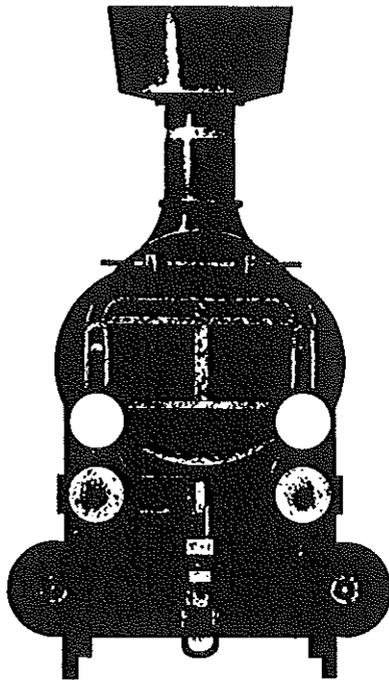




13 Lebendige Geschichte

Aus der Vergangenheit für die
Gegenwart berichtet das
TIROLER LANDESARCHIV
über
die 100jährige Salzburg-Tiroler-Bahn

Köfler, Verena:
Über die 100-jährige Salzburg-Tiroler-
Bahn.



UB Innsbruck



+C46297808

(T 38,401)

ZUM 100JÄHRIGEN JUBILÄUM
DER
SALZBURG-TIROLER-BAHN
IM SOMMER 1975
ÜBERREICHT VOM
TIROLER LANDESARCHIV

DAS EREIGNIS VOR DER ZEITTADEL DER INTERNATIONALEN EISENBAHNGESCHICHTE

- 1671 Denis Papin entdeckt die nutzbare Kraft des komprimierten Dampfes
- 1763 R. Reynolds legt die ersten Eisenschienen
- 1765 J. Watt baut seine erste Dampfmaschine
- 1769 Nicolas Cugnot konstruiert einen fahrbaren Dampfwagen. Patent für James Watts Maschine
- 1802/04 Richard Trevithick baut eine Dampflokomotive, die erste fahrende Dampfmaschine der Welt
- 1814 George Stephenson baut seine erste Lokomotive
- 1815 Stephenson erhält sein erstes Lokomotivpatent
- 1820 John Berkinshaw walzt die ersten Schienen aus Schmiedeeisen
- 1825 am 27. September wird zwischen Stockton und Darlington die erste öffentliche Eisenbahnstrecke der Welt eröffnet
- 1829 am 8. August fährt die erste Dampfeisenbahn in den USA
- 1830 Eröffnung der Strecke Liverpool-Manchester
- 1831 Erste Dampfeisenbahnen in Frankreich und Kanada
- 1832 Eröffnung der Pferdeisenbahn Linz-Budweis
- 1834 Erste Dampfeisenbahn in Irland
- 1835 Erste Dampfeisenbahn in Belgien und Deutschland. Sharp und Roberts erreichen zwischen Liverpool und Manchester 100 Stundenkilometer
- 1836 Der erste Schlafwagen fährt in den USA
- 1837 Erste Dampfeisenbahnen in Österreich (Kaiser-Ferdinand-Nordbahn auf der Strecke Floridsdorf - Deutsch-Wagram), auf Kuba und in Rußland
- 1838 Gründung der ersten kontinentalen Lokomotivfabrik von Koechlin in Mühlhausen/Elsaß
- 1839 Erste Eisenbahn in den Niederlanden und Italien
- 1840 Versuche mit elektrischen Eisenbahntelegraphen in England. 500 Kilometer Bahnstrecke in den deutschen Ländern
- 1841/42 Versuche mit elektrischen Lokomotiven
- 1843 Erster durchgehender grenzüberschreitender Eisenbahnverkehr (Deutschland-Belgien)
- 1844 Erste Eisenbahnen in der Schweiz und in Dänemark

- 1845 Erste Eisenbahn auf Jamaika
- 1846 Die Great Western Railway erreicht mit 100 Tonnen 95 Stundenkilometer. Erste Eisenbahn in Polen
- 1848 Erste Eisenbahn in Spanien. J. Deakin entwickelt das mechanische Hauptsignal mit Farbglas
- 1850 In Betrieb sind: in den USA 14.500 km, in Großbritannien mit Irland 10.600 km, in den deutschen Ländern 6.000 km, in Frankreich 3.000 km, in Österreich 1.500 km und in Rußland 600 km Bahnstrecke
- 1851 Wettbewerb der Semmeringlokomotiven. Erste Eisenbahnen in Norwegen und Chile
- 1852 Erste Eisenbahnen in Schweden und Peru. Die elektrische Lokomotive von Page erreicht 30 Stundenkilometer (USA)
- 1853 Erste Eisenbahn in Indien
- 1854 Erste Eisenbahn in Portugal und Brasilien. Eröffnung der ersten europäischen Alpenstrecke über den Semmering
- 1855 Erste Eisenbahn in Australien
- 1857 Erste Eisenbahnen in Ägypten und Argentinien
- 1858 In England werden Bessemer-Stahlschienen verlegt. Pullman baut seine beiden ersten Schlafwagen
- 1860 Erste Eisenbahn in Rumänien
- 1863 Erste Teilstrecke der Londoner Untergrundbahn mit Dampfbetrieb eröffnet. Erster amerikanischer Speisewagen im Dienst. Erste Eisenbahn in Neuseeland. Erster, jedoch mißlungener Versuch, eine Eisenbahn in China zu betreiben
- 1868 Eröffnung der ersten Hochbahn mit Dampfbetrieb in den USA
- 1869 Die erste transkontinentale Strecke in den USA vollendet. Patent für die Luftdruckbremse von G. Westinghouse. Zahnradbahn zum Mount-Washington eröffnet. Erste Eisenbahn in Griechenland
- 1870 Erste Eisenbahn in Japan
- 1876 A. Mallet baut die erste Verbundlokomotive. Zweiter, mißlungener Versuch in China. Gründung der Compagnie internationale des wagon-lits
- 1879 Elektrische Ausstellungsbahn von Siemens & Halske in Berlin
- 1880 Erste dauerhafte Eisenbahn in China

- 1881 Erste elektrische Straßenbahn in Deutschland (Berlin)
- 1882 Der Gotthardtunnel wird eröffnet. Das Telefon im Eisenbahndienst eingesetzt (USA)
- 1883 Der erste internationale Luxuszug Europas, seit 1888 als Orientexpress bis Konstantinopel
- 1889 Eine elektrische Lokomotive erreicht 185 Stundenkilometer
- 1890 Der Weltrekord für Dampflokomotiven wird auf 144 Stundenkilometer gesteigert (Frankreich)
- 1891 Baubeginn der Transsibirischen Eisenbahn
- 1895 Elektrifizierung der Strecke Trelleborg-Narvik
- 1900 Die Pariser Metro wird eröffnet

Es sind in Betrieb: 305.000 km in den USA, in Rußland 55.000 km, in Deutschland 50.000 km, in Großbritannien 35.000 km, in Australien 23.000 km, in Afrika 20.000 km und in Spanien 15.000 km Bahnstrecke. Österreich (Stand 1908): 22.479,161 km.

(Aus Wulf Schadendorfs: Das Jahrhundert der Eisenbahn, Prestel Verlag München 1965.)

HINWEISE AUF DIE ENTWICKLUNG DES ÖSTERREICHISCHEN EISENBAHNWESENS

Die Industrialisierung einerseits und der Ausbau moderner Verkehrsverbindungen andererseits bedingten sich gegenseitig. Ohne raschen Transport von Rohstoffen und Industrieprodukten wäre ein industrielles Wachstum nicht möglich gewesen.

Die in den Jahren 1827 bis 1832 angelegte, insbesondere zum Salztransport nach Böhmen bestimmte Pferdeeisenbahn Linz-Budweis, war wohl die erste längere Eisenbahn des Kontinents, von der technischen Seite betrachtet allerdings schon bei ihrem Bau überholt, mehr noch, die Qualität der Trasse verhinderte sogar die spätere Umstellung auf den Dampfbetrieb.

Die erste Dampfbahn wurde nach den Plänen Franz Xaver Riepls von einem

Bankenkartell unter Führung des Hauses Rothschild in den Jahren 1836-1847 erbaut. Diese Kaiser-Ferdinand-Nordbahn führte von Wien über Brünn und das nordmährisch-schlesische Industriegebiet nach Oderberg. Mit dem 1848 erfolgten Anschluß von Oderberg zum preußischen Bahnnetz war dann eine direkte Verbindung von Wien nach Hamburg hergestellt.

Als Pendant zu dieser wirtschaftlich hochwertigen Nordbahn hatte die Südbahn die Verbindung zu den Adria Häfen herzustellen. Als ersten Abschnitt nahm man 1841 die Strecke Wien-Gloggnitz in Angriff, weitere Teilstrecken führten zunächst von Mürzzuschlag nach Graz (1844) und Cilli (1846).

Zugleich setzte der Bahnbau in den ungarischen und italienischen Gebieten der Monarchie ein.

