

ÖBB-Brücke über die Traun - Gemeindegebiet Ebensee

Zusammengestellt von
Peter Baumgartner

Quellen: *Archiv – Baumgartner*
Bahnfahrtschronik – Bahnhof Ebensee
Zeitungs-Archive – (Salzkammergut-Zeitung, Volksblatt, Tagblatt, Tages-Post usw.)
Museum Ebensee – Reichl Fotos

23.10.1877 Eröffnung der Salzkammergutbahn

Die Ebenseer Eisenbahnbrücke über die Traun wurde im Zuge des Baues der Salzkammergutbahn errichtet und bis 1895 als Bahnbrücke der Staatsbahn benutzt.

1895 Neue Eisenbahnbrücke

Die Staatsbahndirektion Linz errichtete neben der bestehen Brücke, 1 m flussabwärts, eine neue Brücke. Die alte Brücke wurde seither für das Industriegleis der Saline Ebensee benutzt, 1953 abgebaut und verschrottet (*siehe Schlepplahnbrücke*).



1953 Verschwenkung und Anhebung

Infolge der Traunverbauung im Ortsbereich Ebensee musste wegen zu geringer Flutöffnung bei der Eisenbahnbrücke diese um 1,50 m gehoben und nördlich um 13 m verlängert werden. Nach Abtragung der überflüssig gewordenen Salinenbrücke erfolgte die Verschwenkung der Eisenbahnbrücke in der Nacht vom 18. auf 19. August 1953 in der Zeit von 23:45 bis 04:00 Uhr früh. Die Rückverschwenkung und Hebung der Eisenbahnbrücke wurde vom 23. 11. – 00:00 Uhr bis 25. 11. – 02:20 Uhr durchgeführt. Während der Sperre wurde zwischen Ebensee-Bahnhof und Landungsplatz der Umsteigeverkehr mit 5 Bundesbahnautobusse eingerichtet. Die Züge verkehrten bis Ebensee-Landungsplatz bzw. ab Ebensee-Bahnhof und zurück. Zu dem Vorhaben, welches 3 Mill. S erforderte, hat sich der Hauptbeteiligte, die Österr. BB. nur zu einem Betrag von 500.000 S bereit erklärt.

Durchführung

Am „Verschubtag“, Dienstag nachmittags, hatte Montagemeister Zsifkovits mit seinen 11 gut eingearbeiteten Leuten die „Verschubbahn“ auf dem 36 cm hohen Verschubbahnträger (2 verschraubte Normalprofilträger NP 36 cm) samt den darüberliegenden 2 „Schlitten“ an beiden Brückenenden zwischen den Querträgern und der tragenden Traversenunterlage für die „Rutschpartie“ „reisefertig“ eingeschoben. An den beiden Ufern unter der Brücke waren je eine Kabel-Seilwinde und je ein an der Brücke verhafteter Flaschenzug einsatzbereit, das am linken Brückenkopf vorbereitete (Wegen der dortigen Weiche zum Industriegleise) notwendige, einzuschneidende Geleisestück zum Anschluß an das Brückengeleise war fertig aufgelegt. Der Laie ist erstaunt, ja „enttäuscht“, wenn er sieht, mit welcher einfachen Vorrichtungen, bzw. Maschinen und Behelfen eine solche Kraftleistung vollbracht wird; je 2 kleine hydraulische 100-t-Pressen, etwa von der Größe eines Radiokastens, von einem Mann bedient, heben hin- und herleiernd an jedem Brückenende, die Hälfte, also zusammen 200.000 kg, langsam, mm-weise Eichen-Stapel von etwa 80 cm Länge und einem Querschnitt von 20 mal 12 cm je zu fünf als Platte nebeneinander und siebenfach aufeinander zu einer Säule geschichtet, dienen so und auch einzeln als Unterlage; ferner sind Hebstanzen, Platten usw., die einfachen „Maschinen“, neben 5-t-Kabelwinden und Rolle (Flaschenzug). Die Verschubbahn, welche über beide Widerlager reicht, besteht aus einer 12 m langen, 50 cm breiten und 2 cm dicken Stahlplatte, an deren Längenkanten zwei 5 cm breite und 50 mm starke Messingbänder („Lamellen“) parallel in der ganzen Länge aufgeschraubt sind. In dieser Länge ist dies ein erstmaliger Versuch. Die Brücke selbst ruht an jedem Ende der Breitseite auf

einem sogen. „Schlitten“, einem entsprechend geformten Stahlklotz, dessen mit Messing ausgepolsteter Unterseite auf den zwei Messinglamellen der Verschubbahn aufliegt und so wie die Bahn selbst mit Unschlitt gut geschmiert wird, um eine möglichst geringe Reibung – Messing auf Messing – zu erzielen. „Gute Schlittenfahrt! – bei dera Hitz und dem Druck!“, sagte der witzige „Bruckensteher“-Hiasl als eifriger Beobachter. Während dieser Montierarbeiten haben die 15 Mann der Fa. Mayreder & Kraus den Oberbau zur Gleisverschwenkung vorbereitet. Alle Vorkehrungen waren mit größter Umsicht getroffen worden. Von den Bundesbahnen waren anwesend Oberbaurat Hager, Baurat Leitner und von der Streckenleitung Baurat Pröll, sowie der Bahnvorstand von Ebensee, u. a.



