

100 Jahre elektrischer Zugbetrieb nach Berchtesgaden

Ein Start mit kriegsbedingten Hindernissen

Von Manfred Angerer

Berchtesgaden - Die zukunftsweisende Idee Oskar von Miller's ging seiner Verwirklichung entgegen! Der erfolgreiche Pionier auf dem Gebiet des Elektrizitätswesens in Bayern hatte schon 1908 der Bayerischen Staatsregierung und den Kgl. Bayerischen Staatsbahnen (KBayStsB) in Form einer Denkschrift den Vorschlag unterbreitet, die Bahnstrecke Freilassing – Bad Reichenhall – Berchtesgaden zu elektrifizieren und dazu das Saalachkraftwerk zu bauen. Auch Bad Reichenhall, seit 1900 anerkanntes Staatliches Kurbad, zeigte lebhaftestes Interesse, um dem Qualm und Ruß der Dampflokomotiven innerhalb ihres Stadtgebietes ein Ende zu bereiten. Man muss sich vorstellen, dass kurz vor der ersten Steilstrecke von Bad Reichenhall-Kirchberg hinauf nach Bayerisch Gmain die Dampflokomotiven ordentlich nachfeuern mußten, um die beachtliche Steigung zu bewältigen. Aber nicht nur das; auch die Stromversorgung der Stadt Bad Reichenhall aus dem neuen Kraftwerk war vertraglich vereinbart worden.

Schon im Frühjahr 1914 sollte es schließlich mit der Umstellung auf elektrischen Betrieb so weit sein! Nachdem bereits im Januar 1914 das Saalachkraftwerk in Betrieb gegangen war und die Oberleitungsarbeiten auf der Strecke Freilassing – Bad Reichenhall – Berchtesgaden kurz danach abgeschlossen waren, konnten die Heizer auf den Dampflokomotiven aufatmen. Über 25 Jahre mussten sie bei Wind und Wetter, Hitze und Kälte auf den wenig geschützten Führerständen ihre schweißtreibende Arbeit hinauf zum Hallthurmpass verrichten. Ein Ende war nun in Sicht und die KBayStsB würden schon für eine andere Weiterbeschäftigung sorgen. Doch es kam alles anders!

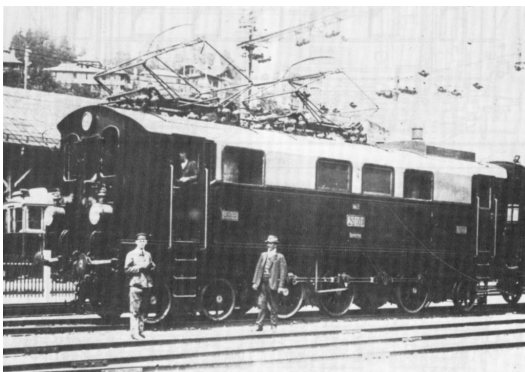
Die Eröffnung – ein Trugschluss

Zwar fuhr noch am 11. Juni 1914 ein erster feierlicher Eröffnungszug von Freilassing nach Berchtesgaden, doch dafür musste man vom Bahnbetriebswerk Garmisch eine Ellok EP 3/5 der Karwendelbahn ausleihen. Sie war zuvor zum Betriebswerk Freilassing „umbeheimatet“ worden. Doch was ist schon eine Lok? Die von den KBayStsB bei der Firma Krauss in München in Auftrag gegebenen speziellen Lok-Neuentwicklungen mit der Gattungsbezeichnung EP 3/6 waren noch nicht fertiggestellt und ausgeliefert.

Doch schon nach gut einem Vierteljahr war der Erste Weltkrieg ausgebrochen und die Pläne eines elektrischen Zugbetriebes auf unserer Strecke mussten bis auf weiteres wieder aufgegeben werden. Die geliehene Lok kehrte nach Garmisch und zur Karwendelbahn zurück; bei uns verkehrten ausschließlich wieder Dampfloks wie die zweieinhalb Jahrzehnte zuvor.

In der Lokomotivfabrik Krauss hatten mittlerweile Rüstungsgüter absolute Priorität, so dass sich die Auslieferung der neuen Elloks weiter verzögerte. Erst als sie im Februar 1916 aus den Werkshallen rollten und danach ihre Probefahrten auf der Steilstrecke von über 40 ‰ absolvieren mussten, sah es so aus, als würde der elektrische Betrieb in Kürze beginnen können.

Der Beginn - mitten im Krieg



Und tatsächlich – am 15. April 1916 wurde der elektrische Zugbetrieb zunächst mit vier Elloks der Gattung EP 3/6-I aufgenommen. Die Lokomotiven muteten allerdings sehr kurios an; sie besaßen eine unsymmetrische Anordnung der beiden Stromabnehmer, da am anderen Ende in der Lok ein Koksheizkessel zur Beheizung der Wagengarnitur mit Dampf untergebracht war. (Eine elektrische Zugheizung gab es erst ab Anfang der 20er-Jahre). So brauchte diese elektrische Lokomotive, zumindest in der kalten Jahreszeit, doch wieder einen eigenen Heizer, damit die

Reisenden nicht frieren mussten! Aber bald sollte auch damit wieder Schluss sein; der Krieg forderte auch hier seinen Tribut. Die Koksheizkessel wurden aus den vier Elloks wieder ausgebaut, da man sie dringend zur Beheizung von Lazarettwagen an der Front brauchte. Was war die Konsequenz? Der Zug wurde zwar von einer Ellok gezogen, doch wenn er beheizt werden musste, war das nur mit einer mitgeführten oder nachschiebenden kleinen Dampflok Pt 2/3 möglich. Auch dafür war somit wieder ein eigener Heizer, sogar ein Lokführer erforderlich!

