Die Grödenbahn

Das Grödental, ein Seitental des Eisacktales, zweigt etwa 20 Kilometer nördlich von Bozen bei Waidbruck in einer Seehöhe von rund 460 Meter ab und führt in östlicher Richtung in das Zentralgebirge der Südtiroler Dolomiten. Der Talschluß am Fuße des Sellastockes liegt in rund 1600 Meter Seehöhe. Die Talbewohner gehören der ladinischen Volksgruppe an. Ihr Wohlstand gründet sich im wesentlichen auf den Fremdenverkehr und auf die Hausindustrie. Die Grödner Holzschnitzerei und die Bildhauerkunst erlangten Weltruhm. In landschaftlicher Hinsicht zählt das Grödental zu den schönsten Tälern der Alpen (Abb. 12, 13). Bis zum Jahre 1856 konnte man vom Eisacktal in das Grödental nur über einen holprigen Karrenweg, den »Steig der Heiden«, gelangen. Er führte von Klausen über Layenried und St. Peter nach St. Ulrich, dem Hauptort des Grödentales. Anfang der fünfziger Jahre des vorigen Jahrhunderts begann man mit dem Bau einer Fahrstraße nach St. Ulrich, die ihren Ausgangspunkt in Waidbruck hatte. Sie wurde 1856 dem Verkehr zur Verfügung gestellt. Der Erbauer der Grödentalstraße war J. B. Purger, ein Vorfahre des weltberühmten Luis Trenker (Abb. 14).

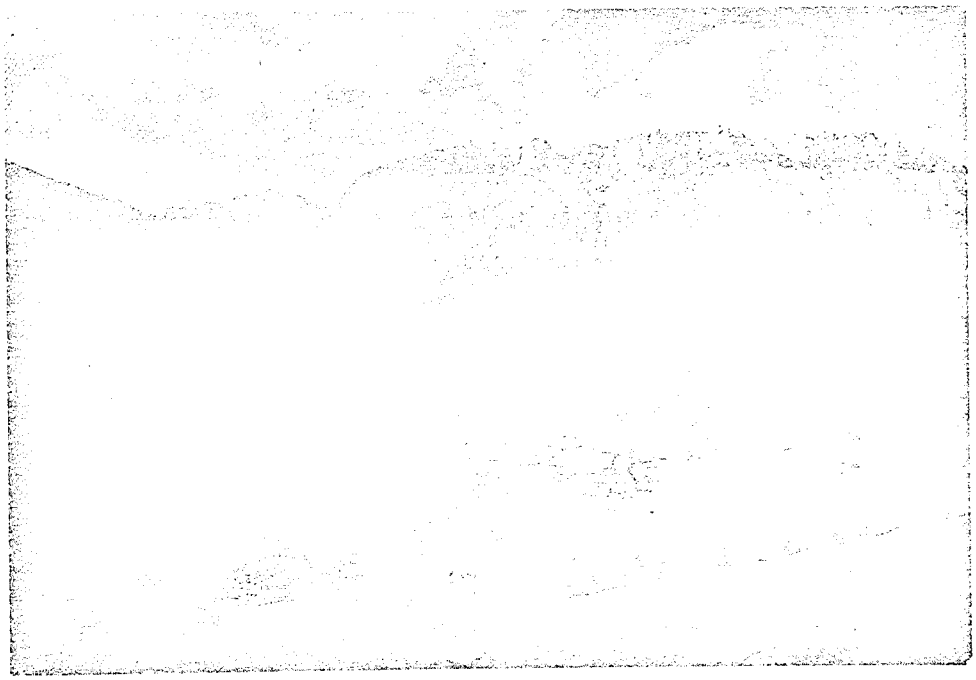


Abb. 12: Wolkenstein im Jahre 1914. Im Hintergrund die Sellagruppe.

Abb. 13: Wolkenstein im Jahre 1981. Die Trasse der aufgelassenen Grödenbahn ist Fußgängerpromenade.

Einige Jahrzehnte später wurden erstmals Stimmen laut, die den Bau einer Eisenbahnlinie ins Grödental forderten. Anlaß hiezu waren zweifellos die guten Erfahrungen mit der 1867 eröffneten Brennerbahn und die allgemeine Begeisterung, die man dem Eisenbahnverkehr entgegenbrachte. Im Jahre 1906 erschien eine von Josef Rifesser verfaßte Broschüre über das Projekt der begehrten Eisenbahnlinie, das von der Bevölkerung des Grödentales freudig begrüßt und von interessierten Männern eifrig vertreten wurde. Das Projekt sah eine Schmalspurbahn mit Meterspur und elektrischer Traktion vor. Der Bau kam vorerst jedoch nicht zustande, weil Schwierigkeiten bürokratischer und finanzieller Natur nicht überwunden werden konnten. Erst mit dem Eintritt Italiens in den Krieg im Mai 1915 änderte sich die Situation schlagartig, galt es doch, die Tiroler Verteidigungsfront auf den Bergen der Dolomiten mit Nachschubgütern aller Art zu versorgen.
Dazu reichte die Grödentalstraße keineswegs aus. Die Straße war nicht nur sehr schmal (3,80 Meter), sondern auch sehr steil, weil sie Steigungen bis zu 20 Prozent aufwies. Ausweichen waren kaum vorhanden. Dazu kam, daß die Straßendecke, eine nur wassergebundene Makadamdecke, dem Verkehr mit den damals üblichen eisen-

bereiften Kraftwagenkolonnen auf Dauer gar nicht gewachsen war. Unter diesen Umständen lag die Transportleistung weit unter den Erfordernissen der kämpfenden Truppe.
Auch die Verwendung sogenannter Landwehrzüge, die sich am Balkan und in Galizien bereits gut bewährt hatten, kamen als Dauerlösung kaum in Betracht, obwohl sie wesentlich größere Transportleistungen erbracht hatten als die Lastkraftwagenkolonnen. Es waren dies Züge, die auf der Straße fuhren und aus einem Motorwagen und aus etwa zehn zweiachsigen Anhängewagen bestanden hatten. Sie trugen den Namen von Generaloberst Ottokar Landwehr von Pragenau; Erfinder und Konstrukteur war kein geringerer als Ferdinand Porsche (siehe Abb. 9).

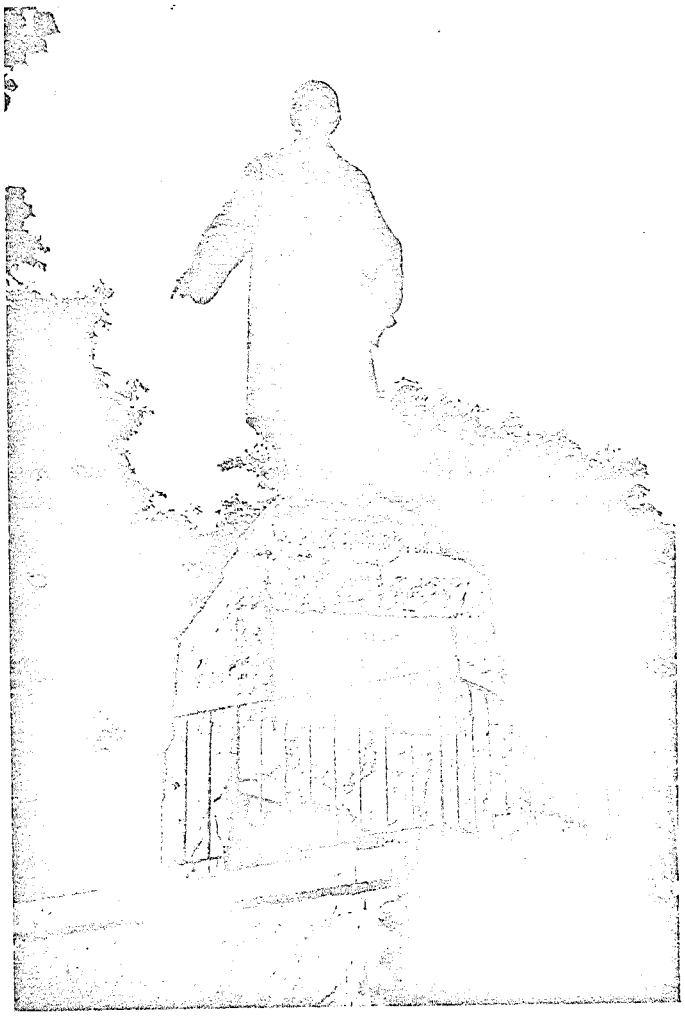


Abb. 14: Das Denkmal für den Erbauer der Grödentalstraße, J. B. Purger, am ehemaligen Bahnhofsvorplatz von St. Ulrich. Purger war ein Vorfahre des weltberühmten Luis Trenker.

Die Motorwagen des Landwehrzuges hatten einen 150 PS starken Benzinmotor, der mit einem Gleichstromgenerator von 90 kW Leistung gekuppelt war. Der im Generator erzeugte Gleichstrom von 300 Volt Spannung wurde mittels Kabel zu den einzelnen Anhängewagen geleitet. An den Hinterrädern jedes Wagens waren zwei 15-PS-Motoren angeflanscht, die mit einem Ritzel in die Zahnkränze der Räder eingriffen und so den Wagen in Bewegung setzten. Ein spezielles Lenksystem sorgte dafür, daß sich die Lenkung des Motorwagens auf alle Anhängewagen übertrug, so daß alle Räder des Zuges genau dieselbe Spur einhielten, die der Motorwagen vorzeichnete (Abb. 15). Eine Vakuumbremse und eine elektrische Bremse sowie Handbremsen sorgten für die Sicherheit der Fahrt. Die Ladefläche jedes Anhängewagens war zwei Meter breit und zwei Meter lang. Die Bordwände hatten eine Höhe von einem Meter. Die Höchstgeschwindigkeit des Landwehrzuges betrug 18 Kilometer in der Stunde. Die größte Straßensteigung, die der Zug bewältigen konnte, war 25 Prozent. Der Treibstoffverbrauch war nicht gering; er betrug 300 Liter Benzin und 14 Liter Öl auf 100 Kilometer. Im Jahre 1916 wurden Landwehrzüge auch in Südtirol eingesetzt, allerdings nicht im Grödental.

Abb. 15: Landwehrzug (B-Zug) bei einer Vorführung vor dem Direktionsgebäude der Firma Austro-Daimler in Wiener Neustadt.

Im Grödental entschloß sich die Heeresleitung zum Bahnbau. Sie griff das Friedensprojekt für die Grödenbahn auf. Da die Zeit drängte, wurde das Projekt zugunsten einer raschen Realisierung stark abgeändert, wobei in erster Linie die Spurweite der Bahn auf 76 Zentimeter reduziert und anstelle der elektrischen Traktion Dampfbetrieb vorgesehen wurde. Diese Änderungen boten nämlich die Möglichkeit, aus dem vorhandenen Schmalspurnetz der Monarchie — Bosnien-Herzegowina hatte damals allein 1600 Kilometer derartiger Bahnen — Fahrbetriebsmittel abzuziehen und sie auf der Grödenbahn einzusetzen.
Auch hinsichtlich der Linienführung wurden zugunsten eines raschen Baubeginns Abänderungen vorgenommen. Nur etwa ein Drittel der Friedenstrasse wurde mehr oder minder beibehalten; die übrigen zwei Drittel wurden als Kompromiß der Kriegs- und Friedenserfordernisse in aller Eile neu trassiert. Trotz dieser Abänderungen wurde beim Bau auf die Möglichkeit einer späteren Umwandlung der Spurweite und der Betriebsart ausreichend Bedacht genommen. So wurden beispielsweise alle Tunnelbauwerke und Brücken auf das größere Lichtraumprofil der Meterspur ausgelegt.
Als Ausgangspunkt der Trasse wurde nicht die Einmündung des Grödentales in das Eisacktal bei Waidbruck gewählt, sondern der nördlich davon liegende Bahnhof Klausen der Brennerbahn (Seehöhe 520 m). Dadurch konnten umfangreiche künstliche Linienentwicklungen mit mehreren Kehren im schwierigen Gelände des Grödentales zwecks Höhengewinnung vermieden werden. Als Endpunkt

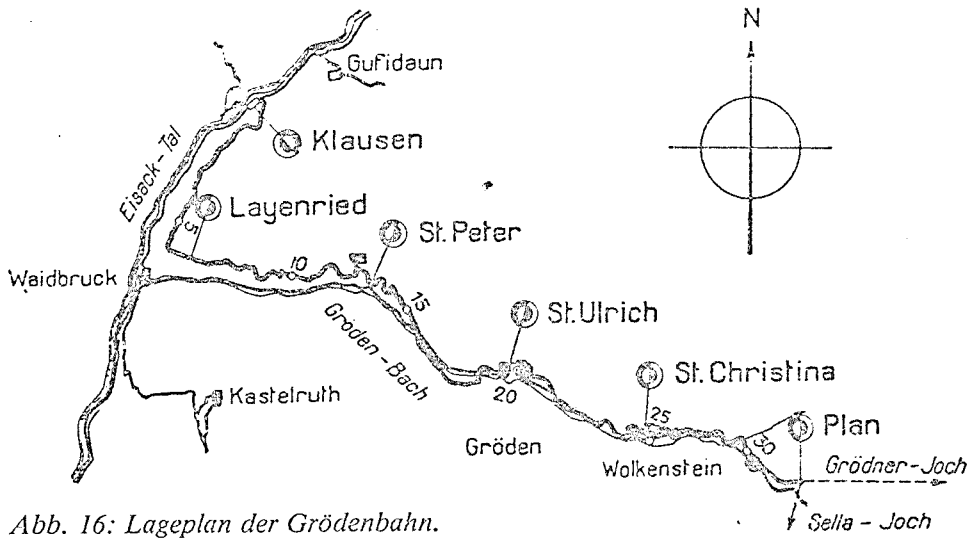
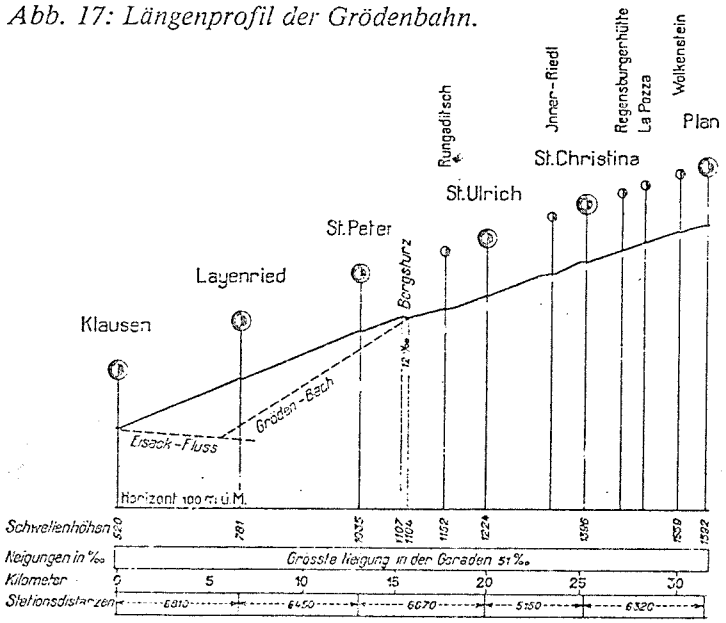


Abb. 16: Lageplan der Grödenbahn.

