

DIE SALZKAMMERGUT-LOKALBAHN

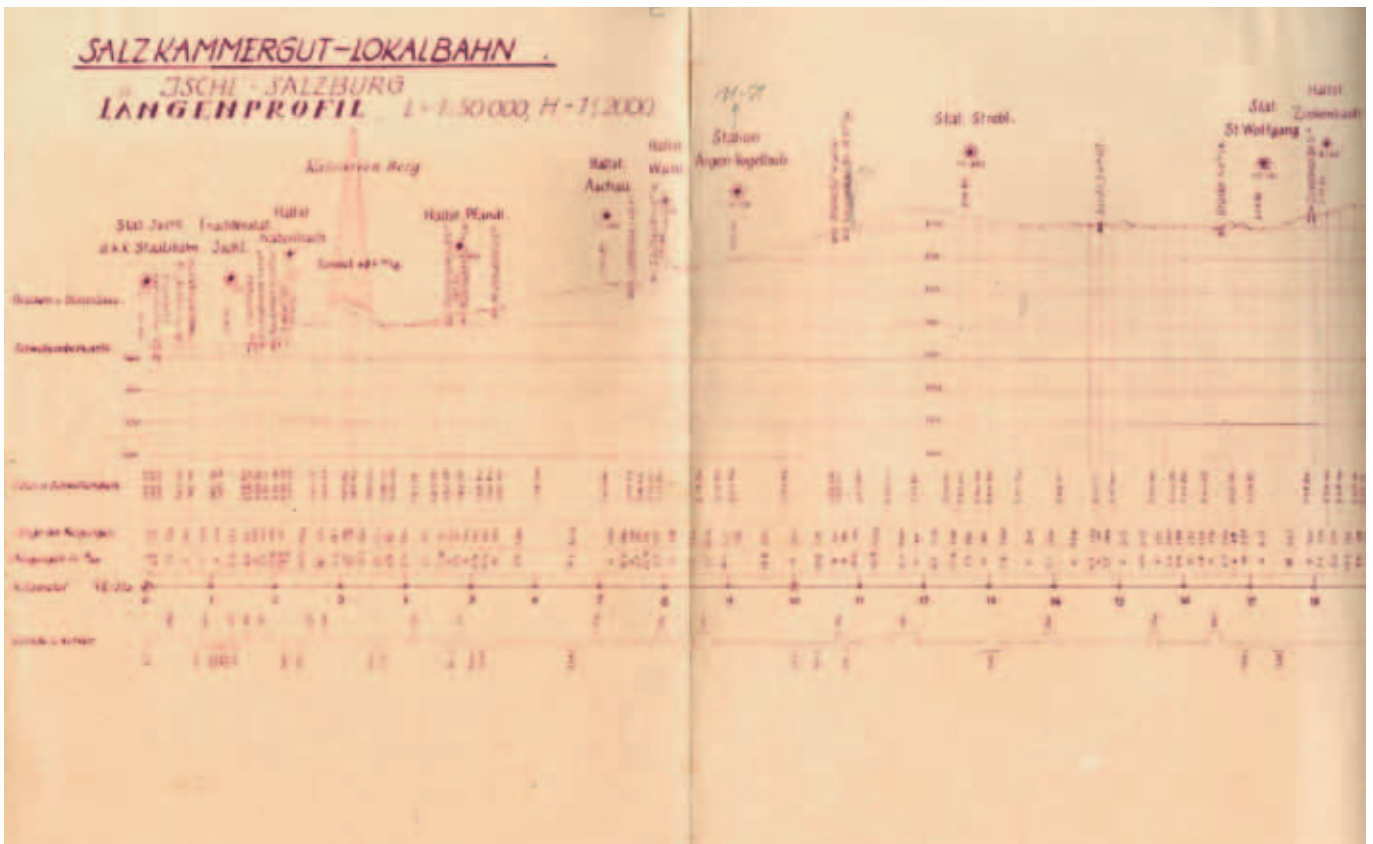


Lokomotive 12 beim Halt in Weißenbach bei Strobl. Im Vordergrund ist das Signal der Weiche des Anschlussgleises erkennbar. (Foto: Fritz Zuckerstätter, 1957, Sammlung Christa Hödlmoser)

Im Folgenden sollen vor allem die seit Drucklegung der Bände 1 bis 3 neu aufgefundenen Unterlagen und Informationen dargestellt werden. Manches ergänzt die früheren Bände, doch sind viele gänzlich neuen Erkenntnisse aufgetaucht. Vieles entstammt der Sammlung von Ing. Walter Kramer.

