

**Eisenbahn
JOURNAL**

B 30873 E
ISBN 3-89610-030-0

**special
2/98**

Eisenbahnen in den Bayerischen Alpen

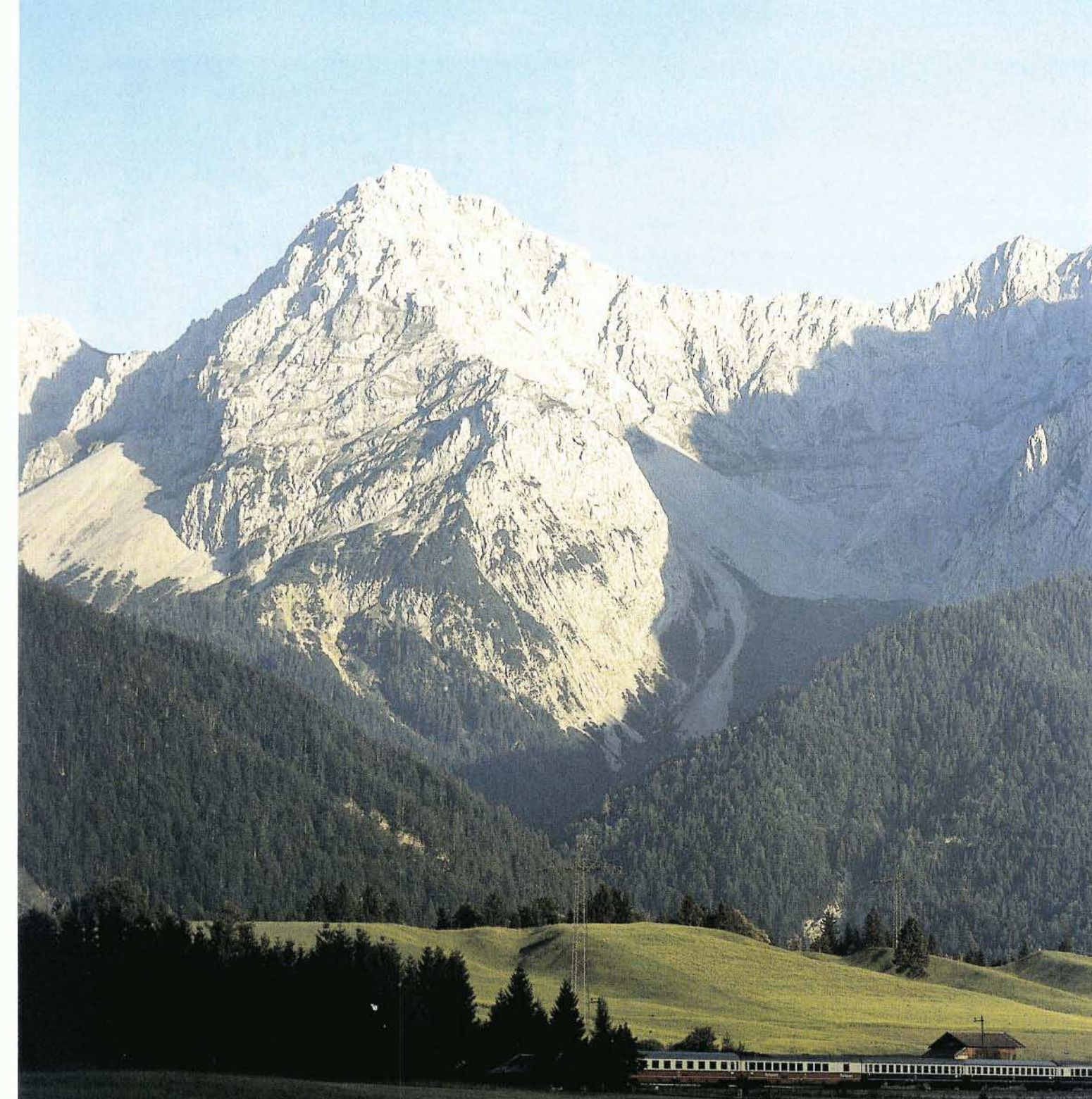
Teil 2

DM 22,80
sfr 22,80
S 170,--
hfl 29,--



4 398013 922805 02

Christoph Kirchner
Udo Kandler



Inhalt

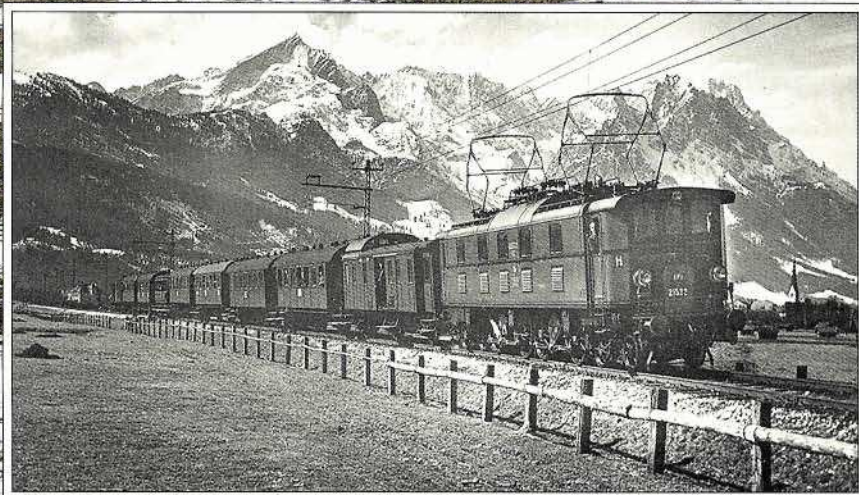
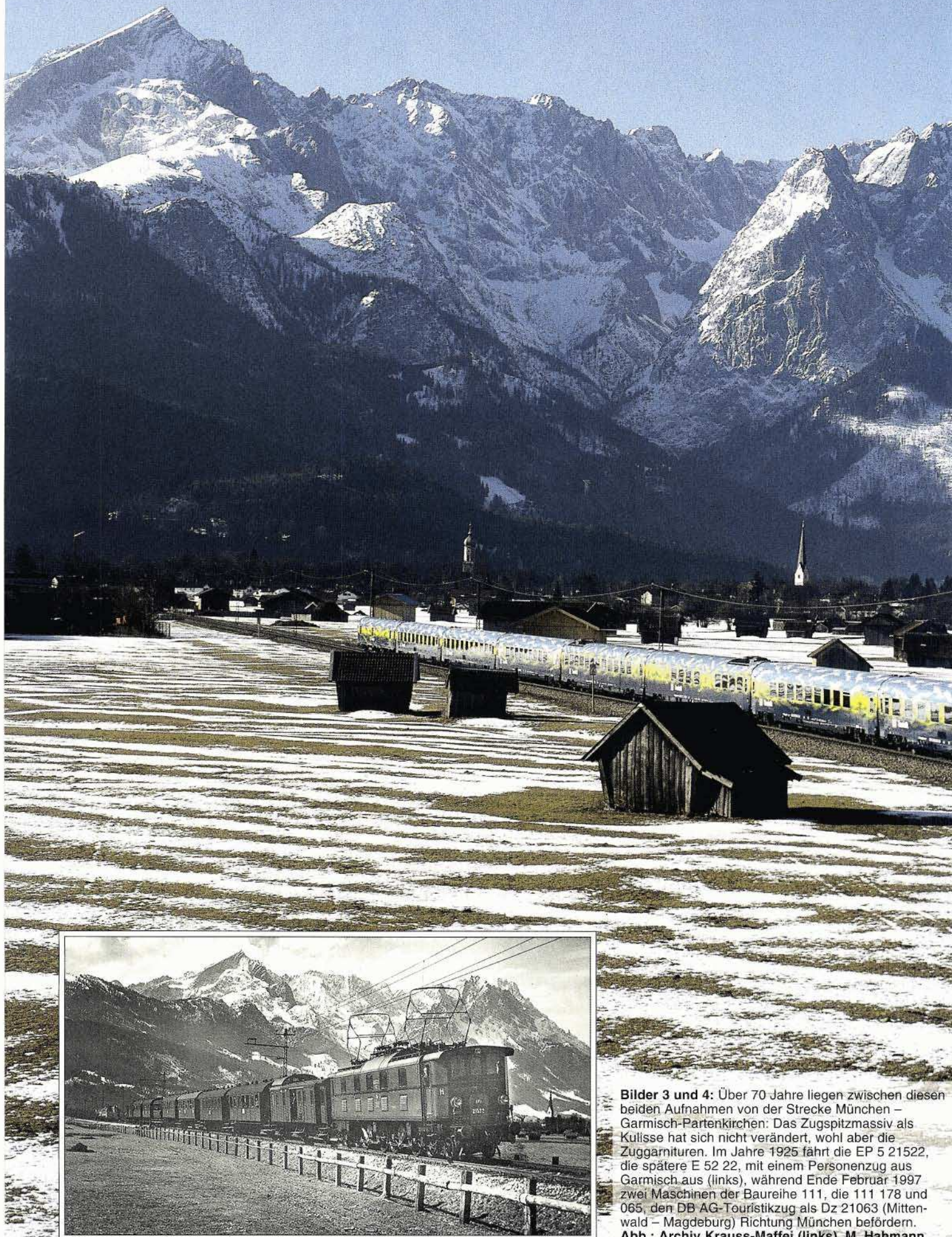
Einleitung	6	Die Tegernseebahn Schafflach – Tegernsee	29
Die Maximiliansbahn München – Holzkirchen – Rosenheim – Kufstein	10	Das Bw Rosenheim	34
Die Bahnlinie Bad Aibling – Feilnbach	16	Die Isartalbahn	40
Die Bahnlinie Holzkirchen – Schliersee – Fischbachau – Bayrischzell	20	Die Lokalbahn Tutzing – Penzberg – Kochel	44
Die Bahnlinie Holzkirchen – Bad Tölz – Lenggries	26	Die Strecke Tutzing – Weilheim – Garmisch- Partenkirchen	48
		Die Lokalbahn Murnau – Oberammergau	58