Abb. 17: Längenprofil der Grödenbahn.



der Trasse wurde der Talschluß des Grödentales in Plan gewählt. Die Trasse sollte diesen Punkt in einer Seehöhe von 1592 m mit einer Maximalsteigung von 51 Promille und einer Trassenlänge von 31,4 km erreichen. Der kleinste Gleisbogenhalbmesser sollte 50 m betragen (Abb. 16, 17).

Plan war während des Dolomitenkrieges Ausgangspunkt eines sehr umfangreichen Seilbahnnetzes, das über Grödner Joch und Sellajoch mit vielen Verzweigungen bis in die Kampfstellungen der Tofana, des Col di Lana und der Marmolata führte. Plan war Hauptumschlagplatz für alle Kriegsgüter, die per Eisenbahn ankamen und über Seilbahnen weiterbefördert werden sollten.

Die topographischen Verhältnisse des Grödentales verlangten die Errichtung zahlreicher Kunstbauten. So mußten neun Tunnelbauwerke mit einer Gesamtlänge von 1002 m und 40 Brücken und Viadukte errichtet werden. Der längste Tunnel hatte eine Länge von 213 m, der Christina-Kehrtunnel eine solche von 203 m. Zwischen Klausen und Plan waren vier Zwischenbahnhöfe mit Kreuzungsmöglichkeiten und Wasserstationen vorgesehen. Die Länge der Kreuzungsgleise betrug 100 Meter.

Aus den mit Nachdruck erhobenen Forderungen der Landesverteidigung ergab sich die Notwendigkeit, den Bau der Bahn mit einer bisher nicht gekannten Schnelligkeit auszuführen. Das Hauptgewicht der Arbeit wurde auf die rascheste Fahrbarmachung der Bahn ge-

legt; die endgültige Ausgestaltung sollte auf die Zeit nach erfolgter Betriebseröffnung aufgeschoben werden.
Der Bau der Bahn erfolgte unmittelbar auf Rechnung und Gefahr der Heeresverwaltung. Ein eigenes militärisches Bahnkommando unter Oberst Julius Khu sorgte für alle materiellen Erfordernisse des Baues und gleichzeitig für die Erfüllung aller kriegsmäßigen militärischen Obliegenheiten. Für die eigentlichen Trassierungs- und Bauarbeiten wurde eine zivile Dienststelle geschaffen, die unter Leitung des späteren Professors der Technischen Hochschule Wien, Dr.-Ing. Leopold Örley, stand (Abb. 18).
Der Höchststand an Arbeitskräften betrug 10.000 Mann. Davon waren 500 Mann Zivilarbeiter, 3500 Mann Militärarbeiter und Soldaten und 6000 Mann vornehmlich russische Kriegsgefangene. Für gewisse Spezialarbeiten wurden überdies zeitweise ein bis zwei Kompanien des Eisenbahnregiments eingesetzt. Schließlich wurden auch noch drei österreichische Bauunternehmungen beschäftigt.
Mit den eigentlichen Bauarbeiten, die an mehreren Stellen der Trasse gleichzeitig und zum Teil in Tag- und Nachtarbeit in Angriff genommen wurden, begann man im September 1915. Bereits am 28. November 1915 »betrat« zum ersten Male eine Lokomotive den Ort St. Ulrich. Am 23. Dezember 1915 um 17 Uhr fuhr ein Arbeitszug mit Baumaterial funkensprühend und mit viel Lärm und Rauch nach Plan. Die Lokomotive trug den Namen »Lago di Garda«; sie wurde von der Lokalbahn Mori-Arco-Riva abgezogen und im Grödental als Bauzuglokomotive eingesetzt.
Anfang Februar 1916 kam es zum »großen Tag« der Grödenbahn: Am 6. Februar 1916 wurde der Eisenbahnbetrieb auf der Gesamtstrecke von Klausen bis Plan offiziell aufgenommen (Abb. 19). Damit hatte die kämpfende Truppe in den Dolomiten eine leistungsfähige Nachschublinie erhalten. Nach einer Bauzeit von nur 4½ Monaten wurde eine Eisenbahn in Betrieb genommen, die bei einer Trassenlänge von 31 km 1072 Höhenmeter überwand und die fast ausschließlich in Wintermonaten errichtet wurde. Eine gewaltige Leistung, die höchste Anerkennung fand.
Das gesteckte Nahziel, die rascheste Befahrbarmachung der Trasse, war damit erreicht. Mittel dazu waren eine optimale Anpassung der Trasse an das Gelände und eine weitgehende Beschränkung in der sofortigen Herstellung der Kunstbauten (Stütz- und Futtermauern, Viadukte, Tunnelausmauerungen, Schutzbauten und Nebenanlagen). An vielen Stellen wurde vorerst nur eine provisorische Trasse unter Anwendung schärferer Krümmungen ausgeführt, womit erreicht wurde, daß mehrere Tunnelbauten vorübergehend umgangen und anstelle einer Reihe größerer Viadukte rasch ausführba-

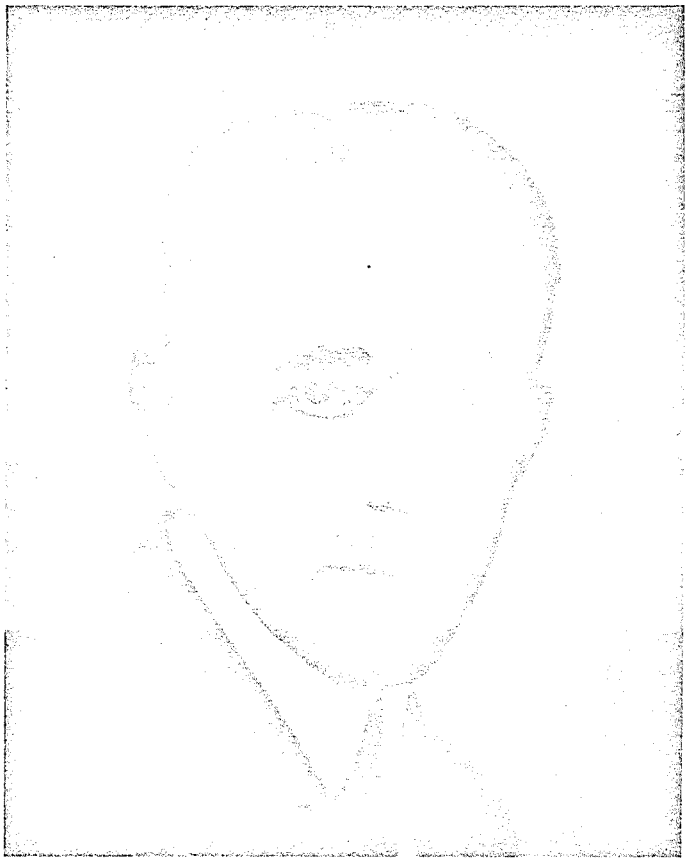


Abb. 18: Professor Dr.-Ing. Leopold Örley (1878-1936). Trassierungs- und Bauleiter der beiden Heeresbahnen in das Gröden- und Fleimstal (1915-1917). Als Angehöriger des Baudienstes der k. k. Staatsbahnen war er an zahlreichen Eisenbahnbauten beteiligt, die zu den schwierigsten Vorhaben Österreich-Ungarns zählten (Wocheiner Bahn im Isonzotal, Isonzobrücke bei Salcano nächst Görz, Moltertobeltunnel auf der Arlberg-Ostrampe, Reschenscheideckbahn, 2. Gleis der Salzburg-Tiroler Bahn u. dgl.). Aufgrund seiner umfangreichen Bauerfahrung wurde er 1918 an die Technische Hochschule Wien berufen, um dort als Ordinarius für Straßen-, Eisenbahn- und Tunnelbau zu wirken. 1935 zog er als ordentliches Mitglied in die Akademie der Wissenschaften in Wien ein. Sein umfangreiches Fachwissen und seine hervorragenden menschlichen Eigenschaften machten ihn zu einer überragenden Persönlichkeit, die allseits bewundert und uneingeschränkt verehrt wurde.

re Holzprovisorien gesetzt werden konnten (Abb. 20 – 23). Auf Tunnelausmauerungen wurde allerdings nur dann vorübergehend verzichtet, wenn aufgrund günstiger geologischer Verhältnisse die Tunnelzimmerung ausreichende Standsicherheit bot. Dort, wo dies nicht der Fall war, wurde die Ausmauerung der Tunnelröhre sofort vorgenommen. Dieser Fall traf beispielsweise für den Christina-

Abb. 19: Der Nachschub rollt: Zug mit Nachschubgütern im Februar 1916.

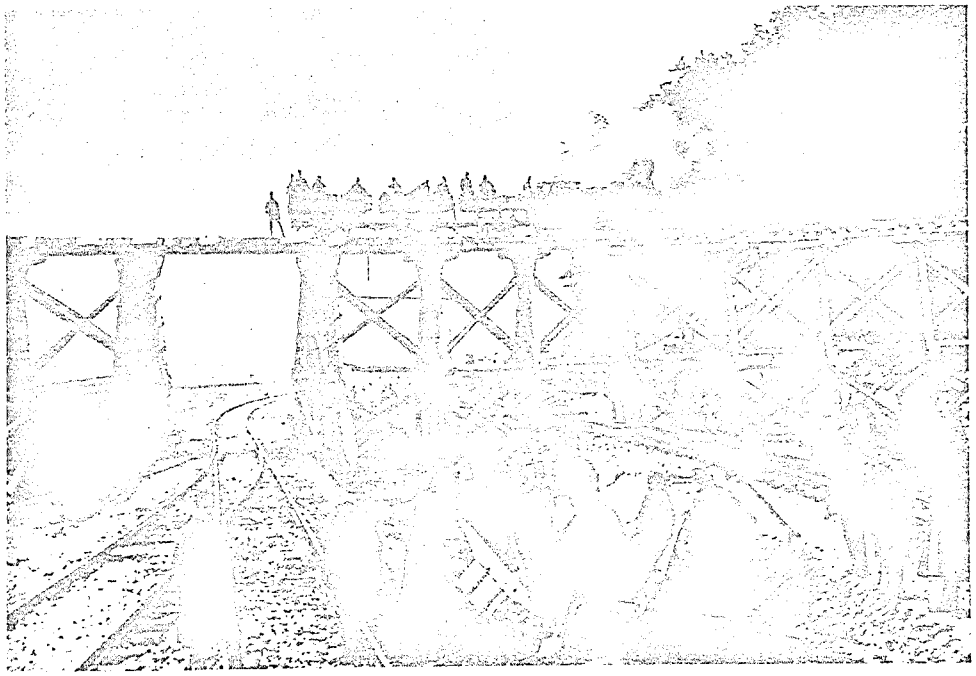


Abb. 20: Brückenprovisorium anstelle des endgültigen Kehrviaduktes im Bahnhof Klausen.

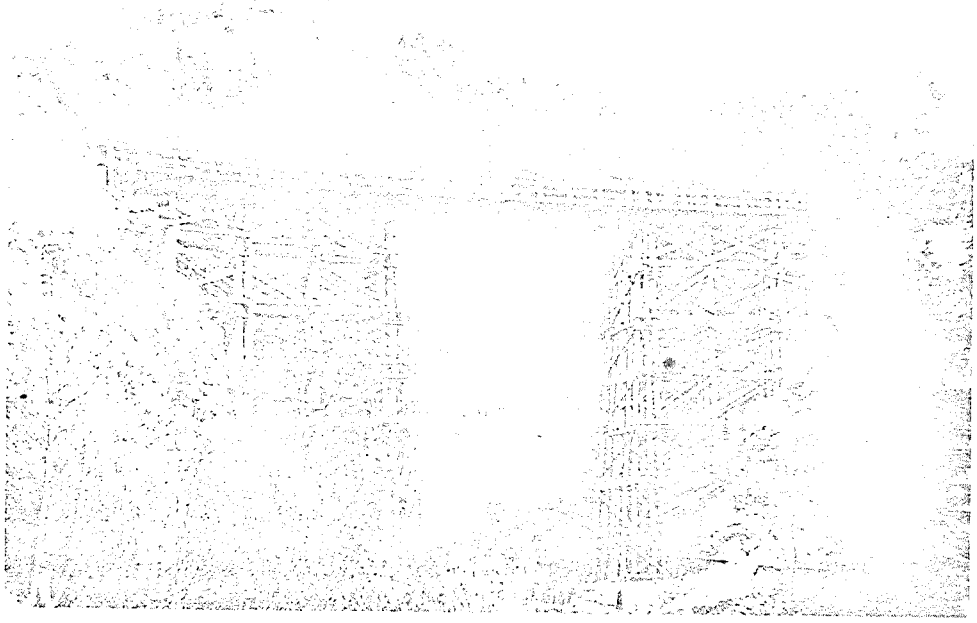


Abb. 21: Brückenprovisorium anstelle eines später zu errichtenden Viaduktes.

Abb. 22: Bau eines gemauerten Viaduktes nach Aufnahme des Betriebes auf provisorischer Trasse.

Abb. 23: Brückenprovisorium zwischen St. Peter und St. Ulrich.

Kehrtunnel zu. Dieser Tunnel mußte aus geologischen Gründen sofort ausgemauert werden. Um jedoch die dafür notwendige Zeit von mehreren Monaten nicht zu Lasten der raschesten Inbetriebnahme der Gesamtstrecke zu gewinnen, wurde der Tunnel mit Hilfe einer Spitzkehre provisorisch umfahren (Abb. 24). Nach Abschluß der Ausmauerungsarbeiten wurde der Verkehr durch den Tunnel aufgenommen und die Spitzkehre abgetragen. Die Spitzkehrenlösung bewährte sich im Betrieb ausgezeichnet, hatte jedoch den Nachteil, daß die Lokomotiven auf den letzten sechs Bahnkilometern in verkehrter Stellung ziehen mußten, was deren Kurvenbeweglichkeit beeinträchtigte und angesichts der Steigung von 51 Promille bei unaufmerksamer Kesselspeisung die Gefahr eines Auftauchens der Feuerbux über den Spiegel des Kesselwassers in sich schloß (Gefahr einer Kesselexplosion).

