

Schleppbahnbrücke der Saline Ebensee

Zusammengestellt von
Peter Baumgartner

Quellen: Archiv - Baumgartner
Zeitung-Archive – (Salzkammergut-Zeitung, Volksblatt, Bautechniker, Tages-Post usw.)

23.10.1877 Eröffnung der Salzkammergutbahn

Die Ebenseer Eisenbahnbrücke über die Traun wurde im Zuge des Baues der Salzkammergutbahn errichtet. Ab 1895 fuhr die Eisenbahn aber über die neu errichtete Brücke (siehe ÖBB-Eisenbahnbrücke).

1895 Schleppbahnbrücke

Gleichzeitig mit der Herstellung des Zentralmagazins wurde auch das Industriegeleise der Saline, das bisher von der Eisenbahnbrücke am linken Traunufer zum Schiller- und Lobkowitzwerk abzweigt, direkt an den Bahnhof Ebensee angeschlossen. Die Ausführung dieses Industriegeleises wurde der Staatsbahndirektion Linz übertragen. Diese errichtete für ihr Geleise, 1 m flussabwärts, neben der alten eine neue Brücke und führte das Schleppgeleise der Saline über ihre alte Brücke. Damit war auch eine wesentliche Verbesserung der Aufstellungssituation für die Salinenwaggons erreicht, da vorher die Anschlussstrecken zum Staatsbahngeleise viel zu kurz waren und die Verschiebung der Waggons nur auf dem Staatsgeleise möglich war, wodurch es zu beiderseitigen Behinderungen kam.

Errichtungskosten für 1 km Geleise und Brücke: 102.047 fl.



1934 Eine neue Fußgänger-Verbindung

In den Ebenseer Salinenwerken wurde der ganze Betrieb im Verlaufe der letzten Zeit auf das rechte Traunufer verlegt und es sind dort jetzt zwei neuzeitlich gebaute und eingerichtete Salzsudwerke mit Sudpfannen und das maschinell betriebene Werk für Fein- und Tafelsalz im Betrieb. Durch diese Betriebsverlegung konnten die alten großen Sudwerke beiderseits des Salinenplatzes stillgelegt werden, wodurch auch die Schleppbahn von da bis zur Rindbachstraße samt der Eisenbahnbrücke über die Traun überflüssig wurde. Diese Strecke wurde in eine Straße umgebaut, die Fahrbahn der Brücke wurde betonierte. Die weitere Strecke gegen die Bundesbahn und dem anderen Schleppgeleise verkehrssicher abgezäunt und dem öffentlichen Verkehr gegen Widerruf und mit Fahrverbot für Autos und Fuhrwerke freigegeben. Somit ist jetzt eine direkte gerade Straßenverbindung vom Ebenseer Landungsplatz nach Rindbach geschaffen und so ein langgehegter Wunsch der ganzen Gemeinde in Erfüllung gegangen.

1953 Abbau der Schleppbahnbrücke

Die Schleppbahnbrücke der Saline ist ein Opfer der Traunregulierung geworden. Sie ist „zu kurz und zu niedrig“ und stand der Traunregulierung im Wege. Für die Regulierung muss die Eisenbahnbrücke auf die freigelegten Widerlager der Schleppbahnbrücke versetzt, also an die Stelle der letzteren verschoben werden. In der kurzen Zeit von kaum vier Wochen war die Brücke in zügiger, technisch einwandfreier Arbeit klaglos und ohne jeden Unfall abgetragen, d. h. buchstäblich zerschnitten, in Waggons verladen und – bis auf einige Stücke Nutzeisen – als Schrott an die Vöest geliefert. Zu diesem Zwecke mussten die vielen Meter langen und großen Träger und Gestänge in lauter Meter lange und 1½ Meter breite hochofenfertige Stücke zerschnitten werden, mit welcher Kühnheit und mit welchem Geschick die zwei Mann mit dem Schneidbrenner mit entblößtem Oberkörper – die Julihitze strahlte oft versengend auf die Eisentraversen – auf den Eisenträgern herumkletterten und Stück um Stück zum Abtransport zurichteten. Und dies ohne besondere komplizierte Maschinen. Am 25. Juli waren die letzten Trümmer zum Versand bereit. Damit hat die alte Brücke ausgedient und musste noch gut erhalten in den Hochofen wandern. Damit hat die rund 75 Jahre alte Brücke ausgedient und musste noch gut erhalten in den Hochofen wandern.

