

Die Betriebsjahre 1895 – 1919

AB DEM JAHR 1895 folgten die besten und erfolgreichsten Jahre der Salzkammergut-Lokalbahn, sie waren von steten Steigerungen der Beförderungszahlen und Erträge gekennzeichnet. Der Kaiser, zahlreiche Adelige und Prominente bereisten mit der Salzkammergut-Lokalbahn und der Schafbergbahn die Gegend, die Sommerfrische im Salzkammergut erlebte einen enormen Aufschwung. Auch die ansässigen Industriebetriebe profitierten von der Erschließung des Gebietes durch die Eisenbahn. Trotz wiederholt erforderlicher Investitionen, Wiederinstandsetzungen nach Unfällen oder widrigen Natureinflüssen und des weiteren Ausbaus der Anlagen und des Fuhrparks war es der Gesellschaft in allen Jahren bis inklusive 1918 möglich, eine Dividende auf die Vorzugsaktien auszuschütten. Die Stammaktionäre gingen allerdings immer leer aus.

In diesen guten und ertragreichen Jahren wurden jedoch einige wichtige Investitionen, wie die ursprünglich geplante Hotelanlage auf der Schafbergalm, der Ausbau der Wettersteinhöhlen oder die diversen Verlängerungsprojekte der Schmalspurbahn nicht umgesetzt.

Erwerb der Schifffahrt auf dem Wolfgangsee 1897/98

Die ersten Jahre der Bahngesellschaft verliefen ganz nach dem Wunsch ihrer Erbauer und Financiers: Mit dem Besitzer des Dampfschiffahrtbetriebs auf dem Aber- oder Wolfgangsee, Berthold Courant, konnte 1897 die Übernahme der Schifffahrt durch die SKGLB AG ausverhandelt werden. Damit besaß die Gesellschaft die immens wichtige Verbindung nach St. Wolfgang und zur Schafbergbahn. Am 23. Dezember 1898 erwarb die SKGLB AG von den Erben des inzwischen verstorbenen Courant die Konzession zum Betrieb der Dampfschiffahrt samt den beiden Dampfschiffen „Kaiser Franz Josef I.“ und „Kaiserin Elisabeth“ von 1873 sowie dem damals modernsten Schiff auf dem Wolfgangsee, dem Schraubendampfer „Austria“.

Die Salzkammergut-Lokalbahn konnte ab dem Jahr 1900 einen deutlichen Aufschwung im Güterverkehr verzeichnen, vor allem durch die zunehmende Menge an Holztransporten. Allein im Jahr 1906 nahm die Zahl der beförderten Güter im Jahresvergleich um 58% zu. Diese Steigerung des Transportvolumens wurde erst durch die vorangegangenen Investitionen in den Fuhrpark möglich. Gleichzeitig mit der Betriebseröffnung des Jahres 1907 auf der Schafbergbahn am 15. Juni wurde auch das neu erbaute Hotel auf der Schafbergspitze in Betrieb genommen.

„Glück“ hatte die SKGLB bei einem gewaltigen Bergsturz

Der Keim des Niedergangs der „Ischlerbahn“ wurde wohl letzten Endes schon frühzeitig durch die Unterlassung der zwar mehrmals vorgesehenen, aber nie durchgeführten Elektrifizierung, mangelnde Investitionen in die Bahnanlagen während der Kriegsjahre und den schmerzhaften Verlust von drei Lokomotiven in den Kriegsgebieten am Balkan und in der Bukowina gesät.

Per 31.12.1914 besaß die SKGLB 2 Stück Zweikuppler-Tenderlokomotiven (1 und 2), 3 Dreikuppler-Tenderloks mit langer (3 - 5) und 7 mit kurzer Rauchkammer (6 - 12).

Per 31.12.1916 verfügte die SKGLB über folgenden Bestand an zweiachsigen Personenwagen: 2 S (Salonwagen), 10 B (2. Klasse), 6 BC (2./3. Klasse), 33 C (3. Klasse) und den vierachsigen BCa (2./3. Klasse, ursprünglich Salonwagen).

