

Die Anschlussbahn der Tauernkraftwerke AG Kaprun

Von Heinrich Harrer

Projektierung und Bau in der Kriegszeit

Projekte für eine Großkraftwerksanlage zur Verwertung der Wasserkraft der Hohen Tauern gab es bereits 1928. Trotz Förderung durch Landeshauptmann Dr. Franz Rehr war aber erst 1938 an eine Verwirklichung zu denken. Die noch im Jahr 1938 gegründeten Alpen-Elektrowerke (AEW) verfassten ein neues Projekt, das eine zweistufige Kraftwerksgruppe in Kaprun vorsah. Die Hauptstufe sollte im Wesentlichen das Krafthaus in Kaprun mit dem Speicher Wasserfallboden und der Limbergsperre bilden, die Oberstufe sollte das Krafthaus Limberg mit dem Speicher Mooserboden und der Mooserboden- sowie der Drossensperre umfassen. Für diesen Bau waren umfangreiche Baustelleneinrichtungen, große Mengen an Baustoffen sowie Einzelstücke mit überdimensionalen Abmessungen und Gewichten zunächst nach Kaprun und von dort zu den einzelnen Baustellen zu transportieren.

Zu lösen waren diese umfangreichen Transportaufgaben nur durch eine leistungsfähige Anschlussbahn, die von der Bahnstation Bruck-Fusch nach Kaprun führen sollte.

Die erste politische Begehung fand vom 7. bis 9. März 1939 durch die Landeshauptmannschaft Salzburg statt. Die Kreisleitung Zell am See, die Kreisbauernschaft Zell am See, die Landbauaußenstelle St. Johann im Pongau, die Handelskammer Salzburg und das Gauamt für die Wirtschaftskammer sprachen sich für einen Ausgangspunkt Zell am See-Tischlerhäusl aus, weil dabei weniger wertvoller landwirtschaftlicher Grund beansprucht würde. Die Reichsbahn-Direktion Linz und die AEW beharrten aber auf dem Ausgangspunkt Bruck mit folgenden Argumenten: Der Bahnhof Zell am See wäre räumlich so beengt, dass schon jetzt die Schmalspuranlagen im Bahnhof Tischlerhäusl vergrößert und auch der normalspurige Güterverkehr dorthin verlegt werden müsse. Im Bahnhof Tischlerhäusl wäre daher absolut kein Platz mehr für die Anschlussbahn. Aus eisenbahnbetriebs- und verkehrstechnischen Gründen wäre der Anschluss in Bruck notwendig, der außerdem ohne Bau einer neuen Salzachbrücke realisiert werden könnte. Dieser Standpunkt setzte sich durch. Für die Ausführung der Anschlussbahn wurde eine Frist bis 1. April 1940 gewährt. Interessant ist, dass es bei dieser Verhandlung bereits ein Projekt für eine Umfahrung Bruck im Zuge der Reichsstraße 318 gab, die die Anschlussbahn in km 1,4/1,5 kreuzen sollte. Die Gemeinden Bruck und Kaprun sowie private Anrainer forderten einen Betrieb der Anschlussbahn nicht mit Dampf, sondern mit Dieselloks. Diese Forderung kann insofern als bemerkenswert gelten, als die Serienproduktion von Dieselloks mit gehobenem Leistungsniveau damals erst am Anfang stand. Wahrscheinlich orientierte sich diese For-

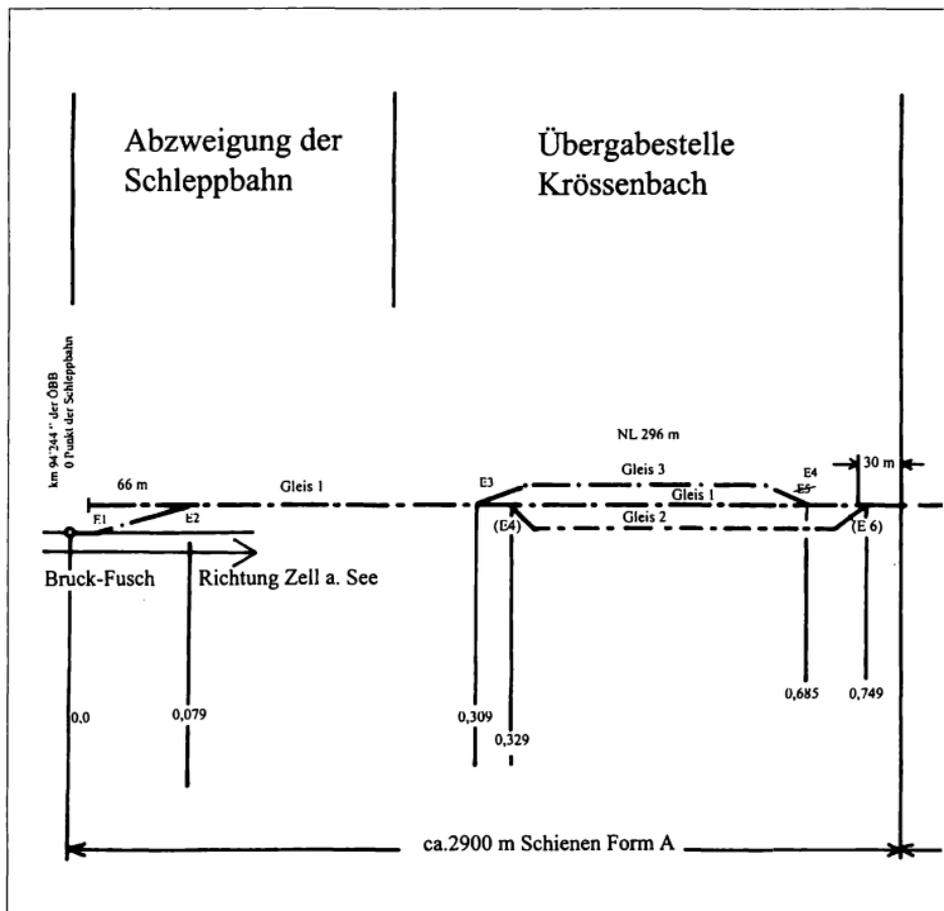


Abb. 1 (linke Seite) Verlauf der Anschlussbahn der Tauernkraftwerke vom Bahnhof Bruck-Fusch der ÖBB-Linie Salzburg–Wörgl zum Kraftwerk Kaprun (Original: Österreichische Karte 1:25.000, 123/4: Zell am See, aufgenommen 1937, Nachträge bis 1955, herausgegeben vom Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen in Wien [Ausschnitt]; Foto: SLA).