Eine eigenartige Lösung mußte auch beim Bau des Anschlußbahnhofes Klausen gefunden werden. Es wäre naheliegend gewesen, den Schmalspurbahnhof auf gleicher Ebene mit dem Bahnhof Klausen der Brennerbahn zu errichten. Dazu wären Aufschüttungen notwendig geworden, die etwa 100.000 Kubikmeter Schüttungsmaterial erfordert hätten. Um die Zeit hiefür zu ersparen, wurde das Planum des

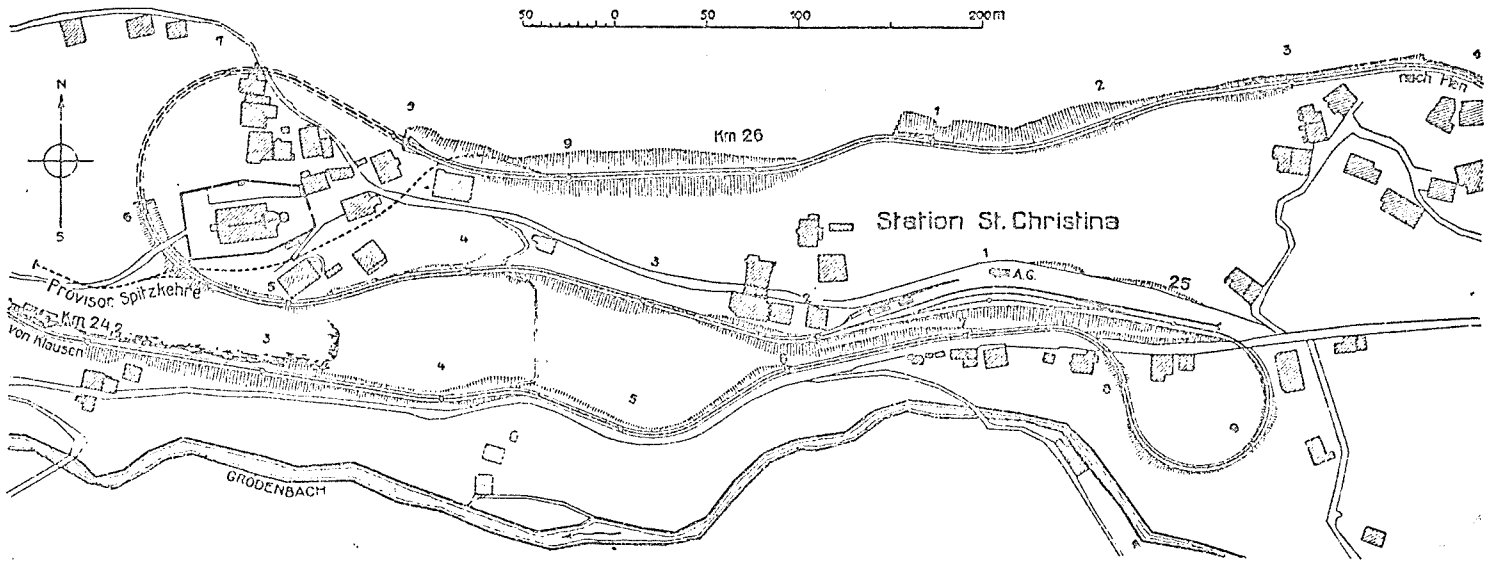


Abb. 24: Grödenbahn. Linienentwicklung bei St. Christina. Um die zugelassene Höchststeigung nicht überschreiten zu müssen, mußte die Trasse künstlich verlängert werden. Links in der Abbildung bei Kilometer 25,540 die provisorische Spitzkehre zur vorübergehenden Umgehung des Kehrtunnels.

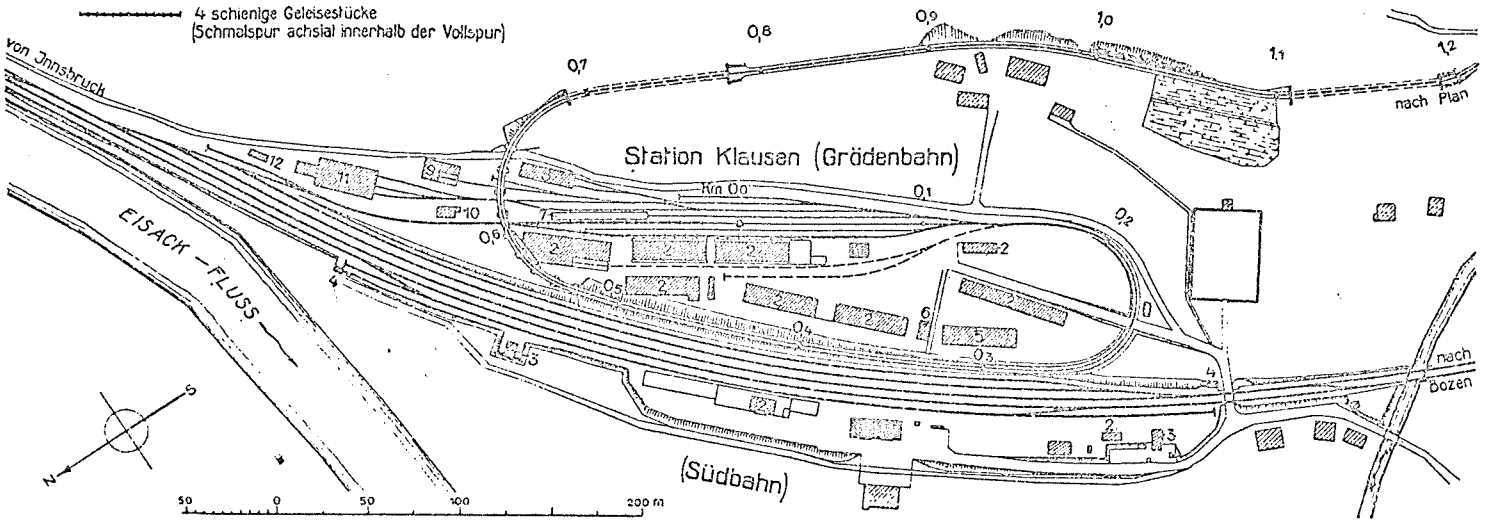


Abb. 25: Anschlußbahnhof Klausen der Grödenbahn. Dicke Linien: Brennerbahn; dünne Linien: Grödenbahn. Legende: 1 Aufnahmsgebäude; 2 Kriegsmagazin; 3 Wächterhaus; 4 Stellwerke; 5 Munitionsdepot; 6 Wache; 7 Bekohlungsanlage; 8 Reservelokomotivschuppen; 9 Wagenreparaturwerkstätte; 10 Röstanlage für Lokomotivsand; 11 Heizhaus mit neun Ständen; 12 Öldepot.

Schmalspurbahnhofes auf den drei Meter tiefer liegenden Talboden verlegt. Um diesen Höhenverlust wieder wettmachen zu können, wurde die Ausfahrt aus dem Schmalspurbahnhof mit Hilfe einer Kehre vollzogen, die auf das Planum der Brennerbahn führte und die schließlich mit einer weiteren Kehre, den Schmalspurbahnhof überquerend, den Talhang erreichte. Die Ausfahrt aus dem Schmalspurbahnhof bildete daher eine vollständige Schraubenwindung (Abb. 25).

Der endgültige Ausbau der Grödenbahn, der als zweite Bauphase während des Betriebes erfolgen mußte und der den Ersatz aller Provisorien durch Bauwerke dauernden Bestandes zum Ziele hatte, konnte noch im Jahre 1916 abgeschlossen werden.

Um ein Bild darüber zu bekommen, mit welchen Schwierigkeiten der Bahnbau zu kämpfen hatte, sei auf folgende Tatsachen verwiesen: Da ist zunächst der Zeitdruck zu erwähnen, unter dem der Bahnbau stand. Die Erfordernisse der kämpfenden Truppe zwangen zu höchstmöglicher Eile und zu Improvisationen außergewöhnlichen Umfanges. Dazu kam der Winter, der insbesondere auf den höher gelegenen Baustellen die Arbeiten ungemein erschwerte. Auch der Antransport der Baustoffe und der Verpflegungsgüter für Tausende Arbeitskräfte bereitete im Anfangsstadium des Bahnbaues große Schwierigkeiten, weil hiefür nur die für einen Massentransport völlig ungeeignete Grödentalstraße zur Verfügung stand. Diese schmale Straße mit vielen Kurven und großen Steigungen (bis 20%), die nur an wenigen Stellen Fahrzeugbegegnungen zuließ, zwang zu Sondermaßnahmen. Vor allem mußten in aller Eile Straßenverbreiterungen, der Bau von Ausweichstellen und Deckeninstandsetzungen durchgeführt werden. Auch für Verkehrsregelungen mußte Vorsorge getroffen werden. Die Lösung hiefür boten Kolonnenfahrten nach festem Fahrplan, ähnlich wie dies auf eingleisigen Eisenbahnen üblich war.

Auch ein empfindlicher Mangel an herkömmlichen Sprengstoffen erschwerte die Bauarbeiten. Da in erster Linie die kämpfende Truppe für den Bau von Stellungen und Kavernen mit hochwertigem Sprengstoff versorgt werden mußte, konnte der Bedarf für den Bahnbau nicht immer voll befriedigt werden. Es mußte daher auch auf diesem Gebiet improvisiert werden. Man wich auf flüssige Luft (Sauerstoff) aus, wobei zur Ansaugung Rußpatronen in Leinwandsäckchen verwendet wurden. Die Zündung erfolgte elektrisch oder mittels Zündschnüren und Sprengkapseln. Die Sprengwirkung war allerdings erheblich geringer und ungleichmäßiger als bei Dynamit.

Weitere Schwierigkeiten ergaben sich durch den Mangel an Zement und Stahl. Auch mit diesen Baustoffen mußte in erster Linie die

Front versorgt werden. Schließlich machte sich auch der Mangel an Facharbeitern (Maurer, Mineure) nachteilig bemerkbar.
Ein großes Problem war ferner die ausreichende Versorgung der vielen kriegsgefangenen Russen mit Lebensmitteln und Bekleidung. Hunger, Kälte und schlechte Bekleidung — an den Füßen oft nur Säcke umgebunden — führten zu zahlreichen Ausfällen durch Krankheit und Tod. Die Arbeitsleistung nahm ständig ab, obwohl die Russen stets arbeitswillig und geduldig waren.
Schwierigkeiten technischer Natur häuften sich in erheblichem Umfang beim endgültigen Ausbau der Bahn nach erfolgter Betriebsaufnahme. Der überaus dichte Zugsverkehr, der zur Versorgung der kämpfenden Truppe im Februar 1916 einsetzte, erschwerte die zahlreichen Fertigstellungsarbeiten. Immer wieder mußten Baudispositionen umgestoßen werden, weil dringende Nachschubleistungen für die Truppe erbracht werden mußten.
Gewaltige Schwierigkeiten bereitete in der Anfangszeit der Lokomotivpark. Da wegen der Kürze der Zeit die neu bestellten Lokomotiven erst zu einem späteren Zeitpunkt zur Verfügung gestellt werden konnten, mußte man sich vorerst mit Lokomotiven begnügen, die von bereits bestehenden Schmalspurbahnen abgezogen und der Grödenbahn zur Verfügung gestellt wurden. Der Zugsinstandhaltung erwuchsen daraus gewaltige Schwierigkeiten, weil nicht weniger als neun (!) verschiedene Lokomotivtypen bei unzureichenden Werkstätteneinrichtungen betreut werden mußten. Erst als die neu bestellten Lokomotiven allmählich einlangten, besserten sich die Verhältnisse.
Die neuen Lokomotiven, die bei Beginn des Bahnbaues im Jahre 1915 bei der Lokomotivfabrik Krauss & Cie. in Linz an der Donau bestellt und im Jahre 1916 bereits ausgeliefert wurden, haben sich im Betrieb hervorragend bewährt (Abb. 26). Es waren dies Naßdampf-Zwillingslokomotiven mit vier Kuppelachsen nach dem System Klien-Lindtner für 76 Zentimeter Spurweite. Ihr Dienstgewicht betrug 26 Tonnen bei einem Achsdruck von 6,5 Tonnen. Bei einem Gesamtradstand von 3500 Millimeter betrug der feste Radstand 1700 Millimeter, die Länge über Puffer 7,05 Meter. Als Tenderlokomotive führten sie einen Wasservorrat von drei Kubikmeter und einen Kohlevorrat von 1,3 Kubikmeter mit sich. Die Dampfspannung betrug 13 atü, die maximale Geschwindigkeit 25 Kilometer pro Stunde. Ihre Kurvengängigkeit erlaubte Kleinstradien von 30 Meter. Eine Lokomotive dieser Bauart zog auf der Höchststeigung von 51 Promille bergwärts 40 Bruttotonnen, was einer Nettolast von 23 Tonnen gleichkam. Im Verzeichnis der Lieferfirma trugen sie die Nummern 4151 bis 4157. Während der Betriebszeit der Grödenbahn als k.u.k. Heeresbahn

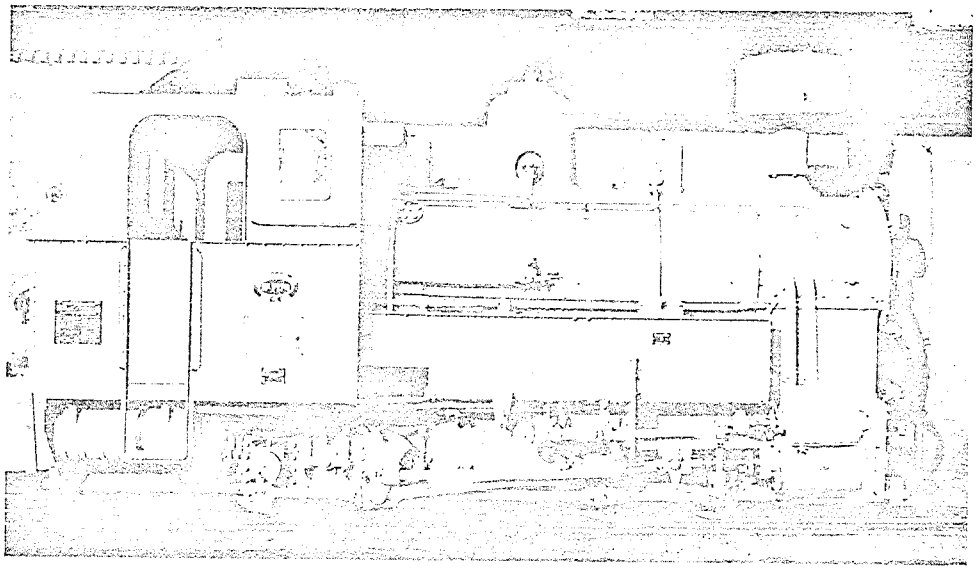


Abb. 26: Naßdampf-Zwillingslokomotive mit vier Kuppelachsen, geliefert von der Lokomotivfabrik Krauss & Cie., Linz.

standen zwölf Lokomotiven, 76 Güterwagen und mehrere Personenwagen im Einsatz. Dieser Fuhrpark stammte zum Teil auch aus Leihfahrzeugen anderer Bahnen.

Über die Baukosten der Grödenbahn bestehen keine konkreten Aufzeichnungen, weil es unmöglich war, die zahlreichen Naturalleistungen der Heeresverwaltung in bezug auf Baustoffe, Baugeräte, Arbeitskräfte, Transportmittel usw. konkret zu erfassen. Schätzungen haben jedoch ergeben, daß die Baukosten durch die Transportkostenersparnisse gegenüber dem um ein Vielfaches teureren Nachschubdienst mittels Kraftwagen reichlich hereingebracht wurden.