Unter Kaiser Franz Joseph wurde der Bahnbau eifrig fortgeführt und im wesentlichen auch abgeschlossen. Allerdings sah sich der Staat aufgrund seiner finanziellen Situation gezwungen, das Bahnwesen in private Hände zu übergeben. Die erste, epochenmachende Gebirgsbahn Europas, die von Karl von Ghèga geplante Semmeringstrecke, war noch unter staatlicher Verwaltung gebaut worden. 1859 wurde die Südbahn an eine private Gesellschaft verkauft. Diese baute dann auch die 1867 eröffnete Brennerbahn aus. Bereits privater Initiative entsprang der Bau der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn, zunächst von Wien nach Linz (1858), dann nach Salzburg (1860), und der Abzweigung von Wels nach Passau (1861).

Die Südbahn blieb bis 1924 in privaten Händen, die Westbahn wurde 1882 vom Staat übernommen und über den Arlberg fortgesetzt. Zu gleicher Zeit wurde auch die 1867 bis 1874 gebaute Kaiser-Franz-Joseph-Bahn, die Wien mit Prag und Eger verband, verstaatlicht.

In den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts baute man vor allem das Lokalbahnnetz aus. Später erfolgte seit etwa 1900 eine neuerliche Forcierung von Hauptstrecken, wie die großen Bauunternehmen der Tauern-, Karawanken-, Wocheiner- und Phyrnbahn erweisen. In diese Zeit fallen auch die ersten elektrischen Lokalbahnen, so beispielsweise 1904 die Stubaitalbahn, 1912 folgte die Mittenwaldbahn.

EINWOHNERZAHLEN	1880	1971
-----------------	------	------

AURACH BEI KITZBÜHEL	771	926
BRIXEN IM THALE	1044	2011
FIEBERBRUNN	1788	3651
HOCHFILZEN	332	1085
HOPFGARTEN IM BRIXENTAL	2769	4784
ITTER	479	792
KIRCHBERG IN TIROL	1669	3544
KITZBÜHEL	3167	7995
REITH BEI KITZBÜHEL	489	791
ST. JOHANN IN TIROL	2256	5942
WESTENDORF	1370	2681

DIE SALZBURG-TIROLER-BAHN INNERHALB DER TIROLER EISENBAHNGESCHICHTE

Die Entwicklung der Tiroler Schienenwege reicht bis zum Jahre 1836 zurück, in welchem die Diskussion um das neue Verkehrsmittel hierzulande voll einsetzte. Schon zwei Jahre später hatte Ingenieur Alois von Negrelli mit seinem detaillierten Gutachten über einen möglichen Schienenweg von Kufstein nach Innsbruck den ersten Entwurf einer Eisenbahn auf Tiroler Boden geliefert.

Tirols uralter Bestimmung im europäischen Verkehr entsprechend wurde dann auch die Nord-Süd-Verbindung zuerst in Angriff genommen. Am 24. November 1858 konnten die Nordtiroler-Bahn, Innsbruck - Kufstein, und am 16. Mai 1859 die Südtiroler-Bahn, Verona - Bozen, eröffnet werden. Am 23. September 1858 war übrigens die Veräußerung beider Linien an die "K.k. privilegierte südliche Staats-, Lombardisch-, Venetianisch- und Zentral-italienische Eisenbahngesellschaft" erfolgt, wobei staatlicherseits der Bau der Brennerbahn und der Pustertalbahn (Villach-Franzensfeste) postuliert wurde. Beide Bahnen wurden dann auch von der Rechtsnachfolgerin dieser Gesellschaft, der "K.k. privilegierten Südbahngesellschaft" gebaut. Mit der Brennerbahn, nach den Plänen des Baudirektors der Südbahngesellschaft Carl von Etzel errichtet, konnte Österreichs zweite Alpenbahn am 24. August 1867 dem Verkehr übergeben werden. "Die Brennerbahn, in offener Linienführung die Pashöhe von 1370 m überschienend, ist die höchst gelegene Vollbahn Europas... Im Zuge der Trassenführung wurde erstmals auch der sinnreiche Plan eines Kehrtunnels zur Ausführung gebracht" (Josef Dultinger, Tirols Schienenwege. In Tiroler Wirtschaftsstudien 10, 1961). Die Erbauer waren so weitblickend gewesen, den gesamten Bahnkörper von vornherein gleich für zwei Gleise auszulegen.

Nach Fertigstellung dieser Alpentransversalen erlebte Tirol in der Schaffung von Ost-West-Verbindungen sozusagen die zweite Ausbaustufe seines Schienenverkehrsnetzes. Diese Linien dienten insbesondere auch dem Binnenverkehr, was in den damaligen Dimensionen der Monarchie in erster Linie die Verbindung ihrer einzelnen Länder zueinander bedeutete.

Am 30. November 1871 wurde nach nur 26 Monaten Bauzeit die über 211 km lange Pustertal-Bahn (Bauleitung Karl Prenninger) dem öffentlichen Verkehr übergeben: Damit war erstmals eine bahnmäßige Inlandverbindung Tirols mit Wien hergestellt. Als zweite, noch kürzere Verbindung trat bereits vier Jahre später die Salzburg-Tiroler-Bahn ihre Dienste an.

Die Fortsetzung des Tiroler Bahnnetzes nach Westen über den Arlberg kam zwar schon im Jahre 1846 mit entsprechendem Aufsehen in der Öffentlichkeit ins Gespräch. Das Projekt mußte allerdings eine Unzahl von Rückschlägen durchstehen, und es vergingen seit-her fast vier Jahrzehnte, bis diese kühne Alpenbahn (Bauleitung Julius Lott) am 20. September 1884 unter Anwesenheit des Kaisers feierlich eröffnet werden konnte.

Mit ihr war der Bau des Tiroler Hauptbahnnetzes abgeschlossen. "Sechs bedeutende Hauptbahnlinien mit einer Trassenlänge von 586 km waren das stolze Ergebnis einer weitblickenden Verkehrsplanung im alten Verkehrsland Tirol" (Dultinger). Dieser Epoche schloß sich der Ausbau eines ausgedehnten Lokalbahnnetzes an. Als erste Lokalbahn ging 1881 die 32 km lange Bozen-Meraner-Bahn in Betrieb. 1896 konnte die 65 km lange Valsugana-Bahn mit ihrer kühnen Trassierung von Trient über Borgo zur ehemaligen Reichsgrenze bei Tezze eröffnet werden.

1903 folgte die Vinschgau-Bahn von Meran nach Mals. Die von allem Anfang an geplante Fortsetzung über den Reschen nach Landeck zur Arlbergbahn wurde zweimal in Angriff genommen, doch beidemal, 1918 und 1945, wurden die eben begonnenen Bauarbeiten - bedingt durch das Kriegsende - wieder eingestellt.

Die Mittenwaldbahn, als Lokalbahn konzessioniert, entwickelte sich nach ihrem Charakter zu einer Hauptbahn, die eine zweite Verbindung von Innsbruck nach München herstellte. Verantwortlich für diese technische Meisterleistung zeichneten die beiden hervorragenden Ingenieure Karl Innerebner und Josef Riehl.

Die erste Zahnradbahn und Schmalspurbahn Tirols und zugleich erste Bahn Österreichs mit gemischtem Betriebssystem (Adhäsions- und Zahn-

radstrecken), die Achenseebahn, wurde am 8. Juni 1889 eröffnet. Ihr Zustandekommen dankt sie dem Begründer der Dampfschiffahrt auf dem Achensee, dem Prälat von Fiecht, dem es gelungen war, die einhellige Gegnerschaft der Jenbacher Bevölkerung gegen dieses Projekt zu zerstreuen. Ab 1891 dampfte die Lokalbahn Mori - Arco - Riva.

Bereits 1868 wurde in der Presse ein Bahnprojekt ins Zillertal gesprochen. In ein konkreteres Stadium trat es jedoch erst 1886. Nach Gründung einer Aktiengesellschaft begann 1898 der Bau, 1901 war er bis Zell, 1902 bis Mayrhofen fertiggestellt.

Die am 1. August 1904 feierlich eröffnete Stubaitalbahn stellte die erste Wechselstrombahn Europas dar (Projektierung Josef Riehl).

Die letzten drei Linien im Tiroler Lokalbahnnetz, die Gröden-, Fleimstal- und Ampezzanerbahn, verdanken als dringend benötigte militärische Nachschubwege ihre Entstehung den Forderungen des Krieges.

Mit der 1891 erfolgten Inbetriebnahme der "Dampftramway" Innsbruck - Hall setzt in Tirol die Geschichte seiner Straßenbahnen ein. 1908 erhielten Meran und 1909 Bozen eine Straßenbahn.