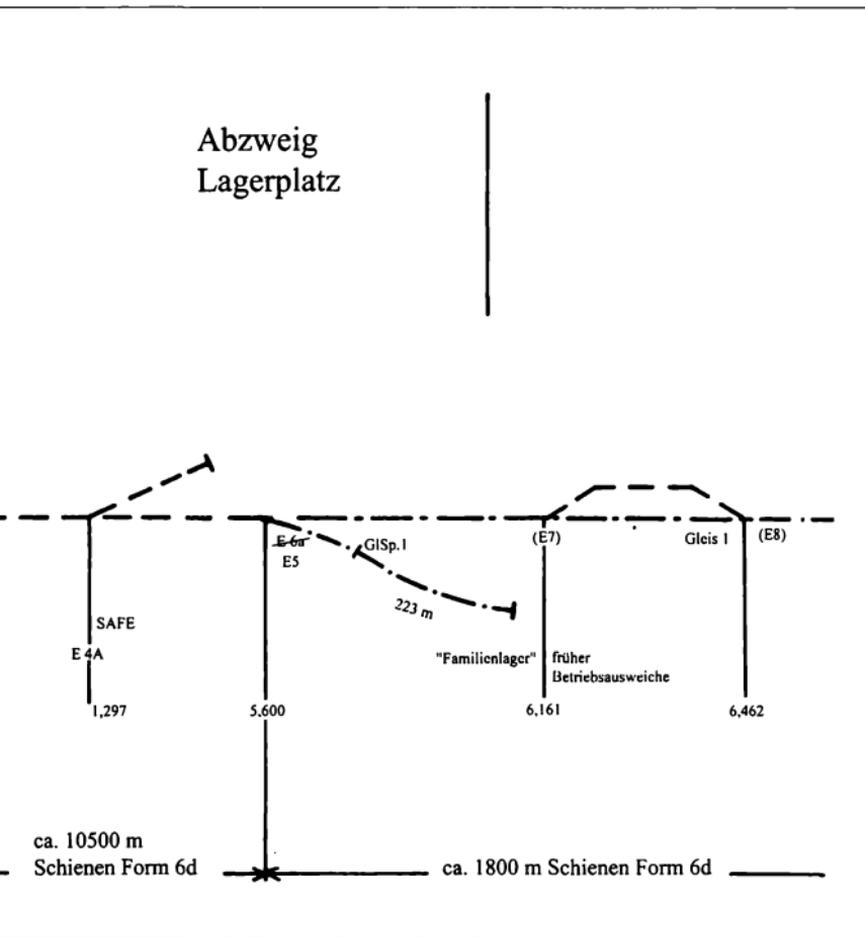
derung am Einsatz der BBÖ-Diesellok-Baureihe 2041 (heute ÖBB 2091), wovon einige Exemplare damals bereits auf der schmalspurigen Pinzgauer Lokalbahn verkehrten und für die Anrainer bedeutend weniger Beeinträchtigungen verursachten als Dampfloks. Der Reichs-Verkehrsminister erteilte am 28. November 1939 mit Bescheid (Zl. 79-L-Linz/381) die Bewilligung für den Bau und Betrieb der Anschlussbahn von Bruck aus. Im Oktober 1939 begann der Bau der Anschlussbahn. Im Herbst 1940 konnte der Tunnelbau beendet werden. Die Betriebsaufnahme war für 1941 vorgesehen. In diesem Jahr dürften bereits die ersten Züge gefahren sein. Die endgültige Fertigstellung der Anschlussbahn erfolgte im Mai 1942. Bis zum Eintreffen der Dieselloks im April 1943 wurden Dampfloks der Deutschen Reichsbahn eingesetzt.

Im April 1943 wurde der Betrieb mit der Diesellok aufgenommen. Auf Grund eines Ansuchens der Alpen-Elektrowerke vom 6. Oktober 1942 wurde mit Bescheid des Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht in Wien vom 31. Juli 1943 die Genehmigung zur Beförderung von Personen auf der Anschlussbahn erteilt. Befördert durften Angestellte und Arbeiter sowie die sonstigen dort beschäftigten Personen werden, damit diese von ihren Unterküften zu den Arbeitsstellen gelangen konnten. Hiefür wurden anfangs die von der SE&TG (Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft) entliehenen ehemaligen Dampftramwayanhänger verwendet. Sie waren allerdings wenig geeignet, da sie Sommerwagen waren, deren Seitenwände provisorisch mit Brettern verschlossen wurden. Obwohl der Kraftwerksbau kriegsbedingt immer mehr eingeschränkt werden musste, verkehrte 1944/45 eine Leihlok der Deutschen Reichsbahn auf der Anschlussbahn. Vermutlich kam noch vor Kriegsende die Floridsdorfer Lok, Fabr. Nr. 9190 (auch als Betriebsnummer verwendet), nach Kaprun, so dass die Leihlok zurückgestellt werden konnte. Am 17. November 1944 konnte nach der Dammschüttung am Wasserfallboden und dem Bau einer Holzrohrleitung zur bereits fertig gestellten Triebwasserführung (Einfaulbauwerk) die Hauptstufe des Kraftwerks mit zwei von vier Maschinensätzen den Laufwerksbetrieb aufnehmen. Bei Kriegsende war das Krafthaus baulich fertig gestellt. Moränen-Schotter aus dem Krafthausaushub wurde für den Unterbau der Anschlussbahn an jenen Abschnitten verwendet, wo die Trasse durch Moorboden führte.

