

Die "Elektrifizierung" des Salzkammergutes

WILHELM BRAUNEDER

ZUSAMMENFASSUNG Das Salzkammergut ist der Name einer Landschaft, die aus Teilen besteht, die zu drei mittelösterreichischen Provinzen gehören. Es wurde als eine bedeutende Einheit durch Salz gebildet: sein Bergbau, Produktion und Transport, alle durch anspruchsvolle Nutzung von Wasserkraft. Ab Anfang des 19. Jahrhunderts entwickelte sich die Region bis zu einem wichtigen Ferienort bis zu unseren Tagen. Deshalb ist es, weil ein sehr früher Bereich der Nutzung von Elektrizität, produziert von Wasserkraft. Schritt für Schritt wurde Strom für die Kommunikation (zB Telefon), Transport (Eisenbahn), Beleuchtung und Industrie, vor allem von Privatunternehmern eingeführt.

SCHLÜSSELWÖRTER: • Salz-Industrie • Ferienort • Wasserkraft • Eisenbahn • Strom

"Elektrifizing" the Salzkammergut

WILHELM BRAUNEDER

ABSTRACT Salzkammergut is the name of a landscape composed of parts belonging to three central Austrian provinces. It was formed as a significant unit by salt: its mining, production and transportation, all done by sophisticated use of waterpower. From the beginning of the 19th century on the region developed to an important holiday-resort till our days. Therefore it became a very early area of using electricity, produced by waterpower. Step by step electricity was introduced for communication (e. g. telephone), transportation (railways), illumination and industry, mostly by private entrepreneurs.

KEYWORDS: • Salt-industry • holiday-resort • waterpower • railways • electricity

I) "Salz-Kammergut"

Das sich nach modernem Sprachgebrauch über drei Länder erstreckende Salzkammergut – hauptsächlich Oberösterreich, Steiermark und auch Salzburg – definiert sich historisch vorerst ohne den kleinen salzburgischen Anteil als eine Einheit in rechtlicher und vor allem auch wirtschaftlicher Hinsicht. Rechtlich bildet es einen Teil des Kammergutes,¹ d. h. des Eigenbesitzes, des habsburgischen Landesfürsten, erst ab dem Erwerb des Landes Salzburg endgültig 1816 samt dem salzburgischen Anteil. Seine Einheit wahrte es beispielsweise auch bei der Herrschaftsteilung von 1379, da es unbeschadet seiner Zugehörigkeit zu den Ländern Österreich und Steiermark überwiegend den Landesfürsten Österreichs zugesprochen wurde². Dies wieder rührt daher, daß wirtschaftlich die Salzwirtschaft, d. h. der Salzbergbau, die Salzgewinnung und der Abtransport des Salzes, eine Klammer darstellte. Dazu kam ein weiteres, nämlich das für die Salzgewinnung in den Salinen unabdingbare Holz, also die Forstwirtschaft.

Zwar wurden der oberösterreichische und der steirische Teil des Salzkammergutes jeweils getrennt verwaltet, jener vom Salzoberamt Gmunden, dieser vom Hall (= Salz) amt Aussee, doch arbeiteten beide zusammen. Beispielsweise schlossen deren Verwalter ("Pfleger") während der kriegerischen Auseinandersetzung zwischen den Herzögen Albrecht VI. (österreichische Linie) und Kaiser Friedrich III. (innerösterreichische Linie) 1463 ein Stillstandabkommen³. Als übergeordnete Behörde beider Ämter fungierte überdies ab 1527 die Hofkammer in Wien⁴. Schließlich bewirkte die Unterstellung des Ausseer Amtes unter das Gmunder Salzoberamt 1824/25 die einheitliche Verwaltung des gesamten Salzkammergutes⁵. Das Salzburger Wolfgangseegebiet war durch verschiedene Verträge insbesondere zur Waldnutzung mit dem oberösterreichischen Salzkammergut verbunden; als 1816 Österreich Salzburg erwarb kam es in die Verwaltung des Gmunder Salzoberamts⁶.

