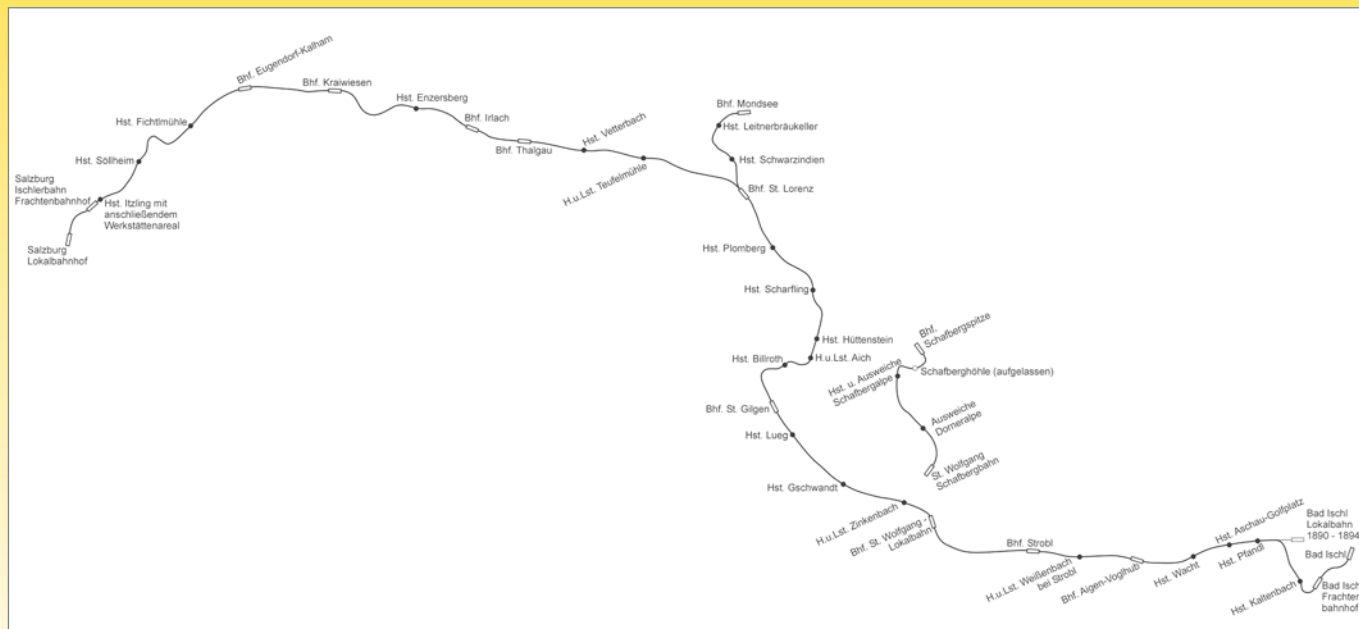


DIE GESCHICHTE DER SALZKAMMERGUT-LOKALBAHN ODER „ISCHLERBAHN“ TEIL 2 1931-1957



Die Betriebsjahre 1931-1937

Die 1930er-Jahre stellten für die Salzkammergut-Lokalbahn AG und ihre Teilbetriebe ein schwieriges Jahrzehnt dar. Die Jahre bis zum Anschluss an das Deutsche Reich im März 1938 waren gekennzeichnet von Wirtschaftskrise, Arbeitslosigkeit, politischen Wirren, dem aufkommenden Individualverkehr auf der Straße und dem fast völligen Ausbleiben von Touristen aus Deutschland wegen der dort verfügbaren Deviseneinschränkungen („Tausend-Mark-Sperre“ von Mai 1933 bis zum Abschluss des „Juliabkommens“ im Juli 1936). Der immer stärker werdende Anteil von Autobussen und Lastkraftwagen schmälerte die Einnahmen der Lokalbahn in zunehmendem Ausmaß, obwohl die SKGLB intensiv bemüht war, durch Rationalisierungen Kosten zu sparen und den Betrieb mittels neu entwickelter Benzintriebwagen im Hinblick auf Komfort und Reisezeiten zu modernisieren. Die Abgänge aus dem laufenden Betrieb der Bahn wuchsen inschier Unermessliche und wurden nur noch Jahr für Jahr in den Bilanzen fortgeschrieben.

