

Die Erschließung des Salzkammergutes per Bahn

Das Salzkammergut galt bei den Habsburgern als Schatzkammer. Das „Weiße Gold“, das Salz, füllte Kriegs- und Heiratskassen. Verständlich, dass eine derartige Region besonders geschützt wurde. Die Einheimischen lebten fast wie unter einer Glaskuppel, mussten oft nicht zum Kriegsdienst, verdingten sich als Wald- oder Salinenarbeiter und konnten als Kleinkeuschler gerade so überleben. Reich wurden sie nicht, aber hungern mussten sie auch nicht. Die Politik der Abschottung des Salzkammergutes änderte sich grundlegend, als der in Bad Aussee wohlbekannte Friedrich Ritter von Löbl vor 150 Jahren den Auftrag bekam, eine Bahnlinie zu planen.

VON FLORIAN SEIBERL

Denn aus der Sicht der Auftraggeber wäre es doch eine sehr kommode Einrichtung, das Salz in die Kronländer der Monarchie liefern zu können und das Holz oder die Kohle für die Sudhütten ins Salzkammergut. Was die Herren jedoch dabei nicht bedacht hatten war die Tatsache, dass mit der Eisenbahn so etwas wie der „Fall des Eisernen Vorhanges“ zum Salzkammergut eingeleitet wurde und wir zu der Tourismusregion wurden, die wir heute sind. Natürlich war der Materialtransport auf der Schiene ein großer Beweggrund, jedoch wurden der Personenverkehr und die Reiselust der Menschen im Vorfeld massiv unterschätzt.

Bevor jedoch die erste Lokomotive namens „Hallstatt“ eine Garnitur durch den Koppen ziehen konnte, bedurfte es einiger Anstrengungen.

Emsiger Briefverkehr im Vorfeld

In der Mappe eines „alten Kammergütlers“, wie geschrieben steht, wurde zur Entstehungsgeschichte der Salzkammergutbahn nachfolgender Schriftverkehr gefunden. Dabei schrieb im November 1870



Der neu errichtete Bahnhof Mitterndorf-Zauchen.

ein H. in Ried an Dr. W. in Ischl: „Das Interesse, welches E. W. an der Bahnverbindung Schärding – Ried – Ischl zu nehmen die Güte haben, ermuthigt mich, zur Klärung der Sachlage mich brieflich an Sie zu wenden, weil mir diese Angelegenheit von großem Belange und wichtig genug erscheint, um von allen Beteiligten mit Nachdruck betrieben zu werden... Unser Oberingenieur R. v. Löbl ist zwar ganz darnach angegan, um einen korrekten Plan und die einschlägige Denkschrift dazu zu verfassen...

Die Mitwirkung und Gönnerschaft gewisser vielvermögender Persönlichkeiten außerhalb Ischl und Ried scheint mir aber auch *conditio, sine qua non* (unabdingbare Voraussetzung, Anm.) zu sein. So möchte ich E. W. Augenmerk namentlich auf den

Generalinspector Baron Beust wenden, der sicherem Vernehmen nach, für Salz-Produkte und Betrieb mehr als ein anderer sich interessiert. Zur Zeit haben zwar die Entrepreneurs von Trajectschiff und Pferdebahn sein Ohr, wenn ihm jedoch die überwiegenden Vorteile unseres Geleises dargelegt werden, so unterliegt seine Bekehrung wohl keinem Zweifel. Unsere, die eigentliche Salzkammergutbahn, fortgesetzt bis Passau, Klattau, Strakonitz, Prag einer- und Aussee – Rottenmann andererseits bietet für den Salztransport doch offenbar ganz andere Chancen als die Gmunden – Lambach – Budweiser-Bahn? Daraus erhellt, daß nicht nur Oberösterreich, Landtag, Handelskammer, Ried, Ischl, Aussee usw., sondern auch bairische und böhmische Städte und Corporationen lebhaft dabei interessiert sind. Ferner leistet die bestehende kleinspurige Bahn für die Vermahlung des Salzes mit der Kohle viel zu wenig Ersprießliches, als dass man nicht einer ordentlichen Bahn (11 Meilen) entschieden den Vorzug geben sollte, da man in derselben Zeit mit weit geringeren