Die Mittenwaldbahn Garmisch-Partenkirchen – Scharnitz (– Innsbruck)	64
Die Außerfernbahn Garmisch-Partenkirchen – Reutte (– Kempten)	70
Am Rande der Alpen: das Bw Garmisch	74
Die Bayerische Zugspitzbahn	79
Quellenverzeichnis	82

Bilder 1 (Titelbild) und 2 (diese Doppelseite): Mittenwaldbahn-Klassik: Mit dem Karwendelgebirge im Hintergrund setzte der Fotograf am 22. September 1997 bei Klais die 111 002 mit dem RB-Zug 5428 in Szene (Titelbild). – Aus einem völlig anderen Blickwinkel entstand fast genau elf Jahre vorher, am 5. September 1986, die Panorama-Aufnahme auf der Schmalenseehöhe, bei der das Karwendelgebirge einen dramatisch anmutenden Charakter ausstrahlt. Der 111-bespannte IC 513 nach Mittenwald spielt auf diesem „Bühnenbild“ fast nur noch eine Nebenrolle.
Abb.: Ch. Kirchner (Titelbild), A. Ritz

Bild 169 (Rücktitel): Voralpen-Nebenbahn-Idylle: Auch wenn hier längst keine E 69 mehr verkehren – hier im Januar 1981 die 169 002 mit N 6606 bei Seeleiten-Berggeist –, so ist die reizvolle Zweigstrecke Murnau – Oberammergau noch immer einen Abstecker wert, und das nicht nur im Winter. **Abb.: A. Ritz**



Bilder 3 und 4: Über 70 Jahre liegen zwischen diesen beiden Aufnahmen von der Strecke München – Garmisch-Partenkirchen: Das Zugspitzmassiv als Kulisse hat sich nicht verändert, wohl aber die Zuggarnituren. Im Jahre 1925 fährt die EP 5 21522, die spätere E 52 22, mit einem Personenzug aus Garmisch aus (links), während Ende Februar 1997 zwei Maschinen der Baureihe 111, die 111 178 und 065, den DB AG-Touristikzug als DZ 21063 (Mittenwald – Magdeburg) Richtung München befördern. **Abb.: Archiv Krauss-Maffei (links), M. Hahmann**

Einleitung

Im ersten Teil der „Eisenbahnen in den Bayerischen Alpen“, der die Eisenbahnen in den Regionen Berchtesgadener Land und Chiemgau behandelt, waren für den Bau der meisten Eisenbahnlinien ganz andere Gründe ausschlaggebend als bei den

