



Ischl mit Blick auf das Hotel Elisabeth (Bildmitte, hinter der Brücke). Am linken Traunufer verläuft die Esplande mit dem Konzertpavillon auf der Ufermauer. (Postkarte, Archiv August Zopf)

Die Baugeschichte der Salzkammergutbahn

Ischl liegt in einem geschützten Gebirgskessel am Zusammenfluss von Ischler Ache und Traun auf 468 Meter Seehöhe. Bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts experimentierte der Salinenarzt Dr. Götz mit Solebädern. Von deren Heilwirkung überzeugt, gab der Wiener Arzt Dr. Franz Wirer den Anstoß zum Aufstieg Ischls als Kurort (ab 1906 mit dem Titel „Bad“), und schon 1822 kamen die ersten Kurgäste in das älteste Solebad Österreichs.

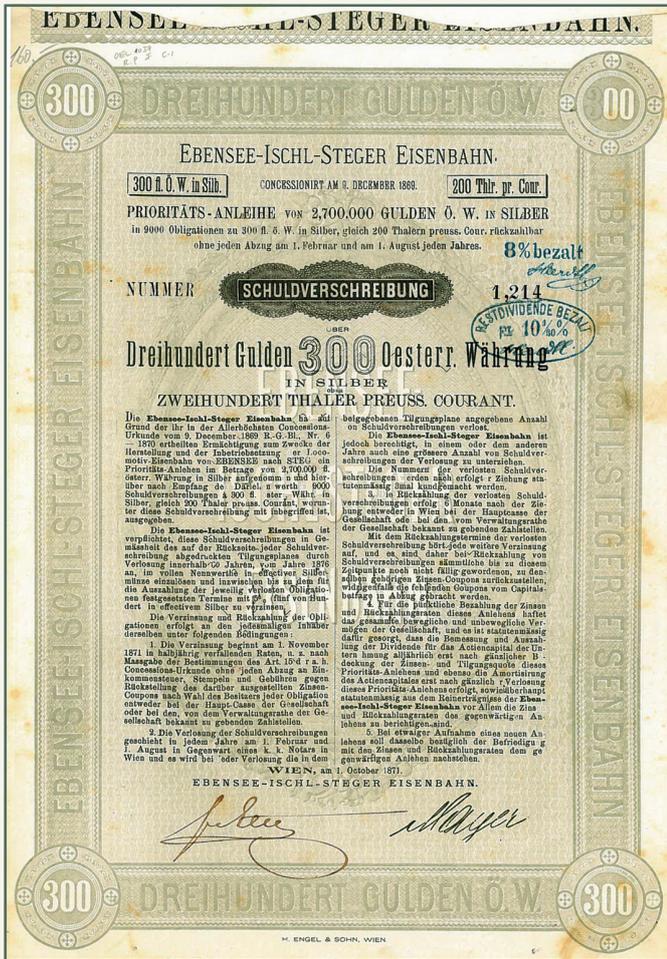
Im Jahr 1849, ein Jahr nach der Revolution in Österreich-Ungarn, verlegte Kaiser Franz Josef I. seine Sommerresidenz nach Ischl. Damit stieg der Ort in den Sommermonaten zur heimlichen Hauptstadt der k.k. Monarchie auf. Was damals aber noch fehlte, war eine bessere verkehrsmäßige Anbindung – ein Bahnanschluss.

Um den Tourismus zu fördern, errichtete die Kaiserin Elisabeth-Bahn im Ischler Hotel Post eine Zweigstelle, die sogar mit einem Stationsvorstand besetzt war. Dieser hatte zusammen mit dem k.k. Postmeister die Aufgabe, den Transfer der Sommerfrischler, die mit der Bahn bis Lambach angereist waren, weiter nach Ischl zu organisieren. Von Lambach ging es vorerst mit der Lokalbahn auf der Trasse der ehemaligen Pferdeisenbahn bis ans Nordufer des Traunsees. Die Passage zwischen Gmunden und Ebensee besorgten

die beiden Schaufelraddampfer „Sophie“ und „Elisabeth“. Danach musste auf die Postkutsche oder den – mit Pferden bespannten – Postomnibus umgestiegen werden, um an das Ziel zu gelangen. Eine wahrhaft mühselige und zeitaufwändige Reise, die damals bis zu 12 Stunden in Anspruch nahm.