Grundsätzlich behandeln die Bände 1 und 2 die bahngeschichtlichen und wirtschaftlichen Aspekte, nur getrennt nach den Jahren 1890-1930 und 1931-1957, während Band 3 vorrangig den Fahrpark, geordnet nach Lokomotiven und Wagen jeweils nach der letzten Fahrzeugnummer, umfasst.

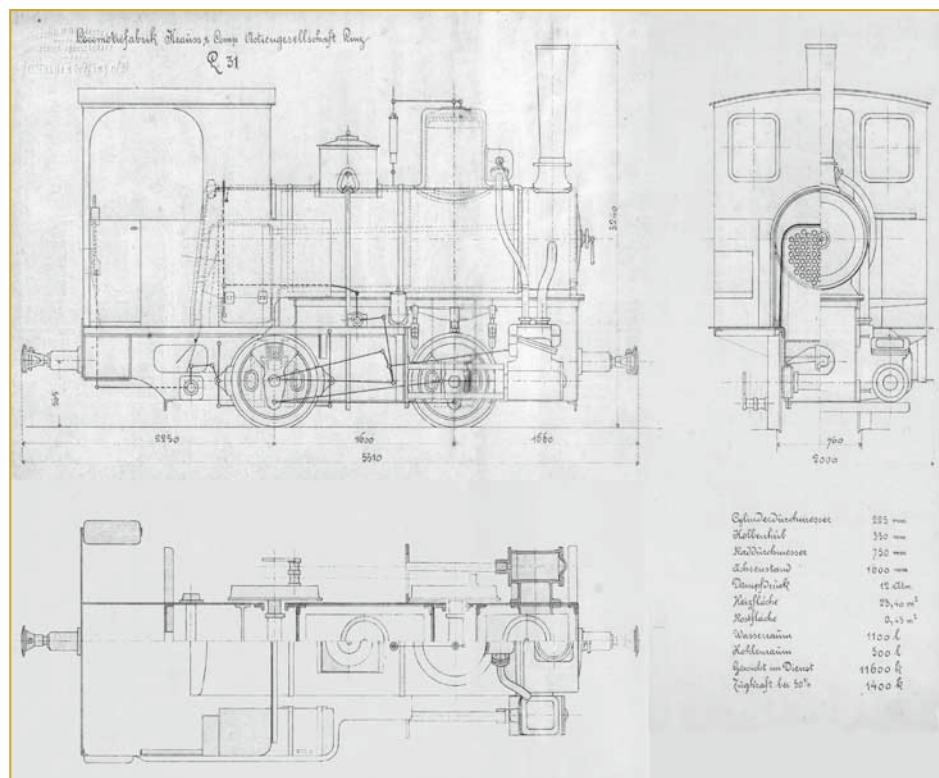
Strecke und Bahngebäude



Der erste Teil des detaillierten Höhenprofils der Salzammergut-Lokalbahn, das auch Angaben zu den Kunstbauten wie Brücken und Tunnels umfasst, zeigt die Strecke Ischl Personenbahnhof – Zinkenbach aus den ersten Betriebsjahren der Bahn. Neben den Kilometerangaben sind die Brücken und Tunnels eingezeichnet, allerdings in unterschiedlichem Höhen- und Längenmaßstab. Auch die Bögen und Radien sind abzulesen. Die Haltestelle Weissenbach bei Strobl fehlt hier noch, ist aber mit Bleistift ergänzt.

