

## 4 Eisenbahnen in und um Salzburg

Mitte des 19. Jahrhunderts waren Stadt und Umland von Salzburg in einer eher tristen Situation. Nach mehr als tausendjähriger Selbständigkeit als Fürsterzbistum, war diese in den Wirren der napoleonischen Kriege eingebüßt worden. Über das Fürstentum Toskana und das Königreich Bayern gelangte das einstmals blühende Fürstentum 1816 an Österreich, welches ihm aber keine politische Bedeutung beimaß und es an Oberösterreich, mit der Hauptstadt Linz, angliederte. Die folgenden Jahre waren vom Wunsch gekennzeichnet, wieder eine politische Rolle wahrnehmen zu können. 1849 erhielten Stadt und Land Salzburg den Status eines Kronlandes – und damit auch wieder die Rolle einer eigenen politischen Einheit mit eigener Hauptstadt. Es sollte noch 11 Jahre dauern, ehe Salzburg einen Anschluss an das internationale Eisenbahnnetz bekam, aber immerhin dauerte es noch um ein Jahr länger, bis erstmals 1861 Landtagswahlen abgehalten wurden.

Im alten Österreich – vor 1918 – wurde den Ost-West-Schienenwegen eine deutlich geringere Bedeutung zugemessen als den Nord-Süd-Relationen. Die Ursache dafür lag zweifellos in der Tatsache begründet, dass es zwingend war, vorrangig die hoch industrialisierten Kronländer Böhmen und Mähren mit den Häfen an der Adria zu verbinden.

Planungen für eine Eisenbahnverbindung über Salzburg

reichen bis ins Jahr 1841 zurück; bereits damals sollte Salzburg Grenzbahnhof Österreich–Bayern werden. Zehn Jahre später, 1851, wurde ein Staatsvertrag zwischen Österreich und Bayern zur Errichtung einer Bahnverbindung von München über Salzburg und das Ennstal bzw. den Schoberpass nach Bruck an der Mur (mit Anschluss an die Südbahn Wien – Triest) geschlossen. Aber es sollte weitere zehn Jahre dauern – die weltpolitischen Rahmenbedingungen waren nur suboptimal – ehe am 1. August 1860 die k.k. priv. Kaiserin Elisabeth Bahn (KEB) den Betrieb von Wien über Linz zur Staatsgrenze nahe Salzburg eröffnen konnte. Mit gleichem Datum wurde auch die bayerische Maximiliansbahn von München über Rosenheim nach Salzburg eröffnet. Damit war Salzburg zu einem wichtigen Halt an der internationalen Route Paris – Wien geworden, womit der weiteren Entwicklung des Verkehrswesens und des Tourismus nichts mehr im Wege stand. Die offiziellen Feierlichkeiten wurden für 12. August 1860 in Anwesenheit des österreichischen Kaisers und des bayerischen Königs angesetzt, ein prunkvolles und vor allem nachhaltiges Ereignis, für das bereits am 5. August kein freies Bett mehr in Salzburg erhältlich war, am 18. August 1860 lief der erste Kurswagen von Kehl in Salzburg ein und einen guten Monat später, am 24. September 1860, verkehrte der erste durchgehende Zug von Paris nach Wien über Salzburg.



*Mit der gleichzeitigen Eröffnung der Bahnstrecken München – Salzburg und (Wien – Linz –) Frankenmarkt – Salzburg am 12. August 1860 erlangte Salzburg den Anschluss an das internationale europäische Eisenbahnnetz. Aus dieser Zeit stammt auch das heute noch genutzte und unter Denkmalschutz stehende Bahnhofsgebäude – der letzte bestehende Großbahnhof der Kaiserin Elisabeth Westbahn. Die Ansicht aus der Zeit um 1890 zeigt den ursprünglichen Durchgangsbahnhof, wobei alle Betriebsanlagen des Grenzbahnhofs doppelt – als österreichische und bayerische Anlagen – ausgeführt waren. Rechts das Empfangsgebäude mit zwei Personenbahnsteigen, links das österreichische Heizhaus, dahinter das bayerische Heizhaus. Im Hinblick auf den Bau der Tauernbahn wurden 1906–09 die Gleisanlagen umfassend umgebaut und ein Zentral-Perron errichtet. Damit wurde Salzburg Hauptbahnhof zu einem partiellen Kopfbahnhof und blieb dies für genau 100 Jahre ehe zwischen 2009 und 2014 der Bahnhof, sehr behutsam und gut gelungen, wieder zum Durchgangsbahnhof umgestaltet wurde.*

*Foto: Sammlung Gunter Mackinger*

## Caminho de Ferro do Monte, Funchal/Madeira

Als einzige Eisenbahn mit Personenbeförderung (es gab auch eine Pferdestraßenbahn) wurde 1893 auf der portugiesischen Insel Madeira die erste Teilstrecke der Zahnradbahn von der Inselhauptstadt Funchal nach Monte eröffnet. In drei Etappen bis 1912 wurde die Strecke letztlich bis Terreiro da Luta verlängert. Die Bahn erreichte im Endausbau eine Länge von 3.9 km, dabei wurden mittels einer Steigung von 244 ‰ beachtliche 850 Höhenmeter überwunden. Der Fahrpark bestand aus vier Lokomotiven der MF Esslingen und einem „Nach-

zügler“ von SLM und den dazugehörigen Vorstellwagen für Personen, Gepäck und Stückgut.

