

# 50 Jahre SSL in Linz

## Das Stahlbetonschwellenwerk Linz

feiert am 12. Juni sein 50jähriges Bestehen

### Linz und die Bahn

In Linz, dem ältesten Eisenbahnhort Österreichs, wo 1832 die erste Pferdeisenbahn von Kaiser Franz I. eröffnet wurde, liegt an der Westbahnstrecke der Österreichischen Bundesbahnen, nahe der Abzweigung der Pyhrnstrecke, in Linz-Wegscheid das Stahlbetonschwellenwerk Linz (SSL).

Linz war auch jene Stadt, in der 1897 die erste österreichische Schwelle aus Stahlbeton - die 2,40 Meter lange *Jaußner-Schwelle* - verlegt wurde. Dennoch wurden bis nach dem Zweiten Weltkrieg im Bahnbau hauptsächlich Schwellen aus Holz eingesetzt.

Die relativ kurze Lebensdauer der Holzschwellen, der Holzmangel in Folge von Überschlägerungen während des Krieges sowie Fortschritte in der Betontechnologie führten zum Einsatz der beständigeren Betonschwellen und in Folge zur Gründung des Stahlbetonschwellenwerkes.

### Das Linzer Bahnschwellenwerk

1953 gründeten die Hollitzer Baustoffwerke, ein österreichisches Steinbruchunternehmen unter der Leitung von Hans Wertanek, gemeinsam mit der Allgemeinen Baugesellschaft A. Porr AG das Schwellenwerk.

Am 7. Juli 1954 konnte die erste Spannbetonschwelle ausgeliefert werden – es war zugleich die erste, die in Österreich produziert wurde.

Das Schwellenwerk beschäftigte im ersten Produktionsjahr 45 Mitarbeiter, die 23.000 Schwellen erzeugten. Der erste Aufschwung kam im Jahr 1955, als die ÖBB dem SSL einen Jahresauftrag von 75.000 Schwellen erteilte und der Mitarbeiterstand auf 70 erhöht werden mußte. Im Jahr 1970 erreichte das Werk mit 145 Mitarbeitern den Höchststand in der Belegschaft. Heute sind es 65 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, die in dem vollautomatisierten Werk eine Jahreskapazität von 300.000 Schwellen bewältigen.

Seit 1954 wurden über 7 Millionen Betonschwellen im SSL produziert und auf den Markt gebracht. Das Werk erzeugt Schwellen für Haupt- und Nebenstrecken, aber auch Sonderanfertigungen für Schmalspurbahnen, Tunnelstrecken und Weichen – insgesamt werden 29 verschiedene Typen produziert; bezieht man die unterschiedlichen Schienenformen mit ein, sind es sogar 35 verschiedene Schwellentypen.

Zu den Kunden des SSL zählen in erster Linie die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), aber auch viele kleinere Bahnbetreiber, wie zum Beispiel die Liliputbahn im Wiener Prater.

### Nicht nur Schwellen

Um die Erzeugung zu sichern, wurden bald auch die anfangs zugekauften Einzelteile der Schwellen zunehmend vom SSL selbst erzeugt. Die werkseigene Erzeugung von Kunststoffteilen war nicht das einzige Produktangebot des SSL, das über die Schwellenherstellung hinausging – unter anderem wurden

1975 und 1976 Spezialfertigteile für die Sohlauskleidung von Katschberg- und Flachau-Tunnel sowie des Salzach-Tunnels hergestellt.

Als in den 1970er und 80er Jahren die Nachfrage nach Betonerzeugnissen enorm stieg, weitete das Werk sein Angebot aus. So wurden Stahlbeton-Großflächenplatten für Bahnkreuzungen entwickelt und produziert. Fertiggaragen aus Beton, Beton-Gras-Platten mit begrünbaren Öffnungen zur Befestigung von Parkplätzen und erosionsgefährdeten Böschungen sowie Pflanzenschalen aus Beton fanden sich bis in die 1990er Jahre im Lieferprogramm.

Durch den Boom war von 1979 bis 1988 ein eigenes Areal für die „Nicht-Schwellen“-Produkte notwendig, das Werk II in St. Martin, an der südwestlichen Stadtgrenze von Linz.

## **Zunehmende Rationalisierung und Technisierung**

Auch die Schwellenproduktion experimentierte und expandierte in jenen Jahren. Als seit den 1980er Jahren die Zuggeschwindigkeiten auf über 200 km/h anstiegen und Hochleistungsstrecken entstanden, wurden die Anforderungen an die Schwellen immer größer.

Die technologische Entwicklung im Werk selbst und die exakte Überwachung im betriebseigenen Labor ermöglichten es, den Ausschuß bei der Schwellenerzeugung von anfänglich fast 5 Prozent im Laufe der Jahre auf unter 0,3 % zu senken.

Im Jahr 1993 konnte das Schwellenwerk ein angrenzendes Grundstück erwerben und den Werksausbau ins Auge fassen. 1995 begann die Erneuerung der Anlagen: Im Lauf von drei Jahren entstanden auf insgesamt 6.409 m<sup>2</sup> eine neue Produktionshalle, Werkstätten, ein Lager, ein Sozialtrakt mit Werksküche und ein neues Bürogebäude.

