

Polnische Forscher schufen eine 3D-Karte unserer Heimatgalaxie Seite 20

„Sommergäste“ von Maxim Gorki bei den Salzburger Festspielen in Hallein Seite 21

Google ist bekannt für die sterbende „Beta-Version“ seiner Dienste Seite 23

Schmalspur-Krimi um die Ischlerbahn

Vor genau 129 Jahren rollte die „liebe, kleine Eisenbahn“ im Salzkammergut zum ersten Mal aus dem Bahnhof. Drei Buchbände dokumentieren nun ihre Geschichte, ihren Niedergang und den unerbittlichen Sieg der Straße über die Schiene.

Von Eva Stanzl

„Zwischen Salzburg und Bad Ischl pfeift a liebe kleine Eisenbahn, raucht ein bißl, pfaucht ein bißl, und dann taucht sie wieder an.“

Diese melodische Hommage an die Schmalspurbahn, die von 1893 bis 1957 den Kurort Bad Ischl mit der Stadt Salzburg verband, stimmen die Fahrgäste in Franz Antels Film „Kaiserball“ (1956) auf dem Weg in den Urlaub an. Sie besingen die dampfbetriebene Lokalbahn nicht ohne Wehmut um die im Nachkriegsfilm idealisierte Monarchie: „So was Gemütliches gibt es noch heut' in der narrischen, damischen Zeit.“ Vor dem Hintergrund malerischer Landschaftsszenen machte Heinz Musils Musik die Ischlerbahn zur Ikone im Volksgedächtnis, sodass sogar heute noch viele Menschen beschwören, sie sei im Film „Im Weißen Rössl“ mit Peter Alexander und Waltraud Haas auch vorgekommen. Das ist sie nicht, denn dieser Film wurde erst 1960 gedreht, als die Ischlerbahn bereits eingestellt war. Anders als ihre Filmrollen hatte ihr Ende jedoch nichts Romantisches.

Obwohl sie in ihrem letzten Betriebsjahr, 1957, 600.000 Pendlern, Schülern und Touristen transportierte, war die Salzkammergut-Lokalbahn (SKGLB) über Jahrzehnte defizitär. Ihre Einstellung ist aber nicht nur ein Lehrstück über eine Geschäftsgebarung auf falschen Geleisen, sondern auch eines über Lobbying und Politik. Sie ist ein treffliches Beispiel für den Sieg der Straße über die Schiene, der heute noch erbittert geföhrt wird, obwohl die schädlichen Folgen des Autoverkehrs auf die Umwelt längst erwiesen sind und viele Menschen es lieber anders hätten.

„Typisch österreichischer Zug“

„Als im Sommer 1957 bekannt wurde, dass die Ischlerbahn eingestellt werden sollte, gingen bei der ersten Großdemonstration in der Stadt Salzburg 2000 Leute für ihre liebgewonnene Bahn auf die Straße“, erklärt der Eisenbahn-Experte Werner Schleritzko. Den gebürtigen Wiener, der im Hauptberuf Asset Manager ist, bewegt seit der Kindheit eine Leidenschaft für die Bahn und seit 1994 insbesondere für die Ischlerbahn. „Es begann mit der Suche nach den alten Bahntrassen. Etwa die Hälfte der Strecke kann man immer noch entlanggehen“, berichtet er. Wo früher der Zug etwa in Lueg am Wolfgangsee vor einem Gastgarten mit karierten Tischtüchern Halt machte, befindet sich heute ein Kai samt Spazierweg. Wo die Dampflok das Mondsee-Ufer entlang tingelte, pflastert sich heute die ausgebaute B 154 über den Boden. Bald wurde Schleritzkos Spurensuche zum Krimi, im Zuge dessen der Finanzexperte Lücken in den



Der Stolz des Salzkammerguts: die Ischlerbahn in der Station St. Lorenz samt Personal. Foto: Gastberger/Sammlung August Zopf

Geschichtsbüchern fand: Gut dokumentiert waren die ersten 30 und die letzten zehn Jahre der Ischlerbahn, über die Zwischenkriegszeit waren die Publikationen hingegen mangelhaft.

„Man hätte den Eindruck gewinnen können, dass bis zum Zweiten Weltkrieg alles super war. Aber etwas stimmte an dieser Idee nicht“, sagt der Eisenbahn-Fan und begab sich in Staats- und Landesarchive, „um eine Unzahl von Schachteln durchzuackern“. Schleritzko entzifferte Akten in Kurrentschriften, setzte die Informationen zusammen und besuchte Sammler, um Beweisfotos zu bekommen. Er erhielt „Fotoplatte[n] in hervorragender Qualität, alte Farbaufnahmen und 5000 Bilder“.