Als im Zweiten Weltkrieg die Touristen ausblieben, geriet die Bahngesellschaft in ernste Schwierigkeiten und so wurde die Zahnradbahn 1943 eingestellt, die Strecke abgebaut und die Fahrzeuge verschrottet.

Immer wieder gab es Anläufe für ein neuerliches Bahnprojekt auf der erhaltenen Trasse der eingestellten Zahnradbahn. Realisiert wurde letztendlich im Jahr 2000 eine Luftseilbahn von Funchal nach Monte.



Die einzige öffentliche Eisenbahn der portugiesischen Insel Madeira war eine Zahnradbahn aus der „Esslinger Familie“ von der Hauptstadt Funchal zum Aussichtspunkt Terreiro da Luta. Die Strecke wurde in drei Etappen zwischen 1893 und 1912 eröffnet. Wichtigste Etappe war der 1894 eröffnete Abschnitt bis Monte, wo 1921/22 Kaiser Karl I. von Österreich seine letzten Tage im Exil verbrachte und auch in der dortigen Kirche begraben ist. Die Zahnradbahn wurde auf Grund des fehlenden Tourismus 1943 mitten im Zweiten Weltkrieg eingestellt und abgebaut. Heute wird der Aufstieg nach Monte durch eine Seilbahn erleichtert. Die Zahnradbahn verfügte ähnlich der Gaisbergbahn über fünf Lokomotiven, vier aus der Esslinger Lokomotivschmiede, eine später gelieferte Lokomotive von SLM.

Die Postkarte zeigt um 1894 die provisorische Bergstation Monte mit einer der Esslinger Lokomotiven (1-4), rechts einer der traditionellen Korbschlitten, mit denen man heute noch von Monte talwärts nach Funchal brausen kann.

Foto: Sammlung Gunter Mackinger



Nach wenigen Wochen haben die Bauarbeiten die Judenbergalm erreicht. Hier wird im Sommer 1886 das Planum für den dortigen Kreuzungsbahnhof in Bahn-km 2,364 mit Wasserstation angelegt. Foto: Sammlung Doris Cuturi-Stern



Es war Schwerstarbeit: mit einfachsten Werkzeugen und Transportmitteln trieben 300 Arbeiter die Strecke in Richtung Gaisbergspitze voran. Selbst bei Eis und Schnee betrug eine Tagesleistung oft bis zu 100 m neue Strecke. Noch müssen Tragtiere die schweren Lasten zu Berg bringen – bald erledigt dies das Dampfross. Nach dem Spatenstich am 3. Juli 1886 ist die Baustelle im unteren Steckendrittel zu sehen. Eigentümer und Aktionär Georg Soenderop (2. von links) sowie Bauleiter und späterer Direktor Heinrich Schröder (3. von links) überzeugen sich vom Baufortschritt vor Ort im Sommer 1886. Foto: Sammlung Doris Cuturi-Stern

