

(Pürstl, 1953, S. 63)

## DER EINZUG DER TECHNIK

Als Bahnbrecher der Technik kann in Leogang die Bahn bezeichnet werden, da erst sie alle anderen größeren und kleineren technischen Errungenschaften ins Tal brachte. Im Jahre 1870 wurde unter der Oberleitung des geadelten Baron Schwarz der Bahnbau Salzburg-Wörgl begonnen, welche Strecke nach dem Namen der kaiserlichen Prinzessin Gisela "Giselabahn" benannt wurde.

Der Bahnbau brachte natürlich ein ungewohntes Bild in das Tal. Ein vielsprachiges Arbeiterheer machte den Bewohnern und noch mehr dem aufgestellten Gendarmerieposten in Eigentumsdelikten, Raufexzessen udgl. viel zu schaffen. So wurde auch, wie bereits an anderer Stelle berichtet, Untered von einem ungarischen Arbeiter nach einem Streit mit dem Bauern angezündet, der den Brand vom Waldesrand in aller Ruhe beobachtete. Die schwierige Trassenführung machte natürlich eine längere Baudauer notwendig. Man befaßte sich auch mit dem Plan, die Bahn längs der Schattseite zu bauen. Am 30. Juli 1875 war die feierliche Probefahrt, womit die Bahn eröffnet und dem Verkehr übergeben wurde. Der einzige Anhaltepunkt, die Station Leogang, wurde ungefähr in die Mitte des Tales gesetzt.

Die Einheimischen zeigten lange Zeit wenig Interesse für den Bahndienst, was wohl noch in der Verwurzelung mit der Väterscholle, im fremdländischen Arbeiterpersonal und in der Bezahlung zu suchen sein wird. Das Oberbaupersonal bestand viele Jahre größtenteils aus Krainern (Kranern) und Trientinern, von denen sich einzelne ständig niedergelassen haben (Kafka, de Mas). Wer zum Fahrdienst wollte, mußte zuerst eine gewisse Zeit beim Oberbau arbeiten, die Gelegenheit der Vorbereitung gab. Erst zu Anfang des jetzigen Jahrhunderts ist die Scheu und Abneigung zum Bahndienst gewichen, sodaß Leogang heute eine ganz ansehnliche Zahl an einheimischen Bundesbahnangestellten zählt.

Strategische Belange und der stetig zunehmende Fremden- und Transitverkehr machten den Bau eines zweiten Gleises notwendig, mit dem 1912 begonnen wurde. Am 19. Mai 1913 begann der Bau auf der Strecke Leogang-Hochfilzen, nachdem am 1. Mai die Betriebsausweiche "Hütten" dem Verkehr bereits übergeben wurde. Im Zuge dieses Baues wurde 1914 das neue Stationsgebäude errichtet, und das alte zu einem Personalhaus umgebaut. Im Jahre 1927 wurde die Elektrifizierung der Giselabahn beendet, die sich ganz besonders bei uns vorteilhaft auswirkte. Brauchte vorher ein Güterzug mit vier Dampflokomotiven eine Stunde zur Zurücklegung des Gemeindegebietes, so konnte dies nun mit der Hälfte an Energie und Zeit geschehen. Aber auch die Haltestellen sind dadurch erst möglich geworden, die der Bahnverwaltung allerdings abgerungen werden mußten. Als erste wurde die Haltestelle Leogang-Steinberge 1928 eröffnet. Die Haltestelle Berg-Grießen verdankt ihre im Jahre 1933 erfolgte Errichtung dem 1949 verstorbenen Pfarrer Peter Gaßner. Damit hätten die Schulkinder von Grießen wohl eine Zusteige-, aber keine Aussteigemöglichkeit gehabt. Um ein Übersehen gleich hier nachzuholen, wurde dieser Mangel durch Eröffnung einer Expositorschule beim Tödlingwirt behoben. Bei der Eröffnung am 8. Dezember 1931 waren mit den anrainenden Häusern von Berg 16 Kinder. Die Interessenten hatten die für notwendigen Adaptierungen und für die Schuleinrichtung selbst aufzukommen, wofür sie rund S 2.000,-- ausgaben. Da sich

aber die Schulbehörde mit dem Schullokal als Dauerzustand nicht einverstanden erklärte, wurde durch ein anderes beim Martlbauern entsprochen, so zwar, daß die bisherige Beschränkung auf das Winterhalbjahr aufgehoben und ganzjährig geführt wurde. Mit 30. April 1939 wurde sie zunächst wieder auf das Sommerhalbjahr eingestellt, jedoch nicht mehr eröffnet. Im Jahre 1940 ist es dem Oberlehrer Steidl im Wege des Schulamtes beim Landesrate in Zell am See gelungen, daß vorerst nur im Winter

die beiden Schülerzüge beim WH 114 anhielten. Nach einer neuerlichen Eingabe vom 16. Februar 1942 hielten diese Züge auch im Sommer bedarfsmäßig an. Diese ersten Schritte führten nach dem Krieg zu weiteren, sodaß 1948 drei bzw. vier Züge nach beiden Richtungen, aber auch nur im Bedarfsfalle anhielten. Vom Oktober 1948 bis Mai 1950 stand die Schulleitung Hütten in ununterbrochenem schriftlichen Verkehr mit der Bahnverwaltung, NR Josef Voithofer und mit dem Landeshauptmanne, um eine regelrechte Haltestelle zu erreichen, welcher dann auch mit der kommissionellen Verhandlung vom 5. Juni 1950 vom Erfolg gekrönt war. Mit 1. Jänner 1951 wurde dann auch ein eigener Fahrpreistarif gültig, sodaß der Fahrpreis nicht mehr von Leogang bzw. Berg-Grießen zu bezahlen war. Zu den notwendigen Herstellungskosten der Haltestelle leistete die Gemeinde Leogang einen einmaligen Beitrag von S 4.000,--. Da der hölzerne Dienstraum in Berg-Grießen erneuerungsbedürftig wurde, errichtete man 1951 an das Personalhaus einen Zubau, in welchem Dienstraum, Warteraum und Klosetts untergebracht sind. Somit hat die Gemeinde Leogang die Rarität, innerhalb ihrer Gemarkung vier Anhaltepunkte zu haben.