Spesen viel größere Meilenzentner in die salzarmen Länder spediert. Möge es gelingen, Mäzene für diese gemeinnützige, zeitgemäße Unternehmung zu finden! Gegner, als: die Elisabethbahn, die dortigen Ebenseer-, dann die Rottenmann-Welser-Gesellschaft usw. fehlen ohnehin nicht. Ich bitte mich gelegentlich in dieser Sache mit einer Zuschrift zu beehren.“

In der Antwort schreibt Dr. W. nach Ried: „Da ich den weiteren Aufschwung meiner beiden liebege gewordenen letzten Domizile herzlich wünsche, so begrüße ich mit wahrer Freude das Project einer directen Bahnverbindung zwischen Ried und Ischl. Ich säume daher auch nicht, Ihre geehrte Zuschrift zu erwidern. Die Unterstützung des Planes von

Seite des Ministeriums, insbesondere des Generalinspektors Baron Beust, ist bedingt durch eine Ausdehnung desselben auf die Linie Ischl – Rottenmann, so daß eines theils die Verführung des Salzes sowohl nach West und Nord als nach Ost und Süd, andertheils die

Publikums im Allgemeinen, besonders der Geldmänner, für sich gewinnen, da sich eine viel größere Rentabilität der Gesamtbahn, als einer der wichtigsten Verkehrslinien prognostizieren läßt.“

Dem weiteren Schriftverkehr der beiden Visionäre war zu entnehmen,



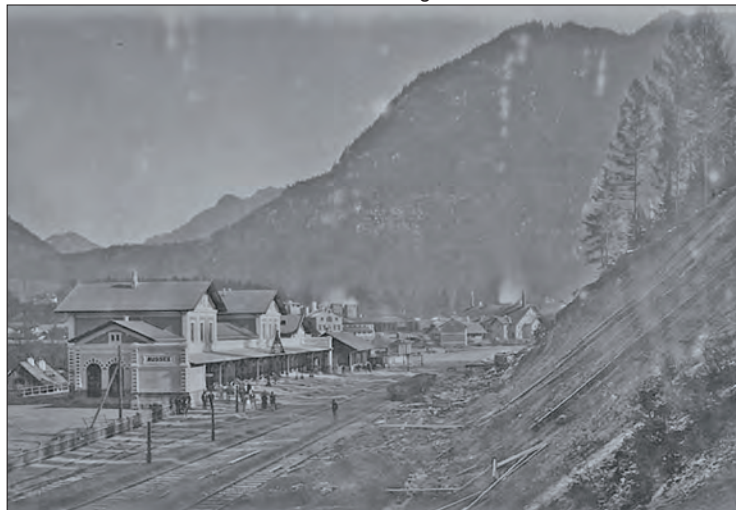
In Unterkainisch nahe des sogenannten „Zwoanzgers“ musste die Kainischtraun überbrückt werden.

Zufuhr sowohl der Trauntaler als der steirischen und Kärntner-Kohle für die Salzwerte erleichtert, eine bessere Verwertung des Waldertragnisses aber, als zur Pfannheitze, nach beiden Richtungen ermöglichen würde. So lange Ischl im Projekte nur als Endstation aufscheint, und nicht der Anschluß an die Rudolfbahn darin aufgenommen wird, ist, soweit ich in der Lage bin, zu beurteilen, keine Aussicht, es der Elisabethbahn mit ihrer schmalspurigen Zweigbahn Lambach – Gmunden und dem Consortium für das Trajectschiff wie für die bereit trassierte schmalspurige Dampfbahn Ebensee – Ischl – Steg beim Ministerium abzugewinnen. Die Erweiterung des Projektes auf die Fortsetzung über Aussee und Lietzen nach Rottenmann würde aber sofort die Sympathie, nicht nur des Baron Beust, sondern auch des

dass der benannte Oberingenieur Ritter von Löbl sich dieses Projektes bereits angenommen hatte und eine Bahnverbindung Passau – Schärding – Ried – Vöcklabruck – Ischl – Aussee – Selzthal einer- und St. Johann – Bischofshofen andererseits erdacht hatte. In weiterer Folge sollten dann auch noch St. Martin – Schladming – Radstadt und St. Johann eingebunden werden. Es wird aber auch die Konkurrenz beobachtet, indem man es sich tunlichst nicht mit der „Westbahn“ verscherzen will, wie es bei der Nord- und Franz-Joseph-Bahn passiert ist. ¹⁾

Konstituierung eines Bahnkonsortiums

Am 12. Jänner 1871 trafen sich in Ried einige hochrangige Personen zum Zweck der Bildung eines Konsortiums zur Planung einer Eisenbahn von den Wolfsegger Kohlenbergwerken über Ischl im Anschluss



Am Bahnhof Aussee waren auch umfangreiche Erdarbeiten notwendig.

