B 30873 E
ISBN 3-89610-013-0

Eisenbahn JOURNAL

special 2/97

# Eisenbahnen in den Bayerischen Alpen

## Teil 1

DM 22,80
sfr 22,80
S 170,--
hfl 27,40

Udo Kandler
Christoph Kirchner

**Bild 1 (Titel):** Eisenbahnen in den Bayerischen Alpen: Vor dem Watzmannmassiv hat RB 724 (ab Freilassing IC 724 "Berchtesgadener Land") die ersten Kilometer der Fahrt von Berchtesgaden nach Hamburg mit 139 135 am 27.9.1996 bereits bewältigt. Der Sage nach bestrafte Gott den grausamen König Watze (rechts), seine Frau (links) und deren Kinder, indem er sie zu Stein werden ließ.

**Bilder 2 (großes Foto), 3 und 4 (diese Seite unten):** Der Chiemsee ist das "flüssige Herz" des Chiemgaus. Mit der Chiemsee-Bahn von Prien nach Stock und vom dortigen Anleger mit dem Schiff empfiehlt sich eine Reise zum Schloß Herrenchiemsee und zur Fraueninsel. Auch die Fahrt mit der Zahnradbahn auf den 1838 m hohen Wendelstein gehört zu den eindrucksvollen Erlebnissen in der Region.
**Abb. 3: Wendelsteinbahn, Abb. 4: A. Vorac**

**Bild 5 (rechte Seite unten links):** Die in dieser Ausgabe vorgestellten Strecken sind in unserer Übersichtskarte farblich hervorgehoben. **Abb.: Atelier Gerstberger**

**Bild 6 (rechte Seite unten rechts):** Gute und dank des Bayern-Tickets auch preisgünstige Verbindungen machen die Fahrt mit der Bahn besonders attraktiv.

**Bild 212 (Rücktitel):** 144 502 hat am 28.5.1981 einen Touristik-Sonderzug nach Ruhpolding gebracht und setzt nun zur Rückfahrt nach Traunstein um.
**Abb. 1, 2, 6 und 212: Ch. Kirchner**

# Inhalt


| | Seite |
|---|---|
| Einleitung | 6 |
| Die Hauptbahn München – Salzburg | 10 |
| Der Korridorverkehr der ÖBB | 19 |
| Die Bahnlinie Freilassing – Berchtesgaden | 24 |
| Salzburg – Schellenberg – Berchtesgaden | 34 |
| Die Bahnlinie zum Königssee | 37 |
| Die Linie Traunstein – Ruhpolding | 42 |

Die Waldbahn Ruhpolding – Reit im Winkl 48

Die Lokalbahn Traunstein – Waging 52

Traunstein – Trostberg und die Stichbahn Hörpolding – Traunreut 56

Die Lokalbahn Übersee – Marquartstein 59

Die Vizinalbahn Prien – Aschau 62

Die Chiemsee-Bahn Prien – Stock 68

Die Lokalbahn Endorf – Obing 70

Die Lokalbahn Rosenheim – Frasdorf 74

Die Wendelsteinbahn 78

Das Bw Freilassing – Geschichte einer Dienststelle 80

Impressum/Quellenangaben 90

# Einleitung

Der Chiemgau und das Berchtesgadener Land sind zwei der großen Urlaubs- und Erholungsgebiete in Deutschland. Nicht nur die herrliche Landschaft im Südosten Bayerns, sondern auch das vortreffliche Kurklima, die Heilquellen und die heute wieder geschätzte bayerische Urwüchsigkeit haben die Region zwischen Salzach und Inn weit über die Grenzen hinaus bekannt gemacht.

Im frühen 19. Jahrhundert erkannten überwiegend Adelige, Landschaftsmaler und Reiseschriftsteller die Vorzüge dieser Landschaft. Über diese bescheidenen Anfänge des Fremdenverkehrs konnte man allerdings nur durch die Verbesserung der Verkehrsmittel hinauskommen. Die beginnende Industrialisierung löste ab der Mitte des 19. Jahrhunderts in ganz Bayern einen wirtschaftlichen Wandel aus. Am Anfang dieses Prozesses stand – wie so oft – der Eisenbahnbau, der den Fremdenverkehr erst ermöglichte.

