

Die neue Fahrstrasse am Traunsee von Traunkirchen nach Ebensee im Salzkammergut

Mitgetheilt von Josef Baumgartner, kais. Rath und Baudirektor

Unter den großartigsten Naturschönheiten in Oberösterreich nimmt das Salzkammergut mit seinen schönen Seen, imposanten Gebirgsmassen und lieblichen Thälern unbestreitbar den ersten Platz ein; dasselbe war jedoch in der Vorzeit und bis vor wenigen Jahren wegen der Lückenhaftigkeit seiner Fahrstrassen nur schwierig zu bereisen, und diese merkwürdige Gebirgslandschaft daher wenig bekannt; allein der Besuch derselben steigerte sich ungemein seit der Zeit, als es den ausdauernden Bemühungen des Dr. Wierer gelang, die allgemeine Aufmerksamkeit auf die Heilkraft der Salzsole und der Salzwasserdämpfe zu lenken, als die Eisenbahnen den Verkehr erleichterten und als die Fahrstrassen allmählig eine angemessene Verbesserung erhielten, vor Allem aber, als die vormalige Lücke am Traunsee durch die Herstellung der Strasse von Traunkirchen bis Ebensee beseitigt wurde, deren Beschreibung dem nachstehenden Aufsätze zum Gegenstande dient.

Das Salzkammergut bildet ein langgestrecktes Thal von Norden gegen Süden, welches an drei Seiten von hohen Gebirgen umschlossen und mit dem Flachlande nur durch den Traunfluss verbunden ist; über diese Hochgebirge führen drei Reichsstrassen nach Steiermark und Salzburg, die vierte Strasse war jedoch vormals durch den Traunsee unterbrochen, und die Verbindung zwischen Ebensee und Gmunden wurde durch Schiffe vermittelt; dieser Abgang einer Landverbindung war damals wenig fühlbar, da sich der Verkehr auf den Salztransport ausschliessend beschränkte, allein der zunehmende Andrang der Reisenden gebot die Beseitigung dieser Lücke in der Landverbindung und die Regierung eröffnete daher schon im Jahre 1826 eine Verhandlung, welche jedoch um so weniger zu einem günstigen Resultate führte, als die grossen Terrainhindernisse zurückschreckend wirkten, und beinahe gleichzeitig eine Fahrstrasse am Attersee auf Landeskosten erbaut, und im Jahre 1835 ein Dampfschiff zwischen Gmunden und Ebensee in Gang gebracht wurde.

Diese Verbesserung vermochte aber nicht vollständig zu genügen, da die erwähnte Landesstrasse ausserhalb der Richtungslinie der Reisenden liegt, und das Dampfschiff in den Sommermonaten täglich nur 3 Mal und vom November bis Mai sogar wöchentlich nur 3 Mal den See befährt.

Diese Uebelstände veranlassten die nächstgelegenen Gemeinden, diesen Strassenbau durch ein Ministerialgesuch abermals in Anregung zu bringen, und ich hatte nunmehr Veranlassung, mich von der ausserordentlichen Ungunst der Lokalverhältnisse, insbesondere von der Schroffheit der Bergabhänge und Felswände, zugleich aber von der zwar höchst schwierigen und kostspieligen, jedoch möglichen Ausführbarkeit einer Fahrstrasse persönlich zu überzeugen und die hierzu erforderlichen Hauptpunkte an Ort und Stelle festzusetzen.

Bei der Bestimmung der Trace konnte nur der Richtung des Seeufers mit seinen Ein- und Ausbiegungen gefolgt werden, und für die Höhe der Fahrbahn über den Seespiegel war der höchste Wasserstand im Oktober 1787 mit 10 ½ Fuss über dem Nullpunkte des Pegels, so wie der Wellenschlag massgebend, sie wurde daher mit 18 Fuss festgesetzt und nur aus Terrain-Rücksichten am Marderkogel bis 24 Fuss vermehrt.

