

Salzbahnen

Erste Bestrebungen zum Bau von Eisenbahnlinien im Salzkammergut setzen 1865 ein. Dabei handelte es sich um Pferdeeisenbahnprojekte für die Strecken Ischle-Ensee¹ und Obertraun-Kainisch.²

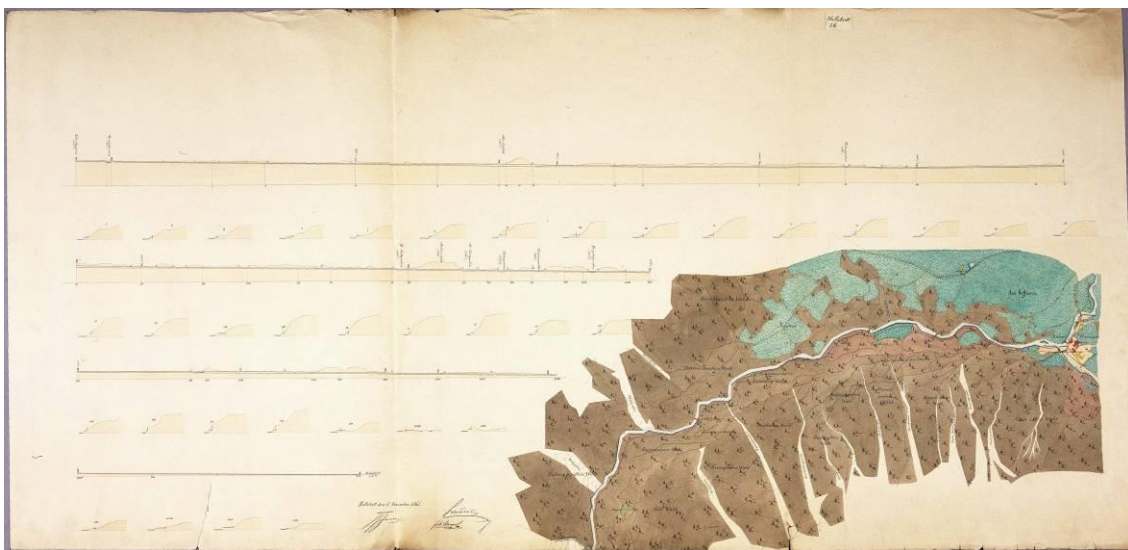
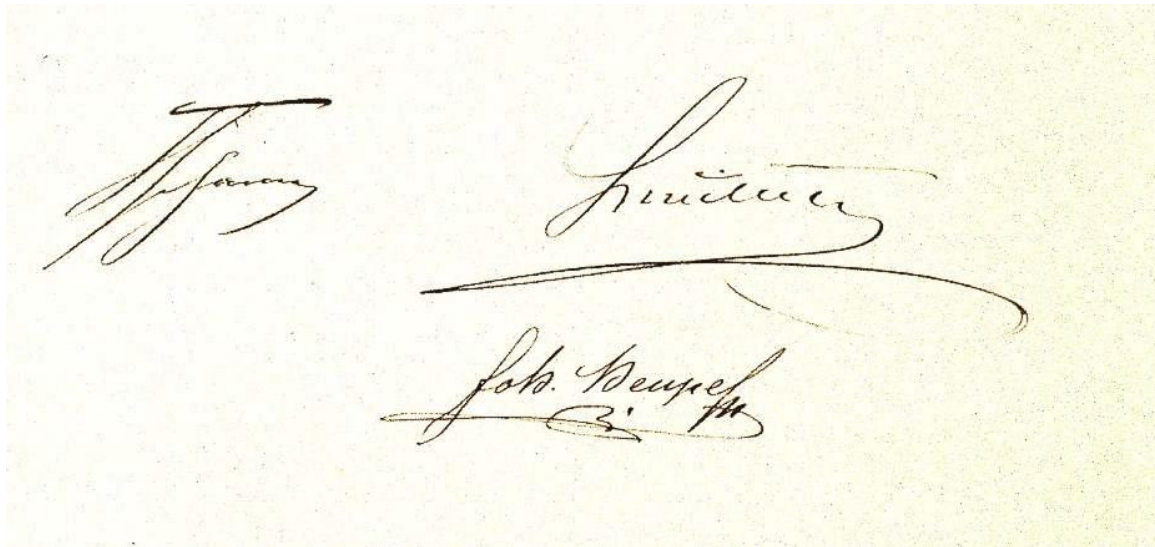


Abbildung 1 Projekt einer Pferdeeisenbahn Obertraun-Kainisch. Quelle: Österreichisches Staatsarchiv – Finanzarchiv (1865).