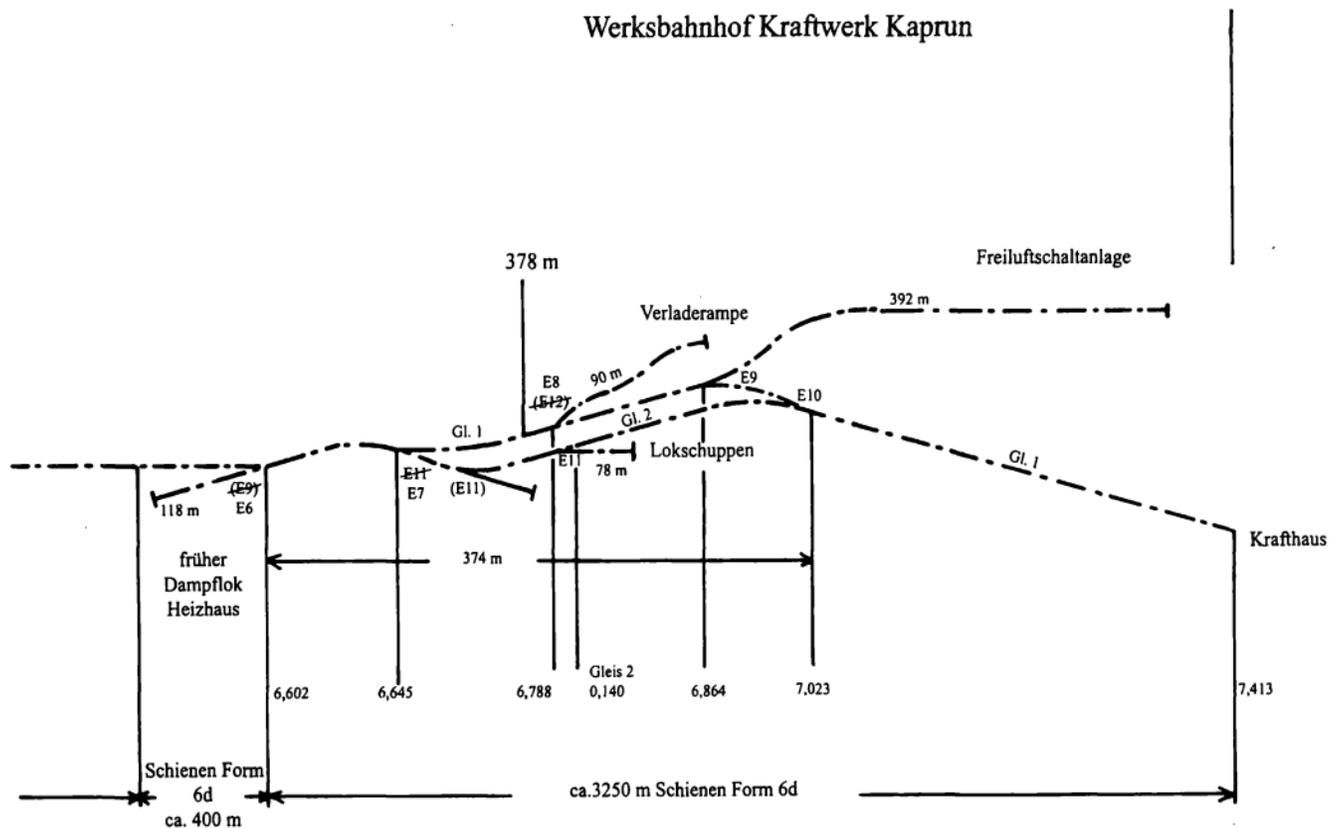
Abb. 2 (folgende Doppelseite) Schematische Darstellung des Verlaufs der Anschlussbahn der Tauernkraftwerke Kaprun (Original: Tauernkraftwerke AG [einzelne Nachträge des Autors]; Foto: SLA).



Abzweig Lagerplatz



Werksbahnhof Kraftwerk Kaprun



Beschreibung der Anschlussbahnanlage (Zustand ab 1956)

Die Anschlussbahn der Tauernkraftwerke AG (TKW) zweigte vom Bahnhofsgleis 1 des Bahnhofs Bruck-Fusch in km 94,244 der ÖBB-Strecke Salzburg–Wörgl mit der Linksweiche 1E (km 0,0) ab und führte mit einer Länge von 7,413 km zum Kraftwerk Kaprun Hauptstufe und zur Freiluftschaltanlage Kaprun. Die Gesamtlänge aller Gleise betrug 9,025 km. Die Anschlussbahn verlief zunächst in westlicher Richtung zum Übergabebahnhof Krössenbach (Weichen E3 in km 0,309 und E4 in km 0,685). Der Übergabebahnhof war ursprünglich dreigleisig (Gleise 1–3; vgl. Abb. 3) angelegt, wurde aber nach Vollendung der Kraftwerk-Oberstufe auf eine zweigleisige Anlage (Gleise 1 und 3) rückgebaut. Das noch in Krössenbach außer dem Durchfahrtsgleis 1 verbliebene Gleis 3 hatte eine Nutzlänge von 296 m, das abgebaute Gleis 2 eine solche von 333 m. Die Anschlussbahn war bis km 0,837 mit einer gesondert abschaltbaren Oberleitung ausgestattet. Das Sicherheitsstumpfgleis für den Bahnhof Bruck-Fusch, das mit einer Länge von 66 m von der Anschlussbahn mit der Links-Weiche E2 (km 0,079) rücklaufend abzweigte, wies keine Oberleitung auf. Auf Gleis 3 wurden die auf die Anschlussbahn zu bringenden Wagons, auf Gleis 2 die von der Anschlussbahn abzuholenden Wagons bereitgestellt.

Nach dem Übergabebahnhof näherte sich die Bahn der Salzach und führte bis km 2,0 entlang dem rechten Salzachufer. Die Gemeindegrenze zwischen Bruck a. d. Glocknerstraße und Kaprun wurde bei km 2,010 erreicht. Wenig



Abb. 3 Die Dampflokomotive 9190 mit zwei Behelfspersonenwagen auf Gleis 1 des Übergabebahnhofs Krössenbrunn (2. Mai 1951) (Werkfoto der Tauernkraftwerke AG, Nr. 67/10).



Abb. 4 Transport eines Läufers mit dem Tiefladewagen der Vorarlberger Illwerke AG Nr. 590500 an der Kreuzung mit der neuen Kapruner Landesstraße bei km 5,087 (19. Mai 1951) (Werkfoto der Tauernkraftwerke AG, Nr. 268).

ge Meter vorher begann ein Linksbogen, der die Bahn zum Hang führte, und ab km 2,3 setzte eine Steigung mit anfangs 17,2‰ ein. In km 2,997 kreuzte die Bahn die alte Straße von Zell am See nach Kaprun. Von hier erreichte die Bahn mit geringer Steigung bis 5‰ die Kreuzung mit der neuen, von den TKW ausgebauten Landesstraße Zell am See–Kaprun in km 5,087 (Abb. 4). Unmittelbar vor dieser Straßenkreuzung wurde die Kapruner Ache mit einer 15 m langen Blechträgerbrücke überquert (km 5,07). Um das Ortsbild weitgehend zu schonen, wurde der Kapruner Kirchenberg in einem 131 m langen Tunnel unterfahren (km 5,312–5,443; vgl. Abb. 12). Mit einer Rechtsweiche E5 in km 5,600 zweigte das Stumpfgleis „Familienlager“ mit einer Länge von 176 m (früher 223 m) ab zu einem Lagerplatz, der mit einem fahrbaren 20-t-Bockkran ausgerüstet war. Bis 1956 gab es eine Betriebs-Ausweiche mit den Weichen (ehem. E7) in km 6,462 und (ehem. E8) in km 6,482.

