

# Oberösterreichische Heimatblätter

Herausgegeben vom Landesinstitut für Volksbildung und Heimatpflege in Oberösterreich;  
Leiter: W. Hofrat Dr. Aldemar Schiffkorn.

33. Jahrgang (1979)

Heft 3/4

## INHALT

Gerald Egger: Herbergsuchen — Brauchtumsaufnahme im Unteren Mühlviertel . . . . .	137
Helmuth Zöpfel: Das Wilheringer Weihnachtsspiel . . . . .	145
Martin Zauner — Wilhelm Götting: Schmiedleithen — Geschichte und Beschreibung eines Haufenhofes im Stodertal . . . . .	149
Peter Weichhart: Bevölkerungsentwicklung und Siedlungsstruktur — Eine Typisierung der Bevölkerungsentwicklung von 1869 bis 1971 im politischen Bezirk Kirchdorf an der Krems . . . . .	167
Helmuth Grassner: Die Steyrtalbahn — 90 Jahre Romantik .	192
Siegfried Haider: Geschichten und Geschichte um die Grafen von Schaunberg . . . . .	205
Karl Wimmer: Die Einrichtung der österreichischen Zollverwaltung im Innviertel 1779 . . . . .	216
Univ.-Prof. Dr. Adolf Leidlmair — 60 Jahre (Wilfried Keller) .	225
Vom „Wunderloch“ in Molln (Franz Kirchner) . . . . .	226
Replik zum Beitrag „Zur Deutung der Roten Kreuze“ (Ernst Fietz) . . . . .	227
Wappengeschmückte Lebzeltenmodel aus Oberösterreich in Sopron/Ödenburg (Ernö Tompos) . . . . .	229
Ein alter Hausspruch (Alois Topitz) . . . . .	229
Aus der Vereinschronik der „Innviertler z' Linz“ . . . . .	230
Schrifttum . . . . .	232

# Die Steyrtalbahn — 90 Jahre Romantik

Von Helmut Grassner

Mit 6 Abbildungen und 3 Textbildern

Es ist kaum zu glauben: Neunzig Jahre ist sie erst alt, unsere Steyrtalbahn — und sie ist schon die letzte Schmalspurbahnlinie Europas, die nur mehr mit Dampflokomotiven betrieben wird. Dabei war sie die erste Bahn mit 760 mm Spurweite auf dem Gebiet der heutigen Republik Österreich überhaupt. Blättern wir im Buch der Geschichte zurück: 1888 wurde die Konzession zum „Bau und Betrieb einer schmalspurigen Lokalbahn von Steyr (Garsten) durch das Steyrtal nach Untergrünburg mit allfälliger Fortsetzung bis Klaus“<sup>1</sup> erteilt. Schon ein Jahr später war die Strecke fertig (also der Grund für das heurige Jubiläum). Es währte neuerlich ein Jahr, bis Agonitz zur Endstation wurde (und es bis 1909 blieb). 1891 schließlich konnte die Strecke Pergern—Sierning—Bad Hall dem Verkehr übergeben werden.

Für die damalige Zeit ein geradezu atemberaubendes Tempo, wenn auch nicht gerade sensationell, denken wir an den Bau der Semmeringbahn.

Was bewog wohl den Gemeinderat von Steyr, am 28. September 1877 den folgenden Beschluß zu fassen?

„Zur Erbauung einer das Steyrtal durchziehenden Schmalspur-Bahn, deren Zustandekommen sowohl im Interesse des Fremdenverkehrs als auch im Interesse der im Steyrthale heimischen, bedeutenden Industrie höchst wünschenswert erscheint — den Betrag von 200.000 fl. aus Gemeindemitteln zu widmen und zu diesem Zwecke auch in Steyr und in den an der Bahntrasse gelegenen Ortschaften eine Subscription einzuleiten“<sup>2</sup>.

1868 war das Teilstück der sogenannten Kronprinz-Rudolf-Bahn St. Valentin—Steyr eröffnet worden. Damit war eine wichtige Verkehrsverbindung der alten Eisenstadt zum Anschluß an die Kaiserin-Elisabeth-Westbahn vollendet. Schon ein Jahr später (1869) konnten die Züge der heutigen Ennstalbahnen Steyr in südlicher Richtung verlassen.

1888 wurde schließlich auch ein zweites Tal durch den Eisenbahnverkehr erschlossen, nämlich das Kremstal. Die Kremstalbahn reichte von Linz bis Klaus-Steyrting.

Damit entstand für das Steyrtal die Gefahr, wirtschaftlich abgeschnürt zu werden, waren doch

Enns- und Kremstal wirtschaftlich ähnlich strukturiert wie das landschaftlich so schöne und romantische Tal des Steyrflusses.

Die Wirtschaftstreibenden des Tales, die Eisengewerker, die „heute [1887] mit knapper Noth ihr Leben fristen, und zwar insbesondere deshalb, weil die Frachtspesen für die Zufuhr des Rohmaterials und die Ausfuhr der fertigen Waare den kleinen Erzeugungsgewinn völlig verschlingen“<sup>3</sup>, die Waldbesitzer, die Sägewerksunternehmer und die Landwirte mußten mit Recht befürchten, der Konkurrenz jener Unternehmer zu erliegen, die bereits die Vorteile der Güterbeförderung mit der Eisenbahn genießen konnten. Sicherlich hatte man aber auch den Fremdenverkehr, der durch die Eisenbahn sozusagen „ins Rollen“ kam, im Auge. Auch waren die Stadtväter von Steyr höchst daran interessiert, das Hinterland zu erschließen. Darum waren es auch der Steyrer Landtagsabgeordnete Dr. Josef Hochhauser und der Bauingenieur Josef Ritter von Wenusch, der bereits Mitkonzessionär der Kremstalbahn war, die einen Aktionsausschuß gründeten, der für die Aufbringung der nötigen Mittel sorgen sollte.