Der zeitliche Horizont des späten Pferdeeisenbahnprojekts Obertraun-Kainisch markiert das Ende dieser Technologie.³ Bereits 1869 wurde die Umrüstung der Pferdeeisenbahn bei Umlowitz in Böhmen auf Dampfbetrieb in Angriff genommen.⁴

Das "CROQUI der TRACIRUNG einer PFERDE-EISENBAHN von der unt. KAINISCH zu Aussee bis OBERTRAUN zu Hallstatt" vom 6. 11. 1865 ist im Maßstab 1 Zoll = 100 Klafter, also 1:7200, auf zwei Blättern in der Größe von jeweils ca. 140 x 60 cm ausgeführt. Das erste Blatt trägt den Plankopf und stellt den Bereich zwischen

Hallstatt und der Oberösterreichisch - Steirischen Landesgrenze dar, das Andere zeigt den Steirischen Streckenabschnitt bis zum Sudhaus Unterkainisch und enthält außerdem noch alle dazugehörigen Schnittprofile. Signiert sind beide Blätter dieses Vorentwurfs mit den Namen Tschainer, Lindner, Heupel.



Das Croquis zeichnet sich, entgegen der Wortbedeutung und des groben Maßstabs durch eine bestechend perfekte Darstellung der Trassenführung und des Geländes aus. Für die lokale Forschung stellt die Vielzahl von Flurbezeichnungen, die teilweise schon außer Gebrauch sind, eine wertvolle Quelle dar.

Beide Blätter besitzen keine weiterführende Signatur, lediglich eine Etikette mit der Aufschrift "Hallstadt 25". Dieser nicht mehr nachvollziehbare Bezug kann aus deren Archivierungsgeschichte erklärt werden. Eine Reihe von frühen Planbeständen des Finanzministeriums, das manche Agenden der Hofkammer ab 1848 weiter betreute, wurde in einem relativ niedrigen Planschrank in Schubladen gelagert. Auf diesen Planschrank türmten sich nach und nach eine große Menge Aktenfaszikel, sodass der Planschrank in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts von der Last der Faszikel zusammengedrückt wurde, und dessen Schubladen nicht mehr geöffnet werden konnten. Mit der Translozierung der Akten des Finanzarchivs aus den Kellern des Finanzministeriums in der Wiener Himmelfortgasse ins Staatsarchiv nach Wien/Erdberg während der letzten Jahre des 20. Jahrhunderts wurde dieser Planschrank wieder frei geräumt, entlastet, und die darin enthaltenen Pläne, welche fast ein Jahrhundert lang der Inventarisierung entgangen waren, konnten wieder eingesehen und digital aufgenommen werden. Die systematische Erfassung dieser Blätter ist von Seiten des Finanzarchivs ab Sommer 2003 in Angriff genommen worden.

Der südwestliche Ausgangspunkt der Trasse ist in der Obertrauner Ortsgemeinde Winkel am Ostufer des Hallstättersees verortet. Obwohl keine Anlagen zur Schiffsverladung eingetragen sind, sind diese hier zwingend anzunehmen, da der gewählte Ausgangspunkt den kürzest möglichen Wasserweg zum Sudhaus Hallstatt darstellt. Bereits im Bereich der Obertrauner "Kohlbrücke" nähert sich die Trasse dem linken Traunufer an, und folgt dem Verlauf des Flusses auf dieser Seite bis zum Endpunkt in Unterkainisch.

Über die wirtschaftlichen Hintergründe des Projekts konnten bisher keine Quellen aufgefunden werden. Offenkundig stellt dieses Pferdeisenbahnprojekt eine Verbindung der beiden Salz – Sudhäuser Hallstatt und Unterkainisch dar. Da die bestehenden Pferdeisenbahnstrecken zu dieser Zeit ursächlich für den Salztransport geschaffen worden waren, liegt auch für die projektierte Strecke der selbe Verwendungszweck nahe.