Der Werksbahnhof begann bei der Rechtsweiche E6 in km 6,602 und endete bei Linksweiche E10 in km 7,023. Vom Gleis 1 zweigte mittels der Weiche E7 in km 6,788 ein 90 m langes Stutzgleis zur Kopframpe ab. Vom Werksbahnhofgleis 2 zweigte in km 0,132 mit einer Rechtsweiche ein 78 m langes Gleis ab, das in den Diesel-Lokschuppen führte. Der Lokschuppen, der auch eine Putzgrube aufwies, umfasste 14 m Gleis. Das Gleis 1 verzweigte sich noch im Werksbahnhof mittels einer Außenbogenweiche (E9) in km 6,864. Ein Ast, der als Gleis 1a bezeichnet wurde, führte bis in das Krafthaus, wo er an der Südmauer bei km 7,413 endete. Der andere Ast, der als Gleis 1b bezeichnet



Abb. 5 Die ÖBB-Lok 52.836 schiebt den Tiefladewagen 590500 mit einem Trafo auf Gleis 1b in die Freiluftschaltanlage (19. Mai 1951) (Werkfoto der Tauernkraftwerke AG, Nr. 268).

wurde (Abb. 5), überquerte auf einer Betonbrücke (Krapfbrücke) die Kapruner Ache und endete mit einer Länge von 392 m in der Freiluftschaltanlage. Neben der Kreuzung mit der Landesstraße gab es noch zeitlich wechselnd sechs bis acht Kreuzungen mit Gemeindewegen und mehr als 20 Kreuzungen mit landwirtschaftlichen Wirtschaftswegen. Die Anschlussbahn war für einen Achsdruck von 20 t bemessen und konnte von allen ÖBB-Triebfahrzeugen und Wagen befahren werden, elektrische Triebfahrzeuge jedoch nur bis km 0,837. Der kleinste Radius auf der Strecke betrug 250 m. Die Höchstgeschwindigkeit war auf der Strecke mit 35 km/h, im Übergabebahnhof auf 15 km/h beschränkt.

Ein rücklaufendes Schutzgleis zweigte mit einer Rechtsweiche bei km 6,602 ab und führte mit einer Nutzlänge von 100 m zum früheren Heizhaus. 1965 wurde für die Salzburger Aktiengesellschaft für Elektrizitätswirtschaft (SAFE) ein Anschlussgleis für einen Mastenlagerplatz errichtet, das in km 1,297 mit einer Linksweiche abzweigte und bei einer Gesamtlänge von 123 m eine Nutzlänge von 87 m aufwies.

Bau und Betrieb ab 1945

Nachdem der Entschluss zur Vollendung der Hauptstufe gefasst war, konnte die Firmenleitung die notwendigen Arbeiten im Herbst 1945 ausschreiben, und ab 1. Mai 1946 nahm eine Arbeitsgemeinschaft von vier Baufirmen die Arbeiten wieder auf. 1947 wurden die Tauernkraftwerke AG gegründet.

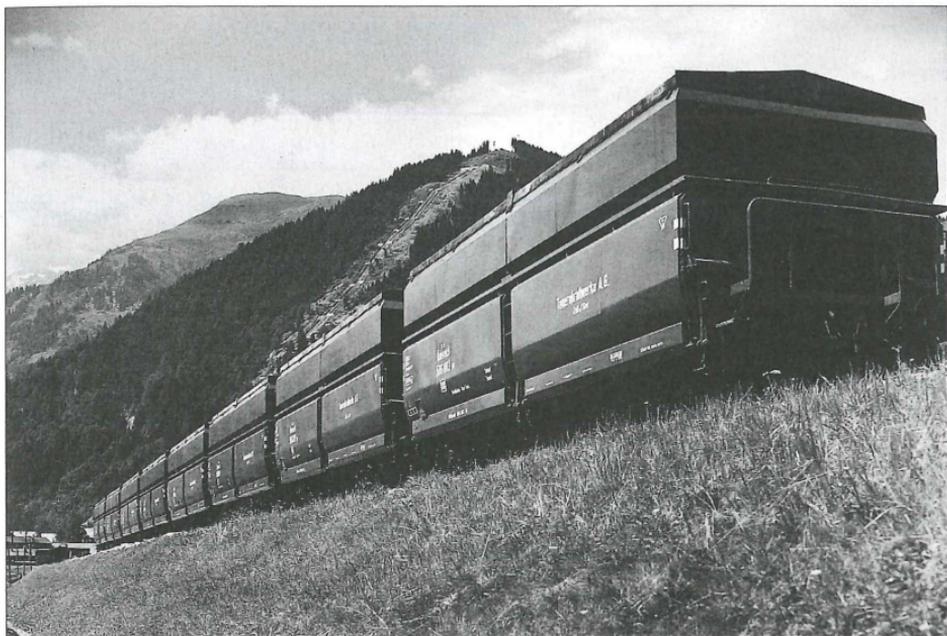


Abb. 6 Ein Zementzug in Kaprun, im Hintergrund der Maiskogelschrägaufzug (18. Mai 1952) (Werkfoto der Tauernkraftwerke AG, Nr. 625).

