

Eisenbahnbau

Das Eisenbahnzeitalter begann in Österreich im Jahr 1838 mit der ersten dampfbetriebenen Bahnlinie zwischen Wien und Wagram. 1854 wurde die berühmte Semmeringstrecke gebaut und 1857 die Südbahnlinie von Wien nach Triest zur wichtigsten Hafenstadt der Monarchie.

Salzburg war nach der Abdankung des letzten Fürsterzbischofs Graf Colloredo im Jahr 1803 eine verschlafene Provinz und die Verwaltung des Landes erfolgte von Linz aus. Um so größer war die Hoffnung, die in Salzburg in den Anschluss an das internationale Eisenbahnnetz durch den Bau der „Kaiserin Elisabeth-Bahn“ gesetzt wurde. Am 1. August 1860 fuhr dann der erste Zug von Wien über Linz und Salzburg nach München. Zur feierlichen Eröffnung kamen Kaiser Franz Joseph von Österreich und König Maximilian von Bayern mit Sonderzügen nach Salzburg und die Festredner schwärmten von der nun bestehenden Möglichkeit, in 36 Stunden von Wien nach Paris zu reisen.

Es folgte eine gemeinsame Bahnfahrt der Honoratioren nach München, wo wieder kräftig gefeiert wurde und darauf ging die Fahrt zurück nach Wien.

Das nächste Bahnprojekt in Salzburg war eine nur 17 km kurze Strecke von Salzburg nach Hallein. Der Bahnbauunternehmer Karl von Schwarz erhielt 1869 den Bauauftrag. Zwei Jahre später wurde diese Linie eröffnet und dann ebenfalls von der privaten „Kaiserin Elisabeth-Bahn-Gesellschaft“ betrieben.

Hierauf begann Karl von Schwarz 1871 unverzüglich mit den Planungsarbeiten für die **Salzburg-Tirolerbahn** (auch **Giselabahn** nach der Tochter Kaiser Franz Josephs benannt). Sie sollte auf der Strecke Selztal-Radstadt-Zell am See-Saalfelden-Leogang-Hochfilzen-Wörgl verkehren, wo die Anbindung an die Brennerbahn vorgesehen war.

Bauphase 1873-1875



Stempel der Eisenbahnbaugesellschaft

Bild: Kaufhaus Hutter, Leogang

Im November 1872 erhielt die „Kaiserin Elisabeth Bahn-Gesellschaft“ für die Salzburg-Tirolerbahn die Konzession und mit den Bauarbeiten wurde wieder Karl von Schwarz betraut. Im Februar 1873 begannen die Bauarbeiten und die Fertigstellung sollte Ende 1875 erfolgen. Als staatliche Begünstigung erhielt diese private Baugesellschaft eine Staatsgarantie von 54.000 Gulden je Meile und eine neunjährige Steuerfreiheit.

Es war der bisher schwierigste Eisenbahnbau in Österreich, eine richtige Gebirgsbahn mit der stärksten Steigung auf der Strecke Saalfelden-Leogang-Hochfilzen-Fieberbrunn. Mit 965 m ü. M. war der Pass Grießen der höchste Punkt der Bahnlinie. Die Strecke war eingleisig, aber Tunnels und größere Brücken wurden vorausschauend bereits zweigleisig ausgeführt. Insgesamt mussten 1100 Objekte (Brücken, Gebäude, Unterführungen etc.) errichtet und das ganze Bauvorhaben in nur 2 1/2 Jahren fertiggestellt werden.

Bedenkt man, dass es damals noch keine Baumaschinen für die Arbeit und keine Computer für die Planung gab, so ist diese kurze Bauzeit eine außergewöhnliche Leistung der planenden und ausführenden Firmen.