II) Der Salztransport

Der Abtransport des Salzes erfolgte ursprünglich so weit als möglich am Wasserweg. Diesen bildete die Strecke Traun – Traunsee – Traun und schließlich Donau, sowohl abwärts als auch aufwärts bis etwa zu den Salzstadeln (Salzlagergebäuden) in Regensburg. In der nordöstlichen Hauptrichtung nach Böhmen und weiter nach Sachsen abermals einen Wasserweg benützt, nämlich Moldau und Elbe. Zwischen Donau und Moldau war allerdings die Wasserscheide des Böhmerwaldes zu überwinden. Auch hier sollte ein Wasserweg Abhilfe schaffen und so gab es zahlreiche Kanalprojekte von der Donau über den Böhmerwald an die Moldau⁷.

Diese dem Salzhandel geschuldeten Kanalpläne überholte allerdings ein moderneres Verkehrsmittel, nämlich die Eisenbahn⁸: Es war dies die Strecke von Budweis in Südböhmen über Linz, wo sie die Donau überquerte, zum

Salzumschlagplatz in Gmunden am Traunsee. Die erste Teilstrecke wurde für den Frachtverkehr 1832, für den Personenverkehr 1834 von Budweis bis Linz eröffnet, allerdings nicht wie vorerst geplant mit Dampflokomotiven, sondern mit Pferdebespannung betrieben: die "Pferdeeisenbahn Budweis – Linz". Trotz dieser Traktion galt sie nicht nur den Zeitgenossen als Eisenbahn, sondern entsprach auch noch einer späteren Definition dieses Begriffs des deutschen Reichsgerichts von 1880, die u. a. die zur Erzeugung der Transportbewegung benutzten "Naturkräfte" aufzählt, darunter "Dampf, Elektrizität, thierische und menschliche Muskeltätigkeit"⁹. Auch die – vermeintlich – erste deutsche Eisenbahn Nürnberg – Fürth von 1835 wurde nicht nur mit Dampflokomotiven, sondern anfangs überwiegend mit Pferden betrieben. Unter den elf Zugpaaren täglich gab es lediglich ein Dampfzugpaar¹⁰! Tatsächlich war die Budweis–Linzer Eisenbahn nicht nur die erste deutsche Eisenbahn, d. h. eine solche im Deutschen Bund und damit die erste Österreichs, sondern nach ihrer Verlängerung bis Gmunden mit ihren 196 km die erste Fernbahn Europas und damit des damaligen Deutschland vor der in der Regel so gehandelten Strecke Leipzig - Dresden, ferner zufolge der Überwindung des Böhmerwaldes Europas erste Gebirgsbahn. Die zweite Teilstrecke von Linz nach Gmunden nahm 1835/36 ihren Betrieb auf¹¹, und zwar wegen des terrainmäßig günstigeren Streckenverlaufs ab 1856 mit Dampftraktion. Auf einer teils neuen Trasse gab es diese auf der bisherigen Pferdebahn erst ab 1872¹².

Diese frühe moderne Verkehrsachse besitzt sozialhistorische Parallelen. Am Bauen und Betrieb der ersten Teilstrecke war der Prager Karl Adalbert v. Lanna¹³ (1805 – 1866) beteiligt. Durch seinen Sohn Adalbert Franz Josef entstanden in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts sowohl in Prag wie auch in Gmunden je eine pompöse "Villa Lanna" mit Aussichtsturm in einem großen Park. Das heute in Prag von der tschechischen Akademie der Wissenschaften genutzte Gebäude besitzt im Speisesaal Wandmalereien, welche Orte am Traunsee zeigen, z. B. Traunkirchen, auch den Traunstein. Sodann war der erste Reiseleiter von Bad Aussee 1865 in Prag erschienen.