Besondere Anforderungen wurden während der Errichtung der Staumauern an die Anschlussbahn gestellt. Für den Bau der Limbergssperre am Wasserfallboden wurden in 17 Arbeitsmonaten von September 1948 bis August 1951 450.000 m³ Beton benötigt, wofür die Anlieferung von ca. 120.000 t Zement erforderlich war. Anschließend wurden vom August 1952 bis August 1955 bei den Sperren der Oberstufe, das sind die Mooserboden- und die Drossensperre, 1,020.000 m³ Beton verbaut, wofür 250.000 t Zement benötigt wurden. Die Betonierungsarbeiten erforderten somit eine Tages-Transportleistung von 500 t. Infolge dieser gewaltigen Menge kam eine Sackverpackung nicht mehr in Frage, sondern der Zement wurde lose transportiert. Die TKW mieteten 22 Großraumgüterwagen der Bauart 00t Talbot, mit denen sie zwei Züge zu je zehn Wagen bildeten (Abb. 6), die zwischen den Zementfabriken Kirchbichl und Eiberg in Tirol und Kaprun pendelten. Für jeden Zug stand ein Wagen als Reserve zur Verfügung. Die Wagen wurden zusätzlich mit Blechdächern versehen, um den Zement vor Regen und Wind zu schützen. Jeder Wagen fasste bis zu 40 t, mit einem Zug konnten 360 bis 380 t befördert werden. Bei Tagesleistungen von 500 t mussten somit zwei Züge pro Tag geführt werden.

Für die Umladung des Zements aus den Wagons in die Zementseilbahn wurde im Werksbahnhof in Kaprun eine Umladeanlage in einer gedeckten Halle errichtet. Unter einem Gleis wurde ein 40 m langer Tiefsilo eingebaut, in denen vier Wagons gleichzeitig entleeren konnten. Aus dem Tiefsilo wurde der Zement mittels Förderbändern, Elevatoren und Verteilerschnecken in den Hochsilo befördert. Eine Zementseilbahn mit zwei Abschnitten brachte

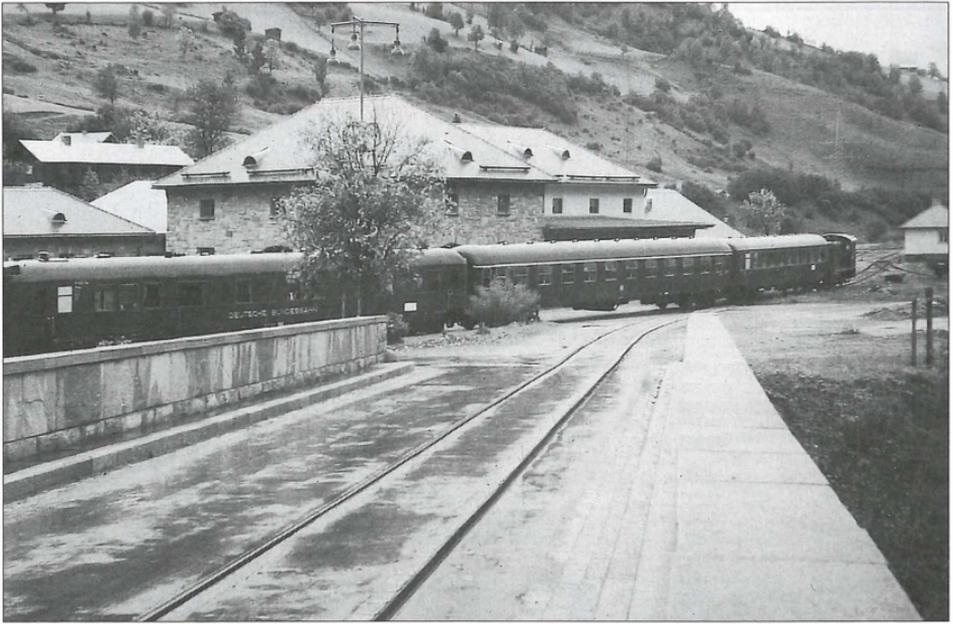


Abb. 7 Der Sonderzug der EVS am 25. September 1963 in Kaprun
(Foto: Ing. Max Wagner, Salzburg).

den Zement schließlich zur Betonfabrik Limberg bzw. zur Betonfabrik Höhenburg für die Sperren der Oberstufe. Die Umladestation war für eine Leistung von 120 t pro Stunde bemessen, sodass ein Zug in 3 bis 3½ Stunden entleert werden konnte.

Probleme anderer Art gab es beim Transport des Generators. Es handelte sich um einen 70-MVA-Generator, der von Weiz nach Kaprun geliefert werden musste. Der Läufer hatte ein Ladegewicht von 150 t, das Ständerunterteil von 68 t und das Ständeroberteil von 64 t. Wegen des schlechten Zustandes der Strecke Weiz–Gleisdorf durfte der Achsdruck von 15 t nicht überschritten werden. Daher musste der 18-achsige Spezialtransportwagen (Tieflader) der Vorarlberger Illwerke herangezogen werden, der für den Transport von 100-MVA-Wandertrafos gebaut worden war. Er besaß auch eine Tiefladebrücke. Trotzdem mussten zusätzliche Teile angefertigt werden, die eine Lagerung der Ladebrücke bei 18 Achsen ermöglichten. Für die Ständerteile genügte ein achtachsiger Tiefladewagen. Die Überprüfung der Strecke ergab so viele Engpässe, dass eine Probefahrt mit einer Schablone aus Holz angebracht schien, welche auch durchgeführt wurde. Daraufhin mussten viele Signalkörper und Weichenböcke entfernt werden. Beim Transport durften nur ganz geringe Geschwindigkeiten gefahren werden, die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wurde nur selten erreicht. Es wurden zwei Transporte durchgeführt: zuerst das Ständerunterteil, dann das Ständeroberteil und der Läufer, die als Sonderzüge geführt wurden. In zweigleisigen Streckenabschnitten war das zweite Gleis gesperrt, und in elektrisch betriebenen Strecken musste die Fahrleitung abgeschaltet werden. Ebenso wurden aus Sicherheitsgründen Leerwagen ein-