AUS HEINRICH NOÉS DEUTSCEM ALPENBUCH,
2. BAND: NATURANSICHTEN UND GESTALTEN AUS
TIROL UND VORARLBERG, GLOGAU (1877-80)



Heutzutage werden wohl nur sehr wenige auf dem von mir beschriebenen Wege nach Hopfgarten gelangen. Schier alle werden sich auf dem Bahnhofe zu Wörgl einfinden, um von dort sich der neuen Eisenbahn anzuvertrauen. Nach Überwindung der Eindrücke, welchen der dort neben dem Stationshause sichtbare Pestilenzsumpf, der Schmutzhaufen, die Verlotterung hervorzurufen geeignet sind, werden die Wanderer gut tun, von einer schätzbaren Einrichtung dieser Eisenbahn Gebrauch zu machen. Es befindet sich am Ende eines jeden Zuges ein Wagen angehängt, welcher eine freie Terrasse hat, von der aus man nach allen Richtungen hin ausschauen kann und von welcher aus die durchlaufene Welt wie ein bunter Traum flieht.

Die verschiedenartigen Bodengestaltungen werden hier leicht übersehen: das rote Gestein in dem ehemaligen Tunnel von Itter, der jetzt zu einem "Einschnitt" geworden ist, der schwarze Grauwackenschiefer im "Langen Grund", der Kehrtunnel in der Windau (durch welche man über das Filzenjoch im Angesicht des Großen Venediger nach Wald im Oberpinzgau steigt) - eine verkleinerte Wiedergabe der Windung, welche die Brennerbahn im Schmirner Tale macht, die Hohe Salve, welche sich mit ihrem Kirchlein immer und immer wieder in den Gesichtskreis hereindrängt.

Anmutig sind die Gegensätze, welche die Eisenbahn in dem einsamen, früher so verlassenem Brixenthale schafft. Herausßen vor der Tunnelöffnung, aus welcher es noch lange herausqualmt, nachdem der Zug die dunkle Wölbung verlassen, sofort die weiße Waldkapelle, der hohe Bahndamm und die niedrigen Holzhäuser; sie gehören Kulturvorgängen an, welche durch Jahrhunderte voneinander getrennt scheinen.

An der stattlichen zweiturmigen grünbedachten Kirche von Brixen, welche als eine der ältesten im ganzen Inntale erachtet wird, vorüber, gelangt man zum Dorfe Kirchberg, dessen weißer Teufel in der Kirche vom Volke vielfach erwähnt wird, und sodann bald zu den Mooren, in welchen der Schwarzsee liegt. Hier ragt als verbogene Pyramide das Kitzbüheler Horn, es erscheinen weiße Häuser vor dunklen Fichten, der graue Kaiser vielzackig zerrissen und endlich das altertümliche Kitzbühel, dem ich vor allen Tiroler Ansiedlungen die Bezeichnung einer "Waldstadt" geben möchte.

Trotz seiner stattlichen Bauten und rühmlichen Wirtshäuser würde ich den Vorzug Kitzbühels in die herrlichen Forste, in das unabsehbare Grün setzen, von welchen es auf allen Seiten umringt wird. Wen Waldhauch genesen machen kann, der suche getrost die Stadt an der grünen Ache auf, die von den Schieferbergen herabkommt, welche der Tauernpracht gegenüberstehen, und sich in der blauen Pracht des bayerischen Meeres verliert.

Am 7. Mai 1914 wurde vom Tiroler Landtag beschlossen, die k.k.Regierung aufzufordern, die Bahnverbindung St.Johann i.T. - Waidring - Lofer - Bad-Reichenhall (Saalachtalbahn) mit aller Beschleunigung herzustellen, denn wie Abgeordneter Kienpointner erklärte, "wenn man einen dummen Ochsen nach Salzburg hinübertreibt, so würde er ganz bestimmt nicht entlang der Giselabahn gehen, sondern nur den natürlichen Weg über Lofer zeigen".



SALZBURG-TIROLER-BAHN

ANFANG:

Nach der Niederlage gegen Preußen im Jahre 1866 war Österreich aus dem Deutschen Bund ausgetreten; verschiedene preußische Verträge mit süddeutschen Staaten ließen die Tatsache, daß Innsbruck von den östlichen Ländern der Monarchie bahnmäßig nur über bayrisches Staatsgebiet zu erreichen war, immer unangenehmer empfinden.

1. Ein neuer Schienenweg von Salzburg über Bischofshofen nach Wörgl konnte dem Abhilfe schaffen. Diese Bahn sollte dann auch mit der eben in Bau stehenden Teilstrecke Selzthal - St. Michael - Leoben der "Kronprinz-Rudolf-Bahn" verbunden und somit der Anschluß an die Strecke Wien - Triest hergestellt werden. Von den Vorkämpfern dieser Bahnlinie verdient insbesondere der Vorarlberger Industrielle Karl Ganahl genannt zu werden; er war es auch, der sich für die Arlberg-Bahn vehement einsetzte.

Neben den außenpolitischen Gründen des Bahnbaues, die mit dem Abschluß des Drei-Kaiser-Abkommens zwischen Österreich, Rußland und dem Deutschen Reich im Jahre 1873 ohnehin ihre Dringlichkeit verloren, verband man mit diesem Projekt zu Recht die Erwartung einer enormen infrastrukturellen Verbesserung der dadurch erschlossenen Gebiete. Nachdem Karl Ritter von Schwarz die Konzession für Bau und Betrieb der Strecke Salzburg - Hallein erhalten hatte (die Salzburg-Halleiner-Bahn wurde am 15. Juli 1871 eröffnet), folgten rasch die weiteren Schritte. Nach mehreren Urgezen der Landtage faßte am

Juni 1871 das österreichische Abgeordnetenhaus den Resolutionsbeschluß zum Bau der Bahn. Auf Grund des am 23. Jänner 1872 eingebrachten und vom Abgeordnetenhaus am 1. März 1872 genehmigten Gesetzesentwurfes wurde die Regierung ermächtigt, die Linie entweder auf Staatskosten oder durch eine Privatgesellschaft errichten zu lassen. Am 10. April 1872 erhielt das Gesetz die Allerhöchste Sanktion.

Die Situation der Staatsfinanzen zwangen zur Heranziehung eines Privatunternehmens. Nach der Offertausschreibung im Juli 1872 erhielt die "Kaiserin-Elisabeth-Bahn" am 10. November 1872 die Konzession zu Bau und Betrieb der Linien Selzthal - Bischofshofen, Bischofshofen - Hallein - Salzburg und Bischofshofen - Zell am See - Saalfelden.

den - Kitzbühel - Wörgl. Die Gesellschaft wurde dabei verpflichtet, die Salzburg-Halleiner-Bahn einzulösen und den Bau der Linien binnen drei Jahren fertigzustellen. Als staatliche Begünstigung erhielt die Gesellschaft eine Staatsgarantie von über 54.000 Gulden je Meile (7,5 km) und 9jährige Steuerfreiheit (J. Dultinger, Tirols Schienenweg).

Mit der Übergabe an die "Kaiserin-Elisabeth-Bahn" ließ man offiziell die geplante Benennung "Giselabahn" (nach der 1856 geborenen Tochter Kaiser Franz Josephs) fallen. Im inoffiziellen Gebrauch hat sich diese Bezeichnung jedoch eingebürgert und wird heute noch von älteren Anrainern verwendet.

Die im Frühjahr 1873 begonnenen Bauarbeiten (Planung R. von Keißler) wurden mit großem Nachdruck vorangetrieben, um die geplante Eröffnung noch vor der Reisesaison des Jahres 1875 vornehmen zu können. Doch am 10. Juni dieses Jahres verschüttete ein Felssturz des Untersteinberges den 135 Meter langen Tunnel zwischen Lend und Taxenbach. Auf einem um den Bergkopf geführten provisorischen Gleis konnte die Strecke wieder befahren werden. (Der tiefer in den Berg verlegte neue Tunnel mit 427 Meter Länge wurde am 9. Mai 1878 fertiggestellt.) An eine andere Katastrophe erinnert noch ein Marmorobelisk hinterm Gießwirt vor dem Itterer Tunnel, wo ein Einsturz während des Bahnbaues 13 Todesopfer gefordert hatte.

Der erste Fahrgast der Bahn war kein geringerer als der deutsche Kaiser Wilhelm, der am 17. Juli 1875 - also noch vor der offiziellen Eröffnung - nach Gastein fuhr. Die kommissionelle Probefahrt fand auf tirolischem Gebiete am 31. Juli 1875 statt - in Anwesenheit höchster Honoratioren und unter dem Jubel der Bevölkerung! Die öffentliche Verkehrsübergabe erfolgte dann am 6. August 1875. Tirol hatte nun zwei Eisenbahnverbindungen mit Wien. Gegenüber jene über die Semmering-Kärntner-Pustertal-Brenner-Bahn mit 727 km war diese mit 572 km um 21 Prozent kürzer.

SCHREIBEN AN ERZHERZOG KARL LUDWIG,
UNTERZEICHNET VON DEN VORSTEHERN DER GEMEINDEN
KITZBÜHEL, AURACH, JOCHBERG, REITH, KIRCHBERG UND BRIKEN

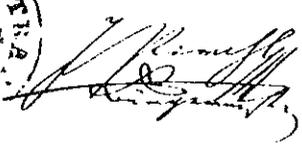


kaiserliche Hoheit!