Die 18 Fuss breite Fahrbahn erforderte beinahe in ihrer ganzen Breite die Einsprengung in die Kalk-Felsenwände und die Herstellung von Stützmauern; an drei Stellen, nämlich in Traunkirchen, am Marderkogel und an der Teufelswand steigen jedoch hohe Felsenrisse dergestalt schroff und steil empor, dass deren Umgehung weder durch technische, noch durch ökonomische Gründe gerechtfertigt, sonder nur deren Durchbrechung angetragen werden konnte; in Traunkirchen war ein offener Durchbruch (Bl. 67, Fig. 2), am Marderkogel und an der Teufelswand hingegen ein Tunnel (Bl. 67, Fig. 6, 7, 8, 9) und um so mehr angezeigt, als die lothrechten Felsenwände eine Höhe von 20 bis 30 Klafter erreichen und keineswegs aus einer kompakten Masse, sondern aus vertikal stehenden, zerklüfteten Schichten bestehen.

Für die Ueberschreitung der Gebirgsbäche und Schneerinnen waren 3 Klafter lange Brücken genügend, dagegen erforderte die Seebucht am Aerial-Sudhause in Ebensee eine 17 Klafter lange Ueberbrückung, da diese Bucht den Hafen und Einladeplatz der Salz-Transportschiffe bildet, und weder umgangen, noch abgedämmt werden konnte. (Bl.67, Fig. 18).

Das auf Grundlage dieser Bestimmungen verfasste Bauprojekt wurde von der oberösterreich. Landesbaudirektion unterm 26. August 1851 zur Genehmigung vorgelegt, gleichzeitig unterbreitete ein Privat das Anerbieten zur Ausführung dieses Strassenbaues gegen eine Pauschalsumme; die Annahme scheiterte jedoch an den für das Aerar drückenden Zahlungs-Bedingungen, und die Baudirektion wurde demnach zur Ausführung ihres mit der Allerhöchsten Entschliessung von 16. März 1856 genehmigten Projektes angewiesen. Bei der Versteigerung am 30. April 1856 blieb der Baumeister Franz Weinberger in Linz mit einer Aufzahlung von 18 Prozent auf die Einheitspreise der Bestbieter und Ersteher; ich betraute nunmehr den Ingenieurs-Assistenten Julius Wehrnfenniger unter Beigebung des Ingenieurs-Praktikanten Sigmund Sturm mit der Leitung dieser Bauausführung; dieselbe begann am 9. Juni 1856 und wurde von 5 bis 600 Arbeitern grösstentheils im Wege des Akkordes nach Einheitspreisen mit Raschheit betrieben, insbesondere nahm die Felsensprengung einen schnellen Fortschritt, und der Vollendung des Strassenbaues konnte schon im Jahre 1858 entgegen gesehen werden; ich war inzwischen in die Dienstleistung des Handels-Ministeriums getreten, Wehrnfennig unterlag einer Lungenkrankheit und die Bauleitung wurde nunmehr dem Bau-Eleven Joseph Plochberger übertragen, welcher seine Eignung hierzu bereits durch die erfolgreiche Leitung des neuen Strassenbaues über den Hammermaierberg erprobt hatte.

Die Eröffnung der Traunkirchner-Strasse konnte ungeachtet dieses energischen Betriebes erst im Jahre 1861 erzielt werden, da nunmehr eine Reihe von widrigen Ereignissen und Unfällen eintrat, und eine bedeutende Vermehrung der Arbeiten verursachte, insbesondere hatten die grossen Erdabrutschungen und der Waldbrand am Sonnenstein einen sehr namhaften Zeit- und Geld-Aufwand zur Folge; die erste Abrutschung entstand an dem Erdeinschnitte in der sogenannten G'fahr, wodurch der Strassenkörper gegen den See verschoben wurde, da der Untergrund aus einem steil abdachenden Schieferlager besteht, und dasselbe mit einem von Quellen durchzogenen Gemenge von Erde und Geröll bedeckt ist. Es trat daher die Nothwendigkeit ein, am oberen Strassenrande einen 35 Klafter langen, 12 Fuss tiefen Graben bis zum Thonschiefer auszuheben und mit Bruchsteinen locker auszufüllen, um hierdurch das Sickerwasser zu sammeln und abzuleiten, und den Strassenkörper gegen Durchnässung zu schützen.

