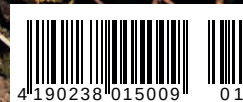


Tauernbahn

Magistrale im Herzen Österreichs Salzburg – Bad Gastein – Villach



Klaus Eckert
Gerfried Moll



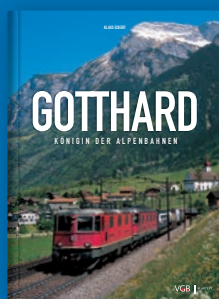
HERRLICHE ALPENBAHNEN IN WORT UND BILD



Tirol – Bahnen und Landschaften

Dieser prächtige Bildband weckt die Reiselust – mit Motiven vom Arlberg über das Karwendel und den Brenner bis ins Südtiroler Unterland.

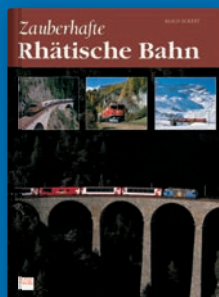
160 Seiten
Best.-Nr. 102051 | € 39,-



Gotthard – Königin der Alpenbahnen

Die Gotthardbahn im Wandel der Jahreszeiten. Eine spannende Reise über die legendäre Bergstrecke von Erstfeld nach Bellinzona, aber auch auf den Zufahrten im Kanton Uri und im Tessin.

144 Seiten
Best.-Nr. 102055 | € 29,95



Zauberhafte Rhätische Bahn

Die Strecken der meterspurigen Schmalspurbahnen im herrlichen Schweizer Kanton Graubünden zählen zu den schönsten weltweit.

176 Seiten
Best.-Nr. 102053 | € 39,-

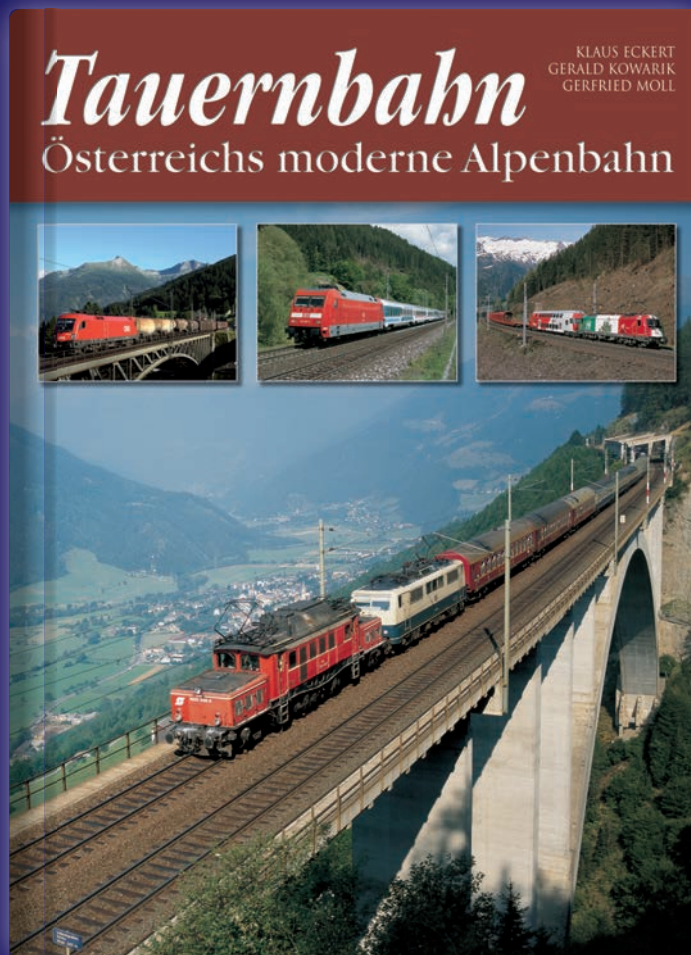


Die großen Bahnen der Alpen

In diesem Band geht es um die großen Eisenbahn-Magistralen. Die brillanten Farbfotos geben den Reiz der Landschaften und Schienenwege aufs Schönste wieder.