Über diese Brücke wurden neben der Nutz- und Trinkwasserversorgungsleitung und einiger elektrischer Kabel der Saline, anfänglich zwei, ab Mai 1950 vier Endlaugenleitungen des Solvay-Werkes geführt. Wegen der Abtragung wurden alle Leitungen der Saline und Solvay auf einen flussabwärts neben der ÖBB-Brücke errichteten Holzsteg verlegt.

Eine kleine Episode zur abgetragenen Brücke:

Ein Familienausflug nach Rindbach mit Hindernis

Schier fünf Wochen ist's schon her, daß die Schwoagarischen nicht mehr in Rindbach, dem beliebten Sonntagnachmittagsausflugsziel, gewesen waren. Die drei Kinder gaben keine Ruhe mehr. Sie sekkierten den Großvater, den pensionierten Holzknecht Matthias Schweiger so lange, bis er sich samt der Großmutter auf-raffte, die „Partie“ mitzumachen und dem Vater zuzureden. Übrigens sollte die Mutter schon längst den besorgten Fleckerlteppich der Heißlmoam hinüberbringen. Man ist sich also einig: Familienausflug nach Rindbach. Der Vater richtet das Karrerl¹⁾ für die Läuferrolle. Und damit kann man nur Samstag nachmittags, es war der 25. Juli, ausrücken. Neben der Rolle ist gerade noch Platz für die kleine, kaum dreijährige Mizzerl. So bewegt sich der siebenköpfige Familienkonvoi, die zwei Buben voran, wie üblich, die Langbathstraße heraus über den Salinenplatz zur Salinenbrücke. Einige hundert Schritte vor der Traun begegnete ihnen der befreundete alte Stöger Michl, ein Salinenpensionist, der über die Tagesereignisse immer gut informiert ist und zu den kritischen „Bruckenstehern“ zählt, jenem Konsortium von Pensionisten, welches über das Ortsgeschehen besser Bescheid weiß, als Presse und Rundfunk.

Dieweil man sich gegenseitig um das Wohlbefinden erkundigt, laufen die beiden Buben, der Hansi und der Loisl, voraus zur Traun. Kaum waren die zwei Alten ins Gespräch gekommen und schickten sich an, miteinander in Richtung Brücke zu gehen, kam der sechsjährige Hansl zurückgelaufen und schrie ganz außer Atem und mit den Händen zum Zurückgehen deutend: „Vater, Muata, Großvata, is koa Bruck'n da ...!“ „Aus is na, ha Bua was ...“, rief die Mutter ungläubig und erstaunt zugleich und alle beschleunigten ihre Schritte zu dem Ufer zu, wo der Loisl vor Schreck stehen geblieben ist. Am Brückenkopf angekommen, stöhnten sie alle wie aus einem Munde verwundert: „Aus iiiis!“ „Daß mögli is!“, meint der Großvater und alle pflichten ihm in Erstaunen bei. „Ja, heint hans föächti woan“, erklärte der Stöger Michl, „und da lingan die letzt'n Trümma“, zeigt auf die noch herumliegenden, zerschnittenen Stücke, zündete sich die Pfeife an und schickte sich an umzukehren.

Und alle sieben standen am Rande des Brückenkopfes und sahen immer wieder verwundert hinunter in den Fluß und auf die daneben befindliche Eisenbahnbrücke.