Das Ergebnis ist ein dreibändiges Opus mit dem Titel „Mythos Ischlerbahn“, das die Betriebs- und Wirtschaftsgeschichte der Salzkammergut-Lokalbahn in der Qualität einer Habilitation darstellt. Obwohl der Herausgeber Railway Media Group ein Fachverlag ist, sind die Fotos eine die Fantasie anregende Fundgrube für alle. Anders als viele akademische Arbeiten zeichnen sich die Texte durch einen zugänglichen, humorvollen Schreibstil aus. Und da der Autor als Chefveranlager der Österreichischen Beamtenversicherung die Geschehnisse eines gut zwei Milliarden Euro großen Finanzvolumens verantwortet, ist jede These und jede Feststellung akribisch mit Zahlen belegt. „Die Ischlerbahn kann von ihrer Gründung bis zu ihrer

Verschuldung bis hin zu allen Versuchen, sie wieder in Gang zu bringen, mit Grillparzers Zitat ‚Auf halben Wegen, zu halber Tat, mit halben Mitteln zauderhaft zu streben‘ zusammengefasst werden“, meint Schleritzko, „ein typisch österreichischer Zug eben.“

Die „Salzkammergut-Localbahn-Actien-Gesellschaft“ wurde am 22. September 1890 gegründet. Hauptfinanzier war die Münchner Lokalbahn AG, größter österreichischer Aktionär die Firma Stern & Hafferl in Gmunden. Weitere Beteiligungen hielten das Kronland Salzburg, die Stadt Salzburg, die Gemeinden Ischl, St. Wolfgang und Mondsee, das Bankhaus Spängler und 140 Privatpersonen.

Die Welt im Kleinen

Vor genau 129 Jahren rollte am 5. August 1890 die „liebe, kleine Eisenbahn“ zum ersten Mal von Bad Ischl nach Strobl. Mit Pomp wurde sie ein Jahr später gefeiert, als Kaiser Franz Joseph in seinem Hofsalonwaggon von seiner Sommerresidenz nach Mondsee fuhr. 1893, 1895 und 1908 folgten Kapitalerhöhungen für den Ausbau. Bis zum Ersten Weltkrieg erschloss die Ischlerbahn das Salzkammergut dem Tourismus. Jedoch erwirtschaftete die SKGLB AG selbst in ihren besten Jahren zu wenig, um Dividenden auf die Stammaktien auszusütten. Nach dem Ersten Weltkrieg wurden sämtliche Stamm- und Prioritätsaktien der Deutschen Lokalbahn AG als Reparationsleistungen konfisziert. Der

Staat sprang ein, konnte die Ischlerbahn aber nicht modernisieren, weil er niemanden zu einer Finanzleistung heranziehen konnte.

Ab 1925 wurde die SKGLB wieder zur Privatbahn, doch „trotz massiver Investitionen wollte sich kein nachhaltiger wirtschaftlicher Erfolg einstellen, nicht zuletzt wegen der rapide ansteigenden Konkurrenz durch private Automobile“, heißt es in Band 2. Schier unzählige Modernisierungsvorhaben wurden hintertrieben, schlecht gerechnet oder scheiterten am Geld.

Anders als die Mariazellerbahn, heute eine der weltältesten Schmalspurbahnen, wurde die Ischlerbahn nicht rechtzeitig elektrifiziert und wegen ihres deutschen Eigentümers nicht verstaatlicht. Nach dem Zweiten Weltkrieg wollten die Länder Salzburg und Oberösterreich die Kosten nicht mehr tragen. Frächter und Busunternehmen bekamen die begehrte Strecke für sich alleine. „Die Lobby der Gummireifen-Fraktion ist stärker“, betont Schleritzko, der derzeit am vierten Band arbeitet.

Der 50-jährige Familienvater hat in die Ischlerbahn bisher wohl eine Zeitspanne investiert, in der andere Menschen fünf Mal ihr Hobby wechseln. Er bezeichnet sich selbst als „Bahnfreak“. „Es ist verrückt, aber ich kann nicht anders. Die Eisenbahn ist ein genial effizientes System, das die Industrierevolution mit ermöglicht hat und Kontinente zusammenwachsen ließ. Obwohl sie von der Politik boykottiert wird, bleibt sie ein

wichtiger Verkehrsträger. Sie kann mit Strom aus Wasserkraft betrieben werden und ein Lokführer Dutzende Waggons und tausende Tonnen an Fracht transportieren. Das Unfallrisiko ist geringer als auf der Straße und das Gefühl, auf einer Dampflok zu stehen, die noch richtig lebt, ist das Allerhöchste“, erklärt er.

Und dann ist da noch die Faszination mit der Welt im Kleinen. Sie nachzubauen ist ein kindlich-spielerischer Trieb, ein kleines Reich zu beherrschen ein Bubentraum. Rod Stewart hat eine Modelleisenbahn im Keller. Phil Collins, Neil Young und der deutsche CDU-Chef Horst Seehofer ebenfalls. Werner Schleritzko wiederum hat einen eigenen Salzkammergut-Bahnhof. Seine Station St. Lorenz kommt als Teil eines riesigen Modulbetriebs originalgetreu im Maßstab 1:87 zum Einsatz.

Bahnfans bauen Modulbetriebe bei speziellen Veranstaltungen in Turnhallen auf. Anders als in den Kellern der Stars wird hier nicht nur im Kreis gefahren, sondern von A nach B. Zwischen den Bahnhöfen fährt man nach Fahrplan um den Faktor vier verkürzt: Eine Modul-Minute zählt für vier Echtzeit-Minuten. „Man muss die Dinge ja ernst nehmen, das ist ja kein Spiel und kein Spaß“, sagt Schleritzko mit einem Schmunzeln. Seine Bücher zeigen, wie wertvoll es ist, wenn man sich der emotionalen, knabenhaften, ferosexuellen Welt mit dem wachsamen Auge eines Börsenprofis zuwendet. ■