

Alle Weichen waren mit beleuchtbaren Signalkörpern versehen<sup>11</sup> und vor unübersichtlichen Kreuzungen mit Straßen und Wegen standen im Abstand von 200 m sogenannte „Avisosäulen“, die den heutigen Pfeifpflöcken gleich waren und auch dieselbe Bedeutung hatten.

An den baulichen Anlagen wurde einiges beanstandet: Das Schotterbett sei mit stark verunreinigtem, teilweise zu grobem Grubenschotter mangelhaft ausgeführt, insbesondere bei Weichen, die teilweise in sandigem Erdreich lägen. Der Schotter sei nachzuschlägeln und zu reinigen. Es bestünden an zahlreichen Stellen Sutteln, Spritzstellen und falsche Gefällsausrundungen, auch sei kein Wanderschutz angebracht worden.

Das Protokoll vermerkt:

*Überhaupt wird in der ersten Zeit des Betriebes bis zur Festigung des Bahnkörpers, namentlich bei Eintritt regnerischer Witterung, der Instandhaltung des Oberbaues durch fleißiges Nacharbeiten mit verstärkten Oberbaupartien eine besondere Aufmerksamkeit zu widmen sein.*

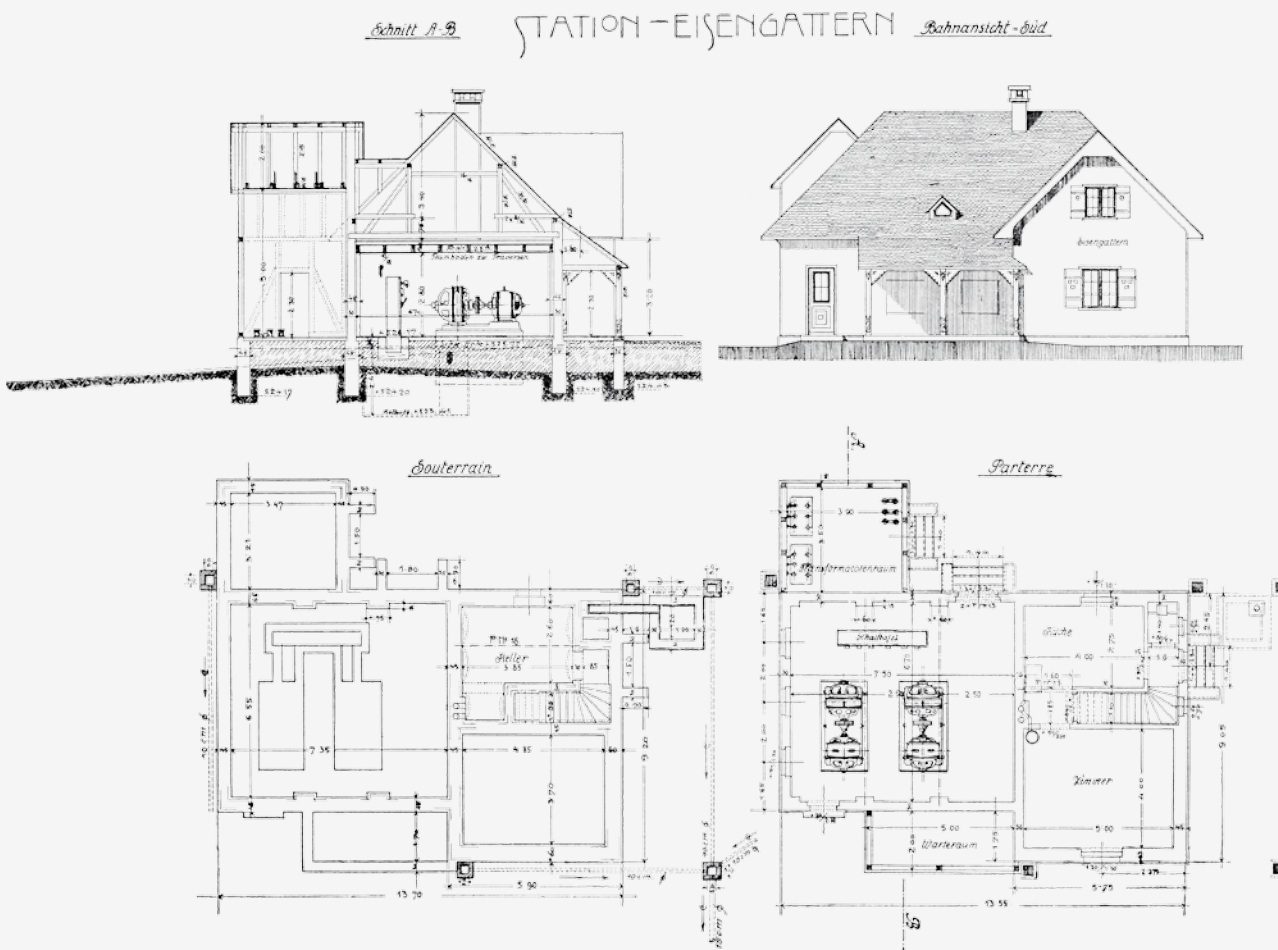
*An vielen Stellen stehen die Oberleitungsmaste in den Bahngräben und behindern dadurch den Wasserabfluß. Dieser Übelstand ist zu beseitigen.*