Zunächst entschloß man sich, die Steyrtalbahn als Schmalspurbahn mit 760 mm Spurweite zu errichten. Gegen den Bau einer Normalspurbahn sprachen wohl die Terrainschwierigkeiten und die höheren Kosten, da „eine . . . schmalspurige Localbahn wol ohne Optimismus eine anständige Verzinsung des Anlage-Capitals“<sup>4</sup> erwarten ließ. In diesem Zusammenhang ist Ritter von Wenusch zu erwähnen, der die Normalspur (1,435 m) als „das Resultat des plumpen Zufalls“<sup>5</sup> bezeichnet hatte. Er galt als entschiedener Vorkämpfer für die kleinere Spurweite.

Trotz der Milchmädchenrechnung „je größer die

<sup>1</sup> Franz Aschauer, Oberösterreichs Eisenbahnen. Wels 1964, S. 84.

<sup>2</sup> Josef Reichl, Führer auf der Steyrtalbahn und im Ennsthale, Steyr o. J., S. 7.

<sup>3</sup> Wilhelm Tausche, Die Lokomotiven der Steyrtalbahn. Stuttgart 1974, S. 11.

<sup>4</sup> Tausche, a. a. O., S. 10.

<sup>5</sup> Josef Ritter von Wenusch, Die Schmalspurbahnen und ihre volkswirtschaftliche Bedeutung. Vortrag, Zeitschrift des öst. Ingenieur- und Architektenvereines 1904, S. 4.

Spurweite, desto teurer die Bahn“ stand man von öffentlicher Seite her den Schmalspurbahnen eher reserviert gegenüber (1876 hatte die österreichische Regierung einen Gesetzentwurf für vier schmalspurige Linien mit 194 km Gesamtlänge eingebracht, was vom Reichsrat rundweg abgelehnt worden war). Die Schmalspur konnte sich erst nach der Besetzung Bosniens durchsetzen. Für den Heeresnachschub mußte eine sogenannte Schleppbahn von Brod nach Zenica (etwa 190 km) gebaut werden. Die „Baufirma Hügel & Sager ... verwendete dazu von ihren Baustellen Gleise und Fahrpark mit einer Spurweite von 760 mm“<sup>6</sup>. Beim letzten Abschnitt dieser Bahn (von Zenica nach Sarajewo) leisteten sich die Verantwortlichen noch einen gehörigen Schuldbürgerstreich, der aber zeigt, daß die Schmalspur durchaus als Provisorium angesehen wurde. Der Unterbau wurde für Normalspur, der Oberbau für Schmalspur errichtet, was einen für Schmalspur unsinnigen Kurvenradius von 250 m ergab<sup>7</sup>.

Josef Ritter von Wenusch also, ein Eisenbahnfachmann ersten Ranges, leistete die Vorarbeiten für unsere Bahn und erwarb auch am 25. August 1886 die Vorkonzession, allerdings unter Wahrung des Eigentumsrechtes der Stadt Steyr bzw. einer künftigen Aktiengesellschaft. Die Form einer Aktiengesellschaft für den Betrieb der Steyrtalbahn erschien als die günstigste, da allein für den Bauabschnitt Steyr-Grünburg 750.000 Gulden (fl.) aufzubringen waren. Zu diesem Zwecke leistete ein Aktionsausschuß die grundlegende Arbeit, was soviel bedeutet, daß innerhalb zweier Wochen Aktien im Werte von 550.000 fl. subskribiert wurden. Daran hatten sich die Stadt Steyr, die Waffenfabrik „und deren verdienstvoller Leiter, Herr Generaldirektor Josef Werndl“<sup>8</sup> und zahlreiche Persönlichkeiten aus Steyr und Umgebung beteiligt. Werndl erlebte allerdings die Vollendung der Bahn nicht mehr; er starb am 29. April 1889.

Nach diesen Tätigkeiten machte der Aktionsausschuß (oder erste Interessentenausschuß) einem (zweiten) Interessentenausschuß Platz, der sich aus gewählten Vertretern der Subskribenten (erste Generalversammlung am 14. November 1887) zusammensetzte. Diesem zweiten Ausschuß vor der Gründung einer Aktiengesellschaft

oblag nun die Aufgabe, die restlichen 200.000 fl. aufzubringen. Mit einer langen und ausführlichen Petition wandte man sich an den „Hohen Landtag des Erzherzogthums ob der Enns“ um einen Beitrag von 50.000 fl. als Subvention aus öffentlichen Mitteln. Manches „Zuckerl“, das heute angesichts der derzeitigen Verkehrslage dem Leser ein Lächeln entlockt, wird dem „Hohen Landtag“ geboten, so der Umstand, „daß die Erhaltungskosten der Landesstraßen im Steyrtale beträchtlich vermindert, die gesammte Steuerkraft im Steyrtale hingegen namhaft gestärkt und auch schließlich die vom Land angekauften Actien der Steyrtalbahn (von den 50.000 fl. wollte man 25.000 in bar und die gleiche Summe in Form von durch das Land angekauften Aktien haben; Anm.) ihre entsprechende Verzinsung finden werden, was wol anzunehmen ist, wenn man sich vor Augen hält, daß bei ungefähr gleichen Anlagekosten im Steyrthale (je 4 km bahnseitwärts gerechnet) per Bahnkilometer 44 Gewerbe (gegen 25 im Kremsthale), 3195 Steuergulden (gegen 2966 im Kremsthale) und 691 Einwohner (gegen 457 im Kremsthale) entfallen“<sup>9</sup>.

