



Werksfoto der Lokomotive 6 in spezieller (heller) Farbgebung, um die Konturen der Lok besser zu unterstreichen. (Foto: Krauss & Comp., Linz 1891, Sammlung Ing. Walter Kramer)

## DER FUHRPARK DER SALZKAMMERGUT-LOKALBAHN 1890 BIS 1957

### Überblick

Die Mitgründerin und Mehrheitsaktionärin an der SKGLB AG, die Lokalbahn AG München (LAG), war bezüglich Ausstattung des Fuhrparks der von ihr betriebenen Bahnen technisch durchaus innovativ und auf dem damaligen Stand der Technik. Ihre Entscheidungsträger achteten selbst bei der sich damals in Österreich-Ungarn erst etablierenden 760 mm-Schmalspur auf möglichst attraktive Fahrgeschwindigkeiten, Personenwagen mit begehbaren Plattformen und ausreichend tragfähige Güterwagen.

Die Anforderungen an die Lokomotiven der Strecke Ischl - Salzburg lauteten, dass diese einen Zug mit rund 300 Personen in einer Steigung von 25‰ befördern mussten, was bei 7 Personenwagen (à 32 Plätzen) und einem Güterwagen insgesamt ca. 60 t Bruttolast bedeutete. Dies konnte mit einer Zugkraft von 2.520 kg erreicht werden, welche von einer Dreikuppler-Dampflokomotive mit zusätzlicher Laufachse zur Gewichtsverteilung (Achsfolge C'1) mit 22 t Gewicht und 150 PS geleistet werden konnte.

Im Gegensatz zu den extrem schmalen Aufbauten der Personenwagen auf der Steyrtalbahn, die ab 1889 als erste „große“ 760mm-Schmalspurbahn in Österreich in Betrieb ging, und jenen der frühen sächsischen Schmalspurbahnen waren die Fahrzeuge der SKGLB von Anfang an breiter: Die 1890 und 1891 beschafften Lokomotiven, Personen- und Gü-

terwagen hatten, wie in der Konzession vorgeschrieben, eine Breite von 2.100 mm, die ab 1893 in Dienst gestellten Wagen bereits von 2.400 mm.

Hier dienten wahrscheinlich die württembergischen 750 mm-Schmalspurfahrzeuge als Vorbild, welche sich schon damals mit 2.650 mm Wagenbreite, riesigen einteiligen Glasfenstern und der Verlängerung der Seitenwände auf die Plattform optisch an ihre normalspurigen Pendanten anlehnten. Die Waggons der SKGLB wiesen anfangs eine Sitzaufteilung von 1+2 auf, mit der größeren Breite ab 1893 waren dann 2+2 Sitzplätze möglich.

Vermutlich war die größere Fahrzeugbreite gerade für einen Betrieb wie die Ischlerbahn, bei dem die starke Saisonalität des Betriebs große Flexibilität beim Platzangebot erforderte, immens wichtig. Schließlich kostete jeder bewegte Waggon teures Geld für Kohle und stand in der Wintersaison - ohne Ertrag zu bringen - abgestellt in der Wagenhalle in Ischl.

Schon kurz vor dem Erhalt der „Konzessionsurkunde“ im Jänner 1890 bestellte die in Gründung befindliche neue Bahngesellschaft bei Krauss in Linz (Lokomotiven) und der Grazer Waggonfabrik, vormals Johann Weitzer, in Graz (Wagen) folgende Fahrbetriebsmittel für die rund 9,5 km lange und rela-

tiv steigungsarme Strecke Ischl Lbf. – Strobl:

- 2 Lokomotiven (Nr. 1, 2)
- 1 Salonwagen (S 1)
- 4 offene Personenwagen 3. Klasse (C 2-5)
- 3 geschlossene Personenwagen (C 6-8)
- 2 Post- und Gepäckwagen (D 9, 10)
- 1 offener Güterwagen mit 5 t Tragkraft (Ja 40, ab 1893: Ja 96)
- 1 gedeckter Güterwagen mit 5 t Tragkraft (G 52)

Die erste Lokomotive traf am 04.07.1890 in Ischl am Staatsbahnhof ein und wurde noch am selben Tag mit einem Fuhrwerk mit acht schweren Pferden bis über die „Wacht“ hinaus transportiert.