Der Bau der Eisenbahnlinie München –

**Bild 7:** Weit reicht der Blick von Hallthurm aus in Richtung Süden. Beherrscht wird die Szene vom 2941 m hohen Hochkönig (am Horizont links), dem Gletschergebiet "Übergossene Alm" und dem 2713 m hohen Watzmannmassiv. 110 185 beförderte am 19.7.1992 vor dieser herrlichen Kulisse einen Pilger-Sonderzug. **Abb.: Ch. Kirchner**

Salzburg und deren Fertigstellung im Jahre 1860 veranlaßten viele Orte, den Wunsch nach einer Anbindung an diese Verkehrsader laut werden zu lassen. In der hier vorgestellten Region wurden neben den beiden Hauptbahnen eine Vizinalbahn, zehn Lokalbahnen, eine Nebenbahn sowie die Chiemsee-Bahn, die Waldbahn von Ruhpolding nach Reit im Winkl und die Zahnradbahn auf den Wendelstein gebaut. Auf dem Chiemsee fuhr bereits 1845 das erste Dampfschiff, das erste Elektroboot auf dem Königssee schon 1911. Die Eisenbahnlinie von Freilassing nach Bad Reichenhall und über den Paß Hallthurm (693 m) nach Berchtesgaden gilt mit ihrer bekannten Steilstrecke als eine der Wiegen der elektrischen Traktion in Deutschland. Dem Stand der vorhandenen Technik entsprechend gebaute Speziallokomotiven dominierten hier lange Zeit den Betrieb. Dem Kenner fallen sogleich die Lokomotiven der Reihe E 44[5] ein, die nahezu fünf Jahrzehnte das Bild des Betriebsmaschinendienstes nach Berchtesgaden prägten. Kaum weniger bekannt sind die langwährenden Einsätze der E 16 auf der Haupt-

**Bilder 8 und 9:** Seit der Indienststellung der elektrischen Aussichtstriebwagen "Gläserner Zug" war Berchtesgaden auch deren Reiseziel. Der Blick über die Schulter des Triebwagenführers (bei Winkl) war bis zu dem schweren Unfall von Garmisch-Partenkirchen noch häufig möglich.
**Abb.: Sammlung Gerhard**

**Bild 10:** Auch im Winter ist die Region ein Reiseziel. 144 507 durchfährt am 31.12.1980 mit E 798 die romantische Tristramschlucht zwischen Berchtesgaden und Bischofswiesen.

**Bild 12:** Reizvolle Motive findet man im Bereich der "Vizinalbahn" Prien – Aschau. Am 27.2.1996 fährt die "Chiemgau-Bahn" zwischen Aschau und Umrathshausen Ort. **Abb. 10 und 12: A. Ritz**

**Bild 11 (unten):** Einsatz unter härtesten Bedingungen: Am 25.12.1986 bahnt sich 111 052 mit N 6537 Traunstein – Ruhpolding ihren Weg durch tiefen Schnee. **Abb.: Ch. Kirchner**

bahn nach München. Eng verbunden mit den Strecken der Region ist das Bw Freilassing, die ehedem traditionsreiche Einsatzstelle für Altbau-Elloks in Bayern – für Eisenbahnfreunde der Inbegriff bester Lokomotivpflege.

Die mit diesen Eisenbahnstrecken geschaffene Infrastruktur verband nicht nur die Bevölkerung mit der großen weiten Welt, sondern legte auch den Grundstein für anhaltenden Tourismus. Ungezählte Eisenbahnfreunde verbringen Jahr für Jahr hier ihren Urlaub oder die Ferien, um ihrem Hobby nachzugehen: Eisenbahn in einer einzigartig schönen Landschaft zu erleben, zu fotografieren oder zu "erfahren". Die Eisenbahnen zwischen Watzmann und Wendelstein zogen und ziehen alljährlich Tausende und Abertausende Urlauber in ihren Bann.