Kitzbühel, das im Sommer vergangenen Jahres der Anwesenheit Euer kaiserlichen Hoheit sich zu erfreuen hatte, sieht nun den Moment nahegerückt, in dem es sich entscheiden soll, ob die bereits genehmigte Salzburg-Tiroler-Gebirgsbahn ihre Richtung über Kitzbühel und das Brixenthal nehmen oder diese Gegenden beiseite lassen und in namhafter Entfernung vorüberziehen wird; denn im Sinne der vom hohen Reichsrathe gefaßten Resolutionen wird die k.k. Regierung ohne Zweifel nächstens die dieser Entscheidung noch vorausgehenden Erhebungen ins Werk setzen. In diesem Momente nehmen nun die ehrfurchtvollst gefertigten Gemeinden aus dem höchst wohlwollenden Interesse, welches Eure kaiserliche Hoheit unsere heimatlichen Gegenden zuzuwenden die Güte hatten, den Muth, sich behufs ihrer Unterstützung in dieser wichtigen Frage den wirksamen Beistand Euer kaiserlichen Hoheit zu erbitten. Es läßt sich zwar von keiner Seite in Abrede stellen, daß sowohl strategische wie volkswirtschaftliche Interessen in gewichtigem Maße für die Richtung der Bahnlinie nach unserem Sinne und Wunsche sprechen und derselben der Vorzug vor der alternativen Linie über Ellmau - Söll verleihen; wie dies in unserer an das hohe Abgeordnetenhaus und k.k. Handelsministerium gerichtete Petition gründlichst auseinandergesetzt worden ist; allein Rücksichten des Kostenpunktes scheinen von anderer Seite diesen Vorzug beeinträchtigen zu wollen, und um dieser gegenüber dem Standpunkte der Zweckmäßigkeit und den Interessen des Volkswohles den Vorrang zu sichern, wird das Fürwort Euer kaiserlichen Hoheit gewichtig in die Wagschale fallen. Ebendarum nahen sich auch die in tiefster Ehrfurcht gefertigten Gemeindevertretungen Euer kaiserlichen Hoheit mit der innigen Bitte, Höchstdieselbe wolle gnädigst geruhen, dieser Ange-

legenheit eine gütige Aufmerksamkeit zu schenken und die mächtige Fürsprache geneigtest zu leihen, damit den Gegenden, die sich Höchsteren gütigen Augenmerkes schon im verwichenen Jahre in so vielfachem Maße zu erfreuen hatte, die Wohlthat einer unmittelbaren Schienen-
 verbindung und damit die Bürgschaft künftigen, stets zunehmenden Ge-
 deihens zutheil werde.

Witzbüchel den 24. April 1872

AGIST
 ZBÜ
 RI




G. Krieger
 Gen. Vorpfeiler

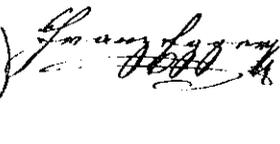
CH




Leidenschaftl. G. Vorpfeiler



Herrn Kriembohn
 Herr Vorpfeiler

ERG




Herrn Kriembohn
 Herr Vorpfeiler

VARIANTEN:

Noch Anfang des Jahres 1872 waren zur Trassierung der künftigen Bahnlinie zwischen Wörgl und Bruck vier Varianten im Gespräch:

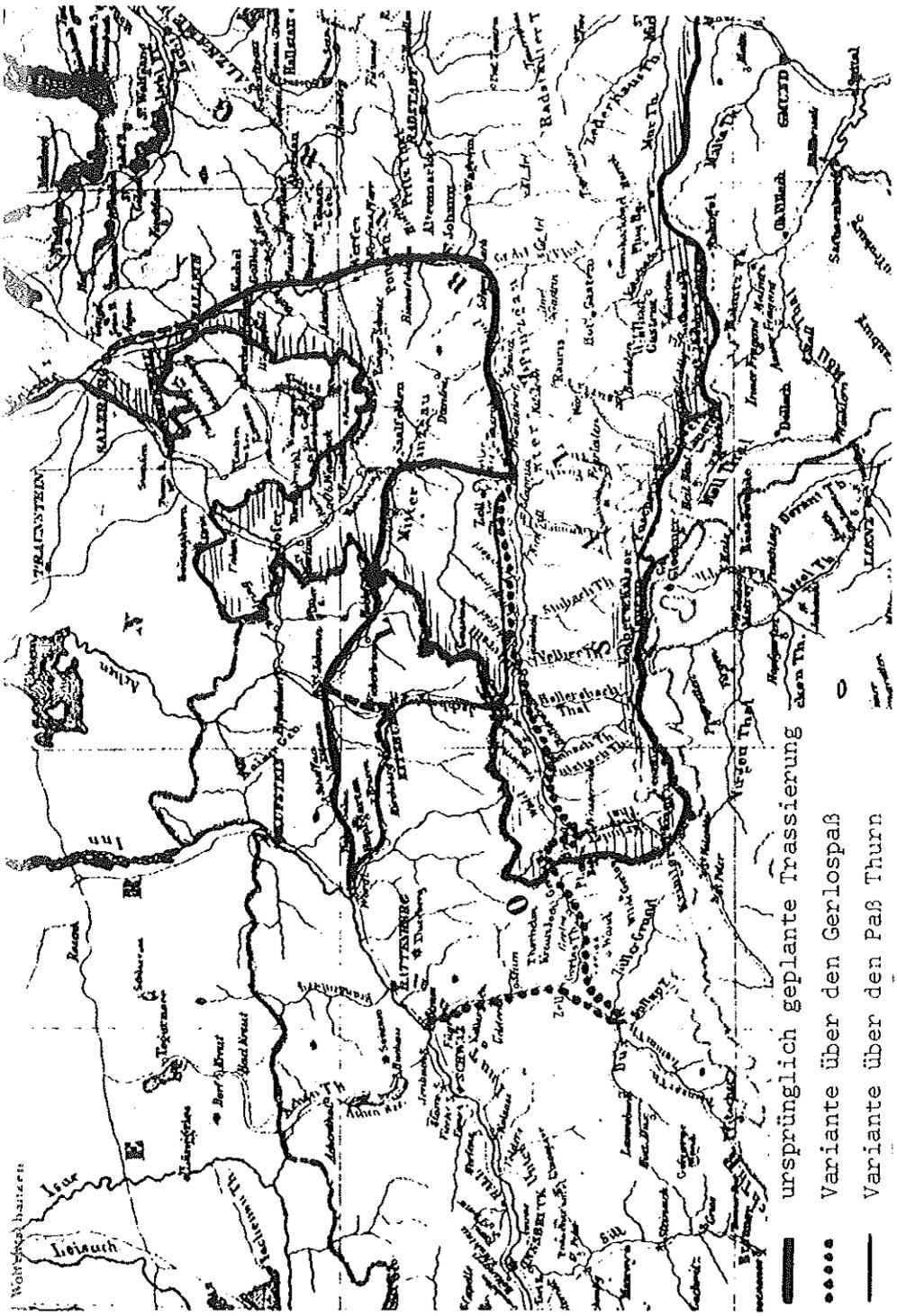
Die erste zweigte bei Strass von der Nordtiroler-Bahn ab und führte durch das Zillertal über den Gerlospaß in den Oberpinzgau und weiter über Mittersill nach Bruck. Diese Trassierung hätte sowohl im Bau, als auch in der späteren Erhaltung viel zu hohe Kosten verursacht.

Insbesondere der Gerlospaß (1507 m) hätte enorme Steigungen und zahlreiche Kunstbauten, darunter einen zwei Kilometer langen Tunnel unter der Wasserscheide erfordert. Tiefe Taleinschnitte und quellenreicher Moränenschutt hätten der Trassierung ab Zell a.Z. größte Hindernisse entgegengesetzt. Man erinnerte sich, wie sehr schon die schmalen Saumwege in dem brüchigen Gelände alljährlich von den Naturgewalten heimgesucht wurden. Diese Linie wäre überhaupt die längste der Varianten geworden und auch die höchste (mit Tunnel 1400 m).

Die zweite Variante führte von Wörgl über Kitzbühel durch das Jochbergtal über den Paß Thurn nach Bruck. Auch hierbei versprach die Überwindung der Wasserscheide Paß Thurn große Probleme: Die Distanz zwischen Paßhöhe und Mittersill beträgt nur 7400 m, der Höhenunterschied jedoch bei 380 m. Es wäre also auch bei stärkstem Gefälle nicht möglich gewesen, den Talboden schon bei Mittersill zu erreichen. Die Trasse hätte über eine lange Strecke an den nördlichen Abhängen mit ihren vielen Einschnitten führen müssen, um bei einem zulässigen Gefälle in das Salzachtal zu gelangen; dies hätte aber bedeutet, daß die in der Talsohle liegenden Pinzgauer Ortschaften gar nicht von der Bahn berührt worden wären.