Damit liegt das Konkurrenzdenken (das sicherlich nicht einmal unberechtigt war) gegenüber dem (vergleichbaren — aber durch eine Bahn erschlossenen) Kremstal klar auf der Hand. Dem Ersuchen wurde auch entsprochen; sogar als Aktionär scheint das Land auf — mit ganzen fünf-einhalb Prozent (bei einem Aktienkapital von 1.923.000 fl. waren das 105.765 fl.).

Ingenieur Josef Ritter von Wenusch erhielt am 18. Februar 1888 die Allerhöchste Konzession<sup>10</sup>

<sup>6</sup> *Krobot-Slezak-Sternhart*, Schmalspurig durch Österreich. Wien 1975, S. 18.

<sup>7</sup> Vgl. *Wenusch*, S. 12.

<sup>8</sup> *Reichl*, a. a. O., S. 7.

<sup>9</sup> *Tausche*, a. a. O., S. 12.

<sup>10</sup> Auszug aus der Konzessionsurkunde: „Nachdem der Ingenieur Josef Ritter von Wenusch in Steyr die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Steyr /: Garsten :/ nach Unter-Grünburg mit eventueller Fortsetzung bis Klaus gestellt hat, so finden wir uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens dem genannten Concessionär die Concession auf Grund des Eisenbahnconcessionsgesetzes von 14. September 1854, R.G.Bl. No. 238, sowie des Gesetzes vom 17. Juni 1887 R.G.Gl. No. 81 wie folgt zu erteilen ...“

auf neunzig Jahre erteilt. Man schrieb einen sofortigen Baubeginn, einen ununterbrochenen Betrieb durch den Konzessionär und eine Fertigstellung innerhalb von zwei Jahren vor.

Sodann konnte am 2. Juli 1888 die neue Aktiengesellschaft als „Steyrtalbahngesellschaft“ gegründet werden („constituierende Versammlung“).

Die Eintragung, und damit die volle Rechtswirksamkeit, ist mit 19. Juli desselben Jahres datiert.

Der Verwaltungsrat setzte sich wie folgt zusammen:

Präsident: Josef Graf Lamberg

Vizepräsident: Dr. Josef Hochhauser, Landtagsabgeordneter und Vizepräsident der Waffengesellschaft

Weitere Mitglieder (Verwaltungsräte): Johann Berger, Bürgermeister von Steyr und Verwaltungsrat der Waffenfabrik, Leopold Putz, Vizebürgermeister von Steyr und Maschinennägelfabrikant, Dr. Karl Harant, Obmann des Interessentenausschusses, Fritz Hähnel, Direktor Karl Holub<sup>11</sup>.

Die meisten Aktien besaß (natürlich) die Waffenfabrik (24,1 Prozent), gefolgt von der Stadt Steyr (15,6 Prozent), dem Land Oberösterreich (resp. Erzherzogtum ob der Enns) und der Steyrer Sparkasse (3,8 Prozent).

Nun stand dem Baubeginn nichts mehr im Wege. Der erste Spatenstich wurde am 22. August 1888 auf offenem Felde zwischen Steyr und Garsten (Neulust) getan.

Den Bau führte die Firma Dunz-Mayr<sup>12</sup> aus, die Oberaufsicht hatte selbstredend Ritter von Wenusch.

Am 19. August, also nach einem knappen Jahr, konnte der erste Zug die 19,5 km lange Strecke von Garsten nach Grünburg befahren. 75 Minuten dauerte die Reise, an der zahlreiche Ehrengäste teilnahmen. Die „mit dem österreichischen Wappen, mit Fahnen und Kränzen schön geschmückte Lokomotive ‚Sierning‘ zog den aus sechs Waggons bestehenden Sonderzug vom Bahnhof Steyrdorf nach Garsten. Dort erwartete man die mit der ‚Staatsbahn‘ aus Steyr kommenden Ehrengäste, an deren Spitze den Statthalter seiner Majestät Graf Merveldt, Bischof Franz Maria Doppelbauer und Landeshauptmann Abt Leonhard Achleuthner. Nach erfolgter Begrüßung und Vorstellung erfolgte . . . um 12 Uhr 20 Minuten die Eröffnungsfahrt auf der Steyrtalbahn,

deren schöne Anlage bei Garsten und in dem prächtigen Thale daselbst allgemeine Bewunderung erregte<sup>13</sup>.“

Musikkapellen, jubelnde Menschen, Honoratioren, Geistlichkeit säumten die Strecke. Eine besondere Demonstration gab es in Letten: „Festlich geschmückt waren alle Fabriksgebäude, während zu beiden Seiten des Geleises längs der ausgedehnten Anlagen die nahezu 1500 Arbeiter im Arbeitsgewande die Mützen schwangen und mit ihren Hochrufen die Lüfte erzittern machten. In demselben Augenblicke, als der Eröffnungszug beim ersten Werke einfuhr, erhob sich eine dichte Rauchwolke, aus mehr als 100 vierfach geladenen Gewehrläufen krachte eine Salve, und ein Dampfrohr, welches über die Gebäude hinausragte, gab, gleich dem Nebelhorne, einen langgezogenen, andauernd schmetternden Ton von sich<sup>14</sup>.“ Die Festlichkeiten fanden in Grünburg bzw. Steinbach statt. „Unter Vorantritt der Bürgergarde von Steinbach ging es hierauf im festlichen Zuge in Nußbaumers schön gelegenen Gasthof, wo im Gartenlocale während der Stunde von 2 bis 3 Uhr ein opulentes Festmahl serviert wurde, das der Nußbaumer'schen Küche sehr zum Lob gereichte<sup>15</sup>.“

In zahlreichen Festreden wurde das Ereignis gerühmt. Der fahrplanmäßige Betrieb wurde am nächsten Tage aufgenommen.