Triebfahrzeuge

Lokomotive 1 - Auszug aus dem Betriebsbuch



Ing. Walter Kramer konnte viele interessante Unterlagen, die anlässlich der Einstellung der Salzkammergut-Lokalbahn entsorgt worden wären, übernehmen und so der Nachwelt erhalten. Dazu gehören auch die jeweils ersten Betriebsbücher der S.K.G.L.B.-Lokomotiven 1 und 6, aus welchen wir Ihnen interessante Auszüge zeigen möchten, wie den nebenstehenden Plan der Lok 1.

| Datum | Art der Reparatur |
|----------------|--|
| am 9 März 84 | Wurde die Muffe ausgetauscht und die meisten Reparat. Arbeit ausgeführt. Gleichzeitig wurden alle Lager und Armaturen am Kessel ausgetauscht. 24 Stück Schrauben ausgeführt (ausgetauscht). |
| 1895 | Keine wesentlichen Reparaturen vorgenommen |
| 1896 | Keine Reparaturen an der Maschine |
| 1897 Januar | Am 2 ^{ten} Januar 1897 wird die Muffe in die Hauptreparatur genommen, wobei die äußerliche Kesselarbeiten auf vorgenommen werden. Reparaturen sind: am Kessel: - Aufhängen, Klappen abdichten, Dicht. & Hebung auslegen - freigelegte Stellen sind ausgetauscht, Rollen & Befest. stärken equalisieren, Kesselfugen ausgleichen, den linken Kesselbofen wieder ausgeglichen gemacht, sind die jungen Muffen neu lackiert. am Kessel: - Kesselfuge Muffen werden ausgetauscht und mit 1/2 Zoll (12 Zoll) einig Maß an der Kesselfuge ausgeglichen, aber die 4 Muffen abgetrennt, den Kesselfuge mit neuen Rollen versehen, Reparat.arbeiten equalisieren, für die äußere Arbeit werden 1/2 Reparat. am Kessel ausgeführt. Auf Kesselfuge am 21 Februar 97 vorgenommen. Reparatur am 13 Feb. am Dampf Probefahrt am 13 Feb. 1897 |

Aufzeichnung der durchgeführten Reparaturen ab 1894. Bei der 1897 durchgeführten Hauptreparatur (= Hauptuntersuchung) war eine Erneuerung des linken Kohlenkastens notwendig. Die Maschine erhielt eine komplette Neulackierung.

| Monat | geleistete Locomotivkilometer | | geleistete Wagenkilometer | | Bemerkungen |
|--------------|-------------------------------|-------|---------------------------|-------|-------------|
| | pro Monat | Summe | pro Monat | Summe | |
| Januar | | | | | |
| Februar | | | | | |
| März | | | | | |
| April | | | | | |
| Mai | | | | | |
| Juni | | | | | |
| Juli | | | | | |
| August | 2358 | | | | |
| September | 2440 | 4798 | | | |
| Oktober | 1000 | 5798 | | | |
| November | 1120 | 6918 | | | |
| Dezember | 1580 | 8498 | | | |
| Jahres-Summe | 8278 | | | | |
| Januar | | | | | |
| Februar | | | | | |
| März | | | | | |
| April | | | | | |
| Mai | | | | | |
| Juni | | | | | |
| Juli | | | | | |
| August | | | | | |
| September | | | | | |
| Oktober | | | | | |
| November | | | | | |
| Dezember | | | | | |
| Jahres-Summe | 22562 | | | | |

Laufleistung der Lokomotive 1 in den beiden ersten Betriebsjahren.

Zur Typenbezeichnung des in den Triebwagen eingebauten Austro-Daimler Motors „AD 640“: Die Ziffer 6 steht für die Anzahl der Zylinder und 40 für den Hubraum ($3.915 \text{ cm}^3 = \text{gerundet } 4.000 \text{ cm}^3$). Erstmals baute Austro-Daimler diesen 80 PS-Motortyp 1931 bei geländegängigen Lastkraftfahrzeugen vom Typ „ADG“ ein; ein betriebsfähiges Exemplar eines „ADGR“ befindet sich noch heute bei der Feuerwehr Aspang am Wechsel in Niederösterreich.



Als kleine Sensation darf dieses Foto aus der Sammlung des Ortsarchivs St. Gilgen gewertet werden. Es zeigt einen der Austro-Daimler-Triebwagen, wahrscheinlich den TBCa 456, mit einem zweifarbig lackierten Dienstwagen (D 759 oder 765) einen ebensolchen vierachsigen Personenwagen aus der Serie Ca 652-660. (Foto vermutlich vom 18.08.1933)



Diese Detailaufnahme des TBCa 456 ist höchstwahrscheinlich unmittelbar vor oder nach der Aufnahme oben entstanden. (Sammlung Archiv für Ortsgeschichte St. Gilgen)

Waggon

Walter Kramer verdanken wir auch einige Informationen zu den Personenwaggonen der Ischlerbahn: Bis 1905 entstanden alle Wagen auf den typischen Untergestellen mit 3,7 m Radstand. Die Wagenkästen waren aus Vollholz und verblecht, (meist) achtfenstrig, besaßen ein Flachdach, einen Mittelgang, waren teilweise mit Abort ausgestattet und die Beleuchtung erfolgte mit Öllampen, die von außen angezündet wurden.

