



# Mit jährlicher Bergmesse der Toten gedacht

Sie wird seit vielen Jahren abgehalten, aber nur wenige kennen den Grund: Am Sonntag, 8. September, findet zum 62. Mal am Pfaffenkegel über dem Stahlhaus die Zöllner-Bergmesse statt. Anlass ist der Tod des Berchtesgadener Bergsteigers Albert Hirschbichler (senior), der bei einer Himalaya-Expedition 1959 ums Leben kam. Ein Blick zurück.

Von Albert Hirschbichler jun.

Bereits seit 62 Jahren findet sie regelmäßig statt am 8. September. Die Zöllner-Bergmesse am Pfaffenkegel über dem Stahlhaus – genauer Carl-von-Stahl-Haus – beginnt heuer um 11.30 Uhr. Anlass für die vom Hauptzollamt Rosenheim organisierte Messe ist der Tod von Albert Hirschbichler, Zollbeamter beim Zollkommissariat Berchtesgaden, der von einer Himalaya-Expedition 1959 nicht zurückkehrte. Zur Erinnerung an ihn und alle verstorbenen Beschäftigten des Hauptzollamts Rosenheim wird die Bergmesse jährlich organisiert.

Über den eigentlichen Anlass ist wenig bekannt. Deshalb taucht die Heimatzeitung in die Geschichte der British-Deutschen Batura-Expedition 1959, die fünf Bergsteigern das Leben kostete, tiefer ein.

## Eine schicksalhafte Begegnung

Die Reise beginnt im Juli 1958. Zwei Berchtesgadener sind am Petereygrat des Mont Blanc unterwegs, der eine mit Namen Erwin Stocker, der andere Albert Hirschbichler, Vater des Verfassers. Drei Engländer sind ebenfalls am Grat unterwegs. Die Seilschaften klettern bereits weit über 4000 Meter Höhe, als das Wetter umschlägt. Nebel, Schneesturm, schließlich wird es auch noch finster. Gemeinsam spüren sie über eine Gratschneide, erreichen um 22.15 Uhr in finsterner Nacht den Gipfel des Mont Blanc de Courmayour. Harmlose Firnhänge ziehen von dort zum Hauptgipfel des Mont Blanc hinüber, in der Nacht bei Schneesturm unmöglich zu finden. Ein Biwak wird fällig. Unter dem Biwaksack, den ihnen der Sturm fast entreißt, wird es eng. Die zwei Berchtesgadener nehmen noch zwei Engländer unter die schützende Hülle, der dritte verbringt die Nacht draußen in einem Schneeloch.

Endlich, bei Tagesanbruch können sie weitergehen. Es ist nicht mehr weit zum Gipfel des Mont Blanc, von dem eine Spur über den Normalanstieg zur Vallothütte hinunterführt. Eigentlich wollten sie gleich ins Tal absteigen, aber das Wetter verschlechtert sich erneut, und so verbringen sie eine weitere kalte Nacht in der Notunterkunft. Die Hosen der Engländer sind so steif gefroren, dass sie stehen ohne umzufallen. Am nächsten Tag steigen sie ab. Beim gemeinsamen Abendessen in Courmayour reden die Engländer über eine geplante Himalaya-Expedition im Folgejahr, zu der sie Albert Hirschbichler einladen. Damals eine einmalige Gelegenheit. Er nimmt das Angebot an.

Ziel der Expedition unter der Schirmherrschaft des Herzogs von Edinburgh war der Batura I (7795 m), der höchste Gipfel eines Gebirgszugs (Batura-Muztagh) im Karakorum-Gebirge im Norden

Pakistans. Mit dem 56 Kilometer langen Batura-Gletscher erstreckt sich dort der weltweit viertgrößte Gletscher außerhalb der Polargebiete. Südlich des Gletschers erhebt sich die Batura-Mauer, ein 40 Kilometer langer und nirgends unter 6000 Meter hoher Gebirgsgrat. Nicht weit entfernt steht der K2 (8611 Meter), der zweithöchste Berg der Welt.

1925 erkundete eine niederländische Expedition erstmals das Gebiet. Von Passu verfolgten sie den Batura-Gletscher bis an sein Ende wo mehrere Seitenarme zusammenfließen. Dabei kamen sie an einer Hochalm „Yashpirt“ (3300 Meter) hinter der Seitenmoräne vorbei, die bis dahin nur Jägern und Hirten des Hunza-Tales bekannt war.