Alle Wagen waren mit Bremse, die Personen- und Gepäckwagen zusätzlich mit Bremsleitung ausgerüstet.

Um eine freie Aussicht zu gewähren, besaßen die Sommerwagen C 2-5 keine Fenster und Verschalung im oberen Teil, sondern nur 0,85 m hohe Seitenwände. Das Dach wurde von den Stirnwänden und sechs Säulen getragen. Bei schlechtem Wetter schützten seitliche Plachen (Planen) die Fahrgäste vor Regen und Wind.

Die 3.-Klasse Personenwagen C 2-8 wiesen insgesamt 182 Sitzplätze auf.

Für die für 1891 geplante Aufnahme des Verkehrs auf dem zweiten Teilstück Salzburg – Mondsee bestellte die Gesellschaft bis Anfang Juni 1890 weitere Lokomotiven und Wagen:

- 3 C'1-Lokomotiven mit langer Rauchkammer (Nr. 3-5)
- 2 Salonwagen 1. Klasse (A 16, 17)
- 2 Personenwagen 1. und 3. Klasse (AC 18, 19)
- 9 Personenwagen 3. Klasse (C 22-30 mit insgesamt 306 Sitzplätzen)
- 2 Post- und Gepäckwagen (D 11, 12)
- 11 offene Güterwagen mit 5 t Tragkraft (Ja 41-43 und K 44-51; ab 1893: Ja 97-99 und K 70-77)
- 3 gedeckte Güterwagen mit 5 t Tragkraft (G 53-55)
- 3 Postwagen (F 13-15)
- 2 Personenwagen 1. und 3. Klasse (AC 20, 21)
- 4 gedeckte Güterwagen (G 56-59)

Im Sommer 1891 wurde eine weitere C'1-Lokomotive bei Krauss in Linz in Auftrag gegeben:

- 1 Lokomotive mit kurzer Rauchkammer (Nr. 6)

Die in den folgenden Jahren bestellten Lokomotiven, welche die Nummern 7-12 erhielten, entsprachen weitgehend dieser Lokomotive.

1892 wurden weitere geschlossene Güterwagen bestellt:

- 4 gedeckte Güterwagen (G 60-63)

Für die Gebirgstrecke St. Lorenz – Strobl beschaffte die SKGLB AG 1893 folgende Fahrzeuge:

- 2 Lokomotiven (Nr. 7, 8) mit kurzer Rauchkammer (im Mai 1893)
- 2 Lokomotiven (Nr. 9, 10) mit kurzer Rauchkammer (im Oktober 1893)
- 7 Personenwagen 3. Klasse (C 31-37)
- 2 Personenwagen 1. und 3. Klasse (AC 38, 39)
- 8 Personenwagen 3. Klasse (C 40"-47")
- 6 gedeckte Güterwagen (G 64-69)
- 18 offene Güterwagen (K 78-95)
- 7 Plattformwagen (J 100-106)

1894 folgten eine weitere Lokomotive und 4 Waggons:

- 1 Lokomotive (Nr. 11) mit kurzer Rauchkammer
- 3 Personenwagen 1. Klasse (A 48"-50")
- 1 vierachsiger Hofsalonwagen (S 51")

Zwei Waggons folgten 1896:

- 2 Personenwagen 1. Klasse (A 150, 151)

Einige Güterwagen wurden im Jahr 1900 beschafft:

- 5 offene Güterwagen (Ky 107-111)
- 2 gedeckte Güterwagen (G 112, 113)

Im März 1904 wurde der Umbau von zehn Stück zweiachsigen offenen Güterwagen (K 80-89) in dreiachsige Wagen begonnen, welcher bis 1906 abgeschlossen wurde.

Die umfangreiche Bestellung von einer Lokomotive und 22 Waggons im Jahr 1906 bedeutete die letzten Neuzugänge auf der SKGLB für die folgenden knapp 20 Jahre:

- 1 Lokomotive (Nr. 12) mit kurzer Rauchkammer
- 1 Salonwagen (S 152)
- 1 Personenwagen 1. Klasse (A 153)
- 4 Personenwagen 3. Klasse (C 154-157)
- 6 offene Güterwagen (Ky 114-115, 124-127)
- 8 offene Güterwagen (Kyr 116-123)
- 2 Plattformwagen (Jhry 128-129)

Im Jahr 1911 waren die 12 Lokomotiven wie folgt stationiert: Nr. 1 und 2 in Mondsee; 3, 4, 6, 9, 10, 11 und 12 in Salzburg-Itzling; 5 in St. Gilgen sowie 7 und 8 in Bad Ischl Frachtenbahnhof.