Dieses Schieferlager erstreckt sich bis an den Marderkogel, und als unmittelbar am Tunnel ein 70 Klafter langer Einschnitt in dem Erdabhange ausgehoben war, entstand dessen Abrutschung und dieser Einschnitt war in seiner ganzen Ausdehnung mit Erde, Steinen und Geröll erfüllet; gleichzeitig erfolgte am Tunnel der Absturz einer Felsenmasse (Fig. 6. a) im Umfange von mehr als 200 Kubik-Klafter und die Vorsicht gebot, auch die Absprengung des anstossenden, nunmehr überhängenden Vorsprunges b zu bewerkstelligen. Um einer abermaligen Abrutschung vorzubeugen, beantragte die Baudirektion die Ueberwölbung eines Theiles dieses Einschnittes und die Herstellung einer Wandmauer in der weniger bedrohten Abtheilung, so wie auch die Aufsammlung und Ableitung der Quellwässer, und nachdem diese im August 1859 die „Ministerialgenehmigung erhalten hatten, wurde eine 19 Klafter lange Einwölbung unmittelbar am Felsentunnel und eine 51 Klafter lange 4 Klafter hohe Wandmauer hergestellt; diese Einwölbung erhielt in Uebereinstimmung mit dem Felsentunnel einen eiförmigen Querschnitt (Bl. 67, Fig. 6 und 9), das Steinmauerwerk aber eine Quaderverkleidung und mit Einschluss der Wandmauer wurden hierbei 23.000 Kubikfuss Quadersteine verwendet.

Eine besondere Sorgfalt wurde auch der Sammlung und Ableitung der Quellwässer gewidmet und dasselbe zu diesem Zwecke zwischen der Widerlagermauer und dem abgestuften Schieferlager in gemauerten Rinnsalen gesammelt, und in gemeisselte Rinnen geleitet; es fliessen fortan bedeutende Wasserquantitäten ab, welche sogar im Hochsommer weder im Tunnelgewölbe, noch an der Wandmauer gänzlich versiegen. Um auch das Steingewölbe gegen das Eindringen des Regen- und Schneewassers zu schützen, wurde dasselbe mit einer Beton-Schichte belegt und dieselbe mit den schon erwähnten Kanälen in Verbindung gesetzt.

Auch in der Strecke zwischen dem Marderkogel und dem Teufelsgraben fanden mehrere Erdabrutschungen statt, und es mussten bedeutende „Planierungs- und Böschungs-Arbeiten vorgenommen werden, allein sogar das Feuer vermehrte die Zahl dieser Unfälle, indem am 23. Juli 1859 ein Blitzstrahl die kleinen Waldpartien und Nadelgestrüppe am Sonnenstein in Brand versetzte, welcher erst nach 5 Tagen und nachdem 60 Joch vernichtet waren gelöscht werden konnte. Während und nach

dem Brande stürzten kolossale Massen des lockeren Gerölles auf die Strasse herab, und bedeckten in einer Länge von 500 Klafter nicht nur die Fahrbahn, sondern verursachten auch an den Stütz- und Brustmauern bedeutende Beschädigungen; die hohe Felsenpyramide des Sonnenstein zeigt nunmehr bis hinauf zur Spitze nur kahle Wände, das Gerölle hat die Stütz- und Haltepunkte der Bäume und Rasenplätze verloren, und bedroht an mehreren Stellen die Strasse und um so mehr, als die Wiederbewaldung dieser kahlen Abhänge weder schnell noch vollständig von statten gehen kann, ungeachtet die Banlegung verfügt wurde.

Bei dieser Sachlage war eine Vorkehrung zur Schützung der bedrohten Fahrbahn unumgänglich nothwendig, und die Baudirektion wählte zu diesem Zwecke die Herstellung von Schutzdächern (Bl. 67, Fig. 4), da sie aus ökonomischen Gründen von der Anwendung jener Schutzgewölbe abzusehen sich bewogen fand, welche an den grossen Kunst-Strassen über den Simplon, Splügen und das Stilfserjoch mit so gutem Erfolge angebracht sind, dass sie allen Unfällen vollen Widerstand leisten und mit ihrem mit Erde und Steinplatten gedeckten Steingewölbe dem Reisenden voller Sicherheit gewähren, wenn Schnee- und Steinmassen tobend darüber stürzen und Alles zu zermalmen drohen (Fig. 5). Die an der Traunkirchner-Strasse hergestellten Schutzdächer ruhen auf 2 Fuss dicken und 3 Klafter von einander entfernten Steinfeilern, und das Dachgehölz ist sowohl mit Pfosten als auch mit 2 Fuss langen Brettern bedeckt; sie sind an den bedrohten vier Stellen in Längen von 60-18-15-12 Klafter angebracht, und die wiederholt erfolgten Durchbrüche dürften die Einwölbung zur Nothwendigkeit erheben.