Als nächste verfolgte eine Deutsch-Österreichische Himalaya-Karakorum-Expedition 1954 das Ziel einer Erforschung und Kartierung des Gebirges, wobei als bergsteigerisches Ziel auch die Besteigung des Batura I ins Auge gefasst wurde.

Die bergsteigerische Leitung oblag dem legendären Innsbrucker Kletterer Hias Rebitsch, Expeditionsteilnehmer waren auch Anderl Heckmaier, Erstbegeher der Eiger-Nordwand und Martin Schließler, einer der besten Kletterer der damaligen Zeit. Vom Basislager in 3500 Metern wurde eine Route am Nordrand des sogenannten Batura-Eisfalls erschlossen. Obwohl die Mannschaft, die Lager Vier auf 6100 Meter errichtete, beim Abstieg nur knapp einer Lawine entkam, steigen schon am nächsten Tag zwei Bergsteiger und vier Träger wieder auf und errichten in 6700 Meter Höhe Lager Fünf. Der schwierigste Teil des Anstiegs liegt nun hinter ihnen aber das Wetter schlägt um und sie müssen absteigen. Nur mit Mühe erreichen sie Lager Vier, wo sie auf Wetterbesserung warten. Große Mengen Neuschnee und Lawinengefahr lassen weitere Versuche am Hauptgipfel nicht zu, aber oberhalb von Lager Vier liegt ein 6784 Meter hoher Nebengipfel. Mit der Besteigung dieses Gipfels und einem eiligen Abstieg ins Basislager endet die erste bergsteigerische Unternehmung am Batura I.

## Britisch-deutsche Batura-Expedition 1959

Mit dem Eintrag einer Skibesteigung des Watzmann-Hocheck am 2. April 1959, einem Wiedersehensgruß an die geliebten Heimatberge und dem abschließenden Vermerk „Jetzt geht's in das Abenteuer Himalaya“ endet das Tourenbuch von Albert Hirschbichler, damals einer der besten Kletterer des Berchtesgadener Lands.

Am 11. April besteigen die Teilnehmer der britisch-deutschen Himalaya-Expedition in Liverpool das Schiff nach Karatschi/Pakistan: Keith Warburton (31) – Leiter und zugleich Arzt der Unternehmung, John Edwards (26) – Vermesser und Glaziologe, die Bergsteiger Richard Knight (25) und Harry Stephenson (23) sowie die beiden Deutschen Martin Günnel (28) – Bergsteiger und Geologe und Albert Hirschbichler (27).

Mit dem Zug geht es weiter nach Rawalpindi. Dort müssen sie 17 Tage warten, bis das Wetter endlich den Weiterflug nach Gilgit ermöglicht. In Gilgit vergehen weitere vier Tage, dann endlich können die Bergsteiger samt Gepäck mit Geländewagen nach Karimabad transportiert werden. Das Gepäck wird auf Maultiere umgeladen und nach drei Tagen Fußmarsch erreichen sie den letzten Talort Passu im Hunzatal. Auf dem mächtigen Baturagletscher geht es mit Hilfe einheimischer Träger und Yaks als Tragtiere weiter und am 4. Juni errichten sie das Basislager am Fuß des Batura-Eis-



Die Hochalm Yashpirt (3260 Meter): Im Hintergrund zu sehen ist der höchste Gipfel des Batura-Muztagh (7795 Meter) – Ziel der britisch-deutschen Expedition 1959.

– Fotos: Archiv Albert Hirschbichler



Eislawine in der Batura-Mauer: Aufgrund der riesigen Flächen können die Lawinen enorme Ausmaße erreichen.



Albert Hirschbichler (senior) im Eisbruch des Batura-Gletschers.



Schneebrücke über eine Gletscherspalte.



Aufbau eines Lagers: Sämtliche Ausrüstung musste hochgeschleppt werden.

falls – mit 18 Tagen Verspätung! Die Expedition hält sich in etwa an die Route von 1954. Am Rand des Eisbruchs werden die Lager Eins und Zwei in 4000 bzw. 4900 Metern Höhe errichtet. Schon die Begeher von 1954 hatten vor dem mächtigen und stark zerklüfteten Eisfall gewarnt. Das Eis dort bewegt sich zwischen sechs und zehn Meter am Tag, was eine ständige Neufindung der Aufstiegsroute bedingt und große Gefahren durch einstürzende Eistürme und neu aufreißende Spalten birgt. Das ganze Gebiet ist zudem stark gefährdet durch Lawinen die aufgrund der riesigen Flächen enorme Ausmaße erreichen. Nach 1959 hat es nie wieder eine Expedition an dieser Stelle versucht.