Im Jahr 1916, also mitten im 1. Weltkrieg, wurde die 1. Wagenklasse aufgelassen.

Die SKGLB AG blieb von den Auswirkungen des 1. Weltkriegs nicht verschont: Sie hatte im Auftrag der k. u. k. Zentraltransportleitung zwischen 1916 und 1918 sukzessive die Lokomotiven Nr. 1, 3, 4, 5, 8 und 9 samt Lokomotivpersonal



Das Fabriksschild am Rahmen des Salonwagens S 1, der seit 2015 im Museum in Mondsee steht. Die Waggonfabrik Weitzer hatte ihren österreichischen Standort in Graz, jener für die ungarische Reichshälfte befand sich in Ödenburg, dem heutigen Sopron. (Foto: Werner Schleritzko, 10.6.2015)

in die Kriegsgebiete, nach Bosnien-Herzegowina, Triest und die Bukowina, abzugeben. Die Loks 3, 4 und 9 kehrten in den Jahren nach dem Ende des 1. Weltkriegs 1918 wieder „heim“, die Lokomotiven 1, 5 und 8 wurden hingegen von den Nachfolgestaaten der Monarchie als Kriegsbeute einbehalten.

Der Gelegenheitskauf einer Lokomotive aus den Beständen von Krauss & Comp. in Linz und die Bestellung von zehn Waggons der Bauart mit „Haubendach“ im Jahr 1925 brachten sowohl die erste reine Güterzugdampflok, als auch damals recht moderne Zweiachser zur SKGLB:

- 1 Vierkuppler-Verbunddampflokomotive (Nr. 20)
- 10 Personenwagen 3. Klasse (C 158-167)

Im September 1925 wurde der Umbau von fünf alten Personenwagen (C 4, C 6-8) in Güterwagen begonnen.

Im Jahr 1928 folgten eine weitere Güterzuglokomotive älterer Bauart und fünf für die damalige Zeit hochmoderne Vierachser; zusätzlich ging der umgebaute Salonwagen als Triebwagen in Betrieb:

- 1 Fünfkuppler-Heißdampflokomotive (Nr. 21)
- 1 Dieseltriebwagen (TCa 51, später TCa 672)
- 5 vierachsige Personenwagen 3. Klasse (Ca 201-205)

1929 bzw. 1930 baute die SKGLB-Werkstatt aus „Waggo-

nets“ der ehemaligen k. u. k. Militärverwaltung insgesamt 13 vierachsige Güterwagen:

- 6 Güterwagen mit je 8 t Tragkraft für den Kohle- und Schottertransport (Ka 130-135) (1929)
- 7 Güterwagen mit 8 t Tragkraft für den Holztransport (Nwra 4501-4507) (1930)

In den Jahren 1930-32 ersetzte die SKGLB das ursprüngliche Nummernsystem der Waggons durch ein neues. Alle Fahrzeuge, mit Ausnahme des B 152, erhielten dabei neue Nummern.

1933 kamen die neuen Austro-Daimler-Triebwagen auf der SKGLB zum Einsatz, die aber nur knapp zwei Jahre in Verwendung standen:

- 3 vierachsige Benzintriebswagen (TBCa 452, 454 und 456)

Im Jahr 1942 konnte die SKGLB AG zwei Dampflokomotiven aus einem stornierten Auftrag für Mandschukuo erwerben:

- 2 Dreikuppler-Dampflokomotiven (Nr. 30, 31)

Nach dem 2. Weltkrieg gelangten aus Beständen der Deutschen Heeresfeldbahn fünf Lokomotiven sowie einige Güterwagen zur Ischlerbahn.

Parallel dazu ließ die Bahn mehrere zerstörte Personen- und Dienstwagen in Graz wieder aufbauen.