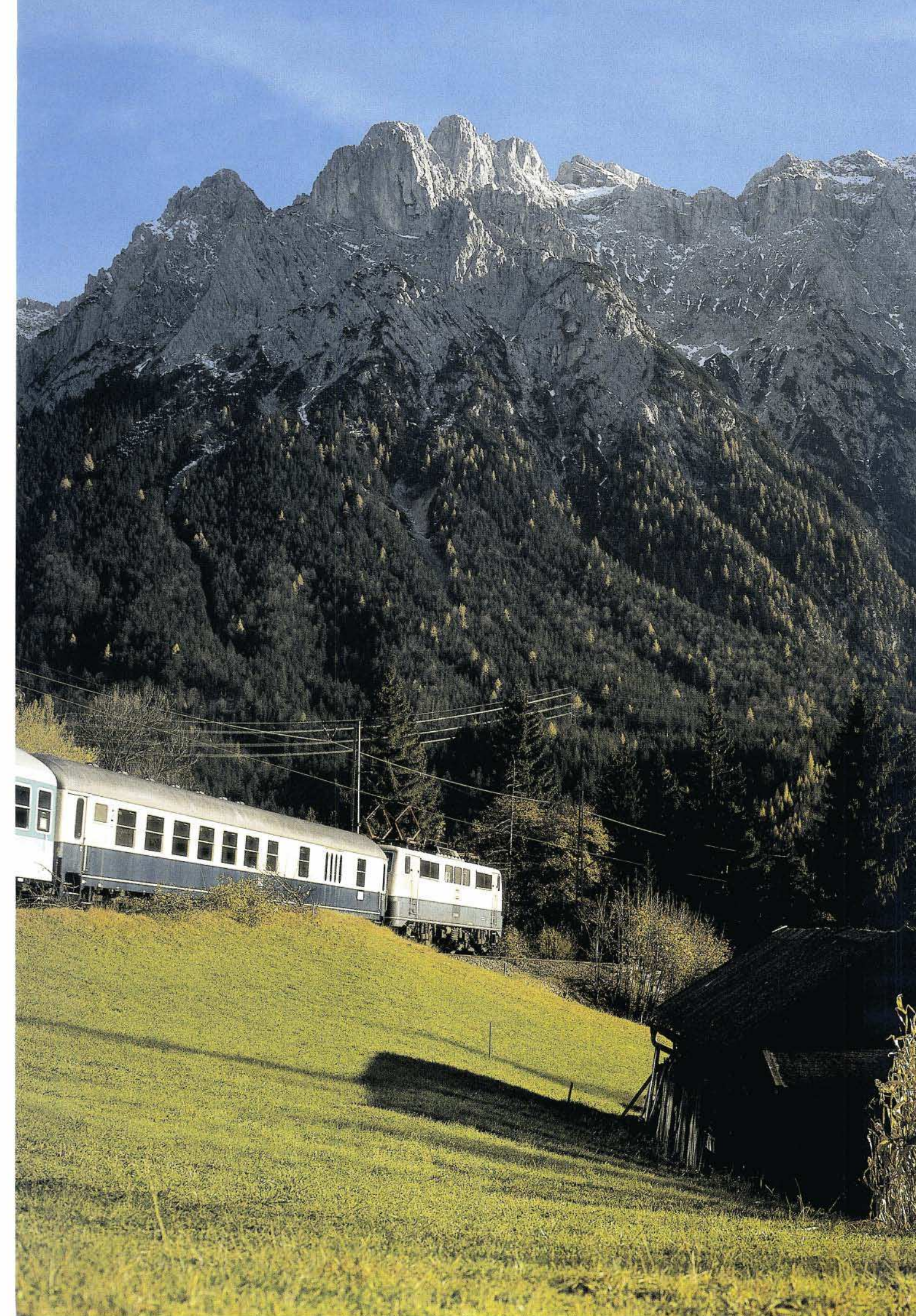
nun im zweiten Teil vorgestellten Strecken. Im Gebiet zwischen Rosenheim und Garmisch-Partenkirchen fanden sich zwar vergleichsweise geringe, für Bayern aber wichtige Kohlevorkommen. Ihre wirtschaftliche Ausbeutung und der Abtransport war nur auf dem Schienenweg sinnvoll möglich. Einige Bahnlinien verdanken dieser Tatsache ihre Entstehung.

Die Waldbahn von Ruhpolding nach Reit im Winkl, die Wendelsteinbahn und die Chiemseebahn waren im ersten Teil die einzigen Bahnen, die den Privatbahnen zugeordnet werden konnten. Im vorliegen-

den zweiten Teil verdienen neben der Bayerischen Zugspitzbahn vor allem die Bahnlinien der Lokalbahn AG München (LAG) Beachtung, die bis zur Verstaatlichung teilweise hochinteressante Entwicklungen durchliefen und nicht nur im Bereich des elektrischen Betriebs Eisenbahngeschichte schrieben.

Über die bereits genannten Schwerpunkte hinaus war natürlich auch in der hier vorgestellten Region die Eisenbahn für die nachhaltige Entwicklung des Fremdenverkehrs maßgeblich verantwortlich, wengleich der Eisenbahn auf diesem Gebiet in der heuti-







gen Zeit nicht mehr die Rolle vergangener Tage zukommt.

Eisenbahnfreunde werden sich in besonderem Maße für die in der beschriebenen Region befindlichen Bahnbetriebswerke Rosenheim und Garmisch-Partenkirchen interessieren, waren hier doch stets interessante Lokomotivbaureihen beheimatet. Schon früh wurde der Zugbetrieb im wesentlichen vom Einsatz der Altbau-Elloks mit einer heute kaum mehr vorstellbaren Vielfalt an Fahrzeugen bestimmt. Das Werdenfeller Land gilt als Keimzelle des elektrischen Zugbetriebs mit Einphasen-Wechselstrom.

