

Die Schleppbahnen im Land Salzburg

In loser Folge sollen, beginnend mit dem vorliegenden Beitrag, die Schleppbahnen im Land Salzburg dokumentiert werden. Unter Schleppbahnen versteht man die Gleisanschlüsse von Industriebetrieben. Gleichgültig, ob sie noch bestehen, bereits eingestellt wurden oder überhaupt nur temporär konzipiert waren, sollen alle Schleppbahnen erfaßt werden, soweit sie über eigene Lokomotiven verfügen oder verfügten. Die Grundlage für dieses interessante Detail der Salzburger Eisenbahngeschichte bieten die jahrelangen Forschungen von Hofrat Dipl.-Ing. Heinrich Harrer, der auch das wertvolle Abbildungsmaterial dazu zusammengetragen hat. Ihn editorisch zu unterstützen, ist für jemanden, der gleichfalls ein Naheverhältnis zu Schienen hat, angenehme Pflicht.

Fritz Koller

Die Schleppbahn der Brauerei „Hofbräu Kaltenhausen“

Von Heinrich Harrer

Johann Elsenhaimer, Bürgermeister und Stadtrichter der Stadt Salzburg, gründete 1475 das „Kalte Bräuhaus“ in Hallein am Fuß der Barmsteine, welches 1498 in erzbischöflichen Besitz überging. Nach dem Ende der weltlichen Macht der Salzburger Erzbischöfe kam es in kaiserlich-österreichischen, dann königlich-bayerischen Besitz und schließlich im Erbwege an Graf Arco-Zinneberg. 1901 wurde das gräflich Josef Arco-Zinneberg'sche Brauhaus Kaltenhausen in die AG Brauerei Kaltenhausen umgewandelt, als welche sie 1921 im Gründungsprotokoll der Österreichischen Brau AG aufscheint.

Die lokalen Verhältnisse wie die Naturkeller waren für den Brauereibetrieb derart günstig, daß die erzbischöfliche Brauerei trotz der Abgeschiedenheit in einer Entfernung von 2 km von Hallein eine große Bedeutung erlangte. Mitte des 17. Jahrhunderts lieferte Kaltenhausen 7840 hl, die übrigen 50 Brauereien im Land Salzburg 10.080 hl Bier. Diese führende Stellung bewahrte die Brauerei auch im 19. Jahrhundert (1877: 79.740 hl). 1832 wurde die erste Dampfmaschine Salzburgs in der Brauerei Kaltenhausen aufgestellt.

Die Eröffnung der Eisenbahnlinie Salzburg–Hallein (1871) und bis Innsbruck (1875) verbesserte die Transportsituation der Brauerei nicht durchschlagend, da der Schienenstrang am „falschen“ Salzachufer verlief. Der Halleiner Baumeister und spätere Bürgermeister Otto Kneifel plante bereits 1885 eine