Die Textbilder 1 und 2 zeigen den ersten und den derzeit gültigen Fahrplan für die Steyrtalbahn.

---

Vgl. *Aschauer*, S. 84: „Die obenerwähnte Konzession war die erste, die in Österreich auf Grund des neuen, am 23. Juni 1887 in Wirksamkeit getretenen Lokalbahngesetzes vom 17. Juni 1887 erteilt wurde; sie ist auch insofern bedeutungsvoll, als sie für die erste mit Dampf betriebene, dem allgemeinen Verkehr dienende Schmalspurbahn Österreichs gewährt wurde, als Sinnbild des im Einklange mit dem Regierungsprogramm von 1885 stehenden Bruches mit dem starren Festhalten an der Normalspur.“ (Wie schon erwähnt, konnte sich die Schmalspur erst nach dem „Einsatz“ in Bosnien durchsetzen.)

<sup>11</sup> Direktor Karl Holub war der einstige Werkmeister Josef Wernolds, entscheidend an der Entwicklung des Armeegewehres (Modell 1867) beteiligt, und dessen engster Mitarbeiter.

<sup>12</sup> *Reichl*, a. a. O., S. 8.

<sup>13</sup> *Steyrer Zeitung* vom 22. 8. 1889.

<sup>14</sup> Siehe Anm. 13.

<sup>15</sup> Siehe Anm. 13.

# Steyrthal-Bahn.

## Fahrplan

der Strecke

# Steyr-Garsten-Grünburg.

Giltig vom Tage der Eröffnung bis auf Weiteres.

Steyr-Garsten-Grünburg						Grünburg-Steyr-Garsten							
Kilometer	Stationen und Haltestellen	Personen-Zug					Kilometer	Stationen und Haltestellen	Personen-Zug				
		Nr. 1	Nr. 2	Nr. 5	Nr. 7	Nr. 9			Nr. 2	Nr. 4	Nr. 6	Nr. 8	Nr. 10
		2. und 3. Klasse							2. und 3. Klasse				
0	Steyr-Garsten	ab	Früh 8:30	Nachm. 12:23	Abends 6:51		0	Grünburg	ab	Früh 6:00	Nachm. 10:30	Abends 5:04	
2	Sorning (S.)	"	*8:35	*12:28	*6:59	Früh 6:05	2	Walbneukirchen (S.)	"	*6:05	*10:34	*5:08	Nachm. 5:59
3	Steyrdorf	"	8:45	12:30	7:09	7:09	5	Witteregg (S.)	"	*6:10	*10:40	*5:20	8:50 5:59
4	Unterhimmel	"	8:51	12:43	7:15	7:14	8	Aschach a. d. Steyr	"	6:25	10:55	5:29	*8:55 *5:59
6	Schloß Rosenegg (S.)	"	*8:58	*12:47	*7:20	*7:19	10	Witten (S.)	"	*6:33	*11:03	*5:37	*8:46 *5:49
10	Neuzeng	"	9:11	1:03	7:35	7:34	11	Neuzeng	"	6:38	11:08	5:43	8:55 6:19
11	Letten (S.)	"	*9:14	*1:05	*7:38	*7:37	14	Schloß Rosenegg (S.)	"	*6:51	*11:21	*5:55	*9:08 *6:22
13	Aschach a. d. Steyr	"	9:28	1:14	7:47	7:40	16	Unterhimmel	"	6:57	11:27	6:01	9:10 6:11
15	Witteregg (S.)	"	*9:31	*1:18	*7:55	*7:54	17	Steyrdorf	"	7:07	11:37	6:11	*9:25 *6:44
18	Walbneukirchen (S.)	"	*9:42	*1:33	*8:06	*8:05	19	Sorning (S.)	"	*7:19	*11:49	*6:25	9:29 6:50
20	Grünburg	an	9:47	1:38	8:11	8:10	20	Steyr-Garsten	an	7:17	11:47	6:31	9:34 6:55

### Anmerkung.

1. Auf der Steyrthalbahn, werden nur Billets II. und III. Klasse ausgegeben.
2. Die Nachtzeit von 6:00 Abends bis 5:59 Früh ist durch Unterstreichung der Minutenziffer bezeichnet.
3. In den Haltestellen, welche mit \* bezeichnet sind, wird nur angehalten, wenn Reisende aufzunehmen oder abzulegen sind.
4. Die Züge 7, 8, 9 und 10 verkehren nur an Sonntagen und Feiertagen bei günstiger Witterung.

Die Verkehrszeiten der Züge sind in Pragerzeit angesetzt.