Als Betriebssystem wurde der sogenannte Zugsgruppenverkehr gewählt. Früh am Morgen fuhr täglich in Zeitabständen von zehn Minuten eine Gruppe von 6 bis 10 Zügen von Klausen nach Plan und fuhr von dort nach rascher Entladung im Raumabstand wieder nach Klausen zurück. Ihr folgte eine Nachmittagsgruppe und bei Bedarf auch eine Nachtgruppe. Die theoretische Spitzenleistung betrug demnach in 24 Stunden rund 700 Nettotonnen an Nachschubgütern. In der Praxis lag die Tagesleistung unter diesem Wert, weil der Verkehrsablauf nicht immer klaglos funktionierte. Dieser Zugsgruppenverkehr erforderte ausreichende Gleisanlagen in Klausen und Plan sowie genügend Fahrbetriebsmittel und Personal. Der Erfinder dieser Verkehrsart war der damalige Betriebschef der Mittenwaldbahn

und spätere Professor an der Technischen Hochschule Wien, Ing. Robert Findeis.
Der Zugsgruppenverkehr brachte für den endgültigen Ausbau der Bahn, der ja unter voller Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes erfolgen mußte, erhebliche Vorteile, weil zwischen den Zugsgruppen längere Betriebspausen entstanden, die für den endgültigen Ausbau der Strecken gut genützt werden konnten.
Die Fahrgeschwindigkeit der Züge betrug bergwärts 14 km/h, talwärts aus bremstechnischen Gründen 18 km/h. Mit den Aufenthalten in den Zwischenbahnhöfen (Versorgung der Lokomotiven mit Kesselspeisewasser) ergab sich von Klausen nach Plan eine Fahrzeit von 2 Stunden und 50 Minuten. Zur Talfahrt benötigte ein Zug bei Entfall des Wassernehmens etwa 2 Stunden.
Der Betrieb der Bahn funktionierte ausnehmend gut und klaglos, wenn man von einigen Unfällen, wie sie auch auf Friedensstrecken mitunter vorkommen, absieht. Das Vertrauen zur Bahn wurde auch von hohen und allerhöchsten Herrschaften nie in Frage gestellt. So fuhr am 27. Juli 1916 Feldmarschall Erzherzog Eugen (Oberbefehlshaber der Südwestfront) und am 21. Oktober 1917 Kaiser Karl mit der Grödenbahn zur kämpfenden Truppe.
Im allgemeinen ereigneten sich während der 33monatigen Betriebszeit der Bahn relativ wenig Unfälle. Ein Unfall soll jedoch besonders erwähnt werden. Es war dies ein Unfall, der anfangs schlimm aussah, später aber doch nicht jene Dramatik erreichte, die man anfangs befürchtete. Es handelte sich um die Entgleisung eines Munitionstransportes.
Eines Tages verlangte der Artilleriekommandant des Frontabschnittes, der seinen Nachschub über die Grödenbahn erhielt, dringendst einen Waggon Artilleriemunition, die unverzüglich angeliefert werden sollte. Daraufhin wurde in Klausen ein Waggon Granaten eiligst verladen und noch nachts mit einer Sonderfahrt nach Plan abgefertigt. Auf der Fahrt, die wegen der gebotenen Eile vermutlich mit überhöhter Fahrgeschwindigkeit durchgeführt wurde, kam es in einem engen Gleisbogen zu einer Entgleisung. Der Waggon stürzte um; die Granaten kollerten über die Bahnböschung in einen schluchtartigen Graben mehrere hundert Meter tief hinab. Eine sofort alarmierte Einheit russischer Kriegsgefangener mußte die Granaten bergen, auf den Bahnkörper hochbringen und in den inzwischen aufgegleisten Waggon verladen. Einige Stunden später setzte der Sonderzug seine Fahrt nach Plan fort. Inzwischen erfuhr der auf seine Munition nervös wartende Artilleriechef vom Vorfall; er weigerte sich, die Munition zu übernehmen. Seine Begründung: er benötige scharfe Granaten und nicht Blindgänger, die nicht einmal bei einem

Absturz in eine tiefe Schlucht detonierten. In seiner Not übernahm er die Munition schließlich doch und verfeuerte sie. Später gestand er, daß kein einziger Blindgänger registriert werden konnte. Seine anfängliche Sorge war unbegründet.

Dreiunddreißig Monate, bis zum Kriegsende 1918, diente die Grödenbahn der österreichisch-ungarischen Armee und erfüllte alle ihr gestellten Aufgaben. Wenn auch ihre Bedeutung als Nachschublinie mit dem Rückzug der Italiener nach der für Österreich erfolgreichen Durchbruchsschlacht bei Flitsch im Spätherbst 1917 abnahm, blieb sie bis zum Kriegsende in Betrieb. Nach dem unglücklichen Ausgang des Krieges, der dem Land Tirol die Brennergrenze aufzwang, fiel sie dem Königreich Italien zu. Der neue Eigentümer, der auf den ursprünglich vorgesehenen Umbau auf Meterspur und auf die Traktionsumstellung verzichtete, führte den Betrieb mit Dampflokomotiven so lange weiter, bis auch für die Grödenbahn die Schicksalsstunde schlug: Am 28. Mai 1960 fuhr der letzte Zug. Lokomotive und Wagen waren mit Blumen, Kränzen und Fähnchen geschmückt, und in jedem Bahnhof wurde der Zug mit Musik empfangen...

Würde die Grödenbahn heute noch als dampfbetriebene Schmalspurbahn bestehen, wäre sie zweifellos eine Fremdenverkehrsattraktion ersten Ranges.

Und doch blieb ein Stück Grödenbahn bis heute erhalten und für den Verkehr benützbar. Es ist dies jenes Stück Bahnkörper zwischen Klausen und Bahnkilometer 15, das 1969 eine Straßendecke erhielt, nachdem vorher der Bahnkörper verbreitert und die Tunnelbauwerke ausgeweitet wurden. Diese Straße wurde Anfang 1970 aus Anlaß der internationalen FIS-Wettkämpfe im Grödental für den Verkehr freigegeben. Sie stellt nach ihrer Asphaltierung eine wesentlich bessere und bequemere Zufahrt in das Grödental dar als die Talstraße ab Waidbruck. Phantasiebegabte Autofahrer können daher bei langsamer Fahrt über die Straße heute noch eine Fahrt mit der Grödenbahn nachvollziehen und die wunderschöne Landschaft, wie seinerzeit vom Waggonfenster aus, genießen.

Die folgenden Bildtafeln zeigen Fotos vom Bau, die erstmals gezeigt werden (Abb. 27 – 40), Fotos aus der Betriebszeit der Bahn (Abb. 41 bis 58) und schließlich verschiedene Farbfotos (Abb. 59 – 66).

Abb. 27: Bahnhof Klausen der Brennerbahn, Anschlußbahnhof der Grödenbahn. Im Vordergrund das künftige Bahnhofsplanum des Schmalspurbahnhofes.

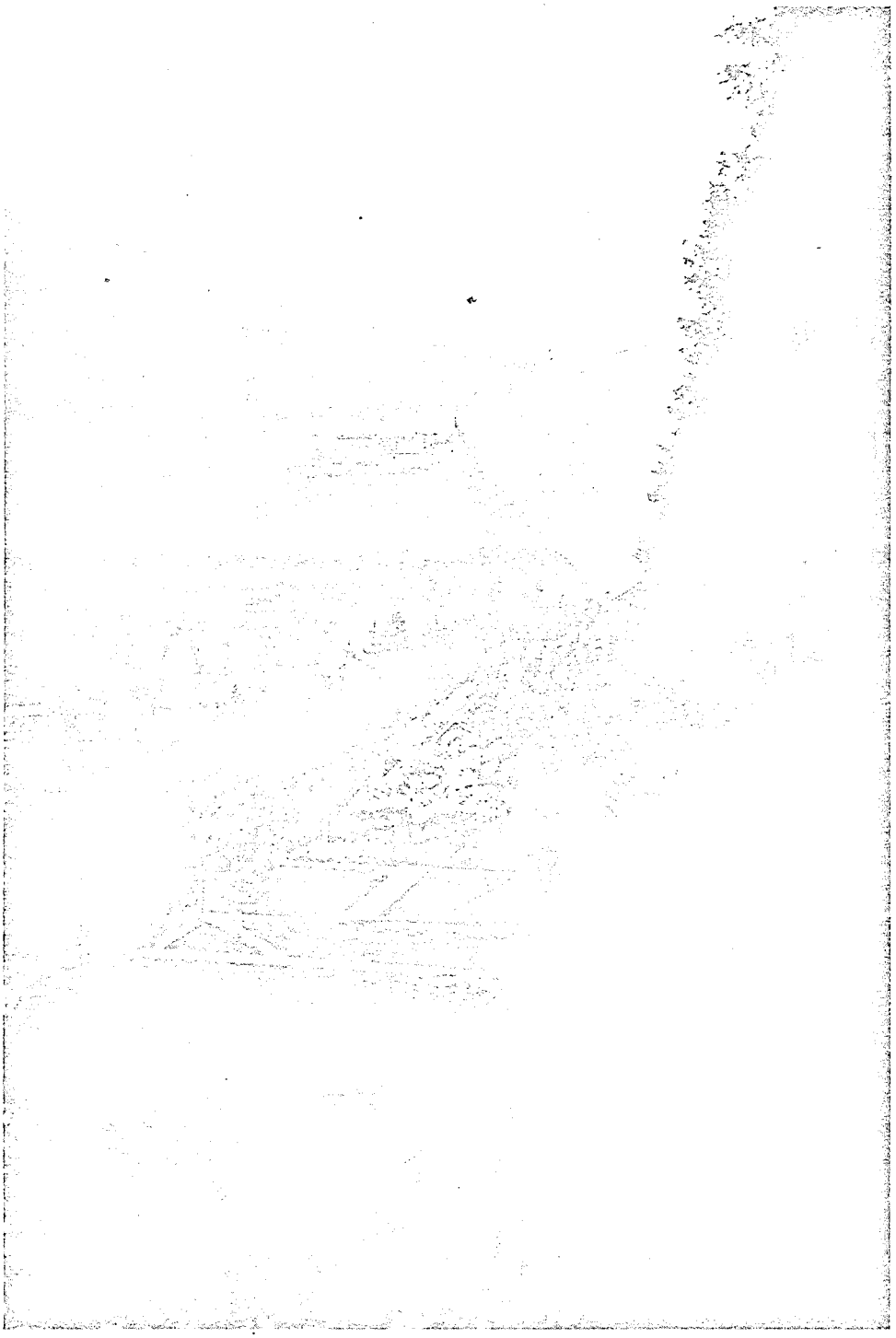


Abb. 28: Bauarbeiten an der Lehne Klausen - Layenried.

Abb. 29: Bau der Trasse zwischen Layenried und St. Peter.

Abb. 30: Trassenbau zwischen Layenried und St. Peter.

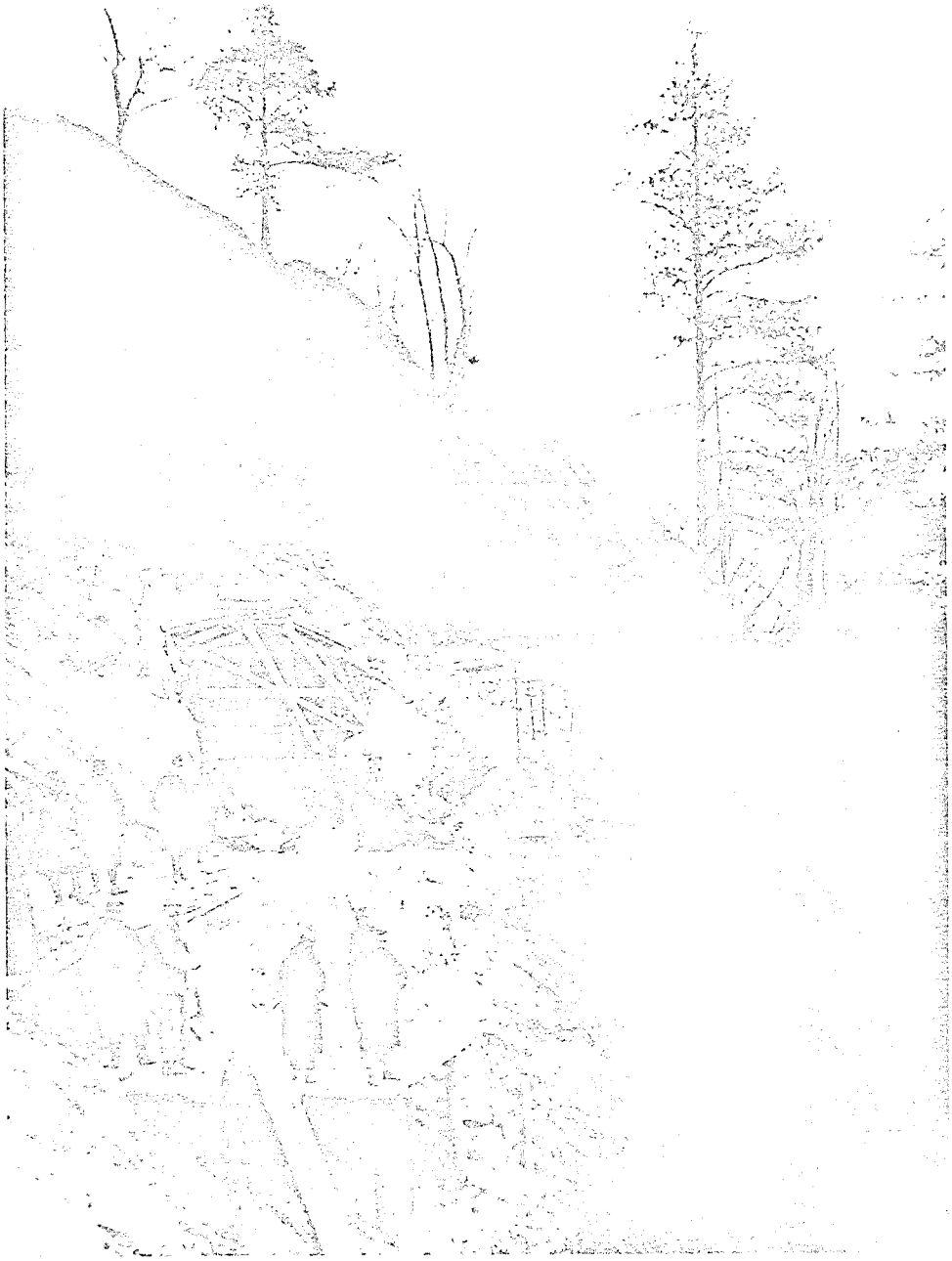


Abb. 31: Tunnelbaustelle zwischen St. Peter und St. Ulrich.