Sowohl zur Ueberwachung der zahlreichen Bauobjekte, als auch wegen der Entlegenheit von Wohngebäuden war die Stationierung eines Einräumers unmittelbar an der Strasse nothwendig, und es wurde demnach auf einem günstig gelegenen Felsenvorsprung ein Einräumerhaus erbaut, welches nebst einer angemessenen Wohnung auch ein Magazin für Werkzeuge und Requisiten enthält (Fig. 15 und 16). Gleichzeitig gelangten auch die Eintheilungszeichen, nämlich die Stunden- und Achtel-Säulen zur Aufstellung, um die Eintheilung der Gesamtlänge von 2.464 Klafter in Stunden (2.000 Klafter) und Achtelstunden (250 Klafter) zu bezeichnen. Die Stundensäule (Fig. 12) hat 5 ½ Fuss zur Höhe und enthält in einer vertieften Fläche die eingemeisselte Aufschrift „Station I“, die 2 ½ Fuss langen Achtelsäulen (Fig. 11) zeigen mit 3 Zoll langen, ebenfalls eingegrabenen Ziffern die Zahl der Achtelstunden an, und es kann nicht in Abrede gestellt werden, dass die Eintheilung in Meilen zweckmässiger, und überhaupt an den Reichsstrassen der österr. Monarchie bezüglich der Eintheilung und äusseren Ausstattung eine entsprechende Gleichförmigkeit wünschenswerth nothwendig erscheint, da die dormaligen Eintheilungs-Systeme sehr verschiedenartig und zuweilen schwierig zu enträthseln sind.

Den Schluss dieses Strassenbaues am Traunsee bildete die Aufstellung eines Monumentes und ich glaubte bei dem Entwurfe desselben das Sinnbild der Wachsamkeit und Stärke, so wie für den Standpunkt den äussersten Vorsprung des Sonnenstein wählen zu sollen; auf einem mächtigen Felsenblocke erhebt sich nunmehr ein Granitpostament 6 Fuss hoch, auf welchem ein aus Sandstein gehauener Löwe das Wappen Oesterreich's schützend festhält, während in dem Postamente auf einer Metallplatte folgende Inschrift mit vergoldeten Buchstaben die Haupt-Momente dieses Strassenbaues bezeichnet:

Das Machtgebot
Seiner k. k. apostolischen Majestät
Kaisers Franz Joseph I.
Bahnte am steilen Seegestade
Die eb'ne Felsenstrasse
Zur Förderung des Verkehrs.
Felsenfest gründet sie
Des Wanderes Bahn
Des Volkes Dank.

Eröffnet im Jahre 1861.

Dieses Monument ging aus dem Atelier des akademischen Malers und Bildhauers Ferdinand Scheck in Linz hervor, und gereicht der Strasse und ihrer grossartigen Umgebung zur Zierde, denn schon von ferne macht sich dasselbe bemerkbar, der Löwe fesselt lange Zeit die Aufmerksamkeit der Reisenden und er dient den Schiffen zur Orientierung an der Stelle des vormals in der Nähe gestandenen sogenannten Wechselkreuzes.

Nach dieser Darstellung der Grundlagen und Einzelheiten der neuen Fahrstrasse, sowie ihrer wesentlichsten Bestandtheile und der während der Ausführung eingetretenen Ereignisse und Unfälle erscheint es angezeigt, dieselbe in ihrer Vollendung zu betrachten, und hierbei den vorliegenden Situationsplan (Bl. 67) zur Hand zu nehmen, welcher das Uferland zwischen Traunkirchen und Ebensee darstellt, und insbesondere eine Uebersicht der Strassen-Trace gewährt, da dieselbe der grossen Bucht am Siegesbach, sowie dem Vorsprunge des Sonnenstein und der Ufer-Richtung bis Ebensee folget.

