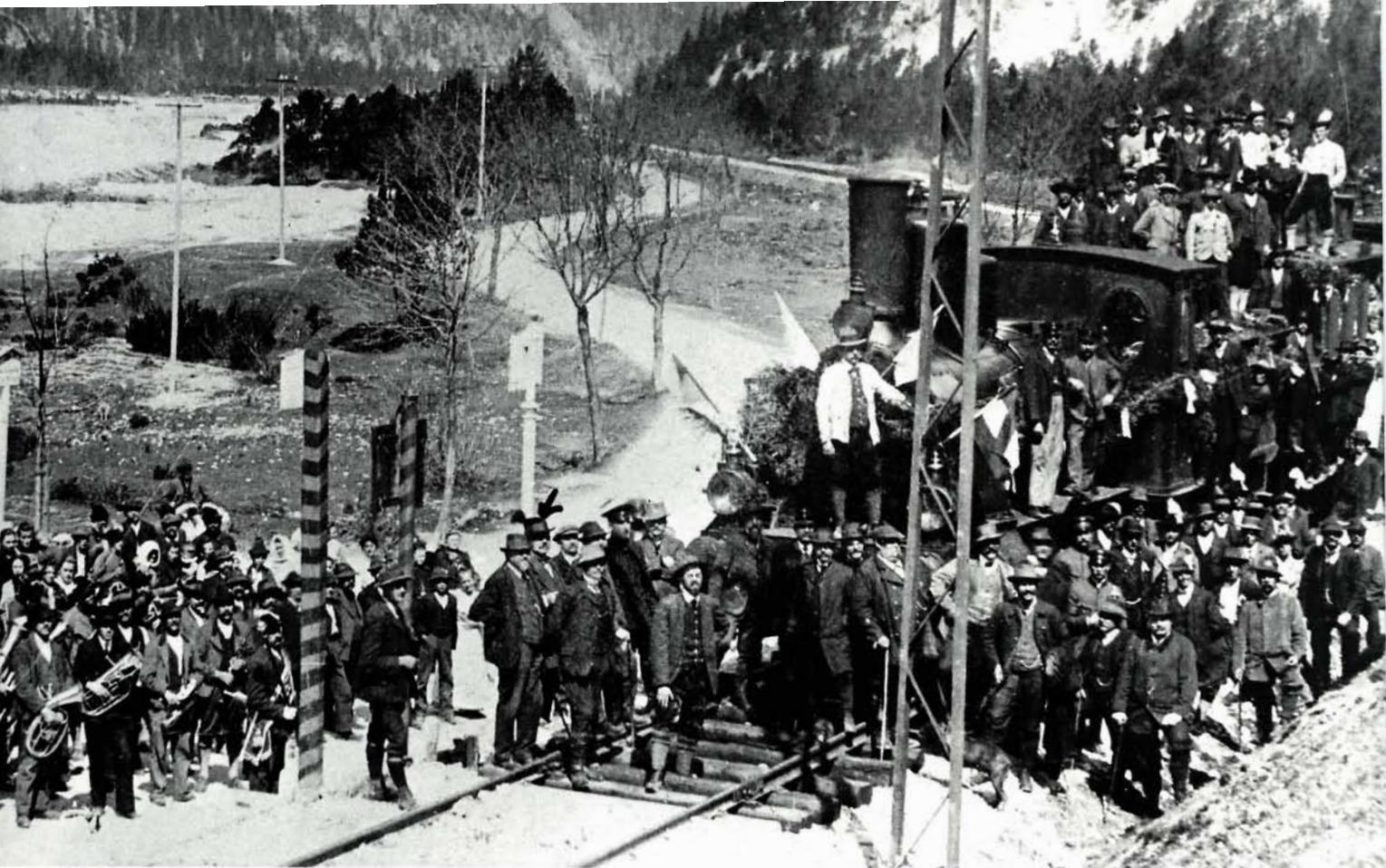


Bild 11: Am 04. Mai 1912 steht die bayerische C IV (Verbundausführung) an den österreichisch-bayerischen Grenzpfählen und die Arbeiter kommen zum Zusammenschluß der Strecke herbei.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 12: Die 1060.009 kehrt im Dezember 1912 von ihrer Probefahrt nach Innsbruck zurück.

Foto: AEG-Union, Sammlung Krutiak