Beide Varianten hätten bautechnisch und erhaltungsmäßig die Semmering-Bahn übertroffen.

Die dritte Variante, die dann auch ausgeführt wurde, war gegenüber den beiden vorhergehenden von vornherein chancenreicher, weil sie baumäßig weit weniger schwierig war. Allerdings hatte sie gegenüber der von der k.k. Generalinspektion projektierten, über Söll und Ellmau



— ursprünglich geplante Trassierung

•••• Variante über den Gerlospañ

— Variante über den Paß Thurn

führenden Route den Nachteil, 7,5km länger und - wegen der größeren Zahl von Kunstbauten - mit einem Mehraufwand von 1,700.000 Gulden zu Buche zu schlagen.

Zu der von staatswegen projektierten Trasse Wörgl - Söll - Eilmau - St. Johann - Hochfilzen - Saalfelden - Zell am See - Bruck verhielten sich die drei anderen Varianten kostenmäßig wie folgt:

Variante	größere Baulänge	zu erwartende Mehrkosten
1) von Strass über den Gerlospaß	38 km	17,400.000 Gulden
2) von Wörgl über den Paß Thurn	1 km	9,150.000 Gulden
3) von Wörgl über Kitzbühel und St. Johann	7,5 km	1,700.000 Gulden

Schon bei einer im Juli 1870 abgehaltenen "militärisch-technischen Revision" der Salzburg-Tiroler-Bahn bezeichnete man die Projekte über den Gerlospaß, wie auch über den Paß Thurn "als höchst schwierig und betriebsgefährlich".

Daß letztlich für die dritte Variante entschieden wurde, ist insbesondere ein Verdienst Kitzbühels mit seinem initiativen, vorausschauenden Bürgermeister Pirchl.

Nachdem einer Petition Kitzbühels und umliegender Gemeinden an das Abgeordnetenhaus seitens der Innsbrucker Handels- und Gewerbekammer keine Unterstützung zuteil werden konnte, "weil dem Gesuche genaue ziffernmäßige Daten über die dortigen bergmännischen, land- und forstwirtschaftlichen, alljährlich aus jener Gegend zum Export gelangenden Produkte fehlten", schickte Kitzbühels Bürgermeister Pirchl am

24. April 1872 eine zahlenmäßig belegte Darstellung der wirtschaftlichen Situation seines Bezirkes nach Innsbruck. Mit Schreiben vom 7. Mai 1872 an das Handelsministerium zog sich die Handels- und Gewerbekammer sehr diplomatisch aus der Affäre. Sie stellte den Angaben der Kitzbüheler zunächst aus, daß sie "in ihren Ziffern nicht zu hoch gegriffen"; um sich nicht den "Vorwurf der Passivität" zuzuziehen, müsse man die Eingabe dem Ministerium weiterleiten, wenn auch die erste Route über Ellmau und Söll "als ebenfalls im Kammerbezirk liegend und als kürzere Route gewiß Anspruch auf Bevorzugung" habe.

Kitzbühel hatte sich als Mittelpunkt eines schwunghaften Handels mit Holz, Vieh und Milchprodukten für die Gebiete Kitzbühel, Hopfgarten und Oberpinzgau empfohlen. Es besitze die "tätigsten und bemitteltesten Geschäftsleute" und strebe seine günstige Verkehrslage nach Kräften zu nutzen. Das Transportvolumen an Holz und Kohle wurde auf 140.000 Zentner veranschlagt, an Melk- und Schlachtvieh (Rinder) 5.000 Stück, an Kälbern, Schweinen und anderem "Stechvieh" auf 4.000 Zentner, an Käse und sonstigen Milchprodukten auf mindestens 20.000 Zentner jährlich. Das Berg- und Hüttenamt Kitzbühel habe jährlich 12.000 Zentner Erz zu verfrachten. An Produkten aus der Privatindustrie berechnete man 15.000 Zentner, an Getreide und Wein ins Oberpinzgau 10.000 bis 15.000 Zentner. Mit Einschluß weiteren Frachtgutes kam man ausschließlich des Rindertransportes auf ein jährliches Gesamtvolumen von 230.000 Zentner. Dagegen müsse doch, so gaben die Kitzbüheler zu bedenken, eine Linie über Ellmau ohne Industrie (mit Ausnahme der Sensenfabriken in Ellmau und Scheffau), ohne Seitentäler und mit dünner Besiedlung "von vornherein unrentabel" sein, was die Verbilligung jener Trassierung bei weitem wieder ausgleiche. Was den Personenverkehr betreffe, sei er bei der Ellmauer Route "gleich null", während sich Kitzbühel "als Knotenpunkt dreier Straßen, als Sitz der Behörden und Ämter und als sich aufschwingender Sommerfrischort auch in dieser Hinsicht der Beachtung gewiß sehr würdig" fühlte.

Am 14. Mai 1872 leitete das Ackerbauministerium eine Petition der k.k. Berg- und Hüttenverwaltung Kitzbühel, datiert vom 6. Februar

1872 an das Handelsministerium mit Befürwortung (in echtestem Amtsdeutsch) weiter: "Sollten überhaupt wichtige, volkswirtschaftliche Rücksichten für die Wahl dieser Linien sprechen, so würden sie noch verstärkt werden, indem auch der aerarische Bergbau von Kitzbühel, wenn auch nur im untergeordneten Grade, bei dem Zustandekommen derselben interessiert sein würde, insoferne die daselbst erzeugten Kupferhüttenprodukte zu ihrer weiteren Verarbeitung nach Brixlegg verfrachtet werden und umgekehrt die Zufuhren an Lebensmitteln und manchen Werkserfordernissen von dem unteren Inntale herauf erfolgen könnten."

Der Befürwortung folgte am 27. Mai das Kriegsministerium "ganz besonders auch aus militärischen Rücksichten".

(Archiv für Verkehrswesen, Wien, HM 1378 - 1872 / III Ea 94,
HM 10277 - 1872 / III Ea 95)

JOSEF PIRCHL:

Die Bemühungen der betreffenden Gemeinden um die Trassierung durch das Brixental sind untrennbar mit dem Namen eines Mannes verbunden, der an der Spitze der fortschrittlichen Kreise einen zähen Kampf um die Bahn geführt hatte: Josef Pirchl, Bürgermeister von Kitzbühel! An jenem Tag, da die festlich geschmückte Eröffnungsbahn dampfend ihre Runde um Kitzbühel zog, mag es ihm wohl erschienen sein, als ob sich das schnaubende Dampfroß nun einmal genau dieses Städtchen ansehen wollte, welches sich da so vehement in Szene gesetzt hatte. Altbürgermeister Pirchl wäre zu bescheiden gewesen, es als Ehrenrunde für sich zu empfinden. Wohl aber mag er sich der gar nicht so wenigen heimlichen und offenen Gegner dieser Bahn erinnert haben, die seinen unermüdlichen Vorstößen zu hohen und höchsten Stellen zumindest jegliche Rückendeckung verweigert hatten.

Wie die Tradition zu berichten weiß, hatte Pirchl nicht nur alle seine guten Verbindungen zu Regierungsstellen eingesetzt, er war sogar persönlich an der Spitze einer Delegation mit Johann Ruch, Tiefenbrunnerbräuherr, Egid Jöchel d. Ä., Wirt in Reith, und Franz

Friedrich, Glasfabrikant in Hopfgarten, zu verschiedenen Ministern nach Wien gefahren, ja er erreichte zuletzt gar eine Audienz bei Seiner Majestät dem Kaiser!

Nachdem die Trassierung durch das Brixental endlich gesichert war - trotz mancher Aversion und Passivität und dank solcher Haltung mancher Kreise an der ursprünglich geplanten Linienführung! - mußte Pirchl noch einmal einen Kampf um eine kleine Variante ausfechten. Zunächst war nämlich ein Durchbruch durch das Hauser Tal geplant, und der Bahnhof sollte bei Gundhabing errichtet werden.

Die tüchtige Besitzerin des Tiefenbrunnerbräu, Frau Ruch, hatte bereits den heutigen Pöllhof zu einem prächtigen Gasthof ausgebaut; begeistert für das neue Verkehrsmittel hatte sie ihre an der Trasse liegenden Grundstücke der Gesellschaft sehr billig abgetreten. Als dann der Bahnhof in der Nähe des Tiefenbrunner-Bräuhauses vorgesehen und gebaut wurde, entsprach dies wenigstens einigermaßen ihren Interessen. Die Lieblingsidee Pirchls jedoch, den Bahnhof bei der Hornwegübersetzung oder am Hinterbräufeld anzulegen, ging aus "technischen Gründen" nicht in Erfüllung: Angesichts der Tatsache, daß man die Trassierung durch das Hauser Tal verhindern hätte können, wohl nur ein kleiner Wermutstropfen!