Am 23. Juni befinden sich Warburton, Günnel, Hirschbichler, Knight und Stephenson im gut mit Vorräten ausgestatteten Lager Drei in 5500 m Höhe. Man rechnet mit weiteren drei Lagern bis zum Gipfel und schätzt, dass man nach etwa 15 Tagen ins Basislager zu-

rückkehren wird. Da sich die Lager Eins und Zwei in dem stark veränderlichen Bereich des Gletscherbruchs befinden, nimmt man an, dass sie zum Zeitpunkt des Abstiegs zerstört sein werden. Edwards plant während dieser Zeit im Basislager seine wissenschaftlichen Untersuchungen durchzuführen.

## Mehr als zwei Wochen nichts von Kameraden gehört

Bis zum 1. Juli herrscht gutes Wetter. Ein einheimischer Jäger berichtet Edwards, dass er am 28. Juni am Nordhang des Batura zwei Bergsteiger beobachtete, die etwa 500 Meter unterhalb des Gipfels aufstiegen. Am 2. Juli bricht schlechtes Wetter herein. Im Tal regnet es so heftig, dass Edwards vier Tage lang nicht aus dem Zelt kommt. An den folgenden Tagen donnern die Lawinen zu Tal. Was oben am Berg geschieht, kann er nicht erkennen, da der obere Be-

reich nur aus größerer Entfernung einsehbar ist und Wolken die Berge verdecken. Da nach dem 28. Juni noch weitere vier Tage schönes Wetter herrschte, nimmt er an, dass seine Kameraden den Gipfel erreichten und während des schlechten Wetters in einem der oberen Lager abwarten.

Als Edwards am 19. Juli – solange reichten die Vorräte am Berg – immer noch nichts von seinen Kameraden gehört hat, wird er unruhig, geht aber davon aus, dass sie den Abstieg bewusst bis zu einer Wetterbesserung verschoben, um sich nicht den Lawinen auszusetzen. Als am 26. Juli die Wolken endlich die Sicht freigeben, kann er kein Lebenszeichen am Berg erkennen. Erst jetzt ist Edwards klar, dass ein Unglück geschehen sein muss. So schnell wie möglich eilt Edwards daraufhin ins Tal nach Passu, wo er die Ereignisse meldet. In der Nähe halten sich gerade die Teilnehmer der „Deutschen Karakorum-Expedition 1959“ auf, unter ihnen Hirschbichlers Berg-

kamerad Erwin Stocker. Die beschließen sofort, zum Batura-Muztagh aufzubrechen, um etwas über den Verbleib der Kameraden in Erfahrung zu bringen. Mehr als zwei Wochen dauert es aber, bis sie endlich das Basislager am Batura-Gletscher erreichen.

## Spuren am Berg vollständig verloren

Rechts des Eisfalls steigen sie über einen Felspfeiler hoch bis der Einblick in die riesigen Gletscherflächen des Batura I möglich wird. Die Suche mit Ferngläsern nach Lebenszeichen bleibt erfolglos. Kein Zelt, keine Spur, nur die Bahnen riesiger Lawinen. Ernüchtert kehren sie ins Tal zurück. „Unheimlich, mit welcher Vollständigkeit sich ihre Spuren am Berg verloren haben“ endet der Bericht der Suchmannschaft. Der Wettersturz hat fünf Bergsteigern das Leben gekostet. Im Eis des Batura fanden sie ihre letzte Ruhestätte. Bis heute sind sie verschollen.

Die Erstbesteigung des Batura I über eine Route auf der entgegengesetzten Seite des Berges gelingt erst 1976 einer Göppinger Expedition.

## HILFE VOR ORT

In den späten 1990er Jahren kam Barbara Hirschbichler, Tochter des Vermissten, die genau zu der Zeit geboren wurde, als die Kunde vom Tod des Vaters in Berchtesgaden ankam, anlässlich eines Pakistan-Aufenthalts zur Hochalm Yashpirt unter dem Batura I. Wie ihr die Einheimischen berichteten, stand die Bewirtschaftung der Alm infolge des klimabedingten Gletscher-Rückgangs mit Folge Wassermangel kurz vor dem Aus. Spontan beschloss Barbara Hirschbichler, in der Heimat Spendengelder für eine Wasserleitung zu sammeln. Die „Wasserversorgung Yashpirt“ wurde zum ersten erfolgreichen Projekt des im Dezember 2000 gegründeten Vereins Himalaya-Karakorum Hilfe e.V. In den Folgejahren wurde eine Vielzahl weiterer Projekte realisiert (wir berichteten).

