

Die Zillertalbahn in Mülheim a.d. Ruhr

- von Bernd OEHLERT -

Lang, lang ist's her, als in Mülheim für gut zwei Wochen, vom 1. Mai bis zum 16. Mai 1971, ein Dampfzug der österreichischen Zillertalbahn zu Gast war und auf einer 600 Meter langen Strecke in den Ruhranlagen pendelte.

Zu dieser Zeit war diese am 20.12.1900 gegründete Bahn, die in Tirol den Ort Mayrhofen mit dem 32 km entfernt liegenden Jenbach verbindet, stark von der Einstellung bedroht. Einerseits stand sie diversen Strassenausbauplänen im Wege und andererseits stand die Schließung des Magnesitwerks in Lanersbach bevor, das den größten Kunden im Güterverkehr dieser Bahn darstellte.

Eigentlich sollte nur eine Oldtimer-Lok aus dem Zillertal für einige Tage in der Stadtmitte aufgestellt werden. Mit ihr wollte der Freundeskreis Zillertalbahn e.V. mit Sitz in Mülheim a.d. Ruhr für die Erhaltung der schönen Eisenbahn demonstrieren. Doch die Stadtwerber überlegten, wenn schon eine etwa 20 Tonnen schwere Lokomotive von Mayrhofen nach Mülheim transportiert würde, dann könnte sie hier auch unter Dampf gesetzt werden. Und so wurde aus der Idee einer Werbung für das Zillertal auch gleich eine Werbeaktion für Mülheim und die Ruhr.

Zwischen der Schlossbrücke und dem Luisental über die Promenade in den Ruhranlagen, an Schleusenkanal und Wasserbahnhof vorbei und ein bisschen auch über ein Blumenbeet wurden Schwellen und Schienen verlegt. Aber schon die Beschaffung der Gleise stieß auf große Schwierigkeiten. Für die Bahn wurden Gleise mit der österreichischen Standard-Schmalspurweite von 760 mm benötigt, die jedoch hier kaum Verwendung fanden. Viele Anfragen bei ein-

schlägigen Unternehmen blieben erfolglos, bis ein Bauunternehmen ein entsprechendes Gleis für 80.000 DM einschließlich An- und Abbau anbot. Dieser Betrag aber konnte nicht aufgewendet werden. Zu guter Letzt war eine Stahlfirma bereit, Schienen mit der passenden Spurweite leihweise zur Verfügung zu stellen. Die Schwellen lieferte ein Altschwellenhändler, und die Mitglieder des Freundeskreises der Zillertalbahn opferten ihre Freizeit, um das Gleisbett herzurichten. Die Stopfarbeiten für das Gleis gestalteten sich auch problematisch, zumal auch die Betriebe der Stadt für ihre Hafentbahn nicht mehr über eine eigene Stopfkolonne verfügten. Zu den kleineren Problemen gehörten die Beschaffung des geeigneten Wassers und der nichtrauchenden Kohlen für die Lok, die Herrichtung der Absperrungen, die Beschilderung der Strecke, die Verkehrsregelung und der Einsatz des Personals während der Veranstaltung.

Zuständig für die Abnahme der Gleisverlegung und den Betrieb der Kleinbahn hielten sich mehr oder weniger die Bundesbahn, der Regierungspräsident und das Verkehrsministerium. Auch einige städtische Dienststellen der Bauverwaltung und die Betriebe wurden beteiligt. Zum guten Schluss einigten sich alle Behörden darauf, die Veranstaltung als Kirmesbetrieb zu betrachten, für den eine Genehmigung des Ordnungsamtes ausreichte.

Den Transport der Fahrzeuge erledigte die Bundesbahn kostenlos! Aber auch



Die Zillertalbahn war im Jahre 1971 in ihrer Existenz stark gefährdet. Der Freundeskreis Zillertal-
 bahn e.V. hat keine Mühen gescheut für seine Bahn zu werben. **Oben** ist ein Zug dieser Bahn in
 Mülheim an der Ruhr zu sehen, der für zwei Wochen dort zu Gast war und im Luisental an der Ruhr
 pendelte. **Unten**: Eine der Endstellen; im Hintergrund sind einige Nebenaktivitäten zu sehen.