Es liegen allerdings keine Belege vor, dass größere Salzmenen von Aussee nach Hallstatt, Ischl oder Ebensee gingen. Ausgenommen davon ist lediglich die Zeit nach dem Brand der Saline Ebensee 1835. Damals kamen aus dem Steirischen Salzkammergut größere Salzmenen ins Land ob der Enns, vermutlich über den Pötschenpass und dann von Steeg mit dem Schiff nach Ischl oder Ebensee.⁵

Auch an den Transport von Kohle Richtung Aussee könnte gedacht werden. Die Umstellung von Holz auf Kohlefeuerung der Salzsudhäuser des Salzkammergutes stand bereits ab 1791 zur Diskussion.⁶ Probefeuernngen wurden um 1850 in Ebensee durchgeführt, wobei die Kohle aus dem Wolfsegg-Traunthaler Becken per Schiff über den Traunsee angeliefert wurde. Bis ins letzte Viertel des 19. Jhs. scheiterten diese Pläne an der Verkehrssituation im Salzkammergut. Als Wasserweg stromaufwärts war die Traun aufgrund der schwierigen topographischen Verhältnisse nur mit aufwendigen Gegenzugseinrichtungen befahrbar, die Koppentraun zwischen Obertraun und Aussee war überhaupt unschiffbar, ein Umstand, der möglicherweise das hier vorliegende Projekt erklärt.

Erst mit der Projektierung der Salzkammergut-Bahn ab 1870 gelang es den Kohletransport zu den Salinenbetrieben zu bewerkstelligen und die Salzdistribution zu vereinfachen. Der Bau wurde 1875 in Angriff genommen und machte rasche Fortschritte, so dass die Strecke bis Stainach - Irdning bereits am 23. Oktober 1877 eröffnet werden konnte.

Im engen Koppental zwischen Aussee und Obertraun übernimmt die ausgeführte Salzkammergut-Bahn die Trassenplanung des Pferdeisenbahnprojekts von 1865. Allerdings wechselt aufgrund der hohen Lawinengefahr die ausgeführte Trasse, die in diesem Abschnitt als aufwendiger Lehnnebau gestaltet ist, mehrmals das Traunufer.⁷

Eine Hafenanlage zur Salzverladung wurde im Zuge der Errichtung der Salzkammergutbahn tatsächlich dann im Bereich des Bahnhofs Obertraun-Dachsteinhöhlen ausgeführt. Bis 1943 wurde dort Braunkohle vom "Industriegeleise" auf den großen "Kohlennutzen" verladen, und über den Wasserweg ins Hallstätter Sudhaus gebracht. Das Salz aus der Hallstätter Pfanne gelangte in der Gegenrichtung über den Hallstätter See, und wurde im Obertrauner Hafen, so wie bereits 1865 angedacht, auf die Schiene gebracht.

¹DEMEL - FREISCHMIED, Hermann, Eisenbahnen im Salzkammergut, in: Bad Ischl - Ein Heimatbuch, Hrsg. STÜGER, Franz, Linz 1966, S. 578.

²Österreichisches Staatsarchiv - Finanzarchiv: Plan zum Projekt einer Pferdeisenbahn Obertraun-Kainisch, 1865, o. Sig.

³ STADLER, Gerhard, Alles Aussee, in: Visionäre bewegen die Welt. Ein Lesebuch durch das Salzkammergut, Salzburg 2005.

⁴ Die Pferdeisenbahn Linz-Budweis, Katalog Techn. Museum (1983)

⁵ Diesen Hinweis verdankt der Autor Herrn DI Günther Hattinger, Bad Ischl.

⁶TREFFER, Günter, *Weißes Gold. 3000 Jahre Salz in Österreich*, Wien - München - Zürich - New York, 1981, Seite 141f.

⁷DEMEL - FREISCHMIED, Hermann, Eisenbahnen im Salzkammergut, in: Bad Ischl - Ein

Heimatbuch, Hrsg. STÜGER, Franz, Linz 1966, S. 579f.