Zweck des Vereins ist die Förderung von Bildung, medizinischer Versorgung und einer allgemeinen Verbesserung der Lebensverhältnisse in den abgelegenen Gebirgstälern Nordpakistans. Das geschieht durch Bau von Schulen und Wohnheimen für Kinder und Jugendliche, Übernahme von Schulgebühren und dem Bau von Krankenstationen. Durch die Anlage von Kanälen und Wasserleitungen wird Problemen der Wasserversorgung entgegen gewirkt und Plantagenwirtschaft ermöglicht. Im Falle von Naturkatastrophen, wie Erdbeben oder Überschwemmungen die in Balistan nicht selten vorkommen, wird finanzielle Hilfe für die Überlebenden wie auch für den Wiederaufbau von Häusern und Dörfern geleistet. Vereinseigene Jeeps übernehmen Krankentransporte aus den Tälern und diverse Versorgungsfahrten. Später wurde noch eine Trekking-Agentur gegründet (Shipton Treks & Expeditions), um die Einheimischen am Gewinn aus dem Tourismus teilhaben zu lassen. Dabei handelt es sich um eine „non-profit organization“, was bedeutet, dass jeglicher Gewinn nach Abzug der Löhne in die Projekte des Vereins fließt.

## Literatur:

► John Edwards: Die Batura-Muztagh-Expedition 1959. In: Berge der Welt. Zürich 1961, Seite 106 f.

► Hans-Jochen Schneider: Die Deutsche Karakorum-Expedition 1959. In: ebd, Seite 86 f.

► Batura I. Erkundung, Erstbesteigung, Ereignisse siehe: [www.himalaya-info.org](http://www.himalaya-info.org)

► Verein Himalaya-Karakorum-Hilfe e.V.: <https://himkara.org>



# Nie mehr als eine Vision

Über eine „Saalachtalbahn“ wird viel gemunkelt – eine geplante Lokalbahn ins Saalachtal, sogar einen Bahnhof gäbe es. Vermutungen, Gerüchte und keine Beweise. Eine Spurensuche aus Reichenhaller Perspektive.

Von Isabella Frank

Mit dem Bau und der Eröffnung der Eisenbahnlinie Salzburg-Bischofshofen-Wörgl, auch Salzburg-Tiroler-Bahn oder Giselabahn genannt, entstanden in den 1870er und 1880er Jahren die ersten erfolglosen Bestrebungen von Konzessionären aus Salzburg und Tirol diese neue Linie von Saalfelden bzw. von St. Johann in Tirol aus mit Reichenhall zu verbinden. Da diese Verbindungen die Strecke Salzburg-Wörgl um bis zu 80 Kilometer abgekürzt hätten und durch sie Konkurrenz zu den bestehenden Linien entstanden wären, versagten die verantwortlichen Ministerien in Österreich und Bayern den Projekten die Genehmigung (wir berichteten bereits kurz).

Kurz vor der Jahrhundertwende, im Frühjahr 1898, gründeten die Gemeinden des unteren Pinzgau ein Aktionskomitee zur Förderung eines Bahnbaus von Saalfelden nach Lofer und nahmen Kontakt zu Alexander Werner und Ernst Angermayer auf, die unabhängig von den regionalen Bestrebungen, eine Vorkonzession für die genannte Strecke erhalten hatten. Aufgrund von weit auseinanderliegenden Vorstellungen der beiden Interessentenseiten kam es jedoch weder zu einer Zusammenarbeit noch zu einer Projektentwicklung.