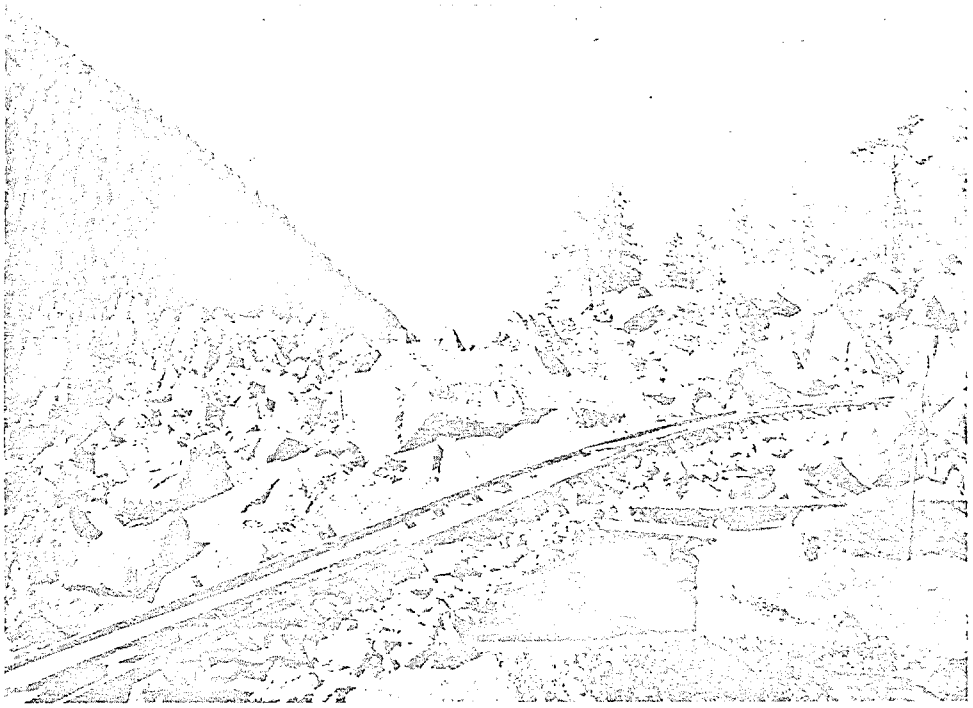


Abb. 32: Erhebliche Schwierigkeiten bereitete die Herstellung der Trasse im Bergsturzgebiet vor St. Ulrich.

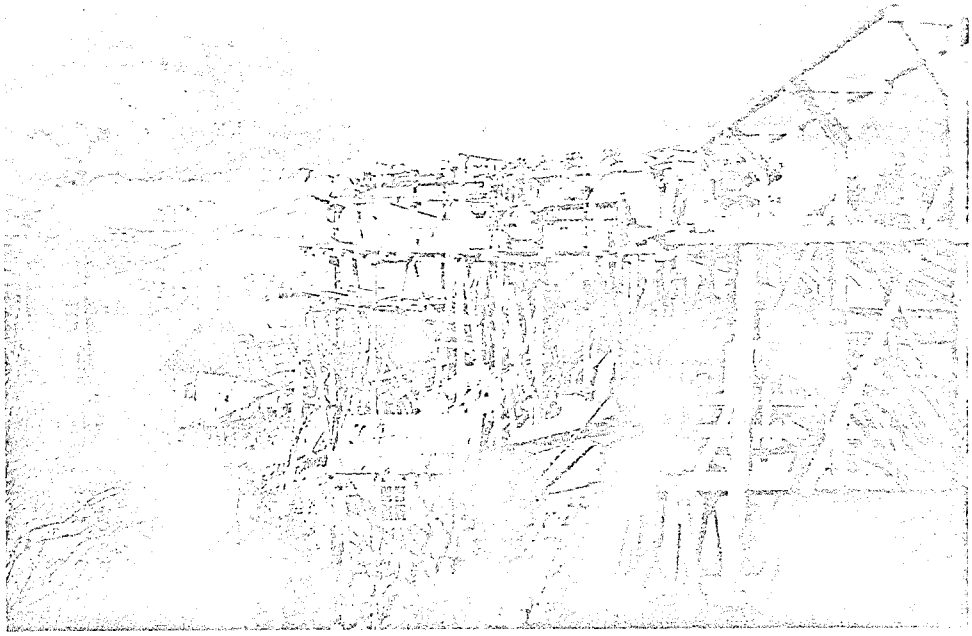


Abb. 33: Baustoffzufuhr mittels Seilbahn vom Talboden zur Hangtrasse der Bahn.

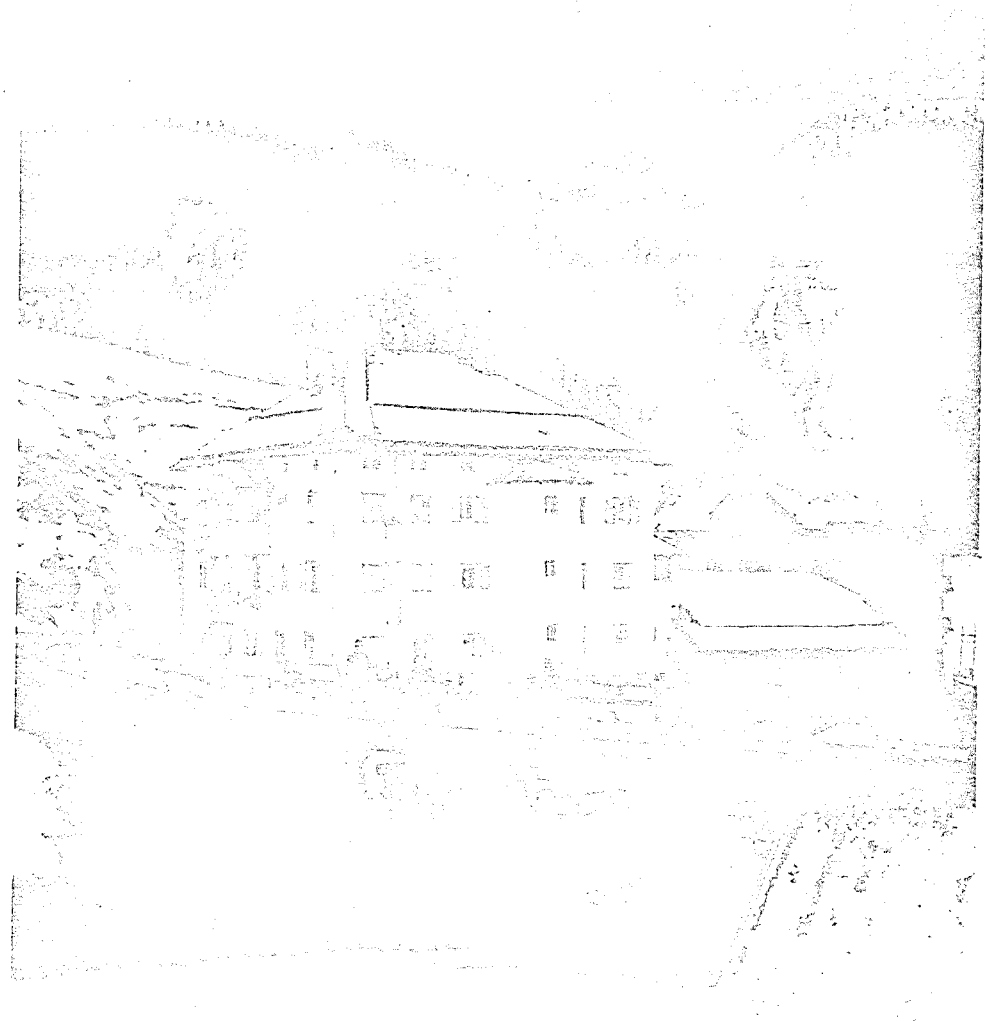


Abb. 34: Provisorische Bahntrasse in Wolkenstein. Im Hintergrund das Wahrzeichen des Grödentales, der Langkofel.

Abb. 35: Bau eines Felseinschnittes in schwierigem Gelände.

Abb. 36: Baustoffzufuhr mittels Seilbahn von der Talstraße zur Bahntrasse.

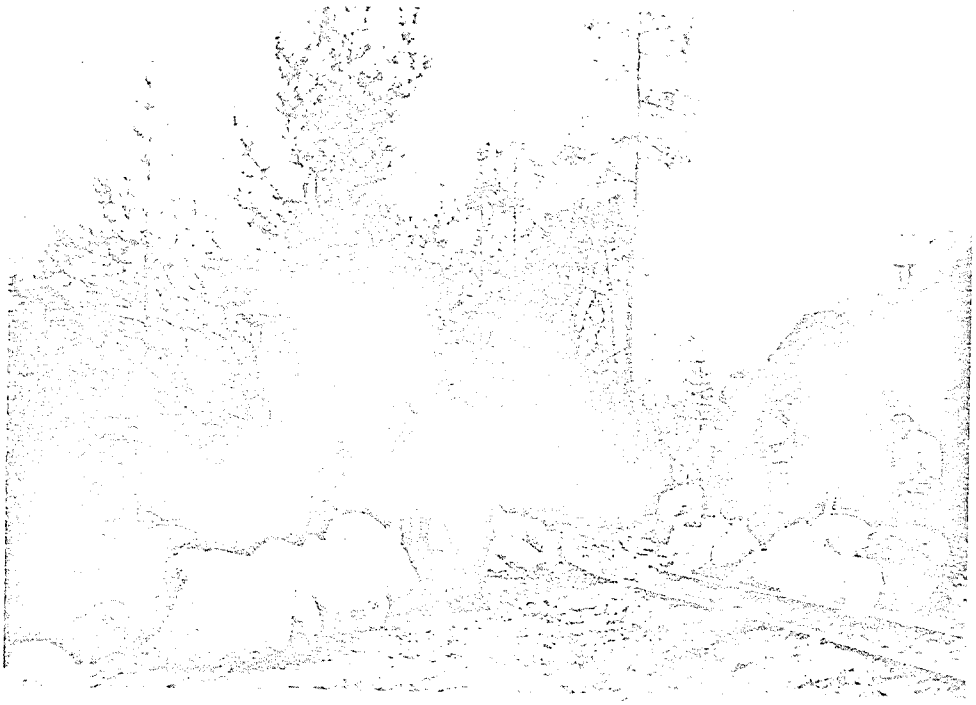


Abb. 37: Trassenbau im Moränengebiet.

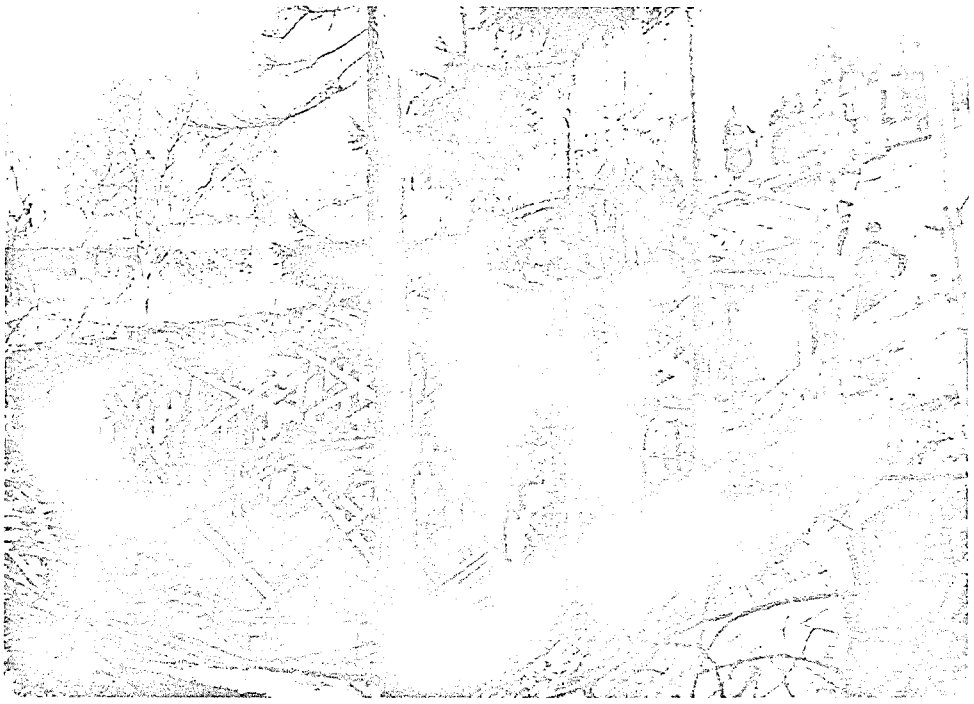


Abb. 38: Rollbahn-Behelfsbrücke für die Zufuhr von Baustoffen an taleinwärts gelegene Baustellen.

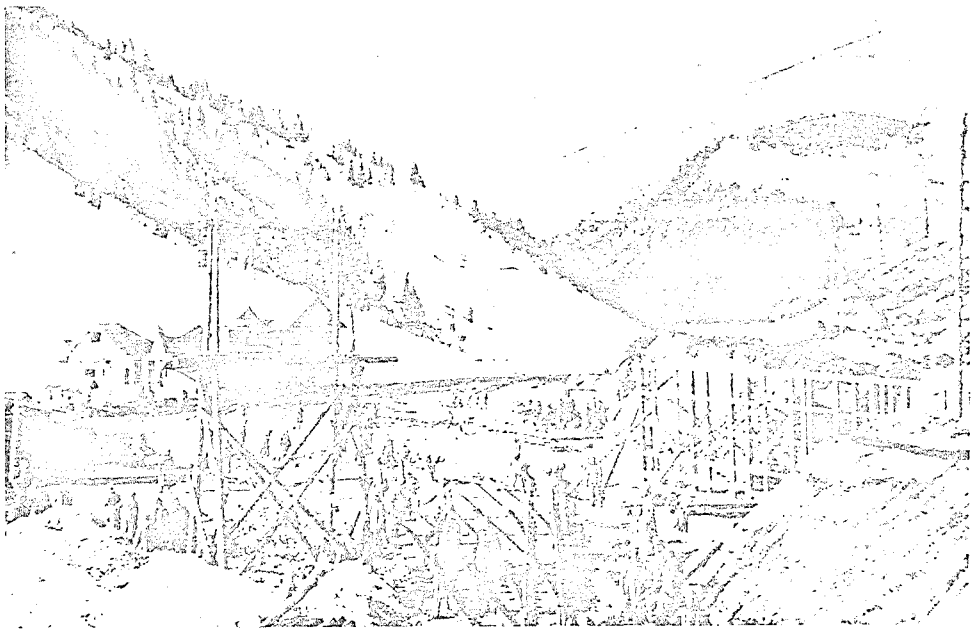


Abb. 39: Bau des Bahnhofes Plan (Blickrichtung talauswärts). Auch die Versorgungsseilbahn zum Grödner Joch ist bereits in Bau.