Weiters besaß die Bahn 3 Post- und 4 Gepäckwagen (F bzw. D), 20 gedeckte, 37 hochbordige und 11 niederbordige Güterwagen sowie 8 Plattform- und 2 Langholzwagen. Die meisten Güterwagen waren zweiachsig; 21 hochbordige Güterwagen, die Plattform- und die Langholzwagen besaßen drei Achsen.

von der so genannten Gamswand, durch welchen am 2.4.1907 nahe der Haltestelle Lueg der Bahnkörper und die Staatsstraße auf eine Länge von rund 150 m in den Wolfgangsee gerissen und weitere 200 – 300 m Bahnstrecke von herabstürzenden Geröllmassen verschüttet wurden. Zwar waren die Zeitungsmeldungen, dass ein Zug unmittelbar zuvor an der Unglücksstelle vorbeigefahren und nur knapp von den Gesteinsmassen verfehlt worden wäre, glatt erfunden, doch hätte die Steinlawine einen gerade an dieser Stelle fahrenden Zug wohl in den See mitgerissen. Die Schäden an der Trasse und am Gleiskörper waren enorm, die SKGLB konnte aber immerhin mit Hilfe der Wolfgangseeschiffe zwischen Lueg und St. Wolfgang Lokalbahn einen dreieinhalb Monate dauernden Schienenersatzverkehr anbieten. Die Flutwelle, die durch den Bergsturz ausgelöst wurde, zerstörte zahlreiche Bade- und Fischerhütten am Wolfgangsee.

Erstmals forderten in jener Zeit einige Anrainergemeinden der SKGLB deren Verstaatlichung, da sich die Anwohnergemeinden die ursprünglich vorgesehene Verlängerung nach Steindorf und mehr Engagement seitens einer neuen Eigentümerin k.k. Staatsbahnen erhofften, ebenso wie den Ausbau zu einer Normalspurbahn mit einer Trassenführung über St. Wolfgang.

Neuer Ischlerbahnhof in Salzburg und Streckenverkürzung 1909

In den Jahren 1908/09 kam es zu einer ersten Erweiterung des Salzburger Hauptbahnhofs. Dabei wurde auf dem Bahn-

hofsvorplatz – wieder gemeinsam mit der SETG – ein neues, repräsentatives Aufnahmegebäude des Lokalbahnhs errich-



Lokomotive 7 und der 3. Klasse-Waggon C 23 um 1895 im winterlichen Bahnhof St. Gilgen. (Foto: Sammlung Hans-Joachim Knupfer)



Die aus etwa 1913 stammende Ansichtskarte zeigt die Gleise der Salzkammergut-Lokalbahn, sowie den Gasthof Lueg mit dem Schaufelrad-Dampfschiff „Kaiser Franz Josef I.“ (Sammlung August Zopf)



Das von der Salzkammergut GmbH wieder in den ursprünglichen, eleganten Zustand zurückversetzte Schiff „Kaiser Franz Josef I.“ liegt am Landungssteg der Ortschaft Strobl. (Foto: Werner Schleritzko, 03.07.2010)



Der auf Dieselbetrieb umgebaute ehemalige Schraubendampfer „Kaiserin Elisabeth“ hat am Landungsplatz von St. Wolfgang Lokalbahn abgelegt und steuert den Landesteg von Strobl als nächstes Ziel an. (Foto: DI Heinrich Harrer)



Der als Gemeinschaftsstation betriebene Lokalbahnhof von Salzburg. Linkerhand nahmen die Züge des nördlichen Asts der SETG ihren Ausgang, am rechten Bahnsteig jene der Ischlerbahn, von der einige Waggons im Hintergrund erkennbar sind. Das Bahnhofsgebäude wurde nach Einstellung der SKGLB von der Salzburger Lokalbahn weiterhin genutzt und 1973-74 durch einen Neubau ersetzt. (Foto: DI Harald Navé, 24.09.1957)