KARL GRAF LAMBERG:

Der damalige Besitzer von Schloß Kaps gehörte zu jenen, welche das Eisenbahnprojekt "mit Freuden begrüßt" hatten. Diese Haltung stand er aber nicht ganz durch, als sich herausstellte, daß der neue Schienenstrang nicht nur durch die Grundstücke der anderen führen würde. So erwuchs der Bauunternehmung in Graf Lamberg zumindest ein sehr preisbewußter Verhandlungspartner bei der Grundeinlösung: "Auf bloße Versprechen von Seiten der Bahn oder der Bauunternehmer ist gar nichts zu geben, jeder Vergleich muß ordentlich schriftlich abgefaßt werden; Kredit gebe ich der Bahn sowie den Bauunternehmern gar keinen und großmütig und zuvorkommend will ich mich ihnen durchaus nicht zeigen, da ich dasselbe gewiß auch nicht von ihnen erwarte!"

So beschließt der Graf sein am 10. September 1873 auf seinem Hauptsitz in Steyr verfaßtes "Promemoria". In diesem Ukas weist er seine Bevollmächtigten in Kitzbühel u.a. an, für den Quadratmeter Grund unbedingt 2 Gulden 50 Kreuzer zu verlangen, ebenso die völlige Bezahlung der abgelösten Grundstücke, bevor sie überhaupt betreten werden dürfen, und die feuersichere Herstellung aller Gebäude beiderseits der Bahnlinie bis zu einem Abstand von 15 Klaftern, welcher Verpflichtung jedoch auch durch einen Geldbetrag nachgekommen werden könne.

Ein besonderes Anliegen war ihm der mit Alleebäumen gesäumte Weg zum Schloß: Er sollte nach den ursprünglichen Plänen dem Bahndamm weichen und durch einen neuen 100 Schritte weiter ersetzt werden. Mit Erfolg wurde dagegen Einspruch erhoben; der neue Weg führe nur "auf bedeutendem Umwege und mit viel mehreren Unzukömmlichkeiten" zum Schloß. Es möge auch "die hochverehrliche Generalinspektion wohl in billige und gerechte Erwägung ziehen, daß dieser alte Schloßweg bisher als der nächste und bequemste Weg von allen Bewohnern des verhältnismäßig sehr bevölkerten Sonnberges benützt wurde"; es liege "die Einhaltung dieses Weges im allgemeinen Interesse der Stadt Kitzbühel, weil das beste und gesündeste Quellwasser gerade vor dem Schloß zu Tage tritt, welches nicht bloß die meisten der Bewohner der Stadt Kitzbühel, sondern jährlich mehrere Hunderte von Fremden auf diesem bequemen Schloßwege aufsuchen, um sich davon zu laben". Auf dem neuen Weg werde man nur mehr auf Umwegen zu dieser Quelle gelangen. Insgesamt seien also nicht nur die verschiedenen Interessen des Grafen, sondern die ganze Öffentlichkeit "arg geschädigt".

Dank einer Unterführung konnte dann der alte Weg bestehen bleiben, und auch die Quelle sprudelt heute noch im Brunnenhaus - selbst an kalten Wintertagen.

(Kitzbühel, Stadtarchiv, Nr. XXXI)

AUS LUDWIG VON HÖRMANN'S WANDERUNGEN
IN TIROL. INNSBRUCK 1897;



Giselabahn! Es sind jetzt bald fünfundzwanzig Jahre, daß diese interessanteste und szenerienreichste der österreichischen Alpenbahnen eröffnet wurde; im August 1875 dampfte nämlich die erste tannengewind- und blumenbekränzte Lokomotive über den neuen Schienenweg. Er bildet bekanntlich die Verbindung zwischen der Elisabethwestbahn, die mit Salzburg abschließt, und der Südbahnstation Wörgl in Tirol und ist in militärischer, kommerzieller und touristischer Beziehung von Wichtigkeit.

...

Während man nämlich früher, um nach Tirol zu gelangen, gezwungen war, von Salzburg an ins bayerische Gebiet gegen Rosenheim zu fahren und dann nach scharfem Umbug gegen Süden in Kufstein eine mehr oder minder eingehende Gebäcksrevision durchzumachen, trägt uns jetzt das schnaubende Dampfroß in gleicher Zeit durch die schönsten Täler des Salzburger und Tiroler Gebietes, oder um es zweig zu bezeichnen, die Giselabahn umkreist in gewaltigem zackigen Bogen jenen Gebirgswinkel des bayerischen Hochlandes, der sich in die österreichischen Alpenländer hinabsenkt und in dem die Perle aller alpinen Gewässer, der prächtige Königssee, eingebettet ist.

Was dieser Gebirgsbahn einen unsagbaren Zauber verleiht, ist, wie eingangs bemerkt, die reiche Abwechslung der Szenerie und die belebte wie unbelebte Staffage.

Von den schroffen Wänden und grotesken Formen des Kaisergebirges und des Steinernen Meeres bis zu den weichen Linien schön ge-

schwungener, bis hinauf bewaldeter Hügelketten und der grünen Fläche von Salzburg, welche Fülle von Übergängen, welche Bilderschau von malerischen Felspartien, Wasserfällen, brausenden Sturzbächen, dunkel- und hellgrünen Wäldern und Baumgruppen, blinkenden Seen, freundlichen Ortschaften und wettergebräunten Einzelhöfen, stattlichen Burgen, Mühlwerken und rauchenden Industrieschlotten u. s. w.!

o eingestiegen in die bequemen Waggons und hineingefahren in diese Herrlichkeit mit sorgenfreier Seele und jubelnder Kehle.

48.

Gesetz vom 10. April 1872,

betreffend die Herstellung einer aus Ober-Steiermark nach Salzburg und Nordtirol führenden Locomotiv-Eisenbahn.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, eine Locomotiv-Eisenbahn von Seitzthal nächst Rottenmann im Anschlusse an die Kronprinz Rudolfbahn über Radstadt nach Bischofskirchen, und von hier durch das Pongau und das Pinzgau über Saalfelden und St. Johann in Tirol nach Wörgl zur Verbindung mit der Nordtiroler Linie der Südbahngesellschaft, sowie von Bischofskirchen nach Hallein zum Anschlusse an die einzuliegende Hallein-Salzburger Bahn und mittelst dieser zur Verbindung mit der Kaiserin Elisabethbahn in deren Bahnhof zu Salzburg entweder auf Staatskosten auszuführen, oder deren Ausführung durch Concessionävertheilung unter den Bedingungen dieses Gesetzes (Artikel II, III, IV, V, VI, VII) sicherzustellen; in letzterem Falle ist die Regierung ermächtigt, die Bahn entweder im Ganzen oder getrennt in Theilen zu vergeben.

Artikel II.

Im Falle der Ertheilung einer Concession kann für diese Eisenbahn, mit Einschluß der bereits dem öffentlichen Verkehr übergebenen, von dem Concessionäre einzuliegenden Eisenbahnstrecke Hallein-Salzburg vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinertragnisses, mit Inbegriff der Tilgungsquote in der Maximalsumme von 54.400 fl. — vierundfünfzig Tausend vierhundert Gulden österreichischer Währung in Silber durchschnittlich per Meile für die Dauer der Concession zugesichert werden, so zwar, daß, wenn das jährliche Reinertragniß den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Die auf Grund der nachzuweisenden wirklichen Bauauslagen, inclusive der Geldbeschaffungskosten und der Interzalarzinsen, festzusetzende Garantie des Reinertragnisses sammt Tilgungsquote von dem angewendeten Baukapitale hat mit dem Tage der Eröffnung des

K. k. österreich.



Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Schwarzensee.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Salzburg—Wörgl zwischen den Stationen Kirchberg in Tirol und Kitzbühel gelegenen Haltestelle Schwarzensee wird ab 1. Oktober 1908 in

„Schwarzsee“

abgeändert.

Innsbruck, im September 1908.

Die k. k. Staatsbahn-Direktion Innsbruck.

DIE TECHNISCHE LEISTUNG

Nach dem Abschluß der Bauarbeiten wurden im Zentralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie (14. Jg., Wien 1875) folgende Daten veröffentlicht:

Gesamtlänge Salzburg - Wörgl: 192, 654 km

Gesamte Arbeitsleistung (mit Ausschluß der Nachtragsarbeiten):

6,548.420 m³ Erd- und Felsenarbeiten

565.951 m³ Maurerarbeiten

Inklusive des Unterstein-Tunnels 10 Tunnel in der Gesamtlänge von 2.931,75 m

Längster Tunnel: Gollinger-Tunnel mit 917,6 m

Kürzester Tunnel: Itter-Tunnel mit 45,97 m

Brücken und Kanäle insgesamt 1.170 Stück (davon 56 auf der Strecke Salzburg-Hallein)

Brücken mit Eisenkonstruktionen auf den Strecken Hallein-Wörgl und Bischofshofen-Selzthal: 385 Stück mit 2.852,58 m lichter Gesamtspannweite.

Größte Spannweite: 63 m bei der Salzachbrücke am Ausgang des Gollinger Tunnels am Paß Lueg.