Um den Kurgästen die Anreise ins Salzkammergut zu erleichtern, war schon in den 1850er-Jahren immer wieder die Errichtung einer Bahnverbindung diskutiert worden. Bereits im Jahr 1868 nahm die Planung zum Bau einer Schienenbahn zwischen Ebensee und Ischl immer konkretere Formen an. Zu Beginn des Jahres 1869 war neben einer Pferdeisenbahn von Ebensee nach Ischl auch schon von einer Lokomotiveisenbahn im Salzkammergut die Rede, ein Vorhaben, welches sogar am 9. Dezember 1869 (RGBl. 6/1870) die Konzession erlangte.

Da sich aber nicht genügend Finanziere finden ließen, kam dieses Projekt nie über die Planungsphase hinaus. Die Bewilligung erwarb schließlich der Engländer J. Sharp, der 1871, in Zusammenarbeit mit der Wiener Wechselbank, die Aktiengesellschaft „Ebensee-Ischl-Steeger Eisenbahn“ gründete. Nach der Streckenkommissionierung erhielt die neu gegründete Bahngesellschaft am 21. Mai 1872 die Baubewilligung für den 2,235 Meilen

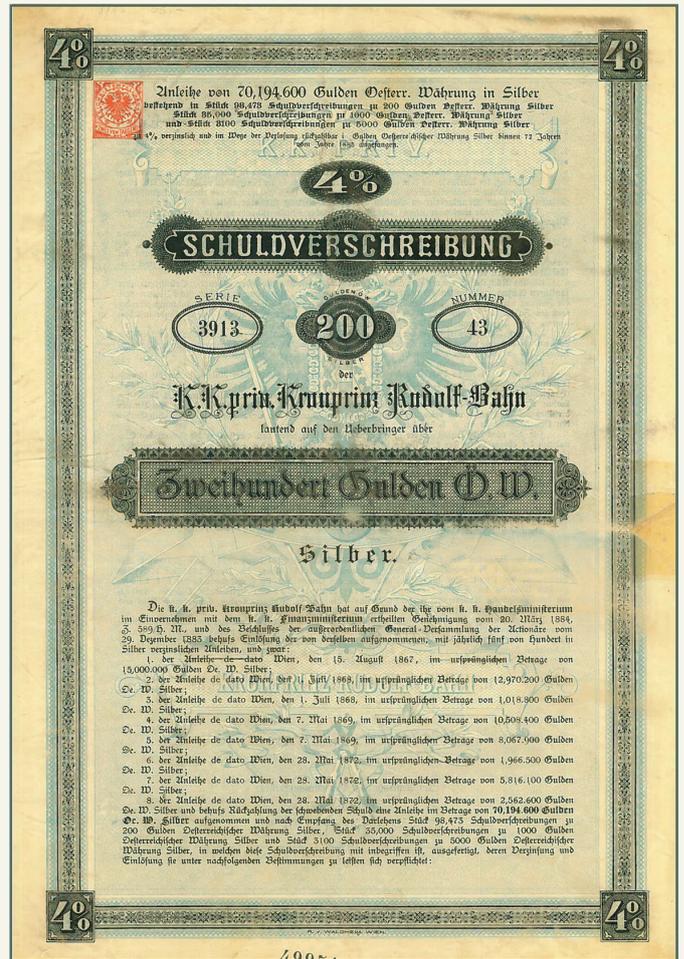


Eine Schuldverschreibung der Ebensee-Ischl-Steger Eisenbahn Gesellschaft aus dem Jahr 1871 mit einem Nennwert von 300 Gulden österreichischer Währung. Es sind nur 9.000 Stück für den Bahnbau ausgegeben worden. (Archiv Franz Haas)

(16,95 km) langen Abschnitt von Ebensee nach Ischl.

Für den restlichen Abschnitt zwischen Ischl und Steeg fand zwischen dem 11. und 13. Dezember 1872 die Kommissionierung statt, danach begannen umgehend und mit großem Eifer die Bauarbeiten. Geplanter Fertigstellungstermin der Ebensee-Ischl-Steger Eisenbahn war laut Konzessionsurkunde der 9. Juni 1873.