Kurze Zeit danach wurden wegen zunehmendem Verkehr noch weitere vier Lokomotiven dieser Bauart unter der Gattungsnummer EP 3/6-II ausgeliefert. Wegen diverser konstruktiver Änderungen hatten sie allerdings trotz gesteigerter Leistung deutlich schlechtere Laufeigenschaften, was sich auf der Steilstrecke mit seinen engen Radien als gravierender Nachteil herausstellte. Auch bei diesen Loks wurde der jetzt mittig sitzende Koksheizkessel wieder ausgebaut, weil er ebenfalls dringendst für Lazarettzüge gebraucht wurde. So war der Start mit den ersten elektrischen Lokomotiven – vor allem kriegsbedingt - alles andere als von Erfolg gekrönt.

Güter auf die Schiene!

Alle acht Elloks EP 3/6 waren im Bahnbetriebswerk Freilassing beheimatet und befuhren ausschließlich die Strecke nach Berchtesgaden. Doch schon bald stellte sich heraus, dass sie dem schweren Güterzugdienst, insbesondere auf der Hallthurmer Steilstrecke, nicht gewachsen waren. Dazu muss man heute bedenken, dass seinerzeit alles, was im Berchtesgadener Talkessel lebensnotwendig war, ausschließlich über die Schienen transportiert wurde. Heute würde man sagen: „Umweltfreundlich in höchstem Maße!“

Die KBayStsB gaben deshalb bei der Firma Krauss zwei spezielle Güterzuglokomotiven mit der Gattungsbezeichnung EG 2x2/2 in Auftrag, die 1920 ausgeliefert wurden. Es waren zwei leistungsfähige Maschinen mit zwei Fahrmotoren, die jeweils über eine sog. Blindwelle ein zweiachsiges Drehgestell antrieben. Auch sie verkehrten ausschließlich auf unserer Strecke. Angesichts ihres guten Laufverhaltens vor allem in den engen Kurven und ihrer hohen Leistung waren sie bei den Lokführern sehr beliebt.



Übrigens: bei den Personenzug-Lokomotiven der Gattung EP 3/6-I und -II wurden die während des Krieges ausgebauten Koksheizkessel nicht mehr zurückgebaut. Ab Anfang der 20er-Jahre kam die elektrische Zugheizung auf, die von einer 800- oder 1000-Volt-Anzapfung des Haupttransformators mit Spannung versorgt wurde. Die Elloks wurden dementsprechend nachgerüstet. Ab diesem Zeitpunkt waren dann die Heizer endgültig entbehrlich und bekamen eine andere Verwendung bei der Bahn.

Die Ellok E 44-5, eine wahre Legende



Um noch bei den elektrischen Lokomotiven zu bleiben: im Jahre 1931 wurden nach erfolgreichem Probetrieb mit einer Prototype die ersten vier elektrischen Lokomotiven der Baureihe E 44-5 ausgeliefert. Sie bekamen in den folgenden Jahren noch vier weitere Nachfolge-Loks und alle Lokomotiven waren nur auf unserer Strecke im sog. „Berchtesgadener Plan“ eingesetzt. Diese Maschinen zeichneten sich durch hohe Zuverlässigkeit und Leistung aus, so dass sie – man bedenke – über 50 Jahre (!) im Einsatz waren. Die

überwiegend einheimischen Lokführer waren mit ihren Maschinen regelrecht „verheiratet“!

Der elektrifizierte Bahnstrecke nach Berchtesgaden wäre kurz nach 1940 beinahe der Todesstoß versetzt worden oder zumindest eine starke Konkurrenz erwachsen. Die Reichsregierung plante nämlich, Berchtesgaden mit einer zweigleisigen Hauptbahn bei Elsbethen südlich Salzburgs an die Tauernbahn anzubinden. Der Weg über den Hallthurmpass auf einer sog. Nebenbahnstrecke war den Machthabern am Obersalzberg offensichtlich viel zu langsam und vor allem hätte die Zugfahrt aus Richtung Berlin über Salzburg eine Anreise ohne Richtungs- und Lokomotivwechsel ermöglicht. Von diesen großen Plänen zeugt noch heute der 240 Meter langer Tunnel östlich unseres Bahnhofs. Der Tunnel war bereits mit Oberleitung ausgerüstet. Doch der Zweite Weltkrieg hat auch diese Pläne zunichte gemacht.