Da kam eben das Lastauto der Abbruchfirma mit drei Arbeitern, um die letzten, noch herumliegenden Eisenstücke zu verladen. „Ja, das san die letzt'n Trümmer von da Bruck'n, die is scho zaschnitt'n und nach Linz zu da Voest in Hochof'n g'wandert“, sagte Meister Kastinger der Firma Hirnböck aus Salzburg. „Schad um die schenö Bruck'n, so a Vaschwendung“ räsonierten die zwei Frauen. „Hiazt vadriaßt mi a die ganze Rindbacha-Roas“ wetterte der Großvater und sein Sohn, der Schweiger Matthias, pflichtete ihm bei. Resigniert machte die ganze Gesellschaft kehrt. „Und üba den Holzsteg doat unt'n unta da Eis'nbahnbruck'n kina ma a net umi mit'n Wagal, weil ma üba a Stiagn muaß ...“. Die kleine Mizzerl im Wagerl wurde ungeduldig und fing an zu weinen. Auch der vierjährige Loiserl drückte ein paar Tränen, weil er fürchtete, er werde heute nicht mehr zum „Punkl“²⁾ bei der Rindbacher Großmutter und ums Baden drüben kommen.

Da aber warf der schlaue Hansl ein: „Vota, müaß'n ma halt ob'n üba dö große stoanane Bog'nbruck'n umi“. „Na ja, was bleibt uns denn anders übr'i“, entschied die Mutter, und der Geleitzug setzte sich in Richtung Bundesstraßenbrücke in etwas zügigerem Tempo in Bewegung. „Wenigstens a Viertelstund Umweg“, stellte der verstimmte Großvater fest und wischte sich den Schweiß aus der Stirn. Und eine gute halbe Stunde mindestens kostete die Debatte um die verschwundene Brücke, also insgesamt eine geschlagene Stunde Verspätung.

Aber der gescheite Stöger Michl hatte sich der enttäuschten Reisegesellschaft wieder angeschlossen und packte mit seinem Wissen um die verschwundene Brücke aus. „Schad is' freili um die schenö, guate Bruck'n, aba sö hams weg'reiß'n müaß'n, weg'n da Traunregulierung, weil's nämli dö Eis'nbahnbruck'n heb'n und länga mach'n müaß'n und da müaß'n s' dawei d' Eis'nbahnbruck'n auf die Stell vo da weggr'iss'na Salinenbruck'n umischiab'n“. „Hätt'n s' ja a abischiab'n kina und d' Salinenbruck'n steh lass'n kina und ma kunt sche umigeh“ meinte der Großvater. „Dös müass'n die Herrn besa vasteh“, korrigierte der Schweiger Mathias jun. „Und außadem braucht s' d' Salini e nimma, wei die Sol'nleitung e üba den neich'n eisern Sol'nsteg umigeh, ob'n bei da Sodafabrik“, setzte der Stöger Michl fort. Bei der Bundesstraßenbrücke angelangt, ergänzte er noch: „Nau, und dö Bruck'n wird in next'n Jahr a nu aogriss'n, wann die neiche ferti is“. „Nix wia aoreiß'n“, murmelte der Großvater! „Aba mit'n Aufbau, da lass'n sö sö Zeit, wia bei dera Bruck'n da, bei dea „Goldan“, wo s' nu allöwei seit anderthalb Jahr in dera Gruam umananda strott'n und a Fundament suach'n“, warf die gereizte Mutter etwas boshaft ein. Nach Überschreitung der Brücke hatte sich der Familiengroll um das Ebenseer Brückenproblem allmählich gelegt. Der Stöger Michl verabschiedete sich beim „Schwarzen Adler“, wo er sich auf seinen Vortrag hin etwas stärken mußte. Die Familie Schweiger wurde ob der schier unerträglichen Hitze immer schweigsamer und man sprach nur mehr vom Baden – und von der Rindbacher Jause nach dem strapaziösen Ausflug – bei Umgehung der verschwundenen Brücke . . .