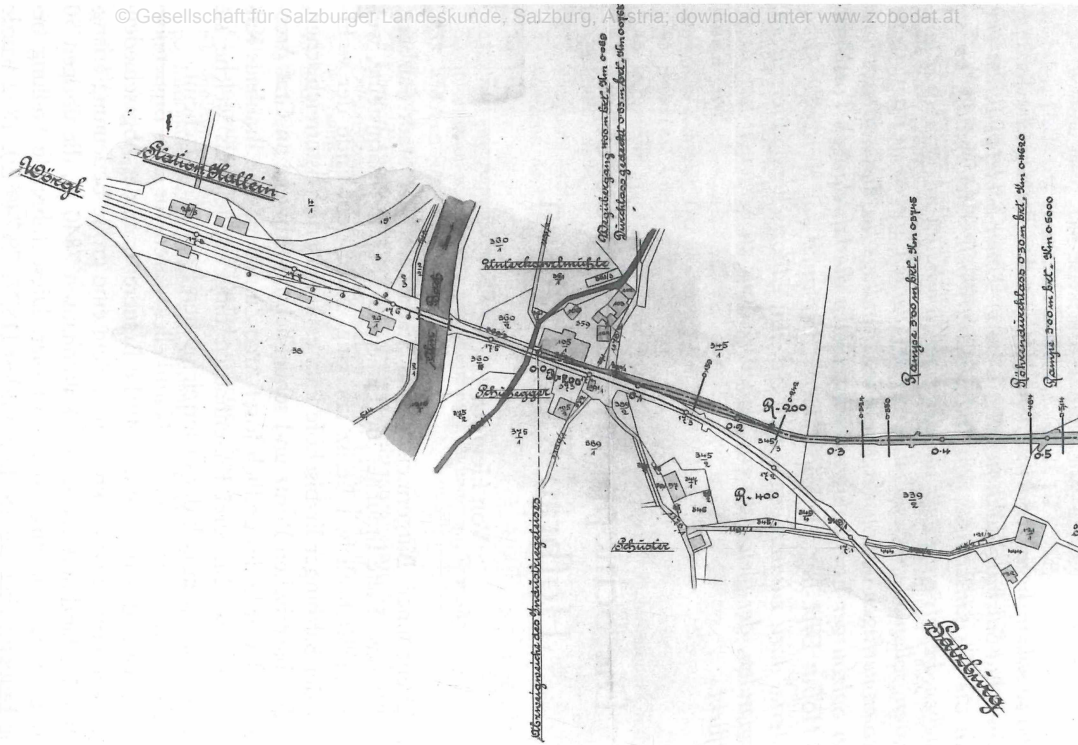


Abb. 1 Die Abzweigung der Schleppbahn der Brauerei Kaltenhausen bei km 17,45 der Staatsbahnlinie Salzburg–Wörgl, nördlich (rechts) des Bahnhofs Hallein (Original und Foto: SLA).

Verbindungsline von Hallein zur geplanten (1886 eröffneten) Dampftramway Salzburg–Drachenloch, um Hallein durch eine zweite Eisenbahnlinie mit der Stadt Salzburg zu verbinden. Ein Projekt vom April 1889 beschränkte sich auf eine Schleppbahn bis Kaltenhausen. Vom Handelsministerium erhielt Kneifel am 11. Mai 1894 eine Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahn Hallein–Gartenau. Die Verhandlungen mit den an dieser Strecke liegenden Interessenten und Grundeigentümern ergaben aber solche Schwierigkeiten, daß Kneifel den Plan einer Gesamtstrecke aufgab und am 16. Februar 1895 nur um eine Konzession Hallein–Kaltenhausen ansuchte. Dieses Teilstück war der wichtigste, aber wegen der Salzachbrücke auch der teuerste Teil. Pro Jahr verfrachtete die Brauerei Bier, das auf großem Umweg und steigungsreichen Straßen zum Bahnhof Hallein befördert und dort in 2700 bis 3000 Waggons umgefüllt werden mußte.

Bereits am 10. Mai 1895 konnte Kneifel das Projekt für die politische Begehung vorlegen. Enteignungen waren nicht erforderlich, da Kneifel den Grund gütlich erwerben konnte. Die politische Begehung fand am 18. Juni 1895 statt, diese wurde von der k.k. Landesregierung Salzburg durchgeführt, da die geplante Schleppbahn nicht von der k.k. Staatsbahn, sondern von einem bestehenden Schlepplgleis zum Perlmooser Zementmagazin abzweigte. Da das ursprüngliche Projekt drei Kreuzungen mit der Kärntner Reichsstraße vorsah, war noch eine weitere Begehung am 6. November 1895 erforderlich. Aufgrund der anstandslosen Ergebnisse dieser Verhandlungen wurde sogleich die Baugenehmigung und am 18. November 1895 die Konzession an Kneifel erteilt. Die Kosten der Industriebahn wurden auf 64.000 fl. veranschlagt, die Kneifel aus eigenen Mitteln beistellte. Noch im Herbst 1895 wurde mit dem Bahnbau begonnen und am 4. Mai 1896 bereits um Kollaudierung angesucht, die am 22. Juni 1896 stattfand. Neben dem Biertransport war die neue Schleppbahn in der Gegenrichtung für die Kohlenlieferungen von Bedeutung.

Das Schlepplgleis zum Perlmooser Zementmagazin zweigte nördlich der Almbachbrücke von der k.k. Staatsbahnlinie bei km 17,45 ab und führte in einer Länge von 140 m in nördliche Richtung. In Fortsetzung dieses Gleises begann die neue Industriebahn in Höhe km 17,38 zunächst mit einer beiderseits eingebundenen Ausweiche mit einer nutzbaren Länge von 80 m, welche noch parallel zur Staatsbahnlinie lag. Danach führte sie mit einem kurzen Bogen und anschließend mit einem 800 m langen, geraden Stück in westliche Richtung zur Salzach. In km 1,0/1 wurde mittels einer hölzernen Brücke von 5 m Länge der Mühlbach überquert und mit einem kurzen Bogen die Salzach erreicht. Die Salzachbrücke in km 1,2 war ebenfalls eine Holzbrücke und besaß sieben Öffnungen zu je 14 m. Sie war für Wagen bis 18,2 t Gesamtgewicht ausgelegt. Am linken Salzachufer wurde mit einem Bogen nach Norden eine salzachparallele Richtung erreicht. Bei km 1,5/6 befand sich eine Ausweiche mit einer öffentlichen Ladestelle. Im zweiten (westlichen) Ausweichgleis war eine Drehscheibe eingebaut, von welcher ein Stumpfgleis zum Kohlenlager führte. Bei km 1,758 befand sich die erste Spitzkehre in Nähe der Reichsstraße. Die projektierte Linie nach Gartenau und zu den Ziegelöfen in