Weitere größere Brücken über die Salzach: 58,6 m, 55 m, drei Brücken mit 54 m, eine mit 53 und eine mit 42 m lichter Spannweite.

Höchste Brücke: Moosbachbrücke bei Fieberbrunn mit 28 m Höhe.

Die Bahn überquert in Maishofen, Hochfilzen und Kirchberg Wasserscheiden. Der Höhenunterschied zwischen Saalfelden und Hochfilzen beträgt rund 200 m und zwischen St. Johann i.T. und Hochfilzen rund 270 m.

BAU DES 2. GLEISES
PFARRER DR. SEBASTIAN PLETZER, HOCHFILZEN,
ÜBER DIE MORAL



Im April 1913 wurde das große Werk selbst in Angriff genommen. Es wurden anfangs cirka 400, zur Zeit des lebhaftesten Betriebes gut 900 Arbeiter dabei beschäftigt. Quartiere suchten diese in den Privathäusern, die meist vollgepfropft wurden, die meisten aber waren in den Wirtshäusern untergebracht, so beim Dorfwirt in der belebtesten Zeit bei 230 Mann.

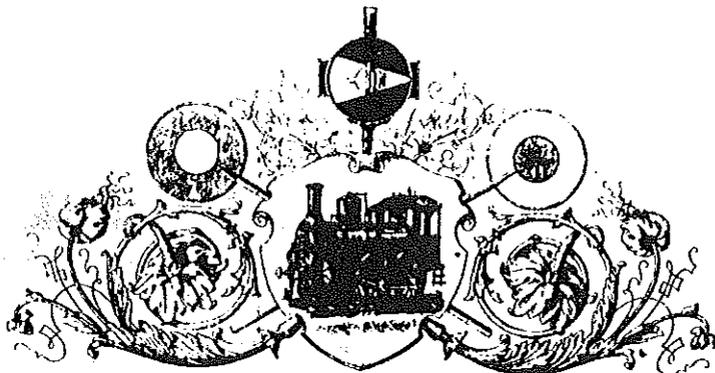
Die Folgen dieser Einquartierung waren die traurigsten. Bei dem sehr häufig schlechten Wetter und den vierzehntägigen Zahltagen wurde geradezu fabelhaft gesoffen, Samstag wurde angefangen, Montag blau gemacht, bei manchen wurde noch Dienstag und Mittwoch angeschlossen. Oft gab es Raufereien und Skandale. Zum Gottesdienst gingen vielleicht kaum 2 Dutzend dieser Fremden; mehrmals wurde dafür lärmender Unfug getrieben. Ein Großteil der Arbeiter machte den Eindruck von echten Sklaven der Arbeit. Sie waren aus vielen Nationen, Deutsche, Böhmen, Italiener, Kroaten, Slovenen, Ungarn, Mazedonier, Serben, Montenegriner, Ibanier u.s.w.

Es waren auch sehr gute Elemente darunter, vorzüglich eine Schar Ungarn, etwa 60 Mann taten sich rühmlichst hervor; sie lebten mäßig, gingen gemeinschaftlich zur Kirche und machten alle Processionen erbaulich mit, arbeiteten fleißig, waren höflich und hatten ordentliche Kleidung.

Überhaupt waren diesbezüglich die Verhältnisse lange nicht überall gleich, z.B. im Nachbarort Leogang waren sehr ruhige und auch religiös fleißige Elemente, meist Italiener und Kroaten.

Es ist daher ein Großteil der Schuld an solch bedauerlichen Verhältnissen vielfach auch den betreffenden Bauunternehmern zuzuschreiben, die häufig für eine erzieherische Aufgabe des Arbeitsgebers kein Verständnis zeigten, ja sogar im rücksichtslosen Mißachten der Kirchengebote und des religiösen Sinnes der Ortseinwohner geflissentlich und prahlerisch sich großtaten. So wurde häufig ohne den geringsten Grund Sonntags gearbeitet, sogar bei den Steinbrüchen unter dem Gottesdienste lärmende Sprengarbeiten unternommen. Die Gendarmerie bemühte sich, diese Gesetzesverletzung einzustellen und machte fünfmal die Anzeige an die Behörde; es geschah aber nichts, ja es stellte sich heraus, daß die Unternehmer die gesetzliche Erlaubnis dazu bekommen haben. Statt des Sonntags sollte der blaue Montag den Forderungen der körperlichen Natur des Menschen gerecht werden. Es war ein ziemlich starker Wechsel von Arbeitern.

Bei dieser Masse von Arbeitern strömten mitunter sittlich sehr fragliche Elemente zu. Manche Paare gehörten sicherlich nicht zusammen; jedoch ließ sich natürlich nie etwas juridisch nachweisen. Daß es nicht immer so weitergehen kann, mußte jeder einsehen.



DOPPELGLEISIG, ELEKTRIFIZIERT

Zunächst nur von zwei Zügen täglich befahren, stieg das Verkehrsaufkommen dieser Linie in den folgenden Jahrzehnten stetig an. 1881 wurden die ersten Schnellzüge eingesetzt. (Zur gleichen Zeit kamen die Aussichtswaggons in Mode.)

1882 wurde die Bahn verstaatlicht.

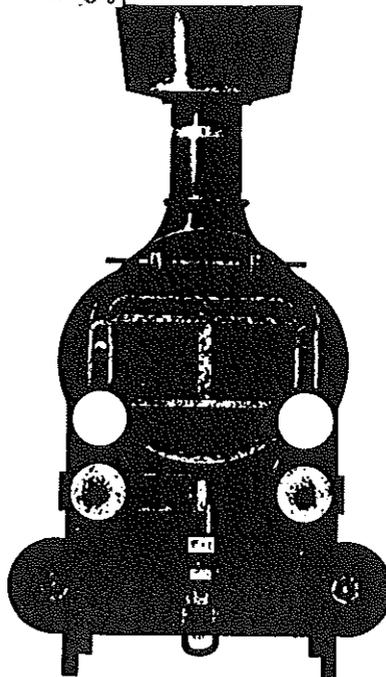
Der zweigleisige Ausbau der Strecke erfolgte in den Jahren 1913 bis 1915. Er bereitete vor allem zwischen Schwarzach-St. Veit und Bruck-Fusch wegen der Salzachtalenge Schwierigkeiten. Eine unmittelbare Parallelführung der beiden Gleise war auf verschiedenen Abschnitten nicht möglich, deshalb verlaufen sie streckenweise lage- und höhenmäßig verschieden.

Der Schutz des Bahnkörpers entlang der Salzach erforderte und erfordert jährlich große finanzielle Aufwendungen, ebenso die Wildbachverbauung.

Im Zuge der nach dem Ende des Ersten Weltkrieges begonnenen Elektrifizierung der Bahnen wurde auch diese Strecke auf elektrischen Betrieb umgestellt: zwischen Wörgl und Saalfelden am 3. April 1928, zwischen Schwarzach-St. Veit und Salzburg am 16. September 1929 und zwischen Saalfelden und Schwarzach-St. Veit am 21. März 1930.

Innsbruck. Die Giselabahn wurde bekanntlich am 6. d. Mts. eröffnet. Der Eröffnungszug ist mit einer kleinen Verspätung um 4 Uhr in Wörgl eingetroffen. Viele Stationen waren mit Festons und Flaggen geschmückt. Die Einwohner begrüßten mit Hülfschwenken den Zug und der Subzau-Tunnel war bei der Durchfahrt mit unzähligen Lampen erleuchtet. Auf der Bahn verkehren von Salzburg bis Wölling drei, von da bis Leobd. zwei und von Leobd. bis Wörgl ein Zug täglich, welcher seinen Anschluß an den um 8 Uhr 17 Min. Abends hier eintreffenden Postzug hat. Mit diesem Zuge fährt man von Salzburg nach Innsbruck in 10 Stunden 52 Min. Die gleiche Anzahl Züge verkehrt in der Richtung nach Salzburg und zwar von Innsbruck, resp. Wörgl bis Leobd. ein Zug, von Leobd. bis Wölling zwei und von dort bis Salzburg drei Züge. Von Innsbruck ab ist der um 7 Uhr 4 Min. Morgens abgehende Postzug zu denken, um den Anschluß an die Giselabahn zu gewinnen. Die Fahrzeit ist auf dieser Route 10 Stunden 28 Minuten. Auf der Zwieselthal, Wilscheshofen - Seitzthal, im Anschlusse an die Rudolfsbahn verkehrt ebenfalls täglich nur ein Zug hin und ein Zug her.

Tiroler Bote
10. August 1875



(Zusammengestellt von Dr. Werner Köfler)

DIE BEDEUTUNG DER STRECKE HEUTE

(Mitgeteilt von der Bundesbahndirektion Innsbruck)

Die Salzburg-Tiroler-Bahn hat einzigartige landschaftliche Schönheiten zu bieten. Darüber hinaus besitzt sie jedoch eine beachtliche wirtschaftliche Bedeutung. Lag vor einigen Jahren der Schwerpunkt mehr auf dem Personenverkehr, da ja durch diese Bahnlinie ein zweisaisonales Fremdenverkehrsgebiet bedient wird, so änderte sich seit 1955 die Wirtschaftsstruktur dieses Bereiches stark.