III) Die Phasen der Verkehrserschließung

In einer ersten Phase diente die Eisenbahn als Ergänzung der Wasserwege. Dies zeigt die Teilstrecke der Eisenbahn Linz – Budweis sehr deutlich, da sie Traun und Donau mit Moldau und Elbe verband. Im Sinne dieser Wasserwege-Verbindung war ferner an eine Eisenbahn zwischen Hallstättersee und Traunsee gedacht, nämlich von Steeg nach Ebensee über Ischl, wofür beispielsweise 1869 eine entsprechende Konzession erteilt wurde¹⁴. Die Teilstrecke von Linz nach Gmunden gehört bereits der zweiten Phase an, nämlich dem Ersatz des Wasserweges durch die Eisenbahn, in diesem Fall der Traun zwischen Gmunden und Donau. Typisch für diese zweite Phase ist weiters die ehemals sogenannte Kronprinz-Rudolf-Bahn, die ab 1877 von Schärding über Attnang-Puchheim nach Gmunden führte und von hier entlang von Traunsee, Trauntal, Hallstättersee nach

Steinach-Irdning und weiter bis Triest¹⁵. Auf sie ging nun der Salztransport vom Wasserweg über. Die Bahn ermöglichte auch das Heranbringen von Kohle aus dem Hausruck-Revier in die Salinen, was diese vom immer prekärer gewordenen Holzbezug unabhängig machte.

Angesichts der Kohlevorkommen in der Habsburgermonarchie stellte die Befuerung der Dampflokomotiven mit hochwertiger Steinkohle allerdings kein Problem dar, registriert werden mußten allerdings die steigenden Preise¹⁶.

IV) Beginnende Modernität durch Elektrizität

Bald nach der Mitte des 19. Jahrhunderts kündigte sich, erst nur zögernd, Modernität im Nachrichtenwesen an – ermöglicht durch Elektrizität. Die kaiserliche Sommerresidenz Bad Ischl – vor dem Kurbetrieb ab etwa 1820 "noch ein reiner Salztort"¹⁷ – spielte dabei eine Art Vorreiterrolle¹⁸. Im Jahre 1855 gab es hier eine Telegraphenstation, allerdings bloß für Staatszwecke, ab 1865 ebenso in Bad Aussee. In beiden Orten folgte alsbald auch die private Nutzung. Erst 1896 erhielt Bad Ischl ein lokales Telefonnetz, 1904 ein solches Bad Aussee mit Umgebung.

Ebenso zögerlich startete die elektrische Beleuchtung. Bad Ischl besaß ab 1858 erst eine Ölstraßenbeleuchtung und noch 1888 stellte die Zugbeleuchtung wegen der flüssigen Brennstoffe ein Problem dar¹⁹. Am Wasser des nächtlichen Mondsees spiegelte sich 1882 der Mond in "Myriaden Flammenfunkeln" bei sonstiger Dunkelheit, am Wolfgangsee blieb nächstens alles finster, insbesondere das Berghotel am Schafberg²⁰. Eine besondere Modernität besaß das Hotel Kammer am Attersee mit seinen "elektrischen Klingeln" und der Beleuchtung des Parks durch hauseigene Generatoren 1898²¹.

Dies begann sich allerdings zu ändern²². Das erste elektrische Licht in Bad Aussee erstrahlte 1891, 1893 im Schafberghotel, 1894 wurde das Hotel Peter in St. Wolfgang, 1895 die Esplanade und das Kurbau in Gmunden, 1907 das Seehotel in Altaussee mit elektrischem Licht versehen. Dies alles waren freilich punktuelle Ausnahmen wie etwa auch die private elektrische Beleuchtung der Kaiservilla in Bad Ischl 1890 und der Villa Stern 1894 in St. Wolfgang. Der Strom kam in allen diesen Fällen von kleinen Dampfkraftwerken. Ein solches gab es in der Nachbarschaft des erwähnten Hotel Peter und der Villa Stern nächst der Talstation der Zahnradbahn auf den Schafberg.