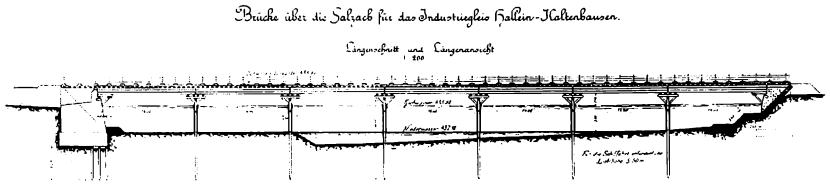


Abb. 3 Plan der Salzachbrücke der Schleppbahn der Brauerei Kaltenhausen, verstärkte Ausführung 1911, mit der Niederwasser- und Hochwassermarke, sowie dem Hinweis auf die für die Schifffahrt erforderliche lichte Höhe von 5,50 m (Original und Foto: SLA).

Taxach wäre in Fortsetzung dieses Gleises nach Norden verlaufen. Die Industriebahn verlief in südlicher Richtung und parallel zur Reichsstraße, besaß bei km 2,150 ein Stichgleis und überquerte kurz vor der zweiten Spitzkehre bei km 2,333 die Reichsstraße. Von der zweiten Spitzkehre führte eine Rollbahn mit 47‰ Steigung entlang der Keller bis km 2,404. Der Mindestradius betrug 80 m, die maximale Steigung bis zur ersten Spitzkehre 10‰, bis zur zweiten Spitzkehre 30‰. Als Oberbaumaterial wurden altbrauchbare Schienen der Staatsbahn verwendet, der Schwellenabstand betrug 90 cm. Bald nach Fertigstellung, am 14. August 1896, erteilte die Landesregierung die Zustimmung, daß die Konzession von Kneifel an die Gräflin Arco-Zinneberg'sche Brauerei übertragen wurde, und zugleich die Benützungsbewilligung. Der Betrieb wurde auf der gesamten Strecke mit Zugtieren abgewickelt. Der Wunsch der Brauerei, eine größere Anzahl von Wagen befördern zu dürfen und ein Unfall am 12. Oktober 1898, bei dem ein Knochenhändler zu Schaden kam, führten zu einer Kommissionierung am 13. Jänner 1899 und zu einer neuen Dienstinstruktion vom 28. Februar 1899.

Nach der neuen Dienstinstruktion durften bis zur ersten Spitzkehre höchstens vier Wagen (mit mindestens 40% auf gebremsten Achsen) und bis zur zweiten Spitzkehre höchstens zwei Wagen (bei 50%) in einem Zug befördert werden. Ungebremste Wagen mußten mit einer mobilen Bremse ausgerüstet und stets einzeln befördert werden. Bei Beförderung der Wagen in Gefällestrecken hatte ein Bediensteter mit einem Horn und Signalfahne oder Handlaterne dem rollenden Wagen voranzugehen. Als Fahrgeschwindigkeit wurde festgelegt, daß ein Mann mit schnellem Schritt folgen kann. Der Zugtierlenker durfte nicht gleichzeitig Bremser sein.

Das Ende der Schleppleistungen durch Zugtiere kam 1911. Seit dem 1. Juli 1909 führte die Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft (SETG) ihre Personenzüge von Salzburg-Lokalbahnhof nach Hangenden Stein und vom Äußeren Stein nach Parsch mit elektrischen Triebwagen. Dadurch wurden die aus der Anfangszeit vorhandenen kleinen Dampftramwayloks (1–5) entbehrlich, und die Brauerei Kaltenhausen konnte die Lok 3 „Grödig“ erwerben. Ab 25. Jänner 1911 wurden Probefahrten am linken Salzachufer, also im Brauerei-