Für die Bahnlinien im Bayerischen Oberland wird die nahe Zukunft einige Veränderungen mit sich bringen, wird doch die DB AG die Betriebsführung an einen neuen Betreiber, die Bayerische Eisenbahngesellschaft, übergeben. Die Übernahme soll gegen Jahresende 1998 erfolgen. Bei Redaktionsschluß für diese Ausgabe war

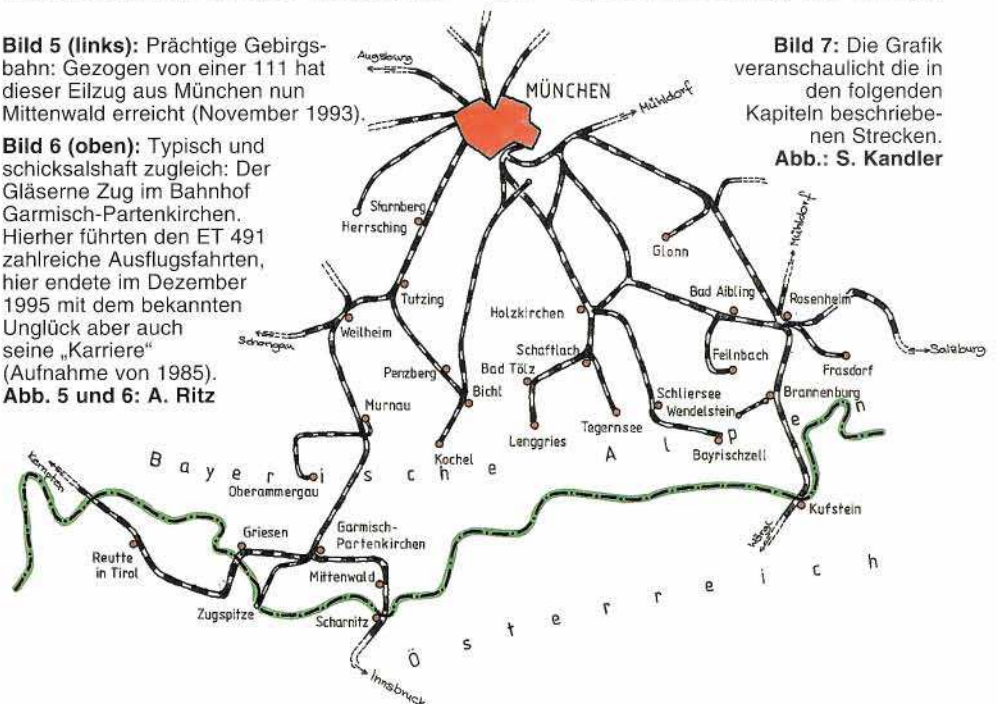
wenig mehr bekannt als daß dort neue Fahrzeuge, Triebwagen vom Typ „Integral“ des österreichischen Herstellers Jenbacher, eingesetzt werden sollen, daß eine Werkstätte für diese Fahrzeuge in Lenggries entstehen soll und die Unterhaltungsanlagen im Bahnhof Tegernsee geschlossen werden sollen. Daher konnte die Entwicklung von den Autoren nicht berücksichtigt werden.