Die später gebauten Wagen besaßen in der Regel zwei Abteile, einen längeren Achsstand, größere, 750 mm breite Fenster sowie eine Beleuchtung mittels Gaslampen.

In den 1920er Jahren kamen Wagen mit Batterie beim Abendzug nach Bad Ischl zum Einsatz, wo diese (wohl am Frachtenbahnhof) dann aufgeladen wurden.

Ab 1925 gab es Gasbeleuchtung für die Wagen, eine elektrische Beleuchtung dürfte erst in den Jahren 1939-45 erstmals zur Anwendung gekommen sein.

Die verschiedenen Dachformen der Waggonen werden auf den Seiten 47-49 beschrieben.

Der „Sonderfall“ des B 508



Eine Besonderheit beim Wagenpark der S.K.G.L.B. stellte die Verwendung des Personenwagens C 508 dar: Dieser wurde wegen seines eingebauten Ofens nicht nur als Güterzugbegleitwagen eingesetzt, sondern war eigentlich ein Beiwagen (VB) für den Triebwagen TCa/s 672 im Einsatz als Zubringer für die Schülerinnen und Schüler von St. Gilgen nach Mondsee und zurück.

Der Triebwagen fuhr von Mondsee kommend in St. Lorenz ein und wurde dort an den Morgenzug bis St. Gilgen angehängt, da er zwar verhältnismäßig leicht, aber mit rund 45 PS für den steilen Scharflinger Berg motorisch eigentlich zu schwach war. In St. Gilgen wurde er dann abgehängt und verkehrte – das erste Stück solo – als Schülerzug zurück in Richtung Mondsee. Erst nachdem er die Steigung von St. Gilgen bis Aich überwunden hatte, erhielt er in der dortigen Halte- und Ladestelle einen Beiwagen angehängt, denn ab nun verlief die Strecke kurz eben, dann bergab und anschließend wieder weitgehend eben bis Mondsee.

Das 7. Weltjamboree 1951 in Bad Ischl

Ein kleiner Exkurs: Die Teilnahme an einem Weltjamboree stellt für jeden Pfadfinder (und seit 1983 auch für jede Pfadfinderin) sicherlich eines der schönsten Erlebnisse in der Bewegung dar. Das Wort Jamboree soll laut dem Gründer der Pfadfinderbewegung, Lord Robert Baden-Powell (1857-1941), aus einer afrikanischen Sprache stammen und in etwa „Friedliches Treffen aller Stämme“ bedeuten. In der Regel finden diese Weltpfadfindertreffen alle vier Jahre statt.

Offiziell nahmen 1951 am 7. Weltjamboree in Bad Ischl 12.884 Pfadfinder aus 37 Nationen (wenn man die damals noch bestehenden Kolonien als eigene Nation rechnet, wären es sogar 61 Nationen gewesen) teil. In einer Zeit, in der Österreich nach dem Zweiten Weltkrieg noch in vier Besatzungszonen aufgeteilt war und sich das Land noch mitten im Wiederaufbau nach den Kriegswirren befand, darf die Organisation eines so großen Lagers als sehr beachtliche Leistung bezeichnet werden. Das somit durchaus passende Motto des Treffens lautete „Jamboree of Simplicity“, auf Deutsch „Jamboree der Einfachheit“.

Noch heute zeugen zahllose Fotos, Filme, Andenken, Abzeichen, Erinnerungen und vieles mehr von diesem völkerverbindenden Treffen. Insgesamt sollen über 200.000 Besucher vor Ort gewesen sein.

Die gigantische Beförderungsleistung anlässlich des 7. Welt-Jamborees von 31.07.-16.08.1951 in Bad Ischl, genauer gesagt nahe der S.K.G.L.B.-Haltestelle Aschau-Golfplatz, wird auf den drei folgenden Bildern und anhand des Lageplans, allesamt aus der Sammlung des Österreichischen Pfadfindermuseums in Wien, verdeutlicht.



