

Die Herausgabe dieses Buches förderten
die Salzburger Landesregierung und das
Stadtratskollegium von Salzburg.

Adalbert Mueller

Die Eisenbahnen in Salzburg

Geschichte der Schienen- und Seilbahnen

2. erweiterte und verbesserte Auflage

Verlag der Salzburger Druckerei

Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	7
Vorwort zur 2. Auflage	8
Einführung	10
Allgemeines	13
Die Hauptbahnen	
Die Kaiserin-Elisabeth-Bahn (KEB)	19
Die Eröffnungsfest 1860	20
Der Salzburger Bahnhof	22
Die Bahn Salzburg-Hallein	29
Die Salzburg-Tirolerbahn	32
Die Tauernbahn	39
Salzburgs Hauptbahnverbindungen mit Bayern	45
Die Elektrifizierung der Hauptbahnen im Land Salzburg	50
Unfälle	54
Die Lokal- und Kleinbahnen	
Allgemeines	57
Die Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft (SE&TG)	59
Die Tramway nach Hellbrunn-Drachenloch mit dem Flügel nach Parsch	59
Die Lokalbahn der SE&TG nach Oberndorf-Lamprechtshausen	68
Die Festungsbahn der SE&TG	72
Die Salzburger Stadtbahn	74
Die Pferdebahn	74
Die elektrische Stadtbahn	77
Die Salzkammergut-Lokalbahn	83
Die Pinzgauer Lokalbahn	92
Die Murtalbahn	97
Die Nebenbahn Bürmoos-Trimmelkam	101
Die Zahnradbahnen	
Allgemeines	105
Die Gaisbergbahn	106
Die Schafbergbahn	110

2. verbesserte und erweiterte Auflage



© 1979 by Verlag der Salzburger Druckerei. Printed in Austria. - Alle Rechte vorbehalten. - Gesamtherstellung: Salzburger Druckerei, Salzburg, Bergstraße 12

ISBN 3-85338-126-2

15.10.68

118

Vorwort

Die Schlepfbahnen

Die Schlepfbahn der Stieglbrauerei in Salzburg	115
Die Schlepfbahn Bruck-Fusch-Kaprun	119
Die Schlepfbahn Kieflheim	121
Die Schlepfbahn Kaltenhausen	121

Die Seilbahnen

Allgemeines	125
Pinzgau	
Seilbahnen in Zell am See	127
Die Stubach-Weißsee-Seilbahn	128
Die Scharbergsseilbahn in Saalbach	129
Die Seilförderungsanlagen im Gebiet von Kaprun	130
Pongau	
Die Stubnerkogelbahn in Badgastein	134
Die Schloßalmbahnen in Bad Hofgastein	136
Die Zehnerkar-Seilbahn in Obertauern	137
Die Eisriesenwelt-Seilbahn	137
Tennengau	
Die Salzburgbahn in Hallein	138
Flachgau	
Die Untersbergbahn	139
Die Zwölferhornbahn in St. Gilgen	140

Nie ausgeführte Planungen

Eisenbahnplanungen	145
Stadt Salzburg	146
Flachgau	146
Tennengau	147
Pongau	148
Lungau	149
Pinzgau	149



Zusammenfassung und Ausblick	151
Zeittafel	157
Literaturnachweis	159
Fotomachweis	160
Bildteil	161

Kein „Berufseisenbahner“ schrieb dieses Buch. Der Autor war viele Jahre hindurch, bis zu seiner Pensionierung, Leiter der Finanzabteilung des Amtes der Salzburger Landesregierung und Landesamtsdirektor-Stellvertreter.

Wegen seiner weitem bekannten Liebe zum Eisenbahnwesen jedoch wurden ihm auch während seiner Dienstjahre wiederholt Aufgaben übertragen, die mit diesem Sachgebiet in Verbindung standen.

In der Fachgruppe „Privatbahnen“ der Kammer der gewerblichen Wirtschaft stellte er seine Kenntnisse durch drei Wahlperioden als Fachgruppenvorsteher und Kammerrat den einschlägigen Unternehmungen zur Verfügung.

Durch die im Laufe der Jahre gewonnenen praktischen Erfahrungen, insbesondere aber durch eingehendes Studium umfangreicher Fachliteratur und mannigfachen Aktenmaterials in verschiedenen Archiven, baute er seine Kenntnisse auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens so weit aus, daß er sie in wiederholten Vorträgen und zahlreichen Abhandlungen in der Presse einer interessierten Öffentlichkeit mitteilen konnte.

Wenn er nun jetzt, am Abend seines Lebens, darangegangen ist, einen Beitrag zur Geschichte des Eisenbahnwesens im Lande Salzburg zu schreiben, so kann ich diesen Entschluß als Landeshauptmann nur bestens begrüßen, wird doch mit dieser Arbeit ein Spezialgebiet neuerer salzburgischer Geschichte erstmalig aufgegriffen, das bisher noch ziemlich wenig Beachtung gefunden hat.

Durch die Eisenbahnen wurde im vorigen Jahrhundert auch unser Land einem un-erwarteten wirtschaftlichen Aufschwung zugeführt. In neuester Zeit, besonders nach dem Zweiten Weltkrieg, haben andere Formen dieses Verkehrsmittels, die Seilbahnen, wiederum bedeutende Pionierarbeit übernommen, die sehr wesentlich dem in Salzburg so wichtigen Wirtschaftsfaktor Fremdenverkehr zugute kommt.

Ich danke daher dem Verfasser, Wirkl. Hofrat Dr. Adalbert Mueller, sehr herzlich für seine im Interesse der Verkehrsgeschichte unserer Heimat geleistete Arbeit!

Dipl.-Ing. DDr. Hans Lechner
Landeshauptmann von Salzburg

Vorwort zur 2. Auflage

Der Verkauf der ersten Auflage dieses Buches hat sich so gut angelassen, daß der Autor im Einvernehmen mit dem Verlag den Entschluß gefaßt hat, das Wagnis einer zweiten auf sich zu nehmen.

Mehrere Umstände bestärkten ihn zu diesem Unternehmen. Einmal galt es, einige sinnstörende Fehler und kleinere „Druckfehlerauflecken“ zu beseitigen, dann aber gab es immerhin im Bereich des salzburgischen Eisenbahnwesens seit 1976 da und dort so wichtige Veränderungen und Neuerungen, daß diese nach Meinung des Verfassers nicht unbeachtet bleiben durften.

Schließlich glaube er auch einiges über unerfreuliche Geschehnisse, nämlich über Unfälle, berichten zu müssen, was in der ersten Auflage unterblieben ist. Sonstige kleinere und größere Ergänzungen sollen gleichfalls beitragen, das Gesamtbild der geschichtlichen Entwicklung des Eisenbahnwesens im Lande Salzburg möglichst erschöpfend darzustellen.

Die Anzahl der Bilder wurde um acht vermehrt, da einzelne von ihnen die angedeuteten Ergänzungen eindrucksvoll illustrieren.

So wie die erste Auflage, wird diese zweite bei manchem Berufshistoriker nicht vollen Beifall finden, fehlt doch z. B. der bei Geschichtswerken übliche Anmerkungsapparat. Diesbezüglich erlaubt sich der Verfasser auf die „Einführung“ zur ersten Auflage zu verweisen, worin er ausdrücklich erklärt, mit seinen Ausführungen „einen kleinen Beitrag zur Eisenbahngeschichte des Landes Salzburg erbringen zu wollen“. Er fährt dann fort: „Freilich kann dieser Versuch in keiner Hinsicht mit dem Werk Aschauers (des zünftigen oberösterreichischen Archivars und Eisenbahnhistorikers) verglichen werden. Wenn jedoch die folgenden Ausführungen zu weiteren Forschungen über ein nicht uninteressantes Teilgebiet unserer Landesgeschichte anregen, so wären diese Zeilen nicht zwecklos geschrieben worden“. – Daraus ist klar ersichtlich, daß sich der Autor niemals anmaße, etwa als Berufshistoriker gelten zu wollen.

Viele Folgerscheinungen der Erschließung unserer Gaue durch die Eisenbahnen wären es wert, in wirtschaftlicher, sozialer und politischer Hinsicht erforscht und dargestellt zu werden; dies würde jedoch den Rahmen einer rein eisenbahngeschichtlichen Abhandlung sprengen sowie den Umfang und damit den Preis des Buches empfindlich vergrößern.

Der Verfasser will daher von den Grundsätzen, die ihn bei der Erstausgabe dieses

Buches leiteten, auch dieses Mal nicht abgehen: Es soll möglichst alles Geschehen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens erfaßt werden; es soll auch für den einfachen Eisenbahnliebhaber (solche gibt es in großer Zahl) leicht lesbar und endlich im Einkauf nicht zu teuer sein.

Der Verfasser, der mit vielem Arbeitsaufwand und nicht geringen Selbstkosten aus reiner Liebe zum Eisenbahnwesen dies Buch geschrieben hat, dankt an dieser Stelle herzlich allen, die es durch finanzielle und sonstige Hilfe ermöglicht haben, daß es zur Neuauflage kommen konnte.

Salzburg, im Dezember 1978

Der Verfasser

Einführung

Zwischen 1840 und 1850 hat das eigentliche „Eisenbahnzeitalter“ begonnen. Auch in der damaligen Österreichisch-Ungarischen Monarchie wurden nach einem zaghaften Beginn bedeutende Bahnbauten errichtet, die dazu beigetragen haben, in kurzer Zeit das wirtschaftliche, soziologische, ja sogar kulturelle Antlitz des alten Reiches grundlegend zu verändern. Es kam der sogenannte große „Fortschritt“ mit seinen guten, aber auch recht viel schlechten Folgen.

Wir können es in unserer schnelllebigen Zeit mit den rasanten Wandlungen aller Begriffe kaum mehr verstehen, wie einschneidend die Eisenbahn die Welt des vorigen Jahrhunderts verändert hat.

Auch in unserem Lande Salzburg, das recht spät erst eine Eisenbahn erhielt, konnten die gleichen Folgen beobachtet werden.

Die Eisenbahn ist heute nicht gerade das, was weite Kreise interessiert. Im Zeitalter der Autovergottung, der Blitzurlaubsfahrten mit Charterflugzeugen wird sie gerne übersehen, und fast niemand nimmt Notiz von ihr, es sei denn, daß einmal ein spektakuläres Unglück vor dem Fernsehschirm vorübergehend aufrüttelt. Wenige denken daran, daß die alte Eisenbahn auch in unseren Tagen einen großen Teil des Güterverkehrs tragen muß. Wenn sie nicht wäre, könnten die von ihr beförderten Massengüter niemals mit Straßenfahrzeugen dem Verbrauch rechtzeitig und zum gleichen Preis zugeführt werden.

Es lohnt sich daher, einmal in der Eisenbahngeschichte etwas zurückzublättern. Für uns Salzburger sind auf diesem Gebiet keinerlei Früh- und wenig Großleistungen in eisenbahntechnischer Hinsicht zu verzeichnen, aber immerhin verdankt auch unser Land diesem Verkehrsmittel sehr viel, da die vielfach engen Täler und wenigen Ansiedlungen erst seit den Bahnbauten wirtschaftlich und bevölkerungsmäßig aufgeblüht sind.

Im benachbarten Oberösterreich erwarb sich ein Mann um die historische Behandlung des Eisenbahnwesens seines Landes große Verdienste: *Franz Aschauer*. Er hat in jahrelanger, mühevoller und äußerst tiefeschürfender Arbeit eine Geschichte des Schienenverkehrs im ältesten Eisenbahnland Österreichs unter dem Titel „Oberösterreichs Eisenbahnen“ geschrieben, die an Genauigkeit wohl kaum übertroffen werden kann. Seine berufliche Verbundenheit mit der Eisenbahn und besonders mit dem Archivwesen kam ihm dabei natürlich sehr zustatten. Oberösterreich ist nicht

nur das Land, das auf die ältesten Bahnlagen in Österreich hinweisen kann, es hatte und hat auch heute noch ein ausgedehntes und verkehrsreiches Eisenbahnnetz; Linz ist zudem Sitz einer Bundesbahndirektion.

Salzburg wurde hingegen sehr spät erst von der Eisenbahn erschlossen, es konnte sich in diesem Lande auch kein *Bahn-Nerz* im wahren Sinn des Wortes entwickeln. Salzburg war niemals Sitz einer höheren Bahnverwaltungsstelle. Mehrere, nicht unbedeutende Lokalbahnen im Umkreis der Landeshauptstadt sind längst schon eingestellt. Auch hierin unterscheiden wir uns sehr von unserem Nachbarlande, in dem noch heute eine große Zahl von Lokalbahnen betrieben wird.

Trotzdem scheint es in landes- und verkehrsgeschichtlicher Hinsicht nicht wertlos, in den nachstehenden Ausführungen einen kleinen Beitrag zur Eisenbahngeschichte des Landes Salzburg zu erbringen. Freilich kann dieser Versuch in keiner Hinsicht mit dem vorgenannten Werk *Aschauer*s verglichen werden. Wenn jedoch die folgenden Ausführungen zu weiteren Forschungen über ein nicht uninteressantes Teilgebiet unserer Landesgeschichte anregen, so wären diese Zeilen nicht zwecklos geschrieben worden.

Der Verfasser hat sich durch Jahrzehnte mit dem Eisenbahnwesen, besonders mit dessen Geschichte, aus reinem Privatinteresse beschäftigt, hat bei zuständigen Dienststellen, in- und ausländischen Eisenbahn- und anderen Archiven einschlägige Erfahrungen gesammelt, hat insbesondere umfangreiche Fachliteratur gelesen und konnte sein Wissen, soweit dies einem Laien möglich ist, immer wieder in Abhandlungen und Vorträgen weitergeben.

Von verschiedenen Seiten wurde der Autor wiederholt gebeten, möglichst viel von dem, was ihm über die Geschichte des Eisenbahnwesens im Lande Salzburg bekannt ist, zusammenfassend darzustellen. Dies soll nun in den nachfolgenden Ausführungen versucht werden.

Vorher wäre aber auch noch des Salzburger *Georg Eberl* zu gedenken, der zwar keine geschichtliche Abhandlung über Eisenbahnen geschrieben, jedoch als Berufseisenbahner von der Pike auf gedient, im Alter seine Erinnerungen unter dem Titel „Als ich Eisenbahner wurde“ niedergelegt hat. Kein Geringerer als *Carl Zuckmayer* schrieb das Vorwort zu diesem Buch.

Eberl hat den vielseitigen Dienst als Eisenbahner in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg und während des Krieges in einfachen Worten so fesselnd geschildert, daß Zuckmayer hierzu sagt: „Sein Stil und Spannungsmittel ist die Genauigkeit. Wie Wagen gekuppelt werden, wie es in einem Dienstraum zugeht, was in einem Bremshäuschen bei einer winterlichen Nachtfahrt passieren kann, all das erfährt man als eine Art von dramatischem Geschehen.“

Somit ist auch das Buch Eberls ein Stück Eisenbahngeschichte, denn es führt uns mitten hinein in das Betriebsgeschehen längst vergangener Tage. Wir lernen dabei die

Menschen kennen, die in mühevoller und oft gefährlicher Arbeit das technische Rie- senwerk der Eisenbahn in Gang gesetzt und erhalten haben.

Zum Schluß meiner Einführung möchte ich allen, die die Auffindung und Beschaf- fung von Unterlagen gefördert haben, bestens danken. Dies gilt besonders für die stets freundliche Hilfe im Landesarchiv, den verschiedenen Dienststellen der Österrei- chen Bundesbahnen, den Salzburger Verkehrsbetrieben, dem Archiv der Deutschen Bundesbahn in Nürnberg, dem Kustos des Eisenbahnmuseums in Wien und anderen.

Auch allen, die es ermöglicht haben, daß dieses Buch überhaupt erscheinen kann, den finanziellen Helfern, sei mein aufrichtiger Dank gesagt.

Salzburg, im Frühjahr 1976

Adalbert Mueller

Allgemeines

Die Stadt Salzburg war seit Beendigung der staatlichen Eigenständigkeit des Landes bis 1860 gegenüber anderen Städten ähnlicher Größe ein verschlafener und recht zu- rückgebliebener Ort. Man merkte es noch immer, daß sie eigentlich keinen rechten Status hatte, sie war nicht mehr salzburgisch, nicht mehr bayerisch, aber auch noch immer nicht österreichisch. Das liebe österreichische Vaterland sorgte auch reichlich dafür, daß die Salzburger bisher keinen Patriotismus aufbringen konnten. Man hatte dem Land seine mehr als tausendjährige Eigenständigkeit genommen; Ämter und Be- hörden wurden durchwegs von Beamten aus den altösterreichischen Kronländern ge- leitet, die Salzburger selbst hatten in der eigenen Heimat wenig zu bestimmen.

Die noch von Festungmauern umgürte Landeshauptstadt lag trotz ihrer Grenz- nähe außerhalb des europäischen Verkehrs. Zweimal am Tag fuhr je eine Postkutsche nach Wien und München, ebenso viele kamen hier an. Das Land gehörte politisch zu Oberösterreich und war nur ein „Kreis“ mit einer Kreishauptstadt.

Es ist verständlich, daß die Salzburger unzufrieden waren und mit Sehnsucht darauf warteten, endlich den Anschluß an die große Welt zu bekommen.

So war die Situation, als sich am 12. August 1860 die aus Ost und West kommenden Schienen hier vereinigten und Salzburg mit großen Feiertlichkeiten dem europäischen Eisenbahnnetz angeschlossen wurde.

Es fällt auf, wie spät dies eigentlich gerade bei uns der Fall war, denn es ist zu be- denken, daß schon 1835 die erste deutsche Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth verkehrte und daß 1838 die erste Dampfeisenbahn auf österreichischem Gebiet zwi- schen Wien und Wagram den Betrieb aufgenommen hatte und im folgenden Jahr be- reits die Bahnverbindung zwischen Wien und Brünn hergestellt war. Linz hatte schon zehn Jahre früher seine Pferdeisenbahn, die es mit Budweis verband, später dann mit Lambach und Gmunden – die alte „Salzbahn“. Die berühmte Bahn über den Semme- ring war 1854 eröffnet worden. Die gewaltige Südlinie zwischen Wien und der größ- ten Hafencity der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Triest, konnte 1857 fertiggestellt werden. Schon 1853 fuhren die ersten Schnellzüge zwischen Wien und Laibach.

Um diese Zeit hatten schon fast sämtliche Landeshauptstädte des heutigen Öster- reich irgendeine Bahnverbindung, und die damaligen Landesmetropolen Prag, Graz, Triest, Budapest, Brünn und Linz waren alle bereits mit der Reichs-, Haupt- und Re-

sidenzstadt durch Eisenbahnlinien verbunden. Wenn nun Salzburg so lange warten mußte, kam dafür eine gute Lösung: Salzburg wurde nämlich nicht Endpunkt irgend-einer Bahn, sondern es verbanden sich zur gleichen Zeit die Schienen der königlich bayerischen Staatsbahn, der sogenannten Maximiliansbahn, an der Staatsgrenze bei Salzburg mit denen der Elisabethbahn. Die *große Ost-West-Verbindung* zwischen Wien und München und darüber hinaus nach Augsburg, Stuttgart, nach dem Rhein-land und Frankreich war in Salzburg hergestellt. Dies brachte eine grundlegende An-derung des kulturellen und wirtschaftlichen Lebens der Stadt Salzburg mit sich.

Wir fragen uns, warum war es so lange nicht möglich, Salzburg an das europäische Eisenbahnnetz anzuschließen? War denn bisher alles versäumt worden? Nein, schon 1841 war in einem großen österreichischen Eisenbahnprojekt Salzburg als Über-gangspunkt nach Westen vorgesehen. 1851 wurde ein österreichisch-bayerischer Staatsvertrag abgeschlossen, laut welchem eine Eisenbahnverbindung von München über Salzburg nach Wien herzustellen gewesen wäre. Diese Verbindung hätte jedoch, von Bruck an der Mur abgezweigt, über Leoben, genau in der Linie der späteren Kronprinz-Rudolf-Bahn über Selzthal, Bischofshofen nach Salzburg führen sollen, um die sogenannte südliche Staatsbahnlinie zwischen Wien und Bruck an der Mur mitzuverwenden. Die unerhörten Schwierigkeiten des Baus einer derartig langen, fast ausschließlich als Gebirgsbahn zu errichtenden Strecke zwischen Bruck an der Mur und Salzburg brachten es mit sich, daß dieses Projekt immer wieder hinausgeschoben wurde und damals nicht zustande kam.

Erst durch den neuen Linienplan der Konzessionswerber um die spätere *Westbahn* war es möglich, die Grundlagen für eine Abänderung bzw. Erneuerung des österröi-chisch-bayerischen Staatsvertrags zu erreichen und über die Elisabethbahn endlich die schon so lang ersehnte und notwendige Linie in Betrieb zu nehmen. Damit war Salz-burg auf die günstigste Weise mit der Landeshauptstadt Linz und mit der Reichs-hauptstadt Wien sowie mit der damals schon sehr aufstrebenden Metropole Bayerns verbunden. Da gleichzeitig die Bayern von Rosenheim aus den Anschluß an die zwei Jahre vorher eröffnete Nordtiroler Bahn in Kufstein herstellten, war auch die Verbin-dung, allerdings über Bayern führend, mit der Tiroler Hauptstadt Innsbruck gege-ben, zumal in den noch immer gültigen Teilen des Vertrags von 1851 das Durchfahrts-recht der Österreicher durch Bayern bzw. die Benützung der bayerischen Bahnlinie Freilassing-Kufstein vereinbart war.

Salzburg war also mit der „großen Welt“ verbunden, und auch die in den kom-menden Jahrzehnten in unserem Lande erbauten Eisenbahnen stellten, soferne sie Hauptbahnen waren, wichtige Verkehrsverbindungen her. Die Gesamtlänge aller öf-fentlichen Bahnen allerdings kann sich mit der von Ober- oder gar Niederösterreich nicht annähernd messen.

Die Länge aller Hauptbahnen in Salzburg beträgt derzeit:

Salzburg-Ederbauer	Landesgrenze	36,6 km
Salzburg-Saalachbrücke	Landesgrenze	5,6 km
Salzburg-Hochfilzen	Landesgrenze	132 km
Schwarzach-Tunnelmitte	Landesgrenze	39 km
Bischofshofen-Mandling	Landesgrenze	33 km
Verbindungsgleis Kasern-Gnigl		1,8 km
	Summe:	248,0 km

Hiezu kommen die in Salzburg liegenden Lokalbahnstrecken:

ÖBB Steindorf-Braunau:	3,3 km	
Steindorf-Landesgrenze	25 km	
Salzburg-Lamprechtshausen	52,2 km	
ÖBB Zell am See-Krimml	20,5 km	
Murtalbahn Ramingstein-Maurerndorf		
Kohlenbahn Bürmooos-Trimmelkam:		
Salzburger Anteil	3,8 km	
	Summe:	104,8 km

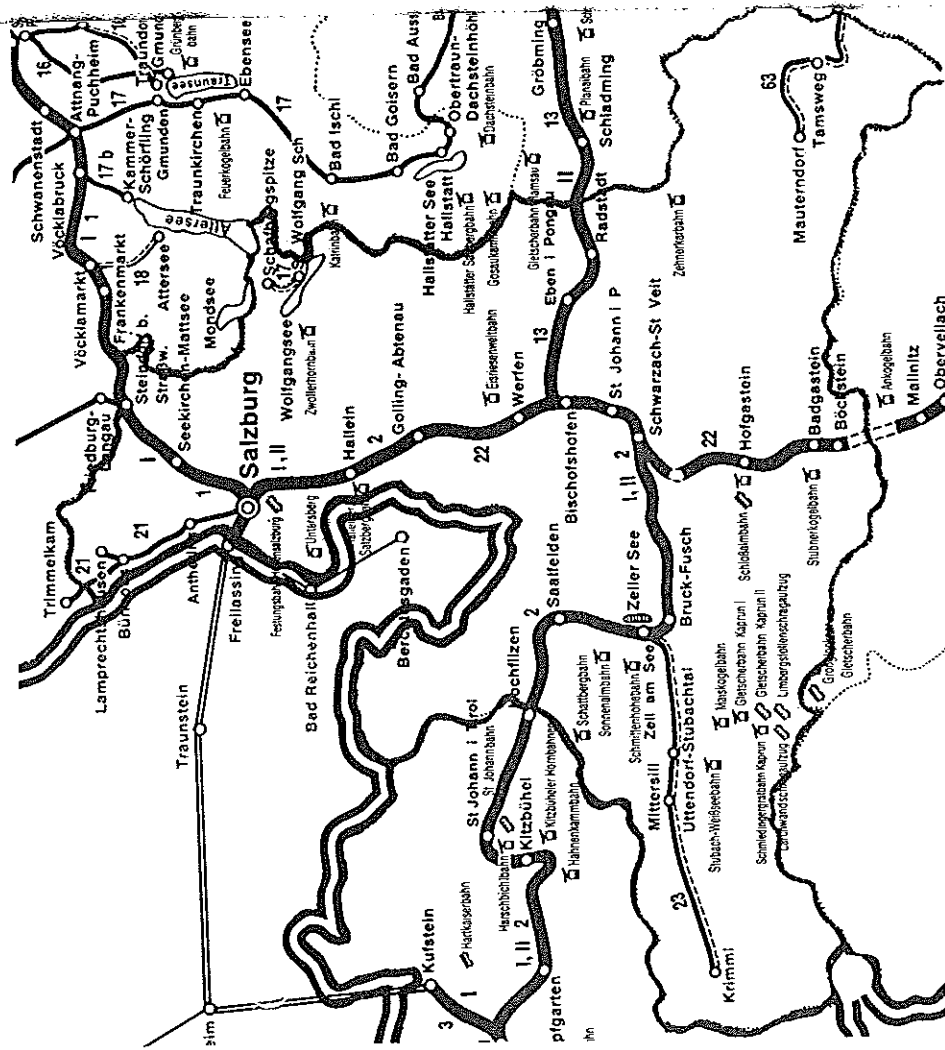
Gesamtlänge aller öffentlichen Bahnen im Lande Salzburg 352,8 km

Im Vergleich zu den Nachbarländern im Osten und Norden sehr bescheidene Streckenlängen. Kein Wunder, daß Salzburg niemals Sitz einer Eisenbahnzentralver-waltungsstelle war. Sogar der Versuch der staatlichen obersten Bahndirektion, bald nach der Verstaatlichung der Westbahn eine derartige Dienststelle in Form eines Oberbahnbetriebsamtes am 1. Juli 1882 einzurichten, wurde schon nach zwei Jahren, am 1. Juli 1884, wieder aufgegeben. Die in unserem Gebiet gelegenen Strecken der ÖBB gehören zum größten Teil zum Direktionsbezirk Linz, nur der Abschnitt Schwarzach-Tauernunnel/Landesgrenze gehört zu Villach, Zell am See-Landes-grenze bei Hochfilzen zur Direktion Innsbruck.