über Aussee und somit zur Tiroler-Triesterbahn bei Rottenmann. Auch über eine Fortführung der Bahn von Ried nach Schärding und Neuhaus auf dem linken Innufer nach Passau, um die Verbindung von Norden nach Süden, durch die bereits projektierte Bahn von Passau nach Winterberg, Strakonitz und Prag in gerader Richtung wurde nachgedacht. Anwesend waren neben dem Bürgermeister von Bad Ischl, Direktor Lorenz vom Kohlenbergwerk Wolfsegg, der Bürgermeister Gyri der Stadt Ried, ein Vertreter der Stadt Passau sowie weitere hohe Vertreter aus der Politik und dem Adel sowie der Wirtschaft. Herr Ritter von LöbI war als bauleitender Oberingenieur vor Ort und begleitete die Versammlung, die sich nach eingehender Beratung als Konsortium konstituiert und den Bürgermeister von Ried zum bleibenden Vorsitzenden gewählt hatte. Zur Herstellung von Projektierungsarbeiten wurde die Summe von 18.000 Kronen übernommen und festgehalten, dass diese Arbeiten binnen acht Monaten vollendet sein müssen.²⁾

Friedrich Ritter von LöbI – ein Universalgenie und Erfinder

Beauftragt, die Planungen für die Salzkammergutbahn durchzuführen, war einer der profundesten Kenner



Die Brücke über die Koppentraun bei Bahnkilometer 329.

Bergwerken, Wasserwerken und anderen technischen Anlagen. Als die später dann verwendeten Bau- und Feldbahnlokomotiven noch unbekannt waren, ließ LöbI, um die Arbeit der Zugpferde zu ersetzen oder zu unterstützen, einige Rollwagen mit Masten und Segeln ausrüsten. In der Tat konnten nach zufälligem Eintritt günstiger und konstanter Windströmungen bei der Beförderung der Erdmassen, wenn

Salzkammergutbahn verwendete LöbI erstmals Höhenreliefs, die in einer neuartigen Form Auskunft über das Terrain gaben. Die Stärke des Kartons, welchen er verwendete, entsprach – im Maßstab – einem bestimmten Höhenbetrag in der Natur. Diese Kartons wurden übereinander geklebt und mit Firnis überzogen. Das Gelände war also im Relief treppenförmig dargestellt. LöbI, der durch seine Vermessungstätigkeit bei den Bahnbauten zu diesen Arbeiten angeregt worden war, vereinfachte in späteren Jahren deren Herstellung durch die Konstruktion besonderer Laubsägemaschinen.

Bei den Trassierungsarbeiten verwendete LöbI neben der trigonometrischen Höhenmessung auch die barometrische, die von ihm weiterentwickelt wurde und die insbesondere im einsamen, schwer zugänglichen Gelände von großer Bedeutung war. Die Instrumente für die barometrischen Höhenmessungen hatte er sich selbst hergestellt. Es waren luftleere Meßdosens, die auf ein Zeigerwerk wirkten, wie sie später in Aneroidbarometern allgemein üblich waren.³⁾

Nicht ganz reibungsloser Bau der Bahntrasse

Die Bauarbeiten wurden unter sehr herausfordernden Bedingungen durchgeführt, wobei es auch zu größeren Schwierigkeiten kam. Unter anderem zu einem „Exzess von Bahnarbeitern“, der am 27. Jänner 1878 im Landesgericht Leoben verhandelt wurde. In einem Bericht darüber heißt es: „Der Erkenntnisgerichtssenat des Kreisgerichtes Leoben hat unter dem Vorsitz des Landesgerichtsrathes Possanner v. Ehrenthal über den Exzess verhandelt, welcher am 19. Dezember 1877 in Untergrimming von italienischen Bahnarbeitern in Szene gesetzt wurde und derartige Dimensionen angenommen hatte, dass in den obersteirischen Ortschaften an der Baustrecke der Salzkammergutbahn großer Schrecken herrschte. Auf der



Das Koppental stellte den Planer Ritter von LöbI und die bauausführenden Unternehmen vor veritable Herausforderungen.