224 Seiten
Best.-Nr. 102054 | € 39,-

Jedes Buch mit Hardcover, Format 24,2 x 33,5 cm



ÖSTERREICHS MODERNE ALPENBAHN

Die Tauernbahn verläuft zwischen Schwarzach-St. Veit im Bundesland Salzburg und Spittal-Millstättersee in Kärnten. Sie ist Bestandteil einer der wichtigsten Nord-Süd-Magistralen Europas und dient auch der touristischen Erschließung des Gasteinertals. Das Buch beschreibt die Entwicklung dieser eindrucksvollen Linie mit ihren einzigartigen Kunstbauten.

**160 Seiten, Format 24,2 x 33,5 cm,
Hardcover, rund 250 Farbfotos
und Zeichnungen**

Best.-Nr. 102052 | € 39,-



www.facebook.de/vgbahn

Moderne Alpenbahn



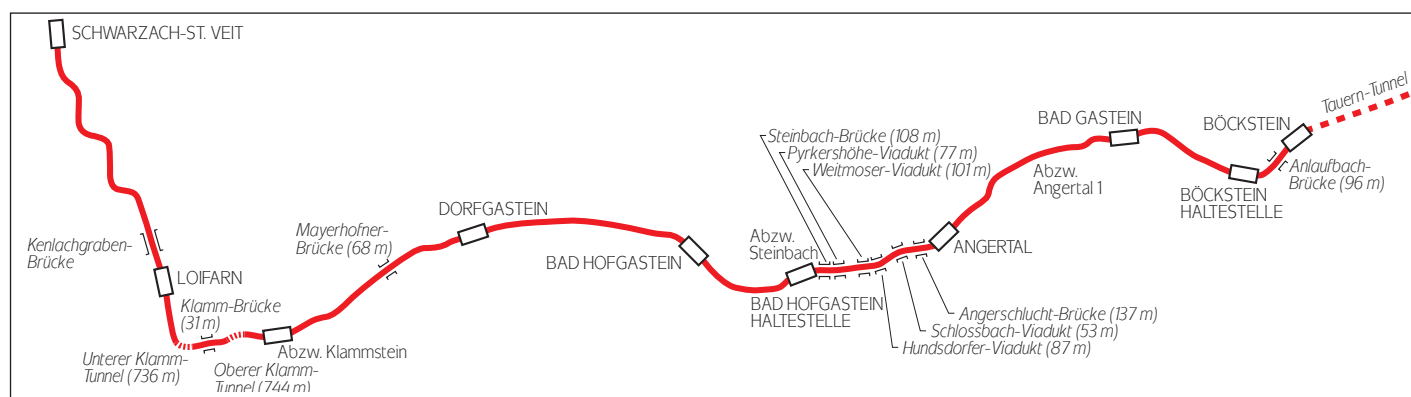
Foto: Moll

Die Fahrt durch das Gasteiner- und Mölltal hat sich verändert – ganz gleich, ob aus der Sicht eines Lokführers oder eines gemütlich im Speisewagen sitzenden Reisenden gesehen. Heute sind die Eindrücke völlig anders als noch vor Jahrzehnten und sie sind nicht unbedingt schöner geworden. Eine Bahnverbindung muss sich aber stets auch den äußeren Bedingungen stellen. Das bedingt Veränderungen, sei es beim Rollmaterial oder, und das ist viel entscheidender, bei der Streckenführung. Vergleicht man die Tauernbahnlinie Schwarzach-St. Veit – Spittal-Millstättersee mit anderen Alpen-Magistralen, hat sich erstere besonders stark verändert. Da nur der Tauern-Tunnel von Anfang an ein zweites Gleis besaß, erfolgte nach und nach der zweigleisige Ausbau. Danach war die Strecke in der Lage, die stetig wachsende Zugdichte aufzunehmen. Schon früh, in den 1930er Jahren, hatte das Dampfross ausge-