In dieser Zeit konnte allerdings Elektrizität bereits als zukunfts mächtige Vision behandelt werden - und wurde von Jules Verne sogar zur Utopie gesteigert in seinem Roman "Mathias Sandorf" von 1885, als Mondsee und Wolfgangsee noch in dunklen Nächten lagen. Der Titelheld, übrigens ein ungarischer Rebell gegen Habsburg-Österreich, vermag als "ingenieurwissenschaftliches Genie"²³ Elektrizität nicht nur umfassend, sondern sogar exorbitant zu nutzen: für "sein

weitgespanntes Nachrichtennetz", "seine unheimlich schnellen und lautlosen Schiffe", "sein erschreckendes Waffensystem" auf seiner Insel; Details freilich bleiben ausgespart wie u. a. Gewinnung der elektrischen Energie, die "Motoren" der Schiffe, die "Drähte" der notwendigen Leitungen. Gerade das alles bildeten die anfänglichen Probleme.

V) Die Elektrifizierung

A) Der Bahnbereich

Die im Jahre 1883 gegründete Firma Stern & Hafferl errichtete 1890 in Gmunden ein "technisches Büro für Lokalbahnen"²⁴. Es sollte auch ein besonderes Problem der Stromwirtschaft lösen, nämlich das Finden von entsprechenden Abnehmern²⁵. Hierbei dachte Stern & Hafferl an die Gemeinden, vor allem aber an elektrifizierte Lokalbahnen, auch an die Industrie wie dies dann tatsächlich der Fall war²⁶. Im Eisenbahnbau an sich und vor allem mit elektrischen Bahnen besaß Stern & Hafferl Erfahrungen aus fast ganz Cisleithanien²⁷ wie etwa mit der Straßenbahn zu Brünn 1884/85 oder der Bahn von Reichenberg nach Gablonz 1887/88. In der Folge entstanden zahlreiche, meist meterspurige Projekte für elektrifizierte Lokalbahnen, die sich wie ein Spinnennetz über die Salzkammergutseen erstreckt hätten²⁸. Teile davon wurden auch realisiert. Dazu zählt 1894 die Straßenbahn in Gmunden vom Schiffsanlegeplatz beim Rathaus zum Bahnhof der Kronprinz-Rudolf-Bahn, da dieser außer- und oberhalb der Stadt lag; mit 95 Promille ist sie bis heute eine der steilsten Adhäsionsbahnen²⁹. Ab 1896 verband den Attersee in Unterach mit dem Mondsee in See eine Überlandstraßenbahn und am Traunsee nahm ein von Batterien gespeistes Elektro-Boot den Probetrieb auf³⁰. In dichter Folge entstanden weitere elektrifizierte Lokalbahnen³¹ wie 1911/12 von Gmunden nach Vorchdorf, wobei an eine Verknüpfung mit der Gmündener Straßenbahn gedacht und um 1925 auch in einem Reiseführer eingezeichnet war, aber erst in unserer Zeit verwirklicht wird. Eine weitere elektrische Bahn verband 1912/13 den Ort Attersee mit Vöcklamarkt an der Westbahn, wobei sozusagen eine Fortsetzung am Wasser zwei batteriegespeiste Elektroboote herstellen, und zwar ab der bis an den Schiffssteg in Attersee heranführenden Lokalbahn³². Vor 1914 existierten insgesamt vierzehn Projekte für elektrifizierte Lokalbahnen in Oberösterreich zum Teil als Erweiterungen und Verbindungen der bis dahin realisierten.

Aber die Elektrifizierung sollte nicht auf diese Bahnen beschränkt bleiben. Aus den Jahren 1907, 1912, um 1913 und wieder 1955 lagen Pläne vor, eine der Hauptverkehrsadern des Salzkammergutes zu elektrifizieren, die Salzkammergutlokalbahn von Salzburg nach Bad Ischl, an deren Entstehen Stern & Hafferl maßgebend beteiligt gewesen war³³. Elektrifiziert werden sollte nach einem Plan von 1912 auch die zweite Hauptverkehrsader, der durch das Salzkammergut führende Teil der Rudolphs-Bahn zwischen Attnang-Puchheim und Steinach-Irdning, die Salzkammergutbahn³⁴. Übrigens erhielt deren Bahnhof Bad Aussee erst 1914 elektrisches Licht!