An Bahnämtern mit einem gewissen Gebietsbereich sind in Salzburg nur eine Streck-ken- und eine Zugförderungseinstellung vorhanden.

EISENBAHKARTE VON SALZBURG
Stand 1975

DIE HAUPTBAHNEN



- Zeichenerklärung:
- Schmalspurstrecken
 - Korridorverkehr
 - Strecken mit Schnellzugverkehr
 - Staatsgrenze
 - Landesgrenze
 - Zahnradbahnen
 - Zahnradbahnen (schmalspurig)
 - Standseilbahnen
 - Kabinenseilbahnen

Die Kaiserin-Elisabeth-Bahn (KEB)

Salzburg bekam seine erste Eisenbahn im Jahr 1860. Bevor wir uns mit diesem Ereignis bzw. mit den Eröffnungsfeiern befassen, kurz einiges über diese Bahn:

Zum Zeitpunkt des österreichisch-bayerischen Staatsvertrages im Jahr 1851 dominierte in Österreich das Staatsbahnsystem, das heißt, daß der Bau und der Betrieb neuer Eisenbahnen grundsätzlich dem Staat vorbehalten war. Bald aber mußte er seine Eisenbahnpolitik in dieser Hinsicht ändern, da insbesondere die unglückliche österreichische Neutralitätshaltung im Krimkrieg, aber auch schon die Auswirkungen der Revolutionsjahre 1848 und 1849 derartige finanzielle Folgen nach sich zogen, daß sich der Staat, um seine verkehrspolitischen Ziele noch erreichen zu können, gezwungen sah, wieder auf das Privatbahnsystem zurückzugreifen. Dies brachte nicht nur den damals in der Öffentlichkeit schwer gerügten Verkauf der großen nördlichen und südlichen Staatsbahnen an ausländische Bankkonsortien, sondern auch den Neubau wichtiger Bahnlinien durch private Unternehmerrgruppen mit sich.

Im Bahnbauprogramm der Staatsregierung vom 10. November 1854 sollte als erste der neu zu bauenden Bahnen die Linie Wien-Linz-Salzburg begonnen werden. Um den Bau dieser Bahn bewarb sich der Wiener Großkaufmann *Herrmann D. Lindheim*, der sich mit dem österreichischen Generalkonsul und Großhändler in Hamburg, Ernst Merk, zusammenschloß. Beide erhielten am 8. März 1856 die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Wien nach Salzburg bis zur österreichisch-bayerischen Grenze bei Freilassing bzw. von Linz nach Passau. Sie überrugten diese Konzession an eine neu gegründete Aktiengesellschaft mit Namen „K. k. priv. Kaiserin Elisabeth Bahn“ (KEB), in weiterer Folge kurz „Westbahn“ genannt.

Nach der Fertigstellung und der feierlichen Eröffnung der Teilstrecke Wien (Penzing)-Linz am 19. November 1859 wurde sogleich mit dem Weiterbau nach Salzburg begonnen. Im Februar 1860 überschritt der Schienenstrang schon die salzburgische Grenze beim „Ederbauer“, nördlich von Straßwalchen, und so konnte das letzte Teilstück von Frankenmarkt bis zur Landesgrenze bei Freilassing am 1. August 1860 dem Betrieb übergeben werden.

Unterdessen hatten auch die Bayern am Bahnbau München-Holzkirchen-Rosenheim-Salzburg fleißig gearbeitet. (Die Strecke München-Kirchseeon-Rosenheim, auf der seither der große Hauptverkehr läuft, wurde erst 1876 fertiggestellt.) Auch

diese Strecke war ursprünglich als Privatbahn gedacht, wurde jedoch infolge des in Bayern besonders energisch gehandhabten Staatsbahnsystems von Anfang an als staatliche Bahn errichtet. Ihr Name, der sich aber nie durchsetzte, lautete „Maximiliansbahn“.

Rechtzeitig erfolgte der Zusammenschluß der beiden Bahnen, so daß, wie bereits erwähnt, schon einige Zeit vor der formellen Eröffnung die große Fernverbindung Wien-München betriebsfertig war. Für die damalige Zeit, aber auch noch für unsere heutigen Verkehrsbedürfnisse war dieser Bahnbau eine bedeutende Leistung. Mit einem Schlag wurde die Stadt Salzburg aus ihrer langdauernden und ruhigen Randlage in eine überaus wichtige Transitposition gebracht.

Schon am 25. Mai 1860 fuhr die erste Lokomotive von Frankenmarkt in Salzburg ein. Am 15. Juli reiste die österreichische Kaiserin Elisabeth in ihrem Hofzug von Wien über Salzburg nach München und Posenhofen am Starnberger See. Am 16. Juli wurde der erste bayerische Zug im Salzburger Bahnhof empfangen. Vom 1. August 1860 an begann der regelmäßige Personen- und Güterverkehr auf beiden Strecken. Die Frequenz war vom ersten Tag an außerordentlich hoch.

Die Chronisten melden den großen Zustrom von täglich über 1000 bis 2000 Menschen aus beiden Richtungen. Schon am 5. August wird berichtet, daß in Salzburg sämtliche Unterkünfte besetzt waren und kein Bett mehr zu erhalten war. Am 18. August 1860 kam bereits der erste direkte Wagen aus Kehl am Rhein von der damaligen badisch-französischen Grenze. Dies ist der Beginn eines direkten Wagenverkehrs über Salzburg mit dem Ausland. Der erste Vergnügungszug von Wien nach Paris wurde am 24. September von Wien aus abgefertigt. Er fuhr an diesem Tage um 7.10 Uhr morgens ab und trat am 26. September um 9.30 Uhr in Paris ein. Der Fahrpreis für diese Vergnügungsfahrt betrug hin und zurück 47 Gulden und 17 Kreuzer.

Die Eröffnungsfeier 1860

Im vollen Bewußtsein dieses großen Ereignisses und der damit verbundenen Verkehrs-, handels- und kulturpolitischen Auswirkung wurde die Eröffnung nicht, wie dies oft geschehen war, in aller Stille durchgeführt, sondern es war am 12. August eine Festlichkeit wie ganz selten in der damaligen nüchternen Zeit. Die beiden Monarchen, Kaiser Franz Joseph von Österreich und König Maximilian von Bayern, trafen einander mit ihren Gemahlinnen und großem Gefolge in Salzburg, wo vom Fürstbischof Maximilian von Tarnoczy der Schlussstein des Bahnhofs geweiht und die ankommenden Züge feierlich gesegnet und mit Ansprachen begrüßt wurden. Bei seiner

Festansprache betonte der Vorsitzende des Aufsichtsrates, Graf Wickenburg, daß nicht etwa eine beliebige Bahn eröffnet würde, sondern daß es sich vielmehr um eine „Weltbahn“ handle, deren Betriebsaufnahme heute zu feiern sei. Schon seit dem frühen Morgen waren, wie der Chronist berichtet, aus Ost und West zahlreiche Eisenbahnzüge mit vielen Festgästen angekommen.

Um 11.30 Uhr fuhr dann der reich geschmückte Hofzug des Kaisers ein, und bald darauf, gut aufeinander abgestimmt, der bayerische Hofzug mit König Maximilian und seinem Gefolge. Auch dieser Zug war geschmückt und beflaggt mit den Fahnen und Girlanden in den Farben Österreichs und Bayerns. Es wird genau berichtet, daß den aus 14 Wagen bestehenden Zug zwei Lokomotiven zogen. Wie erwähnt, wurde in allen Reden mit Worten höchster Begeisterung die Bedeutung des Tages hervorgehoben und darauf hingewiesen, daß sich der Osten mit dem Westen verbinde und man nun von Wien nach Paris in 36 Stunden fahren könne.

Für das Bankett war eigens das Warenmagazin im Bahnhofgebäude freigemacht worden. Nach der Feier in Salzburg begab sich die Festgesellschaft mit den Majestäten, dem Verwaltungsrat, dem Direktor Keissler und vielen anderen Gästen nach München. Dort veranstaltete man weitere Feierlichkeiten. Hernach wurde noch eine gemeinsame Fahrt nach Wien durchgeführt, womit das Eröffnungsprogramm beendet war.

Dieser Bahnhof in Salzburg, in dessen Hallen sich die großen Eröffnungszeremonien abgespielt hatten und in denen noch oft besondere Veranstaltungen und festliche Begrüßungen stattfinden sollten, wie z. B. schon 1867 bei der Zusammenkunft des Franzosenkaisers Napoleon III. mit Franz Joseph, wurde dennoch erst 15 Jahre nach seiner Vollendung mit der Betriebsaufnahme der Salzburg-Tirolerbahn ein wirklicher Bahnhauptknotenpunkt, denn die 1871 eröffnete Bahn nach Hallein war nur eine kleine Sackbahn.

Trotzdem aber war der Salzburger Bahnhof von Anfang an eine so große und bedeutende Verkehrsanlage, daß er und sein weiteres Schicksal in den folgenden Zeilen einer eingehenderen Betrachtung unterzogen werden sollen.

Vorerst aber noch einen kurzen Blick auf die ursprüngliche „Westbahn“-Linie in Salzburg. Sie beginnt, von Wien her gesehen, beim Bahnhof „Ederbauer“ und fällt auf der 36,6 km langen Strecke bis Salzburg mit ungefähr zehn Promille in das Salztal. Nach ganz kurzer nochmaliger Durchfahrt durch oberösterreichischen Boden kehrt sie vor dem ersten Bahnhof Straßwalchen auf Salzburger Gebiet zurück. Dieser Bahnhof zeigt außen und innen eine frappierende Vornehmheit. Dies ist darauf zurückzuführen, daß er ein Stützpunkt für die im benachbarten Kobernauser Wald befindlichen riesigen kaiserlichen Jagdgebiete war, somit öfters als „Kaiserbahnhof“ erhalten mußte. Es folgt Steindorf, Ausgangspunkt der Bahn nach Braunau, dann die Haide- und Ladestelle Neumarkt, von hier über Wiesengelände zum Wallersee

und nach zwei Haltestellen die Station Seekirchen. Wenig hernach beginnt im Tal der Fischach eine enge, kurvenreiche Teilstrecke mit mehreren Brücken bis zum Bahnhof Hallwang. Bald öffnet sich nach rechts ein weiter Blick über das Tal hinaus ins bayerische Vorland. Kurz darauf folgt die Einfahrtsrampe in den Bahnhof Salzburg. — Das anschließende Stück bis zur bayerischen Grenze beginnt mit einem Rechtsbogen, dann kommt die Brücke über die Salzach, dann der kleine Lehener Frachtenbahnhof. Hernach folgt eine scharfe Rechtskurve, worauf in fast gerader Strecke bei km 5,6 die Staatsgrenze auf der Saalachbrücke erreicht wird.

Der Salzburger Bahnhof

Ein Bahnhof ist ein sehr komplexer Begriff. Alle für den Eisenbahnbetrieb erforderlichen Einrichtungen müssen hier vorgesehen sein; was da alles notwendig ist, besonders in größeren Anlagen, kann an dieser Stelle gar nicht aufgezählt werden. Unter „Bahnhof“ versteht man aber nicht nur diese Vielfalt von an einem Ort errichteten Eisenbahnanlagen, vielmehr wird für den am deutlichsten sichtbaren und von den Reisenden am meisten benützten Bau, das Aufnahmegebäude, diese Bezeichnung gebraucht.

Mit diesem Bahnhof im engeren Sinne, und zwar dem in unserer Stadt, wollen wir uns im folgenden beschäftigen. Er gehört zu den wenigen Bauten, die im vergangenen Jahrhundert, in der Ära der Zerstörung des Alten, als wirklich gelungen zu bezeichnen sind. Für die damalige kleinliche Zeit war er als geradezu hervorragender Bau anzusehen, weit über den Umfang und die Form eines reinen Nützlichkeitsbaues hinausgehend.

Als im Frühjahr 1860 das letzte Stück der Elisabethbahn vor seiner Vollendung stand und auch die Bayern schon bis Freilassing die Strecke gebaut hatten, ergab sich die Lage des Salzburger Bahnhofs fast von selbst. Vom heutigen Standpunkt aus gesehen, muß man zwar sagen, daß eine noch ungünstigere Situierung wohl kaum mehr möglich gewesen wäre, sowohl was die betriebs- als auch die städtebauliche Seite betrifft.

Es fällt auf, daß die damalige Verwaltung der Elisabethbahn trotz ihrer nicht besonders günstigen finanziellen Lage großen Wert auf schöne, gediegene und repräsentative Bahnhöfe legte. Dies zeigte sich besonders bei den Bauten in den drei größten Städten an ihrer Hauptlinie: Wien, Linz und Salzburg. In den beiden erstgenannten waren Aufnahmegebäude entstanden, die für die damalige Zeit wirklich hervorragend waren.

In Salzburg wurde nach den Plänen des tüchtigen Ingenieurs *Rudolf Bayer* weit außerhalb der Stadtgrenze der Bahnhof, mitten im Grünen, zwischen Wiesen und Äckern auf den Grundstücken ehemaliger Bürgerhöfe, erbaut.

Die terrrainmäßigen Schwierigkeiten, die gegeben waren, meisterte Bayer ausgezeichnet. Um den starken Anstieg, der in der Wiener Richtung schon im Bereich der Bahnhofsgleisanlagen begann, bewältigen zu können, mußte die Fortführung der Strecke gegen die Salzach zu nach Bayern in Stockhöhe erfolgen, damit keine allzu großen Steigungen entstanden. Dadurch wurde auch, was besonders für spätere Zeiten sehr wichtig war, jede schienengleiche Straßenübersezung im Stadtgebiet vermieden, weil alle Straßen schon damals (z. B. Gaswerksgasse) unter dem zu errichtenden langen Bahndamm hindurchgeführt werden mußten. Erst die alte Lehener Straße führte im Gebiet des heutigen Lehener Frachtenbahnhofs schienengleich über die Eisenbahn.

Für das Aufnahmegebäude ergab sich aber die Notwendigkeit, die Straßenseite um einen Stock tiefer als die Bahnsteigseite zu bauen. Dies verursachte dem Planer bestimmt bezüglich Raumeinteilung, Stiegenanlage usw. allerhand Kopfzerbrechen. Im Wiener Westbahnhof und in Linz hat es diese Schwierigkeiten nicht gegeben, in St. Pölten lag ein ähnlicher Fall wie in Salzburg vor.

Bayer löste die Frage jedenfalls in meisterhafter Art.

Ludwig Mielichhofer, der in der Beilage zur „Salzburger Zeitung“ vom 30. April 1860 einen Sonderartikel „Die Kaiserin Elisabeth-Westbahn und der Salzburger Bahnhof“ schrieb, war vollheller Begeisterung über den neuen, damals noch gar nicht fertigen Bahnhof.

Er schreibt: „Und in diesem schönen Thale, unfern des Residenzschlosses Mirabell und der Wälle von Salzburg, erhebt sich majestätisch der grandiose Bahnhofsbau, eine hervorragende Zierde der Gegend.“

Im elegantesten modernen Style erbaut, mit reicher Ornamentik geschmückt, bietet diese lang gezogene Fassade, unterbrochen von dem prächtigen Mitteltrakt mit der geschmackvollen Gallerie und dem emporragenden Thurm und von den an beiden Enden hervorspringenden Veranden mit ihren zierlichen Bronzeläuben, in der That einen imposanten Anblick. Dieses Aufnahmegebäude muß unstreitig den schönsten in Osterreich und Deutschland zugezählt werden und macht seinem Architekten, Herrn Ingenieur Bayer, alle Ehre . . .“

Das Äußere des Aufnahmegebäudes hat uns der bekannte Maler *Pizzold* verewigt. Ein Grundriß dieses Baues sowie ein Gesamtplan des Bahnhofs sind uns erhalten geblieben. In diesem Plan sind alle Anlagen, wie Heizhäuser, Werkstätten usw., genau angeführt. So kann man sich ein gutes Bild vom damaligen Bahnbetrieb machen. Besonders fällt auf, daß bei der Elisabethbahn ein Kohlenschuppen und bei den Bayern ein „Torfmagazin“ vorhanden war. Dies deshalb, weil die bayerischen Bahnen in je-

ner Zeit mangels Kohlevorkommens im eigenen Land ihre Lokomotiven mit Torf heizten. Man kann sich vorstellen, wie es da im neuen Bahnhof oft gequalmt und gerochen hat!

Ein sehr gutes Lichtbild der Straßenfront aus den ersten Jahren zeigt uns das wirklich schöne Gebäude. *Wilhelm Schaup* hat dieses Bild in seinem für jeden Salzburger so wertvollen Band „Altsalzbürger Photographien“ besonders gut reproduzieren lassen. Wie schön muß doch damals der weite große Vorplatz mit seinen bis knapp an die Gebäudfront reichenden Grünanlagen gewesen sein! Schon 26 Jahre später wurde durch den nahe herangestellten Lokalbahnhof für die Tramway der prächtige Platz so eingeeengt, wie er noch jetzt ist*. Dabei soll er in unseren Tagen auch den fast unerträglichen Auto-, Autobus-, Obus- und Lastwagenverkehr aufnehmen. Heute gibt es gar keinen Bahnhofsvorplatz mehr, sondern nur eine breite Durchzugsstraße!

Das Aufnahmegebäude hatte 51 Räume, darunter Appartements für den kaiserlichen Hof, große Wartesäle, Hallen, österreichische und bayerische Post-, Telegraphen- und Zollbüros, Büfets, Kassen- und Gepäckräume sowie eine Reihe von Dienstwohnungen. Gerühmt wurden auch die elegant ausgeführten Haupttreppen, die, gleich den Säulen am Treppenaufgang, aus solidem Untersberger Marmor verfertigt waren.

Daß der Vorplatz sehr groß und als Grünanlage ausgestaltet war, wurde bereits erwähnt. Auch ein Springbrunnen war vorgesehen. Weithin war das Aufnahmegebäude sichtbar. Wir können dies aus Bildern der damaligen Zeit, so aus einem Gemälde *Mayburgers* ersehen, sogar noch im Kolossalgemälde *Kulstruncks* im Rathaus erkennen man die exponierte Lage des Bahnhofs.

Die erste Pracht dauerte bis 1880. Da ertönten in der Nacht zum 29. Jänner auf der Hohensalzburg zwei Kanonenschüsse, die das Zeichen für ein Schadenfeuer in der Umgebung der Stadt bedeuteten: Unser Bahnhof stand in Flammen. Feuerwehr und 300 Mann Soldaten eilten zu Hilfe. Doch erst nach sechs Stunden konnte der Brand gelöscht werden. Der ganze prächtige Mitteltrakt war von oben bis unten ausgebrannt, die wichtigsten Betriebsräume zerstört. Die Brandursache konnte nicht festgestellt werden.

Trotz der Winterzeit ging man gleich an die Wiederherstellung des schwer beschädigten Objekts. Da, in der Nacht zum 14. Februar, also nach gut zwei Wochen, neuer Feueralarm. Der Nordflügel, der sogenannte Hoftrakt, stand in Flammen. Wenn auch diesmal der Schaden nicht so groß war, so traf es bedauerlicherweise besonders Wohnungen von Bahnbediensteten. Auch jetzt war keine Brandursache zu ermitteln. In beiden Fällen wurde aber Brandstiftung vermutet.

* Das Lokalbahngebäude wurde 1977 abgerissen, siehe Seite 26, letzter Absatz.

Beim ersten Brand stellte die Versicherung einen Schaden von 60.000 und im zweiten Fall von 30.000 Gulden fest. Nach heutigen Verhältnissen wäre dies ein Betrag von einigen Millionen Schilling.

Die beschädigten Bauteile wurden bald wieder aufgebaut, jedoch schon einiger Verzerrungen entleidet. So wurde z. B. der weithin sichtbare markante Turm auf dem Dach des Mitteltraktes nicht mehr erneuert. Der Bahnhof selbst blieb im großen und ganzen bis zum großen Umbau im ersten Dezennium unseres Jahrhunderts unverändert, leider aber wurde der Vorplatz, wie bereits berichtet, durch die Bauten der Lokalbahn ab dem Jahr 1886 gänzlich zerstört.

Um die Jahrhundertwende war der Bahnhof mit allen seinen Anlagen dem steigenden Verkehr nicht mehr gewachsen. Dazu kam, daß um diese Zeit der Bau der Taubernbahn beschlossen worden war und auch die Bayern die bisherige Stichbahn nach Tittmoning in eine Vollbahn bis Mühldorf ausbauen wollten, um den Nord-Süd-Verkehr zu verbessern und die Münchner Strecke zu entlasten.

Da nur ein einziger gedeckter Bahnsteig vorhanden und die Gleisanlagen viel zu schmal waren, auch im Innern des Aufnahmegebäudes alle Betriebs- und Publikumsräume viel zu klein und eng wurden, konnte der Personenverkehr kaum mehr bewältigt werden, geschweige denn der enorme Güterumschlag. Ein großzügiges Programm für einen gründlichen Umbau sowie die Verlegung des Güterzugangerverkehrs nach Gnigl wurde ausgearbeitet. Da es auch auf den alten in Salzburg einmündenden Strecken von Tag zu Tag immer lebhafter wurde, war ein weiteres Hinabschieben des Arbeitsbeginns nicht mehr möglich.

Nachdem zuerst die bereits erwähnte Überführung des Güterverkehrs zum neuen großen Verschubbahnhof Gnigl notwendig war, wurde dieser Bahnhof mit seinen vielen Anlagen, wie Heizhaus, Werkstätte, Kanzleien usw., in Angriff genommen und fertiggestellt. Er ist heute einer der größten Verschubbahnhöfe Österreichs, insbesondere seit er während des zweiten Weltkrieges in südlicher Richtung bis zur Haltestelle Parsch durch einen Vorbahnhof noch weiter ausgedehnt worden ist. Im November 1975 konnte in Gnigl zur neuerlichen Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieses Frachtenbahnhofs nach jahrelanger Arbeit ein Zentralstellwerk dem Betrieb übergeben werden, das nicht nur sieben bisherige Stellwerke ersetzt, sondern auch den Arbeitsvorgang auf dem Ablaufberg durch alle möglichen technischen Feinessen, wie Gleisbremsen, Vorprogrammierung für die Einteilung der zum Verschub kommenden Wagen usw., wesentlich vereinfacht und beschleunigt. Dadurch wurde der Bahnhof Gnigl für den immer mehr angewachsenen Nord-Süd-Verkehr bestens gerüstet.

Sogleich nach Verlegung des Güterbahnhofs begann dann der Um- bzw. Neubau des Personenbahnhofs. Es war tatsächlich fast ein Neubau, denn statt des bisherigen Aufnahmegebäudes wurde ein großer Inselbahnhof errichtet. Dorthin kamen die Re-

stauration, die Fahrdienstleistungen, Zollabfertigungsämter, Kassenträume für den Lokalverkehr, Wartesäle usw. Alle diese Einrichtungen wurden in bedeutend vergrößertem Ausmaß aus dem Altbau in den neuen Inselbau übertragen. Dafür wurde der ganze Mitteltrakt des Altbaus in eine große Empfangshalle umgearbeitet, von der aus man durch Unterführungen zum Inselbahnhof gelangen kann.

Auf der Insel wurde für den österreichischen und bayerischen Verkehr neben den für damalige Verhältnisse langen Durchgangsbahnsteigen eine genügende Zahl von Zungenbahnsteigen errichtet. Außerdem stand noch für besondere Zwecke der alte Hauptbahnsteig zur Verfügung. Die Vergrößerung war bedeutend. Während bisher nur 230 m Bahnsteiglänge vorhanden war, brachte der Neubau 2700 m. Noch deutlicher kommt die Erweiterung im Vergleich der Bahnsteigflächen zum Ausdruck: Waren es bisher 1265 qm, so standen nunmehr 18.400 qm nutzbarer Fläche zur Verfügung.

Da auch dem damaligen Zeitgeschmack in künstlerischer Hinsicht weitgehend Rechnung getragen wurde, ist es kein Wunder, daß der Salzburger Bahnhof zu den schönsten und bestausgestatteten Bahnhöfen Österreichs zählte und weitem Ruhm wert war. Trotzdem aber muß man es bedauern, daß durch den Umbau des großen Mitteltraktes in eine Empfangshalle das Äußere sehr gelitten hat, weil statt der feinglieder-ten und unterteilten Schauffläche mit dem schönen Stiegenaufgang ein nach außen plump und klotzig wirkender Baukörper entstanden ist, den auch die großen Fenster nicht viel freundlicher gestalten konnten.

