

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 Personenverkehr	50	• Dampfbetrieb 1905 bis 1935	80
Die Tauernschleuse	58	• Elektrischer Betrieb ab 1933	81
Der Ausbau der Tauernbahn	59	• Elektro-Triebwagen	82
Ein historisches Datum: 14. November 1999	64	Die Zukunft der Tauernbahn	84
		Quellen	84
		Impressum	91

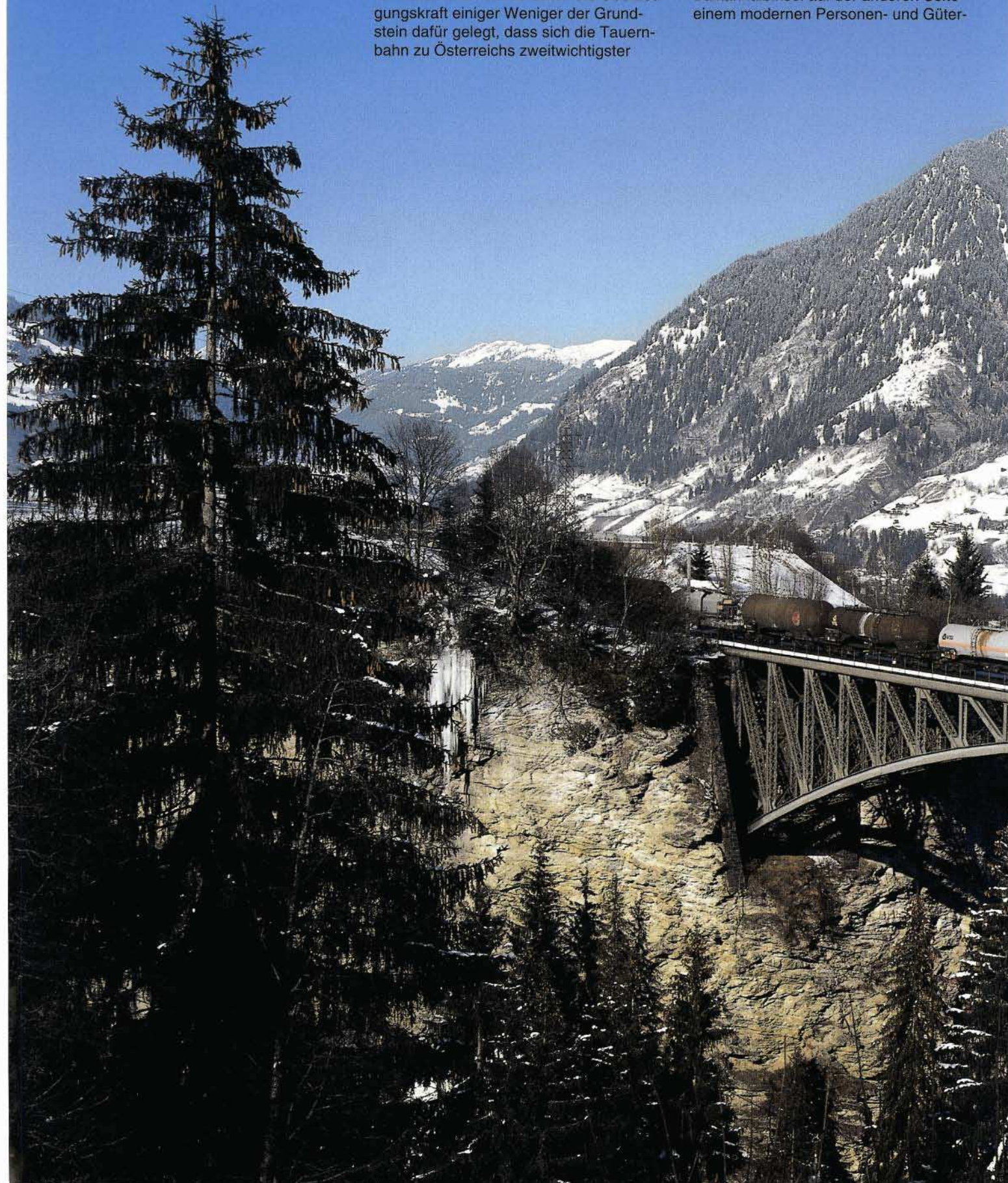


Vorwort

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



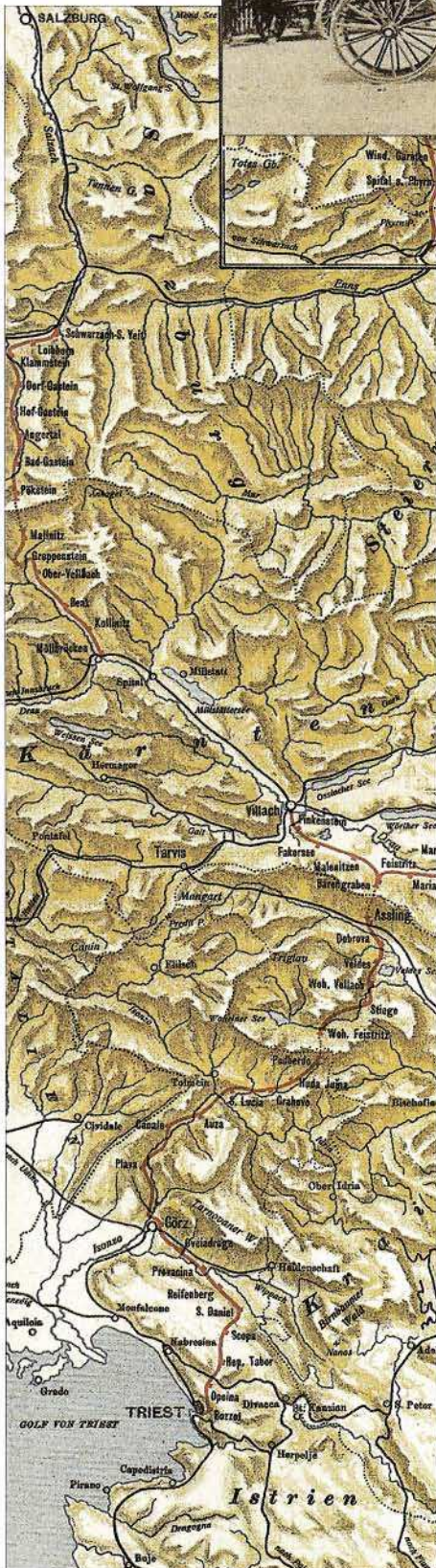
Normalerweise haben wir keine großen Probleme, eine Bahnlinie zu definieren. Bei der Tauernbahn jedoch gibt es über den Verlauf verschiedene Meinungen, die alle natürlich ihre Berechtigung haben. Die meisten Kenner bezeichnen als „Tauernbahn“ die Strecke von Schwarzach-St. Veit im Salzburger Tennengau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