Im Salzburger Landesarchiv befinden sich zahlreiche Schriftstücke über den Bahnbau dieser Strecke und auch über den Abschnitt Leogang. Sie enthalten eine exakte Protokollierung der erforderlichen Bauten wie Brücken, Durchlässe, Holztrifriesen, Wegübergänge und Bachdurchlässe. Es wurden etwa 150 spezielle Bauten auf der Strecke des Leoganger Gemeindegebietes mit den Grundbesitzern verhandelt und festgelegt. Auch die Grundablösen und die Entschädigungszahlungen wegen Wirtschafterschwörung durch weitere Wege sind im Detail behandelt. Als Beispiel sei das folgende Protokoll angeführt:

Kommissions-Protokoll der Politischen Begehung der Bahnstrecke Saalfelden-Hochfilzen am 27. Juni 1873

Auf der Strecke Saalfelden-Hochfilzen wurde auf Grund der wirklich ausgesteckten Linie ein neues Längenprofil ausgearbeitet, welches in den Details von der ursprünglich vorgelegten einigermaßen abweicht.

- km 96,6/96,7: Beginn der Strecke mit Brücke über den Leogangbach mit 14,8 m lichter Weite.

- km 99,9/100,1: Durchlass für den Birnbach, 19 m weit, nach der Bahnachse gemessen.

- km 102,0/102,5: Station Leogang, dieselbe kann eventuell noch um 100 bis 150 m gegen Hochfilzen verrückt werden. Aufnahmegebäude und Magazin befinden sich auf der linken Bahnseite, ebenso die Zufahrtsstraße, welche nach vorwärts einmündend in den sogenannten, vom Hauptwege kommenden Badhausweg gedacht ist. Gegen die Situierung dieser Station wurde von keiner Seite ein Anstand erhoben.

- km 106,3/106,9: Einmündung des Griesselbaches, keine Entscheidung, ob Streckenführung rechts oder links des

Grieffenseebaches, da ungünstige geologische Verhältnisse und erforderliche Bachkorrekturen vorlagen.

Der Gemeindevorsteher von Leogang erklärt, dass die vorstehenden Bestimmungen den bei der Begehung getroffenen Vereinbarungen entsprechen, nur bemerkt er, dass die Bahn durch Zäune derart versichert werden müsse, dass kein Weidevieh auf dieselbe gelangen kann. Weiters führt er an, dass Josef Müllauer, vulgo Brandstätter, sich vorbehalte, für den Weg und die Bachcorrection links und rechts der Bahn, bei km 103,7/103,8, in vollem Ausmaße entschädigt zu werden. Weiters führt er das vorläufig zurückgewiesene Ansuchen des Georg Eder, vulgo Hartlbauer, an, nämlich dass bei km 108,2 eine weitere, nur während der Winterzeit benützbare Rampe in Verlängerung seines bis jetzt benützen Weges, hergestellt werde.