Die neue Strasse beginnt in Traunkirchen auf dem Ortsplatze mit einer Höhe von 7 Fuss über dem Nullpunkt, da eine Aufschüttung aus Rücksichten auf die Wohnhäuser unzulässig war; sie erhebt sich jedoch allmählig bis zur Normalhöhe von 18 Fuss und durchbricht den Felsenvorsprung in dieser Ortschaft 4 Klafter hoch in einer Länge von 30 Klafter (Fig. 2); am Ausgange dieses Durchbruches ist die Fahrbahn in den Erdabhang eingeschnitten und mit Geländern (Fig. 14) versehen, allein schon in einer geringen Entfernung beginnt die Einsprengung in die Felsenwand beinahe in der ganzen Breite und in einer Höhe von 3 bis 4 Klafter, so wie die Anwendung von Stütz- und Brustmauern (Bl. 67, Fig. 3, 13). Der Richtung des Ufers folgend, erreicht die Strasse den Siegesbach und übersetzt denselben sowohl mit einer 3 Klafter langen Bogenbrücke, als auch mit einem Durchgangsbogen und Kanäle für die am Seeufer stehende Mahlmühle (Fig. 17).

In einer geringen Entfernung von dieser Brücke besteht am Strassenrande eine Holzriesen, auf welcher die vom Bergabhänge herabrollenden Holzmassen über die Strasse geschleudert, ohne dieselbe zu berühren oder zu beschädigen, und alsbald öffnet sich der Schlund des 29 Klafter langen Tunnels im Marderkogel mit einem einfachen Portale und einer einfacheren Aufschrift, da sich dieselbe auf die Worte „Franz Joseph“ beschränkt. Die Strasse hat nunmehr mit 24 Fuss über dem Nullpunkt ihre grösste Höhe erstiegen, und die Terrain-Verhältnisse geboten deren Beibehaltung bis zum Monumente, sie überschreitet sowohl den Schwarzriegelbach als auch den Teufelsgraben mit 3 Klafter langen Bogenbrücken, und tritt in den 16 Klafter langen Durchbruch der Teufelswand (Bl. 67, Fig. 7 und Bl. 69, Fig. 3); jenseits desselben vergrössert sich die Schroffheit der Felswände, die Felsensprengung erreicht die bedeutende Höhe von 4 bis 6 Klafter und zur Sicherung der Fahrbahn gegen Gerölls-Abstürze sind zwei Schutzdächer in der Länge von 60 und 18 Klafter an jenen Stellen hergestellt, an welchen seit dem Waldbrand diese Abfälle zuweilen stattfinden. (Bl. 67, Fig. 4 und Bl. 68, Fig. 4)

Nur wenige Schritte vom zweiten Schutzdache entfernt, gelangt die Strasse an die äusserste Spitze des Gebirgsvorsprunges und zu dem Löwen-Monumente, wo sich ein imposanter Rückblick nach Traunkirchen und dem aus dem See majestätisch emporsteigenden Traunstein entfaltet, während sich ein interessanter Anblick von Ebensee und den übereinander sich aufthürmenden Gebirgsmassen des Salzkammergutes entwickelt, daher es auch in dieser Bezeichnung angezeigt war, diesen merkwürdigen Standpunkt durch ein Monument zu bezeichnen.

Die Strasse führt an dem Einräumerhause vorüber und zwei Schutzdächer in der Länge von 15 und 12 Klafter sichern sie auch hier gegen Beschädigungen, sie erreicht im Antenwinkel die Stationssäule Nr. I und überschreitet daselbst mittels einer hohen Bogenbrücke eine breite Felsenschlucht, in welcher Schnee- und Steinmassen zuweilen abstürzen, die Höhe der Fahrbahn senkt sich unmerklich und in gleichmässiger Vertheilung auf das Normalmass; und fortan in den steilen Felsenabhang gesprengt, gelangt sie nach Ebensee, um sich an die Reichsstrasse anzuschliessen, welche am linken Ufer der Traun nach Ischl führt.

Der so eben beschriebenen neue Strassenbau ragt weder durch die Ueberschreitung hoher Gebirge, noch durch imposante Brückenspannungen hervor, er zeichnet sich aber durch kolossale Felsensprengungen, durch die mühsam errungene Regelmässigkeit der Tracirung, insbesondere durch die emsig entwickelten schönen Bogenlinien, durch die gleichmässige Gefällsvertheilung und eine

sehr sorgfältige Ausführung sowohl der Fahrbahn als der Bauobjekte vortheilhaft aus und bietet dem Fachmann einen ausgedehnten und mannigfaltigen Stoff zu Betrachtungen dar.