Das Ministerium für Handel und Verkehr untersagte der Gesellschaft strikt eine Einstellung des Bahnbetriebs und ermöglichte ihr durch relativ geringe Zuschüsse, gerade am

Leben zu bleiben.

Die Hauptaktionärin der Bahn, die Lokalbahn AG (LAG) mit Sitz in München, selbst bereits in wirtschaftlichen Schwierigkeiten, verkaufte ihre Aktien an der SKGLB AG zu einem (für sie) guten Zeitpunkt. Unglücklicherweise erwiesen sich die neuen Mehrheitseigentümer aus England und der Schweiz als weder in der Lage noch willens, die Ischlerbahn wirtschaftlich erfolgreich zu betreiben oder gar wieder auf gesunde Beine zu stellen.

Ganz im Gegenteil verkauften sie sogleich zwei der ertragreichsten Teilbereiche der SKGLB AG deutlich unter ihrem wahren Wert. Missmanagement, Schulden bei Behörden und Lieferanten sowie die Unterschlagung eines hohen Geldbetrags durch einen Buchhalter der Bahn verschärfte in den Folgejahren die schwierige Lage der Bahn zusätzlich.

1937 ging der SKGLB AG sogar das Geld für Gehälter und Kohle aus und der Bahnbetrieb musste fast einen Monat lang eingestellt bleiben, bis aufgrund mehrerer Finanzspritzen durch den österreichischen Staat und die beiden Bundesländer Salzburg und Oberösterreich wieder Züge zwischen Bad Ischl und Salzburg bzw. nach Mondsee verkehren konnten. Als sich

im Jahr 1938 endlich doch eine Lösung für die Schulden und eine Eingliederung in die Österreichischen Bundesbahnen BBÖ abzeichnete, kam es durch den Einmarsch der deutschen Truppen und den Anschluss an Deutschland im März 1938 erneut zu einer völlig veränderten Situation. Am Ende mussten die beiden „Reichsgaue“ Salzburg und „Oberdonau“ (der Name Oberösterreich war zwischen 1938 und 1945 verboten) die Mehrheitsanteile an der Salzkammergut-Lokalbahn AG übernehmen.

Die folgende Darstellung der betrieblichen Ergebnisse, die von der wirtschaftlichen Misere der Gesellschaft nicht unberührt blieben, schließt an die Darstellung der Jahre 1890-1930 im 1. Band an.

Schlechtes Wetter während der Hauptreisesaison und ein starker Einnahmerückgang durch das Ausbleiben der Touristen beeinträchtigten das Betriebsjahr 1931 massiv.

In einer Eingabe an das Bundesministerium für Handel und Verkehr vom 14.08.1931 schrieb der Vorstand der SKGLB AG: „Aus Zeitungsnachrichten entnehmen wir, daß am 11. August eine außerordentliche Tagung des Fremdenverkehrsrates der österr. Bundesländer stattfand, in der beschlossen wurde, auf den österr. Bundesbahnen ganz bedeutende Fahrpreisermäßigungen zur Wiederbelebung des Fremdenverkehrs durchzuführen. Die Lokalbahnen waren bei dieser Tagung nicht vertreten. Die auf den Ö.B.B. (Anm.: eigentlich BBÖ) zur Einführung gelangenden Tarifiermäßigungen wirken sich aber immer auch auf die Lokalbahnen, insbesondere auf die Salzkammergut Lokalbahn, in der Form aus, daß sie gleiche oder ähnliche Ermäßigungen übernehmen müssen, um den an ihren Strecken liegenden Sommerfrischorten gleiche Bedingungen zu schaffen, (...) Da wir im Winter ständig mit einem äußerst schlechten Verkehr rechnen müssen, der uns nicht einmal