B) Industrie und Bergbau

Die Elektrizitätsnutzung für industrielle Zwecke kam erst allmählich in Gang³⁵. Die Saline Aussee errichtete 1904/1905 ein kleines Kraftwerk, die Errichtung einer Textilspinnerei in Ebensee 1907 für bis zu achthundert Arbeitsplätzen bleibt Projekt, 1912 beginnt in Steeg die Aluminiumelektrolyse, die in den Folgejahren, insbesondere im 1. Weltkrieg, ausgeweitet wird. Weiters entstand die Idee, im Bergbau elektrische Kraft einzusetzen. Das lag wegen des Zusammenhangs zwischen Kohleabbau im benachbarten Hausruckviertel und der anfangs kalorischen Stromerzeugung nahe³⁶.

VI) Die Stromherstellung

Die erste Stromproduktion erfolgte durch die schon erwähnten Klein-Dampfkraftwerke von lokaler Bedeutung³⁷. Dies demonstrieren gut die 1892 in St. Wolfgang und 1894 in Gmunden errichteten kalorischen Kraftwerke³⁸: Jenes diente der Beleuchtung des Ortes, des Schafberghotels und der Villa des Erbauers, diese der Beleuchtung und dem Betrieb der Straßenbahn in Gmunden. Aber bereits 1891 sprach sich ein Artikel in der "Steirischen Alpen-Post" zur "Elektrizität im Salzkammergut" für den Ausbau der Wasserkraft zur Stromerzeugung aus³⁹. 1901/02 nutzte dann ein Flußkraftwerk das natürliche Gefälle des Traunfalls nächst Gmündens zur Stromproduktion⁴⁰.

Die Ablöse der Dampf- durch Wasserkraftwerke zeigt sich sehr plastisch in St. Wolfgang. Als das eben erwähnte Dampfkraftwerk nicht mehr genügte, staute man oberhalb desselben den bei ihm vorbeifließenden Bach und betrieb von dieser Staustufe (Speicher) durch das Gefälle einer Rohrleitung (Druckstollen) die Turbinenanlage des (Speicher-)Kraftwerks⁴¹: Es erfolgte eine Leistungssteigerung von 30 auf 130 Kilowatt. Bad Ischl erhielt 1904 für seine Beleuchtung ein Wasserkraftwerk⁴². Vor allem aber entstanden ab 1907 in rascher Folge weitere Speicherkraftwerke⁴³ wie insbesondere 1907 Steeg-Gosau, 1908 Offensee I, 1909 Offensee II und 1910 Schwarzensee durch Stern & Hafferl. Die Firma konnte im Jahre 1912 eine Dividende von 7,5 Prozent ausschütten.

Der Strombedarf erfuhr in diesen Jahren eine Zunahme bis zu zehn Prozent jährlich, verflachte sich dann auf drei Prozent. Im Jahr 1897 standen in Gmunden 1000 Glühbirnen in Verwendung, nur zwölf Jahre danach, 1909, bereits 10300 Stück⁴⁴!

VII) Die Zäsur von 1918

A) Der Bahnbetrieb

Das durch den Vertrag von St. Germain reduzierte Staatsgebiet der jungen Republik schuf schwere Energieprobleme, besonders auch im Salzkammergut.

Sämtliche hochwertigen Kohlevorkommen lagen nun im Ausland. Der Kohlentransport etwa aus Galizien war von drei Bahnverwaltungen – Polen, Tschechoslowakei und Österreich - über zwei Staatsgrenzen zu bewältigen. Vor allem kam es zu einer einschneidenden Reduzierung der Kohlen-Importe. Dies führte zu einer teils massiven Reduzierung des Zugverkehrs auf allen, in der Regel ja mit Dampflokomotiven betriebenen Strecken. So stellte auch die Salzkammergutbahn 1919/20 den Zugverkehr zeitweise sogar völlig ein, die Situation besserte sich nur langsam: 1920 täglich ein, dann fünf Zugpaare, 1921 vier, 1922 sechs, 1923 acht, Winter 1923/24 nur vier⁴⁵.