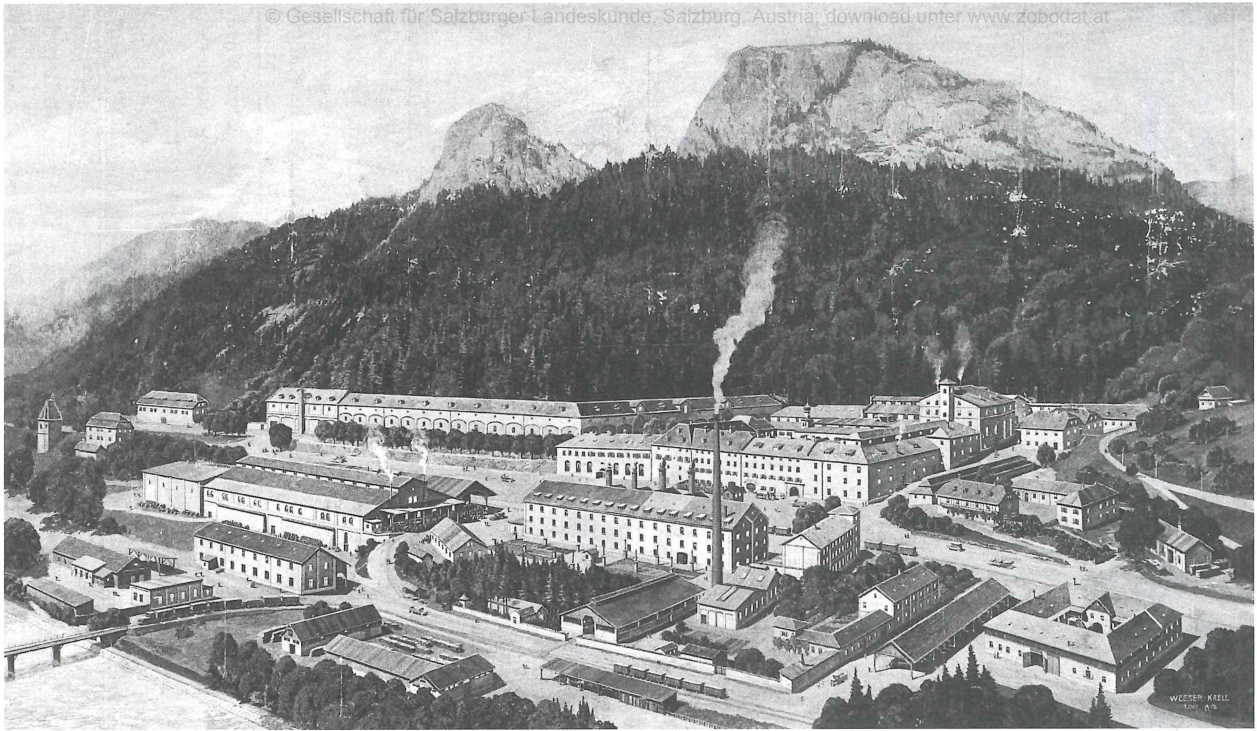


Abb. 4 Die Brauerei Kaltenhausen um 1930, Tempera-Malerei von Ferdinand Weeser-Krell
(Original: Brauerei Kaltenhausen, Foto: SLA).

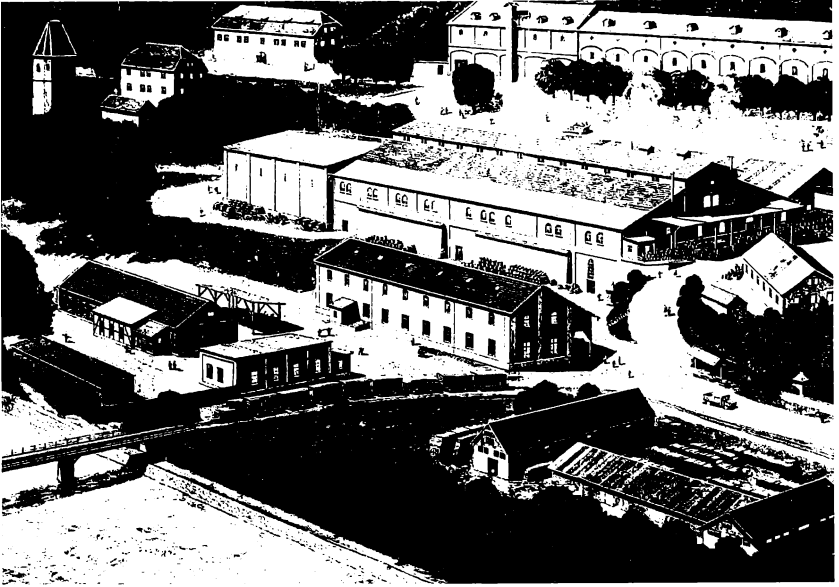


Abb. 5 Detail aus Abb. 4 mit einem vorwiegend aus Kastenwaggons gebildeten Zug, der von der in der Zwischenkriegszeit durch die Brauerei Kaltenhausen beschafften Verbrennungsmotorlok gezogen wird und soeben das Brauereigelände in Richtung Salzachbrücke verläßt (Original und Foto wie Abb. 4).

gelände, vorgenommen. Eine vorläufige Bewilligung für den Lokbetrieb wurde vom Eisenbahnministerium am 12. Juni 1911 erteilt. Die beiden Holzbrücken entsprachen nicht der Brückenverordnung von 1904, deshalb fand am 1. August 1911 eine Kommission statt, bei der neben der Brückenverstärkung auch die Veränderungen seit Eröffnung festgehalten wurden. Die Salzachbrücke, die die Waggons vielfach nur halb beladen passieren konnten, blieb trotzdem die Schwachstelle der ganzen Anlage.