- 1 Vierkuppler Heeresfeldbahnlokomotive (Nr. 19)
- 1 Fünfkuppler Heeresfeldbahnlokomotive (Nr. 22)
- 2 Dreikuppler Heeresfeldbahnlokomotiven (Nr. 32, 33)
- 1 Vierkuppler Heeresfeldbahn-Diesellokomotive (D 40)
- 1 vierachsiger Kesselwagen (Ra 1)
- 1 vierachsiger geschlossener Güterwagen (Gwa 1111)
- 1 vierachsiger geschlossener Güterwagen (Gmda 1381)
- 4 vierachsige offene Güterwagen (Kwa 7101-7104)
- 1 vierachsiger geschlossener Güterwagen (Gwa ohne Nummer), der vermutlich nie im Einsatz stand.

Bis 1915 besaß die SKGLB nur Wagen der 1. und 3. Klasse, aber keine der 2. Klasse.

Ab 1916 verfügte sie nach der Umwandlung der 1. in die 2. Klasse nur über Wagen der 2. und 3. Klasse, nur die wenigen vormaligen Salonwagen bildeten die 1. Klasse.

Schon in der Endzeit des Betriebs, ab dem Sommerfahrplan 1956, wurde österreichweit die 2. Wagenklasse der Personenzugwagen aufgelassen und in die 1. Klasse (A) umgewandelt, die Wagen der 3. Klasse (C) wurden in die 2. Klasse „angehoben“.

## Lokomotiven und Triebwagen

Zur „Erstausrüstung“ der Bahn gehörten die beiden Zweikuppler Nr. 1 und 2, welche ab 1890 die Strecke Ischl Lbf. – Strobl befuhren und nach der Fertigstellung der Verbindung Strobl – St. Lorenz 1893 hauptsächlich auf der nunmehrigen Flügelstrecke St. Lorenz – Mondsee eingesetzt wurden.

Die Hauptlast der Traktion trugen von 1891 bis zur Einstellung der Bahn 1957 die C1-Lokomotiven der sogenannten „Steyrtaltype“. Da diese Serie, aus der ab 1897 die im österreichischen Teil der Monarchie meistverbreitete Schmalspurreihe U (ab 1953: ÖBB 298) hervorging, ausschließlich auf drei Privatbahnen (6 Stück bei der Steyrtalbahn, für die sie erstmals 1889 beschafft wurde, 10 Exemplare auf der SKGLB und 4 Lokomotiven auf der 1936 eingestellten Lokalbahn Mori – Arco – Riva im heutigen Trentino) eingesetzt wurde, erhielt sie keine kkStB-Bezeichnung.

Im 1. Weltkrieg mussten insgesamt sechs Lokomotiven in die Kriegsgebiete abgegeben werden, von welchen nur drei (Nr. 3, 4 und 9) wieder zurückkehrten. Die Loks 1 (Rumänien), 5 und 8 (beide Bosnien) blieben in der Fremde.

Erfreulicherweise gelang es dem Eisenbahnfreund August Zopf mit dem Club 760, Lok 5 im Jahr 1982 nach langen und zähen Verhandlungen wieder nach Österreich zu holen.

Die drei Leihlokomotiven, die um 1924/25, während der Zeit der Betriebsführung durch die BBÖ, kurze „Gastspiele“ auf der SKGLB gaben, sind bemerkenswert: Mit der Uh/Bh.1, der späteren ÖBB 398.01, kam eine Heißdampflok der 1921 verstaatlichten Niederösterreichischen Landesbahnen (NÖLB) ins Salzkammergut.

Die NÖLB U5/BBÖ U.55, zuletzt ÖBB 298.55, und die frühere kkStB bzw. BBÖ U.32, welche nach dem 2. Weltkrieg in der Tschechoslowakei verblieb, stellten die einzigen Vertreter der Reihe U auf der Ischlerbahn dar.

1925 konnte die SKGLB einen Vierkuppler von Krauss & Comp. ähnlich der Type Cv („C“ von Czudin in der Bukowina) erwerben, der mit der Nummer 20 ins Nummernschema

eingereiht wurde.

Es folgte 1928 der günstige Kauf eines Fünfkupplers, der mit der Nummer 21 ins Nummernschema aufgenommen wurde.

1927/28 wurde der ehemalige vierachsige Hofsalonwagen S 51/ACa 51/BCa 51 in den Triebwagen TBCa 51/TCa 672 umgebaut. Aufgrund zahlreicher Probleme musste die Antriebsanlage dieses Triebwagens in den Jahren danach viermal umgebaut werden.