Dies führte dazu, schon vor 1914 angedachte Elektrifizierungen in Angriff zu nehmen. Sie sahen eine Elektrifizierung der Westbahn in Anschluß an das elektrifizierte Schweizer Bahnnetz schrittweise nach Osten vor. Das Programm erfasste auch die Salzkammergutbahn zwischen Attnang–Puchheim und Stainach–Irdning. Ihre Elektrifizierung wurde sogleich 1919 zum "begünstigten Bau" erklärt⁴⁶. Als der Betrieb 1924 begann, war die Westbahn-Elektrifizierung erst bei Innsbruck angelangt – die Salzkammergutbahn somit nahezu eine Attraktion als elektrifizierter Inselbetrieb. Der Fortschritt war beträchtlich. Auf der etwa gleichzeitig elektrifizierten Arlbergbahn fuhren Güterzüge zumindest um ein Drittel schneller, sparte man die Hälfte der Lokomotiven und viele Wartungsarbeiten; zudem entfiel die Rauch- und Rußbelästigung⁴⁷.

Dieses Elektrifizierungsprogramm hatte die Salzkammergut-Lokalbahn nicht erfasste. Allerdings nahm man Elektrifizierungspläne so ernst, daß ein Reiseführer 1924 zweimal festhielt, die Bahn solle "ab 1924 elektrisch betrieben werden"⁴⁸. Auch später, frühestens 1928, hieß es ähnlich, "Studien" über "Elektrifizierung oder Motorisierung", letztere betraf Dieseltriebwagen, seien "noch nicht zum Abschlusse gelangt"⁴⁹. Sodann plante man 1937 sogar deren Einstellung, doch war dies in der fast noch autolosen Zeit nicht durchzuführen.

In der Zeit der Kohlenknappheit nach dem Ersten Weltkrieg erwiesen sich die, freilich spärlichen, elektrifizierten Bahnen als voll betriebstauglich, ebenso die Elektroboote am Attersee, während die kohlegefeuerten Dampfer stillgelegt waren. Aus diesem Grund wurde die normalspurige Lokalbahn von Vorchdorf nach Lambach an der Westbahn, eine Fortsetzung der meterspurigen Bahn Gmunden – Vorchdorf, 1931 elektrifiziert⁵⁰. Ein ähnliches Phänomen gab es nach dem Zweiten Weltkrieg. Den Personenverkehr längs und über den Attersee besorgten anstandslos die beiden Elektroboote.

B) Private Beleuchtung

Elektrisches Licht in privaten Häusern gab es in der Zwischenkriegszeit erst nur in wenigen Orten⁵¹ und es wurde dies in Broschüren für den Fremdenverkehr als werbewirksam ausdrücklich vermerkt. Dies war der Fall 1922 etwa zu Mondsee, St. Gilgen, St. Wolfgang, Schörfling, Unterach, Gmunden und Traunkirchen,

während es keine derartigen Hinweise gab u. a. am Mondsee zu Scharfling, am Wolfgangsee zu Strobl, am Attersee zu Nußdorf und Weißenbach, am Traunsee zu Altmünster⁵². Das Hotel Kammer machte um 1925 Reklame u. a. mit "Elektrische Beleuchtung"⁵³. Einschneidendes hatte sich aber selbst dreissig Jahre danach noch nicht geändert. Fuhr man in der Zeit um 1955 am Attersee mit dem letzten Schiff in der Dunkelheit vom Ort Attersee nach Weyregg am jenseitigen Ufer, blinkte dort nur ein einziges Licht: die Lampe am Schiffssteg. Blickte man aber zurück nach dem Ort Attersee, staunte man über eine kleine Lichterkette, nämlich die Laternen an der kurzen Seepromenade. Denn überwiegend waren die Uferorte in Dunkelheit gehüllt.

