

das Flachautal und durch den Tauern (Tunnel) ins Lanschfeld oder
durchs Zederhaustal, ^{geplant.} ein Reichsautobahnstützen soll von Bischofs-
hofen abzweigend über Markt Pongau nach Badgastein führen.

b.) Das Bahnnetz.

Infolge des Bahnliniensbaues Salzburg-Wörgl wurde auch Markt Pongau an das Reichsbahnnetz angeschlossen, was für den Fremdenverkehr nicht unbedeutend blieb. Durch den Bau der Bahnstrecke von Bischofshofen in das obere Ennstal hat der Marktflecken seine Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt, die er früher im Straßenverkehrsnetz hatte, vollständig eingebüßt. Es fand sich aber rechtzeitig ein wirksames Zugmittel für den Fremdenbesuch, die Liechtensteinklamm. So wurde Markt Pongau durch eine Laune der Natur wieder entschädigt.

Die nachstehende Abschrift aus dem Aufsatz "25 Jahre Kaiserin Elisabeth-Bahn" mit Berücksichtigung der Gisela-Bahn, von Hofrat Dr. Karl Feiler, veröffentlicht in der Zeitschrift des Vereines Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltung, 75. Jahrgang 1935, Heft 32, (Archiv für Verkehrswesen in Wien) schildert die Umstände, die damals zu dem Bahnbau von Salzburg nach Wörgl geführt haben und zwar:

Seite 665:"Mit dem Ausbau der Abzweigung Wels-Passau (1861) war die Stammlinie der Kaiserin Elisabeth-Bahn fertiggestellt, die mit ihren Fortsetzungen in Bayern, die zwi-

schen Wien und München bis dahin klaffende große Lücke im europäischen Eisenbahnnetz ausfüllte.

Der Welthandelszug nach dem Westen konnte fortan wieder seinen uralten Weg über Salzburg oder Passau nehmen, von dem er seit dem Bestehen einer durchgehenden Schienenstraße über Prag und Frankfurt am Main abgelenkt worden war.

Doch entbehrte die Stammlinie noch einer von der bayrischen Strecke unabhängigen Verbindung mit Innsbruck, deren Mangel besonders fühlbar wurde, als Österreich aus dem Deutschen Bunde ausschied (1866) und Bayern in den engsten Verband mit dem neugegründeten Deutschen Reich (1871) trat. Es lag der Gedanke nahe, diesen Mangel durch Herstellung einer Linie von Salzburg über Bischofshofen nach Wörgl zum Anschluß an die Eisenbahn Kufstein - Innsbruck zu beseitigen und eine Verbindung mit der eben im Bau stehenden Teilstrecke Seltztal - St. Michael - Leoben, der kurze Zeit vorher gegründeten Kronprinz Rudolf-Bahn (St. Valentin - Villach mit Abzweigung) zum Anschluß an die Eisenbahn Wien - Triest zu schaffen.

Eine Reihe namhafter Persönlichkeiten, darunter der nachmalige Bauunternehmer der Linie Salzburg - Wörgl, Freiherr von Schwarz, bemühten sich um das Zustandekommen dieser Bahn, die als wichtigstes Verbindungsglied zwischen der bereits einen Namen von Mitglieedern des Kaiserhauses tragenden Kaiser Franz Josef - Bahn (Wien - Eger mit Abzweigung) der Kaiserin Elisabeth- und Kronprinz Rudolf-Bahn die Bezeichnung Gisela-Bahn führen sollte. Ihre Bestrebungen fanden die tatkräftige Unterstützung der Staatsverwaltung. Sie erteilte dem Unternehmer Schwarz die Baubewilligung für die Strecke Salzburg - Hallein (1869) und

leitete auf Grund einer gesetzlichen Ermächtigung, den Bau der Strecke Hallein - Würgl mit Abzweigung nach Selztal auf Staat- oder Privatkosten sicherzustellen, mit den Gesellschaften der Kaiserin Elisabeth- und Kronprinz Rudolf-Bahn Verhandlungen ein, die schließlich zur Baubewilligung an die Kaiserin Elisabeth-Bahn mit der Verpflichtung zur Einlösung der Salzburger-Halleiner-Bahn führten. (6. November 1872).

Der Bau der Gisela-Bahn begegnete trotz des durchwegs alpinen Geländes keinen großen Schwierigkeiten, jedoch zerstörte kurz vor Vollendung der Bahn ein Absturz des Untersteinberges den 135 m langen Tunnel zwischen Taxenbach und Lend (10. Juni 1875), der durch einen tiefer in den Berg hineingelegten neuen Tunnel von 427 m Länge ersetzt werden mußte.

Um die Aufnahme des Betriebes noch vor Vollendung dieses Tunnels zu ermöglichen, wurde eine Umfahrlinie gebaut, die so rasch hergestellt war, daß Kaiser Wilhelm I. von Deutschland zu seiner Reise nach Gastein am 17. Juli 1875 die Bahn bereits benutzen und Ministerpräsident Adolf Fürst Auersberg 14 Tage später sie unter dem Jubel der zahlreich herbeigeströmten Bevölkerung eröffnen konnte. Schon im Jahre 1794 wurde das ganze Salzachbett am "Unterstein" so vollständig verschüttet, daß ein See entstand, der sich bei 80 Fuß hoch an den Felsen emporstaute. An derselben Stelle hatte Baron Schwarz im Jahre 1875 mit 800 Mann in zwei Wochen eine neue Bahnstrecke geschaffen, da der ursprüngliche Tunnel wohl unrettbar verloren war (Zeitung des Vereines der deutschen Eisenbahnverwaltung, 15. Jahrgang, 1875, Seite 649). Dem allgemeinen Verkehr wurde die Bahn am 6. August

1875 übergeben. Den ersten Zug führte vor seinem Scheiden aus dem Dienste der vieljährige erste Direktor der Gesellschaft Hofrat R. von Keissler, dessen letztes Werk der Bau dieser großartigen Alpenbahn war.

VIII. Die Bevölkerung vom Pongau.

So schön das Alpenland ist, so hat die Natur doch ihr besonderes Launenspiel. Die Wolken und die Luft sind kaum auf längere Zeit idyllisch geordnet und beruhigt, das Klima ist sehr rauh. Ein Tag kann noch so wunderschön sein, so muß man damit rechnen, daß der Wind die Wetterbildung mehrmals am Tage wechseln läßt. Wer ein Gewitter in der Gebirgswelt erlebt, hat, der wird den Kampf der Naturgewalten niemals vergessen. Wie gewaltig erhebt sich hier der Donner, der in einem mehrfachen Echo wiederkehrt als wenn er nie enden wollte. Man hat noch das Gefühl des ewigen Kampfes aus der Eiszeit, den das harrende Gestein mit dem wandernden Eise führte, und es ist einem, als klinge dieses gewesene Naturereignis noch in dem Salzburger Berggebilde nach. Seit dieser Zeit ist wohl das Klima, sowie die Wetterlage noch nie recht zur Ruhe gekommen.

Es ist klar, daß die Natur auch das Gemüt des Menschen, der in den Stürmen dieser Landschaft geboren wurde, einwirkt.