1933 folgte ein Versuch, mittels der drei Benzintriebswagen TBCa 452, 454 und 456 von Austro-Daimler den teuren Dampfbetrieb abzulösen. Diese Fahrzeuge erwiesen sich jedoch als nicht betriebstauglich und wurden Anfang 1935 an den Hersteller zurückgestellt.

Aus dem Jahr 1933 sind die Regelbelastungen der damals vorhandenen Triebfahrzeuge überliefert:

Lokomotive 2: 50 t
3-12: 70 t
20: 70 t
21: 120 t

Triebwagen 672: 20 t bei einer Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h

Austro-Daimler-Triebwagen 452, 454, 456: 34 t.

1942 konnten zwei Dreikuppler, die die Nummern 30 und 31 erhielten, aus einem kriegsbedingt stornierten Auftrag des japanischen Satellitenstaates Mandschukuo (seit 1946 wieder ein Teil Chinas) gekauft werden.

Nach dem Ende des 2. Weltkriegs konnten von der US-Army mehrere relativ neuwertige Lokomotiven aus den Beständen der ehemaligen Deutschen Wehrmacht erworben werden: Lok 19 (ein KDL 11-Vierkuppler), 22 (der Prototyp einer Fünfkuppler-Reihe), die beiden HF 110C-Dreikuppler 32 und 33 mit Schlepptender sowie die einzige Diesellok der Bahn, die D 40 vom Typ HF 200D.

Mit Ausnahme der starken Lok 22 waren jedoch alle diese

Zugänge wegen ihrer zu geringen Höchstgeschwindigkeit nur im Güterzugs- oder Vershubdienst einsetzbar.

1948 wurde Lok 6 nach einem schweren Unfall bei Scharfling kassiert; ab 1949 wurden die Lokomotive 2, nach einem Schaden auch Lok 21 und die beiden Dreikuppler 32 und 33 wahrscheinlich wegen ihrer schwachen Antriebsleistung abgestellt. Lok 19 wurde 1955 ohne Tender an die Steiermärkischen Landesbahnen (StLB) verkauft und 1956 wurden Lok 30 und die D 40 abgestellt.

Zum Zeitpunkt der Einstellung der SKGLB 1957 waren noch zehn Lokomotiven (Nr. 3, 4, 7, 9, 10, 11, 12, 20, 22 und 31) sowie der Triebwagen TCa 672 einsatzfähig.

Lok 19 wurde übrigens – obwohl von der SKGLB erst rund

20 Jahre nach Lok 20 beschafft – vor jener ins Nummernschema gereiht, da sie als Vierkupppler zu ihr passte und bereits ein Fünfkupppler von Maffei die Nummer 21 trug. Auf letzteren folgte nummernmäßig korrekt der Fünfkupppler 22, der auch im Personenzugsdienst eingesetzt werden konnte.

Die Lokomotiven 30, 31, 32 und 33 waren hingegen Dreikuppler (wie auch die C1-Lokomotiven 3-12), hätten also theoretisch auch als 13 bis 16 in Nummernschema gereiht werden können, was aufgrund der Anzahl der angetriebenen Achsen naheliegender gewesen wäre. Möglicherweise um die Trennung der Lokomotiven für Güter- und Personenzüge zu verdeutlichen, wurden die vier Dreikuppler ab Nummer 30 eingereiht.

## Allgemeine Daten zum Fuhrpark

**Maximale Fahrzeugbreite:** Die Loks 1-2 hatten 1.900 mm Breite, 3-5 2.100 mm und 6-12 hatten 2.200 mm Breite. Die ersten Wagen von 1890/91 waren 2.100 mm breit, alle späteren 2.400 mm.

**Zulässige Höchstgeschwindigkeit:** Ab 1890 20 km/h, ab Sommer 1891 25 km/h, ab der Sommersaison 1894 wurde die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erhöht. 1904 erfolgte eine nochmalige Erhöhung in einigen Abschnitten auf 40 km/h. Auf der Flügelstrecke St. Lorenz – Mondsee betrug die Höchstgeschwindigkeit bis zur Einstellung der Bahn 35 km/h, für Güterzüge 25 km/h.