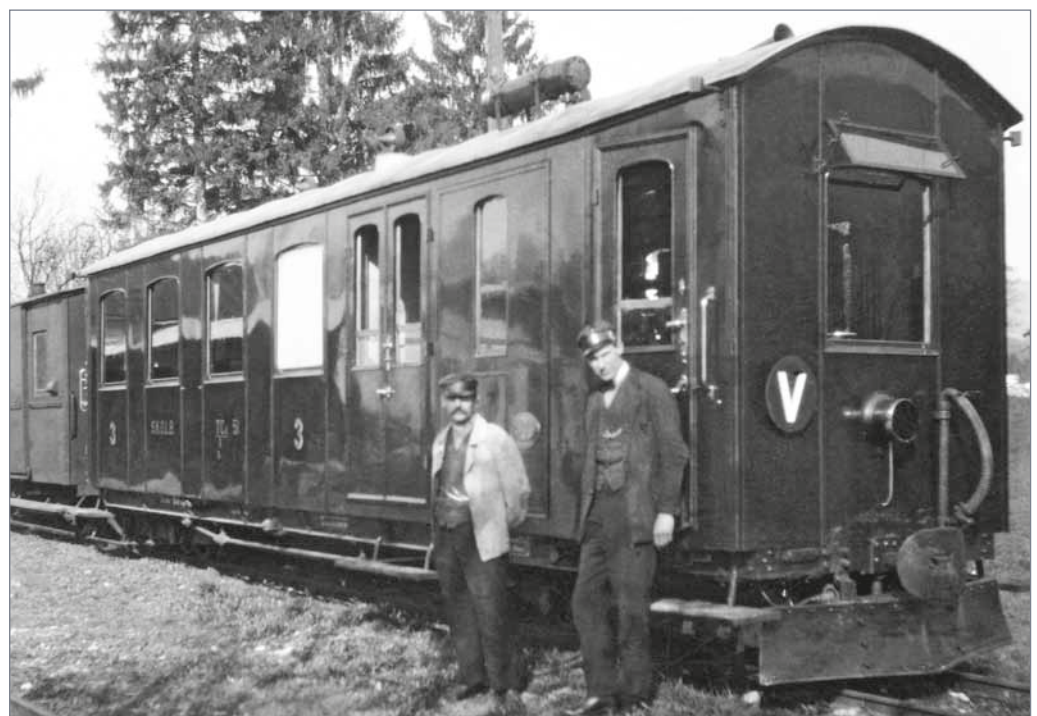
die notwendigen Betriebsausgaben deckt, so muß ein Bilanzjahr, in dem auch der Sommer versagt, mit einem bedeutenden Defizit abschließen. (...)“

Emil Richter, der neue Direktor der SKGLB, stellte Anfang April 1932 den Gemeindevertretern der größeren an der Salzkammergut-Lokalbahn gelegenen Orte sein durchaus ambitioniertes Programm vor: Ab dem bevorstehenden Sommerfahrplan konnte mit einer Fahrkarte der Lokalbahn gegen eine geringe Aufzahlung auch der Autobusdienst der Gesellschaft und umgekehrt mit einer Autobuskarte auch die Schmalspurbahn benutzt werden. Die Abfahrtszeiten von Bahn und Bus im Sommerfahrplan 1932 wurden weitgehend aufeinander abgestimmt.

Nachdem der Dampfbetrieb den inzwischen gestiegenen Ansprüchen des Reisepublikums nicht mehr wirklich entsprach, versuchte die Direktion der SKGLB, neue Triebwagen mit Dieselmotor bei der Firma Ganz & Co in Budapest zu beschaffen, was jedoch nicht gelang. In der Hauptversammlung vom 16.12.1932 berichtete Emil Richter, dass „die Vorbereitungen für die Motorisierung des Personenverkehrs beendet und die diesbezüglichen Vereinbarungen abschlußreif“ vorlägen und „die neuen Fahrbetriebsmittel möglichst schon mit Beginn des Sommerfahrplanes 1933 in den Dienst gestellt werden könnten“. Die Mehrheit der Teilnehmer der Hauptversammlung stimmte zu, derartige, völlig neu konstruierte Leichtbau-Benzintriebswagen bei der Firma Austro-Daimler in Wiener Neustadt zu beschaffen. In weiterer Folge sollte eine Gesamtübernahme des Personenverkehrs der Salzkammergut-Lokalbahn durch diese Triebwagen erfolgen und der wesentlich teurere Dampftrieb abgelöst werden.