Auch die Tourismusbranche engagiert sich stark, um die Eisenbahn in die Urlaubsplanung einzubinden: Kostenlose Beförderung von Fahrrädern während des Sommerfahrplans ist auf vielen Bahnlinien mittlerweile Alltag. Spezielle Wochenkarten für die Benutzung von Bahn und Bus zu günstigen Tarifen werten die Region gerade für diejenigen erheblich auf, die zumindest während der schönsten Wochen des Jahres des Autos überdrüssig sind.

Wir bitten unsere werten Leser in diesem Zusammenhang, die Anzeigen unserer geschätzten Inserenten zu beachten.

**Udo Kandler**
**Christoph Kirchner**

# Die Hauptbahn

Anstoß zur weiteren Erschließung der Region Chiemgau und Berchtesgadener Land durch die Eisenbahn gab die Hauptbahn München – Rosenheim – Salzburg. Von dieser ab 1860 durchgehend betriebenen Verbindung gingen bald wesentliche Impulse für den weiteren Streckenbau in diesem Gebiet aus. Die Entwicklung sollte erst mit der Eröffnung einer letzten Lokalbahn kurz vor dem Ersten Weltkrieg beendet sein.

Der südöstliche Abschnitt von Rosenheim bis zur Landesgrenze bei Salzburg bildete nur ein Teilstück der geplanten Ost-West-Verbindung Ulm – Augsburg – München – Rosenheim – Salzburg/Kufstein. Nach dem bayerischen Regenten Maximilian II. (1848 bis 1864) benannt, sprach man bei diesem Projekt von der "Maximiliansbahn". Bereits

**Bild 13 (oben):** Waren das noch Zeiten, als die Reisenden selbst bei hochwertigen Zügen am geöffneten Abteilfenster die herrliche Voralpenlandschaft vorbeiziehen lassen konnten! An der Spitze des F 153 "Tauern-Express" Belgrad – Ostende müht sich hier die E 16 18 bei Prien in Richtung München ab. **Abb.: C. Bellingrodt, Slg. Dr. Scheingraber**

**Bild 14 (Mitte):** Im Bahnhofsbereich von Prien ereignete sich 1916 ein Unfall.

**Bild 15:** Das Rosenheimer Empfangsgebäude in einer Ansicht um 1900.

# München – Salzburg

am 21. Juni 1851 waren sich Bayern und Österreich über die grenzüberschreitenden Anschlüsse bei Salzburg und Kufstein einig geworden. Man verständigte sich zudem über eine möglichst zügige Ausführung des Vorhabens, waren doch beide Seiten an einer raschen Fertigstellung interessiert.

Von Salzburg sollte die Verbindung zur Semmeringbahn und über Kufstein hinaus der Anschluß bei Innsbruck an die Brennerbahn hergestellt werden. Die anfänglichen Pläne, die Bahn durch eine private Gesellschaft bauen zu lassen, wurden bald aufgegeben. Um unnötigen Problemen und den damit meist verbundenen zeitlichen Verzögerungen aus dem Weg zu gehen, wurde das Projekt vom Königreich Bayern in Angriff genommen. Am 7. Mai 1852 er-