der Materie: Friedrich Ritter von LöbI. Er hatte schon mehrere Bahnprojekte erfolgreich zu Ende gebracht und war nun damit konfrontiert, eine Bahntrasse von Bad Ischl kommend entlang der Koppentraun anzulegen, um die Gefahren, die von Hochwasser und Lawinen ausgehen, wissend. Der Oberingenieur war ein großer Natur- und Technikkenner. Sein Interesse in dieser Hinsicht ging auf eine Floßfahrt zurück, die ihn in jungen Jahren von München aus bis nach Wien führte. Die Rückreise erfolgte zu Fuß. In den sehr ausführlichen Aufzeichnungen, die von diesen Reisen und Wanderungen vorliegen, ist auch deutlich LöbIs frühes technisches Interesse zu erkennen, denn neben den Naturschilderungen finden sich häufig Berichte über Besichtigungen von

auch nur vorübergehend, nennenswerte Ersparnisse an Zeit und Kosten erreicht werden. An den Wagen nahm LöbI verschiedene praktische Studien über Winddruck und Segelstellung vor. Er experimentierte auch mit Donauschiffen, indem er zwei große Wasserräder – wie bei einer Schiffsmühle – montierte und die dabei gewonnene Energie für die Vorwärtsfahrt verwendete. Das Schiff mit dem „Self-Propeller“, wie er seine Erfindung nannte, fuhr am 20. März 1860 tatsächlich mit zwei km/h flußaufwärts. Diese Erfindung wurde jedoch durch den technischen Fortschritt rasch überholt. LöbI wollte damit das Schleppen von Schiffen mit Hilfe von Pferden ersetzen.

Bei den Trassierungsarbeiten zur

Friedrich Ritter und Edler von LöbI

Bevor Cheffingenieur Friedrich Ritter und Edler von LöbI am 14. Mai 1907 in Wien im hohen Alter von 90 Jahren verschied, konnte er auf ein sehr arbeitsreiches Leben zurückblicken. Im Jahre 1817 als Sohn



Friedrich Ritter von LöbI im Alter von circa 45 Jahren.

eines Richterbeamten zu Weiler im Allgäu geboren, widmete er sich nach Absolvierung des Gymnasiums hauptsächlich mathematischen Studien und erfüllte die Vorbereitungen für die mathematische Professur. Lebhaft angeregt durch die in den Dreißigerjahren zur Ausführung gelangten ersten Eisenbahnbauten, erkannte er sofort, dass den Eisenbahnen die Zukunft gehöre und dass im Eisenbahnenwesen das richtige Feld gegeben sei zur Betätigung, weshalb er seine Schaffensfreude der Eisenbahntechnik zuwandte. Eine fast unglaubliche Zahl an Eisenbahnprojekten in Bayern, Österreich und Ungarn entstammt seinem weit-schauenden Unternehmungsgeiste. Das System der Projektierung von Eisenbahnlinien mittels hypsometrischer Terrainaufnahmen wurde durch LöbI in Bayern und Österreich eingeführt. Das wunderbar ausgearbeitete Schichtenrelief einer Teilstrecke der Salzkammergutbahn, das auf der Weltausstellung in Wien 1873 ausgestellt war, sorgte für viel Furore unter den Besuchern.

Ende der Siebzigerjahre schloss von LöbI seine berufsmäßige Tätigkeit als Eisenbahningenieur ab, um sozusagen ein neues, der Wissenschaft gewidmetes Leben zu beginnen. Es galt hauptsächlich der Durcharbeitung und Ausgestaltung der von ihm erfundenen autodynamischen, durch die Temperaturunterschiede der Luft sich selbst aufziehenden Uhr und den Studien im Gebiete der Flugtechnik. Die vielbekannte, nun seit etwa 25 Jahren im Betriebe befindliche autodynamische Uhr vor der Rotunde im Wiener Prater und deren Zwillingsschwester auf dem Marktplatz zu Aussee, dann ein Buch über „Luftwiderstandsgesetze“ sind die Ergebnisse jener Forschungen.⁷⁾