Von den Dampflokomotiven konnten praktisch nur die „originalen“ Lokomotiven (Nummern 3-12) diese „hohe“ Geschwindigkeit ausnützen, da die übrigen Dampflokomotiven, die D 40 und der TCa 672 nur Bauartgeschwindigkeiten von 25-35 km/h aufwiesen.

Die drei Austro-Daimler-Triebwagen, die allerdings nur von Mitte 1933 bis Anfang 1935 im Einsatz standen, durften ebenfalls mit 40 km/h Höchstgeschwindigkeit verkehren.

**Die Personenwagen der SKGLB** verfügten über geschlossene Plattformen ohne Übergangsbleche, was einerseits für die Passagiere den Wechsel zwischen den Wagen nur in den Stationen möglich machte und andererseits für die Schaffner die nicht ungefährliche Notwendigkeit mit sich brachte, zur Fahrkartenkontrolle während der Fahrt über die Trittbretter die Waggons „turnen“ zu müssen.

Die Beleuchtung der Personenwagen wandelte sich im Lauf der Jahrzehnte mehrmals: Anfangs wiesen diese je 2 Öllampen auf, die vom Personal, das über die Laufbretter auf dem Dach zu den Lampen gelangte, befüllt und angezündet wurden.

Ungefähr 1910 erhielten die Wagen elektrische Beleuchtung mittels Batterien, welche in Bad Ischl aufgeladen wurden.

Ab ca. 1920 kamen Gasbehälter mit Acetylgas zum Einsatz, wobei pro Wagen ein Gasbehälter erforderlich war.

Vermutlich in den späten 1930er Jahren kam wieder elektrische Beleuchtung „zum Zug“, wofür die Lokomotiven Turbogeneratoren erhielten.

## Bahnerhaltungsfahrzeuge

Zur Bahnerhaltung gab es folgende Fahrzeuge:

### **Bahnwagen**

(Darunter drei zerlegbare Walter-Bahnwagen der Bauart STABEG):

- 4 Bahnwagen mit Holzplateau, die in der Werkstätte Itzling gebaut worden waren
- 1 Bahnwagen mit 300 kg, Baujahr 1947 in der Bahnmeisterei I (Bad Ischl Güterbahnhof)

- 2 Bahnwagen mit Holzplateau in der Bahnmeisterei I
- 3 Bahnwagen mit Holzplateau in der Bahnmeisterei II
- 3 Bahnwagen in der Bahnmeisterei III
- 1 kleiner Bahnwagen im Bahnhof St. Lorenz
- 1 (oder mehrere) Bahnwagen im Bahnhof St. Wolfgang Lbf.
- 1 Handhebel-Draisine



Die Werkstatt der SKGLB befand sich östlich des Salzburger Frachtenbahnhofs. Hier wurden die meisten Arbeiten an den Lokomotiven und Wagen der Ischlerbahn und – bis 1931 – auch der Schafbergbahn durchgeführt (Foto: Ing. Walter Kramer, 31.8.1956)

### Schneepflüge

- |                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1 anhebbarer Eigenbau-Schneeräumer mit 1.700 kg Gesamtgewicht in der Bahnmeisterei I (Bad Ischl Güterbahnhof) Dieser war ein eiserner Pflug, der von einer Lokomotive geschoben wurde; durch eine Spindel wurde sein Räderpaar abgesenkt und der</p> | <p>Schneeräumer gehoben (z.B. bei Weichen oder in Tunnels)</p>                                                             |
| <p>5</p>                                                                                                                                                                                                                                                | <p>anschraubbare Schneepflüge in Bad Ischl Güterbahnhof, St. Gilgen, St. Lorenz und Salzburg Güterbahnhof (zwei Stück)</p> |

## Lok- und Waggonliste (nach der jeweiligen letzten SKGLB-Nummer)

Die Fahrzeugnummern in Klammern bedeuten, dass das jeweilige Fahrzeug zum Zeitpunkt der Einstellung der SKGLB im Herbst 1957 nicht mehr im Bestand war, es aber möglicherweise noch abgestellt vorhanden war.

Die **fett** hervorgehobenen Fahrzeuge sind bis in die jüngere Gegenwart (original oder umgebaut) erhalten geblieben.