Als es am 9. Mai 1873, dem so genannten „schwarzen Freitag“, zum Wiener Börsenkrach kam, meldete auch die Wechslerbank Konkurs an; zu diesem Zeitpunkt waren bereits rund 80 Prozent der Arbeiten an der Trasse fertig gestellt. Aufgrund der nun fehlenden Finanzmittel mussten aber die Arbeiten eingestellt und alle Arbeiter entlassen werden. Während an der Trasse der Ebensee-Ischl-Steger Eisenbahn gebaut worden war, arbeitete die Stadtgemeinde Ried in Verbindung mit der Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerks- und Eisenbahngesellschaft und dem Bürgermeister von Ischl am Konzept einer Bahnlinie zwischen dem Hausruckviertel und dem Salzkammergut. Damit wollte man das Kohlrevier des Hausruckgebietes mit den Salinen des Salzkammer-

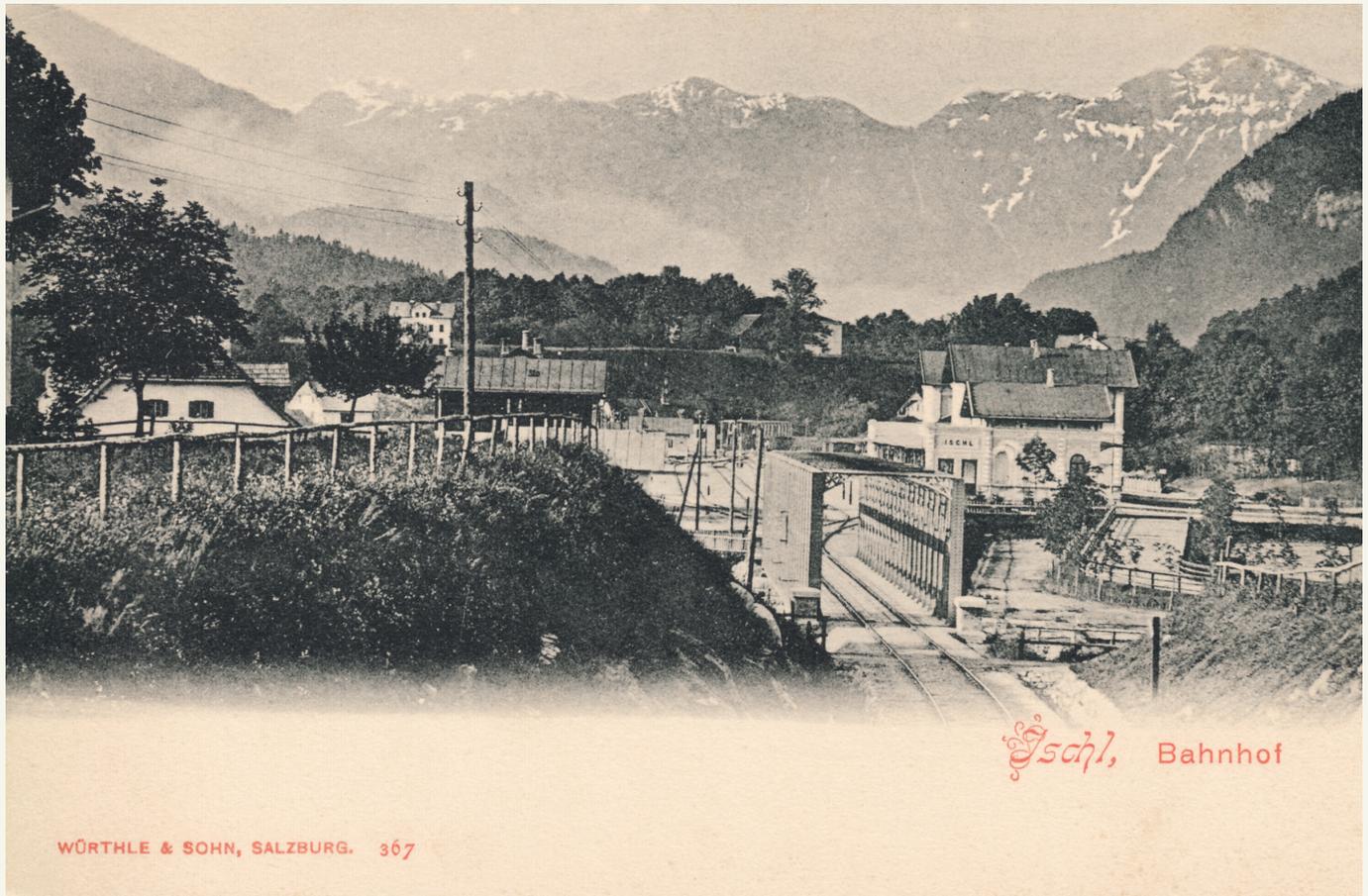


Eine 4% Schuldverschreibung der k.k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn über 200 Gulden österreichischer Währung in Silber. Es wurden 98.473 Stück von diesem Wertpapier aufgelegt. (Archiv Franz Haas)