## Ziel war Anbindung an den Weltverkehr

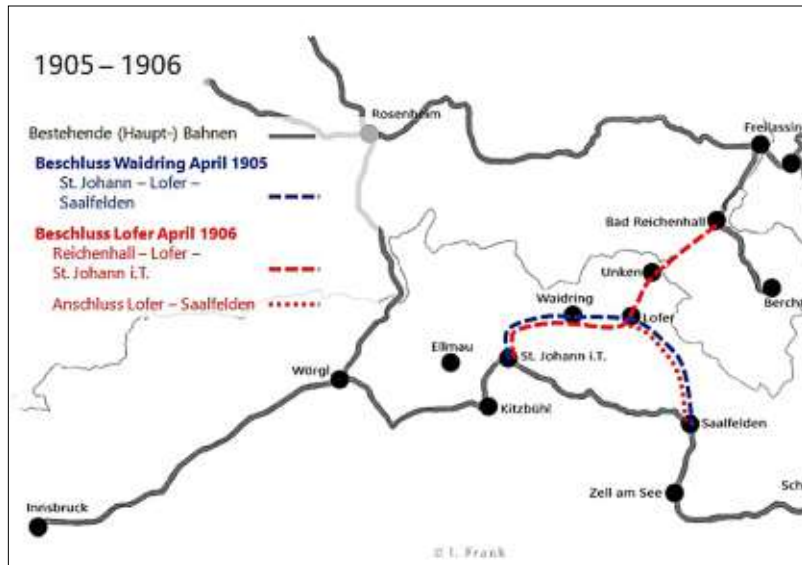
Im Herbst des gleichen Jahres zeigte sich auch in Tirol wieder Interesse an einer Eisenbahnlinie von St. Johann i.T. über Lofer nach Reichenhall, wofür auch dort ein diesbezügliches Aktionskomitee entstand, das sich bereits kurz nach seiner Gründung mit dem Pinzgauer Komitee zusammenschloss. Vorrangiges Ziel war die Anbindung der Region an den „Weltverkehr“, was zu dem Beschluss führte, die beiden Linien Saalfelden-Lofer und Reichenhall-Lofer-St. Johann als untrennbares Ganzes anzusehen und nur ihren gleichzeitigen Bau anzustreben. An den Versammlungen dieses vereinigten Aktionskomitees nahmen auch Vertreter Reichenhalls als Beobachter teil, wobei Bürgermeister Weiß keinerlei Zusagen bezüglich Reichenhaller Aktivitäten gab.

Die österreichische Regierung betrachtete diese Aktivitäten mit äußerstem Misstrauen, was einen Erlass des k.k. Eisenbahnministeriums unter Eisenbahnminister von Wittek an Hermann Schmidmann, den Obmann des Aktionskomitees, zur Folge hatte. In diesem wurde keine Bahnverbindung von Saalfelden oder St. Johann i.T. nach Reichenhall in Aussicht gestellt und empfohlen, sich auf das ursprüngliche Projekt Saalfelden-Lofer zurückzubehalten. Dadurch fanden die Bestrebungen ein vorläufiges Ende.

Mit den Anfang des 20. Jahrhunderts begonnenen österreichischen Projekten der „neuen Alpenbahnen“ hofften die Pinzgauer Interessenten auf eine Realisierung ihrer Projekte. Dafür reaktivierten sie im April 1905 in Waidring das Salzburg-Tiroler Aktionskomitee, um damit den Bau einer Bahnlinie St. Johann i.T.-Lofer-Saalfelden zu forcieren. Ein



Eröffnung der Automobillinie Bad Reichenhall – St. Johann in Tirol im Jahr 1911. – Foto: Archiv W. Stainer, Lofer



Diese Grafik zeigt Projektstrecken im Jahr 1905-1906.

– Foto: Entwurf: Isabella Frank

Jahr später entschieden sie, den Bau der Linien Reichenhall-Lofer-St. Johann i.T. und Saalfelden-Lofer anzustreben.

Diese Initiative fand in Reichenhall ebenfalls wieder Befürworter und Unterstützer. Der Stadtmagistrat reichte 1905 beim königlich-bayerischen Verkehrsministerium eine Petition ein und versuchte mit einer Finte, seinem Ansinnen mehr Gewicht zu geben. Er gab vor, dass es eine Absprache zwischen dem früheren Pinzgauer Komitee-Obmann Schmidmann und dem seinerzeitigen österreichischen Eisenbahnminister von Wittek dahingehend gegeben habe, dass Österreich die Bahn bauen werde, wenn Bayern die Strecke von Freilassing gegen Norden als Hauptbahn ausbaue und bis zur Grenze fortsetze sowie die Tauernbahn gebaut wäre.

## Verbindung überwiegend österreichisches Interesse

Beeindrucken ließ sich das Münchner Ministerium davon nicht und lehnte 1906 die Petition ab. Es erkannte, dass die Verbindung von Reichenhall über Lofer nach St. Johann i.T. überwiegend von österreichischem Interesse wäre, von der Reichenhall profitieren würde, jedoch die daraus entstehenden Nachteile für die bayerischen Staatsbahnen höher rangig wären, weswegen das Projekt keine Perspektive habe.