*Die Stationsnamen sind in einigen Fällen nur an den Stirnseiten der Aufnahmegebäude und Wartehallen angebracht; die angewendete Schrift ist zu klein und schlecht lesbar. Es ist notwendig, sie durch eine größere und deutlichere zu ersetzen und die fehlenden Aufschriften anzubringen.*

Festgestellt wurde auch, dass die Dienstwohnung für den Stationsdiener am Güterbahnhof Traundorf<sup>12</sup> nur aus einer Wohnküche bestehe, kein Trinkwasser vorhanden und diese daher unzulänglich sei. Konkrete Vorschriften hiezu gab es bemerkenswerterweise nicht.

Betreffend die Ausführung der elektrischen Bahnausrüstung hielt die Kommission fest:

*Von km 2,7/8 bis zur Umformerstation Eisengattern verläuft auf Bahngrund eine den Elektrizitätswerken Stern & Haffner gehörende 10.000-Volt-Drehstromleitung auf eigenen Masten. In der der vorgenannten Firma gehörenden, baulich mit der Bahnunterstation und der Wärterwohnung eine Einheit bildenden Transformatorstation wird der Drehstrom von 10.000 Volt, 48 Perioden, in zwei Öltransformatoren zu je 120 kVA auf 220 Volt umgespannt. In der Umformerstation ist ein Drehstrom-Gleichstrom-Motorgenerator (Umformer) von 70 kW Gleichstromdauerleistung aufgestellt, der zweite in Auslieferung begriffen. Der 120-PS-Schleifringmotor ist direkt mit dem Gleichstromgenerator gekuppelt, der eine Klemmenspannung von 650 Volt abgibt. Die Leistungsfähigkeit jedes Umformeraggregates ist so bemessen, dass ein 30 Tonnen schwerer Zug (Triebwagen und zwei Beiwagen, jeweils vollbesetzt) in 40 Promille Steigung mit 12 Kilometer pro Stunde befördert werden kann.*



Zeichnung der Station Eisengattern. Abb.: 1. Jahresbericht der Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf AG

11 Diese durften nur über Auftrag der Betriebsleitung beleuchtet werden – vermutlich wurde dieser Auftrag aber nie erteilt.

12 Der Personenbahnhof Gmunden-Traundorf war in den ersten Jahren unbesetzt, der Hochbau ein reiner Wartepavillon.

Wie wurde nun der Betrieb abgewickelt?

Vorerst standen die Dienstvorschriften der am gleichen Tage wie die Traunseebahn eröffneten Lokalbahn Linz - Eferding in Verwendung, denn die eigenen waren zwar bereits genehmigt, befanden sich aber noch im Druck. Die Zeitnot, unter der das ganze Vorhaben stand, muss enorm gewesen sein.

Zur Abwicklung des Zugmeldeverfahrens war eine Streckentelefonlinie Gmunden-Traundorf – Gschwandt-R. – Eisengattern – Kirchham – Vorchdorf errichtet worden. Das Telefon der Station Gschwandt-Rabe(r)berg war umschaltbar eingerichtet, der Wärter konnte sowohl auf der Bahnleitung, als auch über das „Hochspannungstelephon“ mit der „Umschaltstation“ der Elektrizitätswerke Stern & Hafferl in Gmunden telefonieren.

Die Kommission verlangte - obwohl alle Telefonapparate hochspannungssicher gebaut worden waren - vor jedem Apparat ein Isolierpodest.