## 10 Eröffnung der Gaisbergbahn

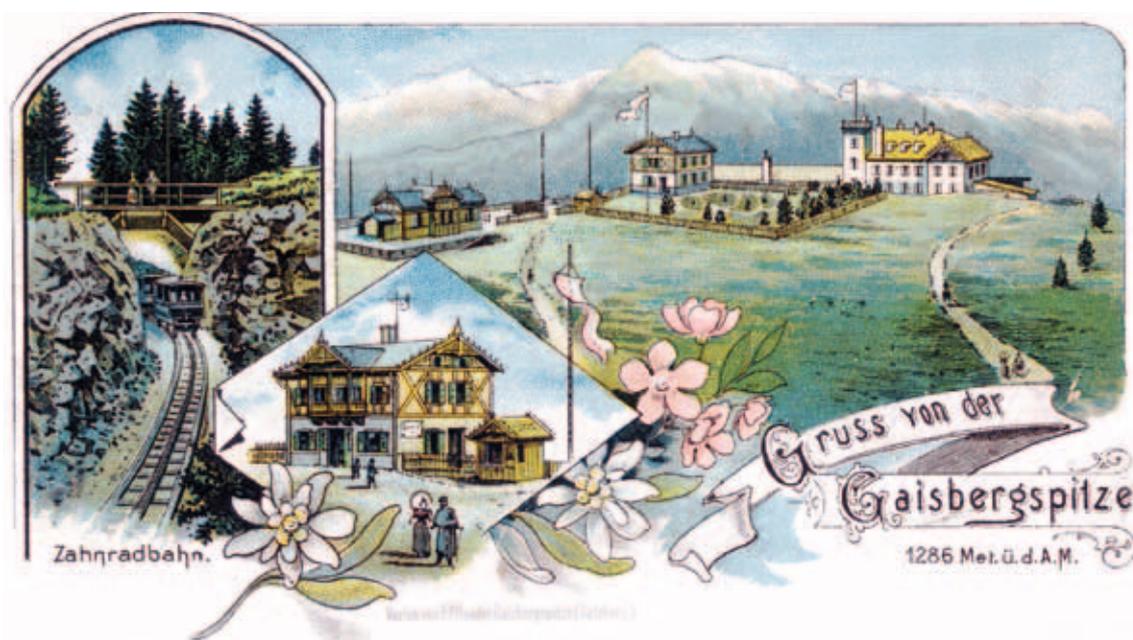
Am 25. Mai 1887 war es soweit: nach einer Bauzeit von knapp 11 Monaten wurde um 16 Uhr Österreichs zweite Zahnradbahn eröffnet. Bei herrlichem Wetter fanden sich zahlreiche Ehrengäste, unter ihnen der Kaiserliche Statthalter Graf Thun, der Landeshauptmann Graf Chorinsky, der Bürgermeister der Landeshauptstadt Scheibl und Handelskammerpräsident Ludwig Zeller, ein. Aber auch viele Zaungäste ließen es sich nicht nehmen, dem Festakt in der Talstation beizuwohnen. Zwei Sonderzüge geführt mit den Lokomotiven 2 und 3 brachten die rund 100 Teilnehmer der Festversammlung auf den Gaisberg und gut gelaunt wieder ins Tal zurück. Das Salzburger Volksblatt berichtete dazu: *„Die Berg- und die Talfahrt gingen glücklich vonstatten, großes Lob für die Anlage, Trassenführung und die zierlichen Stationsbauten.“*

Der fahrplanmäßige Betrieb wurde am 29. Mai 1887 – dem Pfingstsonntag – aufgenommen. Der erste fahrplanmäßige Personenzug Nr. 5 (Parsch ab 8:40 Uhr) wurde aus Lokomotive 2 und den Waggons 2 und 3 gebildet.

Bereits am 6. Juni 1887 inspizierte der Sektionschef im k.k. Handelsministerium und Präsident der Generaldirektion der k.k. Staatsbahnen, Freiherr von Czedik, die neue Eisenbahn.

Der Fahrtarif im Eröffnungsjahr betrug für tour-retour zur Gaisberg Spitze drei Gulden (ca. 45 Euro), zur Zistelalpe 2 Gulden (ca. 30 Euro) und zur Judenbergalpe 1 Gulden (ca. 15 Euro). Die Züge verkehrten nach der Bahnzeit, welche mit der Pragerzeit gleichgesetzt wurde und zwei Minuten hinter der Salzburger Zeit zurückging. Erst 1893 wurde die Mitteleuropäische Zeit eingeführt. Die Fahrzeit betrug bergwärts 45 Minuten, die Talfahrt dauerte 51 Minuten.

In der ersten Saison der Gaisbergbahn von 29. Mai bis 15. Oktober 1887 nutzten 61.720 Fahrgäste die Bahn – eine niemals mehr erreichte Beförderungsleistung. Dafür waren neben 184 Dienst- und Versorgungszugpaaren nicht weniger als 2118 Personenzugpaare vonnöten. Zur Feuerung der Lokomotiven wurden im ersten Betriebsjahr immerhin 355 t Lokomotivkohle verheizt.



*Erst zwei Jahre vor Eröffnung der Gaisbergbahn wurden 1885 Ansichtskarten zum Postversand zugelassen. Noch wurden diese nicht von Fotografen produziert – der Verlag Pflauser am Gaisberg bestellte bei einem Lithografen diese frühe Ansicht der Gaisbergspitze mit Bergstation, Gipfelhotel, dem Geschäftshaus Pflauser und einer Ansicht des Einschnitts unterhalb der Bergstation.*

*Foto: Sammlung Gunter Mackinger*

## 1.2 Veränderungen an der Infrastruktur 1887-1928

Jede Eisenbahn unterliegt auf Dauer ihres Betriebes technischen Veränderungen, welche entweder aus eigenem Antrieb, durch den Wunsch nach Optimierungen oder von außen, durch Veränderungen der Kulturlandschaft bzw. Anrainerbauten veranlasst werden. In den gut vierzig Betriebsjahren der Gaisbergbahn waren dies relativ wenige Maßnahmen. Die wichtigsten sind nachstehend angeführt:

- Auf Grund der großen Fahrgastnachfrage wurde zeitnah zur Eröffnung noch im Herbst 1887 beschlossen, den Fahrpark zu vergrößern. Die notwendigen Abstellmöglichkeit für eine fünfte Lokomotive wurde durch eine Verlängerung des Heizhauses in Richtung Osten um 7,63 m mit einem fünften Lokomotivstand geschaffen. Dafür wurde auch die Grube der Schiebebühne verlängert und vermutlich gleichzeitig aus Gründen der Redundanz und der gleichzeitigen Nutzung eine zweite Schiebebühne von der MF Esslingen angeschafft. Die Wagenhalle wurde um 4,24 m nach Süden verlängert, um dem vergrößerten Wagenpark Witterungsschutz zu bieten.
- Ständige Querelen mit Josef Cathrein (eigentlich einer der Initiatoren der Bahn), welcher umfangreiche Be-

sitzungen am Gaisberg sein Eigen nannte, konnten im Frühjahr 1889 final bereinigt werden. Nachdem im Vorfeld der Errichtung einer zusätzlichen Ausweiche in der Station Zistelalpe sogar ein Enteignungsverfahren nötig geworden war, erwarb die Gaisbergbahn AG mit Beschluss der Generalversammlung vom 19. Februar 1889 umfangreiche Besitzungen von Josef Cathrein. Dazu zählten 190 Joch Grund (1 Joch = 24.2811 m<sup>2</sup>), das Hotel auf der Gaisbergspitze sowie Gasthof und Landwirtschaft Zistelalm. Möglich wurde der Kauf durch eine Kapitalaufstockung von 300.000 Gulden mittels Prioritätsaktien.

- Mit Saisonbeginn 1889 konnte die Ausweiche Zistelalpe in Betrieb genommen werden. Diese erstreckte sich von Bahn-km 3,672 bis 3,766 mit einer analogen Länge zur Ausweiche Judenbergalpe von 94 m auf einer Seehöhe von 996,4 m über dem Adriatischen Meer. Mit dieser Ausweiche wurde die Flexibilität bei der Fahrplangestaltung erheblich gesteigert und auf die täglichen Schwankungen im Fahrgastaufkommen konnte angepasster reagiert werden. Ausgeführt war die Ausweiche mit jeweils einer rechten und einer linken Zahnstangenweiche.



*Eine Lithographie aus dem Eröffnungsjahr der Gaisbergbahn 1887 zeigt die Station Zistelalpe noch ohne das Kreuzungsgleis. Beachtlich, mit welcher Detailtreue die Lithographen – richtige Künstler – bei der Abbildung der Realität vorgehen. Der Verlauf der Trasse bis zum Einschnitt ist gut zu verfolgen, und selbst die Rauchfahne eines bergwärts fahrenden Zuges ist auszumachen.*

*Foto: Sammlung Gunter Mackinger*

## Gasthof Zistelalm

1855 wurde auf der Zistelalm das erste Gasthaus (heute Gaisberg 16) errichtet und dieses gelangte 1877, wie weitere umfangreiche Immobilien und Liegenschaften auf dem Gaisberg, in den Besitz der Brüder Cathrein.

1889 erwarb die Gaisbergbahn AG Liegenschaft und Gasthaus. Das nach dem Kauf umfassend renovierte Wirtshaus wurde nach nur wenigen Wochen, am 4. August 1889, ein Raub der Flammen. Der Wiederaufbau erfolgte

in den Jahren 1889/90 und als Pächter der Gastwirtschaft konnte sich Martin Hillinger aus Salzburg-Riedenburg etablieren. Nach genau 15 Jahren sah sich die Gaisbergbahn AG mit Jahresende 1904 gezwungen, die Zistelalm um 40.000 Kronen wieder zu verkaufen. Damit gelangte dieses Anwesen wieder in Privatbesitz und nahm in den letzten 120 Jahren einen beachtlichen Aufschwung, dessen Darstellung hier aber zu weit führen dürfte.



*Blick auf die Zistelalm, genau auf 1000 m Seehöhe gelegen. Dieser Gastronomie- und Landwirtschaftsbetrieb aus dem Jahr 1855 war von 1889 bis 1904 im Besitz der Gaisbergbahn AG. Rechts im Bild die Station der Gaisbergbahn um 1900. Foto: Sammlung Gunter Mackinger*

## Gasthof Judenbergalm

Beim Gut Mitterjudenberg (heute Gaisberg 11) handelt es sich um keine Alm. Dieser Begriff wurde nur aus touristischen Marketinggründen ab der Mitte des 19. Jahrhunderts verwendet. Eigentlich handelte es sich um einen erstmals 1625 erwähnten Bauernhof, einen klassischen „Gaisbergbauern“, wie es heute noch einige gibt. Erst mit dem Bau der Zahnradbahn und ihrer ersten Kreuzungsstation wurde das Wegenetz auf den Mitterjudenberg hin ausgerichtet und es entstand eine kleine Gastronomie. Auch diese Liegenschaft war in den 1870er Jahren in den Besitz der Gebrüder Cathrein gekommen. Von Josef Cathrein kaufte die Bahngesellschaft 1889 auch diesen landwirtschaftlichen Betrieb mit kleiner Gastronomie. Dabei ging es – so wie auf der Zistelalm – auch um den