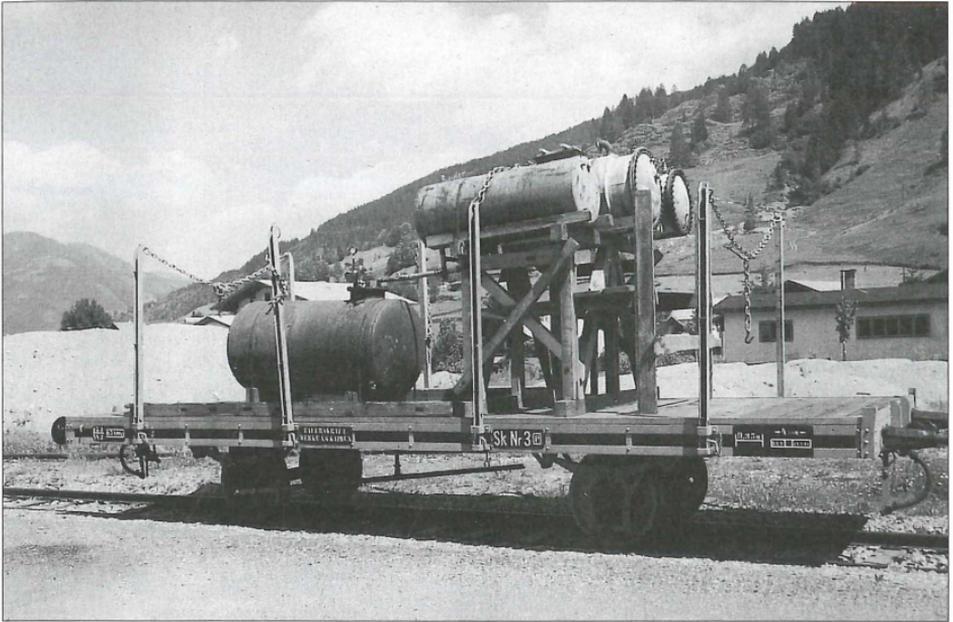


Abb. 8 Der mit Behältern für Unkrautvertilgung ausgestattete Güterwagen Nr. 3 (1968) (Foto: Ing. Max Wagner, Salzburg).

gereiht. Besonders streckenkundige ÖBB-Bedienstete führten den Transport ausschließlich bei Tag durch. Auf der Anschlussbahn mussten die Ständerteile auf dem Wagen mit Hebeböcken gehoben werden, um an einer Rampe vorbeifahren zu können. Für die Einfahrt des Läufers in das Krafthaus war es notwendig, die Ausnehmungen des Tores zu erweitern. Da mit dem Spezialtransportwagen direkt bis unter den Kraftwerkskran gefahren werden konnte, bereitete das Abladen keine Schwierigkeiten. Der Transport benötigte vier Tage, vom 16. bis 19. Mai 1951 (vgl. Abb. 4 u. 5).

Für die Ent- und Umladearbeiten auf den räumlich sehr beengten Werksbahnhof standen zwei Turmdrehkräne und ein Dampfbagger auf Schienen zur Verfügung. Die Entladung und der Transport zu den Baustellen erfolgte durch TKW und Arge gemeinsam.

Über die Leistungen der Anschlussbahn in den Jahren 1953 und 1954 gibt folgende Tabelle Auskunft:

Jahr	Zement		normale Fracht		Summe	
	Wagons	t	Wagons	t	Wagons	t
1953	2501	100.548	1859	17.412	4360	117.960
1954	2703	105.151	1297	15.348	4000	120.499

Die Höchstleistung bedeutete die Umladung von 73 Wagons an einem Tag im Werksbahnhof.



Abb. 9 Die Lok 2065.11 in Kaprun. Das Dreilichtspitzensignal erhielten die beiden Loks schon im Herbst 1961, also noch vor den ÖBB-Loks, da die Anschlussbahn drei kritische Straßenkreuzungen mit starkem Verkehr besaß (6. Juli 1968) (Werkfoto der Tauernkraftwerke AG, Nr. 84/14).

Nach Beendigung der Bauarbeiten und Abbau der Baustelleneinrichtungen wurde der Betrieb auf der Anschlussbahn auf einige Züge pro Woche eingeschränkt. 1957 wurden nur durchschnittlich 30 Wagon/Monat befördert. Die Bahn wurde jedoch weiterhin voll betriebsfähig erhalten, um große Maschinenteile jederzeit auswechseln zu können. Nach Fertigstellung des Kraftwerks Schwarzach kam die für dieses Kraftwerk erworbene GEBUS-Lok nach Kaprun, da sie für den geringen Verkehr genügte. Ein Großbrand am 15. März 1966 im Krafthaus der Hauptstufe und im Kabelkanal bewirkte plötzlich einen starken Betrieb auf der Bahn. Neben vielen normalen Güterwagen waren etwa 35 Tiefladetransporte mit Lademaßüberschreitung erforderlich. Um die ständige Auslastung dieser für den Betrieb der Kraftwerksanlage notwendigen Bahn zu verbessern, versuchte die Betriebsleitung durch Überstellung von Güterwagen für die Gemeinde, aber auch ansässige Betriebe zusätzliche Einnahmen zu erhalten. Es wurde auch ein Stückgutdienst angeboten. Auf diese Weise kamen viele große Bauteile der ersten Gletscherseilbahnen mit der Anschlussbahn nach Kaprun. Aber auch Personenbeförderungen sollten aufgenommen werden. Die TKW besaßen von Anfang an eine Genehmigung für den beschränkt öffentlichen Verkehr, diese wurde mit Bescheiden des Bundesministeriums für Verkehr vom 3. Oktober 1947 und von Mai 1952 bis 31. Dezember 1956 verlängert. Man wollte den Personenkreis auf Reisegruppen ausdehnen, die die Kraftwerksgruppe Glockner-Kaprun besuchten. Ge-



Abb. 10 Die Lok 2981.01 in Kaprun (6. Juli 1968)
(Werkfoto Tauernkraftwerke AG, FN 84/16).

dacht war an Jugendgruppen sowie Exkursionen von Schülern, Betrieben und solchen, die von Reisebüros organisiert werden sollten. Dazu wären nur wenige Baumaßnahmen erforderlich gewesen: Die Abzweigweiche in Bruck-Fusch wäre auf Fernbedienung umzustellen gewesen. Die erforderlichen Bahnsteige waren im Laufe der Zeit zum Großteil bereits mit laufend angefallenem Aushub geschüttet worden, so bei der Kreuzung mit der Kapruner Landesstraße bei km 5,1/2, beim Lageplatz (km 5,5/6), bei der ehemaligen Betriebsausweiche (km 6,1/2), in unmittelbarer Nähe einer Jugendherberge und beim Rampengleis (km 6,8). Von dieser Haltestelle aus hätte das Krafthaus mit wenigen Schritten erreicht werden können.