Das Schleppegleis der Perlmooser Zementfabrik war von der Brauerei Kaltenhausen übernommen worden. Etwa gleichzeitig wurde auch das letzte Gleisstück der Brauereibahn ab der Niveaureuzung mit der Reichsstraße sowie der zweiten Spitzkehre mit dem Gleis entlang der Keller bald nach der Eröffnung abgetragen. Nach der neuen Kilometrierung begann somit die Schlepfbahn bei km 17,45 der k.k. Staatsbahn, die Mühlbachbrücke lag bei km 1,05, die Salzachbrücke bei km 1,170 bis 1,268. Die erste Ausweiche erstreckte sich von km 1,479 bis 1,636 mit der Drehscheibe in km 1,564 und dem Stumpfgleis zum Kohlenlagerplatz. Die zweite Ausweiche befand sich von km 1,70 bis 1,818 mit Abzweigweiche in km 1,805 für die Spitzkehre. Ein 49 m langes Stichgleis führte nach Norden. Im Gleis entlang der Reichsstraße befand sich bei km 2,2365 eine Weiche mit einem 114 m langen Stumpfgleis nach rückwärts (Norden) und in km 2,346 das Ende der Bahn mit Prellbock. Eine

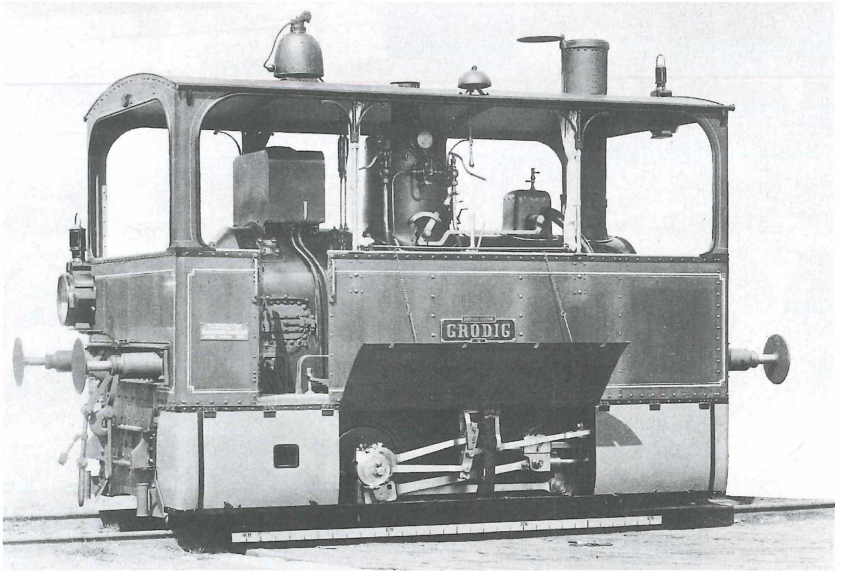


Abb. 6 Lok Nr. 3 der Salzburger Eisenbahn & Tramway Gesellschaft „Grödig“, die 1911 durch die Brauerei Kaltenhausen erworben wurde (Werkfoto).



Abb. 7 Die Durchfahrt der „Kärntner Reichsstraße“ (heute: Salzachtal-Bundesstraße, B 159) zwischen dem Bräustübl (links) und der Mälzerei der Brauerei Kaltenhausen in Blickrichtung Norden, um 1930. Im Vordergrund rangiert die Verbrennungsmotorlok, die von der Brauerei während der Zwischenkriegszeit erworben wurde (Foto: Brauerei Kaltenhausen).



Abb. 8 Ansicht wie Abb. 7, um 1940. Im Vordergrund auch dieselbe Lok, nach einer Umgestaltung des Aufbaus, der wahrscheinlich in der Brauerei selbst durchgeführt wurde (Foto: Brauerei Kaltenhausen).