Nach diesem gründlichen Umbau, der 1909 zugleich mit der Volleröffnung der Tauernbahn fertig war, genügte unser Bahnhof in den folgenden Jahrzehnten allen an ihn gestellten Verkehrsaufgaben. Daher ergab sich auch keine wesentliche bauliche Veränderung bis nach den großen Zerstörungen am Ende des Zweiten Weltkriegs.

Vom Oktober 1944 an bis zum Einmarsch der Amerikaner am 4. Mai 1945 wurden die weitverzweigten Anlagen des Bahnhofs von zahlreichen Bomben fast vollständig vernichtet. Doch leider, muß man fast sagen, nicht so vollständig, daß ein ganz neues Aufnahmsgebäude hätte gebaut werden müssen, wie dies z. B. in Wien-West und Wien-Süd, Graz, Klagenfurt und Villach der Fall war. Mit vieler Mühe und bestem Willen erfolgte die Wiederherstellung und Beseitigung aller Schäden fast vom ersten Tag nach Beendigung des Krieges an. Dabei hat das Äußere des Hauptbaus noch mehr an gutem Ansehen verloren, da der ehemalige Hoftrakt so wiederhergestellt wurde, daß die schöne Symmetrie des Hauptgebäudes auch noch verloren ging. Der nordwärts an die Bahnpost anschließende Querbau mit dem Torbogen und angefügten Turm ist ein wohlgemeinter Versuch, den Bahnhofsplatz geschlossener zu gestalten, womit ein seit langem beklagter Raumgestaltungs-mangel beseitigt wurde; dies kam erst nach Abbruch des 1907/1908 errichteten Lokalbahnhofgebäudes im Jahre 1977 voll zum Ausdruck.

Bis vor kurzem gab es größtmäßig keine Veränderung des Bahnhofs und der Bahnanlagen; sie waren daher für den heutigen Betrieb viel zu klein. In der Hauptzeitalter konnte dies jeder Laie beobachten, wenn die meist überlangen Schnellzüge in qualvoller Enge auf den vorhandenen drei Durchgangsbahnsteigen abzufertigen waren. Man bedenke nur, daß ein Schnellzug mit etwa 15 modernen Wagen die Länge von rund 400 m hat.

Das Betriebspersonal wußte von der zu geringen Kapazität der Bahnhofsanlagen ein Lied zu singen. Dennoch muß man den Österreichischen Bundesbahnen volle Anerkennung dafür zollen, daß sie seit 1945 ununterbrochen bemüht waren, trotz der räumlich so gedrückten Verhältnisse und bei sehr beschränktem Budgetmitteln doch vieles zur Verbesserung und Verschönerung unseres Bahnhofs zu tun. Man denke nur an die wundervolle Marmorverkleidung im großen Restaurationsraum, die wohl die beste Werbung für Salzburgs heimische Marmorindustrie darstellt. Auch die anderen Gasträume sind modernisiert worden. Die große Halle, so schön sie von außen ist, so wurde sie sauber und gefällig im Innern erneuert. Ob die vielen Lichtreklamen unbedingt notwendig sind, darüber läßt sich streiten. Noch viele andere Verbesserungen sind erfolgt, nicht wenige davon betriebsnotwendig und nach außen hin nicht sichtbar.

Als Beispiele können u. a. nachstehende Maßnahmen angeführt werden. 1967 wurden die ganzen Gleis- und Oberleitungsanlagen der Westausfahrseite vollständig erneuert und mit einem damals modernen Stellwerk versehen.

1971 baute man endlich ein weiteres Durchfahrtsgleis, so daß jetzt statt der bisherigen drei Durchfahrtsbahnsteige deren vier verfügbar sind. Leider konnte die sehr kostspielige Anlage dieses neuen gedeckten Bahnsteigs nicht voll ausgenutzt werden: denn nach Osten hin konnten die Gleisanlagen nicht erweitert werden, so daß dieser Bahnsteig nur mit einem Schienenstrang und somit einseitig ausgenutzt werden kann, während normalerweise jeder Inselbahnsteig zweiseitig benutzbar ist.

1973 war dieses sehr schwierige Bauvorhaben beendet, und es hat sich seither eine spürbare Auflockerung im österreichisch-bayerischen Durchgangsverkehr ergeben. In der Eingangshalle erfolgte eine zweckentsprechende Umgestaltung der Kassenschalter; Haupthalle und anschließender Zugang zum Inselperron bekamen einen neuen Bodenbelag, kurz, vieles ist geschehen, sehr viel wäre noch zu tun, die knappen Geldmittel verhindern jedoch größere Vorhaben.

So werden die Salzburger, besonders unter Berücksichtigung der gegenwärtigen finanziellen Notlage des Bundes, auch auf den vor einigen Jahren in Plänen vorgelegten und heftig diskutierten Totalumbau des Hauptbahnhofs wohl noch recht lange warten müssen.

Mit einer Maßnahme konnte nicht bis zu einem Um- bzw. Neubau des Aufnahmsgebäudes gewartet werden, das ist die Sanierung seiner Außenseite.

In den letzten Jahren hat das einstens so gediegene, aber seit den Umbauten 1909 und nach dem Zweiten Weltkrieg sehr unschöne Äußere durch zunehmende Verwitterung so stark gelitten, daß der Bahnhof inmitten seiner an und für sich schon nicht gerade anziehend wirkenden nachbarlichen Betonkisten als das mit Abstand häßlichste Bauwerk bezeichnet werden mußte.

Es ist daher sehr zu begrüßen, daß die ÖBB sich im Frühjahr 1977 entschlossen haben, Außenseiten und Dächer des riesigen Empfangsgebäudes gründlich zu renovieren.

Allerdings wird auch durch diese Maßnahme einer künftigen Generalsanierung unseres Bahnhofes nicht aus dem Weg gegangen werden können.

Der Bahnhofplatz erfuhr im Sommer des gleichen Jahres durch die Beseitigung des häßlichen und längst ruinösen früheren Lokalbahnhof- und gemeinsamen Direktionsgebäudes der SE&TG und der SKGLB eine bedeutende „Entschandelung“, man kann fast sagen Verschönerung.

Die Bahn Salzburg-Hallein

1860 war die Stadt Salzburg durch den Zusammenschluß der Bahnen von Wien und von München her mit dem internationalen Eisenbahnnetz verbunden worden. Trotzdem brachte dies den größten Teil des damaligen Kronlandes noch immer keinen Bahnananschluß.

1842 hat *Friedrich Schnirch*, der später durch sein Eisenbahn-Kettenbrückensystem bekannt wurde, Trassenstudien über einen Bahnbau zwischen Bruck an der Mur-Radstadt-Hallein-Salzburg erarbeitet, kam dabei aber zu dem Ergebnis, daß der Bau dieser Linie viel zu teuer und auch unrentabel sei. Dennoch wurde diese Strecke in den Staatsvertrag mit Bayern im Jahr 1851 wieder aufgenommen, aber mit der gleichen Begründung in einem Nachtragsvertrag 1856 neuerlich abgelehnt.

1863 plante *Ing. Kitzler* eine Bahn von Salzburg nach Golling, hatte damit aber keinen Erfolg. Dann hörte man durch Jahre nichts mehr. — Einige Zeit später begann die Elisabethbahn sich um die Konzession für die großen Verbindungslinien Salzburg-Wörgl und Bischofshofen-Selzthal zu bemühen, doch stellte sie an die Staatsverwaltung verschiedene Bedingungen, u. a. Umstellung der Beheizung der Saline Hallein von Holz- auf Kohlenfeuerung, weiters Verpflichtung der Saline zum abschließlichen Salztransport per Eisenbahn. Auf diese Bedingungen wurde nicht eingegangen, die vielen Verhandlungen darüber verzögerten das Verfahren aber sehr.

Nun bewarb sich der Bahnbau-Großunternehmer *Karl von Schwarz* um die Konzession für eine normalspurige Eisenbahn von Salzburg nach Hallein, die ihm auch nach längeren Bemühungen am 7. September 1869 erteilt wurde. Ende April 1870 begannen die Bauarbeiten, die 15 Monate dauerten. Am 5. Juli 1871 konnte die 17,5 km lange Bahn ohne viel Aufhebens eröffnet werden.

Weil das Unternehmen keine eigenen Fahrbetriebsmittel anschaffte, wurde mit der Elisabethbahn ein Betriebsvertrag mit Datum vom 8. August 1871 geschlossen, da diese große Bahn nicht nur den Betrieb wirtschaftlich besser zu führen in der Lage war, sondern auch damals schon die kurze Strecke als etwas Vorübergehendes angesehen hatte. Außerdem waren die Vorarbeiten für die Salzburg-Tirolerbahn in vollem Gange, und die Erteilung der Konzession an die Elisabethbahn erfolgte schon am 10. November 1872. Im übrigen war Schwarz mit der Westbahn aufs engste liiert. Kurz gesagt, unser Bähnchen war von Anbeginn an nur eine Zwischenlösung.

Die Bahnstrecke

Sie ist uns allen wohl bekannt, nur führte die bescheidene, eingleisige Linie nicht wie heute durch dicht besiedeltes Gebiet, sondern durch eine rein bäuerliche Landschaft. Wir können die damalige Unberührtheit dieser Gegend aus einem Bild des 1882 (also schon zehn Jahre später) erschienenen kleinen Hefes „Panorama der Salzburg-Tirolerbahn“ deutlich erkennen, das einen Ausblick von der Station Aigen gegen Westen darstellt. Aus der ländlichen Naturbelassenheit ergab sich auch die geringe Anzahl und Bedeutungslosigkeit der Haltestellen.

Parsch und Elsbethen wurden erst viel später errichtet. Gnigl war eine ganz einfache Station. Aigen war zwar ein Bahnhof, doch nur mit zwei Gleisen ausgestattet und befand sich an der Straßenkreuzung beim Gasthaus „Neuhäusl“, rund 900 m südlich vom gegenwärtigen Stationsgebäude Aigen. Die Verlegung an die jetzige Stelle erfolgte erst 1882. Puch/Oberalm war, so wie heute, nur eine Haltestelle.

Der Endpunkt der Bahn, Hallein, befand sich beim Personenbahnhof. Das für die große Bezirks- und Industriestadt viel zu kleine, bis zur kürzlich erfolgten gelungenen Renovierung recht altmodische und primitive Aufnahmegebäude ist immer noch das vor 100 Jahren erbaute. Nächst der Brücke über den Almbach befand sich, bis vor kurzem baulich kaum verändert, der ehemalige Lokomotivschuppen.

Der große Verschub- und Frachtenbahnhof entstand, so wie der in Gnigl, erst viel später.

Der Bahnbetrieb

Wie erwähnt, befand sich die Betriebsführung von Anbeginn vertraglich in den Händen der Elisabethbahn. Sie stellte vier Zugpaare zur Verfügung, die als gemischte Garnituren geführt wurden.

Der Fahrplan war denkbar einfach, wie aus den folgenden Daten ersichtlich ist:

Salzburg ab:	05.00 Uhr	09.30 Uhr	14.00 Uhr	17.45 Uhr
Hallein ab:	06.15 Uhr	12.00 Uhr	16.15 Uhr	21.00 Uhr

Die Fahrt dauerte mit 36 bis 45 Minuten reichlich lange, und dies, obwohl auf der gesamten Strecke kaum eine Ent- oder Beladetätigkeit bzw. Verschubfahrt in Frage kam.

Die Fahrpreise waren nicht gerade billig. Hin- und Rückfahrt Salzburg-Hallein kostete:

1. Klasse	1,0 Gulden
2. Klasse	0,93 Gulden
3. Klasse	0,62 Gulden

Auf dieser Bahn gab es nicht nur die drei vorgenannten, sondern sogar eine 4. Klasse, die in Österreich, im Gegensatz zu den meisten Bahnen in Deutschland, nur ganz vereinzelt vorhanden war. Sie wurde auch gleich mit Eröffnung der Salzburg-Tirolerbahn abgeschafft. Die Fahrpreise für diese Klasse konnten nicht festgestellt werden.

Anfang August 1875 war die Salzburg-Tirolerbahn fertiggestellt, und zwar sowohl die Linie Hallein-Wörgl als auch Bischofshofen-Selzthal. Aufgrund der Konzeptionsbedingungen wurde die Halleiner Bahn von der Westbahn eingelöst und war von diesem Zeitpunkt an als selbständiges Verkehrsunternehmen nicht mehr vorhanden.

Die Salzburg-Tirolerbahn

Die im vorigen Abschnitt behandelte Salzburg-Halleiner-Bahn brachte natürlich noch immer keine Verbesserung des Schienenverkehrs zwischen den Gebirgsorten und der Landeshauptstadt, noch weniger eine Verbindung mit den benachbarten Kronländern Steiermark, Kärnten und Tirol.

Dieser verkehrspolitische Mißstand wurde zum Notstand, als 1866 die großen Truppenverschiebungen nach Tirol durch das damals nur noch lauwarm verbündete Bayern über Kufstein stattfinden mußten, besonders aber im Deutsch-Französischen Krieg 1870/71. Während dieser Zeit sperrten die Bayern die Durchfahrt, so daß die westlichen Länder vom übrigen Österreich fast abgeschnitten waren, Vorarlberg sogar zur Gänze. Dieser Zustand war für die betroffenen Gebiete auf die Dauer untraglich.

Man fragt sich heute, wieso es möglich war, daß zu einer Zeit, da in der Monarchie schon längst ein beachtliches Eisenbahnnetz bestand, ein Land wie Salzburg so lange auf ordentliche Verkehrsverbindungen mit seinen Nachbarländern warten mußte.

Dies dürfte auf die damalige österreichische Verkehrspolitik zurückzuführen sein, derzufolge, wie *E. Lenzl* in der Festschrift „Hundert Jahre selbständiges Land Salzburg“ ausführt, die großen Transversallinien zunächst zwischen dem böhmisch-mährischen Raum und der Adria errichtet werden sollten, während die übrigen Wünsche zurückgestellt wurden. Wie schon mehrfach erwähnt, hatte man im Jahr 1842 eine Ost-West-Verbindung zwischen Obersteiermark und Salzburg erwogen. Derselbe Plan lag auch dem Staatsvertrag zwischen Österreich und Bayern zugrunde, der 1856 erneuert wurde. Dieses Projekt bezog sich allerdings nur auf die Herstellung einer Eisenbahn von Salzburg nach Bruck an der Mur zur damaligen „südlichen Staatsbahn“ bzw. Südbahn (Linie Wien-Triest). Eine Schienenverbindung mit Tirol war nicht im Konzept enthalten.

Erst der rührige Bauunternehmer *Karl Schwarz*, der sich schon 1869 um die Konzession der Salzburg-Halleiner Bahn mit Erfolg beworben hatte, erwirkte auch die Bewilligung zur Aufnahme von Vorarbeiten für eine Bahnlinie von Rottenmann über Bischofshofen nach Wörgl mit Anschluß nach Hallein und Salzburg.

Das Handelsministerium veranlaßte 1871 eingehende Trassen- und Rentabilitätsstudien für dieses Verkehrsgebiet, nachdem die Regierung am 13. März 1869 eine Gesetzesvorlage eingebracht hatte, in der unter den Bahnbauvorhaben, deren Sicher-

lung „in erster Reihe aus allgemeinen staatlichen und volkswirtschaftlichen Gründen“ zu bewirken sei, auch die vorhin genannten Strecken aufgezählt waren. Diese Vorlage wurde wiederholt zurückgezogen.

Inzwischen hatten die Landtage von Salzburg, Tirol und Steiermark die Geduld verloren und verlangten nachdrücklich, daß endlich einmal gehandelt und nicht immer nur verhandelt werde, zumal, wie erwähnt, der Deutsch-Französische Krieg gezeigt hatte, daß durch das Fehlen einer Bahnverbindung auf österreichischem Gebiet die westlichen Kronländer in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung schwere Schäden zu erleiden hätten.

Es war höchste Zeit, als die Regierung am 21. Jänner 1872 dem Abgeordnetenhaus den Entwurf eines Gesetzes vorlegte, durch das sie ermächtigt werden sollte, die Konzession zum Bau der gegenständlichen Bahnen zu erteilen, und zwar mit einer Staatsgarantie von 56.000 Gulden pro Meile. Die Gesamtkosten einschließlich der Geldbeschaffungsspesen (20 Prozent!) waren mit 40,806.307 Gulden veranschlagt. Nach längerem Herumfeilschen und mit einigen Änderungen, insbesondere mit Herabsetzung der staatlichen Garantiesumme auf 54.000 Gulden, konnte das Gesetz am 10. April 1872 in Kraft gesetzt werden.

Nun folgte die Offertausschreibung, die nicht weniger als sieben Anträge auf Konzessionserteilung brachte. Wie nicht anders zu erwarten, kamen nur zwei in die engere Auswahl, und zwar die der beiden anschließenden, somit meistinteressierten Bahngesellschaften, der Elisabeth- und der Rudolfsbahn, deren Angebote auch die besten waren. Nach freiwilligem Rücktritt der Rudolfsbahn erfolgte am 10. November 1872 die Erteilung der Konzession an die Elisabethbahn.

Sie übernahm hiebei nachstehende besondere Verpflichtungen:

Herstellung einer Hauptbahn von Selzthal über Bischofshofen nach Wörgl zum Anschluß an die Südbahnlinie Kufstein-Ala, einer Abzweigung von Bischofshofen nach Hallein, dort Einbindung in die bestehende Salzburg-Halleiner Bahn mit der Verpflichtung zur Einlösung dieses Unternehmens.

Fertigstellung der neuen Linien und Betriebsaufnahme innerhalb von drei Jahren nach Konzessionserteilung.

Die künftige Betriebsführung hatte genauso wie die kaufmännische Gebarung beim Bahnbau mit eigener Rechnungslegung, getrennt von der der bestehenden Elisabethbahn, zu erfolgen. Nach außen hin zeigte sich dies in der Weise, daß die neuen Strecken anders benannt wurden. Der offizielle Titel lautete „Salzburg-Tirolerbahn“, inoffiziell jedoch wurden sie bis in die Zeit des Ersten Weltkriegs sogar in den Fahrplänen mit „Giselabahn“ bezeichnet.

Die eben dargestellte Konzessionserteilung war übrigens der Abschluß eines bedeutenden Kapitels österreichischer Eisenbahngeschichte. Die Salzburg-Tirolerbahn

ist die letzte aller vor Ausbruch der großen Wirtschaftskrise im Jahre 1873 konzessionierten Linien, die noch tatsächlich ausgeführt wurden, und ist Endpunkt der großen Gründungsweile von 1868 bis 1872, die eine Erweiterung des damaligen österreichischen Eisenbahnnetzes um rund 5840 Kilometer gebracht hatte.

Nach dem folgenschweren Börsenkrach hatte niemand mehr Lust, sein Geld in Eisenbahnunternehmungen anzulegen, nicht einmal in Bahngesellschaften mit Staatsgarantie, zumeist waren die Mittel auch gar nicht mehr vorhanden.

Nach der Konzessionsverteilung konnte der Bahnbau in Angriff genommen werden. Der schon genannte Bauunternehmer Schwarz und die österreichische Eisenbahngesellschaft begannen im Februar 1873 mit den Arbeiten. Es handelte sich um eines der schwierigsten Bahnbauvorhaben der damaligen Zeit. Drei Wasserscheiden galt es zu überwinden, und zwar Eben im Pongau mit 851 m Seehöhe, Hochfilzen mit 965 m und Kirchberg in Tirol mit 819 m. 1100 Brücken und Durchlässe waren notwendig. Alle Tunnel und größeren Brücken wurden schon bei ihrer Erbauung sorgfältig für die Verlegung eines zweiten Gleises angelegt.

Die gesamte Streckenlänge der neuen Bahn betrug: Salzburg-Wörgl 192 km, Bischofshofen-Selzthal 99 km, somit zusammen 291 km.

Sie ist, wie erwähnt, eine echte Gebirgsbahn mit zahlreichen Krümmungen, bedeutenden Steigungen und Gefällen. Da sich deren Wechsel mehrfach wiederholt, spricht man von einem, den Betrieb sehr verteuern den „Sägeprofil“. Die stärksten Steigungen sind zwischen Saalfelden und Wörgl mit 22,3 und 23,9 Promille und Bischofshofen-Eben mit 22 Promille.

Trotz dieser terrainmäßigen Erschwernisse schritt der Bau zügig voran, so daß man nicht nur mit dem konzessionsbedingten, sondern mit einem viel früheren Eröffnungstermin rechnen konnte. Die Zahl der Arbeitskräfte war groß, es gab ja damals keine Baumaschinen wie heute. Unter den Arbeitern befanden sich viele Italiener, deren meisterhaft hergestellte Trockenmauern zum Teil heute noch so stehen, wie sie gebaut worden waren. Diese Spezialarbeit fand schon damals in den Bauprotokollen Lob und Anerkennung. Knapp vor Fertigstellung gab es jedoch einen Zwischenfall, der sehr böse Folgen hätte nach sich ziehen können.

Die Bahntrasse liegt bekanntlich von Salzburg bis kurz vor Zell am See im Salztal, daher muß sie auch das Gebiet der sogenannten Embacher Pleike durchqueren. Lockeres und rutschiges Schiefergestein, das vielfach bis tief unter die Oberfläche in ein erdiges, schlammiges Material verwirrt, hat in dieser Gegend schon oft schwere Erdbeben verursacht, im 18. Jahrhundert sogar zur Verlegung des Flußbettes und Stauung der Salzach bis über Taxenbach hinaus geführt.

Dortselbst war im Zuge des Bahnbaus der sogenannte Untersteintunnel mit einer Länge von 163 m errichtet worden, der zunächst keinerlei Anlaß zu Befürchtungen gab.

Plötzlich, am 10. Juni 1875, also knapp vor Fertigstellung der Bahn, stürzte der Untersteinberg ab, und der Tunnel wurde vollständig zerdrückt. Wahrscheinlich war durch die Bauarbeiten der an und für sich labile Berg mit seinen ungeheuren Schiefermassen aus dem Gleichgewicht gebracht worden und dann mit einemmal abgerutscht.

Um den festgelegten Eröffnungstermin nicht zu verzögern, wurde eilends ein Provisorium um den Berg herum errichtet und zugleich mit dem Neubau des Tunnels begonnen. Die neue Röhre legte man aber viel tiefer in den Berg, wodurch sich ihre Länge auf 427 m vergrößerte. Dieser Tunnel besteht heute noch. Das Umfahrungsprovisorium war noch lange zu sehen und verschwand erst endgültig beim Bau des zweiten Gleises um 1914.

Trasse und Hochbauten waren, wie gesagt, im großen und ganzen fertig, ebenso gab es genügend Lokomotiven, Wagen und sonstige für den Betrieb notwendige Ausrüstungsgegenstände; der Aufnahme des Bahnverkehrs stand nichts mehr im Wege.

Vorher gab es aber noch ein für die damalige Zeit besonderes Ereignis: Der alte preußische König, seit 1871 von Bismarcks Gnaden deutscher Kaiser, fuhr von Passau kommend mit seiner Suite im Hofzug als erster Reisender von Salzburg bis nach Lend (damals Station Lend/Gastein) auf der neuen Bahn, um sich dort mittels sechsspänniger Extrapost zum Kurgebrauch in sein geliebtes Badgastein zu begeben. Von Salzburg ab begleitete Statthalter Graf Thun den Kaiser. Bei der Ankunft in Lend wurden der Erbauer der Bahn, Baron Schwarz, sowie der fast vollzählig erschienene Verwaltungsrat der Elisabethbahn dem Monarchen vorgestellt.

Die Fahrt des Kaiserzuges hatte genau drei Stunden (von 10 bis 13 Uhr) gedauert und war, wie ausdrücklich berichtet wurde, ohne jede Störung verlaufen. Nach einem Diner in Lend fuhr die ganze Begleitung mit einem Sonderzug nach Salzburg zurück.

Kurz darauf begannen die technisch-polizeilichen sowie die zur Einrichtung des Betriebsdienstes erforderlichen Fahrten, so daß schon vor der eigentlichen Eröffnungsfeier reges Leben auf den neuen Linien herrschte. Dies alles spielte sich in der Zeit vom 22. bis 30. Juli ab. Generaldirektor Keissler und Baron Schwarz nahmen sich die Mühe, persönlich in Begleitung höherer Beamter der Elisabethbahn die Einweisung des Personals auf seine Dienstposten in den einzelnen Stationen vorzunehmen.

Endlich war es so weit, daß am 30. Juli 1875, pünktlich um sieben Uhr früh, der festlich geschmückte Eröffnungszug den Salzburger Bahnhof verlassen konnte. Fast fünf Monate vor dem konzessionsmäßig bedingten Termin!

Ministerpräsident Lasser von Zollheim, Fürst Auersperg, um nur einige Vertreter der damaligen Staatsregierung zu nennen, natürlich auch die Salzburger Prominenz, hatten sich eingefunden. Insgesamt beteiligten sich 60 geladene Gäste an der Fahrt.

Vorerst führte die Reise nach Selzthal, von dort zurück bis Zell am See, nach einem Zwischenhalt bei der Unfallstelle Untersteintunnel in Taxenbach. Abends gab es dann in Zell am See ein großes Seefest mit Riesenfeuerwerk und Festessen, allerdings noch

nicht im bahneigenen, zwischen Bahnhof und See gelegenen Hotel „Elisabeth“, das erst 1879 entstand und nach dem Ersten Weltkrieg der Spitzhacke verfiel.

Am nächsten Tag wurde die restliche Strecke befahren. Selbstverständlich spielte sich in allen Stationen die übliche Begrüßung mit Gemeindevertretung, Feuerwehr, Schulkindern und reichem Fahnen Schmuck ab.