Zwischen Gmunden-Traundorf, Engelhof und Gmunden-Seebahnhof hatte die k. k. Staatsbahn auf Kosten der Lokalbahn eine Telegraphenlinie errichtet.

Im Péagevertrag wurde formuliert:

*Zu diesem Behufe ist in Gmunden Traundorf ein des Telegraphierens kundiger Expedient mit der Besorgung des Dienstes betraut, dessen Prüfung sich die k. k. Staatsbahnverwaltung vorbehält.*

Dieser Expedient – heute würde man Fahrdienstleiter sagen – saß im Gebäude des Güterschuppens, dort hatte auch jeder Richtung Vorchdorf fahrende Zug anzuhalten, um den Güterdienst abwickeln zu können. Weitere Expedienten saßen in Kirchham und Vorchdorf. Nur in diesen Stationen als Grenzpunkte von Raumabschnitten war die Abgabe von Rückmeldungen sowie die Abwicklung von Kreuzungen erlaubt.

Die Uhr des Bahnhofes Vorchdorf galt als Normaluhr, nach ihr hatten alle Bediensteten die eigenen Uhren zu richten.

In den nur mit beschränkten kommerziellen Abfertigungsbefugnissen (Güter nur in Wagenladungen) versehenen

Halte- und Verladestellen Gschwandt-Rabersberg und Eisengattern waren die Weichen in die Gerade gesperrt. Die Kommission schrieb zur Sicherung abgestellter Wagen Entgleisungsschuhe oder Sperrbäume auf der gegen Vorchdorf liegenden Seite vor und stellte fest:

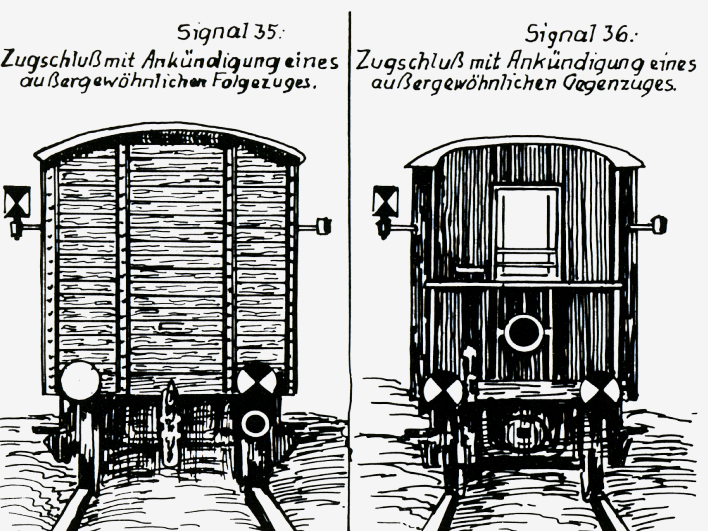
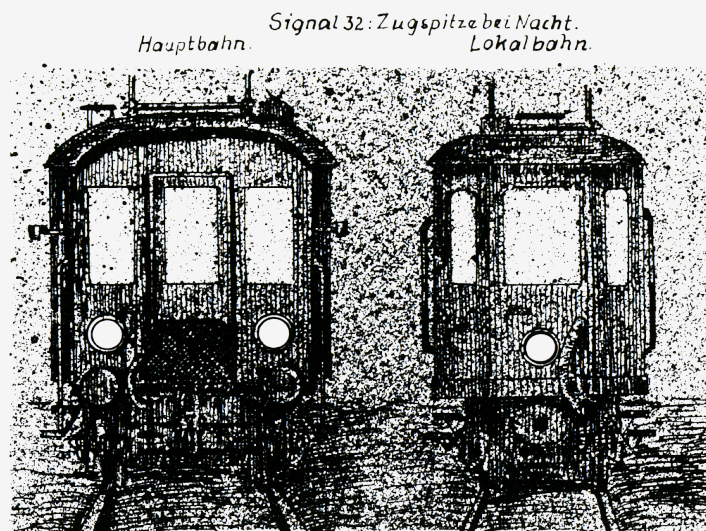
*Die vorhandenen Büssing'schen Fangschuhe sind zur Wagenversicherung nicht geeignet. Daher müssen die Stationen mit einem vollkommen entsprechenden Wagenversicherungsmittel ausgerüstet werden.*

Und weiter:

*Der Haltepunkt der Züge bei der Staatsbahnstation Engelhof ist bei Tag und Nacht zu signalisieren.*

Offensichtlich war man der Ansicht, dass es mit der Streckenkenntnis der Wagenführer noch nicht weit her sein konnte.