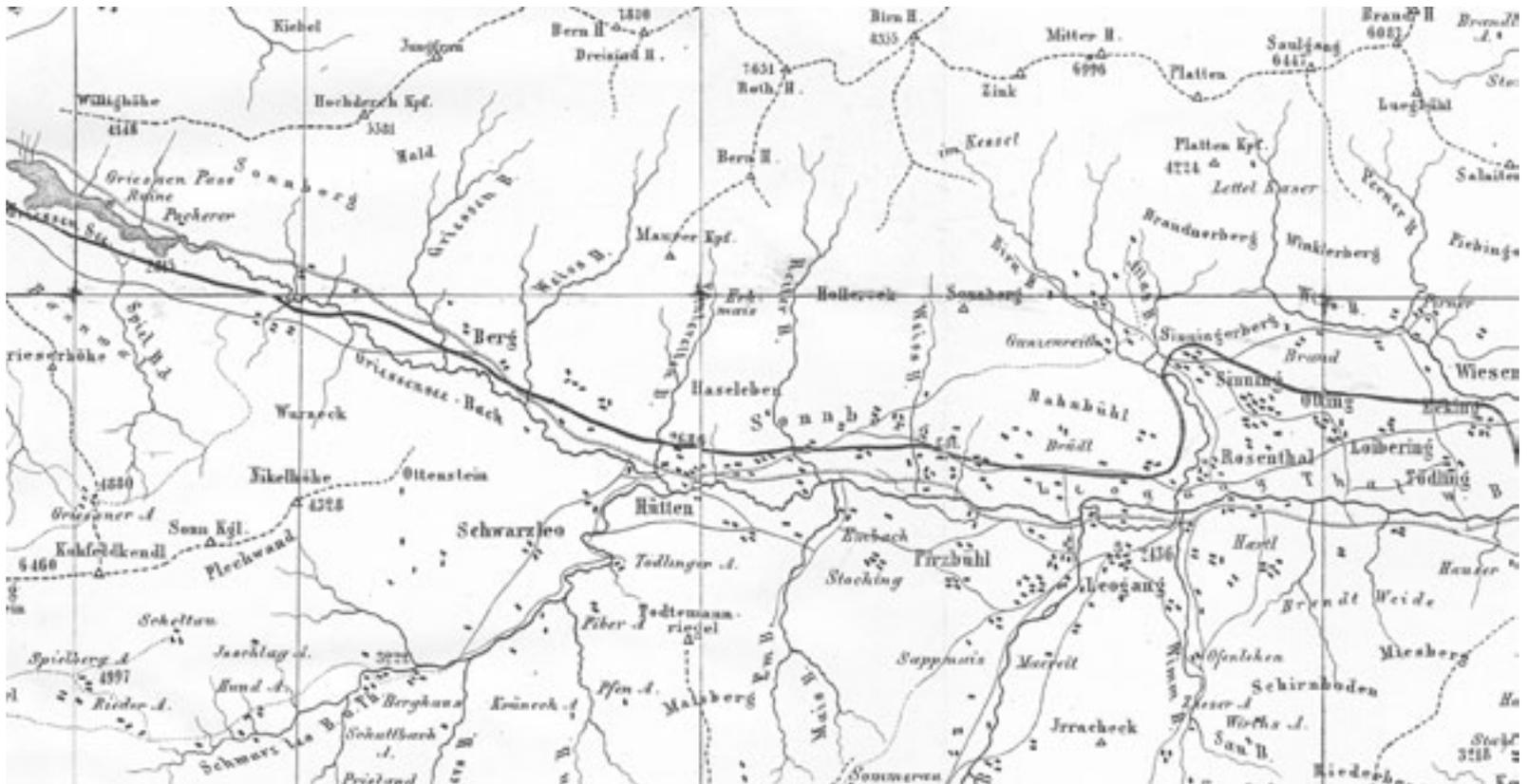
Von der Commission wird bezüglich des letzteren Ansuchens darauf hingewiesen, dass die allgemeinen Verhältnisse durch die Anlage der Bahn eine wesentliche Abänderung erfahren werden, so dass der Bittsteller sich selbst davon überzeugen dürfte, dass die verlangte Rampe nicht von dringender Notwendigkeit sei.

Wolfgang Deisenberger, Gemeinde-Vorstand (Leogang)

(Eisenbahnbau 1,1873, LR.Z.3139/873)

TOPOGRAPHISCHE RELIEFKARTE

Nach Aufnahmen von **FRANZ KEIL**
Begleitkarte zur Section Saalfelden



Der Verlauf der Bahnstrecke von Saalfelden nach Hochfilzen, wie er 1872 geplant und in dieser Form bis 1875 auch realisiert wurde

Bild: Bergbaumuseum Leogang



Diese stark retouchierte Ansicht des Dorfes um ca. 1880 zeigt eindrucksvoll die tiefen Einschnitte, die der Bahnbau am Sonnberg hinterlassen hat