Am 6. August, um 3 Uhr 4 Minuten früh, verließ der erste fahrplanmäßige Personenzug mit der Zugnummer 901 den Salzburger Bahnhof. Wie wichtig man diesen Start nahm, geht daraus hervor, daß Generaldirektor Keissler, trotz seiner enormen Beanspruchung anlässlich der Eröffnungsfeier, mitfuhr. Was er allerdings dann sah, war nicht erhebend, denn nur acht zahlende Fahrgäste hatten sich eingefunden und recht viel mehr dürften auf der weiteren Reise auch nicht mehr hinzugekommen sein. Schwache Benützung der fahrplanmäßigen Züge war auch in den folgenden Jahren festzustellen, so sah sich die Bahnverwaltung gezwungen, den ursprünglich recht guten Fahrplan bald einzuschränken.

Man konnte dann nur mehr mit einem Zugpaar täglich von Salzburg nach Innsbruck hin- bzw. zurückfahren, alle übrigen Personenzüge dienten nur dem Lokalverkehr. Die Reise nach Innsbruck dauerte volle elf Stunden. Auf der Selzhahaler Strecke verkehrten ausschließlich gemischte Züge mit kaum erträglicher Langsamkeit.

Verfolgt man Zeitungsnachrichten aus diesen Tagen, fällt auf, daß es bei den Prominenten zum guten Ton gehörte, die neue Bahn kennenzulernen, allerdings mit bestenwilligen Sonderzügen, andererseits aber die Masse der Bevölkerung wenig Lust zeigte, die langsamen und verhältnismäßig teuren Züge zu benützen. Diese Zurückhaltung war bei fast allen Bahnen zu beobachten, augenscheinlich auch als Folge der wirtschaftlichen Not nach dem großen Zusammenbruch von 1873.

Erst seit Mitte der achtziger Jahre verbesserten sich die Einnahmen unserer Bahn, wohl auch infolge des damals aufkommenden Fremdenverkehrs. Der Güterverkehr hingegen war von Anfang an verhältnismäßig gut, so daß die Verwaltung bald eine Nachbestellung stärkerer Lokomotiven für den Güterdienst auf diesen schwierigen Gebirgsstrecken tätigen mußte.

Inzwischen konnte die Staatsregierung nicht mehr länger den Anschluß des im äußersten Westen der Monarchie gelegenen Kronlandes Vorarlberg mit seiner hochentwickelten Industrie an das Schienennetz der österreichischen Eisenbahnen hinauschieben; dies war auch zur Herstellung eines direkten Verkehrs mit der benachbarten Schweiz längst schon notwendig geworden.

Der einzige Weg der geplanten Bahn führte über den Arlberg, das bedeutete aber, daß deren Bau ungeheuer kostspielig und schwierig sein würde, ebenso die künftige Betriebsführung.

Jeder Gedanke an die Errichtung durch Privatunternehmen schied daher aus, so daß nur eine volle staatliche Finanzierung und späterer Staatsbetrieb geplant werden

konnten. Um aber so weit wie möglich ein kommerzielles Optimum zu erreichen, mußte die Regierung darauf bedacht sein, möglichst lange Transportwege zu besitzen, die nicht durch fremde Bahnen unterbrochen würden. Daher sollten auch die zwei großen im Wege stehenden Privatbahnen, die Elisabeth- und die Rudolfsbahn, baldigst, also lange vor Ablauf ihrer Konzessionen, in das Eigentum des Staates übergehen.

Was die Südbahn betrifft, so bedeutete das kleine Stück zwischen Wörgl und Innsbruck insofern kein Hindernis, als dessen gemeinsame Benützung durch einen sogenannten Pécagevertrag geregelt war. Die Rudolfsbahn, schon längst in schwerer finanzieller Not, wurde ohne größere Schwierigkeiten einverleibt. Mit der Elisabethbahn aufgenommene, ziemlich komplizierte Verhandlungen führten schließlich zu dem Ergebnis, daß mit Gesetz vom 23. Dezember 1881 die Übernahme durch den Staat einschließlich der Salzburg-Tirolerbahn am 1. Jänner 1882 beschlossen wurde. Der Eigenbetrieb endete am 30. Juni 1882. Auch nach der Verstaatlichung war der Verkehr längere Zeit noch recht dürftig.

Vieles ist auf der früheren Salzburg-Tirolerbahn seither geschehen. Aus einer ursprünglich bescheidenen Verbindungsbahn ist eine der am meisten frequentierten Teilstrecken der österreichischen Bundesbahnen geworden.

Bedingt durch den im Jahr 1884 fertiggestellten Bahnbau über den Arlberg, setzte sehr bald ein bedeutender Ost-West-Verkehr ein, der immer wieder zu Verstärkungen und Vergrößerungen der Betriebsanlagen führte.

1909 erfolgte die Verlegung eines zweiten Gleises auf dem Abschnitt Bischofshofen-Schwarzach wegen der zur gleichen Zeit angesetzten vollen Eröffnung der Tauernbahn. Von 1913 bis 1915 wurde dann die ganze Strecke Salzburg-Wörgl doppeleisig hergestellt. Infolge der terrarmäßigen Schwierigkeiten, besonders im Teilstück Schwarzach-Taxenbach, war dies in langen Abschnitten beinahe ein ganz neuer Bahnbau, weil das zweite Gleis vielfach weitab von der alten Trasse gebaut werden mußte. Als wichtigste Maßnahme zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit unserer Bahn kam später deren Elektrifizierung, über die, wegen ihrer großen Bedeutung für den gesamten Bahnverkehr, in einem späteren Kapitel berichtet wird.

Der Ausbau der Bahnhöfe Salzburg und Gmügl wurde bereits erwähnt. Heute können im Bahnhof Gmügl 2700 Güterwagen täglich rangiert werden! Er ist jetzt einer der größten Verschiebebahnhöfe Österreichs und hat den räumlich sehr beengten Salzburger Hauptbahnhof nicht nur dadurch entlastet, daß er fast den ganzen, früher dort abgewickelten Güterzugsdienst an sich gezogen hat, sondern auch durch die am 2. Jänner 1905 eröffnete Verbindungskurve zur Wiener Strecke im sogenannten „Grünen Wald“. Seither können alle aus Wien, Linz, Wels kommenden Lastzüge dem Hauptbahnhof ausweichen. Wenn sie in Richtung Bischofshofen weiterfahren, brauchen sie nicht mehr „gestürzt“ zu werden. Diese Verbindung bewährte sich so

Die Tauernbahn

gut, daß zehn Jahre später ein zweites Gleis zugelegt wurde, wahrscheinlich auch in Anbetracht des zu erwartenden Krieges mit Italien, der genau drei Wochen nach der am 1. Mai 1915 erfolgten Inbetriebnahme begonnen hat. — Diese Trasse wurde ursprünglich nur für den Güterzugsdienst gebaut, doch gab es durch mehrere Jahre eine Ausnahme von dieser Regel. Der 1958 eingeführte Triebwagen-Schnellzug „Transalpin“, der eine möglichst rasche Verbindung Wien-Zürich herzustellen hatte, fuhr ohne Berührung des Hauptbahnhofs über die Güterzugskurve direkt nach Aigen. Dieser kleine Bahnhof kam dadurch zu Ehren einer Schnellzugstation. Wenn auch einiges an ihm verbessert und verschönert wurde, konnte dieser Kurs trotz echter Zeiteinsparung nicht befriedigen. Seit 1966 fährt der „Transalpin“, gleich anderen besonders raschen Ost-West-Triebwagenzügen, wieder über Salzburg-Hauptbahnhof, jedoch dann über Rosenheim-Kufstein nach Innsbruck und weiter. Erst dadurch ergab sich eine wirkliche Fahrzeitverkürzung bedeutenden Ausmaßes.

Derzeit wird im Abschnitt Thurnberg, zwischen Elsbethen und Puch, die Strecke so umgelegt, daß der bisherige, sehr ungünstige und scharfe Bogen wesentlich verflacht wird. Das alte Bahnbett wird die Hallener Landesstraße aufnehmen, die dadurch gleichfalls eine bedeutende Verbesserung der Trasse erfährt. Auch im Tauernwald erfolgt eine Bogenbegradigung.

Bischofshofen hatte, ähnlich wie Salzburg, eine umfangreiche Verbesserung der Bahnhofsanlagen bekommen. Der Personenbahnhof wurde als Inselanlage gestaltet, der große Güterbahnhof nach Süden zu neu angelegt und erweitert. Auch dies war infolge des Baus der Tauernbahn notwendig geworden. Der ursprünglich unbedeutende Haltepunkt Schwarzach wurde wichtiger Bahnknotenpunkt. Ausgestartet mit allen notwendigen Betriebsanlagen wie Heizhaus, kleiner Werkstatt, Drehscheibe, neuem, großem Aufnahmsgebäude usw., diente er in dieser Form bis in die letzte Zeit. Mit der nach 1945 einsetzenden stürmischen Entwicklung des Verkehrs auf der Tauernbahn konnte er allerdings nicht mehr mithalten. Seit 1973 wurde an seinem gründlichen Umbau gearbeitet, der insbesondere die Errichtung der schon lange fehlenden Inselbahnsteige vorsah und daher eine vollkommene Neuverlegung der Gleisanlagen notwendig machte. 1977 war dieses große Bauvorhaben beendet.

Anlässlich der Errichtung des Kraftwerks in Schwarzach mußte an der Salzach ein Stauwehr oberhalb von Taxenbach erbaut werden. Diese Maßnahme führte zu einem Umbau der Bahnlinie zwischen Taxenbach und Bruck im Pinzgau auf einem längeren Streckenabschnitt. Hierdurch konnte ein bisher sehr krümmungsreiches Teilstück bedeutend verbessert werden.

Die dargelegten Maßnahmen sind natürlich nur ein Teil aller Um- und Ausbaumaßnahmen an unserer großen Hauptlinie durch das salzburgische Gebirgsland. Alljährlich müssen zur klaglosen Aufrechterhaltung des weit überdurchschnittlichen Verkehrs zahlreiche, meist sehr kostspielige und technisch schwierige Bauführungen eingeplant und ausgeführt werden.

Mit der Salzburg-Tirolerbahn hatte das Land Salzburg, wenn auch spät, eine gute und für die damaligen Verhältnisse vollkommen ausreichende Verkehrsverbindung nicht nur zwischen den einzelnen Gebirgsgegenden und der Landeshauptstadt (mit Ausnahme des Lungaus), sondern insbesondere mit den Nachbarländern Tirol und Steiermark erhalten. Der Salzburger Bahnhof war damals schon ein bedeutender Knotenpunkt. Für den Ost-West-Verkehr war ausreichend gesorgt, auch für den Verkehr nach dem Norden der Monarchie und nach Deutschland.

An der langen Südgrenze des Landes versperrte jedoch die mächtige Kette der hohen Tauern den Zugang nach Kärnten. Das Fehlen einer direkten Linie dorthin machte sich um so schmerzlicher bemerkbar, je mehr die Bedeutung Triests, des größten Seehafens, als Umschlagplatz angewachsen war. Salzburg befand sich diesbezüglich in einer sehr unguten Verkehrslage, weil durch die großen Umwege der Warenverkehr vom Süden her und umgekehrt nicht nur verzögert, sondern auch verteuert wurde.

Ein besonderer Umstand war auch die Tatsache, die für uns in der heutigen Zeit nicht mehr von Bedeutung ist, daß das reichste und industriell am höchsten entwickelte Kronland der Monarchie, Böhmen, seinen umfangreichen Export nach dem Süden nur auf dem Umweg über den Semmering oder auf dem noch größeren Umweg, die Elbe abwärts über Hamburg, abwickeln konnte. So mußte endlich, trotz der damals äußerst ungünstigen innenpolitischen Lage, die wiederholt zur Ausschaltung der parlamentarischen Tätigkeit führte, von der Regierung die Planung bzw. der Bau neuer Alpenbahnen in Angriff genommen werden.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. Februar 1900 legte sie einen Gesetzentwurf für die Herstellung einer zweiten Bahnverbindung zwischen den nördlich der Alpen liegenden Ländern der Monarchie und Triest vor. Diese Vorlage betraf eine ganze Reihe von neuen Bahnlinien, deren eine die für unser Land unmittelbar in Frage kommende Tauernbahn war. Deren Trassierung war jedoch noch keineswegs klar gestellt. Man zog nicht weniger als neun Trassenentwürfe in Erwägung. Zum größten Vorteil Salzburgs und besonders der beiden großen Kurorte Hof- und Badgastein wurde endlich die Linienführung von Schwarzach über das Gasteiner Tal nach Böckstein, dort durch den großen Tunnel nach Mallnitz, hinab in das Möll- und Drautal und in Spittal an der Drau in die bestehende Südbahnlinie einmündend, gewählt.

Die Elektrifizierung der Hauptbahnen im Land Salzburg

Salzburg ist ein Gebirgsland. Somit sind auch die Eisenbahnen, die unsere Gänge durchziehen, fast durchwegs Gebirgsbahnen, mit allen Merkmalen solcher Anlagen, wie z. B. außerordentlicher Kurvenreichtum der Strecken, Steigungen und Gefälle, die oft in steile Rampen übergehen. Sogar die so bedeutende Hauptstrecke nach Wien weist in ihrem kurzen Verlauf durch unser Land von Salzburg bis zur Landesgrenze bei der Station „Ederbauer“ eine ständige Steigung von gut zehn Promille auf. Auch diese Strecke hat kaum ein gerades Stück, vielmehr folgt eine Kurve der anderen, und der starke Anstieg beginnt schon mitten im Bahnhof Salzburg.

Der Betrieb unserer Bahnen war daher zur Zeit der Dampftraktion unverhältnismäßig teuer und langsam, dies besonders im Vergleich zu den vielen und langen Flachlandstrecken in der alten Monarchie. Allerdings lagen diese Strecken meist im Norden und in Ungarn, während auch die anderen Kronländer, besonders die in den Alpen gelegenen, vielfach ähnliche Verhältnisse wie Salzburg aufzuweisen hatten, vielleicht nicht immer so ungünstig wie bei uns. Wenn auch der Bau von Dampflokomotiven um die Jahrhundertwende große Fortschritte brachte und die immer schwerer werdenden Züge über die steilsten Alpenpässe reibungslos geführt wurden, suchten damals doch schon maßgebliche Techniker nach einem möglichen Ersatz für den teureren Dampfbetrieb. Man konnte auch schon auf recht beachtliche Erfolge hinweisen.

Im Bereich der Straßen- und Lokalbahnen hatte zu jener Zeit der Siegeszug der Elektrizität kräftig eingesetzt und diese Energie den Dampf und die Pferde weitgehend verdrängt. Nicht so rasch ging es bei den eigentlichen Vollbahnen. Hier fehlten noch recht viele technische Voraussetzungen. Man versuchte zwar schon lange und ausdauernd, war aber noch zu keinem brauchbaren Ergebnis gekommen. Kein Wunder! Der für die vorhin genannten Stadt-, Straßen- und Lokalbahnen so gut geeignete niedergespannte Gleichstrom taugte für die stark belasteten und schnell fahrenden Volleisenbahnen nicht.

Erst 1902 konnte von der Firma Ganz in Budapest die erste für Hochspannung gebaute, und zwar mit 3-kV-Drehstrom betriebene Lokomotive in Verwendung genommen werden, wenn auch nur auf der 1,1 km langen Schleppbahn zur Munitionsfabrik Wöllersdorf in Niederösterreich. Da dies zwei Monate vor Eröffnung der Vallinabahn geschah, wurde so die armselige Schleppbahn zur ersten mit Hochspan-

nung betriebenen Eisenbahn der Welt! Und nun noch ein österreichischer Rekord: Die Stubaitalbahn, die 1904 eröffnet wurde, bediente sich als erste Bahn Europas zum Antrieb ihrer Motorwagen des Wechselstroms.

Am 7. Oktober 1911 wurde die 1907 fertiggestellte, bisher mit Dampf betriebene Mariazeller Bahn mit Elektrolokomotiven befahren. Auch dies war ein Rekord, denn es handelte sich um die ersten Hochspannunglokomotiven Österreichs, die mit Wechselstrom gespeist wurden. Schon am 28. Oktober des darauffolgenden Jahres begann die elektrische Zugförderung auf der unerhört schwierigen sogenannten Kattwendel- oder Außerfernbahn. Sie war die erste tatsächliche Vollbahn Österreichs, die nach dem noch jetzt bei uns, in der Bundesrepublik Deutschland, in der Schweiz, in Schweden und in Norwegen gültigen System mit 15.000 V Fahrdrathspannung und 162/3 (früher 15) Hz Frequenz ausgestattet war. 1914 folgte die mit gleicher Spannung ausgerüstete Wien-Preßburger Bahn.

Seither läuft nach einer unfreiwilligen Pause, die der Erste Weltkrieg verursacht hatte, die Elektrifizierung der Vollbahnen weiter, zum Unterschied von ehemals aber nicht mehr auf einzelne, abgeschlossene Linien beschränkt, sondern planmäßig auf die Verbindung aller Hauptbahnlinien ausgerichtet.

Die Techniker hatten also, wie man sieht, gute Arbeit geleistet. Es genügt aber bekanntlich nicht, einfach einen Draht über Schienen zu installieren und Triebfahrzeuge zu bauen, für die Umstellung müssen vielmehr außer der Arbeit der Techniker noch viele, viele Voraussetzungen gegeben sein. Neben den technischen spielen die kommerziellen und rechtlichen Fragen eine womöglich noch wichtigere Rolle. Es kann daher nicht wundernehmen, daß sich die Staatsverwaltung bald, nachdem die ersten mit hochgespanntem Strom gespeisten Bahnfahrzeuge den Beweis für die Brauchbarkeit dieser Kraftquelle auch für den Betrieb auf Hauptstrecken erbracht hatten, entschloß, eine eigene Studienabteilung „für die Vorbereitung des elektrischen Betriebes auf österreichischen Staatsbahnen“ einzusetzen.

Diese sehr entscheidende Maßnahme erfolgte im Herbst des Jahres 1906. Der neuen Kommission war eine ganze Reihe genau umrissener Aufgaben gestellt.

Sie lauteten:

Sicherung der Wasserkräfte für zukünftige elektrische Bahntraktion unter Berücksichtigung der anderen wirtschaftlichen Interessen.

Im gegebenen Fall sollten Optionsrechte der Staatsverwaltung unter möglicher Aus- und Angleichung zwischen industrieller und bahnmäßiger Nutzung solcher Wasserkräfte angestrebt, aber auch Wassernutzungsrechte im Weg der Einreichung von Konzessionsansuchen erworben und Kraftwerksprojekte verfaßt werden.

Bis zum Jahre 1908 hatte diese Studienabteilung, die anscheinend recht fleißig gear-

beitet hat, schon 690 km Wasserläufe eingehend untersucht, und zwar in Tirol, Vorarlberg und im Süden der Monarchie. Zu dieser Zeit waren z. B. Projekte für die Ausnützung des Infflusses bei Landeck, der Örtzaler Ache, der Salzach bei Golling und des Isonzo bei Karfreit zum Teil schon fertig ausgearbeitet.

Eine auch für uns noch bedeutende Rolle spielte die Planerstellung für die zu elektrifizierenden Eisenbahnlinien. Diese waren in drei Gruppen geteilt:

1. Hauptlinien der k. k. Staatsbahnen: Wien-Salzburg-Bischofshofen-Wörgl, Innsbruck-Arlberg-Bregenz. Amstetten-Selzthal-Bischofshofen, Selzthal-St. Michael-Glandorf-Villach-Tarvis-Pontebba (damalige italienische Grenze). Linz-Klaus-Steyerling-Selzthal (Phyrnbahn). Schwarzach-Villach-Görz-Triest, Steinach-Ischl-Artang-Puchheim.
2. Hauptlinien der damaligen Südbahn: Bruck an der Mur-Graz-Marburg-Klagenfurt-Villach-Spital-Franzensfeste, Kufstein-Wörgl-Innsbruck-Brenner-Bozen-Ala (damalige italienische Grenze). Marburg-Lai-bach-Triest.
3. An den Hauptbahnen zweiter Ordnung sollten bei vorläufigem Verzicht auf genaue Planung rund 900 km elektrifiziert werden. Diese Aufstellung ist noch in unseren Tagen in verschiedener Hinsicht sehr interessant.

Es wäre falsch zu glauben, daß die Arbeiten der Studienabteilung ohne Widerspruch vor sich gegangen wären. Hindernisse aller Art türmten sich vor allen neuen Plänen auf. Besonders die höchsten Militärstellen machten zahlreiche Bedenken geltend und wollten eigentlich von der ganzen Elektrifizierung nichts wissen. In jedem Kraftwerk und bei jedem Streckenteil sahen sie eine Gefahr für die Landesverteidigung. Ganz so unrecht hatten sie ja nicht. Bestimmt aber wurde durch die ständigen Bedenken und Einsprüche der militärischen Stellen die Arbeit sehr verzögert. Der Erste Weltkrieg verhinderte dann jede erspriessliche Fortführung der großen Aufgabe.

Nach dem unglücklichen Kriegsausgang im Jahre 1918 erinnerte man sich aber, besonders als die Bahnverwaltung das Ausbleiben der bisher von böhmisch-mährischen Gruben bezogenen Lokomotivkohle schmerzlich wahrnehmen mußte und der Bahnverkehr fast zum Erliegen kam, schnell wieder an die wertvollen Vorarbeiten der vielfach genannten Kommission. Schon am 25. Juli 1920 konnte im Hohen Haus das erste Elektrifizierungsgesetz für die Österreichischen Bundesbahnen verabschiedet werden. In diesem Gesetz waren zunächst einmal die Strecken Salzburg-Wörgl-Innsbruck-Arlberg-Bregenz sowie auch die Tauernbahn vorgesehen.

Es sollte noch recht lange dauern, bis alle wichtigen Bahnlinien Österreichs der für unsere Verhältnisse besonders gut angepaßten elektrischen Traktion zugeführt werden konnten bzw. sich noch im Zustand der Umstellung befinden.

An der Spitze der Bundesländer, deren Bahnlinien elektrifiziert wurden, steht Tirol, wo begrifflicherweise die Arlbergbahn als erste in Angriff genommen wurde. Hernach arbeitete man von Innsbruck aus ostwärts, und mit der Fertigstellung des Abschnittes Wörgl-Saalfelden am 3. April 1928 gelangte die Elektrifizierung erstmalig auf Salzburger Boden.

Dies gilt allerdings nur in bezug auf die Österreichischen Bundesbahnen. Die wirklich erste Elektrifizierung einer Hauptstrecke erfolgte durch die königlich-bayerischen Staatsbahnen, welche ihre für den Dampfbetrieb besonders ungeeignete Strecke von Reichenhall nach Berchtesgaden lange schon auf elektrische Traktion umstellen wollten. Natürlich nicht nur das vorgenannte Teilstück, sondern die ganze Bahn von Berchtesgaden bis Salzburg. 1914 war die Streckenausrüstung so weit fertig, daß der Betrieb hätte aufgenommen werden können; der Kriegsbeginn machte dies unmöglich. Mit dem Sommerfahrplan 1915 führen die ersten elektrischen Vollbahnlokomotiven in Salzburg mit den neuen Wagengarnituren in lichtgrün-creme gestrichenem Farbenkleid ein.

Als nächste österreichische Strecke wurde das lange und schwierige Stück Saalfelden-Salzburg ausgerüstet und seit dem 11. März 1930 elektrisch betrieben. — Hernach besann man sich auf die Tauernbahn, die schon zur Zeit ihrer Erbauung für eine spätere Umstellung auf elektrischen Betrieb geplant wurde. Die Kriegsergebnisse und die neuen Grenzen der Republik Österreich verzögerten dies sehr lange, so daß reichlich spät, und zwar am 15. Dezember 1933, das erste Stück, die Nordrampe mit dem großen Haupttunnel, das ist von Schwarzach bis Mallnitz, vom Dampfbetrieb loskam. Zwei Jahre später, am 15. Mai 1935, war auch die Südrampe bis Spital fertiggestellt.

Im Zuge des Arbeitsbeschaffungsprogramms 1936 wollte man mit der Westbahn ab Salzburg beginnen, dies erfolgte jedoch so zögernd, daß zwar die Installation Salzburg-Armarg 1939 ziemlich fertig war, jedoch der Betrieb erst 1940 aufgenommen wurde. Die große Hauptverkehrsader der Westbahn im Bereich unseres Landes war ab diesem Zeitpunkt zusammen mit der ebenso wichtigen Tauernbahn frei von Dampftraktion.

Es fehlte nur noch das Stück von Bischofshofen bis zur Landesgrenze östlich von Radstadt bei Mandling. Nach 1945 begann man auch hier trotz aller Schwierigkeiten mit den Arbeiten, die sich sehr lange hinauszogen, hauptsächlich infolge Materialmangels. Endlich, am 1. Oktober 1951, konnte das Teilstück bis Eben elektrisch befahren werden, dann dauerte es noch bis zum 21. Juni 1958 bis zur Inbetriebnahme des kurzen Stückes Eben-Schlading. Am 27. Mai 1959 war der ganze Ostteil der alten „Giselabahn“ bis Selzthal elektrifiziert.

Unfälle

Wie jedes Menschenwerk sind auch unsere Eisenbahnen nicht vor Unfällen gefeit. So gab es auf den Bahnen, die unser Land durchziehen, manches Malheur, zum Teil im Zusammenhang mit dem gebirgigen Charakter der Strecken. Trotzdem kann im allgemeinen gesagt werden, daß Salzburg verhältnismäßig wenige und nicht viele schwere Unfälle aufzuweisen hat.

Einige davon sollen nun erwähnt werden, soweit sie Hauptbahnen betreffen.

Am 13. März 1876 fuhr die Lokomotive „Mittersill“ mit einem Lastzug zwischen Saalfelden und Zell am See viel zu schnell. Sie engleiste und legte sich samt Tender und Dienstwagen in den Graben neben dem Bahndamm. Der Lokführer war tot.