### Die Betriebsleitung.

(611) 8-2

### 13 a Garsten-Klaus und zurück

Dampfbetriebene Schmalspurbahn

Alle Züge 2. Klasse										Dampfbetriebene Schmalspurbahn									
3661	3663	3665	3667	3669	3671	3673	3675	km	ÜBB. Dian Litz	3660	3662	3664	3666	3668	3670	3672			
0	0	0	0	0	0	0	0	0	Garsten 13	0	0	0	0	0	0	0			
1	1	1	1	1	1	1	1	1	Sorning Hu	1	1	1	1	1	1	1			
2	2	2	2	2	2	2	2	2	Steyr Lokalb. Hu	2	2	2	2	2	2	2			
3	3	3	3	3	3	3	3	3	Unterhimmel-Christkindl Hu	3	3	3	3	3	3	3			
4	4	4	4	4	4	4	4	4	Schloß Rosenegg Hu	4	4	4	4	4	4	4			
5	5	5	5	5	5	5	5	5	Perbern Hu	5	5	5	5	5	5	5			
6	6	6	6	6	6	6	6	6	Neuzeng Hu	6	6	6	6	6	6	6			
7	7	7	7	7	7	7	7	7	Letten Hu	7	7	7	7	7	7	7			
8	8	8	8	8	8	8	8	8	Aschach a d Steyr Hu (2)	8	8	8	8	8	8	8			
9	9	9	9	9	9	9	9	9	Semmerhubermühle Hu	9	9	9	9	9	9	9			
10	10	10	10	10	10	10	10	10	Walbneukirchen Hu (2)	10	10	10	10	10	10	10			
11	11	11	11	11	11	11	11	11	Grünburg	11	11	11	11	11	11	11			
12	12	12	12	12	12	12	12	12	Hauptalmühle Hu	12	12	12	12	12	12	12			
13	13	13	13	13	13	13	13	13	Leontstein Hu	13	13	13	13	13	13	13			
14	14	14	14	14	14	14	14	14	Molln (2)	14	14	14	14	14	14	14			
15	15	15	15	15	15	15	15	15		15	15	15	15	15	15	15			
16	16	16	16	16	16	16	16	16		16	16	16	16	16	16	16			
17	17	17	17	17	17	17	17	17		17	17	17	17	17	17	17			
18	18	18	18	18	18	18	18	18		18	18	18	18	18	18	18			
19	19	19	19	19	19	19	19	19		19	19	19	19	19	19	19			
20	20	20	20	20	20	20	20	20		20	20	20	20	20	20	20			

an X außer an Schultagen täglich außer an Schultagen  
 22. Autobus hält in Obergrünburg FA, Hauptalmühle Konsum, Leontstein Gh Pfaffenoder, Aponitz Gh Schoibeneiter, Steyrdurchbruch Gh Washbühner  
 Abzw nach Frauenstein  
 Alle Kurse halten auch in Molln Postamt  
 Weitere Haltestellen: Grünburg Gh Pirsch, Leontstein Gh Schladar, Aponitz B Engelstorfer

Die Strecke von Garsten nach Grünburg hatte sicherlich keine sonderlichen Probleme hinsichtlich Geländebeschaffenheit und Brückenbauten (ausgenommen die 80 m lange Eisenbrücke über die Steyr bei Waldneukirchen, deren Errichtung den Bau etwas bremste) gebracht. Aber diese Strecke war nur die erste Bauetappe gewesen, der schwierigere Streckenabschnitt stand noch bevor: etliche Brücken waren über Gräben und Nebengerinne des Steyrfusses zu schlagen, außerdem waren die Geländeschwierigkeiten nicht leicht zu überwinden.

Aber auch dieser Abschnitt wurde sehr schnell fertig: am 18. November 1890 konnte die Eröffnung der Teilstrecke Grünburg—Molln—Agonitz (über 12,5 km) begangen werden.

Diesmal waren es zwei Sonderzüge mit je sechs Waggons, die nach Grünburg unterwegs waren. Illustre Ehrengäste waren unter anderem Offiziere von Gewehrübernahmskommissionen aus Deutschland, Ungarn, Bulgarien und Chile.

Bei den Toasts in Wecht's Gasthaus bei Molln wurde der Hoffnung Ausdruck verliehen, die restliche Strecke „hoffentlich schon im Mai 1892“<sup>16</sup> befahren zu können. Diese Hoffnung erwies sich aber als trügerisch (siehe unten), obwohl die Ehrengäste bereits einen Teil der künftigen Trasse besichtigen konnten.

Innerhalb der in der Konzessionsurkunde befristeten zweijährigen Bauzeit war also nur der Streckenabschnitt Garsten—Grünburg dem Verkehr übergeben worden, die Teilstrecke Grünburg—Agonitz hatte diese Frist bereits überschritten.

Dem Wunsch nach einer Verbindung von Steyr über Sierning nach Bad Hall entsprechend, wurde am 21. September 1890, also noch während des Baues des zweiten Streckenabschnittes der Hauptlinie, die Konzession zum Bau und Betrieb einer Flügelbahn von Pergern (Anschluß an die Steyrtalbahn) nach Bad Hall erteilt.

Am 1. Dezember 1891 konnte auch diese Linie feierlich eröffnet werden.

Bei dieser festlichen Eröffnung waren wieder zwei Züge unterwegs, einer aus Steyrdorf, der zweite aus Agonitz. Die Attraktion war die fünfzig Meter lange eiserne Brücke über die Steyr unmittelbar nach Pergern, dem Anfangspunkt der neuen Flügelbahn. In Sierninghofen gab es

ein „Würstelfrühstück“ (gespendet von der Besitzerin des Landerlgutes) für die Ehrengäste. Es sollte sich herausstellen, daß diese die Stärkung auch notwendig hatten, denn bei Kilometer 8,6, kurz vor dem Scheitelpunkt der Strecke in Steinersdorf, entgleisten infolge der kleinen Senkung einer Schiene die Vorgestelle des Gepäckwagens und zweier anderer Waggons. Der zweite Festzug wurde rechtzeitig angehalten, und mit Hilfe kräftiger Bauernburschen gelang es in einstündiger Arbeit, den Zug wieder flottzumachen.