Die Signalvorschrift war stark an jener der k.k. StB. orientiert. Interessant war die damals übliche Kennzeichnung des Zugschlusses: Neben der Schluss Scheibe oder Schlusslaterne hatte das letzte Fahrzeug an der Längswand auf der Führerseite oben eine Seitenlaterne (Aus Schlaglaterne) oder eine rechteckige, rot-weiße Scheibe zu tragen. Die Laterne zeigte nach vorne weißes, nach hinten rotes Licht und hatte den Zweck, Zugtrennungen erkennbar zu machen. Für die Signalisierung außergewöhnlicher Folge- und Gegenzüge wurden eine bzw. zwei rot-weiße Pufferkappen verwendet. Wie wenig praxisgerecht diese Signale waren – man hatte zwar ein Telefon, dessen Bedienung anfänglich aber auch erhebliche Schwierigkeiten verursacht haben muss – zeigen Eintragungen aus dem „Telephon-Korrespondenz-Protokoll“. 16. 3. 1912, 2.35 Uhr nachm.: Kirchham fragt: „Was ist das für ein Zug, der ohne Avisierung um 2 Uhr 25 Min. Kirchham passierte?“ 20. 3. 1912, 6.00 Uhr, Vorchdorf an Kirchham: „Zug Nr. 2 ab Vorchdorf recht, es folgt ein 2ter Zug, ist aber nicht signalisiert, weil noch keine Scheibe hier ist.“ Möglicherweise waren diese Züge inoffizielle Eröffnungszüge. Das Telephon-Protokoll verzeichnet jedenfalls an diesem Tag keine weiteren Zugfahrten.



Darstellung der Signalisierung der Fahrzeuge (Zugspitze bei Nacht links, Zugschluss-Signalisierung einen außergewöhnlichen Folge- bzw. Gegenzug betreffend rechts und ganz rechts). Abb.: Archiv StH



gerade noch, wenn sich die überlasteten Züge die starken Steigungen hinauf quälten.

Im gleichen Jahr zeigte die Bezirksbauernkammer neuerliches Interesse an einer Zweiglinie nach Scharnstein. Von der Firma Stern & Hafferl wurde die alte Projektlinie nochmals begangen und man kam zum Ergebnis, dass die Abzweigung zweckmäßigerweise in Gschwandt, der Endpunkt in Viechtwang mit Anschluss an die Almtalbahn hergestellt werden müsse. Das Gelände ist ziemlich schwierig; ein neues Vorprojekt hätte sich auf zirka 1.500 S je km gestellt - die Strecke wäre bis Viechtwang 12 km lang gewesen. Wenn man weiß, dass zur gleichen Zeit die neue Bahnlinie Bürmoos - Trimmelkam entstand, so war dieses Projekt auch zu damaliger Zeit gar nicht so abwegig. Noch im Jahr 1949 war das Projekt Thema eines Artikels in der Salzkammergut-Zeitung vom 27. Jänner:

*...Schon im Jahre 1912 sollte mit dem Bau einer elektrischen Bahn von Gmunden nach Viechtwang begonnen werden. Die Vorarbeiten waren schon so weit vorgeschritten, dass man bereits an die Ausführung dieser für Gmunden als Bezirksstadt und für unser ganzes Almtal so hochwichtigen Bahnlinie heranging. Da verhinderte der Ausbruch des ersten Weltkrieges 1914 diesen Plan. Heute hängt in der Gemeindekanzlei von Viechtwang zur allgemeinen Einsicht ein großzügig angelegter und ausgearbeiteter Flächenwidmungsplan, der den Schienenplan des nun neu aufgegriffenen Projektes zeigt. Die Bahntrasse führt vom Bahnhof Viechtwang entlang des Trambaches bis zur Schobermühle. Dort verläßt der Bahnkörper das Ufer des Baches, um sich in Richtung St. Konrad bis nach Eisengattern fortzusetzen, wo er dann in das bestehende Gleis der elektrischen Bahn Gmunden - Vorchdorf einmündet. Allerdings wäre zu bedenken, ob man die Bahntrasse nicht günstiger über den Rabersberg vor der Station Gschwandt abbiegen und direkt nach Gmunden führen sollte, um den Umweg von St. Konrad über*

*Eisengattern nach Gmunden zu ersparen. Viechtwang will ja nach Gmunden und nicht nach Vorchdorf gravitieren.*

Doch auch hier blieb es beim Projekt.