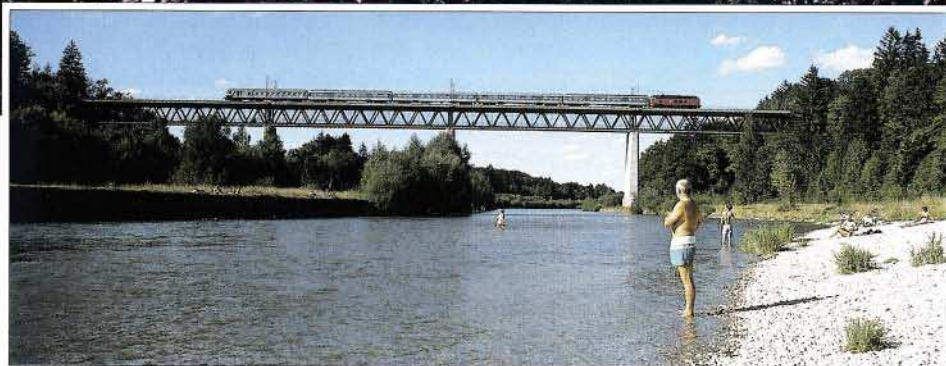
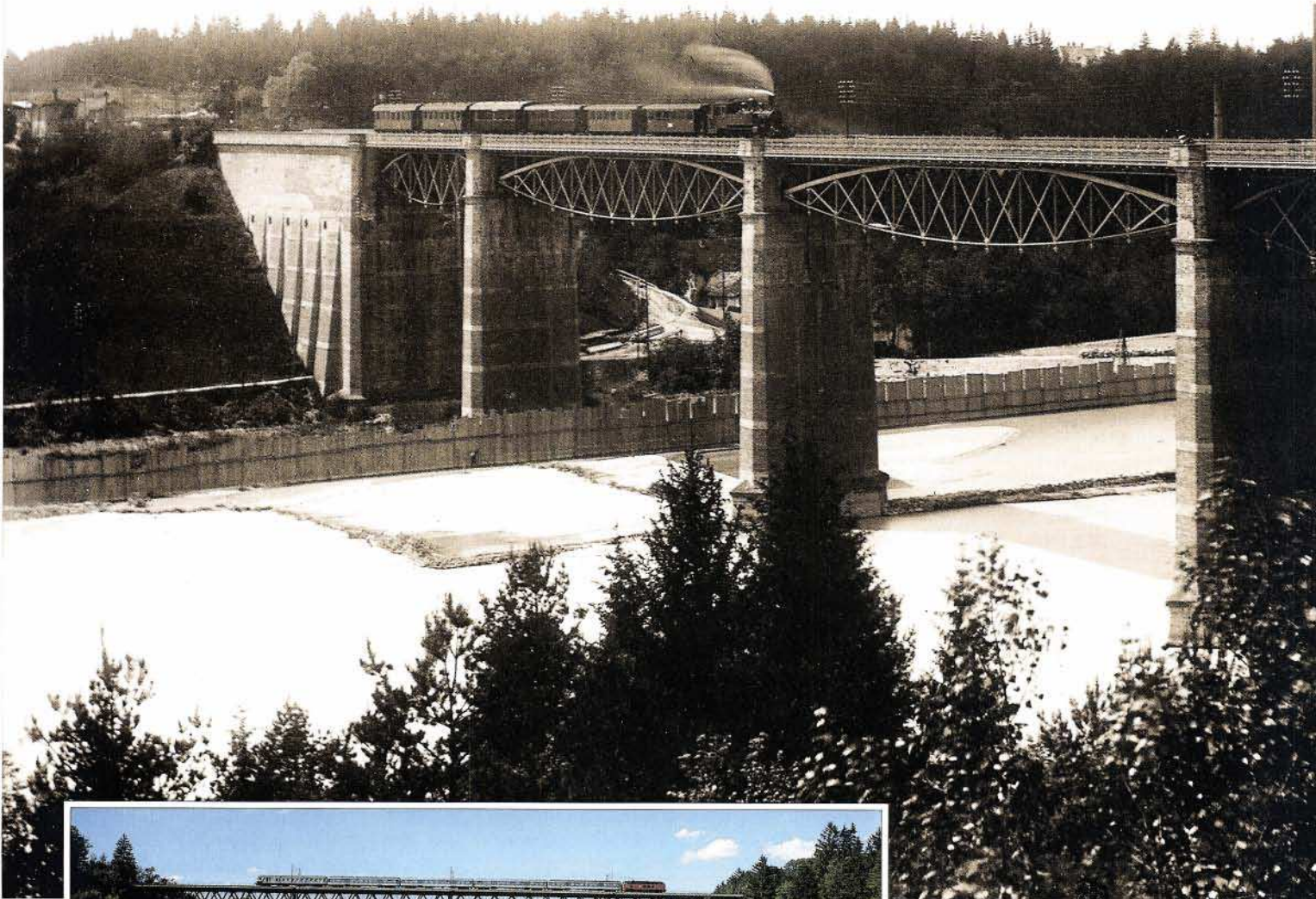
Die vorliegende Ausgabe soll Sie, liebe Leser, nun aber eingehend über die auch landschaftlich sehr interessanten und überlegt trassierten Bahnlinien informieren. Wir wollen Sie ebenso wie im ersten Teil anregen, der vorgestellten Region einen Besuch abzustatten. Mit dem Bayern-Ticket steht dem Bahnreisenden eine Fahrkarte mit gutem Preis-Leistungsverhältnis zur Verfügung. In diesem Zusammenhang bitten wir Sie auch diesmal, die Anzeigen unserer geschätzten Inserenten zu beachten. **Christoph Kirchner, Udo Kandler**

Bild 5 (links): Prächtige Gebirgsbahn: Gezogen von einer 111 hat dieser Eilzug aus München nun Mittenwald erreicht (November 1993).