31. Juli 1897: Infolge Hochwassers Unterwaschung des Bahndammes bei Seekirchen. Der Frühpersonenzug aus Salzburg engleiste, die Lokomotive und einige Wagen stürzten über den Damm. Lokführer tot, Heizer schwer und einige Reisende leicht verletzt.

1901: Zusammenstoß zweier Personenzüge auf offener Strecke zwischen Bischofshofen und St. Johann. 3 Tote, zahlreiche Verletzte.

1909: Absturz einer Lokomotive der Reihe 47 bei Hüttau vor einem Güterzug. Lokpersonal tot.

22. August 1929: Zusammenstoß des bergwärts fahrenden Schnellzuges D 115 mit dem Personenzug P 716 zwischen Schwarzach und Loifarn. Dieses Unglück, verursacht durch Grobfahrlässigkeit, war eines der schwersten in Salzburg. Folge: 4 Tote, 8 Schwer-, 15 Leichtverletzte, großer Sachschaden.

19. Juli 1938: Entgleisung der Lokomotive 114.01 vor dem Schnellzug von Wien nach Salzburg bei Einfahrt in Straßwalchen. Die Lok stürzte um, mit ihr eine Reihe von Wagen. Die gleiche Lok war am 6. Juni 1936, also 2 Jahre vorher, bei Asten/St. Florian umgestürzt. Nähere Daten konnten nicht ermittelt werden, da damals derartige Dinge streng geheim gehalten wurden.

29. April 1957: Der Arlbergexpress von Wien fährt mit gut 90 km durch den Bahnhof Steindorf. Ein französischer Wagen engleiste, mit ihm 6 weitere von den insgesamt 9 Wagen. Die Lok fährt noch bis fast in den benachbarten Bahnhof Neumarkt. 2 Schwer-, 20 Leichtverletzte, großer Sachschaden.

Natürlich gab es noch zahlreiche weitere Unfälle. Immerhin blieb unser Land von ganz großen Unglücksfällen dieser Art verschont.

Allgemeines

Um das Jahr 1885 war in großen Teilen der alten Monarchie schon ein dicht ausgebautes Netz von Hauptbahnen vorhanden, das in der Lage war, die Verkehrsbedürfnisse der damaligen Zeit im großen und ganzen zu befriedigen. Die Eisenbahnen selbst aber brachten es mit sich, daß vielfach in bisher dünn besiedelten Gegenden neue Industrien und damit auch Wohnzentren entstanden. Andere noch unerschlossene Täler und Gebiete fühlten sich, wenn sie dem neuen, für die damalige Zeit sehr bequemen und raschen Verkehrsmittel Eisenbahn zu ferne lagen, benachteiligt und forderten energisch den Anschluß an das Eisenbahnnetz.

Zudem ist festzustellen, daß in der gleichen Zeit die Bevölkerungszahl allgemein bedeutend anwuchs. Auch dies kann zum Teil darauf zurückgeführt werden, daß sich durch die Möglichkeit des Bahnverkehrs Lebensbedingungen und Mobilität der Bevölkerung zusehends steigerten. Da und dort machten sich zwar immer noch gewisse Nachwirkungen des großen Börsenkrachs vom Jahr 1873 bemerkbar, dessen negative wirtschaftliche Folgen aber fast ganz vernaht waren.

Ein weiterer Grund positiver Art war, besonders auch in unserem Heimatland, das plötzliche Ansteigen des bisher nur bescheiden vorhandenen Fremdenverkehrs. Für die Gäste, die ins Land kamen, sollte der Zugang zu den zahlreichen Naturschönheiten möglichst erleichtert werden. Alle diese Umstände waren in diesen Jahren Anlaß für das Entstehen einer neuen Art von Eisenbahnen: die Lokal- und Kleinbahnen.

Regierung und Parlament nahmen sich dieser wichtigen Angelegenheit an und taten ihr Möglichstes, den Bau und Betrieb von Lokal- bzw. Kleinbahnen zu fördern.

Schon das Gesetz vom 25. Mai 1880, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Lokalbahnen“ sollte, wie schon der Titel besagt, Erleichterungen in rechtlicher und technischer Hinsicht bringen. Hierbei war erstmalig auch an die Mitbenützung von Reichsstraßen gedacht. — Das Lokalbahngesetz vom 17. Juni 1887, RGBl. Nr. 81, erweiterte die bisher festgelegten Begünstigungen in verschiedener Richtung. So wurden Staatszuschüsse und zeitliche Steuerbefreiung für Lokalbahnbauten vorgesehen und die Anwendbarkeit des Gesetzes auch auf nicht mit Dampf betriebene Bahnen ausgedehnt. Neben dem Betrieb mit Pferden kommt erstmalig der Begriff der elektrischen Traktion vor.

Im Lokal- und Kleinbahngesetz vom 21. Dezember 1894, RGBl. Nr. 2, 1895, wurden einige der bisherigen Bestimmungen geändert, insbesondere war versucht wor-

den, die ganze, inzwischen sehr komplex gewordene Materie zu ordnen, manche Förderungsmaßnahmen ausdehnen, einige aber auch einzuschränken, wie z. B. die zeitliche Steuerbefreiung. Auch die damaligen Kronländer blieben nicht untätig. In Böhmen, Niederösterreich und in der Steiermark, um die näher liegenden herauszuheben, wurden eigene Landesbahnen mit einer zentralen Eisenbahndirektion am Sitz der Landesverwaltung errichtet. Salzburg schloß sich als kleines Kronland dieser Art von Förderung nicht an, beteiligte sich aber bei den meisten neu errichteten Bahnen durch Zeichnung von Aktien und Förderung der Bauvorhaben in verschiedener Hinsicht.

Die Hauptgründe, die in unserem Heimatland zum Bau von Lokalbahnen führten, waren zunächst die Notwendigkeit, bahnabgelegene und wirtschaftlich benachteiligte Gebiete zu erschließen, aber auch den aufkommenden Fremdenverkehr nachhaltig zu fördern.

Die Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft (SE&TG)

Die Tramway nach Hellbrunn-Drachenloch mit dem Flügel nach Parsch

Die Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft (SE&TG) war zur Zeit ihrer Hochblüte ein bedeutendes Unternehmen. Ihre Bahnlinien führten von Salzburg nach Hangender Stein (bayerische Grenze) mit Anschluß nach Berchtesgaden-Königssee, vom „Äußeren Stein“ nach Parsch und von Salzburg nach Lamprechtshausen.

Außerdem besaß und betrieb sie die Drahtseilbahn auf die Festung Hohensalzburg und führte den Betrieb der sogenannten „Salzburger Stadtbahn“, die Eigentum der Stadt Salzburg war, weiters der Schleppbahn der Stieglbrauerei und war auch an der Gaisbergbahn AG beteiligt.

Es war in den Jahren um 1870, als zwei Männer weit vorausschauend erkannten, wie notwendig eine Eisenbahn wäre, die einerseits die Stadt mit dem schon damals beliebten Ausflugsziel Hellbrunn verbände, andererseits aber für die am großen Almkanal im Raume Grödig bestehenden Industrieunternehmen den ersuchten Bahnan-schluß brächte. In kluger Voraussicht war auch an eine spätere Verlängerung der Bahn nach Berchtesgaden und zum Königssee gedacht. Die beiden Männer waren die Ingenieure *Franz Kreuter* und der Direktor der Linzer Tramway-Gesellschaft, *Alexander Werner*.

1872 reichte Kreuter ein erstes Projekt ein, aber die finanziellen Verhandlungen fanden durch den Bankkrach im Jahre 1873 ein jähes Ende. Indessen drängte der anfangs der achtziger Jahre aufkommende Fremdenverkehr nach einer Lösung. Nun trat Alexander Werner auf den Plan. Sein Konzept stütze sich nur in den Grundgedanken auf den Plan Kreuters. Ihm war es vorbehalten, ein wirkliches Projekt zu erarbeiten. Insbesondere trat er schon damals mit der königlich-bayerischen Regierung wegen der Fortführung der Bahn in Verbindung. Um aber sicherzugehen, schloß Werner mit den beiden größten an der Strecke gelegenen Industrieunternehmen, den *Steinerschen Eisenwerken* und der *Zementfabrik Leube* in Gattenu, Gütertransportverträge ab. Erst dadurch war die Ertragslage für die kommende Bahn gesichert.

Bei der Trassierung war Werner bestrebt, soweit als nur möglich, bestehende Stra-

Die Pinzgauer Lokalbahn

Mit der Eröffnung der Salzburg-Tirolerbahn war der flächenmäßig größte Gau unseres Landes, der Pinzgau, dem österreichischen Eisenbahnnetz angeschlossen. 1875 fuhren die ersten Züge, von Lend kommend, über Zell am See nach Saalfelden ins Tiroler Land.

Der untere und der mittlere Pinzgau waren somit, für die damaligen Verhältnisse, verkehrsmäßig ausreichend berücksichtigt. Nicht so der Oberpinzgau. Das lange West-Ost-Tal der oberen Salzach von Zell bis Krimml mit seinen zahlreichen Ortschaften, an deren Spitze der Markt Mittersill als Sitz eines Bezirksgerichtes und vieler Gewerbebetriebe stand, war noch ohne Bahnanchluss. Zudem konnte bei dem um die Jahrhundertwende stark ansteigenden Fremdenverkehr und Alpinismus gerade dieser Teil des Pinzgaues sehr viel Sehenswertes bieten, etwa die Krimmler Wasserfälle, die verschiedenen Lauerntäler usw. Es war daher kein Wunder, daß schon bald nach der Giselabahn-Eröffnung der obere Pinzgau unermüdetlich eine Eisenbahnverbindung verlangte. Auch der Salzburger Landtag befaßte sich mit dieser Frage, und wenn man dem geborenen Pinzgauer, dem bekannten Abg. Dr. Keil, glauben darf, so habe er schon 1871, also vor Erbauung der Giselabahn, eine Eisenbahn für den Oberpinzgau geplant und verfochten. So sagte er wenigstens bei der Eröffnungsfeier der Pinzgauer Lokalbahn.

Jedenfalls war das Projekt schon 1889 Gegenstand von Beratungen im Landtag. Aber erst 1895 wurden darüber ernstliche Verhandlungen geführt. Gleichzeitig wurde an die Staatsverwaltung herangetreten, um vor allem finanzielle Hilfe zu erreichen, zuvörderst durch Zeichnung einer möglichst großen Summe von Aktien der zu gründenden Gesellschaft. Das Handelsministerium verlangte aber in erster Linie die Garantieübernahme durch das Land Salzburg für die Verzinsung und Tilgung des Kapitals, das für die Verwirklichung des Bauvorhabens aufzubringen war. Daraufhin faßte der Salzburger Landtag endlich am 14. Februar 1896 folgenden entscheidenden Beschluß, der wohl den Bau der Bahn erst möglich machte, aber in den folgenden Jahren dem Lande ungeheure Kosten und Unannehmlichkeiten verursachen sollte.

Der Beschluß des Landtages lautete: „Der Landesausschuß wird ermächtigt, sobald die Aufbringung von mindestens 25 Prozent des vom k. k. Handelsministerium im Einvernehmen mit dem Landesausschusse festgesetzten wirklichen Nominalanlagenskapitals für die schmalspurige Eisenbahn von Zell am See nach Krimml von den In-

teressenten und vom Staate durch Übernahme von Stammaktien zum vollen Nennwerte oder durch Zuschuß à fonds perdu sichergestellt sind, die Garantie des Landes Salzburg für die vierprozentige Verzinsung und Tilgung der zur Beschaffung des weiteren erforderlichen Aufwandes solange und in dem Maße vorschußweise zu übernehmen, als der Reinertrag der Bahn mit den Beiträgen des Staates und der Interessenten zur vierprozentigen Verzinsung und Tilgung dieser Vorzugstitre mit einem Höchstbetrag von 1,350.000 fl nicht hinreicht.

Die Ermächtigung des Landesausschusses zur Übernahme der Garantie für den Reinertrag, das ist für eine jährliche Annuität, wird bis zu dem Betrage von höchstens 58.000 fl und auf die Dauer von höchstens 75 Jahren beschränkt.“

Daraufhin wurde sehr rasch, und zwar im RGBl. 102 vom 19. Mai 1896, dem Rudolf Ritter Stummer von Traunfels die Konzession erteilt. Mit ihm schloß der Landesausschuß auch zwecks Erstellung eines Projektes einen Vertrag im Sinne des vorzitierten Landtagsbeschlusses ab. Stummer wurde überdies von der gegründeten Bahngesellschaft mit der Bahnleitung betraut. Ein mittlerweile eingebrachter Plan für eine elektrische Kleinbahn von der Station Krimml bis zu den Wasserfällen wurde nicht weiter behandelt.

Der Baubeginn setzte 1896 ein, die Arbeiten wurden aber gleich von Anfang an derart schleppend geführt und besonders während des Sommers 1897 so verzögert, daß sich der Landesausschuß auf Grund der an ihn herangetragenen Beschwerden durch seine Organe wiederholt von der schlechten und langsamen Ausführung überzeugen mußte. Hingegen wurde im Herbst des gleichen Jahres mit großer Hast weitergebaut, um über Drängen der Pinzgauer die Bahn mit Beginn des Jahres 1898, ohnehin schon verspätet, eröffnen zu können. Diese Hast führte wieder zu neuen Schlamperien, die sich noch bitter rächen sollten.

Die Vertreter des Landes haben noch im November 1897 auf Baumängel recht eindringlich hingewiesen und berichtet, daß bei dem vorgefundenen Bauzustand mit einer eisenbahnbehördlichen Betriebsgenehmigung nicht gerechnet werden könne. Aus technischen und ökonomischen Gründen sollte die Betriebsöffnung nicht vor Frühjahr 1898 erfolgen. Die Oberpinzgauer aber gaben nicht nach. Sie übten einen so starken Druck auf die Gesellschaft aus, daß die feierliche Eröffnung der Bahn am 2. Jänner 1898 tatsächlich stattfand.

Aus den Zeitungsberichten dieser Tage ist zu entnehmen, daß der Eröffnungszug „gänzlich ohne Unfall“ nach Krimml und zurück gefahren ist, weiters, daß er bei der Hinfahrt nur zwei Minuten Verspätung hatte. Im Glanze der Eröffnungsfeier wurde sogar der Bauleitung ein Lob erteilt und vom Abg. Keil erklärt, es sei nicht wahr, daß die Bauführung so schlecht gewesen sei. Die heutige Fahrt hätte jeden Teilnehmer vom Gegenteil überzeugt. Anscheinend war aber der Festoptimismus ziemlich bald

verraucht, denn schon in der Landtagsitzung vom 4. Februar 1898 wurde im Hohen Hause darüber Klage geführt, daß der Bahnbau voller Mängel sei und die Eröffnung niemals schon jetzt hätte erfolgen dürfen, aber „die drängenden Petitionen der Pinzgauer waren stärker als die Worte des Landesausschusses und seiner Mandanten, welche gewißlich auch das Interesse der Pinzgauer Lokalbahn-Gesellschaft im Auge hatten“.

Infolge des mehrfach erwähnten schlechten Bau- und Betriebszustandes bei der vorschnellen Bahneröffnung versuchte der Landesausschuß, die Garantipflicht des Landes hinauszuschieben. Wie zu erwarten war, lehnte das Handelsministerium diesen Vorschlag trotz wiederholter Interventionen rundweg ab. Es war nicht verwunderlich, daß sich der Bahnbetrieb schon vom ersten Tag an sehr nachteilig gestaltete und insbesondere häufige Betriebsstörungen zusammen mit den an sich schon zu geringen Einnahmen dem Unternehmen nicht gerade förderlich waren.

Bei der Bauendabrechnung ergab sich zu allem Überfluß eine Baukostenüberschreitung von 154.000 fl oder 308.000 Kronen. Auch für diesen Betrag sollte das Land kraft seiner Garantenstellung aufkommen, da die Aktiengesellschaft gänzlich zahlungsunfähig war. Im Jahre 1900 konnte mit der Staatsverwaltung ein Übereinkommen getroffen werden, das dem Lande bzw. der Gesellschaft eine Erleichterung brachte. Nichtsdestoweniger drängten das Land Salzburg und die notleidende AG ununterbrochen und nachdrücklich auf Einlösung und Übernahme der Bahn durch den Staat.

Am 13. März 1905 kam ein solches Übereinkommen endlich zustande, welches staatlicherseits durch Gesetz vom 24. Juli 1905, RGBl. 128/05 und von seiten des Landes mit Landtagsbeschluß vom 21. November 1905 seine Sanktion erhielt. Demnach geht ab 1. Jänner 1906 die Pinzgauer Lokalbahn mit allen Rechten und Pflichten in das Eigentum und in den Betrieb des Staates über. Der Staat übernimmt die Baukostensschuld von 2.700.000 Kronen und die Baukostenüberschreitung von 308.000 Kronen. Das Land erwirbt die Aktien der Gemeinde Zell am See per Nom. 40.000,- und übergibt sie kostenlos dem Staat und leistet weiters eine einmalige Abfertigungssumme von 1.000.000 Kronen an die Staatsverwaltung. Die AG tritt am gleichen Tag in Liquidation.

Man kann sich denken, wie erleichtert man damals bei der Landesverwaltung aufatmete, da man mit einem blauen Auge davongekommen war. Immerhin hatte das Land Salzburg bis zum Tage der Übernahme der Bahn durch den Staat insgesamt 1.661.630,52 Kronen bar und unwiederbringlich bezahlen müssen. Wenn sich das Land mit Eisenbahnen befaßte, war es anscheinend nie recht vom Glück begünstigt.

Nach diesen Leidsjahren bemühte sich die Staatsverwaltung, das muß zu ihrem Lobe gesagt werden, die Pinzgauer Bahn so weit als möglich zu fördern. Der schlechte Unter- und Oberbau wurde systematisch im Laufe der Jahre verbessert, die Fahrbe-

triebsmittel erneuert und ergänzt sowie ein Fahrplan erstellt, der wenigstens in den Sommermonaten den steigenden Anforderungen gerecht zu werden versuchte.

Die Trasse

Diese Lokalbahn beginnt im Personalbahnhof Zell am See in einer Seehöhe von 752 m, verläuft zunächst südlich neben der Hauptstrecke. „Tischlerhäusl“ ist der Betriebs- und Umladebahnhof mit Heizhaus, Werkstätte, Umladerampen usw. Kurz darauf biegt die Bahn nach Westen ab und bleibt in dieser Richtung bis zu ihrem Endpunkt stets im Tal der oberen Salzach.

Die Endstation Krimml liegt in einer Seehöhe von 912 m und ist vom Ausgangspunkt der Bahn 52,7 km entfernt. Es werden also 160 m Höhenunterschied überwunden, was eine Durchschnittssteigung von drei Promille bedeutet. Bei den zahlreichen Kurven sind Mindeststradien von 100 m zu verzeichnen. Die auffallend vielen Kurven gaben seinerzeit bösen Zungen Anlaß zu behaupten, es sei absichtlich so krümmungsreich gebaut worden, um eine Betriebslänge von über 50 km damit zu erreichen, was zur Erlangung größerer staatlicher Begünstigungen erforderlich gewesen wäre. Dies dürfte aber wohl nur Gerücht sein, zumal die Bahn das Land Salzburg und auch die Staatsverwaltung von Anfang an so stark finanziell belastet hat, daß es ganz gleichgültig gewesen wäre, ob sie länger oder etwas kürzer als 50 km gewesen wäre.

Kunstabauten, wie etwa bei der ehemaligen Salzkammergutlokalbahn oder gar bei der Mariazeller Bahn, sind infolge der gleichmäßigen Tallage mit Ausnahme kleinerer Brücken und Dämme nicht vorhanden. Der ursprünglich schwache Oberbau wurde im Laufe der Zeit, insbesondere infolge Heranziehung der Bahn zu Schwertransporten, meist auf Rollschemeln, für die Bundesbahngroßkraftwerke im Raume Utten-dorf bedeutend verstärkt, so daß heute von Zell am See bis Mittersill 12 t und von da bis Krimml 8 t Achsdruck zulässig sind.

Mit Fahrzeugen war man anfangs infolge der bekannten Finanznot sehr bescheiden ausgestattet. Vier kleine Dampflokomotiven, kleiner als die bei den damals schon bestehenden Schmalspurbahnen vorhandenen, bildeten den Grundstock. Die Lokomotiven hatten Namen, sie hießen: „Sigmund Graf Thun“, „Zell am See“, „Krimml“ und „Mittersill“. Ein rundes Dutzend ebenso kleiner und zierlicher Personenwagen, gleich denen der anderen schmalspurigen Bahnen in der Zeit um die Jahrhundertwende, wurden erworben, dazu offene und gedeckte Güterwagen üblicher Typen.

Die Staatsbahnverwaltung brachte bald nach der Übernahme für den zumeist außer der Sommerszeit sehr schwachen Personenverkehr einen Dampftriebwagen, Bauart

Komarek, mit, der aber nie besonders in Erscheinung trat und die meiste Zeit abgestellt war. In den folgenden Jahren wurden die kleinen Lokomotiven gegen stärkere ausgetauscht, wie sie bei den meisten Schmalspurbahnen Österreichs in Verwendung standen. Auch die anderen Fahrzeuge wurden ergänzt und in guten Zustand gebracht. 1935 kam eine der damals ganz neu gebauten Diesellokomotiven mit 200 PS Leistung zum Einsatz, die aber sehr anfällig war, da es sich um eine Anfangskonstruktion handelte. Den Güterwagenpark unterzog man einer gründlichen Erneuerung. Statt der kleinen Zwei- und Dreiaxler sind große Vierachser eingesetzt worden, die ein gleiches Ladegewicht wie die Normalwagen der Vollspurbahnen hatten. Bei dem Bau und den Erweiterungen der Subachkraftwerke der ÖBB mußte die Pinzgauer Bahn große Transportleistungen erbringen. Dies konnte besonders durch den Ausbau eines leistungsfähigen Rollschemelbetriebes gefördert werden, so daß möglichst viel Frachtgut ohne Umladung mit Normalspurwagen auf der Schmalspurbahn seinem Ziel zugeführt werden kann. Endlich sind die alten, kleinen Reisezugwagen aus dem Verkehr gezogen und gegen moderne geräumige Vierachser vertauscht worden, die besonders in den letzten Jahren auch im Inneren so gediegen ausgestattet wurden, daß sie den besten Vollspurwagen an Qualität nicht nachstehen.

Die Dampflokomotiven sind gänzlich verschwunden. An ihrer Stelle versehen starke vierachsige Dieselloks von sehr gefälliger Form und Farbgebung den Zugdienst.

Derzeit stehen folgende Fahrzeuge in Verwendung: fünf Streckenlokomotiven, eine Verschiebelokomotive (zweiachsig) für den Bahnhof „Tischlerhäusl“ in Zell, 17 vierachsige Reisezugwagen, 107 Güterwagen und 23 Rollschemel. Dazu versehen zwei Motordraisinen und entsprechende Bahndienstwagen ihre Aufgaben für den Baudienst.

Da, wie bereits erwähnt, die Bahntrasse sich in sehr gutem Zustand befindet, ist eine volle Leistungsfähigkeit der Bahn gegeben. Ihre Parallellage mit der in Ausbau befindlichen großen Ost-West-Straße durch das obere Salzkachtal macht die Frage ihres weiteren Bestehens immer problematischer. Ob sie die nächste in Aussicht stehende Kleinbahn-Einstellungswelle überleben wird, kann zur Zeit niemand vorher-sagen.

Unsere Pinzgauer Lokalbahn hat in all den Jahren ihres Bestandes zufolge ihrer geographischen bzw. geologischen Lage oft und ausgiebig schwere und weniger schwere Naturkatastrophen über sich ergehen lassen müssen. Zahlreiche Überschwemmungen, Gleisunterspülungen und Vermurungen fügten ihr viele Schäden und Betriebsunterbrechungen zu.

Die Murtalbahn

So wie dies bei der Salzkammergutlokalbahn der Fall war, verläuft auch die Murtalbahn nur teilweise auf salzburgischem Boden.

Während aber bei der SKGLB rund zwei Drittel ihrer Länge in Salzburg, das restliche Drittel in Oberösterreich lag, verhält es sich bei der Murtalbahn umgekehrt. Nur 27 Prozent der Strecke fallen auf Salzburg, 73 Prozent auf die Steiermark.

Die übrigen Bezirke Salzburgs waren seit 1875 durch die Eisenbahn verkehrsmäßig annähernd erschlossen, aber der Lungau mußte auch weiterhin mit seiner abseitigen Lage fertig werden. Die Verbindung mit der Landeshauptstadt war höchst unzulänglich, da die nächstgelegene Bahnstation Radstadt nur nach Überwindung der alten Tauernpaßstraße erreicht werden konnte. Schon damals wurden Stimmen laut, die eine Vollbahnverbindung von dort nach dem Lungau verlangten. Aber die ungeheuren Baukosten, die zur Verwirklichung dieses Wunsches erforderlich gewesen wären, verhinderten die Ausführung, da auch keine nur annähernde Rentabilität diesen Bahnbau gerechtfertigt hätte. Daher wurde nicht weiter darüber gesprochen.

Im Interesse des vom Verkehr immer mehr ausgeschlossenen und dadurch wirtschaftlich geschädigten Lungaus war man in Salzburg sehr erfreut, als das Land Steiermark Ende der achtziger Jahre eine Bahn durch das obere Murtal plante. Steiermark stand damals zugleich mit Böhmen und Niederösterreich an der Spitze derjenigen Länder, die den Bau von Lokalbahnen unter Übernahme großer finanzieller Opfer bedeutend förderten. Um diesen Plan auch dem stillen Lungau zugute kommen zu lassen, beschloß der Salzburger Landtag am 5. Oktober 1888 die Zusage des Ankaufes von Aktien mit einem Nominale von 60.000 fl, wenn die Lokalbahn bis nach Mauterndorf geführt würde. Da auch das Handelsministerium darauf bedacht war, den wirtschaftlich schwachen Gebieten des oberen Murtales zu helfen und zu diesem Zwecke die Zusage zur Übernahme von Aktien im Nominalwerte von 400.000 fl gab, konnte das Land Steiermark die Gründung einer Aktiengesellschaft veranlassen und das Projekt vorantreiben. Schon am 7. April 1893 wurde die Konzession erteilt und nach zügiger Bauführung am 9. Oktober 1894 die ganze Bahnlinie Unzmarkt-Mauterndorf dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Der Salzburger Landtag half noch einmal durch die Übernahme von 20.000 fl an Prioritätsobligationen.