Südseite



Fotos: Reichl – Museum Ebensee



Nordseite

Um den Verkehr wenig zu stören, wurde die „Brückenwanderung“ bei Nacht unter „geisterhafter“ Azetylen-Beleuchtung vorgenommen. Vorgesehen war die Zeit von 11 Uhr 45 bis 4 Uhr früh. Man war gespannt, wie das „Ereignis“ vor sich gehen würde. Um 11 Uhr 45 gab Meister Zsifkovits das Kommando: „Auf gehts!“ und die von 4 Mann bedienten 2 Winden setzten mit ihrem Zug ein. Die Seile spannten sich – und – fast hätte man’s übersehen! – die Brücke setzte sich zum Erstaunen der Zuschauer langsam, sozusagen im Zeitlupentempo in Bewegung – bis zum letzten Meter. Hier kündigte der „Tote Mann“ (der in die Erde versenkte Baumstamm, an dem am linken Ufer als Gegenzug das Zugseil befestigt war) seinen Dienst, und „machte Manderl“ durch Lockerung des Verankerungsdrahtseil, gab nach und stellte sich auf. Damit war diese Kabelwinde ausgeschaltet. Kurz entschlossen setzte man die sogenannte „Südbahnwinden“ (Zahnstangenwinde) ein und – siehe da – es ging – ohne nennenswerte Verzögerung auch so! Die „Fahrgeschwindigkeit“ betrug durchschnittlich ca. 5 – 10 cm pro Minute. So wurde auch das letzte Stück „geschafft“ und schneller als man dachte, - bereits um 2 Uhr 45 Min. – hatte die Brücke ihre nächtliche Wanderung beendet. Allgemeines Aufatmen, Bewundern und Beglückwünschen ob des gelungenen Werkes! Mit der Brückenverschiebung Hand in Hand ging auch die ruckweise Verschwenkung der auf der Brücke aufliegenden Geleise. Um 4 Uhr 45 früh passierte bereits der erste fahrplanmäßige Zug, allerdings mit einer nicht ungewöhnlichen Verspätung von 20 Minuten, in langsamem 10-km-Tempo die Brücke. Und nun rollen die Züge im Schneckentempo (10 km Geschwindigkeit) durch drei Monate hindurch über die provisorische, verschobene Eisenbahnbrücke. Bereits in den nächsten Tagen wird mit dem Umbau der Fundamente der Eisenbahnbrücke begonnen. Zunächst wird das alte Widerlager auf dem rechten Ufer um 1 ½ m erhöht, dann das linksseitige zu einem Stropfweiler ausgebaut und am linken Ufer 13 m landeinwärts eine neue Hochwasserflutöffnung ausgehoben und hier auf einem neuen Widerlager die zukünftige „Flutbrücke“ aufgesetzt. Hiezu wird die im Vorjahr infolge der Zuschüttung des „Dambaches“ ausgebaute, d. h. abgetragene „Dambrücke“ aus Ersparnisgründen zur Überbrückung der Flutbrücke verwendet.



Südseite



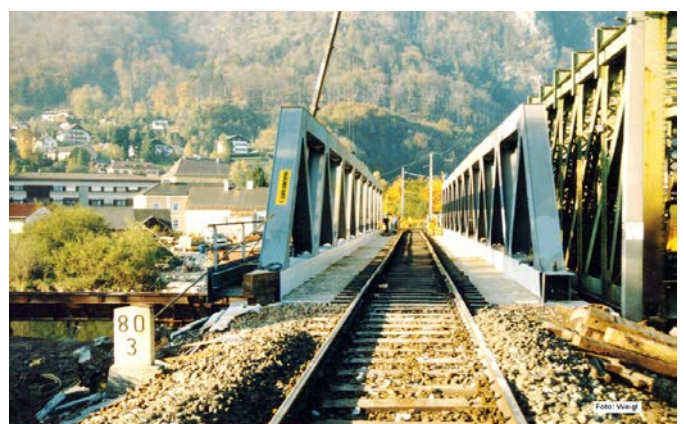
Fotos: Reichl – Museum Ebensee



Nordseite

22.10.1990 Erneuerung der Eisenbahnbrücke über die Traun

Mit Inkrafttreten der Betra 197 wurde während der Streckensperre Ebensee – Traunkirchen vom 22. Oktober 1990 – 8.00 Uhr bis 24. Oktober 1990 – 5.00 Uhr die Traunbrücke erneuert.



Fotos: Weigl



Foto: Baumgartner Brigitte

ÖBB-Brücke über die Traun – Nov. 2016