Am 25. September 1963 wurde ein Sonderzug der EVS (Energieversorgung Schwaben) tatsächlich mit der TKW-Lok 2065.11 nach Kaprun und wieder zurück geführt (Abb. 7). Trotz Nieselregens verlief die Fahrt anstandslos, und die Besucher waren sehr zufrieden. Auch 1968 gab es Sonderzüge. Leider wurde dieses Vorhaben nicht weiter verfolgt. Es wäre sicher für Besucher von Kaprun, wo sich die TKW stets um eine Symbiose von Natur und Technik bemüht haben, ein besonderes Erlebnis gewesen, wenn sie mit dem Zug bis unmittelbar in ihren Urlaubsort und zu den Sehenswürdigkeiten hätten fahren können.

Ab 1969 wurde die Lok 2065.11 im Bahnhof Jenbach für den Verschub der Transporte zum Bau des Schlegeisspeichers der Zillertalkraftwerke benötigt, so dass keine geeignete Lok mehr zur Verfügung stand. Schließlich wurde der Eigenbetrieb der Anschlussbahn durch die TKW mit 31. Juli 1969 gänzlich auf-

gegeben und nur vereinzelt Überstellungen mit ÖBB-Loks der Reihen 2060 oder 2067 durchgeführt. Mitte der siebziger Jahre kam auch dieser eingeschränkte Betrieb zum Erliegen. So ruhte der Verkehr bereits seit mehr als einem Jahrzehnt, als die Betreibergesellschaft der Museumstramway Maria Zell–Erlaufsee 1987 damit begann, die Schienen der Anschlussbahn Bruck–Kaprun abzutragen. Die Grundstücke der Trasse wurden größtenteils verkauft, und zwar von km 0,0 bis 0,280 an die ÖBB, von dort bis zur Gemeindegrenze bei km 2,010 an die Gemeinde Bruck, von der Gemeindegrenze bis etwa km 6,0 samt Tunnel und Brücke über die Kapruner Ache an die Gemeinde Kaprun, die restliche im Werksgelände liegende Trasse verblieb bei den TKW. Die Gemeinden verwendeten die erworbenen Grundstücke teils zur Verbesserung bestehender, zum Teil aber auch für die Anlage sportlich genützter Wege. Damit endet die Geschichte der Anschlussbahn Bruck-Fusch–Kaprun der TKW, die während des Baus der Kraftwerksgruppe Glockner-Kaprun eine wichtige Funktion innehatte und auch noch jahrelang für den sicheren Betrieb sorgte. Der Transport eines überdimensionalen 600-MVA-Trafos in das Umspannwerk Tauern nach Kaprun am 13. September 1989 zeigte, dass ein Straßentransport zwar möglich ist, aber auch sehr viele Probleme aufwirft.

Schwarzach

Schon während des Baus des Kraftwerks Kaprun wurde erkannt, dass durch die Überleitungen von der Alpensüdseite die Wasserdarbietung der Salzach so wesentlich verbessert wird, dass ein Salzachkraftwerk sehr wirtschaftlich wäre. Die Planung ergab den Standort Schwarzach, für den nur eine kurze Anschlussbahn erforderlich war. Diese zweigte von Gleis 1 der ÖBB-Strecke Salzburg–Wörgl in km 67,2 im Bahnhof Schwarzach-St. Veit ab und führte in einer Länge von 820 m zum Abstellplatz des Krafthauses. Die Gleise wurden zum größten Teil auf Betonlängsschwellen in der Zufahrtsstraße zum Krafthaus verlegt. Im Sommer 1955 konnten Zufahrtsstraße und Anschlussgleis für den Verkehr freigegeben werden. Die Anschlussbahn verlief fast horizontal. Für den Betrieb wurde bei der Firma GEBUS-Lokomotiven-Konstruktions- und Vertriebsgesellschaft Salzburg und Wien eine zweiachsige dieselelektrische Lokomotive bestellt. Sie war aber infolge ihrer geringen Leistung und Bremsausrüstung nur für die Zustellung einzelner Wagen geeignet. Die schweren Maschinenteile wurden durch Dampfloks der ÖBB zum Krafthaus gebracht. Nach Beendigung der Bauarbeiten wurde die GEBUS-Lok nach Kaprun überstellt. Die Anschlussbahn Schwarzach wurde in den achtziger Jahren abgebaut.

Lokomotiven der Anschlussbahnen in Kaprun und Schwarzach

1. Dreiachsige dieselhydraulische Lok (Abb. 9); Erzeuger: Maschinenbau und Bahnbedarf AG (MBA), vormals Orenstein & Koppel in Berlin-Drewitz, Fabr.-Nr. 21541/1942 der Type WR360C14; dies besagt: Wehrmacht, Regelspur, Motorleistung 360 PS, drei Achsen gekuppelt, 14 t Achsdruck. Diese Type wurde in über 300 Stück für die Deutsche Wehrmacht aber auch



Abb. 11 Die 2067.18 vor der Freiluftschaltanlage in Kaprun (25. Mai 1981)
(Foto: Hans Peter Klein, Zell am See).

für Werksbahnen gebaut. April 1943 fabriksneu nach Kaprun, ab 1967 nach dem Schema der ÖBB als 2065.11 bezeichnet; mit eigener Kraft zur Reparatur 1968 in HW St. Pölten und am 12. Jänner 1970 über Selzthal zurück; ab 7. Mai 1969 für Verschub im Bahnhof Jenbach (für den Bau des