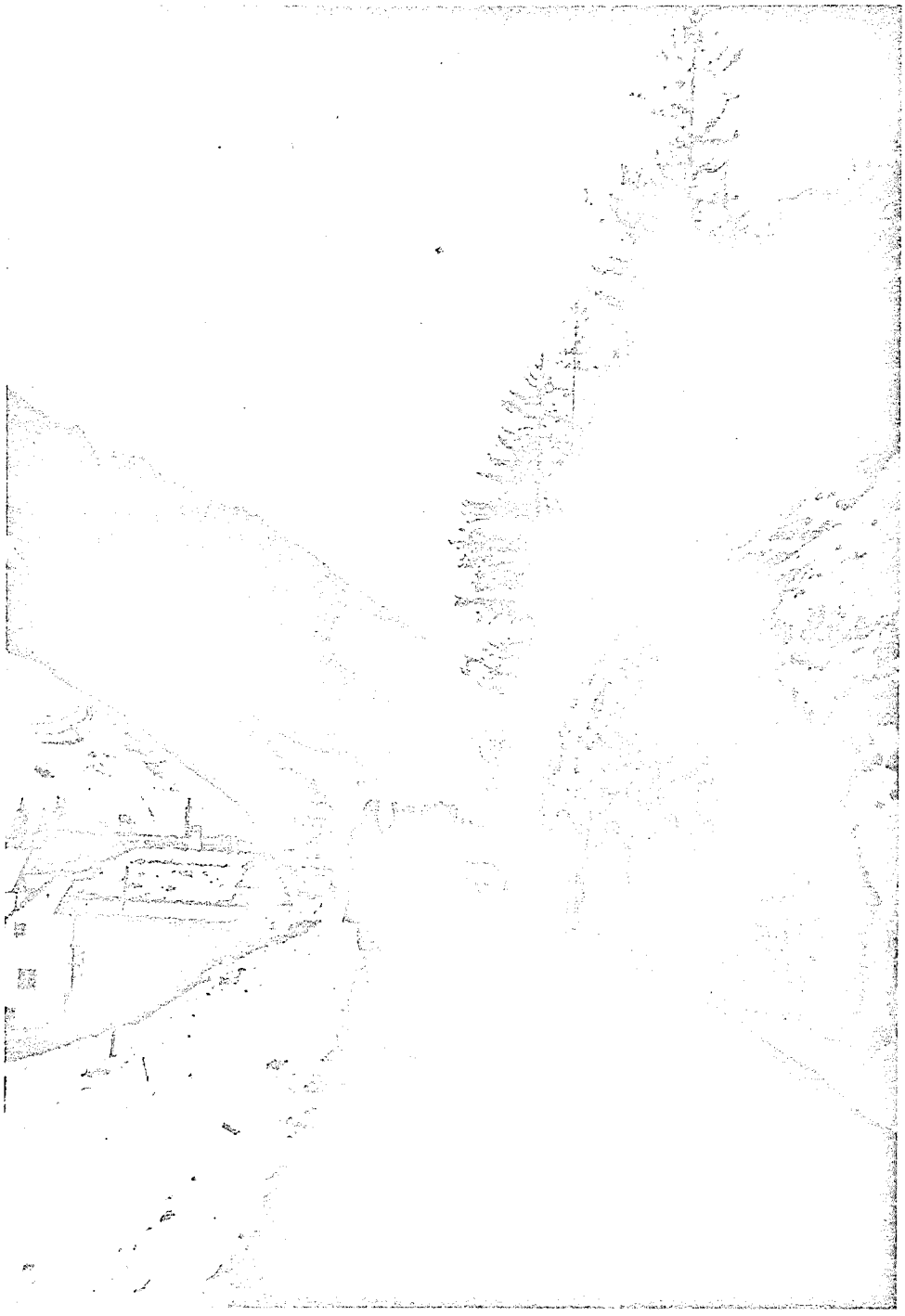


Abb. 40: Gleislegearbeiten zwischen St. Christina und Plan. Gleisschotterzufuhr mit Arbeitszuglokomotive »Lago di Garda« der Lokalbahn Mori - Arco - Riva.

Abb. 41: Bahnhof Klausen, ausfahrender Personenzug (1958).

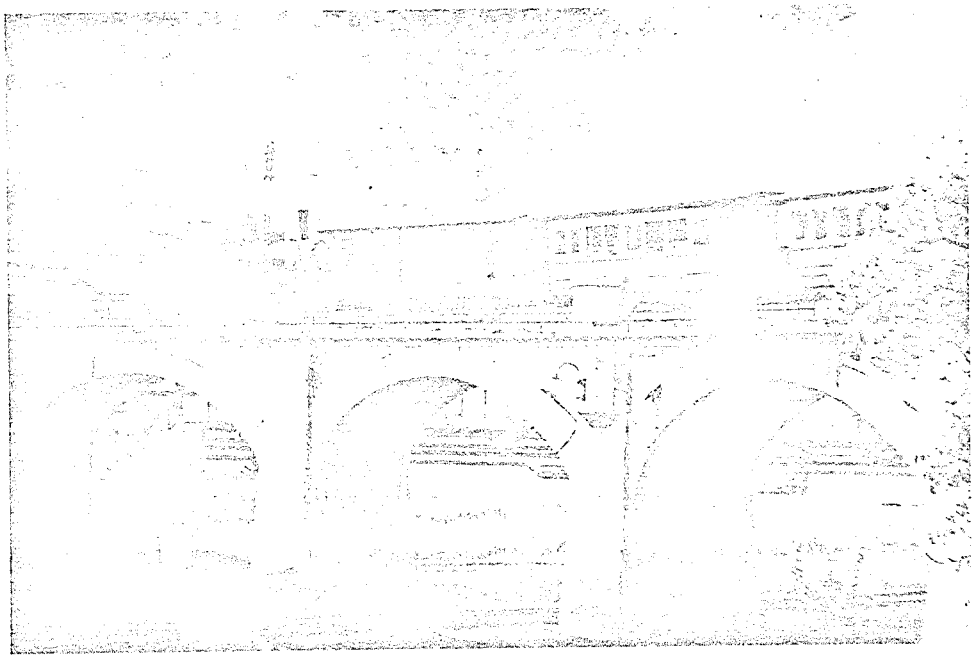


Abb. 42: Talfahrender Personenzug am Kehrviadukt Klausen (1958).

Abb. 43: Bergfahrender Personenzug im Bahnhof Layenried beim Wassernehmen.

Abb. 44: Bergfahrender Personenzug im Bahnhof St. Peter beim Wassernehmen (1958).

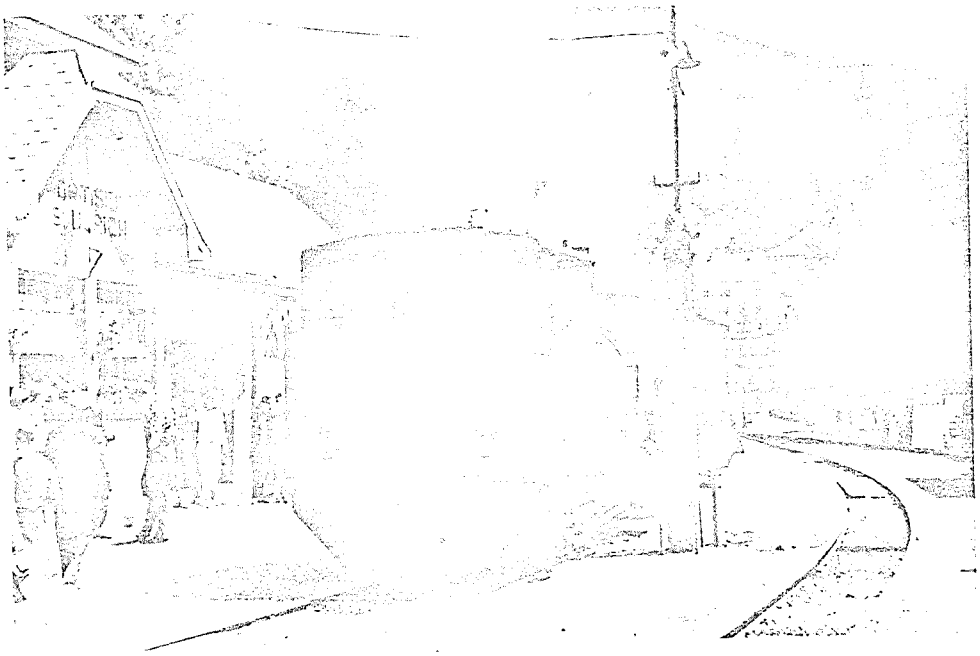


Abb. 45: Talfahrender Personenzug im Bahnhof St. Ulrich.

Abb. 46: Personenzug im Bahnhof St. Ulrich.

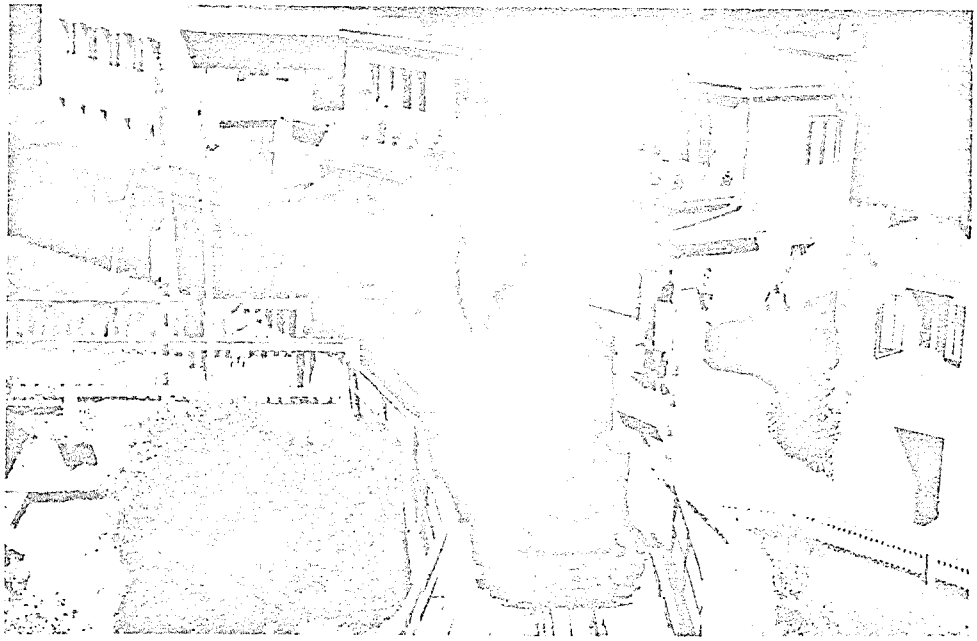


Abb. 47: Bergfahrender Personenzug kurz nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof St. Ulrich, unmittelbar vor der Einfahrt in den Ulrich-Tunnel.

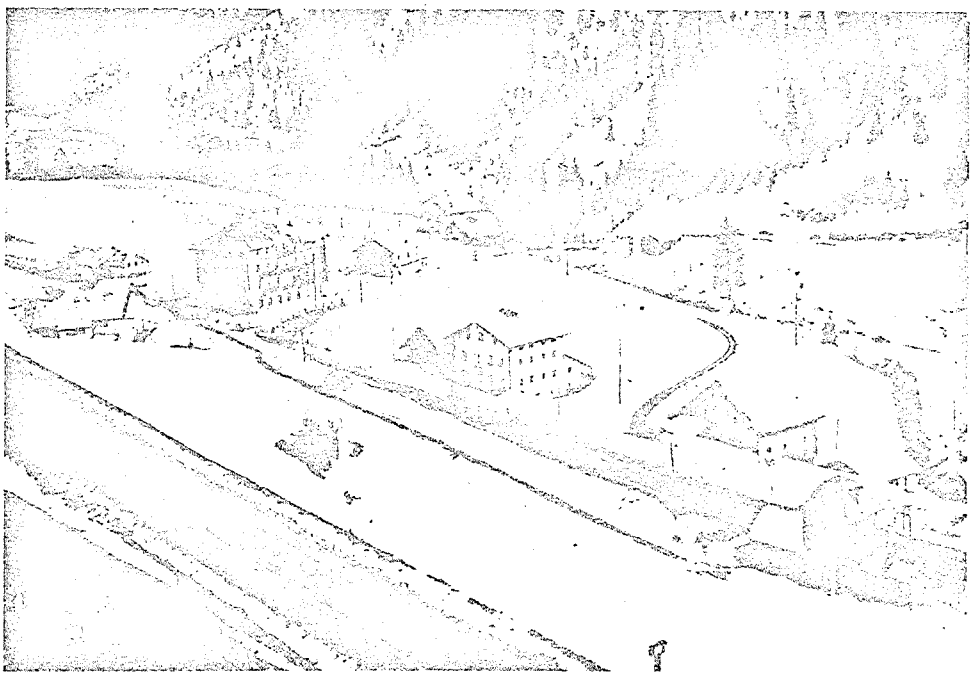


Abb. 48: Schleifenentwicklung der Grödenbahntrasse in St. Christina. Die Trasse zeigt sich in drei verschieden hoch gelegenen Abschnitten.

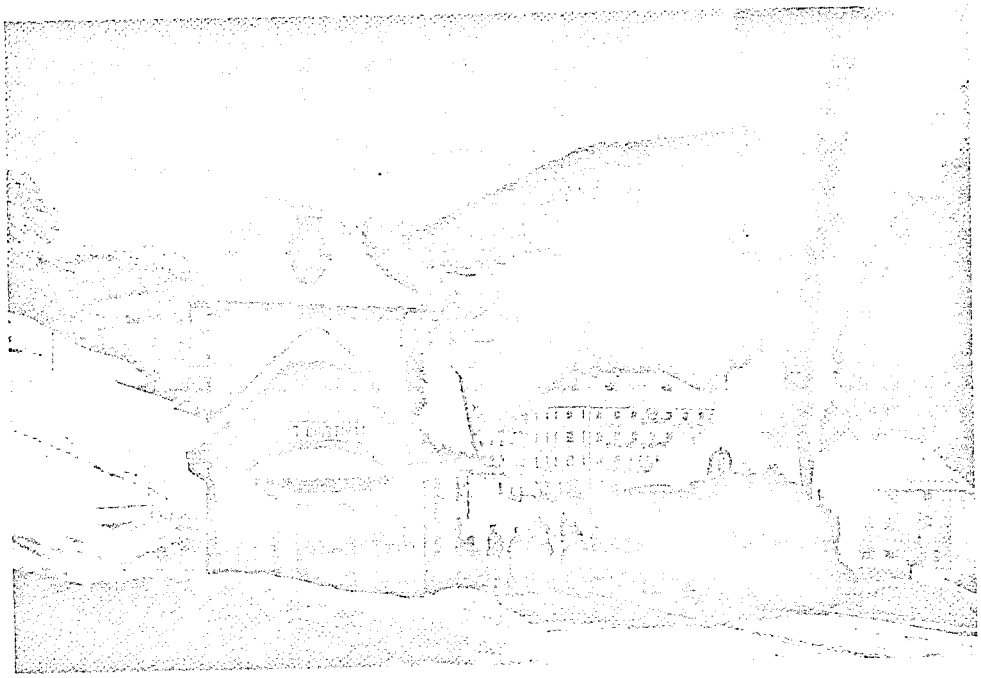


Abb. 49: Bergfahrender Personenzug im Bahnhof St. Christina.

Abb. 50: Bergfahrender Personenzug im Bahnhof Wolkenstein. Im Hintergrund die Sellagruppe.