Auch wenn diese Aufnahme qualitativ den hohen Ansprüchen nicht genügen mag, so stellt sie zumindest vom Motiv her ein wertvolles Dokument dar. Es zeigt die drei Bahnhofsgebäude auf dem heute als Südtirolerplatz benannten Bahnhofsvorplatz. Links der bereits auf dem oberen Foto abgebildete Lokalbahnhof, der erst 1908/09 errichtet wurde. Rechts daneben befindet sich das ursprüngliche Aufnahmegebäude, in dem bis zur Betriebseinstellung die Verwaltung der SKGLB untergebracht war. Anschließend wurde es für den Busbahnhof genutzt und schlussendlich 1978 abgetragen. Den Hintergrund dominiert der Hauptbahnhof Salzburg der ÖBB. (Foto: Sammlung Gunter Mackinger)

tet und am 4. Mai 1909 eröffnet. Im Zuge dieses Neubaus erweiterte man die Gleisanlagen durch ein Umsetzgleis, das alte Bahnhofsgebäude behielt unter anderem die Funktion des Direktionsgebäudes der SKGLB. Die Gesamtlänge der Salzkammergut-Lokalbahn verkürzte sich deshalb um 120 m.

Weiterhin gab es Vertreter der Gemeinden an der oder im Umkreis der Salzkammergut-Lokalbahn, welche die Ausführung als Schmalspurbahn kritisierten, vor allem wegen der geringen Reisegeschwindigkeit und der Notwendigkeit des Umladens der transportierten Güter. Ende 1911 forderten beispielsweise die Gemeinden Bad Aussee, Bad Ischl, die Marktgemeinde Mondsee und die Stadtgemeinde Gmunden nicht weniger als die Verstaatlichung, die Umspurung auf Normalspur, die „Ermöglichung der Teilstrecke Steindorf – Mondsee“ und die „Elektrisierung dieser Linien“. Zusätzlich sollten „die Dampfschiffahrt-Unternehmungen auf den Salzkammergutseen“ verstaatlicht werden.

Das Eisenbahnministerium untersagte eine Elektrifizierung, wohl im Hinblick auf die geplante Requirierung von Lokomotiven im Kriegsfall.

Genau dieser Ernstfall wurde nach dem 28.6.1914 in Folge des Attentats auf den österreichischen Thronfolger Franz Ferdinand und seine Gattin Sophie Chotek, Herzogin von Hohenberg, in Sarajewo bittere Realität. Kaiser Franz Joseph I. unterzeichnete in Bad Ischl die Kriegserklärung an Serbien und das berühmt gewordene Manifest „An meine Völker“. Innerhalb kürzester Zeit folgten Kriegserklärungen des Deutschen Reichs an Russland, Luxemburg, Frankreich und Belgien, am 6. August jene Österreich-Ungarns an Russland.

Mit dem Anfang August 1914 ausgebrochenen 1. Weltkrieg kamen schlagartig der Reiseverkehr sowie die Besuche in den zahlreichen Sommerfrischen und im Kurort Bad Ischl fast völlig zum Erliegen. Hatten auf der „Ischlerbahn“ während der Sommermonate 1914 noch täglich zwei Schnellzüge, fünf Personenzüge, ein Güterzug und vier Lokalzüge pro Richtung verkehrt, so musste wegen der plötzlichen Abreise der Sommergäste des Salzkammerguts Anfang August bereits die Winterfahrordnung mit ihrem stark reduzierten Zugsangebot eingeführt werden.

Insgesamt herrschten in den ersten Kriegsjahren immer noch verhältnismäßig „normale“ Betriebszustände. Im Jahr 1916 verkehrten im Sommer täglich sogar drei Schnellzüge, sieben Personenzüge, zwei Güterzüge und vier Lokalzüge.