Anklagebank saßen neun Bauarbeiter und zwar: vier Italiener, zwei Südtiroler, ein Krainer, ein Ungar und ein Steirer. Veranlasst wurde der Exzess dadurch, dass ein Subunternehmer, der Partieführer Reck der Bauunternehmung Kurz und Krauß in Untergrimming, am 17. Dezember in der Baukanzlei seine Rechnung präsentierte, bei deren Prüfung sich herausstellte,

als hundert Arbeiter, von denen zwei in die Kanzlei einzudringen versuchten, von dem Personale aber hinausgedrängt wurden, welches rasch die Zugänge versperrte. Nunmehr erhob sich von Außen ein fürchterliches Geschrei, sämtliche Fenster im Parterre wurden mit Steinen und Holzprügeln eingeworfen und die dort befindlichen Beamten mussten sich zur Wahrung ihrer persönlichen



Entlang der Koppentraun war nicht nur „Urwald“, sondern auch mit heftigen Lawinen- und Hochwasserereignissen zu rechnen. Fotos: Archiv „Alpenpost“

dass er um circa 75 Schichten mehr aufgeschrieben hatte, als gearbeitet wurden. Da er noch überdies einen bedeutenden Vorschuss erhalten hatte und demnach sich außer Stande fühlte, die Lohnforderungen der Arbeiter zu befriedigen, ersuchte er die Unternehmer, diesmal selbst die Arbeiter auszubezahlen, wozu

Sicherheit – nachdem die Lampen verlöscht wurden – in das Vorhaus zurückziehen. Der Lärm dauerte durch mehrere Stunden fort. Man vernahm Rufe wie: 'Die Herren werden nicht sicher nach Hause fahren, Alle müssen 'hin' sein, die ganze Bagage werde in die Luft gesprengt werden, die Dynamitpatronen seien



Die Traunbrücke bei KM 360.

sich erstere unter der Bedingung bereit erklärten, dass die Auszahlung auf Grund einer von den Ingenieuren der Unternehmung vorzunehmenden Berechnung erfolgen sollte. Reck entfernte sich, ohne hierüber eine Erklärung abzugeben. Gleich darauf versammelten sich auf der Straße vor der Baukanzlei mehr

schon bereit.' Mittlerweile war die von den Unternehmen herbeigerufene Gendarmerie von Irnding gekommen. Doch auch diese konnte keine Beruhigung herbeiführen. Erst nachdem auch Gendarmen von Gröbming und Liezen eintrafen, konnte gegen 22 Uhr eine Auflösung des Tumultes herbeigeführt werden.



Der „Koppentunnel“ war nur eines der Aufsehen erregenden Bauwerke.

Die Angeklagten wurden der öffentlichen Gewalttätigkeit und der Erpressung überführt, sechs von ihnen zu fünf, vier, drei und eineinhalb Monaten schweren und verschärften Kerkers sowie die Ausländer zur Abschaffung aus dem Lande nach verbüßter Strafe verurteilt. Ein Italiener, welcher nur „Corragio“ (Mut, Anm. d. Red) geschrien, und ein Ungar, welcher nur etwas gewalttätig „bitten“ wollte, gingen frei aus.⁴⁾

Der rastlose Oberingenieur wird in Aussee sesshaft

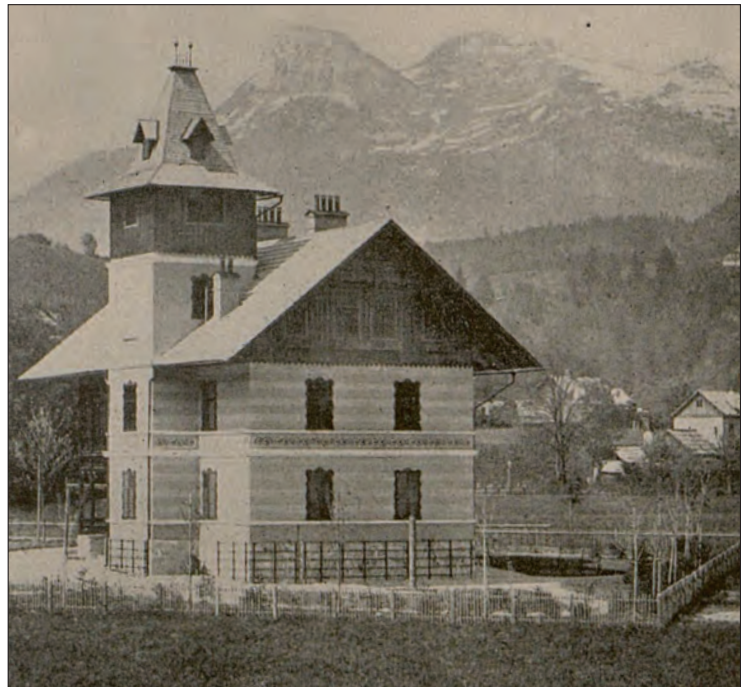
Von der steirischen Baugesellschaft, in deren Vorstand Lößl inzwischen eingetreten war, kaufte dieser ein Sanatorium in Aussee, das er später zu einem erstklassigen Hotel ausbaute. Er zeigte schon in diesen Jahren viel Interesse an der Entwicklung von Aussee, war in der Kurkommission tätig und verbrachte hier in der Folge stets die Sommermonate. Der vollendete Hotelbau, der zwischen Aussee und Alt-Aussee liegt, erhielt den Namen „Badehotel Elisabeth“. Neben dem