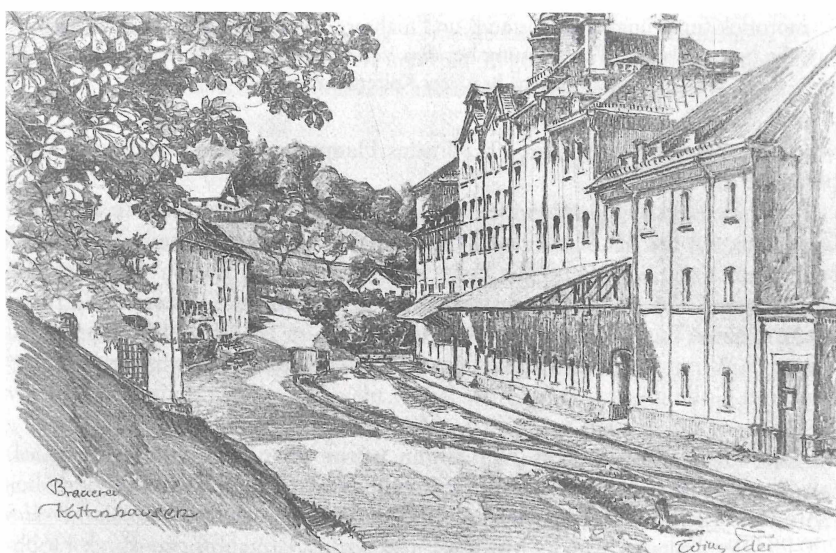


Abb. 9 Der gleiche Blick wie Abb. 7 und 8 auf einer Zeichnung von Willy Eder, um 1930. Das Stumpfgleis entlang der Mälzerei ist deutlich vom Durchfahrtgleis (Bogen) zu unterscheiden (Original: Brauerei Kaltenhausen, Foto: SLA [nach Sepp Kaufmann, Halleiner Heimatbuch, Leoben 1954, S. 130]).

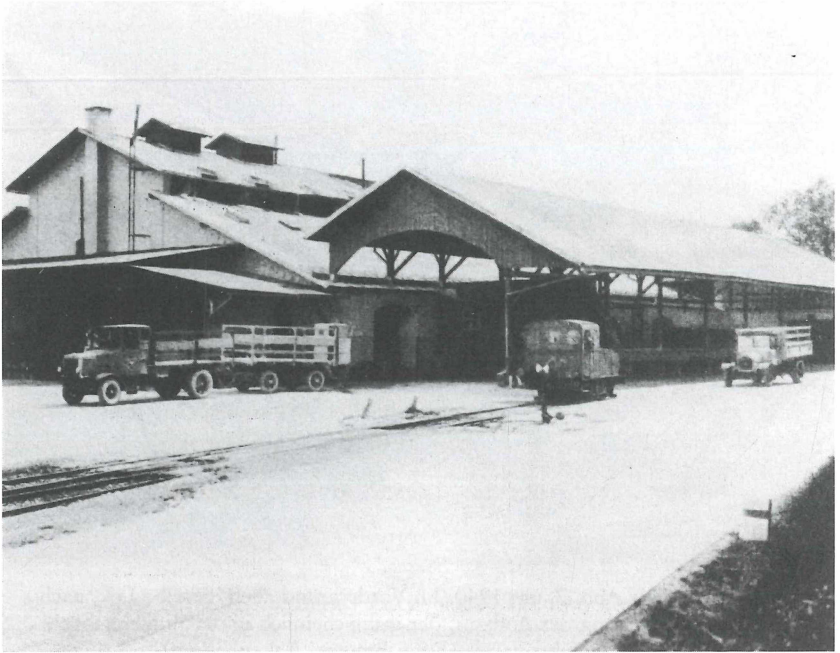


Abb. 10 Auslieferungsbetrieb im nördlichen Brauereigelände, die Verbrennungsmotorlok (ursprünglicher Zustand) und mehrere Lastkraftwagen, wodurch sich die bevorstehende Veränderung bei den Verkehrsmitteln andeutet, um 1930
(Foto: Brauerei Kaltenhausen).

Schember-Brückenwaage, die 1927 in das Hauptgleis eingebaut wurde, komplettierte die Anlagen.

Nach Verstärkung der beiden Brücken wurde am 3. September 1911 die Genehmigung für den Lokbetrieb für die gesamte Strecke erteilt. Die Brauerei Kaltenhausen war damit die erste Schlepfbahn im Land Salzburg, welche eine eigene Lokomotive besaß, sowie sie auch die erste Brauerei in Salzburg war, die einen Lastkraftwagen einstellte. Ab August 1911 belieferte ein 36-PS-Saurer-LKW mit Anhänger für insgesamt 8 t Nutzlast die Gasthäuser bis Salzburg und Golling.