Endnoten

- ¹ W. Brauneder, Österreichische Verfassungsgeschichte, 11. Aufl. 2009, 32 f.
- ² E. C. Hellbling, Österreichische Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte, 2. Aufl., 1974, 70; u. a. Th. H. Pollner, Das Salzkammergut, 2008, 166 f.
- ³ H. Srbik, Studien zur Geschichte des österreichischen Salzwesens, 1917, 228.
- ⁴ Pollner, wie Fn. 2, 88; u. a. E. Koller, Die Holztrift im Salzkammergut, 1954, 2.
- ⁵ Ebda 88; Pollner, wie Fn. 2, 131.
- ⁶ Details bei Koller, wie Fn. 4, 39 ff.
- ⁷ Vgl. bei F. Pfeffer – G. Kleinhanns, Budweis – Linz – Gmunden, 1982, 12 ff.
- ⁸ Ebda 22 ff.
- ⁹ Entscheidungen des deutschen Reichsgerichts in Zivilsachen 1, 1880, 251 f.
- ¹⁰ U. a.: 175 Jahre deutsche Eisenbahn, 2010, 18.
- ¹¹ Pfeffer – Kleinhanns, wie Fn. 7, 61 ff.; R. Stummer, Wirtschaftsbauten für das Großunternehmen Salzkammergut, 2007, 168.
- ¹² S. Buße, Eisenbahn in Oberösterreich, 1982, 13.
- ¹³ Österr. Biografisches Lexikon V, 1972; Neue Deutsche Biographie XIII, 1982.
- ¹⁴ Pfeffer – Kleinhanns, wie Fn. 7, 53 f.
- ¹⁵ Stummer, wie Fn. 11, 170 f.; P. Wegenstein, Die Salzkammergut-Strecke, 1996.
- ¹⁶ Marchetti, stern hafferl: Visionen mit Tradition 1883 – 2003, 2003, 110.
- ¹⁷ K. Sottriffer, Das Salzkammergut, 1969, 40.
- ¹⁸ Das Folgende nach Pollner, wie Fn. 2, 142, 146 f., 170, 175.
- ¹⁹ Pollner, wie Fn. 2, 141, 164.
- ²⁰ E. Keiter, Die Sommerfrischen am Attersee, Mondsee und Wolfgangsee, 1882, 76, 68, 71.
- ²¹ Ebda 5; Schörfling am Attersee. 500 Jahre Machterhebung 1499 – 1999, 1999, 81.
- ²² Das Folgende nach Pollner, wie Fn. 2, 166, 168, 177; Marchetti, wie Fn. 16, 67 f.; ...
- ²³ V. Klotz, Abenteuer-Romane, 1979, 192 ff.
- ²⁴ Pollner, wie Fn. 2, 160.
- ²⁵ Vgl. Marchetti, wie Fn. 16, 35.
- ²⁶ Marchetti, wie Fn. 16, u. a. 74, 110.
- ²⁷ Marchetti, wie Fn. 16, 15 ff., 31 ff., 49 ff.
- ²⁸ Karte in: O. Knoll, Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf, 1987; H. Weis, Die Unternehmung Stern & Hafferl I u. II, 1990 u. 1982: Hier auch zu den unten erwähnten Bahnen.
- ²⁹ O. Knoll, Straßenbahn Gmunden, 1984.
- ³⁰ O. Knoll – G. Mayr – H. Prix, Die elektrische Bahn Unterach – See, 1995; Pollner, wie Fn. 2, 169 f.; Marchetti, wie Fn. 16, 122.
- ³¹ Knoll, wie Fn. 28 und 29.
- ³² O. Knoll – A. Zopf, Die Attergaubahn, 1988; Marchetti, wie Fn. 16, 122 f.
- ³³ Zu dieser Bahn überaus zahlreiche Literatur, u. a.: J. O. Slezak, Von Salzburg nach Bad Ischl, 2. Aufl., 1995; Marchetti, wie Fn. 16, 23 fff.; Elektrifizierung: Slezak 15, 18; Marchetti 27, 119 f.; Karl Stern – Gutachten über die wirtschaftlichen Aussichten einer Modernisierung (Elektrifizierung) Lokalbahn 1955 (Kopie Besitz d. Verf.).
- ³⁴ Pollner, wie Fn. 2, 182.
- ³⁵ Zum Folgenden Pollner, wie Fn. 2, 175, 177, 181, 185.
- ³⁶ Marchetti, wie Fn. 16, 102 ff.
- ³⁷ Auch Marchetti, wie Fn. 16, 67.
- ³⁸ E. Stein, Die Städte Deutschösterreichs V, 1929, 168.
- ³⁹ Pollner, wie Fn. 2, 166.