Bild 6 (oben): Typisch und schicksalhaft zugleich: Der Gläserne Zug im Bahnhof Garmisch-Partenkirchen. Hierher führten den ET 491 zahlreiche Ausflugsfahrten, hier endete im Dezember 1995 mit dem bekannten Unglück aber auch seine „Karriere“ (Aufnahme von 1985).
Abb. 5 und 6: A. Ritz

Bild 7: Die Grafik veranschaulicht die in den folgenden Kapiteln beschriebenen Strecken.
Abb.: S. Kandler





Bilder 8 und 9: Der bedeutendste Kunstbau der Strecke München – Holzkirchen – Rosenheim – Kufstein einst und jetzt: Die 240 m lange Isarbrücke bei Großhesselohe war zunächst mit Eisenträgern des Systems Pauli (Bild oben) versehen, hatte für das später hinzugekommene zweite Gleis aber Fischbauchträger erhalten (Bild links); die Pfeiler waren bereits breit genug ausgeführt worden. **Abb.: SZ-Bilderdienst, A. Ritz**

Die Maximiliansbahn München – Holzkirchen – Rosenheim – Kufstein

Politische Zusammenhänge

Weit vor der heute bekannteren und auch bedeutenderen Verbindung von München nach Rosenheim über Grafing, die am 15. Oktober 1871 dem Verkehr übergeben werden konnte, war die wichtige Bahnlinie von München über Großhesselohe und Holzkirchen nach Rosenheim in den Jahren zwischen 1854 und 1858 in Betrieb genommen worden.

Diese Strecke, zu Ehren des bayerischen Königs Maximilian II. (1848 bis 1864) benannt, war Teil einer wesentlich längeren Eisenbahnlinie, die nach Kufstein gebaut

wurde und in Rosenheim einen Abzweig nach Salzburg erhielt.

Als der Eisenbahnbau in Deutschland noch in den Kinderschuhen steckte – der „Adler“ verkehrte gerade mal im ersten Jahr zwischen Nürnberg und Fürth –, reiften erste Überlegungen, München und Salzburg, damals schon bedeutende Städte, durch eine Bahnlinie miteinander zu verbinden. Das erfolgreiche Verkehren des ersten in Deutschland eingesetzten Zuges bekräftigte natürlich viele Ideen, eine solche Eisenbahn auch anderswo im Land zu bauen. Zwar waren die Betriebserfahrungen mit dem Adler zu dieser Zeit noch wenig

aussagekräftig – sie konnten es ja auch noch gar nicht sein –, doch die neue Technik machte von sich reden und erforderte weitere Projekte. Dem Vorhaben „Maximiliansbahn“ vorausgegangen war der Staatsvertrag vom 21. Juni 1851 zwischen Bayern und Österreich, der grenzüberschreitende Bahnverbindungen bei Salzburg und Kufstein vorsah. Mit ihrer Realisierung verknüpft war der Bau der Bahnlinien von Salzburg nach Bruck an der Mur und nach Linz. Auch die Verbindung von Innsbruck nach Bozen und weiter nach Verona sollte in diesem Zusammenhang vorangetrieben werden.

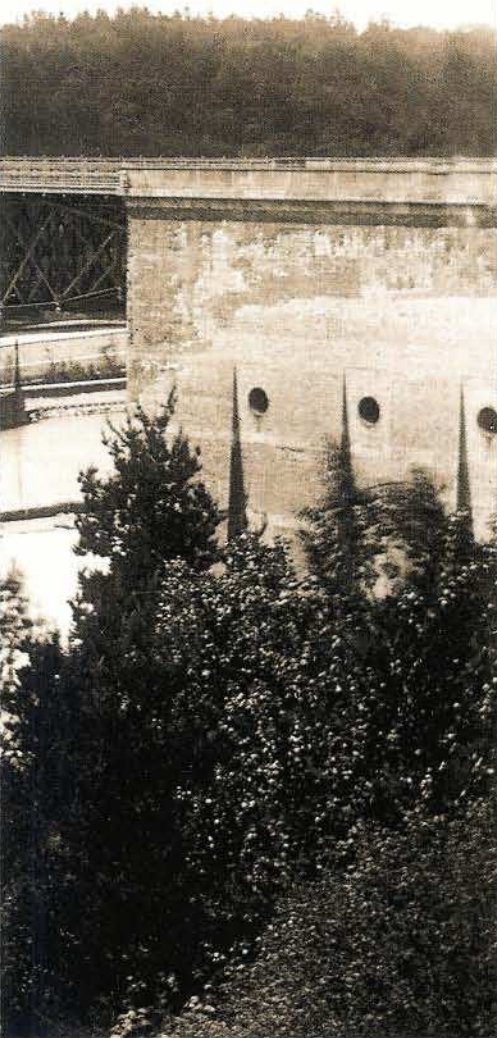


Bild 10 (rechts oben): Einige Güterzüge nehmen zwischen München und Rosenheim den Weg nicht über die stark belastete Hauptroute via Grafing, sondern auf der Holzkirchner Route, wie hier Dg 44833 bei Kreuzstraße, bespannt mit der ÖBB-1020.15 (Aufnahme vom November 1980).

Bilder 11 und 12 (darunter): Vorwiegend ist die Strecke aber nicht für Durchgangs-, sondern für den regionalen Verkehr von Bedeutung. Beispiele: Im Februar 1981 ist die 141 171 mit dem N 6212 zwischen Rosenheim und Holzkirchen unterwegs, aufgenommen ebenfalls bei Kreuzstraße (Abb. Mitte), während sich die 144 187 mit N 6224 am 4. August 1980 gerade Bad Aibling nähert.