Die ausserordentlichen Terrainschwierigkeiten schreckten vormals vor der Herstellung einer Fahrstrasse an diesem unzugänglichen Felsenufer zurück, dieselben konnten aber auch nur mit einem bedeutenden Aufwande von Kraft und Kosten überwältigt werden, indem die Felsensprengungen einen Umfang von mehr als 20.000 Kubik-Klafter erreichten, 7.000 Kubik-Klafter Stein- und Mörtel-mauerwerk und 23.000 Kubik-Fuss Quadersteine aufgewendet werden mussten. Diese grosse Zahl und Ausdehnung der Herstellungen und die eingetretenen verheerenden Elementar-Ereignisse verursachten daher auch einen verhältnissmässig bedeutenden Kostenaufwand, welcher sich auf eine Summe von 384.461 Gulden 53 kr. erstreckt und in folgende Rubriken zerfällt:

1. Für die ursprünglich angetragenen Herstellungen	231.792 fl. 80 kr.
2. Für Elementar-Bauten	87.175 fl. 60 kr.
3. Für vier Schutzdächer	25.883 fl. 22 kr.
4. Für Grund- und Gebäude-Einlösungen	25.287 fl. 99 kr.
5. Für Einlösung der Mahden am Sonnenstein behufs deren Banlegung	7.748 fl. 25 kr.
6. Für das Einräumerhaus	2.094 fl. 41 kr.
7. Für besondere Auslagen	4.479 fl. 26 kr.
	384.461 fl. 53 kr.

Durch diesen neuen Strassenbau wurde die bisher bestandene Lücke zwischen Ebensee und Traunkirchen beseitigt und die Ischler-Reichsstrasse verlängert, allein sie schliesst sich in Traunkirchen an eine Bezirksstrasse an, welche nach einer Meile an der Reichsstrasse in Gmunden das Ende erreicht; es erscheint daher die Einbeziehung dieses Strassenfragmentes von Traunkirchen bis Gmunden in die Klasse der Reichsstrassen von der Nothwendigkeit um so mehr geboten, als dasselbe einer Korrektion dringend benöthigt.

Indem ich die vorliegende Beschreibung der neu erbauten Traunkirchner-Strasse der Oeffentlichkeit übergebe, bin ich hierbei blos von der Absicht geleitet, eine der hervorragendsten Leistungen im Strassenbau in ihren Einzelheiten dem Kreise der Fachmänner bekannt zu machen, und mein Zweck wird vollkommen erreicht werden, wenn es mir gelingt ausübende Ingenieure zu ähnlichen Mittheilungen zu veranlassen, welche um so wünschenswerther erscheinen, als sie werthvolle Beiträge zur Vervollständigung der noch mangelhaften Bücher und Schriften über die Strassenbaukunde liefern, gleichzeitig aber viele merkwürdige Bauwerke der Dunkelheit und Vergessenheit entziehen und dem Techniker einen nützlichen Leitfaden und Anhaltspunkt für ähnliche Unternehmungen darbieten.

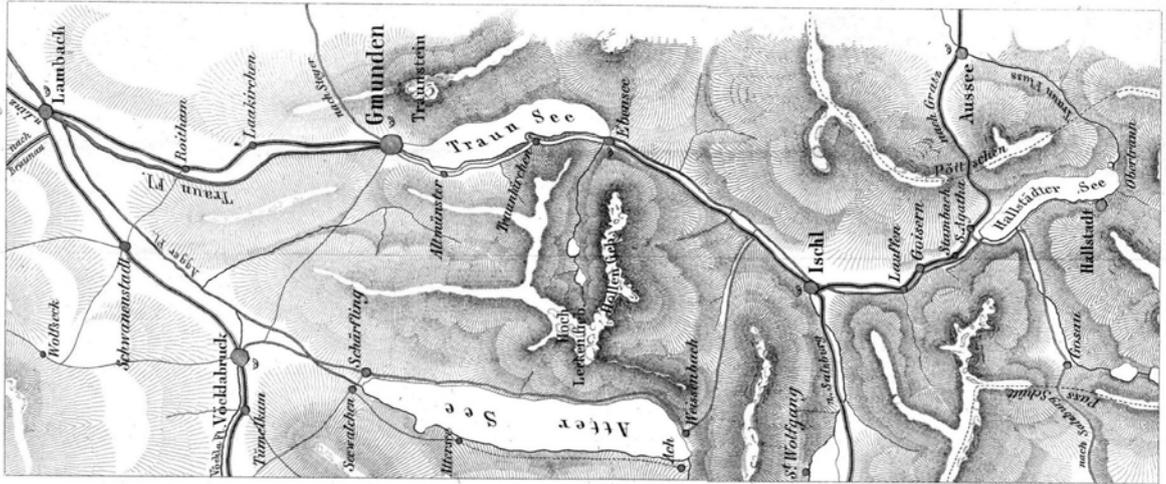
Wien, 1866.