guts verknüpfen, da diese zum Beheizen ihrer riesigen Sudpfannen viel Kohle benötigten. Außerdem sollten mit dieser Eisenbahnverbindung zusätzliche Abnehmer für die Hausruckkohle gewonnen werden. Zudem wäre auch die Verwertung der reichhaltigen Holzbestände des staatlichen Forstes im Gebiet rund um den Koppen mit Hilfe der Bahn einfacher geworden. Natürlich spielte, wie bei den unzähligen Projekten zuvor, die verkehrstechnische Erschließung des Salzkammerguts auch für den aufkommenden Fremdenverkehr eine wichtige Rolle.

Ursprünglich war geplant, diese Salzkammergutbahn von Passau oder Schärding über Ried, Timelkam, Kammer, Ischl, Aussee und St. Martin nach Stainach zur Ennstallinie der am 6. August 1875 eröffneten Kaiserin Elisabeth-Bahn zu führen. Nach langwierigen Trassenprüfungen war man allerdings zum Schluss gekommen, dass es aus ökonomischen, aber auch aus bautechnischen Gründen sinnvoller wäre, die Bahn über Attnang und Gmunden nach Ischl zu bauen.

Der Bau einer Bahnlinie quer durch das Salzkammergut war immer wieder an der schier unlösbaren Aufgabe der



Bahnhof Bad Ischl mit einer der beiden Traunbrücken im Vordergrund. (Postkarte, Archiv August Zopf)

Geldbeschaffung gescheitert. Der k.k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn, die an diesem Projekt großes Interesse zeigte, gelang es vorerst ebenfalls nicht, die notwendigen Geldmittel zu beschaffen. Erst nachdem die Regierung durch eine Gesetzesänderung am 6. Mai 1874 die Staatsgarantie auf die Konzessionsdauer von 90 Jahren ausgedehnt hatte, konnte die Finanzierung endlich sichergestellt werden.

Da die Geldbeschaffung nun geklärt war, konnten auch die Verhandlungen zum Abschluss gebracht werden. Am 27. Mai 1875 erhielt die k.k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn die Konzession zum Bau einer normalspurigen Eisenbahn von Stainach über Aussee, Ischl, Ebensee, Attnang, Ried nach Schärding. Die Gesellschaft der Kronprinz Rudolf-Bahn erwarb dafür die noch existierenden Trassen der Ebensee-Ischl-Steeger Bahn um 273.834 Gulden und verpflichtete sich, Flügelbahnen in Ebensee zum Traunufer und in Ischl zu den Sudhütten der Salinen sowie eine Verbindung von Holzleithen nach Thomasroith, im Hausruckviertel, zu errichten. Der Baubeginn war mit 1. Juli 1875 festgesetzt, bis 27. November 1878 sollte die Bahn den Betrieb aufnehmen. Unter der Gesamtleitung von Friedrich Ritter von Lössl arbeiteten bis zu 5.000 Arbeiter an der Bahnstrecke.

Am 13. Jänner 1877 berichtete das „Ischler Wochenblatt“,

dass mit der Aufstellung der Eisenbahnbrücken über die Traun bei Ischl begonnen wurde, auszugsweise: *„... und soll die Aufstellung derselben, wenn die Witterungsverhältnisse nicht störend einwirken, in 4 Wochen vollendet sein.“* Im April 1877 berichtete die Zeitung, dass die Arbeiten an der Salzkammergutbahn recht gut vorankamen und der größte Teil des Unterbaus zwischen Gmunden und Traunkirchen bereits fertig gestellt war. *„Der Sonnenstein bei Ebensee ist durchbrochen und wurde vorige Woche daselbst eine Bohrmaschine aufgestellt.“* Und weiter heißt es: *„Der Ausbau des Bahnhofs in Ischl wurde ebenfalls in Angriff genommen und der Tunnel in Gries, welcher rückwärts der Villa Landauer unter der Grazer Straße durchläuft, bereits fertig, sowie auf der ganzen Strecke von Ischl bis Steeg der Unterbau zum größten Teil vollendet, mit Ausnahme der Brückenbauten.“*