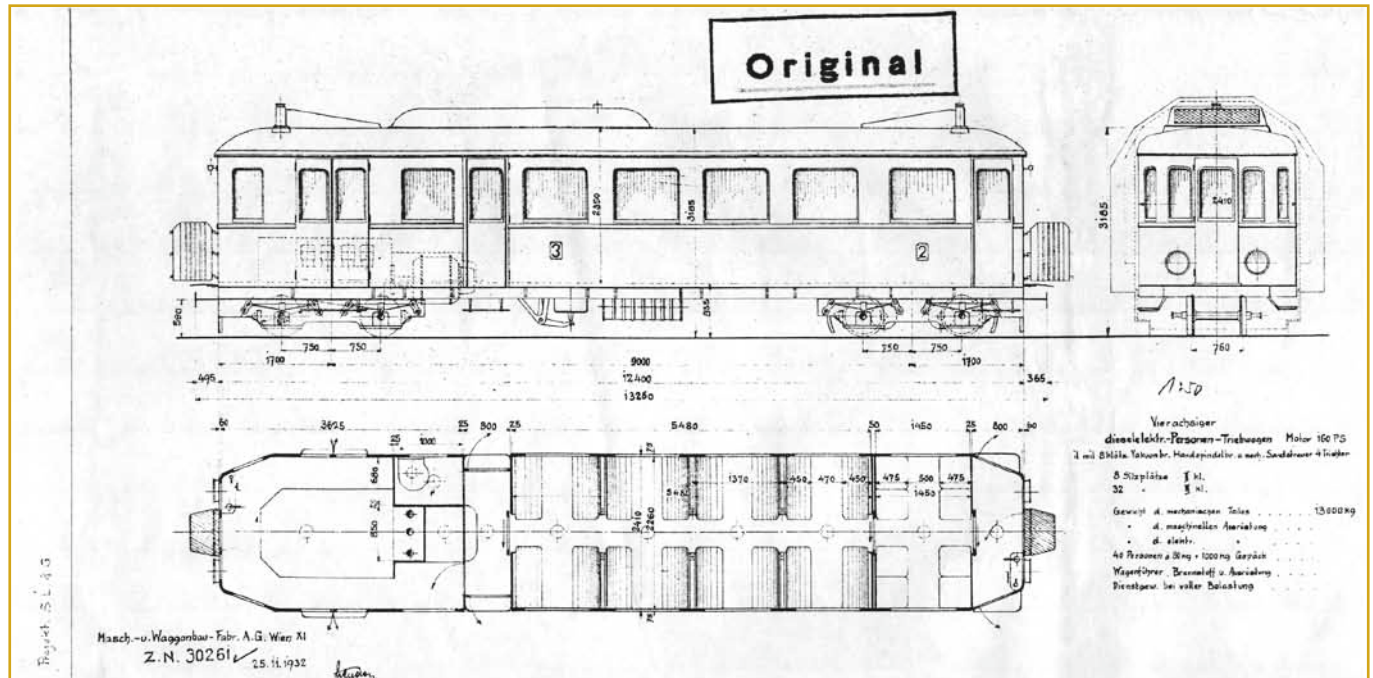
Aufgrund der großzügigeren Platzverhältnisse als am Personenbahnhof war der Bad Ischler Frachtenbahnhof besser für den Umstieg zwischen den Normalspurzügen und der Ischlerbahn geeignet. Am Rand der Schar von Kindern und Jugendlichen ist ein GMC-LKW der amerikanischen Besatzungsmacht am rechten Bildrand zu erkennen.



Ein Pfadfindertrupp aus Niederösterreich posiert in der Haltestelle Aschau-Golfplatz vor einem Zug der Ischlerbahn. Der Gw, vermutlich Nummer 1110, diente als Gepäcktransportwagen. Das Veranstaltungsgelände befand sich in unmittelbarer Nähe zur Station.

D4 Viertes Projekt (Teil-)Umstellung auf Dieselbetrieb

Von der Maschinen- und Waggonbau-Fabriks-A.G. Wien XI (Simmering), einer der Firmen, die 1941 zur neuen Simmering-Graz-Pauker AG fusioniert wurden, stammt ein Plan eines vierachsigen Triebwagens mit 13,26 m Länge, 8 Sitzplätzen 2. Klasse und 32 weiteren in der 3. Klasse, dieselektrischem Antrieb mit einem 160 PS-Motor und einem Gewicht von 13 t. Weitere Details zu diesem Projekt sind leider nicht überliefert.