Bild: Bergbaumuseum Leogang



Eine Dorfansicht nach der Erbauung der Passauerhütte im Jahr 1892

Bild: Bergbaumuseum Leogang



Aus der Zeit um 1900 stammt diese Postkartenansicht

Bild: Blaschke, Prien/Landeslichtbildstelle



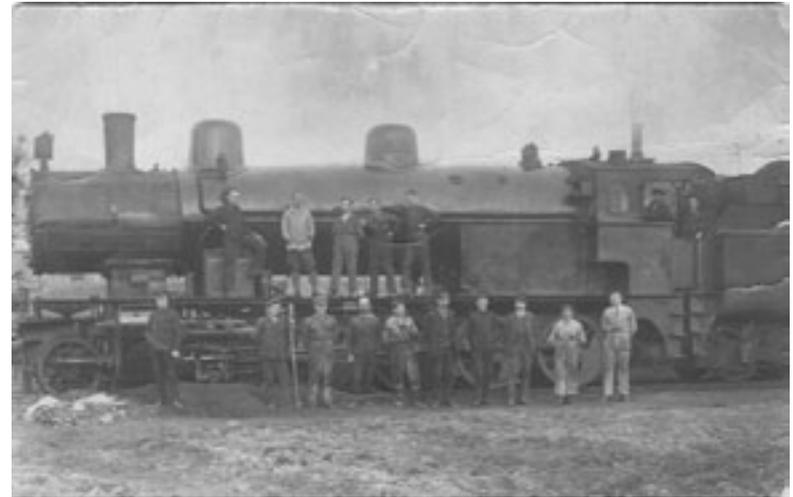
Eine Dorfansicht von 1903

Bild: Wirthmiller, Saalfelden

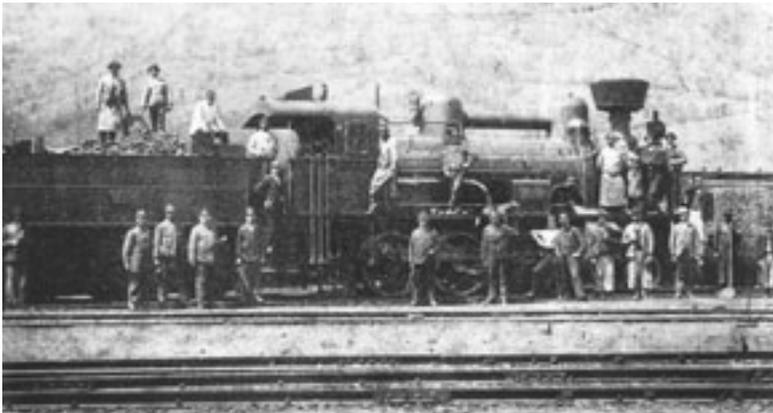
Die starke Steigung auf der Strecke von Saalfelden nach Hochfilzen erforderte schwere Dampflokomotiven und zahlreiches Personal für den Nachschub von Kohle und Wasser in den Bahnhöfen Saalfelden und Hochfilzen. In Richtung Hochfilzen wurde in Saalfelden eine zweite Lokomotive (Schublok) angehängt :

Der Höhenunterschied zwischen Saalfelden und Hochfilzen beträgt rund 200 m und zwischen St. Johann i. T. und Hochfilzen rund 270 m. So mussten zwei und manchmal auch drei „Dampfrösser“ die schwere Last über die steile Rampe hinaufschleppen und kamen mit gehörigem „Durst“ an. Es war deshalb auch eine der wichtigsten Vorsorgen, neben großen Kohlenlagern vor allem genügend Wasser sicherzustellen.

(Köfler, 1974, S. 26f)



Eine der ersten Dampflokomotiven, Baureihe 81, im Bahnhof Saalfelden mit Heizern und Maschinisten



Eine schwere Dampflokomotive mit Fahr- und Service-Personal



Die letzte Fahrt einer Dampflokomotive auf der Strecke Hochfilzen nach Saalfelden um 1930

Bild: Museum Schloss Ritzen, Saalfelden

Bilder: Wirthmiller, Saalfelden/Museum Schloss Ritzen



Diese Dorfansicht um 1900, gezeichnet vom Alpenmaler E.T. Compton, zeigt einen Zug mit zwei Dampflokomotiven auf der Bergfahrt nach Hochfilzen. Compton bestieg 1899 mit dem Leoganger Bergführer Josef Oberlader („Priesteregger“) das Birnhorn.