Abb. 10 bis 12: A. Ritz

Streckenführung über Holzkirchen

Am 7. Mai 1852 wurde der Bau dieser Eisenbahnlinie gesetzlich geregelt, und die Planung konnte beginnen. Daß die „Maximiliansbahn“ allerdings nicht von vornherein auf einer wesentlich günstigeren Trasse projektiert wurde, lag daran, daß im Raum Miesbach eines der wenigen in Bayern liegenden Kohlevorkommen entdeckt wurde, bei denen sich der Abbau lohnte. Also nahm man die schwierige Streckenführung in Kauf, bei der die Isar nahe Großhesselohe überquert, bis Holzkirchen ein

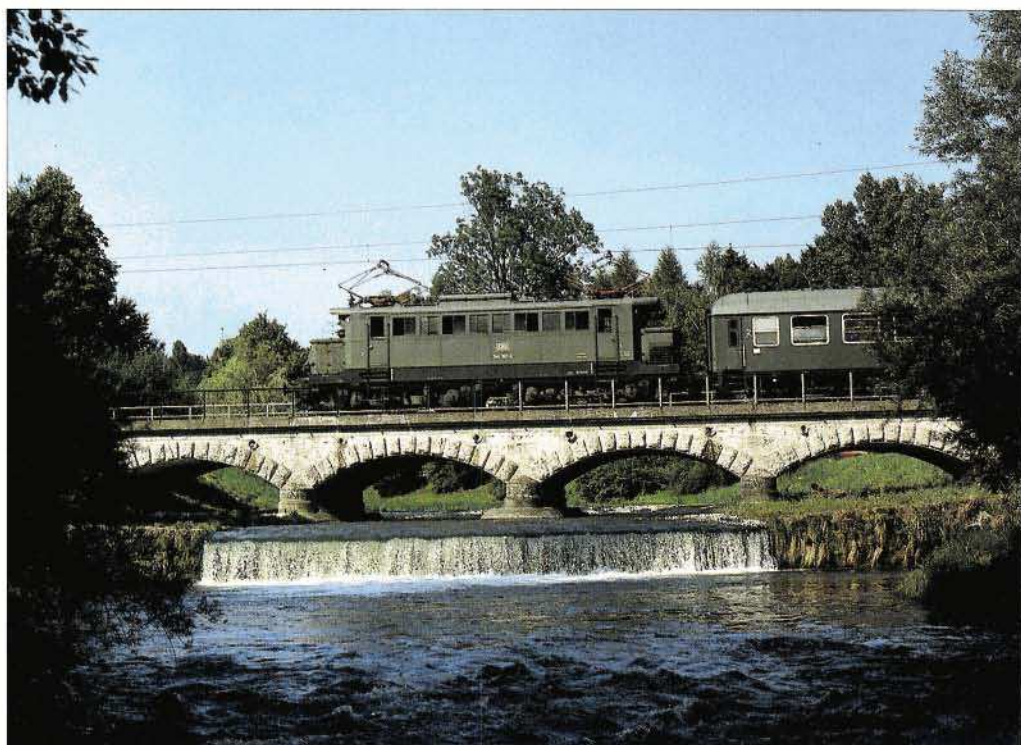




Bild 13 (oben): Im Bahnhof Rosenheim fährt hier die E 94 093 mit dem Personenzug 1861 ein (aufgenommen im Jahre 1956).
Abb.: C. Bellingrodt, Sammlung Schwarz

Anstieg und dann der Abstieg durch das Mangfalltal erforderlich wurde. Für den Bau des Teils bis Rosenheim wurde die Trasse in neun Bauabschnitte aufgeteilt, für deren Ausführung die Sektionen München und Holzkirchen zuständig waren. Die Sektion Rosenheim war zu der Zeit mit der Fertigstellung eines Abschnitts der Verlängerung nach Salzburg beauftragt.

Die Großhesseloher Brücke

Der bedeutendste und auch bekannteste Kunstbau der Strecke ist die Isarbrücke bei



Bild 14 (oben): Mitte der dreißiger Jahre war der Bahnhof Kreuzstraße – hier mit der einfahrenden 64 254 mit Personenzug – noch mit bayerischen Ruhesignalen mit blauem Licht ausgestattet.

Abb.: E. Schörner, Sammlung Hufschlager

Bild 15 (rechts): E 44-Treffen im Bahnhof Kreuzstraße im September 1973: 144 184 mit Zug nach Hohenbrunn und 144 094 mit Zug nach Holzkirchen.
Abb.: H. Hufschlager