Reichenhall ließ sich damit nicht von seinen Zielen abbringen. 1906 kündete Bürgermeister Dr. Fritz Söllner eine Zusammenarbeit mit dem Salzburg-Tiroler Aktionskomitee und die Gründung eines eigenen bayerischen Aktionskomitees an, über dessen Gründungsdatum und Mitglieder bisher nichts in Erfahrung zu bringen war (Hinweise werden gerne entgegengenommen).

Im Pinzgau beschloss das Salzburg-Tiroler Aktionskomitee 1907 zur Steigerung des Bekanntheitsgrads seiner Projekte die Herausgabe einer auflagenstarken Gedenkschrift, eine Art Informationsbroschüre, in der die Vorzüge der projektierten Strecken vorgestellt werden sollten.

Gleichzeitig gelang es dem Aktionskomitee den Innsbrucker Universitätsprofessor Dr. Franz Freiherr von Myrbach als Förde-

rer zu gewinnen. Dieser vertrat am 5. März 1907 in der Neuen Freien Presse in seinem Aufsatz mit dem Titel „Die Eisenbahnverbindung zwischen Salzburg und Wörgl“ die Auffassung, dass die Bahnlinie Salzburg-Bischofshofen-Wörgl ihre Kapazitätsgrenze erreicht hätte und nicht ausbaufähig wäre, weswegen eine neue internationale Ost-West-Verbindung erforderlich wäre.

In seiner ersten Veröffentlichung plädierte er für eine zweigleisige Streckenführung von Salzburg über Großgmain nach Reichenhall und von dort über Lofer-Waidring-St. Johann i.T.-Ellmau nach Wörgl. In einer späteren Fassung schlug er eine zweigleisige Streckenführung von Salzburg über Maxglan zum Walserberg und, nach Querung der Saalach, parallel entlang der bestehenden Strecke Freilassing-Reichenhall und ab Reichenhall weiter gemäß seiner bisherigen Überlegungen vor. Dem Kurort Bad Reichenhall suggerierte er mit der Anbindung an diese internationale Fernverkehrsverbindung ein hohes Entwicklungspotenzial.

In Professor Myrbach und seinen Ausführungen erkannte Johann Stainer, der Obmann des Pinzgauer Aktionskomitees, ein großes Potenzial für das Projekt. Er ließ im Frühjahr 1907 von dessen Text einen Sonderdruck anfertigen und versandte ihn zusammen mit der Gedenkschrift an Behörden, Institutionen, Vereine, Abgeordnete und so fort in der gesamten k.k. Monarchie. Verbunden mit der Bitte, dieses Projekt zu fördern, zu unterstützen und zu verbreiten. Desweiteren ließ er von Josef Fogowitz, dem Erbauer der Mariazellerbahn, eine Streckenvorstudie erstellen. Um das k.k. Eisenbahnministerium von einer staatlichen Umsetzung des Projekts zu überzeugen, überreichte ihm Johann Stainer im Dezember 1907 in einem Dossier die Streckenvorstudie, die eingegangenen Unterstützungsschreiben, die Denkschrift und den Sonderdruck. Inspiriert von der Pinzgauer Gedenkschrift und dem Myrbachschen Text, verfasste auch Bürgermeister Dr. Fritz Söllner eine eigene Reichenhaller Gedenkschrift, die er am 8. Dezember 1907 im Hotel „Deutscher Kaiser“ der Öffentlichkeit vorstellte und in der erstmals das Wort



Botaniker Carl Curt Hosseus.

– F.: Acad. Nacional de Ciencias Córdoba

„Saalachtalbahn“ für das Projekt fiel. Zur Gewinnung von weiteren Unterstützern und Förderern setzte er gleichfalls eine Kampagne in Gang und versandte die Gedenkschriften und den Sonderdruck an die Gemeinden zwischen Altötting und Berchtesgaden. Die zahlreich eingehenden Rückläufe leitete er im Juni 1908 an das bayerische Verkehrsministerium weiter.

## Nur Vorteile, wenn Österreich Rechte hat

Auch in Österreich blieb man nicht untätig. Freiherr von Myrbach veröffentlichte im Sommer 1908 einen Artikel über eine Linie St. Johann i.T.-Ellmau-Wörgl, die einen Anschluss an die Saalachtalbahn schaffen und, nach seinen Vorstellungen, auch einen zweigleisigen Ausbau der Strecke St. Johann i.T.-Kitzbühel-Wörgl ersetzen sollte. Zusammen mit einer Linie Saalfelden-Lofer-St. Johann i.T. sollte dieses Projekt, falls Bayern das Projekt Salzburg-Reichenhall-St. Johann i.T. ablehnen würde, eine neue Strecke bilden.