Joseph Baumgartner,
k. Rath und jub. Baudirektor.



Bl. 68.

Strassen-Karte des Salzkammergütes.



DIE NEUE FAHRSTRASSE AM TRAUNSEE.

Fig. 1. Tunnel in dem Marderkogel, Nordseite.

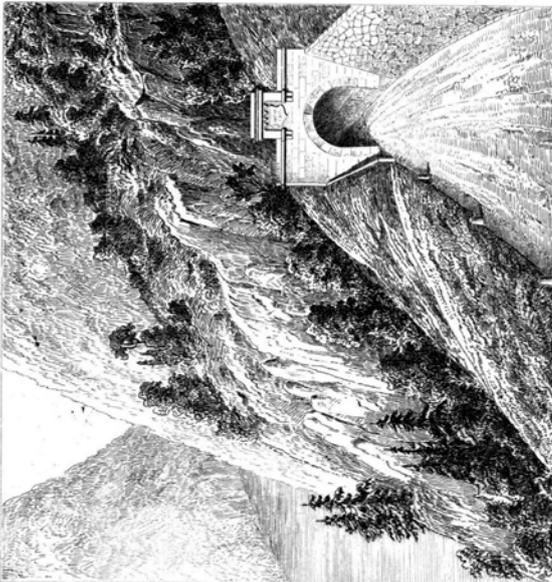


Fig. 3. Tunnel in der Teufelswand.

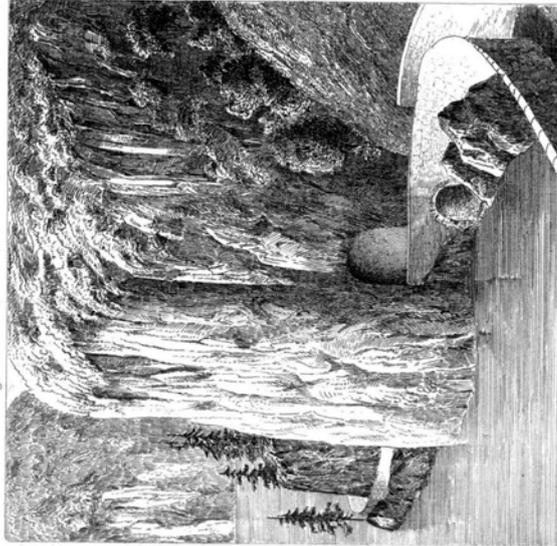
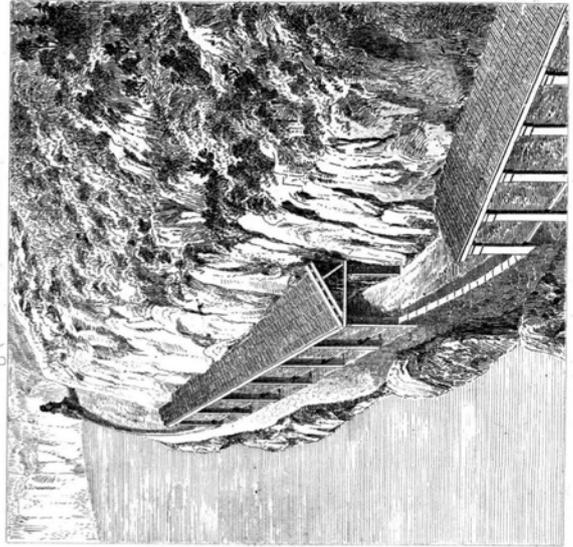


Fig. 2. Tunnel in dem Marderkogel, Südseite.



Fig. 4 Die Schutzdächer.



Allgem. Bauzeitung 1867.



Straße im Bereich
Löwen-Denkmal



Tunnels im Marderkogel
„Franz Josefs Tunnel“



Teufelswand-Tunnel



Straße im Bereich
Teufelsgraben