Unbeschadet dessen nahmen die Festlichkeiten ihren Verlauf, und die Steyrer Zeitung konnte abschließend vermelden: „Ohne jeden Unfall trafen beide Festzüge in ihren Endpunkten Agonitz und Steyr-Garsten ein“<sup>17</sup>.

Damit war aber etwas erreicht worden, was ursprünglich an dieser Stelle gar nicht vorgesehen war: die Verbindung mit dem Kremstal über die Stichbahn von Rohr nach Bad Hall, die ja heute noch besteht. Diese war ursprünglich für den „Herndlgraben“ (alte Trasse der Kremstalbahn vor Klaus) vorgesehen und konnte erst Jahre später (siehe unten) erreicht werden.

Den Bau der beiden letztgenannten Abschnitte hatte der Bauunternehmer Ritter von Pischhof durchgeführt.

Aber vorerst zurück zur Hauptstrecke! Der Endausbau der Strecke von Agonitz bis Klaus bereitete Schwierigkeiten, die vor allem im finanziellen Bereich lagen. Eine Änderung der Lage ergab sich durch ein Gesetz vom 18. 7. 1905 „betreffend die Beteiligung des Staates an der Kapitalbeschaffung für mehrere Lokalbahnen“. 780.000 Kronen waren hierfür vorgesehen. In diesem Jahr wurde auch die Kremstalbahn ausgebaut, die Schleife im Herndlgraben konnte durch den Tunnelbau vor dem Bahnhof Klaus aufgelassen werden; selbstverständlich waren auch die Umbaupläne dieser Bahnlinie Grund für die fast zwanzigjährige Wartezeit der Steyrtalbahn auf ihre Fertigstellung gewesen. Mit RBGl. 1905, LXXXIV. Stück vom 28. 12. 1905 wurde die Konzession auf zwei Jahre erteilt.

In der Steyrtalbahn-Chronik ist ein sehr inter-

<sup>16</sup> Steyrer Zeitung vom 23. 11. 1890.

<sup>17</sup> Steyrer Zeitung vom 6. 12. 1891.

essantes Protokoll über die politische Begehung und die Enteignungsverhandlungen für die Strecke Agonitz—Klaus aufbewahrt. Daraus ist zu ersehen, daß auch schon damals Leute versuchten, aus allem Möglichen Kapital zu schlagen:

Ein Hausbesitzer, dessen Haus knapp außerhalb der Feuerschutzzone stand, wollte sein Strohdach durch ein anderes ersetzt haben. Unter Hinweis auf die Zonenbegrenzung wurde dem Ansinnen aber nicht stattgegeben.

Der Ramsbauer in Klaus erklärte, dem Projekt nur zustimmen zu wollen, wenn die Bahnverwaltung keine Schadenersatzforderungen stellen würde, falls er beim „gesetzmäßigen Holztransport“ den Bahnkörper beschädigte.

Die Firma Schratz versuchte, ihren Steinbruch in Steinwänd (knapp vor dem Herndlgraben) wegen des Betrieberschwernisses durch die Bahnliefenführung um 10.000 Kronen loszuwerden, war aber bereit, ihn sofort wieder zu pachten<sup>18</sup>.

Das bemerkenswerteste Bauwerk auf dem letzten Abschnitt ist zweifellos der Viadukt beim Steyrdurchbruch.

Am 26. Oktober 1909, also auch nach der festgesetzten Zweijahresfrist, konnte schließlich die Steyrtalbahn als vollständige Bahnlinie betrachtet werden. An diesem Tage wurde der Betrieb Agonitz—Klaus bzw. Garsten—Klaus in vollem Umfang aufgenommen — und damit war eines der schönsten Flußtäler unserer Heimat durch die Schiene voll erschlossen.

Die Frage, ob sich die finanziellen Erwartungen der Aktionäre aus dem Betrieb der Steyrtalbahn erfüllten, ist mit einem klaren Nein zu beantworten. Wenn überhaupt, kann man höchstens eine Umwegrentabilität sehen durch die Vereinfachung von Transportmöglichkeiten im Tal.

Wenn wir die Aktienverzinsung betrachten, tritt das klar zutage. In zehn Jahren (1893, 1894, 1898, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1913 und 1914) gab es eine einprozentige Dividende, 1891 und 1915 wurden zwei Prozent ausbezahlt. In den Weltkriegsjahren kletterte die Verzinsung auf ganze vier Prozent; in den übrigen Jahren gab es keine Dividende.

Nach dem heutigen Wissen, wonach öffentliche Verkehrsmittel kaum aktiv geführt werden können, sind die oben angeführten Zahlen durchaus nicht außergewöhnlich. Die Aktionäre hatten

sich allerdings mehr erwartet, hatte doch Josef Ritter von Wenusch noch in seinem Vortrag<sup>19</sup> von zwölf Prozent, die beispielsweise in England ausbezahlt wurden, gesprochen.

Dabei war die Ausnützung der neuen Bahn durchaus nicht schlecht. Im Durchschnitt benützten jährlich (bis zum Ersten Weltkrieg) etwa 150.000 Reisende die Bahn, und das Transportaufkommen lag in diesem Zeitraum bei jährlich 55.000 t.