Eine Lithographie aus dem Jahr 1881 mit der damals eingleisigen Bahnlinie Richtung Leogang

Bild: Museum Schloss Ritzen, Saalfelden



Zell am See vor dem Bau des Grandhotels (1893-95) mit der eingleisigen Bahnstrecke am Seeufer

Bild: Beer, Klagenfurt

Bau des zweiten Gleises 1913

Knapp vor Ausbruch des 1. Weltkrieges wurde 1913 der Ausbau der Salzburg-Tiroler-Bahn mit einem zweiten Gleise begonnen. Als Alternative wurde eine Streckenführung Saalfelden-Lofer- St. Johann i. T. erwogen, wegen wesentlicher Mehrkosten jedoch verworfen.

Diese Arbeiten brachten wieder ein buntes Volk von Bahnarbeitern ins Dorf und die nachfolgende Schilderung illustriert dies:

Manche Begleitumstände, die der Bau des zweiten Gleises vorübergehend mit sich brachte, konnten kaum das Wohlwollen des örtlichen Seelsorgers erlangen. Doch lassen wir den damaligen Pfarrer Dr. Sebastian Pletzer von Hochfilzen selbst zu Wort kommen:

„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 voll gepfropft wurden; die meisten aber waren in den Wirtschaftshäusern untergebracht, so beim Dorfwirt in der belebtesten Zeit 230 Mann.

Die Folgen dieser Einquartierungen 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, Slowenen, Ungarn, Mazedonier, Serben, Montenegriener, Albanier 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 Prozessionen 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 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.

(Köfler, 1974, S. 28f)



Eine Gleisleger-Partie beim Bau des 2. Gleises in Leogang 1913

Bild: Museum Schloss Ritzen, Saalfelden



Ortsansicht nach 1913

Bild: Bergbaumuseum Leogang



Der Vorderhof-Bauer Adolf Eder nutzte die Gunst der Stunde und machte in seinem Haus eine Kantine für die Bahnbau-Arbeiter

Bild: Wirthmiller, Saalfelden

Der Bau des zweiten Gleises hinterließ 1913 erneut Spuren in der Landschaft. Unter dem Neudegg-Bauernhof ist eine neue Stützmauer zu sehen und auch der steile Hang über dem Schlemmerhaus musste durch eine zusätzliche Stützmauer gesichert werden.

Prächtig präsentiert sich die 1909 erbaute Volksschule und links davon ist der 1900 errichtete Gasthof Neuwirt (später Gasthof Madreiter bzw. Leogangerhof genannt) zu sehen.

Elektrifizierung der Eisenbahn

In den Jahren 1925 bis 1928 wurde die Bahnstrecke elektrifiziert. Die Zeit der fauchenden und rauchenden Lokomotiven, die meist zu zweit die langen Zugsgarnituren von Saalfelden nach Hochfilzen schleppten, neigte sich dem Ende zu. Die Wasser- und Kohlendepots in Saalfelden und Hochfilzen verloren ihre wichtige Funktion. Die Gendarmeriechronik Leogang verzeichnet eine „beträchtliche Mehrarbeit“ wegen der fremden Arbeiter:

April 1927: Beginn der Arbeiten zur Elektrifizierung der Bundesbahn Abschnitt Wörgl – Saalfelden. Was den hiesigen Rayon betrifft, hat die Firma Müller und Bergmann die Arbeiten übernommen und führte sie bis Ende September 1927 durch. Die Arbeiter, durchschnittlich 100 an der Zahl, verursachen dem auf zwei Beamte reduzierten Posten eine beträchtliche Mehrarbeit.

Und im Mai 1927 dann noch einmal die Klage:

Legung der Bahnkabel durch die Firma Ingenieur Arnold Spritzer mit ca. 300 Arbeitern und Partieführern. Diese Arbeiten dauerten ca. 10 Tage. Die Arbeiter machten dem Posten viel zu schaffen.