Der Wagen 23 250 bekam 1947 einen neuen Wagenkasten und war vom 7. Juli bis 14. November zur Vornahme dieses Umbaus abgestellt. Bei den Triebwagen 23 102 und 23 103 wurde der mittlere Einstieg verschlossen, was den Wagen ein sehr unvorteilhaftes Aussehen verlieh. Vom strengen Winter dieses Jahres gibt es manche Anekdoten. Kommerzialrat Ingobert Stern erinnerte sich, dass sich ein Bediensteter am Dach des Triebwagens aufstellte und mit einem Scherblatt aus Holz, das mit einer langen Stange versehen war, während der Fahrt den Rauhref vom Fahrdrabt schabte. Zu diesem Zweck hatten die Triebwagen später neben dem Scherenstromabnehmer auch sogenannte Eiskratzer-Lyrastromabnehmer am Dach montiert.

1947 und 1948 konnten wegen des enormen Verkehrsaufkommens sogar wieder Gewinne erzielt werden, doch in den folgenden Jahren fielen die Frequenzen stark ab. Im Güterverkehr wurde die 1.000 Tonnen-Marke kaum mehr überschritten.

Nun erhielt auch der Wagen 23 202 bei einem Werkstättenaufenthalt von 1. 9. bis 16. 11. 1950 einen neuen Wagenkasten. Die schwachen Fenstersäulen der ursprünglichen Konstruktion hatten die enormen Beanspruchungen durch Überfüllung und die vielen Stöße auf den kurzen Schienen des „Blumendraht-Oberbaues“ kaum verkraftet. Die neuen Wagenkästen unterschieden sich daher hauptsächlich hinsichtlich der Fensterteilung von den ursprünglichen.



In Vorchdorf stehen ein zur Gänze brauner Schmalspurzug mit Triebwagen 23 102 oder 23 103 (bereits verschlossener Mitteleinstieg), Beiwagen 23 202 und Personen- und Gepäckwagen 23 250, dahinter: normalspuriger Zug mit braun / ockerfarbenem Beiwagen nach Lambach. Foto.: G. Mayr 6.4.1956



beheizt werden können – nicht praktikabel und es waren auch die Auflagen des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zu diesem Entwurf, mitgeteilt am 21. Juni 1957 unter Zahl 17/28e, derart streng,<sup>37</sup> dass das bezügliche Ansuchen von Stern & Hafferl wieder zurückgezogen werden musste. Erst 15 Jahre später lösten sich diese Probleme wie von selbst.

Der Umbau der Péagestrecke von 4- auf 3-Schiengleis erfolgte 1957/58 auf Wunsch der ÖBB, für die Lokalbahnwagen ergab sich dadurch eine Verbesserung der Laufruhe. Interessant waren die dabei verwendeten zungenlosen Abzweigweichen.



Ausbindung der Lokalbahnstrecke in Gmunden-Traundorf nach dem Umbau auf Dreischienengleis am 26.8.1963 mit Dampflokk 93.1390. Foto: Deutner



Ausbindung der Lokalbahn aus der noch als Vierschiengleis ausgeführten Gemeinschaftsstrecke in Engelhof, 7.7.1954. Foto: Gerhard Mayr



Dieselbe Situation am 15.2.1963 mit dem Triebwagen 23 103. Foto: Deutner



Triebwagen 23 103 verlässt, von Vorchdorf kommend, die bereits nur mehr dreischienige Gemeinschaftsstrecke. Foto: Ernst Lassbacher (ca. 1963)

<sup>37</sup> Hätten sich – wie an Wochenmarkttagen - zwei Züge in Traundorf befunden, so hätte dennoch ein FdI anwesend zu sein gehabt. Einfahrten hätten nur mit 10 km/h wegen Fehlens der Fahrwegprüfung erfolgen dürfen, der Schaltzustand der Fahrleitung wäre zu signalisieren gewesen usw.





Triebwagen 23 104 in Gmunden Traundorf im Jahr 1967. Foto: Charles Léon Mayer, Archiv Otfried Knoll

Eine neuerliche Änderung der Dienstordnung für die Gemeinschaftsstrecke wurde mit Gültigkeit ab 1. März 1964 eingeführt. Sie berücksichtigte die zeitweise Sperre nunmehr auch des Seebahnhofes – denn auch die ÖBB litten unter den rasch steigenden Personalkosten.