(Beide Aufnahmen: Sammlung Bernd Oehlert, 1971)



sie bereitete einige Sorgen, als zunächst nur die Lok pünktlich angeliefert wurde. Die drei Waggons waren in Mainz auf der Strecke geblieben, konnten aber rechtzeitig nachgeschickt werden. Sehr viel unangenehmer war es, dass die für die Essener und Mülheimer Feuerwehr angesetzte Nachtübung, bei der die Lok mit Hilfe von 20- und 15-t-Kranwagen auf die Schienen gestellt werden sollte, nicht zum Erfolg führte. Die Arbeit wurde am nächsten Tag spielend von einem 60-t-Kran eines Privatunternehmens verrichtet, wodurch allerdings nicht erwartete Mehrkosten entstanden.

Aber am 1. Mai 1971 um 12.00 Uhr war es dann soweit. 30.000 Schaulustige säumten die 600 m lange Strecke und die ersten Fahrgäste drängten sich in die drei Personenwagen. Bei strahlendem Sonnenschein gab Oberbürgermeister Heinz Hager das Startsignal. Das Hippacher Trio war auf die Lok geklettert, um die Jungfernfahrt musikalisch zu unterstützen und der Eröffnungzug dampfte mit den österreichischen Ehrengästen und den Vertretern aus Rat und Verwaltung vom Luisental über die Ruhrpromenade bis zur Schlossbrücke. Marketenderinnen aus Zell und Fügen verteilten Prospekte und bewirteten die Fahrgäste mit Original Zillertaler Schnaps. Eine 40 Mann starke Trachtenkapelle unterhielt die Zuschauer, die sich an Würstchenbude und Bierstand stärken konnten. Die Bundesbahn gab in ihrem Pavillon Informationen über die nächsten Urlaubsfahrten. Starke Andrang hatte das in einem Omnibus der städtischen Betriebe eingerichtete Sonderpostamt. Hier gab es für die Briefmarkensammler Sonderbriefumschläge und einen Sonderstempel der Bundespost.

Vom 1. bis 16. Mai fuhr die Bahn wochentags ab 14.00 Uhr, an den beiden Samstagen und Sonntagen schon ab 10.00 Uhr bis zum Anbruch der Dunkelheit. Die Strecke war an beiden Enden stumpf,