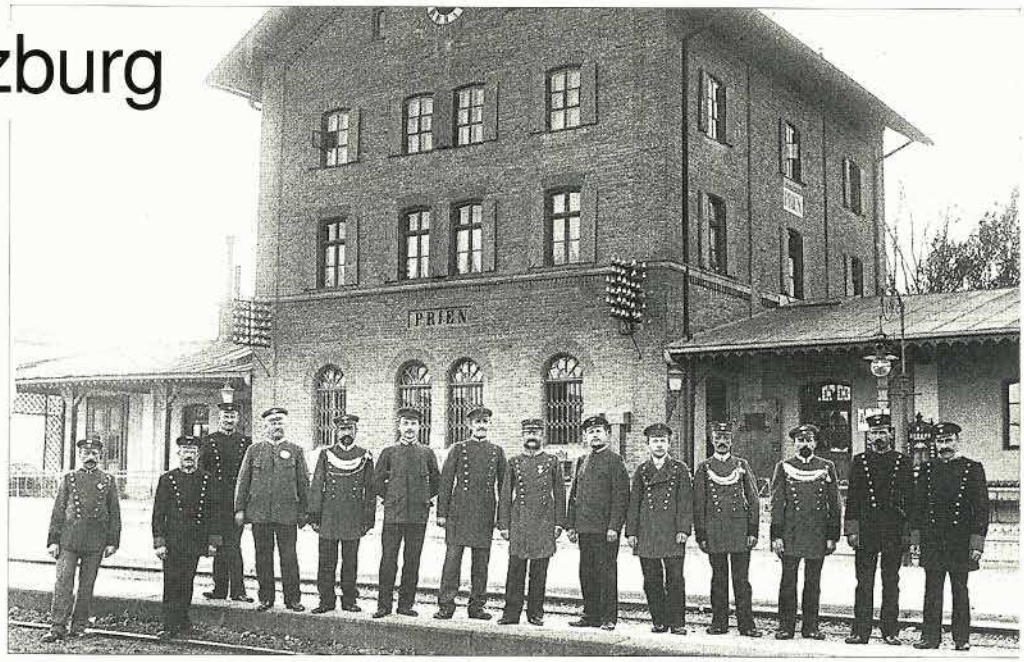



**Bild 16 (Mitte):** Für ein Erinnerungsbild stellte sich die Belegschaft des Bahnhofes Prien dem Fotografen (Aufnahme um 1905).
**Abb. 15 und 16: Verkehrsmuseum Nürnberg**

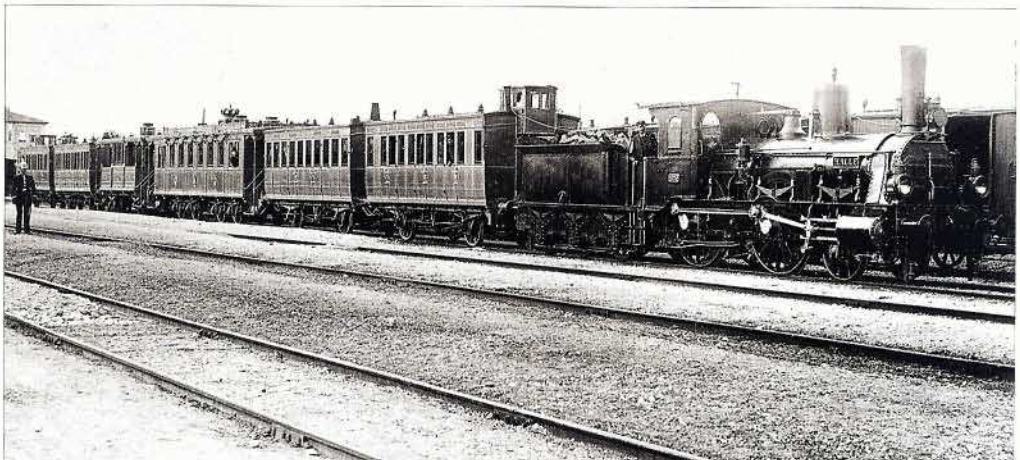
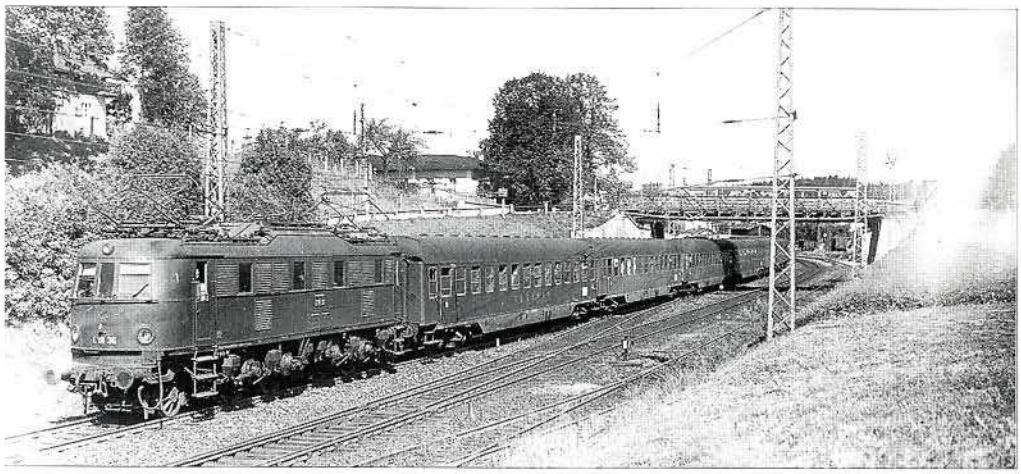