Erwerb der Wasserrechte. Bereits 1892 wird in Mitterjudenberg eine „Restauration Judenbergalpe“ beworben, welche auch schon über die nötigen Räumlichkeiten verfügte und Anziehungspunkt für Wanderer und Gäste der Zahnradbahn wurde. Zu Zeiten der Gaisbergbahn AG als Besitzer wechselten die Pächter häufig und nach nur knapp 14 Jahren – im Oktober 1903 – wurde das Anwesen zusammen mit 10 Joch Grund um 9.000 Kronen verkauft. Nach einem Brand 1907 erfolgte eine stürmische Entwicklung über die folgenden Jahrzehnte hin, inklusive Umbenennung in „Salzburger Kobenzl“. Schließlich wurde es zu einem Panoramahotel der Spitzenklasse, in dem sich bis 2006 zahlreiche Prominente ein Stelldichein gaben.

## 14 Zubringerverkehr zur Talstation

Zwar nicht als Zubringer zur Gaisbergbahn, wohl aber zum Gaisberg selbst, dienten die legendären Sesselträger. Betreiber dieses Gewerbes war Anton Bernegger, der Standplatz befand sich unter der Vorhalle des Glockenspiels an der Neuen Residenz bzw. unter den Dombögen. Für Wege in der Stadt waren gedeckte Tragesessel, wohl ein Vorläufer des Taxis, vorgesehen. Wollte ein Tourist die Umgebung der Stadt und vielleicht sogar einen Berggipfel erkunden, so erfolgte dies mit offenen Sesseln. Umfangreichere Touren bedurften der Vorbestellung, welche im damaligen Gasthof zur goldenen Traube (Linzergasse 4) gerne entgegen genommen wurde. Die billigste Tour kostete 2 Gulden (ca. 27 Euro) und führte auf die Festung, die teuerste auf den Untersberg 19 Gulden und 12 Kreuzer (ca. 266 Euro). Wollte ein betuchter Tourist, und wohl nur solchen war dieses zweifelhafte Vergnügen vorbehalten, auf den Gaisberg getragen werden, so waren dafür

9 Gulden und 48 Kreuzer (ca. 129 Euro) zu berappen. Mit Erschließung der Stadt und ihrer Stadtberge durch Bahnen und Lifte erübrigte sich dieses Gewerbe in den 1890er Jahren.

Mit Errichtung der Gaisbergbahn konnte man deren Talstation in Parsch (damalige Gemeinde Aigen) zwar theoretisch mit der Giselabahn erreichen, nur der Weg zunächst zum Hauptbahnhof und dann das dürftige Zugangebot waren keine wirkliche Alternative zu einer direkten Verkehrsverbindung ab dem Stadtzentrum.

Die Gaisbergbahn AG richtete daher eine Pferdeomnibuslinie vom Staatsbahnhof (heute Salzburg Hauptbahnhof) zur Talstation in Parsch ein, welche folgende Route nahm bzw. Haltestellen bediente:

Staatsbahnhof – Faberhaus (Curhaus) – Bazar – Ludwig Viktorplatz ( heute Alter Markt) – Äusserer Stein – Parsch Steinlechner – Parsch Zahnradbahnhof.



Zwischen 1887 und 1893 betrieb die Gaisbergbahn AG eine eigene Pferdeomnibuslinie als Zubringer zur Talstation nach Parsch. Dafür standen zwei Pferdeomnibusse im Einsatz, die bei bis zu sechs täglichen Kurspaaren und einer Fahrzeit von 30 Minuten die Strecke Staatsbahnhof (heute Hauptbahnhof) – Curhaus – Bazar – Ludwig Viktor Platz (Cafe Tomaselli) – Äusserer Stein – Parsch Steinlechner – Parsch Talstation bedienten. Das Bild aus der Zeit um 1890 zeigt die beiden Pferdeomnibusse vor dem Cafe Tomaselli am Ludwig-Viktor-Platz, die Pferde und die Fuhrleute stellte das namhafte Salzburger Fuhrunternehmen Prechtl. Nach Einstellung des Omnibusbetriebes wurden die beiden Fahrzeuge an die Salzburger Lokalbahn für deren Linie St. Leonhard – Berchtesgaden – Königssee abgegeben.