Hotel war ein Solebad eingerichtet.

Nach dem Tod seiner Frau und einer Lungenerkrankung erholte er sich nur schleppend. Im 71. Lebensjahr stehend hatte sich Lößl am Neuperfeld bei Aussee eine Villa bauen lassen, die Villa „Gentiana“. Dieses Haus wurde so ausgeführt, dass es für seine experimentellen Luftwiderstandsuntersuchungen geeignet war. Es hatte einen geräumigen Turm, in dem die Stiege so angelegt war, dass sie die Mitte frei ließ. Dort nahm Lößl seine Fallversuche vor und entwickelte sich dadurch zu einem Pionier der Luftfahrt. Dazu jedoch ein anderes Mal.³⁾

Das Salzkammergut wird erFAHRbar

Der 23. Oktober 1877 war dann der wohl wichtigste und folgenreichste Tag für das Salzkammergut, welches mit der am selben Tage stattgefundenen Eröffnung der Salzkammergutbahn in das europäische Eisenbahnnetz einbezogen wurde. „Alle Orte, die kleinsten nicht ausgenom-



Die Villa „Gentiana“ weist einen geräumigen Turm für die Fall- und Luftströmungsversuche auf.

men, waren aus Anlaß der Eröffnung festlich beflaggt, und empfangen den einfahrenden Zug mit Musik und Böllerschüssen, nur merkwürdiger Weise in Gmunden rührte sich nichts und war weder von den Behörden noch von der Gemeinde-Vertretung jemand erschienen, um den Zug zu empfangen. In Traunkirchen waren die Gemeinde-Vertretung und Korporationen mit einer Musikkapelle erschienen, und der Bahnhof in Ebensee war mit Triumphporten und Flaggen geschmückt, und wurde der Zug mit Böllerschüssen empfangen. In Ischl waren der Bahnhof sowie beide Brücken mit Fahnen geziert, und begrüßte den ersten einfahrenden Zug mit der Lokomotive „Hallstatt“, von Attnang kommend, und von Oberinspektor Mahr geleitet, die Bürgermusik-Kapelle, und waren Gemeinde-Vertretung und Behörden sowie eine zahlreiche Menschenmenge erschienen, um den Zug zu empfangen. Ebenso wurden die beiden nach ein Uhr anlangenden Züge von der Salinen-Kapelle und mit Böllerschüssen begrüßt. In Goisern waren der Gemeinderat, die Schuljugend und die Feuerwehr erschienen; auch der Bahnhof in Obertraun und Aussee waren festlich dekoriert, und in letzterem waren ebenfalls eine Musikkapelle und zahlreiches Publikum anwesend.“

Der Bau der Bahn, welcher auf 20,65

Millionen Gulden effektiv zu stehen kam, wurde von Baurat Schwarz im Jahre 1876 begonnen und ein Jahr vor dem konzessionsmäßigen Termin vollendet. Die neue Linie zählt mit den Flügelbahnen 182,02 Kilometer und durchzieht die herrlichsten Gegenden der nordischen Alpen; sie ist aber nicht allein eine Touristenbahn, sondern sie wird die Rudolphbahn unabhängiger machen von den Konkurrenz-Linien, den Salzhandel fördern, den Holz-Export heben und den begründeten lokalen Bedürfnissen entsprechen. Auch in technischer Beziehung war der Bau sehr interessant, da bei der Durchbrechung des Sonnstein-Tunnels ganz neue und vorzügliche Apparate in Anwendung gebracht wurden. Für das Salzkammergut ist die Eröffnung der Linie von der höchsten Bedeutung, und wenn auch dem Staate vorläufig eine jährliche Last an Garantie von 1,4 Millionen Gulden in Silber aus derselben erwächst, so wird hoffentlich dieses Opfer durch seine wirtschaftlichen Früchte gerechtfertigt erscheinen.