Weiters war im Wochenblatt vom 21. April 1877 zu lesen: *„Von unterrichteter Seite schreibt man in der „Neuen Freien Presse“ bezüglich der Nachrichten über die Eröffnung eines Teiles der Salzkammergutbahn in diesem Sommer. Dazu kann ich Ihnen nur mitteilen, dass damit nur die Strecke Stainach – Aussee – Ischl – Ebensee gemeint sein kann. Am 6. April wurde in Stainach der 330 Meter lange Tunnel bei Untergrimming durchbrochen und wenn nicht ganz unerwartete Hindernisse eintreten, so kann die erwähnte Teilstrecke*



Am 27. Juli 1957 schiebt die Lok Nr. 7, vom Frachtenbahnhof kommend, die Garnitur für P 6520 in den Bahnsteigbereich im Personenbahnhof. Aufgrund der kurzen Gleislängen im Personenbahnhof mussten die erforderlichen Verscharbeiten am Frachtenbahnhof durchgeführt werden. (Foto Alfred Luft)



Lok Nr. 7 mit P 6520 durchfährt Bad Ischl Frachtenbahnhof am 27. Juli 1957. Der Frachtenbahnhof war als Betriebsausweiche und Güterumschlag konzipiert und verfügte über keine Bahnsteige, daher schien diese Station auch nicht im Fahrplan auf. (Foto Alfred Luft)



Der Güterzug 6572, gezogen von der Lok Nr. 20, überquert am 30. September 1957 die Traunbrücke in Richtung St. Gilgen. (Foto Harald Navé/Sammlung Alfred Luft)



Nachdem ein Personenzug aus Salzburg am Hausbahnsteig angekommen ist, herrscht reges Treiben am Bahnhof.
(Foto Harald Baminger, vormals Sammlung Manfred Hohn/Verlagsarchiv)

Die Nachkriegsjahre mit dem Wiederaufbau

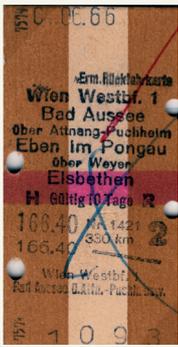
Bereits im April 1946 wurde die RTO-Stelle in Bad Ischl Frachtenbahnhof wieder aufgelassen und die beschlagnahmten Räume zurückgegeben. Im Februar 1947 hatte man erstmals nach Kriegsende wieder einen Anlass zum Feiern gefunden: 70 Jahre waren seit der Eröffnung der Salzkammergutstrecke zwischen Attnang-Puchheim und Stainach-Irdning vergangen, 70 ereignisreiche Jahre. Der Bahnhofsvorstand Albert Binna und Funktionäre der Gewerkschaft organisierten im Kurhaus einen Unterhaltungsabend mit Tanz.

Am 24. Oktober 1948 starb in Bad Ischl der Komponist Franz Lehár. Er wurde am 26. Oktober 1948 unter großer Anteilnahme der Bevölkerung auf dem Ortsfriedhof beerdigt.

Im Sommer 1949 gab es sehr viele Regentage, das Fahrgastaufkommen, auch aufgrund der regen Reisetätigkeit der amerikanischen Besatzungssoldaten, war sehr zufriedenstellend. 1950 begann die Neugestaltung des Ischler Personenbahnhofs. Der Bahnhofsvorplatz sollte auf Kosten der Gemeinde für einen Busanschlussbetrieb erweitert werden. Vorgesehen war dieser neue Busbahnhof als Ersatz für den alten Ankunfts- und Abfahrtsplatz in der Stadtmitte. Im Bahnhof waren Abfertigungsräume für die Autobusse geplant. Bereits am 28. April begann die

Umgestaltung des Vorplatzes, der mittlere Teil bekam eine Pflasterung, der südliche Teil wurde asphaltiert. Die Arbeiten konnten bis 31. August 1950 abgeschlossen werden. Zu dieser Zeit verkehrten Buslinien von Bad Ischl über Bad Goisern nach Gosauschmied und Hallstatt sowie über Weissenbach am Attersee nach Unterach am Attersee. Seit Einstellung der Salzkammergut-Lokalbahn im Jahr 1957 verkehrt auch eine Autobuslinie von Bad Ischl über Strobl, St. Gilgen und Fuschl nach Salzburg.