Foto: Sammlung Manfred Straberger



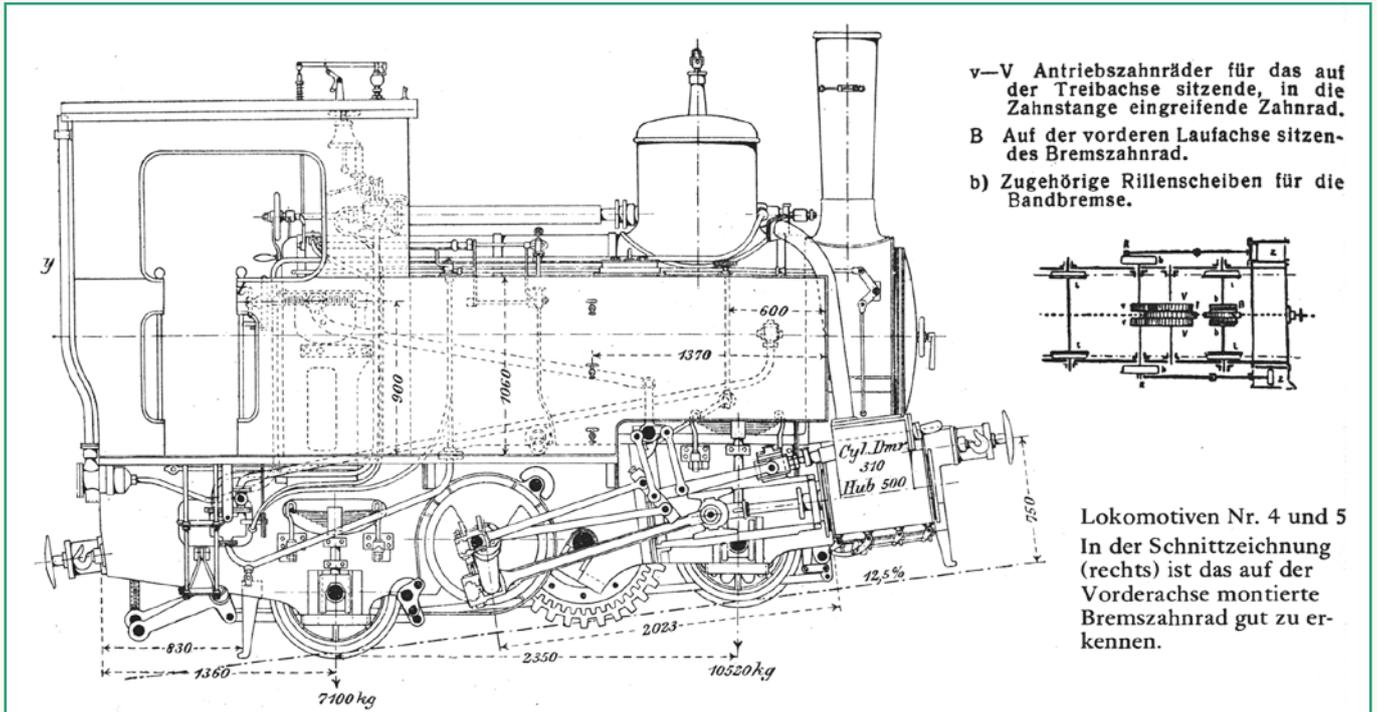
*Blick auf die Kreuzungsstation Judenbergalm mit einem bergwärts fahrenden Zug, der gerade Wasser nimmt. Es bietet sich ein großartiger Blick auf den Kapuzinerberg und den Stadtteil Schallmoos bis hin zum Hauptbahnhof. Auch die Mitte des 19. Jahrhunderts regulierte Salzach ist erkennbar. Hinter dem Stationsgebäude lugen die Dächer der Judenbergalm, eines damals beliebten Ausflugsziels, hervor.*