(1), (2), 3, **4**, (5), (6), 7, (8), 9, 10, **11, 12**

(**19**), 20, (21), **22**, (30), 31, (32), (33)

(**D 40**)

(TBCa 452), (TBCa 454), (TBCa 456), **TCa 672**

**Ra 1, R 2**

B 102, B 104

**B 151, Be 152**, (B 154), B 156, Be 158

B 351, B 353, B 357, B 359, (B 361), B 363, B 365

C 501, **C 503**, C 507, C 508, C 509, (C 511)

C 551, C 552, C 553, (C 554), 556, C 557, C 558, C 559, C 560, **C 561, C 562, C 563**

C 564, **C 565, C 566**, C 568, **C 569**, **C 570**, C 571, **C 572, C 574**

**Ca 652, Ca 654, Ca 656, Ca 658, Ca 660**

D 751, (D 753), 755, **D 757**, D 759, D 761, D 763, **D 765**  
DF 851

F 952, **F 954**, F 956

Gw 1101, **Gw 1102**, Gw 1103, (Gw 1104), Gw 1105, Gw 1106, Gw 1107, Gw 1108, Gw 1109, Gw 1110

**Gwa 1111**

Gwd 1201, Gwd 1202, Gwd 1203

Gwd 1301, Gwd 1302, Gwd 1303, (Gwd 1304), Gwd 1305, Gwd 1306, Gwd 1307, Gwd 1308, Gwd 1309, **Gwd 1310**,

Gwd 1311, Gwd 1312

**Gmda 1381**

Pwr 2101, Pwr 2102  
(Jr 2301), Jr 2302, Jr 2303, (Jr 2305)  
Pwrđ 2401  
**Prđ 3151**  
**Prđ 3351, Prđ 3352, Prđ 3353**  
**Prđ 3451, Prđ 3452, Prđ 3453, Prđ 3454**  
**Nwr 4101**, Nwr 4102, Nwr 4103  
Nwrđ 4301  
(Nwra 4501), (Nwra 4502), (Nwra 4503), (Nwra 4504),  
(Nwra 4505), (Nwra 4506), (Nwra 4507)  
Kw 5001, Kw 5002, Kw 5003, Kw 5004  
Kw 5101, Kw 5102, (Kw 5103), Kw 5104, Kw 5105, Kw 5106,  
Kw 5107, Kw 5108  
Kwd 5201  
Kwd 5301, Kwd 5302, (Kwd 5303)  
**K 6151**, (K 6152), **K 6153**, **K 6154**, **K 6155**, **K 6156**, K 6157,  
**K 6158**, **K 6159**, (**K 6160**), **K 6161**, (K 6162), (K 6163), K 6164,  
**K 6165**, K 6166, K 6167, K 6168, K 6169

(Kd 6351)  
**Kd 6451**  
(Kwa 7001), (Kwa 7002), (Kwa 7003), Kwa 7004, Kwa 7005,  
(Kwa 7006)  
**Kwa 7101, Kwa 7102**, Kwa 7103, **Kwa 7104**  
Swr 8001, Swr 8002, Swr 8003  
Swr 8101, Swr 8102, Swr 8103, Swr 8104, Swr 8105  
**Sr 9051**  
**Sr 9151**  
**(Gwa ohne Nummer)**  
(ursprünglicher C 2 – wäre als C 502 vorgesehen gewesen)

▼ Eine sehr lebendige Aufnahme aus einem Wagen der SKGLB mit dem Schaffner Karl Kukla, der aufgrund seines Monokels den Spitznamen „Baron“ trug. (Foto: Carl Pospesch, September 1957, Sammlung Salzburger Landesarchiv)







▲ Ein weiteres schönes Bild des Fotografen Carl Pospesch, der im September 1957 die zahlreichen Menschen fotografierte, die in St. Lorenz den Zug verließen. (Sammlung Salzburger Landesarchiv)

▼ Diese Aufnahme von Ing. Walter Kramer vom 13.09.1957, aufgenommen vom Kran der Werkstatt Itzling aus, zeigt zahlreiche desolate und bereits kassierte Fahrzeuge der SKGLB. Im Hintergrund die Tankstelle der Autobusse sowie die Zugförderung am Salzburger Frachtenbahnhof, links im Bild die Busgarage, daneben der nummernlose Gwa, der Radsatz einer C'-Lokomotive, ein K aus dem Nummernkreis 6151ff, mehrere ausrangierte Personenwagen, ganz rechts der C 511 sowie die zweigleisige Wagenhalle.