Der Aufbau des von der Simmeringer Waggonfabrik 1932 geplanten Triebwagens ähnelt einem motorisierten „Krimmler Personenwaggon“. (Sammlung Werner Schleritzko)

B1 Erstes (und einziges) Projekt einer (Teil-)Umstellung auf Benzinbetrieb mit den Leichtbautriebwagen der Firma Austro-Daimler in Wiener Neustadt 1933/1934

Das mit großen Hoffnungen begonnene Projekt der benzinelektrischen Leichtbautriebwagen von Austro-Daimler fand nach knapp einem Jahr effektiven Einsatzes der Triebwagen ein recht jähes Ende, da jene sich als zu wenig betriebstauglich erwiesen; ein jahrelanger Rechtsstreit mit der Erzeugerfirma, die zwischenzeitlich in der Steyr-Daimler-Puch AG aufgegangen war, folgte (s.a. Seite 42 ff. sowie Band 2, S. 67-68, 80-83 und Band 3, S. 98-107).

D5 Fünftes Projekt einer (Teil-)Umstellung auf dieselektrischen Betrieb 1935/1936 durch Gebus

Die rührigen Eigentümer der Firma Gebus traten an die Direktion der S.K.G.L.B. AG und Stern & Hafferl mit einem Vorschlag zur Modernisierung der Lokalbahn durch Umstellung auf dieselektrischen Betrieb heran (Titel: „Die Motorisierung der Salzkammergut-Lokalbahn“). Inzwischen konnte Gebus auf Erfahrungswerte mit den bereits im Einsatz stehenden BBÖ-Lokomotiven der Reihe 2041 (ab 1953: ÖBB 2091) zurückgreifen.

Die ÖSSW, an welche die Herren Gelinek und Judtman ebenfalls herangetreten waren, beurteilten die von Gebus zur Beschaffung vorgeschlagenen Dieselloks entsprechend der BBÖ 2040.01 (ab 1953: ÖBB 2090.01) mit $2 \times 40 = 80$ kW Motorleistung sowie der BBÖ 2041.01-12 mit $2 \times 60 = 120$ kW Motorleistung jedoch als eindeutig zu schwach für die Salzkammergut-Lokalbahn. Ein Einbau von stärkeren Motoren hätte jedoch wieder zu einem erheblichen Mehrgewicht geführt; die Bauarten Bo+Bo oder gar Co+Co bzw. 1'Bo+Bo1' wären sodann deutlich teurer geworden bzw. gab es von den letzteren beiden noch nicht einmal konkrete Entwürfe geschweige denn praktische Erfahrungswerte.

Gebus zeigte sich im Verlauf eines längeren Schriftwechsels mit den ÖSSW in Hinblick auf eine Lieferfähigkeit auch der stärkeren Varianten wesentlich optimistischer und hob hervor, dass neben

DIE SCHAFBERGBAHN

Die Entstehungsgeschichte der Schafbergbahn (Bau 1892/93) wurde in Band 1 von „Mythos Ischlerbahn“ (S. 47-50) dargestellt, die weitere Geschichte der Zahnradbahn sowie die Fahrzeuge in Band 2 (Seite 137-142 und 144-159).

Das Österreichische Verkehrsbüro (ÖVB) hatte sich in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg mit dem Erwerb des „Grand Hotels“ gleich neben dem Schafbergbahnhof in St. Wolfgang und der Errichtung eines Motorschiffdienstes am Wolfgangsee als lokaler Konkurrent der S.K.G.L.B. etabliert. Nun konnte es nach dem Kauf der Schafbergbahn inklusive des Hotels auf der Schafbergspitze seine Position in der Wolfgangseeregion weiter ausbauen.

Der Verkauf von Schafbergbahn und -hotel Ende 1931, wenn auch in einer Zeit wirtschaftlicher Not, war aus betriebswirtschaftlicher Sicht für die S.K.G.L.B. AG ein schwerer Fehler.