diert, der Fahrdrat überspannte die Linie. Aber es waren vor allem die baulichen Maßnahmen auf der Südrampe, die das Gesicht der Bahn nachhaltig veränderten. Sie ist hier mittlerweile komplett zweigleisig und somit, auch dank des Gleiswechselbetriebs, eine echte Hochleistungsstrecke. Die gewaltigen Spannbetonbrücken, in den 1970er Jahren erbaut, rufen immer noch Bewunderung hervor. Auf ihnen wirken sogar lange Güterzüge wie Miniaturen auf einer Modellbahn. Selbst wenn heute in Kärnten viele Motive, die vor einigen Jahrzehnten noch umsetzbar waren, abhanden gekommen sind, finden sich, abgesehen von den gigantischen Brücken, auch oben vor Mallnitz noch gute Fotomöglichkeiten. Auf der Nordrampe wurde das „Königsmotiv“ Angerschlucht-Brücke leider unbrauchbar, da es durch einen Neubau ersetzt worden ist. Die alten gemauerten Viadukte zwischen der ehemaligen Haltestelle Bad Hofgastein und Anger sind aber

bis heute lohnende Ziele. Das liegt auch an den Güterzügen, vor allem an denen der türkischen Spedition EKOL, die oft wegen der interessanten Bespannung mit Lokomotion-„Zebras“ zu beliebten Motiven werden. Doch es steht nicht das Bedürfnis der Fotografen im Vordergrund, sondern der wirtschaftliche Betrieb mit modernen Fahrzeugen. Am Tauern geht die Rechnung auf. Bald wird auch der Vectron (siehe oben, auf der Drehscheibe in Villach), das modernste Zugpferd von Siemens, hier heimisch werden und für neue Eindrücke sorgen. Was die Strecke zu leisten vermag, war im Sommer 2012 eindrucksvoll zu erleben, als die Brennerbahn gesperrt war und die Züge im Umleiterverkehr, oft im Blockabstand, über den Tauern rollten. Wir laden Sie nun zu einer herrlichen Bilderreise über den Tauern ein, erleben Sie die Vielfalt der Züge inmitten einer wunderbaren Alpenlandschaft!

Klaus Eckert Gerfried Moll



14



Der zweite Weg

Spannend liest sich die Geschichte der Tauernbahn. Sie war Teil eines Alpenbahnen-Konzepts, auf dessen Grundlage das Kaiserreich neue Schienenwege errichten ließ.

20



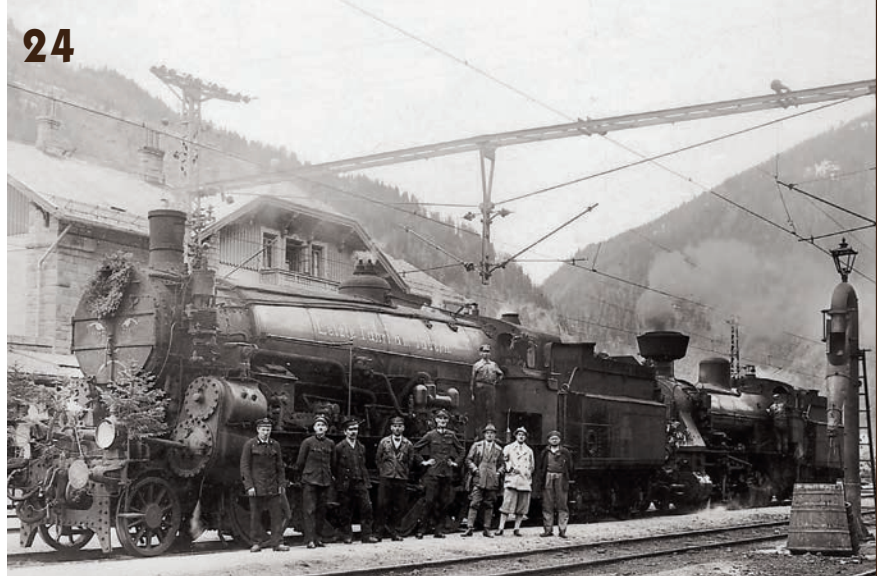
Die ersten Jahre

Impressionen aus der Anfangszeit der Tauernbahn. Auf der Nord- und Südrampe prägten bullige Gebirgsdampflok den Betrieb und es verkehrten erste internationale Schnellzüge.