Durch weitere Steigerungen im Personen- und auch im Güterverkehr gelang es 1965, wieder einen kleinen Gewinn zu erzielen. Dabei erwiesen sich die Begünstigungen des Privatbahnunterstützungsgesetzes als sehr hilfreich.

Endlich konnte im Juni 1967 auch der umgebaute Rheinbahn-Triebwagen 118 in Betrieb genommen werden. Er war wie auch der ET 23 104 modernisiert worden und erhielt die Nummer 20 108, blieb also im Eigentum von Stern & Hafferl und wurde an die Lokalbahn GV vermietet. Somit konnte mit Winterfahrplan 1967 ein tagsüber konsequent eingehaltener 90-Minuten-Taktfahrplan mit 35 Minuten Fahrzeit je Richtung eingeführt werden, wobei die Streckenhöchstgeschwindigkeit immer noch 30 km/h betrug - die Vierachser waren jedoch bereits für 50 km/h zugelassen. Der Taktfahrplan brachte eine außerordentlich hohe Frequenzsteigerung von rund 15 Prozent. Bei allen Tarifarten zusammen waren rund 9 Prozent Einnahmensteigerungen zu beobachten, vor allem im Kurzstreckenverkehr benützten viele neue Fahrgäste die Bahn.

Man bemühte sich überhaupt sehr um die Fahrgäste: Die schon lange gewünschte Haltestelle nahe dem

Kirchhamer Ortskern wurde errichtet und am 25. 8. 1967 in Betrieb genommen – treffende Bezeichnung: Kirchham Ort. Triebwagen 23 103 übersiedelte am 11. Juli 1967 zur Lokalbahn Vöcklamarkt – Attersee, stand dort über 25 Jahre als von der Lokalbahn GV vermieteter Triebwagen bei Schüler-, Hobbylokführer- und Bauzügen im Einsatz und kehrte erst 1993 im Tausch mit dem ET 23 102 nach Vorchdorf zurück. Sein langjähriger Kollege ET 26 103, der ehemalige Gütermotorwagen, trat im selben Jahr seine letzte Fahrt an.



Sonderfahrt mit dem Triebwagen 23 102 und den beiden deutschen Beiwagen 20 221 und 26 203. Bemerkenswert ist die elegante Körperhaltung des Fans auf dem Trittbrett des Triebwagens. Foto: Archiv StH





1980 bot der Lokalbahnhof Gmunden-Traundorf nahezu das Idealbild einer sympathischen Endstation. Foto: Otfried Knoll

Nach längeren Vorgesprächen und aufgrund des Drängens der Stadt Gmunden „zwecks Hebung der Verkehrssicherheit in der Schlagenstraße“ erging 1979 der Bescheid<sup>40</sup> zum Umbau des Bahnhofes Gmunden-Traundorf, der vor allem von der Stadtgemeinde Gmunden gewünscht worden war, um die Schlagenstraße verbreitern zu können.

Insbesondere aber zeigte sich Anfang der 1980er Jahre an der Strecke erheblicher Aufholbedarf. Als Ausgleich zu den nur städtischen Betrieben zukommenden Förderungsmitteln der „Nahverkehrsmilliarde“ gewährte ein 1980 wirksam werdendes fünfjähriges Investitionsprogramm erhebliche Mittel, deren Aufbringung gemäß Privatbahn-Unterstützungsgesetz zu je 50 Prozent durch Bund und Land Oberösterreich zu erfolgen hatte. Diese Mittel kamen keineswegs zu früh und glücklicherweise konnte das Investitionsprogramm auch mit weiteren 5-Jahres-Schritten immer wieder fortgesetzt werden. Somit konnten nun auch modernere Erhaltungsmethoden angewendet werden. Erstmals wurde 1980 zur maschinellen Gleisstopfung (1980: 1.057 m Gleis) mit all ihren Vorteilen für eine gute Gleislage übergegangen.

Foto rechts: Im Jahr 1980 waren zur Streckensanierung umfangreiche Schottertransporte notwendig. Dazu kam vorzugsweise die Garnitur 23 102, 23 461 und 23 462 zum Einsatz. Einmalig war die vereinigte Führung mit einem Personenzug am 4.7.1980. Foto: Otfried Knoll.



<sup>40</sup> Amt der OÖ. Landesregierung, VerKR-3186/2 1979 III/IIa vom 15. Oktober 1979.