Der elektrifizierte Bahnstrecke von Bad Reichenhall nach Berchtesgaden kam plötzlich im Kriegsjahr 1942 eine weitere wichtige Aufgabe zu. Nachdem die Lokalbahn Richtung Schellenberg und Salzburg im Herbst 1938 kurzerhand abgebaut worden war, um großspurigen, nationalsozialistischen Straßenbauprojekten Platz zu machen, gab es unweigerlich massive Stromversorgungsprobleme für die Königsseebahn, die trotz aller technischen „Klimmzüge“ nicht behoben werden konnten. Zur Abhilfe musste die Königsseebahn schließlich von Gleichstrom (wie vorher die Lokalbahn nach Salzburg) auf Wechselstrom umgestellt und fortan mit dem gleichen System über die Oberleitung aus Bad Reichenhall mit Strom aus dem Saalachkraftwerk versorgt werden, was auch ohne Probleme gelang.

1945 war der Bahnverkehr nach Berchtesgaden wiederum für ein Vierteljahr unterbrochen, da am 25. April nicht nur der Obersalzberg sondern auch der Bahnhof Bad Reichenhall durch Bomben fast völlig zerstört worden war.



Nach Wiederaufnahme des Zugverkehrs nach überstandem Krieg nahm der elektrische Zugbetrieb Richtung Berchtesgaden endlich wieder Normalität an. Mehr noch - durch den einsetzenden, kräftigen Fremdenverkehr war die Bahn jetzt das gefragte Verkehrsmittel, um in den 50-er Jahren mit den Reiseunternehmen TOUROPA und SCHARNOW tausende von Pauschalurlaubern nach Berchtesgaden zu befördern. Jedes Sommerwochenende standen zwei Urlauber-Sonderzüge am Berchtesgadener Bahnhof, um

Urlauber zu bringen bzw. wieder abzuholen. Doch auch diese Zeiten währten nicht allzu lange!

Als Anfang der 60er-Jahre der Individualverkehr einsetzte, verlor die Bahn leider ihre Vorrangstellung. Man reiste damals vermehrt mit dem eigenen Kleinwagen an und diese Entwicklung hat sich bis in unsere Tage fortgesetzt. Von Kleinwagen kann heutzutage allerdings nicht mehr gesprochen werden!

Ein gleiches Schicksal war dem Güterverkehr beschieden. Der aufkommende LKW-Verkehr lief der Schiene mehr und mehr den Rang ab und heute wird wirklich alles nur noch auf der Straße befördert. Man brauchte in Berchtesgaden keine Güterabfertigung und auch keine Laderampe mehr – sogar Neufahrzeuge, Heizöl und Baustoffe jeglicher Art kommen mittlerweile auf der Straße in unseren Talkessel. Ob sich das Rad aus Sicht des Umweltschutzes noch einmal zurück drehen

lässt?

Und die Aussichten?

Über der Bahnstrecke, zumindest dem Teilstück Bad Reichenhall – Berchtesgaden, schwebte vor Jahren mehrfach bedenklich das Damoklesschwert. Doch so wie es momentan aussieht, scheint in der Verkehrspolitik ein Umdenkprozess eingesetzt zu haben. Grenzenloser, ungehemmter Autoverkehr ist wohl nicht mehr der Weisheit letzter Schluss! Das können wir uns in Berchtesgaden als „Heilklimatischer Kurort“ und zu den umweltfreundlichen „Alpine Pearls“ gehörend, keinesfalls mehr erlauben. Nicht zuletzt hat DBNetz, die für den Schienenfahrweg zuständig ist, die Strecke zu uns nach Berchtesgaden in den letzten Jahren mit großem finanziellen Aufwand sowohl in den Oberbau als auch in die Oberleitung erheblich modernisiert. So ist nur zu hoffen, dass der Strecke und dem elektrischen Zugverkehr zum 100-jährigen Jubiläum wieder eine aussichtsreiche Perspektive beschieden ist.



Fotos: Manfred Angerer und Sammlung Herbert Birkner

Bildlegenden:

- Bild 1* *Die erste Personenzug-Ellok EP 3/6-I im Jahre 1916 im Bahnhof Berchtesgaden*
- Bild 2* *1920 wurden zwei neu entwickelte, schwere Güterzuglokomotiven für die Steilstrecke in Betrieb genommen, um den Talkessel mit allen lebensnotwendigen Gütern zu versorgen.*
- Bild 3* *Die legendäre Ellok, Baureihe E 44-5, war ab 1931 das große Erfolgsmodell der Deutschen Reichsbahn und mit insgesamt 9 Exemplaren ausschließlich im sog. Berchtesgadener Plan über ein halbes Jahrhundert klaglos im Einsatz.*
- Bild 4* *Der beliebte elektrische Ausflugstriebwagen ET 91, der sog. Gläserne Zug, war von 1935 (siehe Foto mit dem alten Bahnhof) bis in die 90er-Jahre regelmäßiger Gast im Bahnhof Berchtesgaden.*
- Bild 5* *Tunnel für die nicht verwirklichte zweigleisige Hauptstrecke Berchtesgaden – Salzburg*
- Bild 6* *Seit Dezember 2009 hat die private Berchtesgadener-Land-Bahn (BLB) mit dem Triebwagen FLIRT den öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) übernommen.*