Die ersten beiden Benzintriebswagen von Austro-Daimler,

Im Jahre 1930 posierte die Mannschaft des TCa 51 vor ihrem Triebwagen am Bahnhof Mondsee. Die Scheibe mit dem aufgemalten „V“ bedeutete „Vorne“ und war für die Versuchs-signalisierung notwendig. Im Gegensatz zu den Dampflokomotiven, wo Vorder- und Rückseite eindeutig auszumachen waren, war das bei den Motorfahrzeugen anfangs nicht so einfach erkennbar. (Foto: Archiv Helmut Griebel)



TBCa 452 und 454, wurden im Juli 1933 in St. Gilgen sogar mit kirchlichem Segen versehen. Ein dritter Triebwagen mit der Bezeichnung TBCa 456 wurde kurz danach ausgeliefert. Allerdings erwiesen sich die drei Triebwagen, die technisch zwar innovativ, jedoch für den harten Dauerbetrieb nicht ausgereift waren, als nur beschränkt tauglich, denn sie fielen öfters während der Fahrt wegen Motorschäden oder Entgleisungen aus. Anfang 1935 stellte die SKGLB die Triebwagen an Steyr-Daimler, die Nachfolgefirma von Austro-Daimler, zurück und löste damit einen jahrelangen Rechtsstreit um die Kosten der Fahrzeuge aus.

1933 kam es durch die anhaltend schwierige Wirtschaftslage zu weiter rückläufigen Beförderungszahlen und damit geringeren Einnahmen für die Bahn. Mit nur noch rund 30 bis 40% der Beförderungszahlen des Jahres 1928 wurde im Jahr 1934 der Tiefpunkt erreicht. Die Folgejahre 1935 und 1936 brachten nur eine geringe Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse. Somit war die SKGLB AG zum zweiten Mal (nach 1920) finanziell völlig „ausgeblutet“ und „überlebte“ das Jahresende 1936 nur durch einen im allerletzten Moment gewährten staatlichen Betriebskostenvorschuss in Höhe von 48.000 S.

Nur wenige Wochen später musste die Salzkammergut-Lokalbahn AG am Abend des 09.02.1937, nach Ankunft des letzten fahrplanmäßigen Zugs, den Betrieb auf der Ischlerbahn und der verbliebenen Querschiffahrt auf dem Wolfgangsee aus Geldmangel komplett einstellen. Sehr rasch zeigte sich jedoch, dass die SKGLB in der Region damals keineswegs zu entbehren war, und so konnte die Lokalbahn nach einer erneuten finanziellen Hilfe durch den Staat und die beiden Bundesländer den Betrieb wieder aufnehmen.

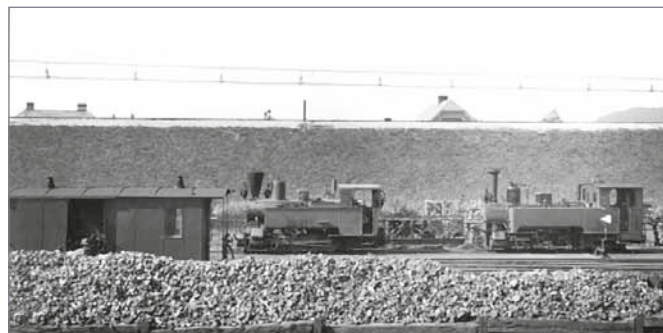
Anfang 1937 fanden mehrere Vorgespräche zwischen Vertretern der SKGLB und dem (BBÖ-)Bahnhofsvorstand von Bad Ischl wegen einer allfälligen Elektrifizierung der Salzkammergut-Lokalbahn statt. Die normalspurige Salzkammergutbahn Attnang-Puchheim – Stainach-Irdning, an welche die Ischlerbahn in Bad Ischl Anschluss bot, war von den BBÖ schon im Jahr 1924 elektrifiziert worden.