Inhalt

3	Editorial
7	Karte Tauernbahn
8	Galerie
14	Der zweite Weg
20	Die ersten Jahre
24	Abschied von der Dampfloks
26	Am Fuße des Tennengebirges
32	Moderne Alpenbahn

24



Abschied von der Dampfloks

Im Jahr 1935 nahmen die Dampfloks Abschied von der Tauernbahn. Die Elektrifizierung diente auch als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme und wurde auf interessante Art finanziert.

26



Am Fuße des Tennengebirges

Ab Salzburg führt der Schienenweg zum Tauern über die Giselabahn, die schon für sich genommen eine Reise wert ist. Die Etappe endet im Bahnhof Schwarzach-St. Veit.

64	Wahrzeichen der Nordrampe
70	Schnelle bunte Züge am Tauern
76	Der Geschichte verpflichtet
78	Es war einmal
84	Huckepack durch den Berg
88	Kesselwagen mit Knick
92	Auf dem Weg nach Villach
98	Vorschau und Impressum



Moderne Alpenbahn

Gerfried Moll schildert seine Fahrt von Schwarzach-St. Veit nach Spittal-Millstättersee und verrät dabei viel Wissenswertes über den Bahnbetrieb und die umgebende Landschaft.



Schnelle bunte Züge am Tauern

Die Tauernbahn war immer schon eine wichtige Transitroute. Wir zeigen einen Reigen verschiedenster internationaler Züge von den 1990er Jahren bis heute.



Titelbild

Mit dem EC 111 ist die 1116 025 von München kommend auf der Fahrt in Richtung Villach. Gleich wird der nächste Halt, Bad Gastein, erreicht (26. Oktober 2013).
Foto: Eckert



Wahrzeichen der Nordrampe

In diesem Kapitel macht Klaus Eckert deutlich, warum die faszinierende Angerschlucht-Brücke jahrzehntelang zu den Lieblingsmotiven an der Tauern-Nordrampe zählte.

Es war einmal

Bis 1999 bot der Abschnitt Mallnitz – Kaponig mit seinen Bogenbrücken traumhaft schöne Fotopunkte. Auch am letzten Betriebstag entstanden nochmals wunderbare Bilder.



**Weitere Sonderausgaben
zu spannenden Bahnthemen**

Jeweils 84 bis 100 Seiten im DIN-A4-Format,
Klammerbindung,
über 150 Abbildungen, je € 12,50