Vermutlich schon in den 20er Jahren wurde eine Verbrennungsmotorlok erworben, welche die alte Dampfmaschine ablöste und bis Mitte der 50er Jahre in Verwendung stand. Im Juli 1954 lieferten die Jenbacher Werke eine 200-PS-Diesellok aus, welche bis zum Einsturz der Salzachbrücke durch Hochwasser am 13. August 1959 eingesetzt war. Anfang der 50er Jahre verlegte die Firma Solvay ihr Werk von der Perner Insel in die Puchhammerau und erbaute dort auch die Produktionsstätten der Firma Halvic. Auf einer kurz vor der Salzachbrücke abzweigenden Schlepfbahn der Firma Solvay wurde an-

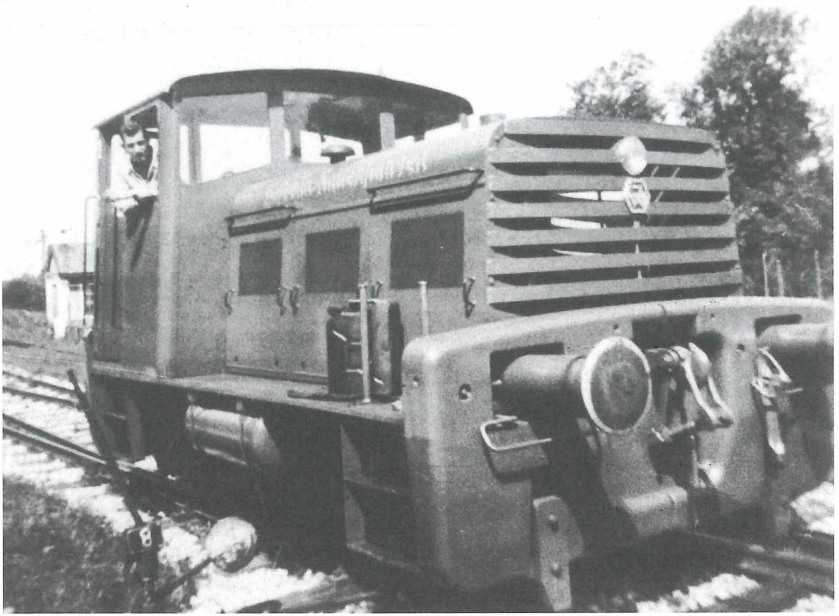


Abb. 11 Die Diesellok der Jenbacher Werke, die 1954 an die Brauerei Kaltenhausen geliefert wurde. Die Lok war – wie die Lastkraftwagen der Brauerei zu dieser Zeit – blau-orange lackiert und trug (in gotischer Schrift) den Eigentümervermerk „Hofbräu Kaltenhausen“ (Foto: Harrer).

fangs für den Bau und später für die Versorgung der beiden Werke der Transport durchgeführt.

Durch die Einstellung der Lokalbahn Salzburg–St. Leonhard am 1. November 1953 ging der Firma Gebrüder Leube in Gartenau ihr Gleisanschluß verloren. Die Firma Leube projektierte deshalb eine ca. 5,5 km lange Schleppbahn von ihrer Zementfabrik in Gartenau nach Kaltenhausen, ähnlich wie sie Otto Kneifel ursprünglich geplant hatte. Am 22. Februar 1955 fand deshalb sogar eine Vorbegehung und Vorverhandlung statt, das Projekt wurde aber zurückgestellt und nicht weiter verfolgt.

Nach dem Einsturz der Salzachbrücke wurde der Betrieb auf der Kaltenhausener Schleppbahn nicht mehr aufgenommen. Das schienengebundene Verkehrssystem unterlag der Konkurrenz des Straßenfrachtverkehrs. Die Gleisanlagen auf dem rechten Salzachufer wurden von der Firma Solvay erworben und waren bis zu ihrer Schließung ein wichtiger Verkehrsweg für diesen Betrieb. 1998 erwarb der Tiroler Spanplatten-Erzeuger Binder das Areal, wobei der Gleisanschluß eine wichtige Voraussetzung für diese Standortwahl war. Die Gleisanlagen im Brauereigelände wurden fast zur Gänze abgebaut, nur entlang der Bundesstraße ist ein kurzes Stück vorhanden. Auch die Jenbacher

Lok wurde an die Firma Solvay verkauft. Da sie jedoch am linken Salzachufer eingestellt war, mußte sie mittels Tieflader abgeholt werden. Nach Überholung bei den Jenbacher Werken war sie bis zum Juli 1979 bei der Firma Solvay im Dienst und kehrte dann in den Brauereidienst zurück, allerdings in der Brauerei Zipf (OÖ).