Einig waren sich beide Seiten nur darüber, dass eine eventuelle Elektrifizierung der Lokalbahn auch die rund 1 km lange Péagestrecke Bad Ischl Staatsbahnhof – Bad Ischl Frachtenbahnhof um-

fassen sollte und die voraussichtlich unterschiedlichen Spannungssysteme in Abhängigkeit von den jeweils fahrenden Zügen automatisch durch eine blockmäßige Sicherung eingespeist werden sollten. Anfang Februar gab es am Bahnhof Bad Ischl eine erneute Besprechung bezüglich einer Elektrifizierung der Schmalspurbahn. Die Teilnehmer waren der einhelligen Meinung, dass der im Raum stehende Vorschlag einer elektrischen Leitung neben der Bundesbahn-Oberleitung nicht umsetzbar war, weil dadurch der Bahnhof Bad Ischl verkürzt werden müsste und die Stromzufuhr für die Bundesbahngleise während sämtlicher Rangiertätigkeiten auf der SKGLB unterbrochen worden wäre. Einer Führung der Oberleitung der Schmalspurbahn seitlich der Bahntrasse stimmten die Vertreter der BBÖ hingegen zu, was aber zu großen Problemen in der Ausführung am Personenbahnhof der Ischlerbahn geführt hätte. Die Gespräche führten letztendlich jedoch zu keinem konkreten Ergebnis.

Das Salzburger Volksblatt vom 22.5.1937 berichtete über einen Waldbrand bei Plomberg am Vortag: *„Freitag vormittag entstand durch Funkenflug im Walde bei der Station Plomberg der SKGLB ein Waldbrand. Durch den starken Südwind angefacht, griff das Feuer rasch um sich. Die Löscharbeiten sind durch das Terrain besonders erschwert, da inmitten des Feuerherdes der sogenannte Plomberggraben liegt, der unzugänglich ist und bei den Löscharbeiten von den Helfern immer umgangen werden muß, was einen Umweg von einer halben Stunde bedeutet.“*

Es handelt sich bei dem Brande um ein Bodenfeuer, das stellenweise bis 1,5 m in die Tiefe geht. Es brennt in einer Breite von einem Kilometer von der Station Plomberg aus bis in 400 Meter Höhe hinauf und in einer Gesamt-Ausdehnung von vier Hektar. In Mitleidenschaft gezogen ist ärarischer (Anm.: ärarisch = alter Ausdruck für staatlich) und Bauernwald. Da auch der Ort Plomberg durch Funkenflug schwer gefährdet war, trafen gestern mittags vier Offiziere und 90 Mann des Pionierbataillons aus Salzburg zur Hilfeleistung in Plomberg ein. Durch die Arbeiten sind Straße und Bahntrasse in Plomberg gefährdet, es muß daher sehr vorsichtig vorgegangen werden. Eine halbe Stunde vor Passieren jedes Zuges müssen die Arbeiten eingestellt werden. Das Feuer ist durch einen starken Regen, der heute vormittags niederging, vollständig gelöscht worden.“



Vor dem Heizhaus in Salzburg Ischlerbahnhof Frachtenbahnhof warten die beiden SKGLB-Lokomotiven 20 und 11 auf ihre nächsten Einsätze.

(Foto: Sammlung Stefan Beständig)



▲ Um 1935 wird die abfahrtsbereite Lok 3 am Staatsbahnhof von Bad Ischl vom Heizer nochmals inspiziert. Im Hintergrund eine 1170 der BBÖ mit einem Zug nach Stainach-Irdning. Die abgestellten Normalspur-Personenwagen stammen noch aus der Ära der k.k. Staatsbahn.
(Foto: Archiv Helmut Griebel)



◀ Einen hohen Dokumentationswert besitzt dieses Bild der Lok 9 in Bad Ischl aus dem Jahr 1935. Hinter dem Postwagen ist der zweifarbige Dienstwagen D 765, erkennbar am durchgehenden Trittbrett, gereiht. Mit der Auslieferung der Austro-Daimler-Triebwagen erhielten er und vermutlich auch der bauartgleiche D 759 eine den Triebwagen angenäherte Farbgebung, die sie für einige Jahre behielten.
(Foto: Rüdgers van Rozenburg, Archiv Helmut Griebel)