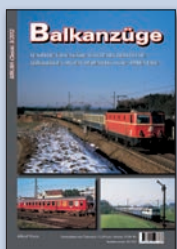
Die Baureihe E 16
Best.-Nr. 201502



Mariazellerbahn
Best.-Nr. 201101



Die Reihe 1042
Best.-Nr. 201102



Balkanzüge
Best.-Nr. 201203



Die Reihe 1043
Best.-Nr. 201301



Die Reihe 1044
Best.-Nr. 201302



Die Reihe 1044
Best.-Nr. 201401



Die Baureihe E 44^s
Best.-Nr. 201501

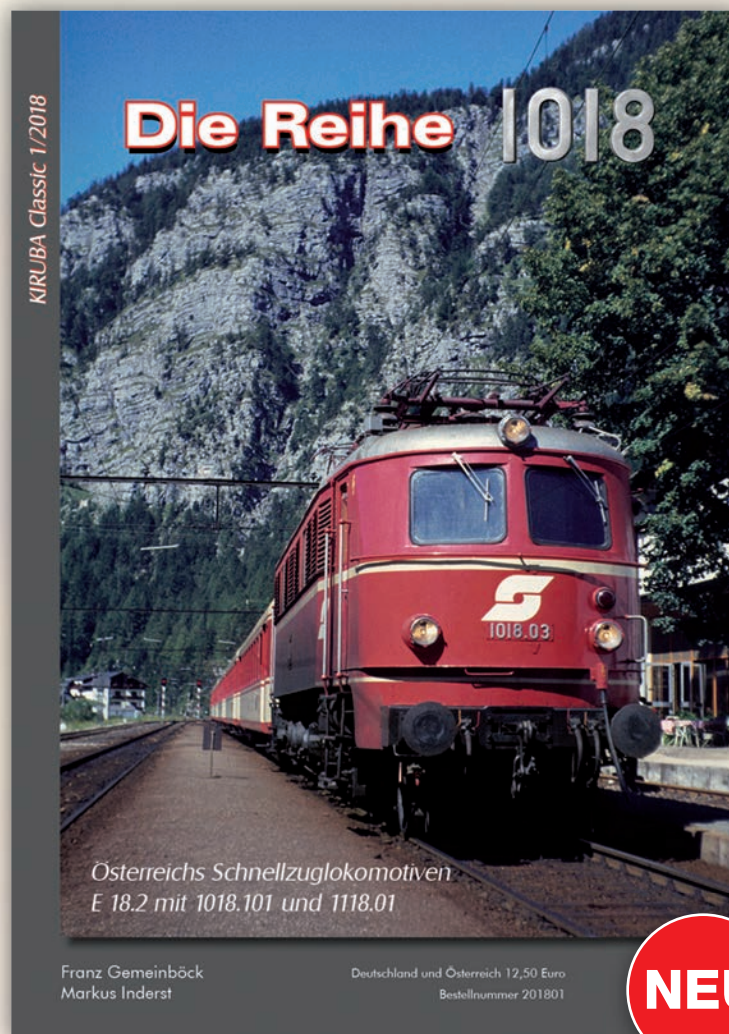


Die ÖBB Baureihe 4010
Best.-Nr. 200901



Die Reihen 1089 und 1189
Best.-Nr. 201601

Über 50 Jahre zuverlässig im Einsatz



Für den Einsatz auf den neu elektrifizierten Bahnlinien in Österreich nahm die DRB im Jahr 1940 acht Schnellzuglokomotiven in Betrieb, die aus der Baureihe E 18 weiterentwickelt wurden und bezeichnete sie als E 18 201 bis 208. Bei Kriegsende waren neben den E 18.2 auch die E 18 42 und die E 18 046 in Österreich verblieben. Aus den schwer beschädigten E 18 206 und E 18 046 baute man eine Lok wieder auf, die technisch einer E 18, elektrisch einer E 18.2 entsprach. Bei den ÖBB wurden die Lokomotiven als Reihe 1018 geführt. Wichtigstes Einsatzgebiet war die Westbahnstrecke von Wien nach Salzburg. Während die E 18 der DB bereits im Jahr 1984 den Dienst quittieren mussten, wurden die letzten 1018er erst im Jahr 1992 ausgemustert. Vier Lokomotiven sind erhalten geblieben.

92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, über 150 meist farbige Fotos
Best.-Nr. 201801 | € 12,50

Erscheint im Mai 2018

Eröffnungsdaten

Schwarzach-St. Veit – Badgastein:

20. September 1905

Badgastein – Mallnitz – Spittal-Millstättersee:

5. Juli 1909

Elektrifizierung

Schwarzach-St. Veit – Mallnitz: Dezember 1933

Mallnitz – Spittal-Millstättersee: Mai 1935

Kilometrierung

Schwarzach-St. Veit (591 m ü. M.): Km 0

Spittal-Millstättersee (544 m ü. M.):

Km 81 (ursprünglicher Streckenverlauf);

Km 80,897 (heutiger Stand; zweigleisiger Ausbau
ab 1969 schrittweise vorgenommen)

Kulminationspunkt (Tauern-Tunnel): 1226 m ü. M.