Das Bundesministerium für Handel und Verkehr erteilte am 28.05.1932 die Konzession für die Errichtung und den Betrieb der Schafbergbahn unter Verwendung der erworbenen Bahnanlage auf die Dauer von 60 Jahren an das Österreichische Verkehrsbüro (ÖVB). Betriebspflicht war vom 01. Juni bis 15. September jeden Jahres, die Betriebsführung oblag den Österreichischen Bundesbahnen (BBÖ).

Viel Glück hatte das ÖVB mit seiner neuen Bahnlinie jedoch nicht, da vor allem durch die Repressalien Deutschlands („1.000-Mark-Sperre“) die Fahrgastzahlen in den ersten Jahren weit unter den Erwartungen blieben.

Nach dem „Anschluss“ an Deutschland stiegen zwar die Fahrgastzahlen stark an, doch schon 1939 musste das ÖVB die Schafbergbahn rückwirkend zum 01.01.1938 an das Deutsche Reich (Reichseisenbahnvermögen) abgeben. Der Betrieb wurde nun von der Deutschen Reichsbahn geführt, jedoch bereits 1941 musste der öffentliche Betrieb eingestellt werden und es verkehrten nur noch Versorgungszüge für das Hotel und den Luftwaffenstützpunkt auf dem Schafberg. Der Rückkauf von Schafbergbahn und -hotel durch die S.K.G.L.B. AG kamen, wie in Band 2 im Kapitel Wirtschaftsgeschichte schon beschrieben, trotz intensiver Bemühungen nicht zustande.

Die Österreichischen Staatsbahnen übernahmen nach Kriegsende als Rechtsnachfolger der Deutschen Reichsbahn in Österreich die Schafbergbahn. Aufgrund der Arbeiten der Bediensteten an Fahrzeugen und Strecke in der Wintersaison 1945/46 gelang es, den öffentlichen Betrieb, der vier Jahre geruht hatte, am 06.06.1946 wieder aufzunehmen. Die Bahn beförderte in diesem Jahr fast 90.000 Fahrgäste, eine bis dahin noch nie erreichte Zahl. In den 1950er Jahren wurden die Kapazitäten der vierachsigen Personenwagen erweitert. Um die Waldbrandgefahr einzudämmen und aus Gründen der Kohleersparnis erhielten die Lokomotiven so genannte Giesl-Ejektoren.

Die sechs Zahnrad-Lokomotiven Z 1 bis Z 6 System Abt trugen rund ein ganzes Jahrhundert die Hauptlast der Beförderungsleistungen auf dem Schafberg. Sie behielten ihre Bezeichnungen auch während der ÖVB-Zeit, als die Betriebsführung durch die BBÖ erfolgte. Die Deutsche Reichsbahn reihte sie unter 99 7306-99 7311 in ihr Nummernschema ein, ab 1953 erhielten die Zahnradlokomotiven die Nummern 999.101-999.106 entsprechend dem neuen ÖBB-Schema.

Fahrzeugneubeschaffungen

1. Dieseltriebwagen

Zusätzlich zu den vorhandenen Dampflokomotiven 999.101-106 beschafften die ÖBB 1962 zwei Dieseltriebwagen mit der Achsfolge 2'B'dh.

| Fabr.nr. / Baujahr | ÖBB-Nr. | ÖBB neu | SKGB (ab 29.04.2006) |
|--------------------|---------|------------|----------------------|
| SGP 78131 / 1964 | 5099.01 | 5099.001-9 | VTz 21 |
| SGP 78132 / 1964 | 5099.02 | 5099.002-7 | VTz 22 |

| | |
|--------------------|--|
| 22.05.1964: | Probefahrt 5099.01 |
| 11.07.1964: | Probefahrt 5099.02 |
| 17.08.1964: | Übergabe der beiden Dieseltriebwagen |
| 21.01.-30.04.1965: | Einsatz des 5099.01 in Puchberg im Planbetrieb (Laufleistung 924 Kilometer!) |
| 22.03.1996: | Angeordneter Abgang 5099.02 von St Wolfgang nach Puchberg; wird widerrufen. |
| 2006: | Die geplante Ausmusterung der beiden Triebwagen findet wegen des Verkaufs der Schafbergbahn nicht statt. |
| 2014: | VTz 21 kassiert; seit Ende 2014 vor der Höheren Lehranstalt für wirtschaftliche Berufe Hollabrunn als Ausstellungsstück |
| 2024: | VTz 22 an eine Privatperson verkauft und in der Fahrzeughalle der Höllentalbahn in Hirschwang/Rax hinterstellt. Ein Umbau für den betriebsfähigen Einsatz auf 760 mm (!) Spurweite ist im Gange. |