Zeitgleich mit der Eröffnung der Bahnstrecke wurden in Bad Ischl Ehrenbürgerrechte beschlossen. Im Rahmen der Gemeinde-Ausschuß-Sitzung wurden dem Herrn Handelsminister, Ritter von Chlumecky, und dem Bauunternehmer, Freiherrn v. Schwarz, in dankbarer Würdigung ihres erfolgreichen Wirkens für die

baldige glückliche Lösung der Lebensfrage für Ischl und das innere Salzkammergut, einstimmig das Ehrenbürgerrecht der Kurort-gemeinde Ischl verliehen, welches beide Herren in den verbindlichsten Ausdrücken auch annahmen. ¹⁾

Ein halbes Jahrhundert unter Dampf

Heimlich still und leise wurde dann – fast 50 Jahre nach der Eröffnung der Bahnlinie – der elektrische Betrieb aufgenommen, ohne dass der breiten Öffentlichkeit Mitteilung gemacht worden wäre. „Erfreulicherweise kann mitgeteilt werden, dass sich der Betrieb bisher klaglos gestaltet und dass insbesondere die bisherige Fahrzeit sowohl der Personen- als auch der Güterzüge sich um die Hälfte verringert. Abgesehen von dieser ungleich rascheren Beförderung von Personen und Gütern wird durch die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Teilstrecke Klachau – Aussee allein eine Kohlenersparnis von 150 Millionen Kronen monatlich erzielt. Weder im Personen- noch im Güterverkehr hat sich bisher irgendein Ausstand ergeben.“ ⁵⁾

Kleinbahn auf den Hohen Sarstein

Als Kuriosum am Rande sei noch die Genehmigung für eine Kleinbahn auf den Hohen Sarstein erwähnt, bei dem „das Eisenbahnministerium

dem Unternehmer Rudolph Urbanitzky, behördlich autorisiertem Bau-Ingenieur aus Linz, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von einem geeigneten Punkte zwischen der Station Steeg und der Haltestelle Gosamühle der Salzkammergutbahn längs des Rothen Grabens zum Plateau des Hohen Sarstein im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten erteilt.“ ⁶⁾

Es wird wohl seinen guten Grund gehabt haben, warum dieses Projekt nicht zustande gekommen ist. Vielleicht würden dann die „Five Fingers“ am Sarstein statt am Krippenstein in den Himmel ragen.

Quellen

¹⁾ Ischler Wochenblatt – Organ für das innere Salzkammergut, 28. Oktober 1877

²⁾ Salzburger Zeitung Nr. 18 vom 23. Jänner 1871

³⁾ Blätter für Geschichte der Technik

⁴⁾ Die Presse vom 2. Februar 1877

⁵⁾ (Linzer) Tagespost vom 17. April 1924

⁶⁾ Neue Freie Presse vom 21. August 1897

⁷⁾ Österreichische Zeitung für Vermessungswesen, Nr. 9-10, vom 1. Mai 1907

Freuen Sie sich auf schlechtes Wetter!

Jetzt ALLGRIP Bonus sichern! ¹⁾



Way of Life!



Die Suzuki ALLGRIP Allradmodelle sind da.

Was der Herbst auch bringt: Mit Suzuki ALLGRIP haben Sie alles im Grip – und können sich so richtig auf schlechtes Wetter freuen!

Verbrauch „kombiniert“: 5,4-6,2 l/100 km, CO₂-Emission: 123-141 g/km*

* Aktion gültig bis 30.11.2020, ausgenommen VITARA Limited Edition. * WLTP-geprüft. Irrtümer, Druckfehler und Änderungen vorbehalten. Abbildung zeigt Modelle in Sonderausstattung. Symbolfotos. Mehr Informationen auf www.suzuki.at oder bei Ihrem Suzuki Händler.

HYBRID

F
Suzuki
Finanzierung

5
Bis zu 5 Jahre
Garantie

V
Suzuki
Versicherung

FIX
Suzuki
Flagpreis

A
Made for
Austria

🌱

- Autohaus Martina Punkenhofer e.U.
- Obersdorf 98, 8983 Bad Mitterndorf
- Tel. 03623/2201, punkenhofer@utanet.at