- Schleisseispeichers, ab 25. November 1969 bis 5. April 1970 leihweise bei der Montafonerbahn, und war auch beim Bau des Donaukraftwerks Aschach in Verwendung. 1971/72 an Grazer Schleppbahngesellschaft, dort DL 2, nach Werkstättenaufenthalt Feber 1977 wieder in Verwendung, Herbst 1983 Kurbelwellenbruch, abgestellt, 1985 an Andritzer Schleppbahn zum Schrottpreis als Ersatzteilspender, 5. Juni 1985 Radsätze für Andritzer Lok 3 verwendet, übrige Teile verschrottet. 1956 braun-gelb lackiert, 1962 rot, 1969 rot, Pufferbrüst und Schneepflug schwarz-gelb; die Bezeichnung 2065.11 wurde gewählt, da bei allfälligen Sonderzügen bzw. bei Fahrten auf ÖBB-Gleisen diese Bezeichnung bei den ÖBB bekannt war, nicht jedoch die Typenbezeichnung WR360C14.
2. Dreiachsige Tenderlok (Abb. 3); Erzeuger: Wiener Lokomotivfabrik, Fabr. Nr. 9190; bestellt von der Deutschen Sprengchemie für Baustelle Geretsried bei Wolfratshausen; nach dem Einsatz in Kaprun 1956 verkauft an VÖEST Linz, nach der Einstellung des Dampflokbetriebs bei der VÖEST 14. Mai 1964 verschrottet.
 3. Zweiachsige dieselelektrische Lok (Abb. 10); Erzeuger: GEBUS-Lokomotiven-Konstruktions- und Vertriebsgesellschaft Salzburg und Wien; Type DGL81, Fabr. Nr. 555/1955; 60/100 PS Saurermotor, 2 BBC Motoren 33 kW, 14 t Eigengewicht; Radstand 2400 mm, Kastenlänge 5150 mm, Lüp 6400 mm, 30 km/h; 1955 für den Bau des KW Schwarzach geliefert, nach Fertigstellung des KW Schwarzach nach Kaprun überstellt, da Steuerung und Bremsanlage nicht zufrieden stellend waren, wurde der Führerstand von den TKW vollkommen erneuert, ein Nockenfahrtschalter von der Klagenfurter Straßenbahn (mit zusätzlicher Nockenscheibe zur Verstellung der Einspritzpumpe des Dieselmotors) und statt der Wurfhebelbremse eine Handbremskurbel eingebaut; ab 1967/68 als 2981.01 bezeichnet. Nach Einstellung des Bahnbetriebes wurde die Lok zur Wagonleihanstalt Inzersdorf verbracht.
 4. Bekannt gewordene Mietlok der Deutschen Reichsbahn: 1 Ct 981318 (1944/45 in Kaprun).
 5. Einzelne Zustellfahrten von Loks der ÖBB in Kaprun:
1-E 52.836 (Abb. 5), am 29. April 1959;
B 2060.38;
C 2067.18 (Abb. 11), C 2067.33.
 6. Einzelne Zustellfahrten von Loks der ÖBB in Schwarzach: 1-E 58.750.

Wagen der Anschlussbahn in Kaprun

1. 5 Dampftramwaywagen der SE&TG, Salzburg; 2 Wagen (C 255 und C 256) am 17. Juni 1942; 3 Wagen (C 254, C 258 und C 259) am 16. April 1943 nach Kaprun, Herbst 1945 wieder nach Salzburg zurück.
2. Mindestens 2 Behelfspersonenwagen, entlehnt von den ÖBB.



Abb. 12 Die 2060.37 vor dem Südportal des Tunnels unter dem Dorf Kaprun (11. Oktober 1982) (Foto: Hans Peter Klein, Zell am See).

3. 1 Triebwagen der stillgelegten Salzburger Stadtbahn („Gelbe“) nach Kaprun, der vermutlich nie eingesetzt wurde (der Aufbau diente noch lange als Hütte).
4. Güterwagen für die Bahnerhaltung: 2 offene Güterwagen Nm Nr. 1 und 2, erbaut von der Simmeringer Wagonfabrik, Fabr. Nr. 69115/1941 und 5073/(?), beide am 4. Mai 1970 an Salzburger Verkehrsbetriebe verkauft, später als 701 und 702 bezeichnet, 701 mit Ladekran versehen, dann als

- 501 und 502 bezeichnet, 1988 verschrottet; Radstand 6 m, 9215 kg Eigengewicht; 1 offener zweiachsiger Güterwagen Nr. 3, erbaut von der Brünnkönigsfelder MF der Simmeringer Wagonfabrik Nr. 7702/1914, Radstand 4,5 m, 6540 kg Eigengewicht, im Winter 1963/64 mit Behältern als Unkrautvertilgungswagen eingerichtet (Abb. 8), nach 1969 verschrottet; 1 vierachsiger Plattformwagen Nr. SSk 4, Drehgestellabstand 8 m, Radstand 1,85 m, in Kaprun verschrottet.
5. Behelfspersonenwagen, von ÖBB (?; Abb. 3).
 6. 22 angemietete Großraumgüterwagen für Schüttgut als Privatwagen bei den ÖBB (?).

Literatur

Betriebsvorschrift(en) der Anschlussbahn.

Ernst Hetzer, Der Transport des ersten 70 MVA-Generators von Weitz nach Kaprun, in: Eisenbahn 1951, H. 12.

J. Götz, Die Oberstufe des Tauernkraftwerkes Glockner-Kaprun der Tauernkraftwerke AG Zell am See (Wien 1951).

J. Götz, Die Oberstufe des Tauernkraftwerkes Glockner-Kaprun (Zell a. See 1955).

Sonderschrift zum Kraftwerk Schwarzach der Tauernkraftwerke-AG (Österreichische Zeitschrift für Elektrizitätswirtschaft 12, 1959).

Adalbert Mueller, Die Eisenbahnen in Salzburg (Salzburg 1976).

Heinrich Harrer und *Bruce Holcomb*, Salzburger Lokalbahnen (Wien 1980).

Clemens Hutter, Kaprun. Geschichte eines Erfolgs (Salzburg–Wien 1994).

Stefan Lauscher, Die Diesellokomotiven der Wehrmacht. Die Geschichte der Baureihen V 20, V 36 und V 188 (Freiburg 1999).

Ergänzung zum Beitrag Die Schlepfbahn der „Brauerei Hofbräu Kaltenhausen“

(In: MGSL 139, 1999, S. 303–315)

Die im genannten Beitrag aufgestellte Vermutung, die Verbrennungsmotorlok der Deutz-Werke in Köln wäre von der Kupferhütte Außerfelden (Mitterberghütten) zur Brauerei Kaltenhausen gekommen, hat sich als nicht richtig erwiesen (S. 314). Vielmehr teilte der Betriebsdirektor der Salzburger Lokalbahn, Herr Gunther Mackinger, mit, dass diese Lokomotive von der Motorenfabrik Deutz in Köln auf Bestellung der Brau-AG speziell für die Brauerei Kaltenhausen hergestellt wurde. Ihre Typenbezeichnung lautete C XIV RC14R. Sie verfügte über einen Benzinmotor mit 30 PS. Sie wurde mit der Fabriknummer 6564 am 14. Juli 1924 fabriksneu nach Hallein geliefert.

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: 2000

Band/Volume: [140](#)

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

Artikel/Article: [Die Anschlussbahn der Tauernkraftwerke AG Kaprun. 313-330](#)