Gegen Ende 1915 und im Herbst 1916 mussten auf Befehl der k.u.k. Zentraltransportleitung insgesamt fünf Lokomotiven an Bahnen im Bereich verschiedener Kriegsschauplätze abgegeben werden, Anfang 1918 noch eine sechste. Dadurch verlor die Salzkammergut-Lokalbahn genau die Hälfte ihres Lokomotivbestands. Immerhin mussten – im Gegensatz zu anderen österreichischen Schmalspurbahnen –

keine Personen- oder Güterwagen an die Militärbehörden abgegeben werden.

Im Februar 1917 plante die k.u.k. Zentraltransportleitung sogar kurzzeitig eine vollständige Betriebseinstellung der SKGLB, um deren Fahrzeuge für den Kriegseinsatz requirieren zu können. „Mit Rücksicht auf die in Betracht kommenden sozialpolitischen und militärischen Interessen, sowie die Approvisierung der Stadt Salzburg“ riet das k.u.k. Eisenbahnlinienkommando Linz davon jedoch strikt ab. Und weiter: „Die ziemlich bedeutende Betriebslänge der Bahn (63,2 km), die Befriedigung der Bedürfnisse einer größeren Anzahl von Ortschaften (Strobl 1000 Ew, St. Wolfgang 1800 Ew, St. Gilgen 2000 Ew, Mondsee 1600 Ew, Thalgau 2300 Ew) sowie eines bedeutenden Hinterlandes, das hinsichtlich der Lebensmittelversorgung auf die Zufuhr – insbesondere aus Salzburg – angewiesen ist, andererseits die Versorgung der Stadt Salzburg mit Milch, Milchprodukten und Vieh sowie die für militärische Interessen in Betracht kommende Holzindustrie lässt die Aufrechterhaltung eines beschränkten Zugsverkehrs als notwendig erscheinen; der Umfang desselben wäre mit 2 Paar durchgehender Personenzüge und einem durchgehenden Güterzugpaar zu bemessen.

Tagesfrequenz Strobl – Salzburg ca 200 Personen, nach Ischl 50 Personen. In Mondsee ist ein Not-Reservespital mit 200 Verwundeten und Kranken. In Thalgau sind 160 Flüchtlinge untergebracht. Wichtig: Abfuhr von Lebensmitteln in die Kronlandshauptstadt Salzburg; von den Stationen ab Thalgau täglich 700 l Milch (z.T. für Spitäler) und Käse; wöchentlich bis zu 15 Waggon Vieh. Nach Bad-Ischl gehen wöchentlich 5 Waggons Vieh für Urfahr. 10 Waggons Preßheu für die Militär-Verpflegsmagazine Salzburg und Linz. Die Umgebung der Bahn wird mit Mehl versorgt. Transporte der bedeutenden Holzindustrie: Abfuhr von Blochs, Brennholz, Brettern, Holzwolle und Pappendeckel. Die Bruttolast beträgt Richtung Bad-Ischl täglich bis 60 t, Richtung Salzburg bis 110 t. Da die Loks maximal 70 t leisten, könnte eine Abbeförderung bei Führung gemischter Züge nicht bewältigt werden.

Der Monatsbedarf (Anm.: an Kohle) für einen Minimalfahrplan mit Führung von 3 Zugsparen würde 210 t betragen: 6 Fahrten zu 1100 kg = 6,6 t, nach Mondsee 200 kg, Werkstättenbedarf 300 kg. Die Sicherstellung des Monatsbedarfes von rund 200 t Schwarzkohle wäre notwendig.“

Von Jahresbeginn bis zur Einführung des Sommerfahrplans 1917 verkehrten zwischen Bad Ischl und Salzburg pro Richtung nur noch drei personenführende Züge pro Tag. Dennoch musste der Betrieb von 15. Februar bis Ende April wegen des auf nur mehr 40 t gesunkenen Kohlevorrats noch weiter eingeschränkt werden. Die kurzzeitige Betriebseinstellung aus akutem Kohlemangel am 14. und 15. Dezember 1917 wurde im Einzugsgebiet der Bahn als dramatisch empfunden.