1910 lag eine Planung zur Verlängerung der Bahn von Mauterndorf bis St. Michael

zwar mehrere Versuche, den Bahnbetrieb wieder aufzunehmen, ließ jedoch mit der zunehmenden Motorisierung von diesem Vorhaben ab. Heute noch kann man an der Straße entlang der Gebädefront Teile der einstigen Gleisanlagen sehen. Die jenseits der Salzach verbliebenen Gleise wurden nicht beseitigt, sie dienen nunmehr Fabriksanlagen und Lagerhäusern als notwendiger Bahnanschluß. Die Zustellung erfolgt durch die ÖBB. Der Charakter einer selbständigen Schlepfbahn ist nicht mehr vorhanden. Hingegen wurden die Gleisanlagen bedeutend vergrößert, so daß dieses Zustellgebiet eine beachtliche Erweiterung des Halleiner Bahnhofes darstellt, der heute auch durch die immer wieder durchgeführten Neuanlagen im Gebiet des Frachtenbahnhofes und der Zellstoffwerke zu den umfangreichsten Bahnhöfen der Salzburg-Tirolerbahn, ja sogar des Landes zählt.

Wie schon erwähnt, gibt es in unserem Land viele industrielle Gleisanschlüsse, die jedoch keine Schlepfbahnen sind, wenn sie auch manchmal mit eigenen Triebfahrzeugen arbeiten (z. B. die Rauchmühle in Salzburg, die Aluminiumindustrie Lend u. a.). Ihnen fehlen wesentliche Merkmale einer Schlepfbahn, z. B. eine gewisse Streckenlänge.

DIE SEILBAHNEN

können sogar mit Anlagen aufwarten, die Höchstausmaße ihrer Art darstellen, wie wir aus den nachfolgenden Ausführungen entnehmen können.

Als erste Seilschwebebahn entstand im Jahr 1927 die auf die Schmittenhöhe. Sie verdankt ihr Entstehen in erster Linie dem damaligen Landeshauptmann *Dr. Franz Rebrl*.

Die große Zeit der Seilbahnen hat bei uns, so wie im übrigen Österreich, erst nach dem Zweiten Weltkrieg begonnen. Gefördert durch die von den Amerikanern eingerichteten ERP-Kredite, konnte eine große Anzahl von Seilförderungsanlagen aller Art gebaut werden, die seither der einheimischen Wirtschaft reichen Nutzen brachten.

Wenn man sich fragt, wofür eigentlich so viele gebraucht werden, so können Sinn und Zweck dieser Anlagen wie folgt festgelegt werden:

1. Befriedigung allgemeiner Verkehrsbedürfnisse. In diesem Fall haben diese Anlagen tramwayähnliche Aufgaben, wie z. B. die Hallener Salzbergbahn, die ganzjährig den Personentransport von der Stadt Hallein zur Ortschaft Dürrnberg und zurück besorgen muß, natürlich auch für den Fremdenverkehr (Salzbergwerk) gute Dienste leistet. Auch die in den Städten Salzburg und Graz bestehenden Standseilbahnen gehören in diese Kategorie. Der in Kaprun erbaute, riesige Schrägaufzug muß schon infolge seiner einmaligen, enormen Ausmaße als Sonderfall angesehen werden.
2. Ausflugsbahnen: Zu dieser Klasse zählten anfangs so ziemlich alle damals errichteten Seilbahnen, die nicht dazu gebaut waren, um Siedlungen miteinander zu verbinden, sondern Touristen und Ausflügler auf Bergeshöhen zu führen.
3. Immer mehr und mehr Anlagen werden aber schon gleich von Anfang an mit dem einzigen Zweck erbaut, dem Wintersport und dem Fremdenverkehr zu dienen.

Im Lande Salzburg gibt es von jeder der vorgenannten Arten verschiedene Anlagen. Infolge der überaus großen Zahl der Seilförderungsbetriebe werden ausschließlich die eigentlichen *Hauptseilbahnen* behandelt, während die zahlreichen Sessel- und Schleplifte außer acht gelassen werden müssen, da deren Beschreibung ein ganzes Buch beanspruchen würde. Sie sind natürlich genauso wichtig und besonders für den Wintersport und Fremdenverkehr von größter Bedeutung.

PINZGAU

Bei der Aufzählung der einzelnen Seilbahnen gebührt dem *Pinzgau* unbestritten der erste Platz. Dort befindet sich die älteste Seilschwebebahn Salzburgs, und dort sind die meisten und größten Anlagen dieser Art.

Die Seilbahnen in Zell am See

a) die Schmittenhöhebahn AG

b) die Sonnenalmbahn Ges. m. b. H.

Zell am See, die Hauptstadt des flächenmäßig größten Gaues von Salzburg, war schon lange ein Zentrum der Touristik, dies insbesondere seit dem Bau der Salzburger Tirolerbahn.

Als Ausgangspunkt für Touren in das Gebiet der Hohen Tauern von Kaprun bis hinauf nach Krimml stieg seine Bedeutung seit Eröffnung der Pinzgauer Lokalbahn immer mehr, besonders in der Zeit des reinen Eisenbahnverkehrs. Zur Beliebtheit der Stadt trägt ihre Lage am reizenden Zeller See bei, rundum von Bergen mit berühmter Aussicht umgeben. So wurde Zell in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg zu einer vielbesuchten Sommerfrische, wofür die zahlreichen Hotels und Gaststätten aus diesen Jahren Zeugnis ablegen.

Als nach dem Ersten Weltkrieg der Skisport ungeahnte Ausmaße angenommen hatte, zeigte es sich, daß auch Zell am See in seiner nächsten Umgebung besonders gute Voraussetzungen für die Ausübung dieses Sports bieten konnte. In erster Linie schien das Gipfelgebiet der Schmittenhöhe hierfür geeignet. Dieser Berg war schon lange wegen seiner prachtvollen Rundschau ein sehr beliebtes Ausflugsziel. Es wurde zu einer Zeit, da man von der späteren Seilbahn noch nichts wußte, schon eine Berggaststätte gebaut. Für nicht gehfreudige Touristen gab es vor der Jahrhundertwende die Möglichkeit, mit Hilfe von Tragtieren oder mit bespannten Bergwägeln die Höhe zu erreichen.

Es ist nicht zu verwundern, daß schon bald Pläne auftauchten, die Schmittenhöhe durch eine Bahn zu erschließen, dabei war ursprünglich an eine Zahnradbahn gedacht. Als die ersten Notjahre nach 1918 vorüber waren, gründeten einige beherzte Zeller ein Proponentenkomitee zum Bau einer Seilbahn. Sie wurden bei diesem Vorhaben vom damaligen Landeshauptmann *Dr. Rebrl* weitgehend unterstützt. Insbesondere konnte auch die Finanzierung gesichert werden. Die nunmehr gegründete

Aktiengesellschaft schritt unverzüglich an die Planung und den Bau der Seilbahn. Am 21. Dezember 1927 erfolgte die Eröffnung. Die Kabinenbahn nach dem System *Bleichert-Zuegg* hat eine Betriebslänge von 2727 m, überwindet einen Höhenunterschied von 1013 m und erreicht in einer Seehöhe von 1956 m die Bergstation. – Die anfangs hauptsächlich für Sommerausflügler vorgesehene Seilbahn fand bald ihre Hauptaufgabe in der Befriedigung eines immer mehr ansteigenden Wintersportverkehrs.

Nach dem Zweiten Weltkrieg zeigte es sich, daß auch die der Schmittenhöhe-Bergstation benachbarte Sonnenalm als Ausflugs- und Wintersportziel sehr beliebt wurde. Um auch diesen Platz zu erschließen, wurde von Interessenten die Sonnenalmbahn Ges. m. b. H. gegründet und mit entsprechender finanzieller Unterstützung durch ERP-Mittel eine Kabinen-Seilbahn von der Talstation nächst der Schmittenhöhebahn-Station in Seehöhe von 949 m zur Bergstation „Sonnenalm“ gebaut. Die Eröffnung erfolgte am 20. April 1957. Die Bahn führt mit einem Höhenunterschied von 433 m und einer schrägen Länge von 1145 m auf die 1382 m hoch gelegene Sonnenalm. Die Förderleistung beträgt 300 Personen in der Stunde. Die Betriebsinhaberin ist die vorgenannte Ges. m. b. H., die Betriebsführung wird von der Schmittenhöhebahn AG besorgt.

Zusammen mit den im Lauf der Jahre im ganzen Bergegebiet errichteten Lifanlagen und nach mehrmaligen Um- und Ausbauten der Schmittenhöhebahn, zuletzt im Jahr 1968, wobei Kabinen mit einem Fassungsraum für 55 Fahrgäste und einem Schaffner installiert wurden – während die früheren nur 30 Personen faßten –, bilden alle diese Anlagen die Voraussetzung dafür, daß Zell am See zu einem der großen Wintersportzentren des Landes wurde.

Zudem brachte eine neue Seilbahn, die „Zeller Bergbahn“, direkte Auffahrtmöglichkeit vom Ortszentrum aus. Sie wurde im Winter 1977/78 eröffnet. Stundenleistung: 1440 Personen.

Die Stubach-Weißsee-Seilbahn

Bei Uttendorf im Pinzgau mündet die Stubache in die Salzach. Dieser Bach kommt aus den Hohen Tauern und fällt in seinem Lauf in mehrmaligen Steilstufen herab in das Salzachtal.

Die Österreichischen Bundesbahnen haben zur Deckung ihres Energiebedarfs in diesem Gebiet große Kraftwerke errichtet. Zunächst mußte aber zum Bau des ersten Werkes eine 17 km lange Autostraße auf den Enzingerboden angelegt werden. Eine bis zur Staustufe in 2000 m Höhe errichtete Materialseilbahn, die später wieder abge-

tragen wurde, hat man nach zehn Jahren anlässlich des Ausbaus einer weiteren Kraftwerkstufe wieder gebaut.

Da mit Rücksicht auf die immer größer werdenden hochgelegenen Betriebsanlagen der Kraftwerke für den ständig steigenden Personen- und Materialtransport eine leistungsfähige Seilbahn erforderlich war, entschlossen sich die ÖBB bald nach dem Zweiten Weltkrieg zum Bau einer solchen. Hierbei war ausschlaggebend, daß neben dem bedeutenden Aufkommen an Material- und Personaltransporten für den eigenen Betrieb das weite Gebiet des Weißsees liegt, das schon früher als beliebtes Bergwanderziel sehr bekannt war. Daher mußte die Seilbahn auch für einen umfangreichen Touristen- und Wintersportverkehr eingerichtet werden.

Sie wurde in zwei Sektionen gebaut. Der Antrieb beider Bahnen erfolgt in der Mittelstation, in der auch die Betriebsüberwachung und der Fahrdienst für beide Sektionen untergebracht sind. Da die Bahn Lasten bis zu 2000 kg Gewicht befördern muß, war dafür zu sorgen, daß in der Mittelstation keine Umladung notwendig war. Daher haben die Güterwagen Vorrichtungen für die Abhebung aus den Fahrwerken der Seilbahn. Sie werden auf dem Boden auf Schienen gesetzt und, da sie unter dem Wagenboden mit eisenbahnmäßigem Räderwerk versehen sind, werden sie wie gewöhnliche Feldbahnwagen auf der Gleisanlage unter das erforderliche Fahrwerk der anschließenden Seilbahnsektion geschoben, befestigt und weiterbefördert. Natürlich müssen auch die Personenkabine entsprechend ausgerüstet sein, damit ein klagloser Verkehr gewährleistet ist.

Die Bahn hat sich bisher ausgezeichnet bewährt. Die Eröffnung beider Sektionen erfolgte am 12. September 1952. Die Betriebslänge der Sektion I beträgt 1889 m, der Sektion II 2498 m. Der Höhenunterschied von der Tal- zur Bergstation ist in der Sektion I 570 m, in der Sektion II 268 m. Die Mittelstation liegt in einer Seehöhe von 2050 m, die Bergstation am Weißsee in einer solchen von 2318 m.

Die Bahn erfreut sich eines großen Zuspruchs, hatte noch nie, trotz der Komplexität ihrer Betriebsart, Stauungen oder Unfälle zu verzeichnen.

Die Schattbergseilbahn in Saalbach

Noch im Jahr 1955 nannte sich der nördlich von Zell am See im Tal der oberen *Saalach* liegende Ort stolz „Saalbach, das Dorf der Skischlepp- und Sessellifte“. Dieser Ort war damals ein aufstrebendes Wintersportzentrum, das zusammen mit dem noch weiter taleinwärts gelegenen *Hinterglemm* jährlich eine große Zahl von Freunden des weißen Sports anlockte. Es ist kein Wunder, daß die wenigen Sessel- und Schleplifte

bald nicht mehr genügen konnten. Die Saalbacher Hoteliers bauten also eine Seilseilbahn auf den 2095 m hohen Scharberg, der schon bisher Mittelpunkt für ausgedehnte Skifahrermöglichkeiten war. Nach kurzem Bestand dieser ersten Anlage zeigte es sich, daß auch sie nicht annähernd den immer größer werdenden Ansturm besonders im Winter befriedigen konnte.

In den Jahren 1973/74 erfolgte ein Umbau der Scharbergbahn, der fast einem Neubau gleichkam. Es entstand die größte Seilseilbahn Österreichs mit einem Fassungsvermögen von 100 Personen in jeder der beiden Kabinen, die fast schon wie schwelbende Schnellzugwagen anzusehen sind. Es können pro Stunde 820 Personen befördert werden. Diese Bahn gehört zu den größten und schönsten im Pinzgauer Seilbahnwesen. Zusammen mit den zahlreichen Liften, die im Lauf der Jahre entstanden sind, trägt sie wesentlich zum wirtschaftlichen Aufschwung des Wintersportgebietes Saalbach-Hinterglemm bei.

Die Seilförderungsanlagen im Gebiet von Kaprun

In dem Ballungsgebiet der größten, stärksten, ja in einigen Fällen sogar als Weltspitze zu bezeichnenden Seilförderungsanlagen von Kaprun müssen alle diese Einrichtungen insofern zusammengefaßt werden, als sie immer in irgendeinem Zusammenhang mit den dort errichteten Großkraftwerken stehen, der „Kraftwerksgruppe Glockner Kaprun“.

Noch um die Jahrhundertwende war dieses Dorf mit seinen 800 Seelen recht klein und unbedeutend. Erst mit dem Aufkommen des Fremdenverkehrs kam Leben in das bisher stille Tal. Schon 1892 war die Kesselfall Alpenhaus Ges. m. b. H. gegründet worden, die in 1068 m Seehöhe beim gleichnamigen Wasserfall ein Hotel erbaute. Sie besorgte auch den Personentransport mittels Tragieren und Bergwägelchen von Zell am See nach dem Alpenhotel, in späterer Zeit per Stellwagen und Autobus. Diese Gesellschaft m. b. H. ist heute zur Gänze Eigentum der Tauernkraftwerke.

Als dann nach langen Vorstudien im Jahr 1939 an die Errichtung der Tauernkraftwerke Glockner-Kaprun herangetreten wurde, änderten sich die Verhältnisse schlagartig. Die bisher schmalen Gebirgspfade wurden zu Straßen, für den Materialtransport mußten Seilbahnen, Schrägaufzüge, lawinensichere Tunnel angelegt und immer wieder ergänzt werden.

Nach dem vollzogenen Ausbau der Kraftwerksgruppe, eigentlich schon in ihrer Entstehungszeit, hat sich eine für dieses Gebiet ganz eigentümliche Symbiose Industrie-Fremdenverkehr-Wintersport entwickelt, die es mit sich gebracht hat, daß das

einst so ruhige Tal heute als ein Zentrum in vielfacher Hinsicht zu bezeichnen ist. Die *Seilverkehrsanlagen*, und nur von diesen soll hier die Rede sein, sind unterschiedlicher Art sowohl in technischer Hinsicht als auch bezüglich ihres Verwendungswecks. In technischer Hinsicht finden wir *Standseilbahnen* und *Seilseilbahnen*, natürlich auch eine Menge von Schlepp- und Sesselliften, die in diesem Buche nicht behandelt werden.

Nach dem Eintritt in das Kapruner Tal treffen wir als erste Anlage die *Maiskogelbahn* an. Sie ist im Eigentum der Tauernkraftwerke AG (TKW) und wird in deren Auftrag von der Kesselfall Alpenhaus Ges. m. b. H. betrieben. Sie wurde am 16. Dezember 1954 eröffnet, später gründlich umgebaut und am 19. Dezember 1969 neuerlich eröffnet.

Ihre Talstation befindet sich in der Nähe der großen Freiluftschaltanlage im sogenannten Kapruner Winkel in 832 m Seehöhe, führt bis auf 1545 m, überwindet daher einen Höhenunterschied von 713 m. Ihre Betriebslänge beträgt 1585 m. Jede ihrer beiden Kabinen hat eine Kapazität von 25 Personen, die stündliche Leistung erreicht 300 Personen. Sie dient ausschließlich dem Personentransport, im Sommer für ausgedehnte Bergwanderungen von ihrer Bergstation aus, im Winter als beliebte Zubringerin für leichte Skiabfahrten ins Tal. Die Trasse hat ein Weitspannfeld von 1,2 km Länge und rangiert gleich nach der Seilbahn Enzingerboden-Weiße See mit fast 1,4 km.

In nächster Nähe des Krafthauses Kaprun ist die Talstation des *Maiskogelschrägaufzugs*, einer Standseilbahn, deren Bergstation mit derjenigen der gleichnamigen Seilseilbahn zusammenkommt. Er ist gleichfalls im Eigentum der TKW, wurde am 25. Dezember 1969 in Betrieb genommen, hat eine Streckenlänge von 1440 m, einen Höhenunterschied von 755 m, eine Höchststeigung von 82 Prozent, eine Nutzlast von 18 t oder 54 Personen.

Ein weiterer Schrägaufzug ist der *Limbergstollenaufzug-West* mit einer Kapazität von zwölf Personen oder 2 t Nutzlast, außerdem der *Limbergstollenaufzug-Ost* mit zehn Personen oder 2 t Nutzlast. Diese beiden kleinen Aufzüge überwinden Höhenunterschiede von 142 bzw. 258 m und sind im Eigentum der TKW.

An der Talstation in Seehöhe von 991 m befindet sich der Parkplatz „Limbergstollen“.

Alle bisher aufgezählten Seilzuganlagen stellen in keiner Hinsicht irgendwie Spitzenleistungen ihrer Art dar, wenigstens sie im bunten Angebot Kaprun nicht fehlen dürfen.

Wir wollen uns nun zum großen Parkplatz in der Wüstelau oder beim Kapruner Törl begeben, um an dieser Stelle bzw. von hier aus die Einmaligkeiten der dortigen Verkehrsmittel kennenzulernen.

NIE AUSGEFÜHRTE PLANUNGEN

Eisenbahnplanungen

Das 19. Jahrhundert bedeutet, verkehrsmäßig gesehen, eine Zäsur. Bis zu Beginn des Eisenbahnzeitalters gab es keinen allgemeinen Personenverkehr. Der Frachverkehr war teuer und schwierig, da mit großem Kosten- und Zeitaufwand nur eine kleine Menge von Gütern befördert werden konnte.

Die änderte sich gründlich, als die ersten Eisenbahnen den Betrieb aufnahmen. Wenn auch anfangs eine Bahnreise noch unbequem war, gab es doch erstmalig ein Massenverkehrsmittel zu Lande, und das Reisen wurde attraktiver und billiger. Langsam entwickelte sich ein echtes und allgemeines Bedürfnis zur Benützung des neuen Verkehrsmittels. Von der zweiten Hälfte der siebziger Jahre an begann jene Reiseentwicklung, die wir heute Tourismus und Fremdenverkehr nennen. Sie war eine Erscheinung und begann von Jahr zu Jahr merklich anzusteigen.

Wieder kam eine Periode großer Bahnbauten, die sich aber nicht nur auf die Errichtung und Ausgestaltung von Hauptlinien bezog, damals entstanden die Lokalbahnen. Von staatlicher Seite wurden sie gefördert. Wir können uns heute, im Zeitalter des großen Lokalbahnsterbens, schwer in die damaligen Verhältnisse hineindenken. Die Eisenbahnen waren ja das einzige Transportmittel, das stets steigenden Verkehrsbedürfnissen gewachsen war. So wie heute jedes Dorf darauf bedacht ist, eine ordentliche Straßenverbindung mit der Umwelt zu erhalten, so wollte in den letzten Jahrzehnen des vorigen Jahrhunderts, ja bis zum Ersten Weltkrieg, jeder kleine Ort eine Eisenbahn.

Kein Wunder, daß im Lauf der Jahre viel mehr geplant worden ist, als tatsächlich ausgeführt werden konnte.

Bei uns im Lande Salzburg spielte sich alles lange nicht so stürmisch ab wie anderswo. Dennoch gab es auch recht viele Wünsche und interessante Projekte.

Das älteste und gleichzeitig bedeutendste ist in dem bayerisch-österreichischen Staatsvertrag von 1851 festgehalten und betraf den Bau einer Hauptbahn von Bruck a. d. Mur über Selzthal-Salzburg nach München. Wenn auch dieses gigantische Vorhaben aus Geldmangel und wegen technischer Schwierigkeiten erst viel später ausgeführt wurde, soll es an dieser Stelle doch erwähnt werden, zumal die geplante Streckenführung nicht gleich wie die heutige war.

Plan war schon in mehreren Varianten weitgehend ausgearbeitet und scheiterte nur an den übermäßigen Grundablosungsforderungen einzelner Eigentümer.

Pongau

In diesem Gau befinden sich die beiden einzigen größeren Bahnknotenpunkte, abgesehen vom Bahnhof Salzburg, nämlich *Bischofshofen* und *Schwarzach*. In diesen Orten ergab sich um die Jahrhundertwende eine so große Ballung von Planungen wie in keinem anderen Gebiet unseres Landes. Grund hierfür war der Gesetzesentwurf vom 22. Februar 1900, betreffend das Eisenbahnbau- und Investitionsprogramm, in dem die Herstellung einer zweiten Schienenverbindung der nördlichen Reichshälfte mit Triest enthalten war. Für die Trasse der neuen Bahn über bzw. durch die Tauernkette standen nicht weniger als neun Varianten zur Debatte. Alle hatten viele und gewichtige Gründe für und gegen sich. Natürlich spielten auch die Innenpolitik sowie die Wünsche einzelner Kronländer mit.

Da war zunächst die Radstädter Linie, die durch den Lungau nach Spittal a. d. Drau führen sollte. Vom Lande Salzburg wurde diese Variante sehr gefördert, weil der Lungau durch diese Trasse endlich aufgeschlossen worden wäre. Auch die nächste Variante, Zederhauslinie genannt, von Eben nach Spittal, sollte wieder den Lungau berühren und wurde gleichfalls von Salzburg befürwortet.

Die Großarler Linie war, von St. Johann ausgehend, über die Arler Scharte nach Spittal geplant. — Die Gasteiner Linie schließlich ist dann tatsächlich ausgeführt worden.

Die Flattacher und Fraganter Linie, beide beginnend in Schwarzach, waren Varianten der Gasteiner Linie, nur auf der südlichen Tauernseite verschieden von der heutigen Trasse.

Die Rauriser, Fuscher und Felbertalllinien sollten, wie ihr Name sagt, jeweils im Pinzgau beginnen, hiebei erfreute sich letztere der besonderen Förderung des Landes Tirol. — Es ist interessant, daß sowohl die Radstädter als auch die Fuscher und Felbertalllinie genau dort angelegt werden sollten, wo heute die großen Durchgangsstraßen, die Glockner- und Felbertauernstraße und die Tauernautobahn führen.

In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß lange Zeit hindurch, besonders vor Inkrafttreten des Eisenbahnbau- und Investitionsprogramms, geplant war, dem Weltkurort Badgastein mit einer von Schwarzach ausgehenden Schmalspurbahn den notwendigen Bahnanschluß zu geben. Auch dies ein Plan, der sich nicht durchsetzen konnte, denn die Gasteiner waren weitblickend genug, um sich dagegen heftigst zu

wehren. Ihrer Zähigkeit ist es nicht zuletzt zu verdanken, daß die Tauernbahn dann doch in Form der Gasteiner Linie erbaut worden ist.

Lungau

Nun noch einen Blick in den benachbarten Lungau: Einiges wurde in den vorhergehenden Ausführungen bereits erwähnt, doch waren für diesen verkehrsmäßig so benachteiligten Landesteil noch andere Pläne erarbeitet worden. Kurz nach Eröffnung der Selzthaler Strecke wünschte man schon eine Bahnverbindung von Radstadt nach dem Lungau. Dies wiederholte sich, wie gesagt, als die Tauernbahnprojekte erstellt wurden.

Die kurz vor der Jahrhundertwende errichtete Murtalbahn sollte 1910 bis St. Michael verlängert werden. Noch einmal, es war 1938, kam dieses Hauptanliegen der Lungauer zur Sprache.