Im Sommer 1908 beendete das Wiener Eisenbahnministerium die Prüfung des vorgelegten Dossiers und kam zu dem Schluss, dass das Bahnprojekt über Reichenhall nur Vorteile haben würde, wenn Österreich das uneingeschränkte Dispositionsrecht über den bayerischen Streckenanteil erhalten würde. Insgesamt machte das Ministerium schwerwiegende Vorbehalte geltend und seine endgültige Entscheidung von der Haltung der bayerischen Regierung abhängig, an welche es im August 1908 herantrat und dabei seine „schwerwiegenden Bedenken“ zum Ausdruck brachte.

Das Kgl. Bayer. Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten nahm die Formulierung „Bedenken“ sehr skeptisch auf. Es war über die in Österreich stattfindende Diskussion bestens informiert und hatte, aufgrund der Reichenhaller Eingaben, bereits fundierte Analysen über die Auswirkungen der Projekte auf das bayerische Verkehrsgefüge erstellt. Nach seiner Auffassung strebte die österreichische Verkehrspolitik eine hegemoniale Stellung Österreichs zu Lasten der kürzeren bayerischen Eisenbahnstrecken an. Den

Beweis dafür sah es in der beabsichtigten Streckenführung über Großgmain und dem Ansinnen den bayerischen Streckenteil in österreichischem Eigentum und unter österreichischer Betriebsführung zu belassen. Vor diesem Hintergrund wurden die angeführten „Bedenken“ als Vorwand angesehen, um das Wohlwollen Bayerns für das Projekt zu erhalten.

## Ministerium sieht keinen bayerischen Bedarf

Die bayerische Antwort stützte sich diplomatisch ebenfalls auf „Bedenken“ und sah, angesichts der bestehenden Strecken, keinen bayerischen Bedarf und höchstens eine touristische Lokalbahn Reichenhall-Lofer als möglich an, unter der Voraussetzung, dass der bayerische Streckenanteil bezüglich Betriebsführung und Eigentum bayerisch bliebe.

Eine erneute österreichische Anfrage bezüglich einer Lokalbahn Salzburg-Großgmain-Lofer in österreichischem Eigentum und unter österreichischer Betriebsführung für den bayerischen Streckenanteil, lehnte das bayerische Ministerium ebenfalls ab.

Anfang 1909 kam bei den österreichischen Unterstützern das Gerücht auf, dass Reichenhall kein weiteres Interesse an dem Projekt habe. Um dem entgegenzuwirken organisierte Bürgermeister Dr. Söllner eine Versammlung im Reichenhaller Café Schiffmann, bei der man übereinkam, den Druck auf die Regierungen in Wien und München, besonders auf publizistischem Wege, zu erhöhen, was sich in mehreren Hundert Zeitungsartikeln niederschlug.

In Reichenhall nahm sich der damals dort ansässige und international bekannte Botaniker Carl Curt Hosseus der publizistischen Sache an. Die Gedenkschriften und Myrbachschen Ausführungen ergänzte er nach seinen Vorstellungen, betonte die Vorteile des Projekts und veröffentlichte dies in überregionalen Zeitschriften und Zeitungen. In einem Aufsatz in der „Reichspost“ wies er daraufhin, dass mit diesem Projekt zwischen Japan und London eine Streckenverkürzung von 100 Kilometern eintreten würde.

Ab 1910 verstärkten die österreichischen Interessenten ihren Widerstand gegen einen zweigleisigen Ausbau der Strecke Saalfelden-Hochfilzen-St. Johann in Tirol. Stattdessen propagierten sie den Bau einer Parallelbahn von Saalfelden über Lofer und Waidring nach St. Johann i.T., da mit dieser Zweidrittel der Saalachtalbahn gebaut wären und sich die Politik dann auch dem Rest nicht mehr verschließen könne. Eine Idee, die auch von Reichenhall unterstützt wurde.

Angesichts dessen strebte das k.k. Eisenbahnministerium ein Ende der Diskussionen an und klärte 1911 definitiv den bayerischen Standpunkt bezüglich eines Lokalbahnbaus. In seiner Antwort im Januar 1912 stellte der bayerische Verkehrsminister von Fraendorfer klar, dass das Bahnprojekt „vom Standpunkt der bayerischen Verkehrsverwaltung nicht für vertretbar“ angesehen wird.

