

## Die Tegernseebahn und ihre Lokomotive Nr. 7

Wer aus nördlicher Richtung auf München zukommt, sieht, so ihm das Wetter hold ist, weit hinter der Silhouette der Stadt „das Gebirge“ schimmern, das dem Blick näher rückt, wenn sich der vielgefürchtete Föhn aufmacht. Das war schon vor 130 Jahren so, als die München-Augsburger Eisenbahn - in Teilstücken 1839/40 eröffnet - zu fahren begann. Entlang dieser Strecke reißt die Fernsicht nach Süden auf den bayerischen Alpenrand fast nicht ab, doch blieb die Sehnsucht der Münchner nach ihren Bergen unerfüllt, war vielleicht auch noch nicht in breiteren Schichten erweckt, liegen doch immerhin noch 50 bis 60 km bis dorthin dazwischen. Wer um diese Zeit in die Alpen reisen wollte, mußte ein vermögender Mann sein, der sich ein eigenes Fahrzeug leisten konnte, das mit eigenen oder unterwegs gemieteten Pferden bespannt auf mehr oder weniger guten Straßen gemächlich dahinrollte. Das mittlere und kleine Volk mußte zuhause bleiben und konnte sich allenfalls in der nächsten Umgebung Münchens vergnügen, wenn es nicht vorzog, die Sonntagnachmittage in den Kaffeehäusern oder auf den Bierkellern zu verbringen.

Dies wurde anders, als sich das Eisenbahnnetz mehr und mehr auszubreiten begann. Aber merkwürdigerweise blieb gerade der Tegernsee noch lange Zeit unberührt. Zwar wurde schon 1851 mit dem Bau der Eisenbahnbrücke über das Isartal bei Großhesselohe - etwa 8 km südlich der Stadtmitte Münchens gelegen - begonnen. Über sie führte damals der im Entstehen begriffene staatliche Schienenweg von München über Holzkirchen nach Rosenheim, der 1854 bis Großhesselohe, 1857 bis Rosenheim eröffnet wurde, eine Seitenlinie nach Kufstein erhielt und bis 1860 weiter nach Salzburg verlängert wurde, wo er den Anschluß an die österreichische Kaiserin-Elisabeth-Bahn nach Wien fand. Damit war den Münchnern der damaligen Zeit Gelegenheit gegeben, in schneller und bequemer Fahrt näher an die Berge heran zu kommen, war doch auch Miesbach bereits 1861 von Holzkirchen aus mit der Bahn zu erreichen.

Wer weiter in das Gebirge hineinwollte - der Münchner fährt ins Gebirge „hinein“ und nicht „hinaus“ -, sei es nach Tölz oder Lenggries, nach Schliersee oder Tegernsee, der sah sich an den Bahnhöfen Miesbach und Holzkirchen auf die dort bereitstehenden, sogenannten Stellwagen angewiesen, wenn er die noch fehlenden 20 und mehr km nicht unter die Füße nehmen wollte. Die Stellwagen waren omnibusähnliche Fahrzeuge, die Platz für etwa 10 Fahrgäste boten, wenn sehr eng zusammengedrückt wurde. Sie waren mit zwei Pferden bespannt, und wenn man das wellige Gelände des Voralpenlandes und den Zustand der damaligen Straßen bedenkt, so konnte der größte Teil nur im Schritt gefahren werden, und die Fahrzeit erreichte damit gut und gern mehrere bis viele Stunden, während die 37 km bis Holzkirchen verhältnismäßig schnell zurückgelegt waren. Diese Fahrt hat aber auch noch 1 1/2 Stunden gedauert (heute etwa 40, mit den Eilzügen etwa 30 Minuten).

Die Verlängerung der Strecke Holzkirchen-Miesbach erreichte 1870 Schliersee. Bis die Schienen an den Tegernsee gelangten, vergingen nochmals 13 Jahre, und in Tegernsee selbst hielt der Zug erstmals am 1. Mai 1902. Zuvor war die Strecke Holzkirchen-Bad Tölz eröffnet worden (1874), die gar nicht so sehr weit vom Tegernsee entfernt verläuft. Als Ausgangspunkt für eine Flügelbahn nach dort bot sich die Station Schaftlach an.

Unter Führung des Ingenieurs Theodor B i s c h o f f aus München bildete sich ein provisorisches Komitee, dem nach zweijährigen vorbereitenden Bemühungen am 26. Juli 1882 die Konzession zum Bau und Betrieb einer aus privaten Mitteln zu erbauenden, normalspurigen Sekundärbahn von Schaftlach nach Gmund am Tegernsee erteilt wurde. Daraufhin konstituierte sich am 5. August 1882 die „Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund am Tegernsee“. Der Bauentwurf wurde von der Generaldirektion der kgl. Bayerischen Verkehrsanstalten genehmigt, und noch im Oktober 1882 wurden die Arbeiten begonnen, die infolge günstigen Wetters so gefördert werden konnten, daß bereits am 1. August 1883 die 7,7 km lange Strecke in Betrieb genommen werden konnte.

Das zweite Teilstück Gmund-Tegernsee war bereits in der ersten Planung mit vorgesehen. Die Konzession wurde der Gesellschaft aber erst am 22. April 1896 erteilt. Der Erwerb der Grundstücke entlang dem östlichen Seeufer, das schon damals dicht mit Villen bebaut war, bereitete außergewöhnliche Schwierigkeiten, nachdem von 33 Grundbesitzern 20 die Anerkennung der Abtretungspflicht verweigerten und deshalb gegen diese das langwierige Verwaltungsgerichtsverfahren eingeleitet werden mußte. So konnte erst im April 1901 mit dem Bau begonnen werden. Die Eröffnung folgte am 1. Mai 1902.

Die Streckenlänge der eingleisigen, regelspurigen Nebenbahn beträgt 12,4 km auf eigenem Bahnkörper, die Gleislänge umfaßt 15,3 km. Der Oberbau ließ anfänglich auf dem Teilstück Schaftlach-Gmund 5 Mp Raddruck zu und wurde später auf 6 Mp Raddruck umgebaut. Das Stück Gmund-Tegernsee war gleich für den höheren Raddruck eingerichtet. Heute ist zwischen Schaftlach und Gmund ein Achsdruck von 20 Mp,

Abb. 1: Typenskizze der Lokomotive Nr. 7, Maßstab 1:80. Zeichnung: Krauss-Maffei AG

Titelbild: Die Lokomotive Nr. 7 der Tegernseebahn bei Ablieferung 1936. Werkfoto Krauss-Maffei AG