Am 31. Jänner 1928 gab es erste Ergebnisse:

Beginn der Probefahrten mit elektrischen Lokomotiven auf der Bundesbahn durch vier Tage.

Am 2. April 1928 wurde es ernst:

Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Bundesbahn, beschränkt auf die Schnell- und Luxuszüge.

Schließlich am 15. Mai 1928:

Ausdehnung des elektrischen Betriebes auf die Personenzüge.

(Gendarmerie-Chronik, 1928)



Elektrifizierung und Dampflokomotive im Jahr 1929 nebeneinander



Das Sauberhalten der Gleisanlage war Frauenarbeit - ein „Grasputztrupp“ aus Leogang um 1920

Bilder: Monopol, Innsbruck

Die vier Bahnhöfe von Leogang

Im Bahnhof Leogang blieben nur Personenzüge stehen und eine Reise nach Salzburg und zurück war trotz Elektrifizierung der Bahnstrecke nur mit einer Übernachtung zu schaffen, da entsprechende Schnellzugsanschlüsse fehlten:

Betreffs Zugverkehr, Personenverkehr 1928, wird beschlossen, an das Verkehrsamt folgende Eingabe zu richten, es wolle veranlassen, dass:

a) die Schnellzüge Nr. 135 und 136 in Leogang anhalten
oder

b) ein Anschluss zu den Personenzügen Nr. 517 und 518 von Saalfelden nach Leogang bzw. von Leogang nach Saalfelden, zum Beispiel durch Anhängen eines Personenwagens an einen geeigneten Lastzug, herbeiführen zu wollen, um dadurch die Möglichkeit zu erzielen, an einem Tage mit der Landeshauptstadt Salzburg den geschäftlichen und auch amtlichen Verkehr abwickeln zu können, ohne zur Nächtigung in Salzburg gezwungen zu sein.

(Gemeinderats-Protokolle, 1927)

Wegen der weiten Entfernung des Bahnhofs Leogang vom Dorf versuchte der Gemeinderat, in der näher gelegenen Ortschaft Rosental eine Haltestelle zu bekommen:

Bürgermeister gibt zur Kenntnis, dass von der Gemeindevorsteherung bereits um die Errichtung einer Haltestelle für Personenzüge der Bundesbahn in Sinning angesucht wurde, wird hiermit nachträglich genehmigt und einstimmig zum Beschluss erhoben.

(Gemeinderats-Protokolle, 1927)

Erst drei Jahre später konnte die Haltestelle Leogang-Steinberge eröffnet werden und dies brachte eine wesentliche Erleichterung für die Dorfbewohner. Insbesondere wurde der Hauptschulbesuch in Saalfelden damit ermöglicht.

Leogang Steinberge

Bundesbahndirektion Innsbruck.

Jahr: 4792—1928/30.

Rundmachung!

Eröffnung der Haltestelle

Leogang-Steinberge.

Am 15. Dezember 1930, wird die zwischen den Bahnhöfen Saalfelden und Leogang in km 118.160 der Linie Salzburg—Wörgl gelegene Haltestelle

Leogang-Steinberge

für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Die Verkehrszeiten der in der Haltestelle Aufenthalt nehmenden Züge sind in den bezüglichen Fahrplänen kundgemacht.

Die Ausgabe der Fahrkarten findet in der Haltestelle statt. Reisegepäck und Hunde werden im Nachzahlungswege abgefertigt.

Innsbruck, im Dezember 1930.

Die Bundesbahndirektion.

Bild: Bergbaumuseum Leogang

Bahnhof Leogang



Ursprünglich gab es im Leogangtal nur diesen Bahnhof, etwa auf der halben Strecke Saalfelden-Hochfilzen gelegen. Das Bild zeigt den Bahnhof im Jahr 1920 mit der Bahnhofsmannschaft. Der Bau in dieser Form stammt aus dem Jahr 1913.