Anschließend veranlasste das Eisenbahnministerium intern Kartenstudien und eine vergleichende Rentabilitätsberechnung zwischen der geforderten Parallelbahn Saalfelden-Lofer-St. Johann i.T. und dem Ausbau der Bestandslinie Saalfelden-Hochfilzen-St. Johann i.T.. Die geforderte zwölf Kilometer längere und bis zu 16,6 Millionen Kronen teurere Parallelbahn wurde wegen Unrentabilität und fehlender Vorteile bezüglich der Steigungsverhältnisse und des Vorkommens von Naturereignissen abgelehnt. Es wurde empfohlen sich wieder auf den Bau einer Lokalbahn Saalfelden-Lofer zu besinnen. Den Wer-

degang des Projekts und das Ergebnis seiner Untersuchungen veröffentlichte und verbreitete das Eisenbahnministerium 1912 in der Denkschrift „Das Saalachtalbahn-Projekt“. Fortan wies es weitere Forderungen mit Verweis auf diese Schrift ab.

Ohne eine überregionale Verkehrsanbindung blieben Reichenhall und seine österreichischen Nachbarregionen jedoch nicht. In der großen Enttäuschung der Interessenten ging unter, dass die Kurstadt bereits seit 1911 mit einer florierenden, von der bayerischen Post betriebenen Automobillinie mit Lofer und St. Johann i.T. verbunden war.

## Nach Erstem Weltkrieg noch nicht ausgeträumt

Nach dem Ersten Weltkrieg waren in Reichenhall die Träume vom Anschluss an den „Weltverkehr“ noch nicht ausgeträumt. Die Stadt unterstützte 1919 eine entsprechende Petition des Salzburger Stadtmagistrats und 1927 wandte sich der Reichenhaller Grund- und Hausbesitzer-Verein diesbezüglich an die österreichische Regierung. Auch diese Gesuche wurden, mit Verweis auf die österreichischen und bayerischen Positionen, abgelehnt.

Im Zuge des Wiederaufbaus seines zerstörten Hauptbahnhofs hoffte Reichenhall 1948 erneut auf einen Anschluss an eine wieder diskutierte Linie Wien-Salzburg-St. Johann i.T.-Arlberg, was es auch gegenüber der Reichsbahndirektion München zum Ausdruck brachte. Die Träume zerplatzten jäh durch Ausführungen des Direktionspräsidenten Dr. Rosenhaupt, der deutlich machte, dass Reichenhall durch das starke Verkehrsaufkommen dieser zweigleisigen Strecke erheblichen Belastungen sowie Beeinträchtigungen ausgesetzt wäre und es deswegen unbegreiflich wäre, dass diese Idee von bayerischer Seite gefördert würde.

Durch diese Ausführungen, die sich auf alle Gemeinden entlang der Projektstrecke übertragen lassen, nahm Reichenhall Abstand von dem Projekt und es trat eine neue realistische Sicht darauf ein, die keine wesentlichen neuen Diskussionen zu Folge hatte.

Von einer Lokalbahn kann bei der „Saalachtalbahn“ nicht die Rede sein. Sie ist ab 1907 das Synonym für eine visionäre zweigleisige und internationale Eisenbahnverbindung, die auf den sich wandelnden Vorstellungen des Volkswirtschaftsprofessors Dr. Franz Freiherr von Myrbach basiert. Seine Ideen griffen die Befürworter auf und verbreiteten sie mit Vehemenz, um damit deren Realisierung und Finanzierung durch den österreichischen Staat zu erreichen. Für diese Ideen gibt es, entgegen sich bis heute hartnäckig haltender Gerüchte, keine Trassenplanungen, auch keine „ausgearbeiteten oder weit fortgeschrittenen“, keine Bauten, auch keine Bahnhofsbauten und keine Baurechte. Es wurde über die „Saalachtalbahn“ viel debattiert und publiziert, aber kein einziger Meter konkret geplant und kein Stück Erde dafür bewegt. Sie war eine Vision, die durch den großen Druck der Interessenten und deren intensive, gezielte und auch manipulative Kampagne zu einem Mythos wurde.

Quellen: Österreichisches Staatsarchiv, Archiv der Republik, Bundesministerium für Verkehr; Bayerisches Hauptstaatsarchiv, ehem. Verkehrsarchiv, Verkehrsministerium sowie Innenministerium; Nachlass Johann Stainer im Archiv W. Stainer, Lofer; ANNO - Austrian Newspapers Online.

„Heimatblätter“, Beilage zu „Reichenhaller Tagblatt“ und „Freilassinger Anzeiger“, gegründet 1920 von Max Wiedemann, Druck und Verlag der „Mediengruppe Bayern“, Bad Reichenhall.