- ⁴⁰ Pollner, wie Fn. 2, 174; Marchetti, wie Fn. 16, 73 f.
⁴¹ Marchetti, wie Fn. 16, 74.
⁴² Pollner, wie Fn. 2, 175.
⁴³ Ebda 177 ff.; Marchetti, wie Fn. 16, 78 ff.
⁴⁴ Marchetti, wie Fn. 16, 110, 112.
⁴⁵ Pollner, wie Fn. 2, 191 ff.
⁴⁶ Pollner, wie Fn. 2, 191, 195, 197.
⁴⁷ U. Schefold, 150 Jahre Eisenbahn in Österreich, 1986, 104.
⁴⁸ K. Schossleitner, Salzkammergut, 1924/25, 38, 94.
⁴⁹ J. Friedrich, Die Schafbergbahn und die Salzkammergut-Lokalbahn, o. J. (1928?), 3.
⁵⁰ Weiss, wie Fn. 28, 5.
⁵¹ Vgl. zu Niederösterreich: Ch. Stadelmann, Überall Strom, in: ??
⁵² Das Salzkammergut, 2. Aufl., 1922, 19, 23, 25, 31, 38 f., 43, 50.
⁵³ Schörfling, wie Fn. 21, 79.

Literatur

- Brauneder, W. (2009) Österreichische Verfassungsgeschichte, 11. Aufl. Wien.
 Friedrich, J. (1928?) Die Schafbergbahn und die Salzkammergut-Lokalbahn, o. J. Salzburg.
 Hellbling, E. C. (1974) Österreichische Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte, 2. Aufl. Wien.
 Keiter, E. (1882) Die Sommerfrischen am Attersee, Mondsee und Wolfgangsee. Wien.
 Klotz, V. (1979) Abenteuer-Romane. München, Wien.
 Knoll, O. (1987) Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf. Gmunden.
 Koller, E. (1954) Die Holztrift im Salzkammergut. Linz.
 Marchetti, H. (2003) Stern & Hafferl: Visionen mit Tradition 1883 – 2003. Gmunden.
 Pfeffer, F., Kleinhanns, G. (1982) Budweis – Linz – Gmunden. Pferdeisenbahn und Dampfbetrieb auf 1106 mm Spurweite Linz.
 Pollner, Th. H. (2008) Das Salzkammergut. Wien.
 Schefold, U. (1986) 150 Jahre Eisenbahn in Österreich. München.
 Schossleitner, K. (1924/25) Salzkammergut. Salzburg und Umgebung mit besonderer Berücksichtigung des Wintersportes. Geuters Reiseführer Nr 6. Berlin.
 Slezak, J. O. (1995) Von Salzburg nach Bad Ischl. Geschichte der Salzkammergut-Lokalbahn. 2. Aufl. Wien.
 Sotriffer, K. (1969) Das Salzkammergut. Linz.
 Srbik, H. (1917) Studien zur Geschichte des österreichischen Salzwesens. Innsbruck.
 Stein, E. (1929) Die Städte Deutschösterreichs: eine Sammlung von Darstellungen der deutschösterreichischen Städte und ihrer Arbeit in Wirtschaft, Finanzwesen, Hygiene, Sozialpolitik und Technik. 5. Gmunden und der Traunsee.
 Stern, K. (1955) Gutachten über die wirtschaftlichen Aussichten einer Modernisierung (Elektrifizierung) Lokalbahn. Wien.
 Stummer, R. (2007) Wirtschaftsbauten für das Großunternehmen Salzkammergut ab 1147 (Stmk) und 1311 (O.Oe) bis zum Industrieunternehmen Salinen Austria AG (1997-2007). Eine Offenbarung über das Leben und Wirken mit dem weisen Gold. Salzburg.
 Wegenstein, P. (1996) Die Salzkammergut-Strecke. Wien.