Personen: 1.v.l.: Riedlsperger (Schredl), 4.v.l.: Johann Bayer

Bild: Gertraud Weißbacher, Leogang

Haltestelle Hütten



Die Haltestelle Hütten im Jahr 1965 mit Stationsvorsteher Klaus Pichler. Die Milch wurde damals noch per Bahn zur Molkerei gebracht.

Bild: Klaus Pichler sen., Leogang

Auf Betreiben von Oberlehrer Albert Steidl hielten die Schülerzüge ab Winter 1940 am Wächterhaus 114 oberhalb Hütten, ab 1942 auch im Sommer und damit war der Schulbesuch der Grießner Kinder per Bahn das ganze Jahr möglich. Ab 1948 blieben vier Züge bei Bedarf stehen und nach intensivem Bemühen von Oberlehrer Pürstl wurde im Mai 1950 die reguläre „Haltestelle Hütten“ eingerichtet.

Heute halten noch alle Personenzüge in Hütten, was aber durch den Linienbusbetrieb an Bedeutung verloren hat.

Haltestelle Berg Grießen



Die Haltestelle Berg Grießen im Jahr 1961, als zu Weihnachten wegen Schneemangel der Schiunterricht für holländische Gäste auf Rauhreif in Grießen stattfand

Bild: Wil Werner, Leidschendam/Holland

Die Haltestelle wurde im Jahr 1933 auf Betreiben des Pfarrers Peter Gassner errichtet. Für die Grießner Kinder, die in Hütten die Schule besuchten, fehlte aber bis 1940 eine Haltestelle in Hütten. Als Abhilfe wurde eine „Winterschule“ in Grießen eingerichtet, um ihnen wenigstens in dieser harten Zeit den Schulweg zu erleichtern.

Seit mehreren Jahren ist die Haltestelle aufgelassen und die Ortschaft wird mit dem Linienbus Saalfelden-St. Johann versorgt.

Erhaltung der Weidezäune

Dass die Protokolle des Bahnbaues von 1873, die im Salzburger Landesarchiv aufbewahrt werden, auch 108 Jahre später noch von Nutzen sind, hat Leogang 1981 erfahren. Die Bundesbahn weigerte sich nämlich, die Weidezäune der Bauergüter entlang der Strecke Saalfelden-Hochfilzen weiter instand zu halten.

Ursprünglich hatte die Bahn durchaus Interesse an dieser Zaunererrichtung und -erhaltung, weil sie eine Behinderung des Bahnverkehrs durch das Weidevieh befürchteten. Als die Lokomotiven so kräftig geworden waren, dass sie jedes Vieh mühelos aus dem Weg räumten, wollten sie die Zäunerhaltung los werden.

Die Bauern dagegen scheuten den beträchtlichen Aufwand der Zaunerhaltung und auch Haftungsprobleme, wenn sich das Vieh auf das Bahngleise verirrt.

Es bildete sich eine Arbeitsgruppe unter Leitung des Bürgermeisters Sebastian Madreiter und des Gemeindevizeleiters Hermann Mayrhofer, der mit Unterstützung durch das Landesarchiv die entsprechenden Protokolle fand, in denen die Verpflichtung der Bundesbahn 1873 zur Weidezäunerhaltung festgeschrieben war.

Vier Jahre dauerte der Kampf durch alle gerichtlichen Instanzen, aber schließlich war es ein Erfolg der Leoganger.

Auch die Nachbargemeinden haben von diesem Präzedenzfall profitiert und ihr Recht bekommen.



Die Vertreter der Interessensgemeinschaft zur Erhaltung der Weidezäune durch die ÖBB, nach 4-jährigem erfolgreichen Kampf beim Trenkerbauern-Kreuz

Personen: Johann Mayrhofer/Otting, Hermann Mayrhofer/Gemeindevizeleit., Bgm. Sebastian Madreiter/Embach, Rupert Eder/Hinterrain, Herbert Zehentner/Tödlingwirt

Bild: Gemeindeamt Leogang