Nach nahezu einem Vierteljahrhundert konnte die ehemalige S.K.G.L.B. 19 im Juni 2023 wieder in Betrieb erlebt werden. Anlässlich eines Wochenendes mit Sonderfahrten konnte Werner Schleritzko die Lokomotive am 2. September 2023 im walisischen Llanfair Caereinion, dem heutigen Betriebszentrum der Welshpool & Llanfair Light Railway, abbilden.



Die rührige Museumsbahn zeichnet sich dadurch aus, dass sie Fahrzeuge aus verschiedenen Ländern erhält und für Museumszüge einsetzt. Am Bild, das bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Welshpool entstanden ist, zieht die WLLR-Lok 10 die früheren Zillertalbahnen-Wagen B 17 und B 27, beide in braun, und die ehemaligen C 569 und C 572 der S.K.G.L.B., die weitgehend originalgetreu restauriert wurden. (Foto: Werner Schleritzko, 03.09.2023)



Nach intensiven Bemühungen des Club 760 konnte die Lok Ende 2016 von der Pressnitztalbahn mbH angekauft werden. Sie gelangte 2017 zunächst nach Zell am See, wo sie in der Werkstätte der Pinzgauer Lokalbahn geringfügige Anpassungen erfuhr. Das Foto von Werner Schleritzko zeigt die Lok am 30. Mai 2018 anlässlich einer Probefahrt bei Walchen im Pinzgau. Im Juni 2018 stand die 22er an den Wochenenden als „Ersatzlok“ (mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h) für die noch nicht einsatzfähige ehemalige bosnische Schnellzugs-Dampflok 73-019 (offizielle Höchstgeschwindigkeit 60 km/h) des Club 760 im Einsatz.



Am 17. Juli 2018 fand die Überstellung der Lok vom Pinzgau nach Mauterdorf statt. Bereits zwei Tage später bespannte die 22er einen Sonderzug des Club 760 von Mauterdorf nach Murau und retour. Das Bild zeigt die Rückfahrt des Zuges nahe der Haltestelle Madling. (Foto: Werner Schleritzko, 19.07.2018)

DIE STRECKE NACH DER EINSTELLUNG

Bereits in Band 2 auf Seite 45 und den Folgeseiten sind einige Bilder vom Abbruch der Strecke zu sehen. Von Jahr zu Jahr wird das ehemalige Trassenband weniger – hauptsächlich durch eine rege Bautätigkeit, gerade im Westen von Bad Ischl. Der Korridor für eine mögliche Wiedererrichtung einer neuen S.K.G.L.B. wird somit immer mehr zu einem „Fleckerlteppich“. Allerdings gehen die Planungen einer Neuen Ischlerbahn von einer stark veränderten Trassierung aus.

Über den ehemaligen Kalvarienbergtunnel in Bad Ischl gibt es zwei interessante Berichte im Internet:

- Hans Jörg Laimer befasst sich in seiner Publikation mit der Geologie und der baulichen Dokumentation des Tunnels: https://www.zobodat.at/pdf/GeoAlp_012_0037-0052.pdf
- Der in Bad Ischl ansässige Heimatforscher Norbert Leutner hat einen Bericht über die Begehung des Tunnels verfasst: <https://www.norbertleutner.at/2019/11/09/der-kalvarienberg-eisenbahntunnel-bei-bad-ischl/>

Mit einem kleinen Bilderbogen – aus der unmittelbaren Zeit nach der Einstellung bis in die Gegenwart – soll die Geschichte der legendären Ischlerbahn abgerundet werden. Was bleibt, ist die Erinnerung an diese einzigartige Bahn und der Mythos, der sich um sie gebildet hat.



Ein Bild von einer „Befahrung“ der eingestellten Bahnstrecke im November 1957 ist im Ortsarchiv St. Gilgen erhalten geblieben. Links oben ist schwach die Villa Hubertus zu erkennen, rechts geht es in die Steinklüftstraße. Wie weit die drei Herren mit dem VW-Käfer gekommen sind, ist nicht überliefert.