*Foto: Koschier/Kraus*

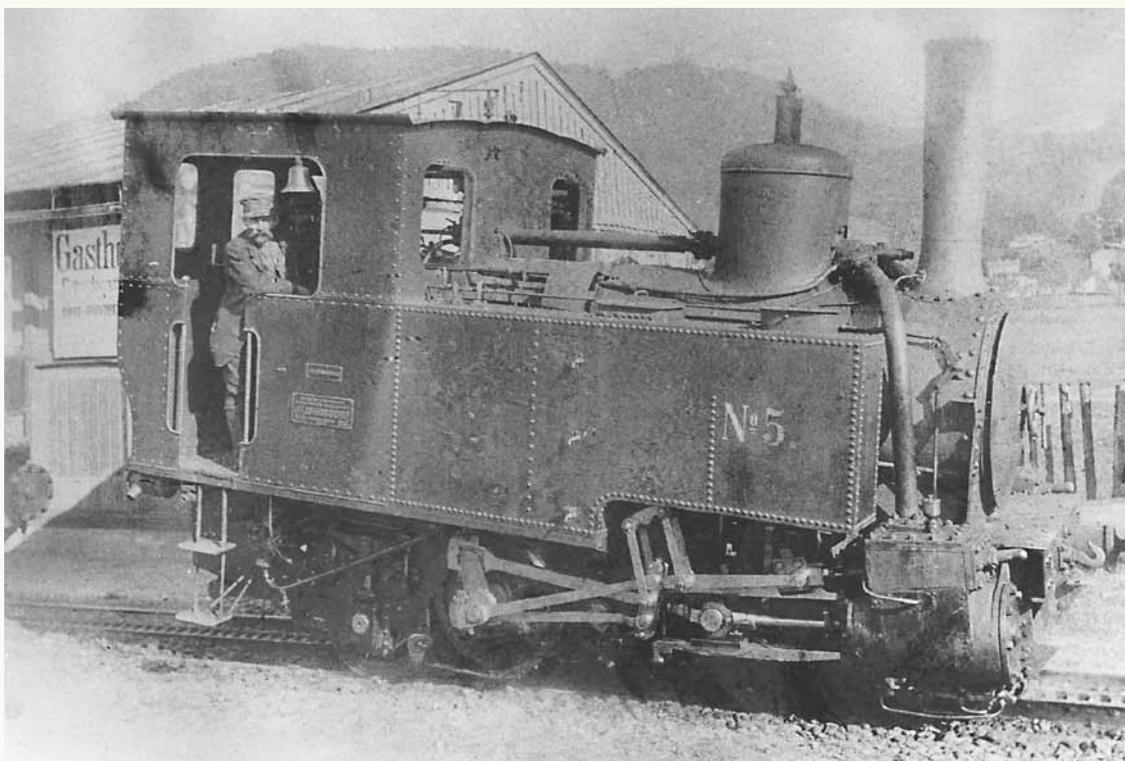


*Zugkreuzung in der Station auf der Zistelalm. Soeben ist auf dem in Blickrichtung rechten Gleis der talwärts fahrende Zug eingefahren. Am linken Gleis der bergwärts fahrende Zug. Der Stationsbeamte hat sich gerade auf den Weg zum Umlegen der Weiche 2 gemacht, um den Fahrweg für den Zug zu stellen. Links von der Station die Gebäude der Zistelalm um 1910.*

*Foto: Koschier/Kraus*



Plan der schraubengleich ausgeführten Lokomotiven 4 und 5 von zwei unterschiedlichen Lokomotivfabriken: Lokomotive 4 wurde von der Maschinenfabrik Esslingen konstruiert und gebaut, Lokomotive 5 wurde von der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf unter Verwendung der Esslinger Pläne zeitgleich nachgebaut und nur einen Tag nach Lok 4 in Betrieb genommen.  
 Plan: Zeitschrift „Die Lokomotive“, Jahrgang 1909



Lokomotive 5 im Betriebseinsatz vor der Wagenhalle in der Talstation Parsch Anfang der 1890er Jahre. Noch ist die Betriebsnummer nur aufgemalt – später wurden diese erhaben in Messing ausgeführt.  
 Foto: Sammlung Helmut Griebel

Die Konzession der Kraftfahrlinie auf den Gaisberg wurde vom Land Salzburg gehalten; dieses hatte sich die Konzession selbst erteilt und zunächst für sechs Jahre an die SE&TG im Wege von ALBUS übergeben. In den politischen Wirren der 1930er Jahre und auch nach der Besetzung Österreichs durch Nazi-Deutschland blieb diese Regelung zunächst unangetastet. Am 1. Juli 1938 erfolgte in Salzburg (Flach-, Tennen- und Teile des Pongaus) die Umstellung auf Rechtsverkehr, was natürlich auch die Gaisbergstraße betraf. Mit gleichem Datum wurde die ALBUS-Linie XII zum Mirabellplatz zurückgezogen. Seit den Eingemeindungen von 1939 liegt die Gaisbergstraße, mit Ausnahme des ersten Teilstücks bei Guggenthal, im Stadtgebiet der Landeshauptstadt.

Am 24. Februar 1939 brannte das Gaisberghotel bis auf die Grundmauern nieder: eine weitere Schwächung der Attraktivität des Berges.

Mit Kriegsbeginn am 1. September 1939 mußte der Linienverkehr auf den Gaisberg eingestellt werden, und der Gipfel wurde zum militärischen Sperrgebiet. Obwohl in der dunklen Zeit bis 1945 kein öffentlicher Linienbetrieb

stattfinden konnte, befassten sich die zuständigen Behörden mit der Zukunft des öffentlichen Verkehrs am Gaisberg. Sowohl Reichspost als auch Gauhauptstadt Salzburg zeigten Interesse an der im Eigentum des Reichsgaus Salzburg stehenden Linienkonzession zur Gaisbergspitze. Die Stadt Salzburg plante in Ergänzung zum 1940 eröffneten Obusbetrieb auch die Elektrifizierung der Straße auf den Gaisberg. In einem Vortrag am 9. Jänner 1942 wurde dazu betont, dass „...eine Legung der Spannungsnetze ohne Beeinträchtigung des Landschaftsbildes denkbar ist...“. Treibende Kraft hinter der Obus-Idee war der damalige Chef der Städtischen Verkehrsbetriebe Salzburg, Ing. Otto Holzbauer. Nach 1945 wurde diese Idee wiederbelebt und Ing. Holzbauer dachte visionär an Obusse mit Radnabenmotoren und Nutzbremmung, d.h. die Bremsenergie wird dem Netz wieder als Traktionsstrom zugeführt. Im September 1946 kündigte ALBUS die Wiederaufnahme des Linienbetriebes auf den Gaisberg an. Diese musste wegen Treibstoffmangels verschoben werden. Es dauerte noch bis zum 15. Juni 1950, ehe der reguläre Linienverkehr, (Fortsetzung auf Seite 162)