Historische Viadukte

Nordrampe: Auswahl einiger Brückenbauten aus
der Anfangszeit der Tauernbahn (alle in Mauer-
werk-Bauweise entstanden, siehe Karte S. 3), die
noch in Betrieb sind (Länge in Klammern):

Steinbach-Viadukt (108 m)

Pyrkershöhe-Viadukt (77 m)

Weidmoser-Viadukt (101 m)

Hundsorfer-Viadukt (87 m)

Schlossbach-Viadukt (53 m)

Südrampe: Auswahl historischer Brückenbauten
(Mauerwerk), die als Bestandteil eines Bahnwan-
derwegs erhalten geblieben sind (siehe Karte S. 80):

Dössenbach-Viadukt (74 m)

Waldmanngraben-Viadukt (88 m)

Auergraben-Viadukt (58 m)

Kuchelwald-Viadukt (59 m)

Hasslacher-Viadukt (58 m)

Tauernbahn als epochales Projekt

Die Fertigstellung der Nordrampe war ein viel be-
achtetes Ereignis, über das die Tagespresse be-
richtete. Man war sich der politischen wie wirt-
schaftlichen Auswirkungen der im Bau befindli-
chen Magistrale bewusst (Auszug aus „Innsbru-
cker Nachrichten“ vom 20. September 1905):

„Heute hat sich unter großem Gepränge ein Ereignis vollzogen, von dem nicht nur das Kronland Salzburg, sondern ganz Österreich einen bedeutenden wirtschaftlichen Aufschwung erwartet: der erste Teil der Tauernbahn, die Strecke Schwarzach-St. Veit – Badgastein, ist dem Verkehre übergeben worden. (...) Ob die zweite Verbindung mit Triest jenen Nutzen, den man von ihr erhofft, im vollen Umfange bringen wird, müssen schon die nächsten Jahre zeigen. Tatsache ist, daß man geneigt ist, die neue Bahn im Kampfe mit den Ungarn auszuspielen und diese unter Hinweis auf Triest – den Konkurrenzhafen Fiumes – in ihren Wünschen etwas bescheidener zu machen (...).“ Unter den Klängen der Volkshymne setzte sich der Sonderhofzug, gefolgt von den Zügen mit den Festgästen, in Bewegung. Pustend und schnau-



Karte: W/it

bend klimmt die Lokomotive die steile Tallehne empor, tief unten rauschte die Salzach und durch Tunnels und über Brücken und Viadukte geht es in die wilde Schlucht der Gasteiner Ache. Bald ist die Haltestelle Klamstein erreicht und nun eilte der Zug auf ebenem Terrain der Station Hofgastein entgegen, die um halb 10 Uhr erreicht wurde. Der einfache Ort ist festlich herausgeputzt und hier wiederholt sich das gleiche Schauspiel wie in Schwarzach. Die Geistlichkeit, die Gemeindevertretung, die Schuljugend und die Vereine haben sich zum Empfang des Herrschers eingefunden. (...) Dort begrüßte Bürgermeister Apotheker Wiatschka den Kaiser und gedachte dankend der kaiserlichen Verordnung vom Jahre 1890, die die Unwiderruflichkeit des Bezuges des Thermalwassers ausspricht, wodurch dem Markte eine Quelle des

Wohlstandes eröffnet wurde. (...) Auf dem weiteren Wege hielten die Züge noch in der Station Angertal, wo der Monarch die gewaltige Angerschluchtbrücke in Augenschein nahm, eines der interessantesten und größten Bauobjekte im Zuge der Nordrampe der Tauernbahn (...). Endlich um 10 Uhr 20 Minuten erfolgte die Einfahrt in die Station Badgastein, wo der Kaiser von Bürgermeister kaiserl. Rat Straubinger begrüßt wurde. Dieser hob hervor, daß man die Wohltat des Bahnverkehrs nirgends lebhafter empfinden werde als in Badgastein, wo jährlich Tausende von Leidenden die heißersehnte Heilung von Schmerzen und Gebrechen aller Art suchen und finden (...). Sie werden die neue Bahn segnen, die sie mühelos an jenen Ort bringt, den sie bisher nur nach langer, beschwerlicher Fahrt erreichen konnten.“



Die 103 235 bespannte den TEE-Rheingold nach Klagenfurt (26. Mai 2012).

Pyrkershöhe

Fünf gemauerte Viadukte im Abschnitt Bad Hofgastein und Angertal sind noch in ihrer ursprünglichen Form zu erleben. Dazu zählt auch der 77 m lange Pyrkershöhe-Viadukt. Die Standseilbahn wird jedoch durch eine Seilbahn ersetzt.