Die Dominante Fremdenverkehr - Landwirtschaft wurde durch eine begrenzte, aber doch bedeutsame Industrialisierung (z.B. durch Ansiedlung von Betrieben in Wörgler Boden, Hopfgarten, Kitzbühel, St. Johann i.T., Fieberbrunn, Hochfilzen, Saalfelden und Maishofen) ergänzt. Unter diesen am Schienenstrang der Salzburg-Tiroler-Bahn angesiedelten Betrieben besitzen die Fa. Morandell, mit dem größten Weinlager Österreichs, die Fa. Fritz Egger, als zweitgrößter Hartplatten-Erzeuger Österreichs, die OAMAG-Magnesitwerke und die Inter Donau-Elementenbau eine gesamtösterreichische Bedeutung.

Durch diese Entwicklung, als Verkehrsader zwischen West- und Ost-Österreich, sowie als Zubringer für die Tauernbahn hat die Salzburg-Tiroler-Bahn im Güterverkehr eine besondere Bedeutung. Im Tagesdurchschnitt verkehren im Streckenabschnitt Wörgl - Saalfelden 42 Güterzüge. Die Beförderungsleistung betrug im Jahre 1974 5,9 Millionen Nettotonnen. In den Tiroler Bahnhöfen dieser Strecke wurden 1974 560.000 Fahrkarten verkauft, 125.000 Expreßgutsendungen, 1.000 Frachtstückgutsendungen und 23.000 Wagenladungen (mit 500.000 Nettotonnen) behandelt.

Die zweigleisige Salzburg-Tiroler-Bahn zählt zu den stark ausgelasteten Strecken der Bundesbahndirektion Innsbruck. Im Juli 1975 verkehrten im Streckenabschnitt Wörgl - Saalfelden 842 Schnellzüge, 530 Personenzüge, 1.353 Güterzüge und 385 Dienstzüge, also insgesamt 3.110 Züge. Pro Tag rollen also rund 100 Züge über die Salzburg-Tiroler-Bahn. Im Ausgangspunkt dieser Bahnlinie, im Bahnhof Wörgl, wurden im Monat Juli 1975 2.192 Schnellzüge, 1.188 Personenzüge, 2.355 Güterzüge und 841 Dienstzüge, also insgesamt 7.276 Züge gezählt.

Die Eröffnung der Giselabahn auf tirolischem Gebiete

am 31. Juli 1875.

In Hochföhlen war feierlicher Empfang, in Fieberbrunn war der Erzherzog Karl Ludwig, Veteranen-Verein mit Musik, eine Tiroler Schützen-Kompagnie und eine Deputation der Gewerkschaft, alle Drei mit Bahnen aufgestellt. Der Festzug ward mit Jubel begrüßt. Ministerpräsident Fürst Auersperg richtete an die Führer der Deputation und an die Kommandanten der beteiligten Corps freundliche Worte. Der Zug, der beim Einfahren mit der Volkshymne begrüßt wurde, verließ unter den Klängen des Märsches um 8 Uhr den Bahnhof.

In St. Johann harrte eine ziemlich große Menge Volkes des offiziellen Eröffnungs-Zuges der Giselabahn, welcher heute 8 Uhr Morgens von Zell am See hier einlangte. Der Bahnhof war mit Lay-Gewindern, Känchen und einer Tiroler Schützenflagge besetzt; in der Mitte oberhalb der Veranda prangte ein hübsch gezierter Tiroler Adler, zu dessen Füßen Statuen von alten Tiroler Schützen aus den Sturmjahren Wache hielten. Pflasteralben assistirten die Einfahrt des Zuges und der hochw. Herr Dekan und Gemeindevorsteher, besorgten Namens der Gemeinde deren Verdienstreue, begrüßte Namens der Gemeindevorsteher die angekommenen Herren Repräsentanten der k. k. Regierung, die Vertreter der kaiserlichen Eisenbahnen, der österreichischen Eisenbahnbau-Gesellschaft, und dankte namentlich dem Herrn Oberbaurath Baron v. Schwarz für seine Bemühungen am Zustandekommen und am schnellen Ausbaue dieser Linie und sprach gegenüber Sr. Excellenz dem k. k. Mini-

sterpräsidenten Frn. Adolf v. Auersperg den Wunsch aus, daß diese wichtige P. lehrreicher allen bestimmten Anforderungen entspreche. und dieser, sowie alle die Linie passirenden Bahnzüge von Gottes Segen begleitet sein möchten; auch wolle Sr. Excellenz den Dank für den Bau dieser Bahn gütigst Sr. Majestät unserm Kaiser unterbreiten, und brachte dem Eröffnungszuge ein dreimaliges Hoch aus, in das die anwesende Volksmenge lebhaft einstimmete und worauf die Musikkapelle die österreichische Volkshymne anstimmte. Sr. Excellenz der Herr Ministerpräsident sprach einige Worte des Dankes für den feierlichen Empfang aus und der Zug setzte seine Fahrt nach Wörgl fort. Unter den „bestimmten Anforderungen“ mag sich der hochw. Herr Dekan wohl auch eine baldige Aktivierung der Bahnzüge Nr. 907 und 908 gedacht haben, damit man doch wenigstens an einem und demselben Tage von hier nach Sigbühel und zurückfahren kann.

Um halb 9 Uhr war Ankunft in der prächtig und geschmackvoll geschmückten Station Sigbühel auch der Ort hatte feierlich gefeiert. Altbürgermeister Pirchl hielt die Ansprache, in der er auf die frühere Bedeutung der Stadt- und Landgemeinde als Mittelpunkt großer Vergewerte hinwies, welche Bedeutung bereits arg bebroht war, da Sigbühel so lang vom Weltverkehr ausgeschlossen war. Jetzt sei der feierlichste Wunsch der Bevölkerung erfüllt, darum danken Alle den Männern, welche so nahe der Krone stehen, vor Allen aber dem Monarchen, der dies schöne Werk durch seine Sanction ermöglichte. Er bringt ein breites Hoch auf den ritterlichen Monarchen Kaiser Franz Joseph. (Enthusiastische Zustimmung.)

König Maxrersberg erwiderte, es sei immer das Bestreben der Regierung, die Hofahrt der Kronländer zu heben, er hoffe, daß dies parabolisch gelegene Kspital durch die Einbeziehung in den Schienenstrang einer großen Zukunft entgegengehen werde. Bezirksrichter Baron Stensturn spricht in seiner Ansprache die Hoffnung aus, daß auch der Fortschritt im Lande Tirol durch die Bahn gewonnen werde. Die Vegetierung seitens der wasserhaltigen befeuchteten Bevölkerung war eine höchst sympathische, junge Mädchen überreichten vor Hofahrt des Zuges Kränze aus Alpenblumen und Edelweiss mit der Aufschrift: „Stadt und Land Siggsbühl“. — In Kirchberg begrüßten den Zug Bürgerweiser Anton Hieschberger und Pfarrer Hilsmann. In Wörgl erfolgte die Ankunft um 10 Uhr.

In Wörgl erwartete der Herr Statthalter von Tirol Graf Taaffe den Festzug. Beim Dejeuner im Rathshotel trank Verwaltungsrath Dawson Sommergauer auf das liebe Land Tirol und seine wackeren Bewohner, die nunmehr unmittelbar mit eisernem Bande verbunden sind. Landeshauptmann von Kapp dankte und währte auf die innige Freundschaft Tirols mit den übrigen Ländern. Vicepräsident Pöschan dankte Allen, die an der Festfahrt theilgenommen, namentlich aber den Räten der Krone. Letzter verlasste jetzt der Vorsitzende im Rathe der Krone den Festzug; er sagt im Namen aller Anwesenden dem scheidenden Ministerpräsidenten ein herzlichtes Lebewohl. (Allgemeine Zustimmung.)

König Maxrersberg erwiderte: Ich danke Ihnen herzlich für Ihre Sympathien und knüpfte an diese Hofahrt durch die herrlichsten Gauen unseres Vaterlandes die schönsten Erinnerungen. Jedes österreichische Herz muß aufjubeln, wenn es sieht, was hier geleistet wurde, und es war österreichische Arbeit, die dieses Glück herbeiführte. Ich wünsche Ihnen Allen eine glückliche Rückfahrt. Dieser Rede folgten lebhafteste Hochrufe. Der Ministerpräsident begab sich in Begleitung des Hofrathes Artnes zu dem bereitstehenden Separatzug und fuhr nach München. Bei Hofahrt des Zuges wurden dem Ministerpräsidenten stürmische Ovationen gebracht. Der Festzug verließ um halb 12 Uhr Wörgl und fuhr nach Salzburg zurück. Baurath Schwanz ließ in jeder Station ein namhaftes Geschenk für Hofahrtszwecke jurk.

Aus dem Tiroler Boten vom 2. August 1875