Die Abfahrtstelle der städtischen ALBUS-Linien wie auch der Fernlinien auf den Gaisberg, den Großglockner sowie nach Berchtesgaden und zum Königssee befand sich in der Salzburger Altstadt am Realschulplatz, dem heutigen Ferdinand-Hanusch-Platz. In Platzmitte befand sich ein Gebäude mit Fahrkartenschalter und Diensträumen, auf dessen Dach werbewirksam die Ausflugsziele angeschrieben waren. Dort warten drei Austro-Fiat AFN Mitte der 1930er Jahre auf die Abfahrt auf ihren jeweiligen innerstädtischen Linien. Foto: Koschier/Kraus

## 25 Der Gaisberglift

Der ab den 1930er Jahren florierende Wintersport am Gaisberg ließ bereits nach rund einem Jahrzehnt ohne Bahn die Diskussion um Aufstiegshilfen abseits der Gaisbergstraße aufflammen. 1941 wurde die alte Bahntrasse zwischen Parsch und Zistelalm als prioritär für einen Lift bezeichnet. Da man aber im Krieg andere Sorgen hatte und der Gaisberggipfel ohnehin militärisches Sperrgebiet war, wurde alles auf nach dem „Endsieg“ vertagt. Nach der Befreiung wurden die Pläne in verschiedensten Varianten wieder aufgegriffen. 1947 beschloss ein Interessengremium mit Unterstützung der Stadt, um Konzession für eine Gondelbahn von Parsch zur Zistelalm beim Verkehrsministerium anzusuchen. Es sollte eine kuppelbare Zweiseil-Umlaufseilbahn nach dem System „Wallmannsberger“ (nach Prof. Dr. Georg Wallmannsberger, 1896 - 1979) werden. Seilbahnen nach diesem – damals revolutionären – System waren u. a. die Seilbahnen auf

die Muttereralm, das Zwölferhorn, den Dürrnberg, den Stubnerkogel oder auch den Schöckl.

1952 gründeten die Landeshauptstadt Salzburg und der damalige Besitzer der Judenbergalm die „Erste Salzburger Gaisberglift AG“. Als erste der geplanten drei Sektionen (1. Parsch – Judenbergalm, 2. Judenbergalm – Zistelalm und 3. Zistelalm – Gaisbergspitze) wurde am 22. Mai 1954 der Einsersessellift im Abschnitt Parsch – Judenbergalm errichtet. Es sollte beim ersten Bauabschnitt bleiben, und bereits Anfang 1959 war die Gesellschaft am Ende und der Betrieb wurde eingestellt. Am 26. Jänner 1961 ersteigerte die Stadt Salzburg die Liftanlage und übertrug die Betriebsführung der 1956 gegründeten Untersbergbahn AG (später GmbH) mit dem Auftrag, so bald wie möglich die zweite Etappe zur Zistelalm zu errichten. Die Wiedereröffnung erfolgte bereits am 1. Februar 1961. Die Untersbergbahn hatte keine rechte Freude mit dem



*Die Talstation des Gaisberglifts lag ca. 500 m bergwärts von der Endstation der seinerzeitigen Autobuslinie P (heute Obuslinie 6) am Judenbergweg. Auch der Winterbetrieb des Gaisberglifts war von großer Bedeutung, war doch der Gaisberg bis in die 1970er Jahre für viele Salzburger DER Ski- und Rodelberg. Sogar die innerstädtischen Autobusse der Linien E und P waren im Winter mit Schiträgern ausgestattet. Blick von der Stütze auf die Talstation – rechts der Judenbergweg – in den 1950er Jahren. Auch winterliche Spaziergänge auf dem Gaisberg waren und sind noch heute äußerst beliebt. Beispielhaft sei das letzte Februar- Wochenende erwähnt, als bei schönstem Winterwetter ca. 2.500 Fahrgäste, überwiegend Schifahrer, befördert wurden.*

*Foto: Sammlung Gunter Mackinger*



*Man könnte sich fast um rund 140 Jahre zurückversetzt fühlen. Der Bahnhof „Flachgau“ im Salzburger Freilichtmuseum Großmain entspricht detailgetreu den Stationen Judenbergalpe, Zistelalpe und Gaisberg-Spitze von 1886/87. Selbst der rot-weiß-rote Fahnenmast vervollständigt als wichtiges Detail das Ensemble. Im Gebäude findet sich neben dem Dienstraum für Fahrdienstleiter und Fahrpersonal ein Ausstellungsraum zur Geschichte der Wald- und Feldbahnen im Bundesland Salzburg. Der Lokschuppen im Hintergrund stammt aus der Zeit des Baus der Tauernbahn-Nordrampe um 1905. Dort kann die Garnitur der Gaisbergbahn, umrahmt von einer sehenswerten Ausstellung zur Geschichte dieser Bahn, bewundert werden.*

*Foto: Gunter Mackinger*