Am 19. Juni 1997 lief mit der Produktion der „K 1“ die elektronisch gesteuerte Fertigung einer modernen Schwellengeneration an. Der neue schlanke Schwellentyp mit seiner optimierten Spannkraft von 450 Kilonewton bietet mehr Bruch- und Reißsicherheit bei größerer Belastung und entspricht den höheren Anforderungen der Hochleistungsstrecken.

1997 gründeten österreichische Fachfirmen, darunter SSL, vertreten durch Prokuristen Dr.-Ing. Peter Plica und den Betriebs- und technischen Leiter des Werks Ing. Kurt Reichart, zusammen mit der ÖBB und der TU Graz die Projektgruppe „Innovativer Schotteroberbau“.

Im Rahmen dieser Projektgruppe entstand die Idee zur Rahmenschwelle als wesentlichem Element eines neuartigen Schotteroberbaues für hohe Geschwindigkeiten und große Achslasten. Die Rahmenschwelle RS 95 mit gekreuzter Spannbewehrung wurde in einer Probestrecke (Bahnhof Timelkam an der Westbahn, Streckenlänge 350 m) Anfang Oktober 2002 verlegt. Die Weiterentwicklung dieses Schwellentyps wird auch künftig forciert, um das Werk mit einem eigenen Produkt sicher in die Zukunft zu führen.

Am 20. März 1998 wurde dem Stahlbetonschwellenwerk Linz vom Technischen Überwachungsverein (TÜV) Wels das Qualitätszertifikat ISO 9002 verliehen.

Mit der Produktion der Weichenschwelle wurde im September 2002 begonnen. Seither wurden 2845 Laufmeter Weichenschwelle produziert.

## **Firmeninhaber**

Die Gründungsmitglieder der damaligen Arbeitsgemeinschaft Stahlbetonschwellenwerk Linz (ARGE SSL) waren zu gleichen Teilen die Hollitzer Baustoffwerke AG und die Allgemeine Baugesellschaft A. Porr AG – die Geschäftsführung lag bei Hollitzer unter „Gründungsvater“ Kommerzialrat Ing. h.c. Hans Wertanek.

Als dieser 1967 starb, übernahm seine Tochter Kommerzialrat Erna Weidinger die väterlichen Unternehmen, darunter den Steinbruch Hollitzer in Bad Deutsch Altenburg und den Anteil am SSL in Linz. Sie erreichte die Umwandlung der ARGE in eine Offene Handelsgesellschaft - in dieser Rechtsform besteht das Unternehmen bis heute - und erhöhte den Anteil Hollitzer auf 60 %.

1987 übergab sie die Tochterfirma Hollitzer Baustoffwerke Graz mit dem Anteil am SSL ihrem Sohn Gewerke Hans Ernst Weidinger, der 1997 die restlichen Geschäftsanteile des Partners Porr übernahm;

seither lautet der Firmenname: *SSL Stahlbetonschwellenwerk Linz Hollitzer Baustoffwerke Graz Gesellschaft m.b.H und Co.*

Neue Weichen für die Zukunft werden im heurigen Jubiläumsjahr auch im Team des Stahlbetonschwellenwerks selbst gestellt: Walter Justus, seit 1970 im SSL, löste den kaufmännischen Leiter Franz Kuhn ab, der Ende 2002 in Pension ging. Als künftiger Nachfolger für den Betriebs- und technischen Leiter, Ing. Kurt Reichart, trat am 1. März Dipl.-Ing. (FH) Hermann Gruber ins Unternehmen ein, und mit Mai hat o.Univ.Prof. Dr. Herbert Lachmayer seine Tätigkeit als Leitender Prokurist aufgenommen.

## **Verbindung zur Wissenschaft**

Ein halbes Jahrhundert ist seit der Einführung der Betonschwelle vergangen. In enger Zusammenarbeit des SSL mit österreichischen und ausländischen technischen Universitäten und Instituten, darunter dem *Institut für Eisenbahnwesen* an der Technischen Universität Graz, dem *Institut für Eisenbahnwesen und Öffentlichen Verkehr* an der TU Innsbruck und dem *Institut für Landwegebau an der TU München*, entstanden Innovationen im Bereich der Schwellentechnologie, von denen manche weltweit Anwendung gefunden haben.

Außer den unmittelbar technologiebezogenen Forschungsaufträgen fördert das Stahlbetonschwellenwerk über Jahre hinweg großzügig das Institut 2 der Kunstuniversität Linz (Institut für Bildende Kunst und Kulturwissenschaften) und das Art&Tek Institute im Bereich der interdisziplinären Forschung, Projektarbeit und Lehre.

Das Werk ist heute ein stabiles Unternehmen mit reicher Geschichte, interessanter Gegenwart und vielversprechender Zukunft. Die Erfahrungen eines halben Jahrhunderts lassen mit Optimismus ins neue Jahrtausend blicken – im Dienst der Zukunft des europäischen Verkehrs.