Pinzgau

Auch hier geisterten, wie berichtet, Tauernbahnprojekte. Anlässlich des Baues der Pinzgauer Lokalbahn wurde ein Plan zur Errichtung einer elektrischen Kleinbahn von der Station Krimml bis zu den Wasserfällen eingebracht. Leider wurde er dann nicht weiter verfolgt. Diese Elektrische wäre eine sehr gute Ergänzung der Lokalbahn gewesen.

Zuallerletzt gehört noch ein ganz großes, den Pinzgau gleichfalls berührendes Projekt behandelt: Kurz nach dem Zweiten Weltkrieg stellte eine Anzahl Tiroler Interessenten unter Führung ihres damaligen Landtagspräsidenten die Forderung auf eine wesentliche Verkürzung der Verbindung mit Salzburg, Linz und Wien: eine Hauptbahn von St. Johann i. T. über Lofer, also genau entlang der Bundesstraße Nr. 1, zu errichten.

Dieser Wunsch ist alt und begreiflich, verläuft doch die bestehende Bahnstrecke für die zwei westlichen Bundesländer infolge des großen Umweges durch das Land Salzburg so ungünstig, daß bei Ausführung des vorerwähnten Plans tatsächlich bedeutende Zeit- und Weegeinsparungen sowie Verbilligung von Reise- und Frachtkosten erreicht worden wären.

Salzburg hatte, wie nicht anders zu erwarten, kein brennendes Interesse daran, weil

man eine Verödung der durch das Land führenden Westbahn befürchtete. Abseits stehen war aber doch nicht möglich, deshalb wurden Vertreter des Landes in das beratende Konsortium entsandt. Trotz zahlreicher Besprechungen mußte schließlich das an sich sehr bestechende Projekt scheitern, weil die Österreichischen Bundesbahnen nicht mitmachen, überdies mit deutschen zuständigen Stellen damals fast kein Kontakt möglich war. Zudem war inzwischen der Ausbau der großen Durchgangsstraßen in den Vordergrund gestellt worden.

Das in den vorhergehenden Zeilen beschriebene Projekt hatte übrigens schon einen Vorläufer. Die Initiatoren saßen aber weder in Tirol noch in Salzburg, noch sonstwo in Österreich. Vielmehr ging diese Anregung im Jahre 1908 von einem bayerischen Konsortium aus, das unter Führung des damaligen „Ersten Bürgermeisters“ von Reichenhall stand: Die in Druck herausgegebene Petition an das Bayerische Eisenbahnministerium stellt die dringende Forderung nach Herstellung einer Bahnverbindung von Reichenhall nach Lofen; von dort sollte eine Linie nach St. Johann i. T., eine zweite nach Saalfelden führen. Beide Zweige wären in den genannten Stationen zur „Giselabahn“ gestoßen.

Dieser Plan wurde damit begründet, daß durch die in nächster Zeit fertig werdende Tauernbahn und die neue Eisenbahn nach Mühlendorf eine so starke Verkehrssteigerung in der Richtung Nord-Süd und umgekehrt zu erwarten sein werde, daß die „nicht mehr leistungsfähige, eingleisige Giselabahn allein den großen Verkehrsstrom nicht wird aufnehmen können“. In der ausführlichen Begründung wird auch – wohl ziemlich erstmalig – von einer „Förderung des Wintersports“ durch die neuen Bahnlösungen gesprochen. Es ist begreiflich, daß dieses Projekt bei den damaligen k. k. Staatsbahnen durchaus nicht auf Gegenliebe stieß.

In den vorstehenden Ausführungen wurde der Versuch unternommen, die geplanten oder von örtlichen Interessenten gewünschten Bahnen, auch wenn sie nicht ausgeführt worden sind, in diese eisenbahnhistorischen Betrachtungen mit einzubeziehen.

Zusammenfassung und Ausblick

Unser Land hat, wie die vorstehenden Ausführungen nachzuweisen versuchten, länder- und größtmäßig keine überragende Entwicklung auf dem Gebiet des Schienenverkehrs erlebt. Nur wenige Lokalbahnen konnten entstehen, und von diesen wenigen sind die bedeutendsten schon lange wieder stillgelegt worden; nur drei blieben erhalten.

Von diesen wieder kann mit großer Wahrscheinlichkeit vorausgesetzt werden, daß auf die Dauer nur eine einzige, die von Salzburg nach Lamprechtshausen, übrig bleiben und sogar aufgewertet werden dürfte, weil sie, entsprechend eingerichtet, in einen künftigen Nah- bzw. Schnellverkehrsdienst zwischen Golling und Lamprechtshausen eingebaut werden soll – so wenigstens lauten Äußerungen verantwortlicher Verkehrsexperten.

Die salzburgische Teilstrecke der Muralbahn wird höchstwahrscheinlich Stück für Stück aufgegeben werden.

Hinsichtlich der Pinzgauer Lokalbahn spricht man in maßgeblichen Kreisen der ÖBB seit Jahren von der Unrentabilität besonders des oberen Teiles von Mittersill bis Krimml. Heute schon werden einige Personenzüge durch bahneigene Autobusse ersetzt.

Ganz anders verhält es sich bei den *Hauptbahnen*, die unser Land durchziehen. Wir haben zwar nicht ganz 250 km an derartigen Hauptstrecken, auf diesen ist aber jahraus, jahrein ein bedeutender Personen- und Güterverkehr festzustellen, so daß keine dieser Linien von einer Einstellung bedroht erscheint. Im Gegenteil werden gerade jetzt wieder große Geldmittel aufgewendet, um auf diversen Abschnitten und Schwerpunkten den überaus starken Verkehr möglichst flüssig zu gestalten.

Insbesondere planen die ÖBB Verbesserungen der zum Teil recht ungünstigen Streckenverhältnisse unserer Gebirgslinien. Außer den im Bau befindlichen Begrädlungen enger Kurven, die schon erwähnt wurden, sind gleiche Maßnahmen an mehreren anderen Punkten in Aussicht genommen, wie z. B. die Beseitigung der sehr verkehrsbehindernden S-Kurve in Puch, Verflachung von Gleisbögen im Paß Lueg, zwischen St. Johann und Schwarzach usw.

Auch eine Zusammenlegung von Haltestellen soll zur Rationalisierung beitragen. So werden u. a. Glasenbach und Elsbethen aufgegeben, und es wird dafür eine neue Haltestelle „Elsbethen“ nächst dem Schloß Goldenstein errichtet.

merzialbank für Oberösterreich und Herrn v. Schwarz, dem sehr geschäftstüchtigen Erbauer der Westbahn, zu einem brauchbaren Projekt zusammengefaßt und am 13. Jänner 1872 (für Abergläubische schon ein böses Omen!) das diesbezügliche Konzessionsansuchen eingereicht.

Darin war der Bau einer normalspurigen Bahn von Braunau nach Straßwalchen (Steindorf) mit Fortsetzung nach Mondsee und Ischl vorgesehen, letztere allerdings für einen späteren Zeitpunkt, der bekanntlich niemals eingetreten ist, denn die Ischler Bahn wurde erst 1893 von der SKGBL errichtet, und auch diese hat – trotz Besitzes der Konzession – niemals die Lücke zwischen Mondsee und Steindorf ausgefüllt.

Am 30. Juni 1872 langte die behördliche Bewilligung ein und am 12. Juli erfolgte die Gründung der Aktiengesellschaft der „priv. Braunau-Straßwalchener-Eisenbahn“ mit einem Stammkapital von 5.000.000 Gulden. Mit dem Bau wurde der Aktionär *Frb. v. Schwarz* bzw. die von ihm gegründete Österr. Baugesellschaft beauftragt.

Da im ebenen Ost-Westal keine besonderen Schwierigkeiten vorlagen, dauerte die Bauzeit nur ein Jahr. Am 10. September 1873 fuhr der Eröffnungszug von Braunau nach Steindorf (damals „Neu-Straßwalchen“ genannt).

Die Gesellschaft hatte keine eigenen Fahrtrabemittel, doch war vom Baukapital für deren Beschaffung ein entsprechender Betrag abgezweigt worden. Die Westbahn übernahm verträglich die Betriebsführung und stellte auch den ganzen Fahrpark bei.

An die Weiterführung der Strecke bis Mondsee und Ischl, die noch während des Baus in Erwägung gezogen war, konnte das Unternehmen nicht mehr denken, denn es waren unvorhergesehene Schwierigkeiten eingetreten, die ein bedeutendes Baudefizit verursachten.

So begann, also gleich bei der Eröffnung, das große Elend unserer Bahn bzw. der Bahngesellschaft. Zur Deckung des Bauabgangs war um Erhöhung des Anlagekapitals angesucht worden, leider erfolglos.

Man schrieb ja das Jahr 1873, das den größten Börsenkrach der Gründerzeit gebracht hatte. Begreiflich, daß kein Bankunternehmen bei einer noch so geringen Nachfinanzierung mitmachen wollte oder konnte. Zu allem Überflus war das Verkehraufkommen wider Erwarten schlecht, so daß die Einnahmen nicht annähernd zur Deckung der laufenden Ausgaben ausreichten. Noch bestand schwache Hoffnung auf Hilfe durch ein Finanzkonsortium, aber das nächste Unheil nahte und kam schneller, als Hilfe möglich war.

Der am 1. Juli 1874 fällige Coupon der Prioritätsschuld konnte nicht mehr eingelöst werden, die Kassen waren leer. Jetzt wurde es brenzlich. Die Westbahn, die natürlich auch kein Geld für die Betriebsführung erhielt, drohte, lehnte das mittlerweile eingebrachte Stundungsansuchen ab und kündigte den Betriebsführungsvertrag.

Nun stand die Bahngesellschaft ganz hilflos da. Einerseits weigerte sich die West-

Eine eigentümliche Entwicklung, die als besondere Verkehrsleistung eingehenderer Betrachtung wert erscheint, ist bei der nachgenannten Nebenlinie der ÖBB seit einiger Zeit eingetreten.

Die von Steindorf bei Straßwalchen ausgehende *Bahn nach Braunau* liegt nur zu einem kleinen Teil auf salzburgischem Gebiet: Ihre Gesamtlänge beträgt 37,4 km, davon verlaufen im Lande Salzburg 3,3 km.

Daher wurde sie auch in diesem Buche nicht näher behandelt.

Die vorhin angedeutete, erst in jüngster Zeit übernommene Verkehrsaufgabe hat diese kleine Bahn weitem Bekannthemacht. Es erscheint daher angezeigt, in den folgenden Zeilen kurz darauf einzugehen.

Bei dieser Gelegenheit soll auch die bewegte Geschichte der „Braunauer Bahn“, die seinerzeit im Gebiet der großen Monarchie reichlich für Aufregung sorgte, auszugswiese dargelegt werden.

Diese Bahn stellt die einzige Schienenverbindung zwischen unserer Landeshauptstadt, dem Matigtal und Braunau her. Die Hauptstadt des oberen Innviertels hatte mit Eröffnung der Linie Neumarkt über Ried her den ersten Bahnananschluß bekommen; nach Fertigstellung der Innbrücke kam die Einbindung in das bayernische Netz. Mit dem bisher Erreichten war man aber noch nicht zufrieden. Es bestand zwar nun eine gute Verbindung mit Linz und Wien und auch mit München, nach Osten hin klappte jedoch eine Bahnücke. Insbesondere mußte der sehr rege Frachtverkehr mit Salzburg ausschließlich auf der Straße erfolgen, was damals eine arge wirtschaftliche Benachteiligung bedeutete hat. Auch der Personenverkehr forderte gebieterisch eine günstigere Bahnverbindung mit Salzburg und dem Salzkammergut.

Schon 1864 hatten sich weitblickende Männer mit diesem Vorhaben befaßt und eine Planung großen Stils ausgearbeitet.

Die Herren *Schellhorn* und Ingenieur *Kitzler* legten ein Projekt zur Erbauung einer Bahn von Braunau nach Straßwalchen (dort Anschluß an die Westbahn), weiter nach Mondsee-Bad Ischl bis Bruck a. d. Mur vor. Also eine Vorwegnahme der Salzkammergutlokalbahn und der Salzkammergutbahn Attnang-Stainach. Eine andere Gruppe arbeitete gleichfalls am selben Vorhaben.

Alle diese hochfliegenden Planungen wurden dann, bedeutend gestürzt, von einem Konsortium, bestehend aus dem Handelshaus Reiserwitz, der Industrie- und Kom-

bahn, den Betrieb ohne Aussicht auf Zahlung länger zu führen, andererseits konnte ihn die Gesellschaft nicht selbst übernehmen, da sie keine Fahrbetriebsmittel hatte und auch nicht kaufen konnte, weil der hierfür ursprünglich bereitgestellte Geldbetrag längst ausgegeben war.

In dieser tragischen Notlage machte man es genau so wie heute, man wendete sich an den „Vater Staat“, der sollte helfen. Inzwischen war man natürlich längst bei den Wiener Zentralstellen, insbesondere beim zuständigen Ministerium, auf diese gerade dazu alarmierende Bedrängnis unserer Eisenbahn aufmerksam geworden. Als dann die Westbahn nach Ablauf der Kündigungsfrist am Abend des 31. August 1875 den Betrieb in vollem Umfang einstellte, war es höchste Zeit, daß etwas geschehen mußte. Von den Gläubigern hart bedrängt und von strafrechtlichen Folgen bedroht, hatten sich die Organe der Gesellschaft auch an ihre Vertragspartnerin, die Westbahn, mit einem Verkaufsangebot gewendet. Die Westbahnleute lachten nur dazu, als sie das Anbot mit dem Verkaufspreis von 2.000.000 Gulden in Händen hatten. Man ging auf 1.500.000 Gulden herab, ohne aber Gegenliebe zu finden. Endlich erklärte sich die große Partnerin bereit, 700.000, dann großmütig sogar 800.000 Gulden zu zahlen.

Inzwischen hatte die Westbahn schon am 3. September den Betrieb wieder aufgenommen, teils deshalb, weil sie sich ihrer überragenden Position sicher war, teils aber auch, weil in der öffentlichen Meinung ihr Ruf durch das harte Vorgehen nicht gerade gefördert wurde. Außerdem hat auch die staatliche Aufsichtsbehörde energisch wegen Gefährdung öffentlicher Interessen auf Wiederaufnahme des Bahnbetriebes gedrängt. Dies erfolgte schon durch den staatlichen Kurator, der seit Juli 1874 eingesetzt war.

Da nun jede Aussicht auf Gesundung der Bahngesellschaft geschwunden war, gab es für das konkursreife Unternehmen nur noch die Sequestration, die dann am 21. September 1875 auch verhängt worden ist.

Die Westbahn senkte ihr Kaufanbot nun auf 500.000 Gulden. Bedenkt man, daß drei Jahre vorher mit einem Aktienkapital von 5.000.000 Gulden begonnen wurde, kann man erst richtig ermessen, wie groß die Katastrophe dieser kleinen Bahn war und wie viel Spargeld dabei verloren ging.

Der Betrieb wurde unter staatlicher Aufsicht schlecht und recht weitergeführt, wobei der Staat den Abgang decken mußte, bis er endlich selbst im Jahre 1877 die Bahn erwarb, wobei die Prioritätsobligationsbesitzer voll befriedigt wurden, während die Aktionäre leer ausgingen.

Der Verkauf brachte für die Gründungsgesellschaft viel Verlust, nur einer verlor nichts, der Frh. v. Schwarz. Er machte beim Bahnbau hohen Profit, bekam sein Geld aus dem „vollen Topf“ des Gründungskapitals, hernach war er als leitender Funktioniär der Westbahn einer der härtesten und rücksichtslosesten im Vorgehen gegen die arme, kleine Innviertler Bahn.

Dies soll durchaus kein Vorwurf gegen Schwarz sein, er war ein Kind seiner Zeit, der Zeit des Liberalismus und ein äußerst tüchtiger Geschäftsmann.

1881 wurde die Westbahn mit allen ihren Haupt- und Nebenlinien verstaatlicht, die Braunau-Straßwalchener-Bahn hatte somit Anschluß an Strecken des gleichen Eigentümers bekommen.

Anläßlich der Hochwasserkatastrophen in den Jahren 1897 und 1899 wurde sie infolge ganz abnormer Wasserführung der Mattig arg hergenommen, alle Brücken waren zerstört, und es dauerte lange, bis der Wiederaufbau vollendet war und der Zugverkehr wieder aufgenommen werden konnte.

Diese kleine Lokalbahn hat es bis nach dem Zweiten Weltkrieg niemals zu besonderen Verkehrsleistungen gebracht. Das Gütertransportaufkommen blieb mäßig, recht gute, direkte Züge sorgten hinreichend für die bescheidene Personenfrequenz zwischen Braunau und Salzburg. Heute liegt allerdings viel neue Industrie im Aufnahmebereich, so z. B. die Aluminiumwerke Ranshofen, aber auch zahlreiche Sägewerke und andere, im Ballungsraum von Braunau entstandene Fabriken. Wenn auch hier die Straße viel Transportgut wegnimmt, bleibt doch noch bedeutendes Bahnfrachtaufkommen übrig.

Seit 1975 kam, wie eingangs erwähnt, ein neues, ganz besonderes Verkehrsaufkommen hinzu. Gleich nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Steindorf wurde auf einem Areal von ungefähr 30 ha ein zentraler Auslieferungszug für Automobile von der Firma „Lagermax“ angelegt, wahrscheinlich einer der größten in Österreich, da er Platz für 12.000 Personenkraftwagen bietet. Bei Bahnkilometer 2,755 wurde ein entsprechender Anschluß hergestellt, damit die einlaufenden Autozüge von der Station Steindorf zum Lager überstellt werden können.

Auf einer Länge von je 330 m sind drei nebeneinanderliegende Gleise zur Aufnahme der aus Spezialtransportwagen bestehenden Züge verlegt. Von hier aus können die Autos über eine am Ende der Gleise installierte Vorrichtung direkt abgefahren und zu den vorgesehenen Standplätzen im Lager geführt werden.

Täglich sind am Bahnhof Steindorf lange Güterzüge mit unzähligen beladenen derartigen Spezialwagen zu sehen, die dann zur Entladung in die Lagergleise überstellt werden.

Das ganze Lager und die Bahnzufahrt befinden sich noch auf salzburgischem Gebiet, knapp vor der oberösterreichischen Grenze.

Die Bahnlinie Steindorf-Braunau ist seit einigen Jahren voll verdieselt, der Güterverkehr wird mit den Einheitslokomotiven der ÖBB, der Personenverkehr meist mit den bekannten Schienenbus-Fahrzeugen abgewickelt.

Die Bedeutung dieser Strecke hat sowohl durch die im Laufe der Zeit, besonders seit Ende des Zweiten Weltkriegs vermehrte Industrialisierung des durchfahrenen

Gebiets, als auch wegen des in den vorhergehenden Zeilen erwähnten Auto-Großlagers bedeutend zugenommen, und zwar so sehr, daß sie nun sogar in das Elektrifizierungsprogramm aufgenommen wurde.

Gerade dieser Sonderfall „Steindorf“ zeigt uns, daß unsere Eisenbahnen imstande sind, auch dort Intensivleistungen zu erbringen, wo dies zunächst paradox erscheint, zum Großtransport ihrer schwersten Konkurrenz, der Automobile.

Auf jeden Fall können wir, auch von unserem salzburgischen Standpunkt aus gesehen, mit der Entwicklung des Eisenbahnwesens in unserem Lande im großen und ganzen zufrieden sein, darüber hinaus auch beruhigt in die Zukunft schauen, denn der Bestand leistungsfähiger Eisenbahnen kann eines Tages notwendiger sein, als wir es jetzt glauben.

Zeittafel

Wichtige Daten in der Eisenbahngeschichte des Landes Salzburg

1841

Erste Planung eines Bahnbaus nach Salzburg

1. Staatsvertrag zwischen Österreich und Bayern betreffend den Anschluß der auf den beiderseitigen Gebieten zu erbauenden Eisenbahnen an der Grenze bei Salzburg

21. 6. 1851

2. Staatsvertrag betreffend die Abänderung des ersten Vertrags hinsichtlich Linienführung

21. 4. 1856

Die Bauführung der Westbahn erreicht beim „Ederbauer“ salzburgisches Gebiet

Februar 1860

Aufnahme des Betriebs der Westbahn Wien-Salzburg

1. 8. 1860

Feierliche Eröffnung Westbahn und Bahnlinie München-Salzburg

12. 8. 1860

Eröffnung der bayerischen Strecke Salzburg (Freilassing)-Reichenhall

1. 7. 1866

Eröffnung der Salzburg-Halleinerbahn

5. 7. 1871

Eröffnung der Lokalbahn Steindorf-Braunau

10. 9. 1873

Eröffnung der Salzburg-Tirolerbahn (Giselabahn)

30. 7. 1875

Zweimal Großbrand im Aufnahmegebäude des Salzburger Hauptbahnhofs

29. 1. 1880

14. 2. 1880

Verstaatlichung der Westbahn (KEB) samt Salzburg-Tirolerbahn

1. 1. 1882

Konzession für die Tramway Salzburg-Hellbrunn-Drachenloch

21. 4. 1885

Eröffnung der Dampftramway

21. 11. 1886

Gaisbergbahn Eröffnung

21. 5. 1887

Drahtseilbahn zur Festung Hohensalzburg Eröffnung

1. 8. 1892

Pferdebahn Salzburg Eröffnung

4. 8. 1892

Salzkammergutlokalbahn (SKGLB)

Teileröffnung Ischl-Strobl 1890

Teileröffnung Salzburg-Mondsee 1891

Volleröffnung Salzburg-Ischl-Lokalbahnhof

12. 7. 1893

Reststück Ischl-Felizitas-Ischl Staatsbahnhof
Schafbergbahn Eröffnung

Dampftramway, Eröffnung Äußerer Stein-Parsch
Murtalbahn Eröffnung

Salzburg-Oberndorf, Eröffnung

Endsrück bis Lamprechtshausen, Eröffnung

Pinzgauer Lokalbahn, Eröffnung

1. Spatenstich zur Tauernbahn

Eröffnung der Nordrampe der Tauernbahn

Volleröffnung der Tauernbahn,

Vollelektrischer Ausbau der Dampftramway,

Aufnahme des Betriebs bis Berchtesgaden,

Fertigstellung des Großumbaus des Salz-

burger Hauptbahnhofs

Elektrische Stadtbahn in Salzburg

Elektrifizierung der Oberndorfer Bahn bis

zur Plainbrücke

Eröffnung der ersten Seilschwebebahn im Lande

Salzburg, der Schmittenhöhebahn

Einstellung der Gaisbergbahn

Aufnahme des elektrischen Betriebs Salzburg-

Saalfelden

Schwerster Bombenangriff auf den Hauptbahnhof

im Zweiten Weltkrieg

Eröffnung des vollelektrischen Betriebs auf

der Lokalbahn Salzburg-Lamprechtshausen

Einstellung der Lokalbahn Salzburg-St. Leon-

hard (Parsch)

Einstellung der Salzkammergutlokalbahn

Festungsbahn erneuert und voll elektrifiziert

Eröffnung der größten Standseilbahn der Welt, der

Giescherbahn Kaprun

Einstellung des Personenverkehrs Tamsweg-Mautern-

dorf auf der Murtalbahn

Literaturnachweis

Amtliche Eisenbahnstatistik der Republik Österreich, Jahrgang 1974.

Aschauer, Franz, Die Eisenbahnen Oberösterreichs.

Der Gaisberg und die Gaisbergbahn, hg. bei Hermann Kerber, Salzburg, 1892.

Götz, J., Tauernkraftwerke AG, Kraftwerksgruppe Glockner-Kaprun.

Hilscher, V., Betriebsgeschichte der Giselabahn, Zeitschrift „Die Lokomotive“, 27. Jahrgang, Heft 5.

Jobst, Georg, Geschichte des Bahnhofs Rosenheim, „Das bayer. Oberland“, 29. Jahrgang, 1958.

Röll, V., Enzyklopädie des Eisenbahnwesens.

Pillinger, Roswitha Maria, Die Frühgeschichte der Salzburger Eisenbahnen, Dissertation, 1965.

Waldes, Otto, Salzburger Eisenbahn und Tramwaygesellschaft, Verlag für Volkswirtschaft, Wien 1927.

Zimburg, Heinrich v., Die letzte Fahrt der Pferdepost nach Badgastein und die Eröffnung der Nordrampe der Tauernbahn im Jahr 1905, Gasteiner Badeblatt Nr. 37, 38, 39, 40/1955.

Wie bereits in der Einführung erwähnt, entstand der größte Teil der Ausführungen in diesem Buche unter Verwendung eigener Presseveröffentlichungen und Vorträge des Verfassers. Wertvolle Hilfe boten auch die verschiedenen Archive, insbesondere das Landesarchiv Salzburg, das Archiv der ÖBB Wien, der DB Nürnberg und die Archive der einschlägigen Verkehrsunternehmen.