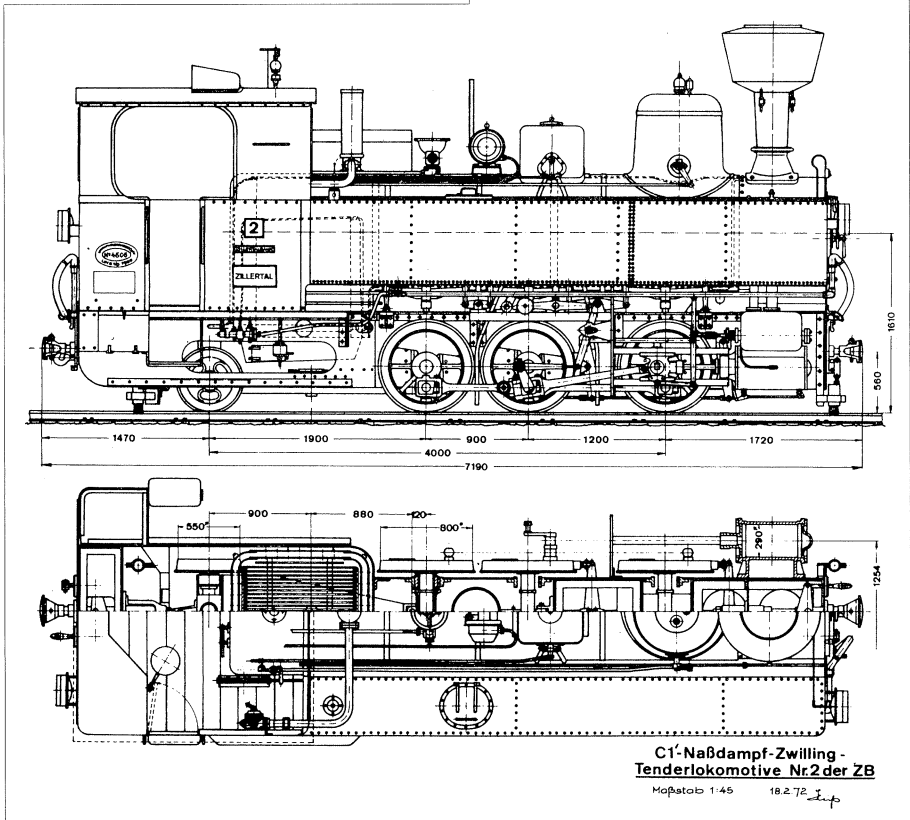
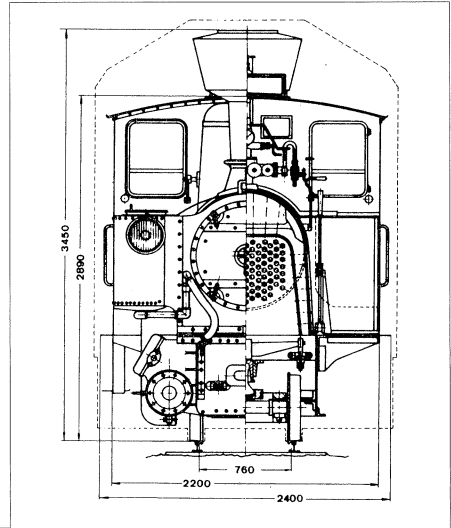
ohne Umsetzungsmöglichkeiten für die Lok angelegt, sodass sie den Zug in Richtung Schlossbrücke immer ziehen musste und zurück geschoben hat. Nur schwer abschätzen lässt sich die Gesamtzahl der Besucher. An den ersten beiden Tagen sollen es schon fast 100.000 gewesen sein, die sich durch den Mülheimer Werbegag anlocken ließen. An den Wochentagen war es zwar ruhiger, aber das anhaltend gute Wetter und ein buntes Rahmenprogramm mit diversen Musikgruppen, Chören und Gesangsvereinen sorgten in den 16 Tagen für sehr guten Besuch. 75.000 Fahrgäste erbrachten Einnahmen von fast 30.000 DM und der Zugverkehr ging unfallfrei vonstatten. Dennoch waren alle Verantwortlichen und Helfer froh, als die gute alte Lok nach ihrer letzten Fahrt den Dampf abgelassen hatte.

Die Veranstaltung traf auf breite Akzeptanz seitens der Bevölkerung und so wurde sie zu einer einzigartigen Werbung für Tirol und damit auch für Österreich, deren Erfolg sich bereits in der laufenden Reisesaison bemerkbar machte. Die Politiker in Tirol brachte man dazu, der Bahn den Vorzug gegenüber der Straße zu geben. Durch Personaleinsparungen, gesteigerte Kundenwerbung, aber auch mit hohen Investitionen wurde der Betrieb rentabler gestaltet. Der Gleisbau wurde erneuert; zwischen 1984 und 1993 sind Dieseltriebwagen angeschafft worden, die heute den alltäglichen Personenverkehr im Stundentakt erledigen und das Zillertal mit der Hauptbahn der ÖBB in Jenbach verbinden.

Darüber hinaus werden zur Touristenattraktion in der Urlaubssaison Dampzüge bereit gestellt. Für den Güterverkehr besitzt die Bahn sechs Dieselloks, die teilweise aus deutscher Produktion stammen und in Jenbach über Aufsetzvorrichtungen Güterwagen von der ÖBB auf Rollwagen übernehmen können.

Für die Stadt Mülheim war diese Großveranstaltung bezüglich der Imagepflege ein großer Erfolg. Aber schon aus finanziellen Gründen können solche Aktionen nicht regelmäßig durchgeführt werden. Sie tragen jedoch dazu bei, die Attraktivität der Stadt und ihren Freizeitwert zu erhöhen, wie im Jahre 1992 die MÜGA bewiesen hat.

Besonders freuen konnte sich der Freundeskreis Zillertalbahn e.V., dass seine Idee zum Erhalt „seiner“ Bahn beigetragen hat.



C1-Naßdampf-Zwilling-Tenderlokomotive Nr.2 der ZB

Maßstab 1:45 18.2.72