Trotz guter Auslastung fielen die Aktien ständig: „1914 notierten die Aktien zu nominell 200 Kronen laut Kursblatt . . . an der Wiener Börse mit 55 Kronen<sup>20</sup>.“ Als nun gar die Schillingwährung eingeführt wurde, ergab sich ein noch traurigeres Bild: „Die Aktien zu nominell 30 öS hatten 1928 gar nur einen Kurswert von 3 öS<sup>21</sup>!“

Dabei war in den Jahren 1913 bis 1929 die Zahl der Reisenden sprunghaft angestiegen und hatte 1921 sogar die Grenze von einer halben Million überschritten. Die Güterbeförderung blieb im großen und ganzen gleich (zwischen etwa 40.000 und 60.000 t), ausgenommen im Ersten Weltkrieg, wo die Marke von 100.000 t überschritten wurde. Wie „gesund“ die Kriegsjahre für die Steyrtalbahn waren, zeigt ein Vergleich mit den Jahren des Zweiten Weltkrieges, in denen auch wieder Spitzenwerte erreicht wurden.

Leider kam man immer tiefer in die roten Zahlen, was sicher auch bedingt war durch die Weltwirtschaftskrise und die permanente österreichische Wirtschaftskrise seit dem Ende der österreichisch-ungarischen Monarchie. Schließlich war das Defizit so groß, daß an eine Einstellung der privaten Bahn gedacht werden mußte. Doch da sprang der Bund als „rettender Engel“ ein und übernahm den Betriebsabgang, wobei die Bahn wie bisher weitergeführt werden konnte. Zur Wahrung der Bundesinteressen saß allerdings ein technischer Beamter der Österreichischen Bundesbahnen in der Direktion der Steyrtalbahn auf dem Steyrer Stadtplatz<sup>22</sup>.

Im August 1933 wurde schließlich wegen allzu

<sup>18</sup> Vgl. Steyrtalbahn-Chronik, Bl. 7.

<sup>19</sup> Vgl. Wenusch, S. 7 ff.

<sup>20</sup> Tausche, a. a. O., S. 16.

<sup>21</sup> Siehe Anm. 20.

<sup>22</sup> Freundliche Mitteilung von Herrn BB-Insp. i. R. Mayrhofer, Steyr.

geringer Inanspruchnahme die Teilstrecke Siering—Bad Hall eingestellt. Die Gleisanlagen wurden 1942 demontiert, „die rückgewonnenen Weichen und 2000 m Schienen wurden für eine Feldbahn nach Kiew geliefert“<sup>23</sup>. Diese Strecke war eine ausgesprochene Berg- und Talbahn und für den Personenverkehr wenig attraktiv gewesen. In einem weiten Bogen fuhren die Züge von Siering über Waldneukirchen/Adlwang nach Bad Hall in vierzig Minuten. Im strengen Winter von 1929 blieb eines Tages der Nachtzug von Garsten nach Bad Hall beim Scheitelpunkt der Strecke, in Steinersdorf, in den Schneemassen stecken — und die Lokomotive stand dort sechs Tage lang<sup>24</sup>.

In diese Zeit fallen auch Bemühungen, einen Schmalspuranschluß von Garsten nach Steyr/Hauptbahnhof zu errichten. Allerdings kam es nie dazu.

Das Jahr 1938 brachte auch für die Steyrtalbahn manche Veränderung. Zunächst wurde die Direktion in Steyr geschlossen und die Agenden der Reichsbahndirektion in Linz übertragen. Damit war de facto die Zeit der privaten Steyrtalbahn endgültig vorbei. Der rechtliche Schritt, die Auflösung bzw. Einlösung der Steyrtalbahn-AG. folgte alsbald. Das Einlösungsverhältnis war 1,5 öS gegen 1 Reichsmark. Von dem Geld sahen die bisherigen Aktionäre allerdings nichts, wahrscheinlich hatten sie sich auch nichts erwartet. Es wurde auf das bisherige Defizit aufgerechnet. Auch das Personal wurde mit 1. Jänner 1940 in den Stand der Deutschen Reichsbahn übernommen, wenn auch mit den für die damalige Zeit üblichen Vorbehalten.

Im folgenden ein Auszug aus dem amtlichen Schreiben<sup>25</sup>: „Deutsche Reichsbahn, Reichsbahndirektion Linz, 27. 12. 1939. Betr.: Einlösung der Steyrtalbahn.“ Im Punkt 2 des zweiten Abschnittes wird kundgetan, daß die Beamten mit 1. Jänner 1940 als Reichsbahnbeamte übernommen werden. Der Punkt 3 fordert bereits für Beamte und deren Gattinnen Arier-nachweise. Die Arbeiter (Abschnitt 3, Punkt 4) mußten ebenfalls arischer Abstammung sein (von den Gattinnen steht hier nichts), eine politisch einwandfreie Führung aufweisen, einen guten Leumund und eine körperliche Tauglichkeit besitzen. Ein Führungszeugnis war allerdings nur

zu verlangen, wenn „berechtigte Zweifel“ bestanden.

Für die Zeit vor und während des Zweiten Weltkrieges finden wir in der Steyrtalbahn-Chronik Erinnerungen des Werkführers Heinrich Kollmannhuber aus Garsten, der in den Umbruchtagen des Jahres 1938 zur Steyrtalbahn gekommen war.