Lokomotiven der Schlepfbahn Kaltenhausen

1. Dampftramwaylok „Grödig“, Fabrikat der Maschinenfabrik der k.k. priv. österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (StEG), Wien, Fabr. Nr. 1913/1886, 1886–1911 bei der Salzburger Eisenbahn & Tramway Gesellschaft; 1911 von der Brauerei Kaltenhausen erworben, soll nach Inbetriebnahme der Verbrennungsmotorlok noch lange als Reservelok abgestellt gewesen sein; max. 15 km/h.
2. Verbrennungsmotorlok der Deutz-Werke, Köln, oder Montania, Nordhausen; vermutlich war diese Lok 1920 an die Mitterberger Kupfer AG geliefert worden und auf der Schlepfbahn der Kupferhütte Außerfelden (Mitterberghütten) eingesetzt. Nach Stilllegung der Kupferhütte könnte die Lok von der Brauerei Kaltenhausen erworben worden sein; benzinmechanischer Antrieb.
3. Diesellok der Jenbacher Werke AG Type DM 180-V21, Fabr. Nr. 85001/1954, Juli 1954 an Brauerei Kaltenhausen geliefert; dieselmechanischer Antrieb, max. 30 km/h.

Privatwaggon der Brauerei Kaltenhausen

Von der großen Zahl an Bier-(Kühl-)wagen sind im Amtsblatt des Eisenbahnministeriums folgende angeführt:

Privatwagen Nr.:

- 221147: 1893 eingestellt, somit noch vor Eröffnung der Schlepfbahn; erbaut von Fa. Ringhofer;
- 221401–221403: 1893 eingestellt; ein Wagen mit, zwei ohne Bremse, Radstand 3,79 m; 8600–8860 kg Eigengewicht, 9 t Nutzlast; 1901 mit Spindelbremse versehen und als 223041–223043 bezeichnet;
- 221356–221358: 1897 eingestellt, mit Bremse, Radstand 3,8 m, mit 2flügeligen Seitenwandtüren, 9600 kg Eigengewicht, 10 t Nutzlast;
- 223170: 1906 eingestellt, Radstand 3,8 m, 11.300 kg Eigengewicht, 12 t Nutzlast.

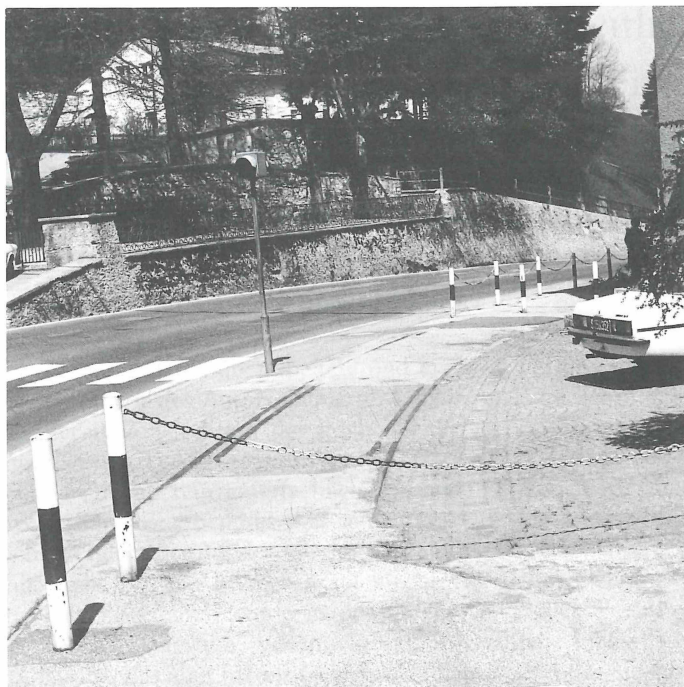


Abb. 12 Als letzte Erinnerung an die 1959 stillgelegte Schleppbahn der Brauerei Kaltenhausen sind auch heute noch Reste des Durchfahrtgleises (vgl. Text zu Abb. 9) im Brauereigelände entlang der B 159 zu erkennen (Foto: Harrer).

Quellen und Literatur

SLA, Landtag-Sonderfaszikel Karton 78.

SLA, LRA-Akten 1920/38 XXIII 70.

Die Brauerei Kaltenhausen. Österr. Brau-AG Kaltenhausen (Hallein o. J).

Hofbräu Kaltenhausen. Zweigniederlassung der österr. Brau-AG (o. O., o. J).

Sepp Kaufmann, Das Halleiner Heimatbuch (Leoben 1954), S. 127 ff.

Adalbert Müller, Die Eisenbahnen in Salzburg. Geschichte der Schienen- und Seilbahnen (Salzburg 1976).

Anschrift des Verfassers:
Dipl.-Ing. Heinrich Harrer
Fürstenallee 9
A-5020 Salzburg

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitt\(h\)eilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde](#)

Jahr/Year: 1999

Band/Volume: [139](#)

Autor(en)/Author(s): Harrer Heinrich

Artikel/Article: [Die Schleppbahn der Brauerei "Hofbräu Kaltenhausen". 303-316](#)