Nach Abschluss der Planungen begann am 16. August 1950 die Umgestaltung des Bahnhofsgebäudes. Eine Neuaufteilung der Räumlichkeiten im Erdgeschoß, sowie eine Vergrößerung der Gastwirtschaft und die Errichtung von Betriebsräumen für den Autobusverkehr waren die wichtigsten Veränderungen. Durch die Verlegung des Eingangs vom Vorplatz konnte die Kassenhalle völlig neu gestaltet werden. So war es auch möglich, die Trafik vom Bahnsteig in die Halle zu verlegen. In den meisten Räumlichkeiten fand der Einbau einer Zentralheizungsanlage statt, nur in den Diensträumen konnte diese Annehmlichkeit aus Mangel an finanziellen Mitteln nicht umgesetzt werden. Außerdem gelang es, das Aufnahmsgebäude einheitlich mit einer Spannung von



Ermäßigte Rückfahrkarte Wien Westbahnhof – Bad Aussee vom 4. Juni 1966.
(Fahrkartensammlung Rudolf Sablitzky/
Verlagsarchiv)



Ermäßigte Rückfahrkarte Bad Ischl –
Hallstatt vom 27. Juli 1969.
(Fahrkartensammlung Rudolf Sablitzky/
Verlagsarchiv)

Auf Verbesserungen mussten die Reisenden jedoch trotz der ständig vorgetragenen Kritik noch geraume Zeit warten.

Im September 1974 begannen die Renovierungsarbeiten am südlichen Teil des Aufnahmegebäudes mit dem Expressgutraum und der Gepäckaufbewahrung. Auch die Postautobusabfahrtsstelle und die WC-Anlagen

wurden in die Erneuerung mit einbezogen. Am 7. Oktober 1975 waren die Arbeiten abgeschlossen. Unter dem Motto „Fahrt ins Blaue“ gab es am 19. Mai 1976 bei „Kaiserwetter“ einen großen Bahnhof für rund 100 betagte Schauspieler. Der Sonderzug war in Wien gestartet und fuhr über den Semmering nach Selzthal und weiter durch das Salzkammergut und Bad Ischl über Attnang-Puchheim wieder zurück nach Wien. Als Reisebegleiter fungierten bekannte Publikumsliebhaber wie Marianne Schönauer oder Dolores Schmidinger. Während des dreistündigen Aufenthaltes in Bad Ischl gab es Darbietungen junger Künstler, Musik und natürlich viel Applaus.

Mit einem großen Fest feierte man am 25. Juni 1977 das 100-jährige Bestehen der Salzkammergutbahn. In einem Sonderzug reisten die Ehrengäste von Attnang-Puchheim bis Bad Aussee. „Eine Reihe von Feiern entlang der Bahnstrecke, die von vielen begeisterten Menschen besucht wurden, zeigen die Verbundenheit der Bevölkerung mit ihrer Bahn. Sogar Petrus sorgte an diesem Tag für besonders schönes Wetter.“ stand dazu in der Bahnhofchronik zu lesen. Und weiter: „Der eigentliche Festakt ging am renovierten Ischler Bahnhof, der mit vielen Girlanden geschmückt war, in Szene.“ Der damalige Verkehrsminister Karl Lausecker betonte, dass er die Modernisierungsbestrebungen der ÖBB mittragen werde, ÖBB-Generaldirektor Dr. Wolfgang Pycha konnte zahlreiche Ehrengäste begrüßen. Mit der Bundeshymne



In den 1970er Jahren war auch die Lokomotivreihe 1018 im Eilzugdienst eingesetzt. Am 25. Juni 1977 führte die 1018.08 den verstärkten E 500. (Foto Thomas Niederl)



Am 31. August 1986 durchleitet der 4010 011 als E 702 Bad Ischl Frachtenbahnhof. Am Nebengleis wartet die 52.1198, die einen Sonderzug nach Bad Ischl gebracht hatte, die Durchfahrt des elegantesten Triebwagens der ÖBB ab. (Foto Erich Nährer)



Der Zug in Richtung Bad Aussee wird am 16. Juli 1986 von den Reisenden bereits erwartet. Die Zugbildung war im Salzkammergut für die 1980er-Jahre typisch. Zuglok Reihe 1141, die das Rückgrat der Traktion bildete, mit drei „kurzen“ Schlierenwagen. (Foto Werner Prokop)



Seit ihrer Auslieferung werden auch die neuen Nahverkehrs-Triebzüge im Personenverkehr eingesetzt. Herbert Scherer konnte am 22. Juni 2020 den 4744 042 nahe der südlichen Ausfahrt des Frachtenbahnhofs ablichten.



Der neugebaute Autobusbahnhof beim Bahnhof Bad Ischl hat überdachte Wartebereiche und Abfahrtsstellen, aufgenommen am 19. Juli 2023. (Foto Herbert Scherer)