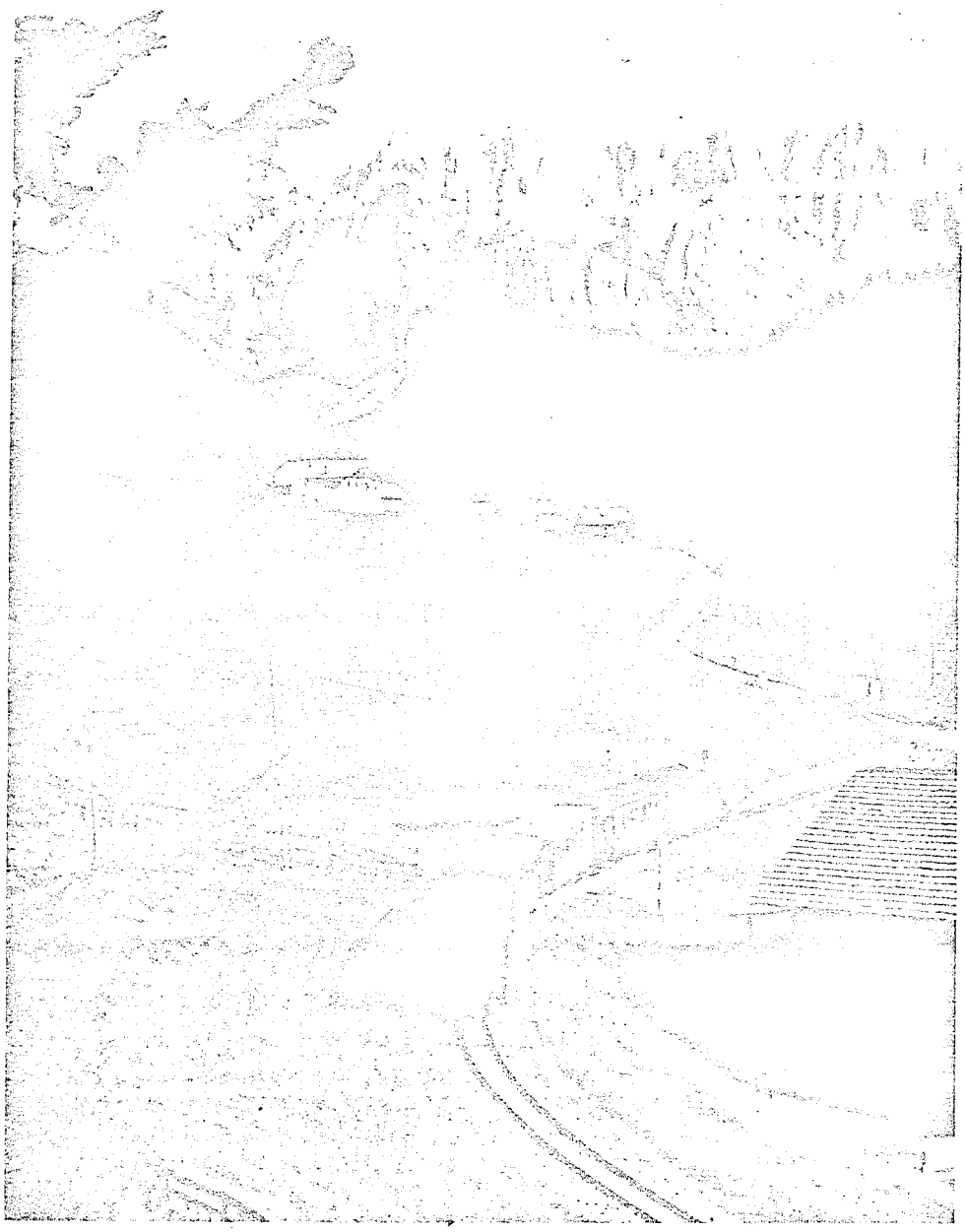


Abb. 51: Bergfahrender Personenzug im Abschnitt Wolkenstein - Plan.

Abb. 52: Bergfahrender Personenzug zwischen Wolkenstein und Plan mit Sellagruppe.

Abb. 53: Plan, Endbahnhof der Grödenbahn in 1592 m Seehöhe.

Abb. 54: Bergfahrender Personenzug zwischen Wolkenstein und Plan.

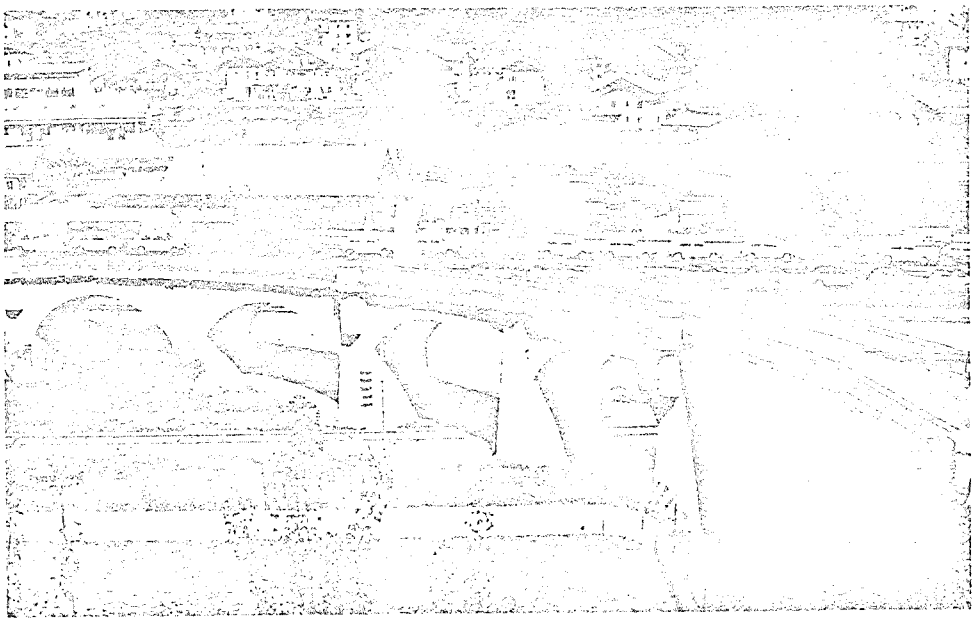


Abb. 55: Ausgedienter Kehrviadukt Klausen der Grödenbahn im Jahre 1981.

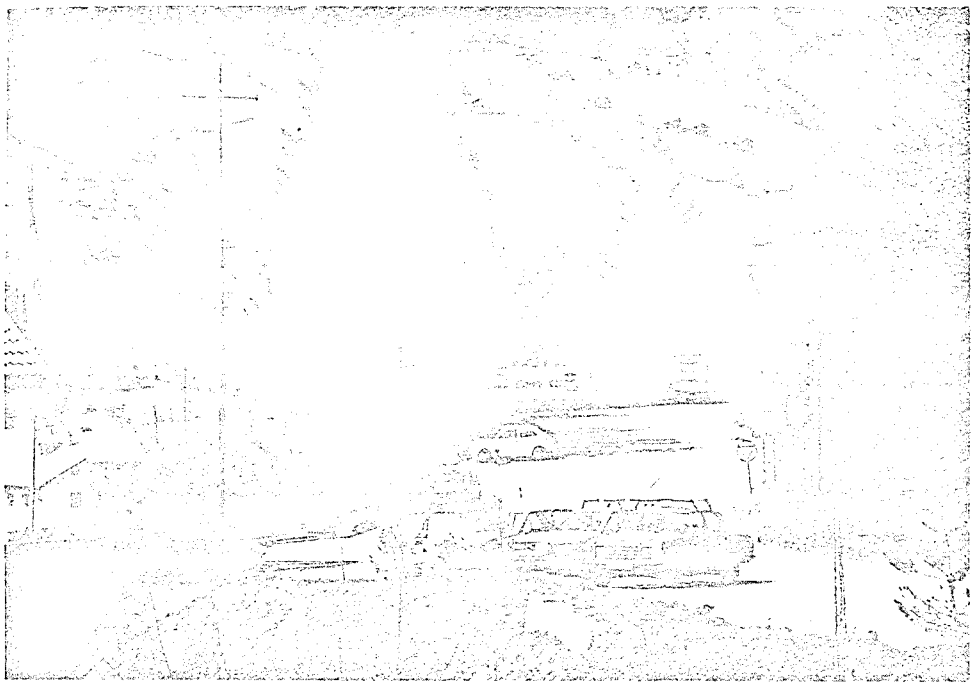


Abb. 56: Das Bahnhofsgelände des früheren Bahnhofes St. Ulrich, heute Parkplatz für Straßenfahrzeuge. Links im Bild das Denkmal für den Erbauer der Grödentalstraße, Purger (Vorfahre des weltberühmten Luis Trenker).

Abb. 57: Die alte Trasse der Grödenbahn, die aus Anlaß der FIS-Wettkämpfe 1970 in eine Fahrstraße umgebaut wurde. Im Bild links das Bahnhofsgebäude von St. Peter. Die Aufnahme stammt aus dem Jahre 1970.

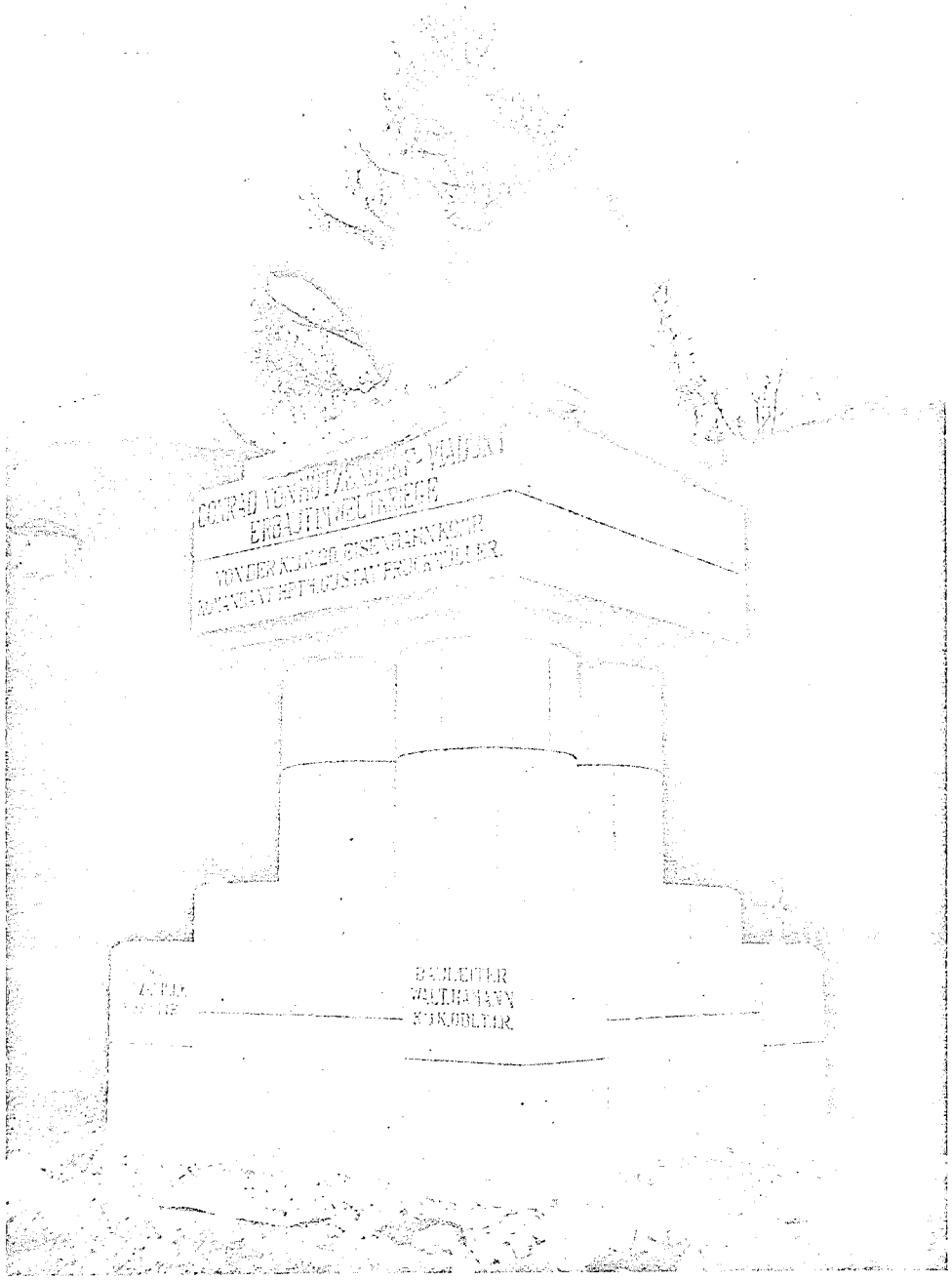


Abb. 58: Ein Denkmal für Conrad von Hötzendorf, Generalstabschef der k. u. k. Armee, errichtet während des Bahnbaues der Grödenbahn von der 29. Eisenbahnkompanie, die knapp unterhalb des Denkmals einen Eisenbahnviadukt gebaut hatte. Das Denkmal besteht auch heute (1981) noch.

Abb. 59: Westliche Ortseinfahrt St. Ulrich mit stillgelegter Grödenbahn. Das Streckengleis wurde erst im Jahre 1960 abgetragen und der Bahnkörper streckenweise in eine Fußgeherpromenade umgewandelt.

Abb. 60: Lokomotive der Grödenbahn aus dem Jahre 1916, geliefert von der Firma Krauss & Cie., Linz. Von den italienischen Staatsbahnen erhielt sie die Reihennummer 410. Der ursprüngliche Kobelschornstein wurde durch einen einfachen Schornstein ersetzt. Heute (1981) steht die Lokomotive auf der ehemaligen Bahntrasse östlich von St. Ulrich als Denkmallokomotive.