**Bild 17:** Wenn der bayerische Regent zu reisen pflegte, mußte es nicht nur einige Klassen komfortabler, sondern auch bunter und verspielter sein, wie die Aufnahme des Königszugs veranschaulicht. Hier steht die Garnitur im Jahre 1889 im Bahnhof Prien bereit.
**Abb. 14 und 17: Sammlung Dr. Hufnagel**

**Bild 18:** Vor imposanter Bergkulisse durchfährt am 14. Mai 1957 eine E 94 mit ihrem Güterzug den tiefen Einschnitt bei Bergen.

**Bild 20 (unten):** Mit dem D 19 München – Berchtesgaden läßt die E 16 10 die im Wald gelegene Bahnstation Rimsting hinter sich.

**Bild 19:** Mit einem für die fünfziger Jahre so typischen Touropa-Ferienzug rollt die E 18 36 durch den Bahnhof Endorf. **Abb. 19 und 20: C. Bellingrodt, Sammlung Dr. Scheingraber**



hielt die Linie München – Großhesselohe – Holzkirchen – Rosenheim – Salzburg/Kufstein den gesetzlichen Segen.

Es sollte sich jedoch sehr bald zeigen, daß der Termin der angestrebten Fertigstellung der Bahn bis Mitte des Jahrzehnts nicht einzuhalten war, fehlten doch auf der ganzen Linie einschlägige Erfahrungen bei der Umsetzung derart umfangreicher Bahnbauprojekte. Am 21. April 1856 einigten sich Bayern und Österreich daher auf eine spätere Inbetriebnahme des durchgehenden Zugbetriebs, vor allem, was die Fertigstellung des Streckenastes nach Salzburg anbelangte. In drei Etappen war bis zum Sommer 1858 Kufstein erreicht worden.

| | |
|---|---|
| 24.06.1854: | München – Großhesselohe (10,72 km) |
| 31.10.1857: | Großhesselohe – Holzkirchen – Rosenheim (62,92 km) |
| 05.08.1858: | Rosenheim – Landesgrenze Kufstein (31,87 km) |

Die Fertigstellung der Bahn von Rosenheim durch den Chiemgau bis vor die Tore Salzburgs sollte noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Da der Anschluß bei Kufstein als vorrangig angesehen worden war, konzentrierte man sich zeitweise sogar voll und ganz auf diesen Abschnitt. Von Anfang 1856 bis Ende 1857 ruhten die Gleisbauarbeiten in Richtung Salzburg. Dieser Schritt erschien recht sinnvoll, war doch dank der wesentlich günstigeren Topographie ein rascher Streckenbau wenigstens bis Kufstein möglich gewesen.

Anders beim Salzburger Ast; hier traten an mehreren Stellen nicht vorhersehbare Probleme auf. Dammrutschungen und das sumpfige Gelände im Bereich des Chiemsees gestalteten den Bahnbau ausgespro-