Die Traunbrücke der Salzkammergut - Lokalbahn

Erbaut: 1893/94, nach 1957 Umbau als Straßenbrücke

Technische Denkmale

Die Erhaltung von technischen Bauten als Zeugen unserer Industriekultur stellt heute ein besonderes Anliegen der Denkmalpflege dar. Die aktuelle Diskussion über den Neubau der *Lokalbahn-Brücke* in Kaltenbach zeigt, daß technischen Denkmalen noch nicht von allen Seiten der entsprechende Stellenwert zugemessen wird.

Die Salzkammergut-Lokalbahn

Mit der Eröffnung der Kronprinz-Rudolf-Bahn 1877 war das innere, südliche und östliche Salzkammergut weitgehend an das internationale Schienennetz angeschlossen. Ab 1885 setzten Aktivitäten ein, auch die Region um den Wolfgangsee und den Mondsee zu erschließen. Zu Beginn des Jahres 1890 erhielt die Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft die erste Konzession für ihre Schmalspurbahn von Ischl nach Salzburg. Die Spurweite wurde vom k. k. Kriegsministerium aus strategischen Überlegungen mit 760 mm (*Bosnische Spur*) festgesetzt.

Josef Stern (1849 - 1924), der 1882 die Stern & Hafferl AG mitbegründete, eine der führenden Technikerpersönlichkeiten des ausgehenden 19. Jahrhunderts in Oberösterreich, übernahm die Leitung des Bahnprojekts. Bei der Trassenführung wurde, in Hinblick auf das touristische Betriebsziel, darauf geachtet, dem Fahrgast Ausblicke in malerische Landschaften zu ermöglichen. So ließ Stern von Landschaftsmalern die schönsten Ausblicke bestimmen, welche dann durch die, sehr wohl ökonomisch geführte Trasse verbunden wurden.

Bereits am 5. August 1890 konnte das Teilstück Ischl - Strobl (9,5 km) dem Verkehr übergeben werden. Von Beginn an wurde ein *Hofsalonwagen* geführt, die Höchstgeschwindigkeit der Züge war mit 20 km/h begrenzt. Ursprünglich begann die Strecke nordwestlich der Stadt beim *Lokalbahnhof* in der Nähe des Gaswerks. Erst 1894 wurde mit dem Kalvarienberg-Tunnel (685 m), dem Kaltenbach-Viadukt und der *Lokalbahn-Brücke* über die Traun, die Verbindung zum Frachtenbahnhof hergestellt. Von dort verlief die Salzkammergut-Lokalbahn als Péage-Strecke auf dem Bahnkörper der Normalspurbahn bis zum *Staatsbahnhof*, dem heutigen Hauptbahnhof.

Die Betriebseinstellung der Salzkammergut-Lokalbahn, welche heute allgemein als Fehlentscheidung der Landesregierungen von Oberösterreich und Salzburg eingeschätzt wird, beraubte die Region nicht nur um ein praktikables Nahverkehrsmittel, sondern auch um eine Fremdenverkehrsattraktion ersten Ranges. Am 30. 9. 1957 verkehrte der letzte planmäßige Personenzug und am 10. 10. 1957 wurde auch der Güterverkehr eingestellt.

Die Lokalbahn-Brücke

Der ehemalige Eisenbahnviadukt, die heutige *Lokalbahn*-Straßenbrücke, überquert die Traun etwas schräg zur Flußrichtung, was die Einbindung des Bahnkörpers der Lokalbahn in jenen der Kronprinz-Rudolf-Bahn erleichterte. Das Tragwerk, ein Durchlaufträger, ist in Form einer genieteten Fachwerkskonstruktion aus Stahl ausgeführt. Auffällig ist die große Schlankheit der Stäbe, wobei entsprechend den Anforderungen die Druckstäbe aus L-Profilen, die Zugstäbe aus Flachprofilen gebildet werden. Die wohldurchdachten Beschränkung auf das Zweckmäßige, sparsame Querschnittsdimensionen, die Lesbarkeit der Kraftflüsse und Verbindungsstellen macht die Lokalbahn-Brücke zu einem filigranen, durchfahrbaren *Raum*, der zeitlos modern anmutet. Der Gleiskörper wurde, wie die heutige

Straße, innerhalb des Tragwerks, das auf zwei Land- und einem Flußpfeiler gelagert ist geführt. Der Flußpfeiler besteht aus Kalkstein-Quadermauerwerk, die Stützweite zwischen den Auflagern beträgt 30 m.

Die Brücke als technisches Denkmal

Neben einem erhaltenen Widerlager des Kaltenbach-Viadukts ist die *Lokalbahn-Brücke* das letzte sichtbare Zeugnis der Salzkammergut-Lokalbahn im Stadtgebiet von Bad Ischl. Durch die Umnutzung als einspurig befahrbare Straßenbrücke, welche nur den Ansprüchen des örtlichen Verkehrs genügen mußte, konnte die Brücke bisher funktional erhalten werden. Die augenblicklichen raumplanerischen Zielsetzungen für diesen Traunübergang, flußbautechnische Maßnahmen und der Umstand, daß in die Erhaltung des Tragwerks bisher keine nennenswerten Mittel investiert wurden, bedrohen den weiteren Bestand des Bauwerks. Sollte sich die Steigerung des Kfz-Verkehrs und der dadurch notwendige Neubau einer zweispurigen Straßenbrücke als unvermeidbar erweisen, bleibt wenigstens zu hoffen, daß die *Lokalbahn-Brücke* als technisches Denkmal, als Erinnerung an die *Salzkammergut-Lokalbahn* erhalten bleibt und weiterhin für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr genutzt werden kann.

Quellen

Demel-Freischmied, H., Eisenbahnen im Salzkammergut, in: Bad Ischl ein Heimatbuch, Hrsg. v. Stüger, F., Linz 1966, S. 578-592.

Prochaska, K., Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Wien 1898, Bd. I (2), S. 519.

Slezak, Josef Otto, Von Salzburg nach Bad Ischl. Ein Nachruf auf die Salzkammergut - Lokalbahn, Wien 1958 u. 1959

Swittalek, P., Erhaltung von Industriedenkmalen, in: Historicum Nr. 52 (1997) S. 8-11.

© by Dipl. Ing. Dr. F. Idam, März 1998