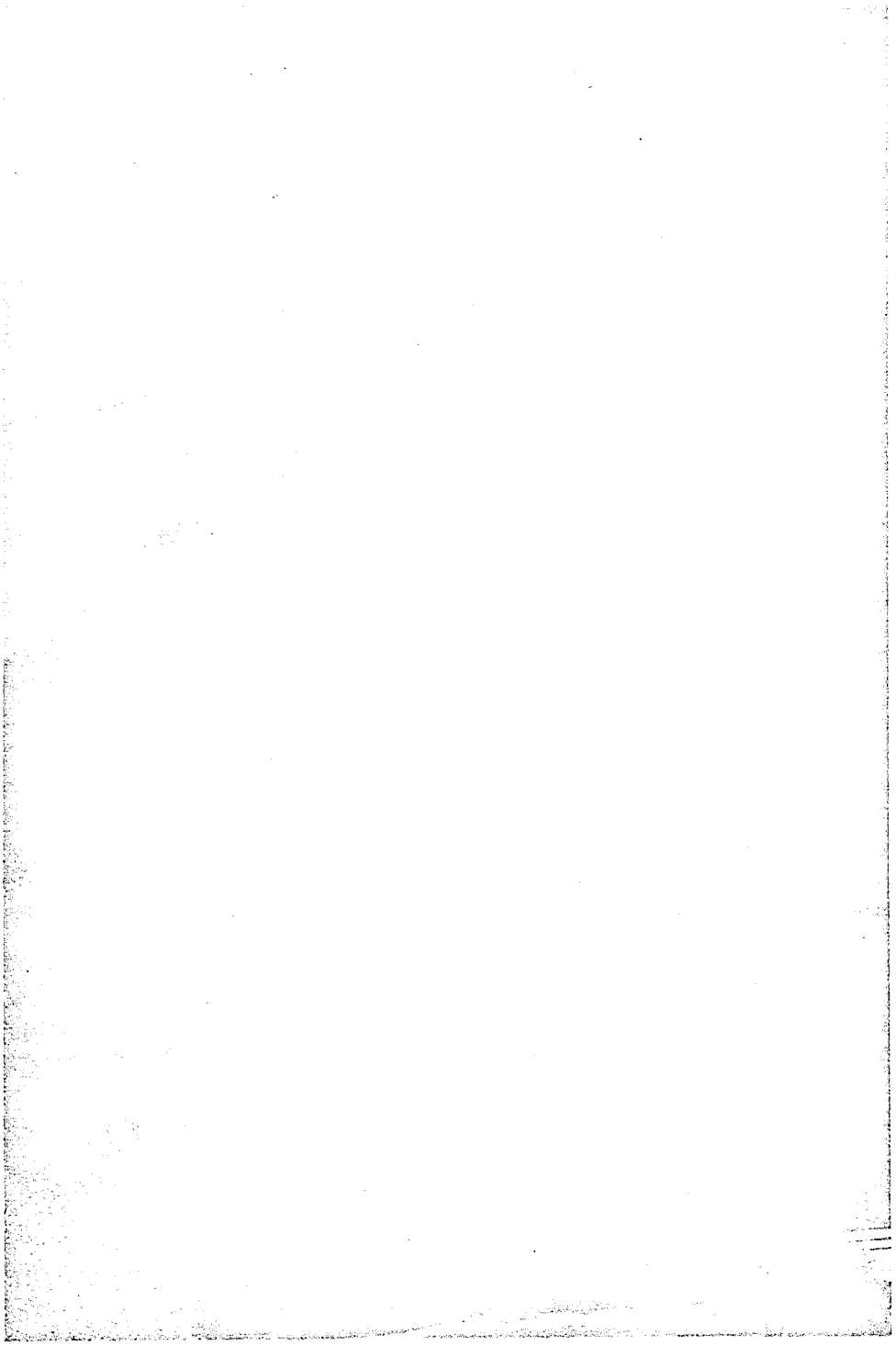


Abb. 61: Denkmallokomotive der Grödenbahn 410.004 östlich von St. Ulrich mit Langkofel im Hintergrund. Die Lokomotive wurde 1916 von der Lokomotivfabrik Krauss & Cie., Linz, geliefert. Sie stand bis zum Jahre 1959 ununterbrochen im Einsatz.

Abb. 62: Die aufgelassene Bahntrasse östlich von St. Ulrich, heute Fußgeherpromenade. Im Hintergrund das Wahrzeichen des Grödentales, der Langkofel.

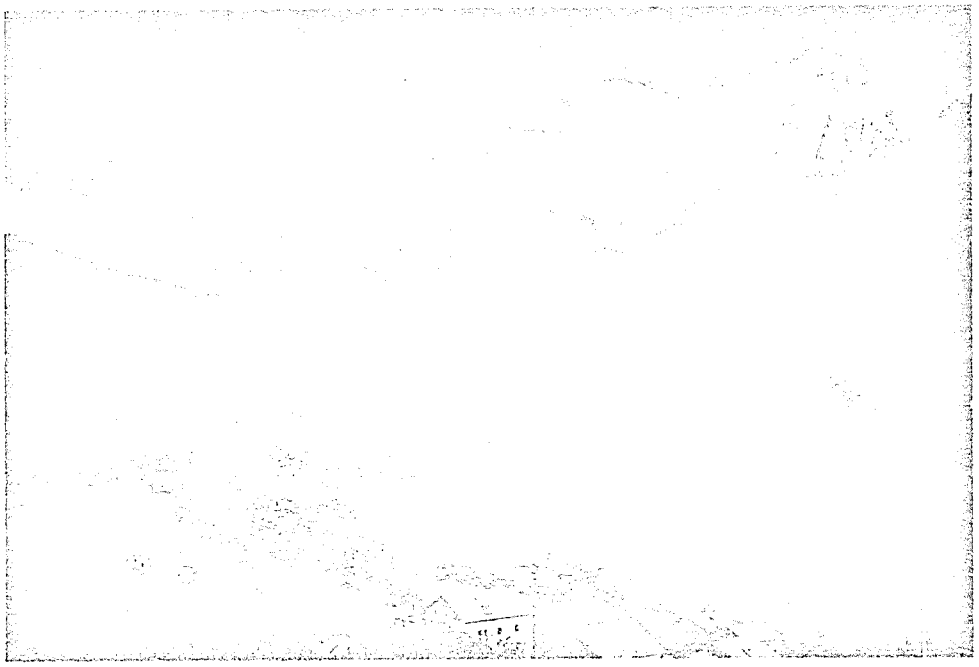


Abb. 63: St. Ulrich mit Sellagruppe und Langkofel.

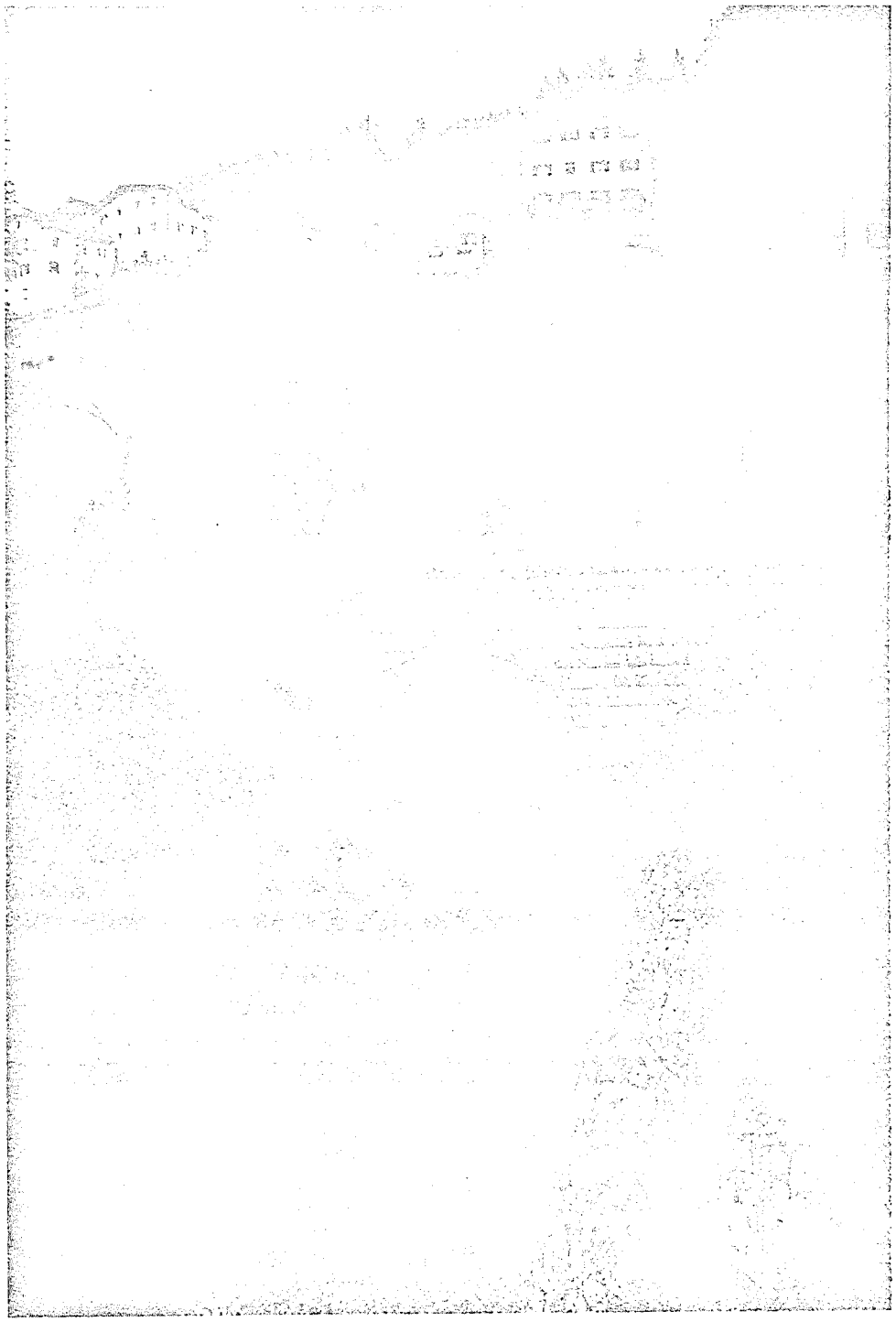


Abb. 64: Tunnelportal des Kehrtunnels St. Christina im heutigen Zustand (1981).

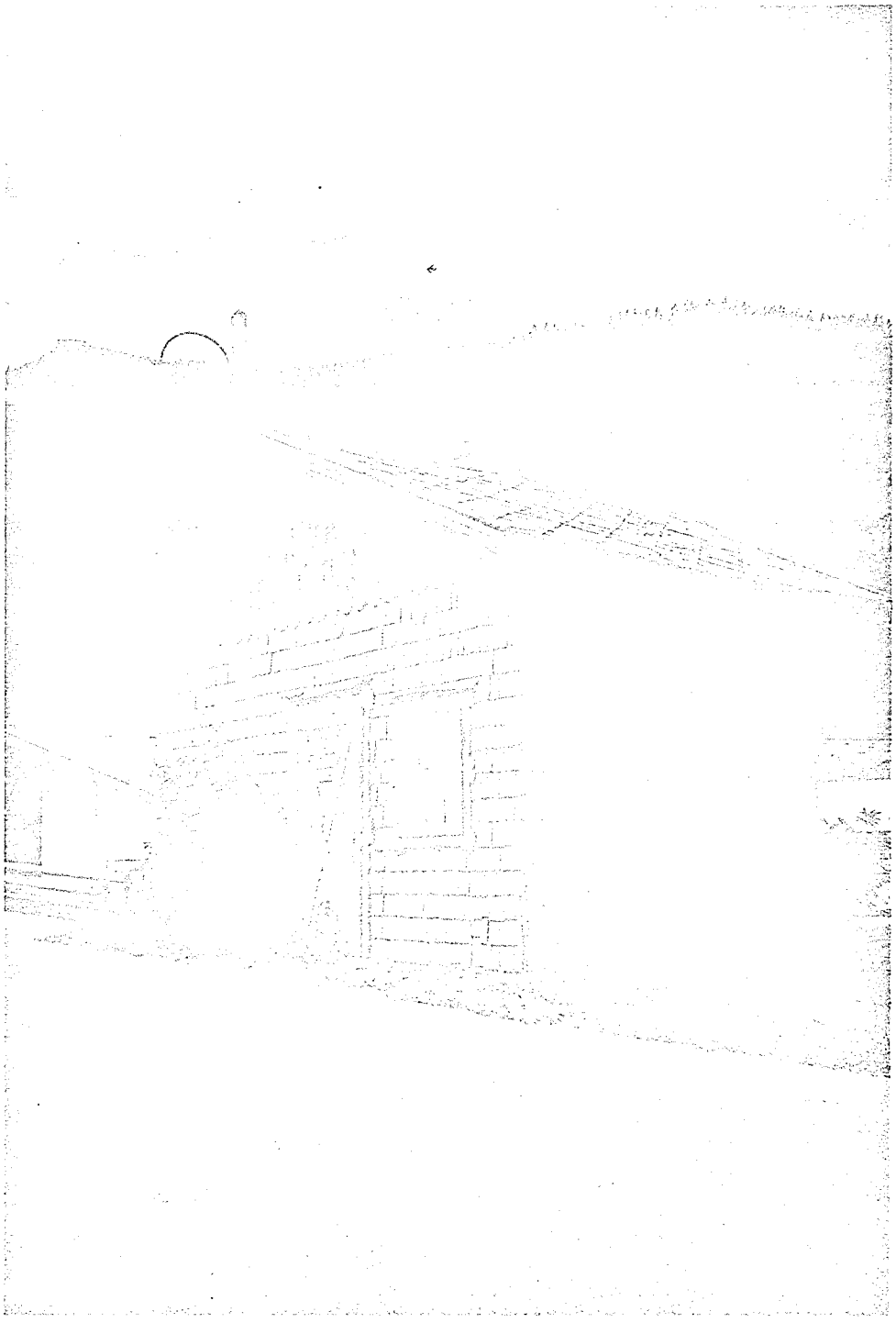


Abb. 65: Das heute noch bestehende Bahnhofsgebäude des Bahnhofes Wolkenstein.

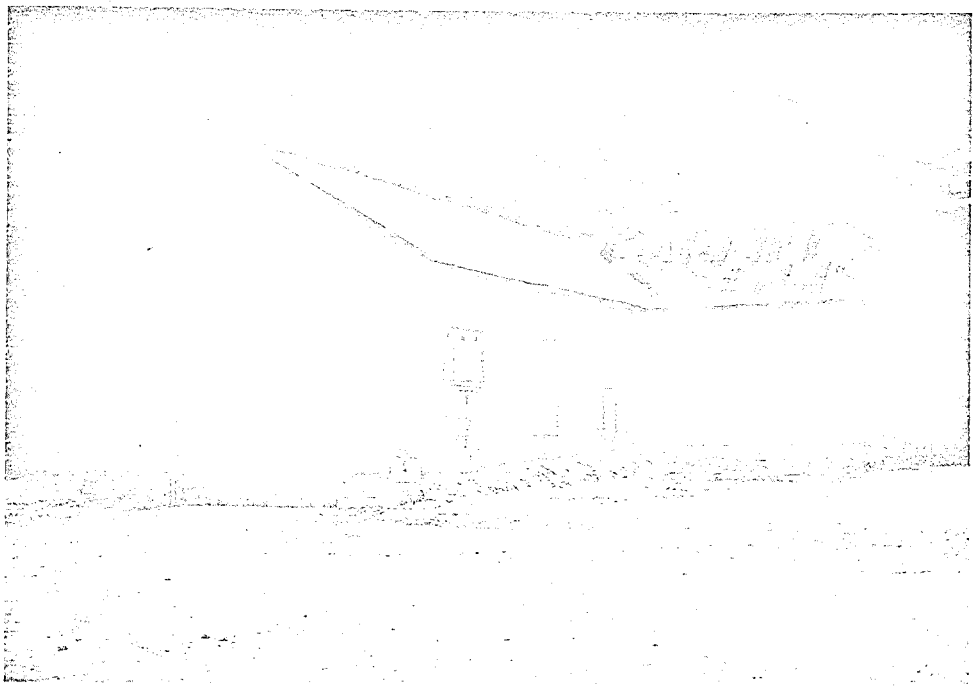


Abb. 66: Der letzte noch bestehende Hochbau im Bahnhof Plan: der Lokomotivschuppen. Das Bahnhofsplanum wurde eingeebnet und zu zwei Tennisplätzen umfunktioniert.