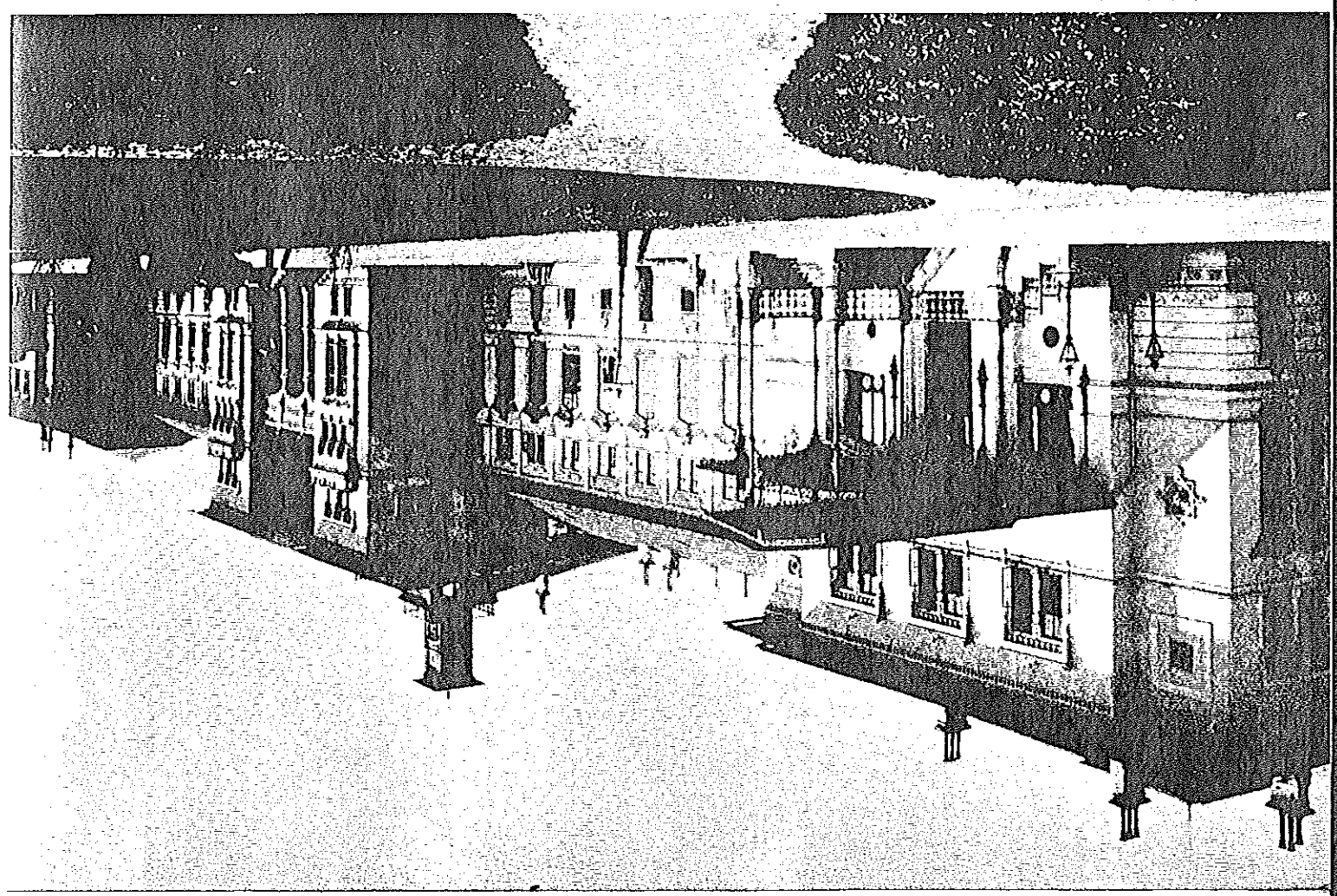
Einzelhinweise konnten auch der Zeitschrift „Eisenbahn“ entnommen werden, die jedem Freund des Eisenbahnwesens bestens empfohlen werden kann.

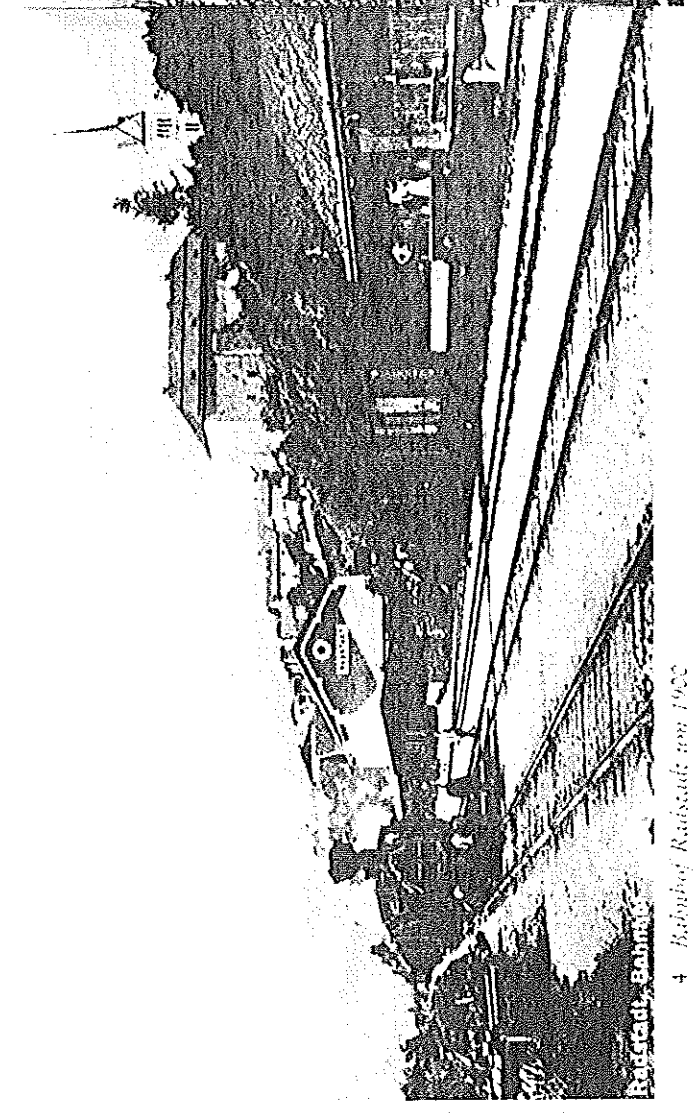
Fotonachweis

Die im folgenden Bildteil enthaltenen Aufnahmen wurden dem Verfasser freundlicherweise für die Reproduktion zur Verfügung gestellt von:

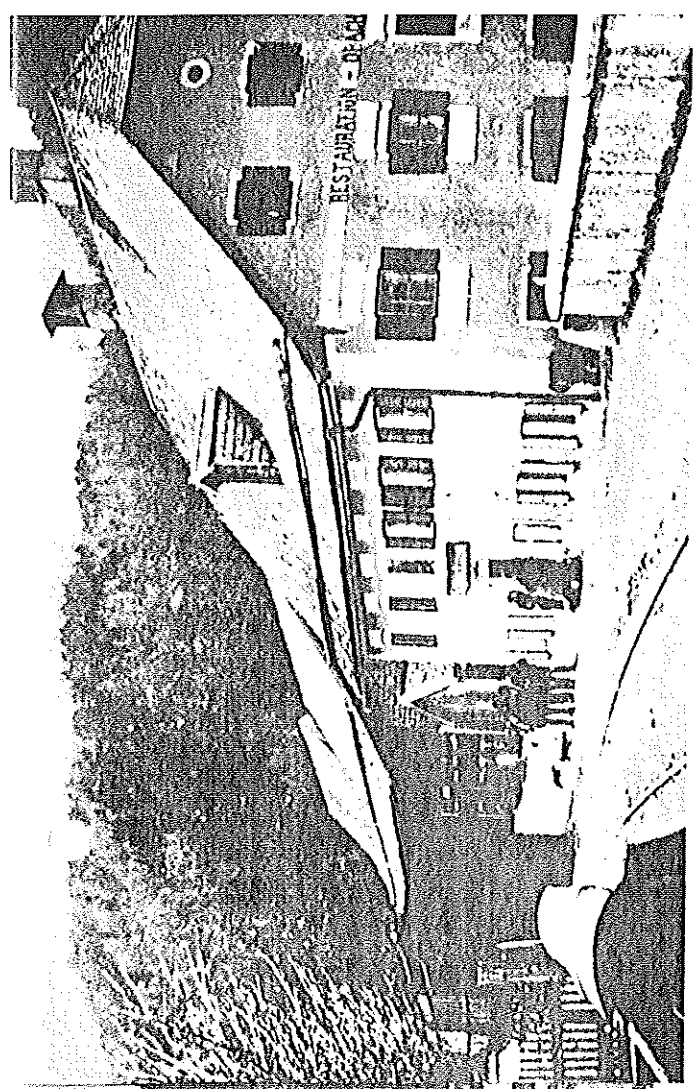
- Eisenbahnmuseum Wien: 2, 5
Sammlung Salzburger Stadtwerte: 6, 7, 8, 9, 11, 12, 14
Dipl.-Ing. G. Mayr, Graz: 10, 26
Edith Kraus-Koschier: 15
Prof. Franz Ledwinka: 19
Archiv der SKGLB: 21, 23, 24
Ehem. Lokalbahn AG. München: 22
Stieglbrauerei Salzburg: 29, 30, 31
H. Hagen: 32
Tauernkraftwerke Kaprun: 32
Dipl.-Ing. R. Ödl, Salzburg: 34
Fa. Krauss-Maffei: 35, 39
Dipl.-Ing. Ingo Stern, Gmunden: 36
Fa. Stern & Häfnerl, Gmunden: 37
R. Stenzel: 38
Postkarte nach einem Aquarell von F. Kulstrunck: 11

Die Herkunft der übrigen Bilder ist dem Autor unbekannt.



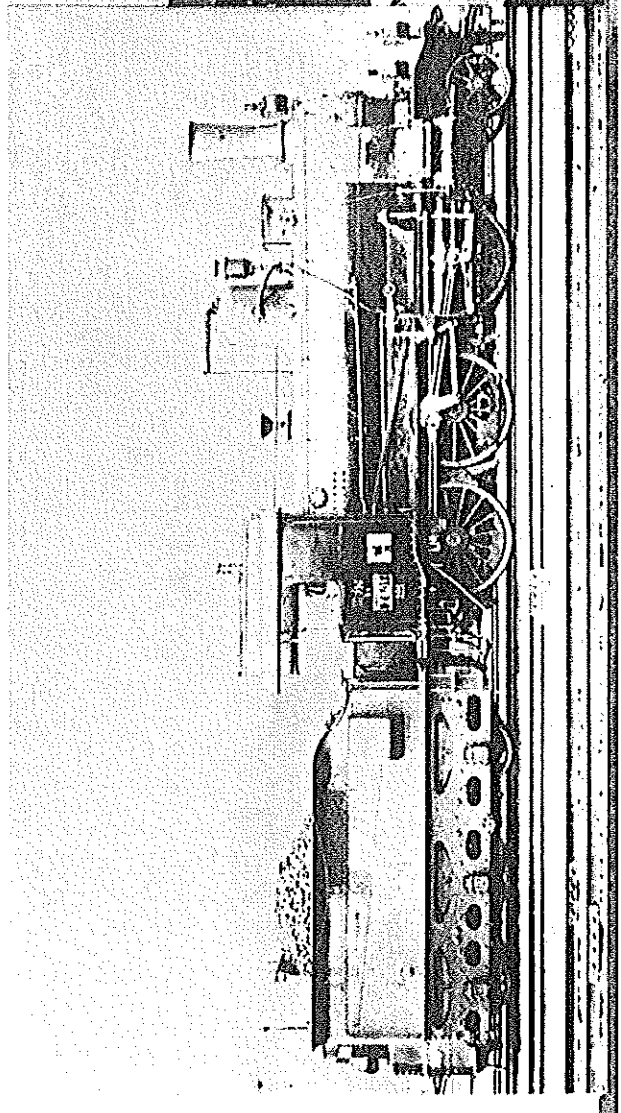


4 Bahnhof Rausau um 1900

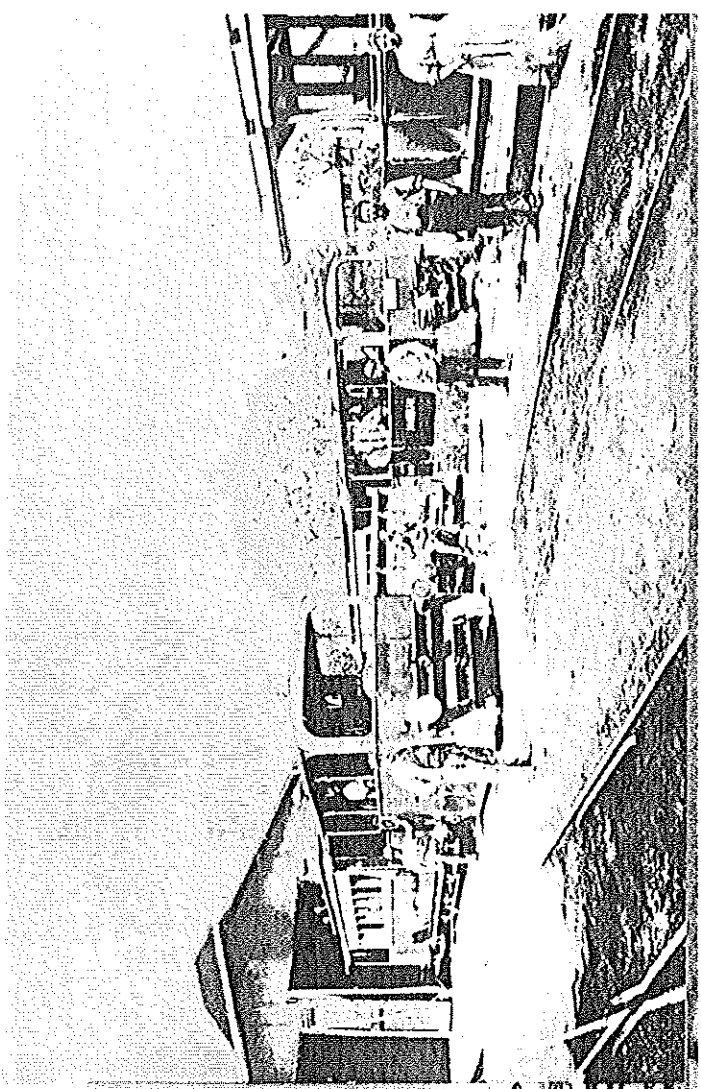


6 Endbahnhof Drachenloch unweit der Reichsgrenze am Hangenden Stern vor 1908

5 Lok der k. k. Staatsbahnen 2851 ex 901; diese nur in 5 Stück existierende Type fuhr ausschließlich auf der „Giselabahn“



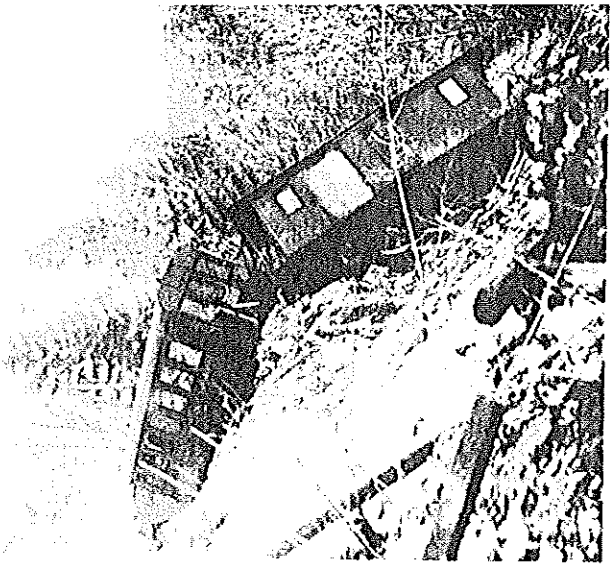
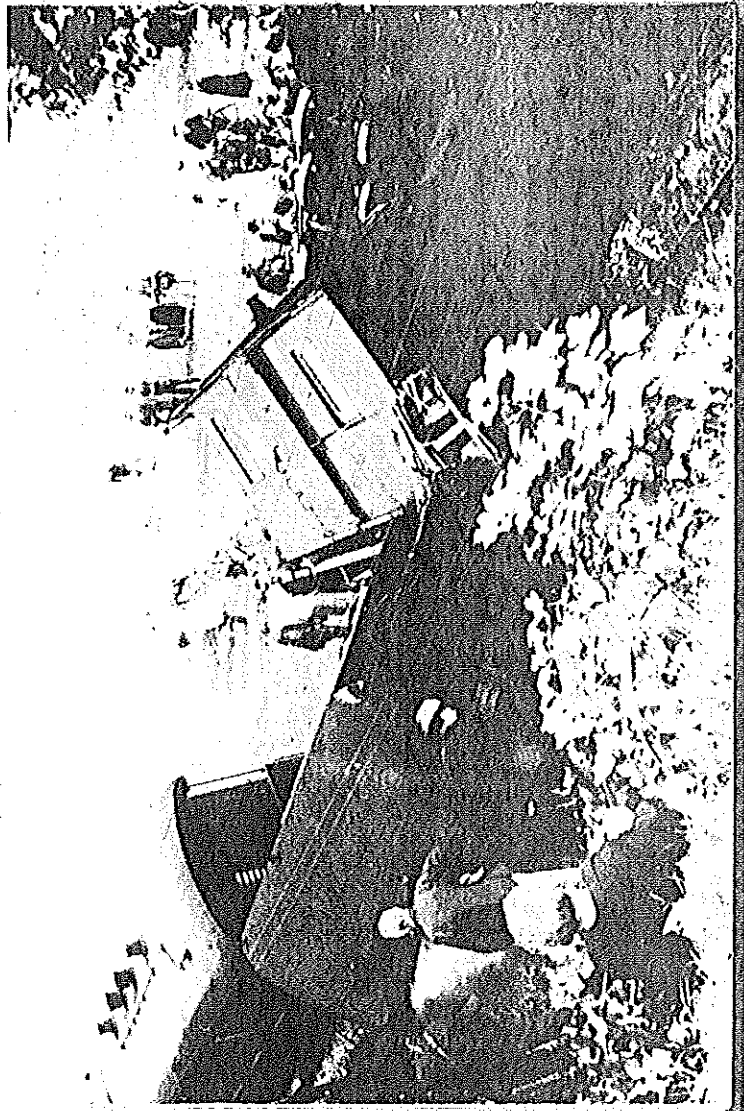
7 Alter Betriebsbahnhof Salzburg der SEETG, um 1900





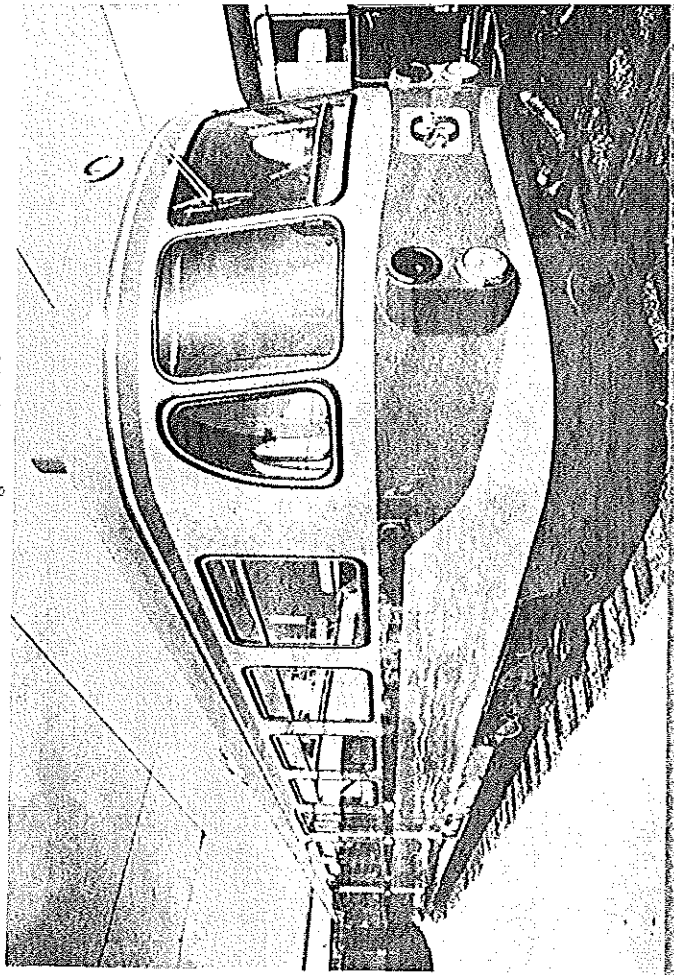
42 Salzburg-Nonntal: im Vordergrund der Bahnhof Nonntal der SE&TG

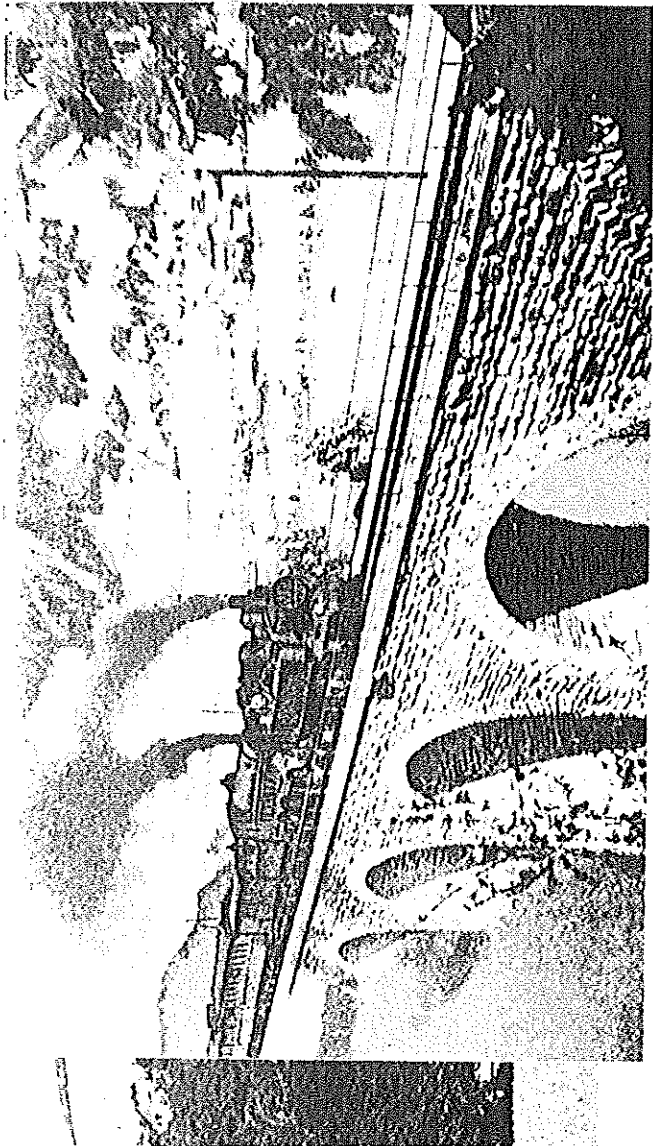
43 SKGLB: Zugunglück bei Aich, Gemeinde St. Gilgen, am 26. September 1926 infolge überhöhter Geschwindigkeit. Lokführer tot



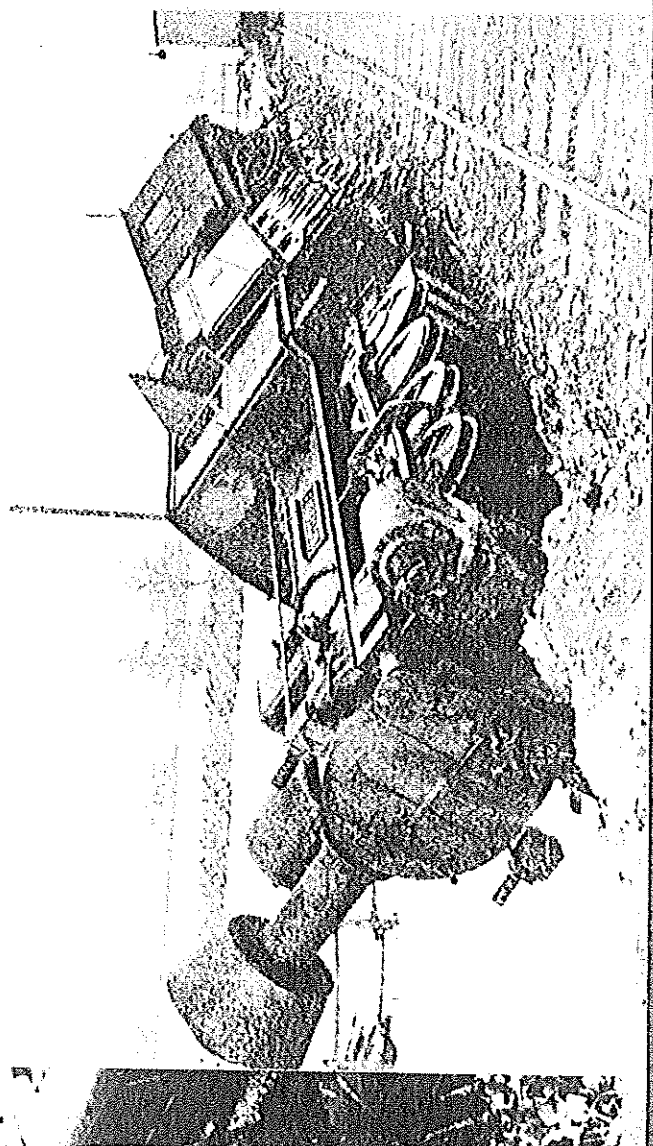
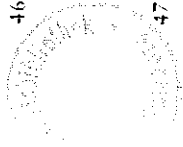
44 SKGLB: Unglück in Scharfshing durch Felssturz am 23. März 1948. Lok Nr. 6 stürzte 60 Meter in die Tiefe. Lokführer und Heizer tot

45 Die Salzburger Stadtwerke erwarben 1978 drei Triebwagen von der Köln-Bonner Bahn („Silberpfeil“), die nach entsprechenden Umbauten, total erneuert, ab dem Frühjahr 1979 in Dienst gestellt wurden





46 Wärmrosen-Viadukt auf der Tauernbahn-Nordrampe: Dampflokberieb vor dem Ersten Weltkrieg; Zuglok Reihe 110, Vorspannlok Reihe 50 (Wiener Stadtbahnlok)



47 Giselabahn Lok „Mittersill“ entgleiste am 15. März 1876 wegen überhöhter Geschwindigkeit bei Maishofen nördlich Zell am See