Der Fahrzeugstand war damals: 5 Lokomotiven, 24 Personenwagen und 130 Güterwagen. In der Schlosserwerkstatt (Garsten) standen eine alte Drehbank, eine Bohrmaschine und eine alte Hobelmaschine. Der Strom wurde durch eine stabile Dampflokomotive erzeugt. (Einen Stromanschluß erhielt die Schlosserei erst im Jahre 1941.) Auch sonst mußte sehr viel improvisiert werden. Das ist sicher ein Spiegelbild der wirtschaftlichen Situation der kurz darauf eingelösten Steyrtalbahn. Die Direktion war (wie schon erwähnt) auf dem Steyrer Stadtplatz, und zwar im Sparkassengebäude untergebracht und setzte sich aus einem Direktor, einem Betriebsleiter, einem Kontrollor, einem Personalbeamten und einigen Kanzleihilfen zusammen.

Noch ein Novum ist von der Steyrtalbahn während der Zeit des Zweiten Weltkrieges zu erwähnen. Da es keine Lichtsignale gab, durften auf den Lokomotiven auch farbenblinde Lokomotivführer Dienst versehen.

Die Nachkriegszeit sticht durch keine Besonderheiten hervor. Zum Glück hatten die Anlagen durch den Krieg keine Schäden erlitten; auch lag die Bahn zur Gänze innerhalb der amerikanischen Besatzungszone. Wahrscheinlich deshalb war von 1945 bis 1949 im Heizhaus Steyr eine Notwerkstätte für Normalspur untergebracht. Einmal benützte sogar der US-General Clark einen Sonderzug der Steyrtalbahn, als er und sein Stab von Wien nach Hinterstoder reisten. Warum damals anstatt der Pyhrnbahn die Steyrtalbahn benützt wurde, ist nicht bekannt. Im Sonderzug befand sich ein Salonwagen, der noch aus den Beständen der privaten Steyrtalbahn stammte. Der damalige Zugsbegleiter Mödlagl mußte während

<sup>23</sup> Aschauer, a. a. O., S. 86.

<sup>24</sup> Freundliche Mitteilung vom pens. Lokführer Alois Moser, Steyr.

<sup>25</sup> Auflegend in der Steyrtalbahn-Chronik, Zugförderstelle Garsten.



der Fahrt den Salonwagen benützen, da Clark und seine Herren in den „bequemeren“ Vierachsers Platz genommen hatten<sup>26</sup>.

Auch gab es in den Waggonen keine elektrische Beleuchtung, so daß die Reisenden bei den Abendfahrten (das kam besonders im Winter zum Tragen) im Dunkeln sitzen mußten. Der Schaffner bediente sich einer Lampe, die mit Karbid gespeist wurde (früher wurde sogar Rüböl dazu verwendet), um die Fahrkarten zu kontrollieren.

Am 31. Dezember 1966 ging ein Stück Romantik mit der Stilllegung der Flügelbahn Pergern—Sierning zu Ende. Der Straßenverkehr hatte die Bahn in der Bedeutung bei weitem überflügelt und ihr endgültig ein Aschenbrödel dasein beschert.

Die letzte Fahrt am Silvestertag gestaltete sich zu einem Volksfest. Die Lokomotive — die alte „Molln“, die auch den ersten Zug von Pergern nach Bad Hall gezogen haben soll und die heute als ihr eigenes Denkmal im Garten der Taborsschule in Steyr steht — war mit einem traurigen Papiergesicht geschmückt, und eine schier unübersehbare Menschenmenge erwartete um 14 Uhr in Sierning den letzten fahrplanmäßigen Zug. Der Steyrer Zeitung blieb nur die Feststellung, daß man nie und nimmer an eine Einstellung gedacht hätte, „wäre die Steyrtalbahn-Nebenstrecke Pergern—Sierning in den letzten Jahren nur halb so gut besetzt gewesen“<sup>27</sup>.

Tatsächlich fanden viele „Mitreisewillige“ im Zug einfach nicht mehr Platz und stellten sich auf die Trittbretter der Waggonen. Bei der (ebenfalls nicht mehr existierenden) Brauerei in Sierninghofen gab es Freibier, und viele ertränkten bzw. betäubten ihren Abschiedsschmerz.

Die Schienen sind schon seit vielen Jahren abmontiert, und die Bahntrasse ist nur mehr an einigen Stellen zu erkennen.

In diesem Sinne wurde mit 26. Mai 1968 auch der Personenverkehr zwischen Molln und Klaus eingestellt. Auch hier gestaltete sich die Fahrt des letzten fahrplanmäßigen Personenzuges zu einer Demonstration. Hunderte Menschen bevölkerten die Bahnhöfe und unbesetzten Haltestellen, Musikkapellen spielten auf (unter anderem Trauermärsche), aber „von der Bundesbahndirektion war kein Vertreter erschienen, die Waggonen wa-

ren nicht geschmückt“<sup>28</sup>. Seither benützen nur noch Güterzüge und Sonderzüge die Strecke zwischen Molln und Klaus.

Mit dieser Einstellung sollte nach dem damaligen Willen der Bundesbahn ein „Dreistufenplan zur langsamen Umgewöhnung auf die Einstellung“<sup>29</sup> eingeleitet werden. Der oben erwähnten Einstellung sollte eine Einschränkung des Personenverkehrs Garsten—Grünburg und schließlich die Umstellung des gesamten Verkehrs auf Autobusse folgen. Aber schon damals wurde dem die Fremdenverkehrswirksamkeit der Steyrtalbahnen entgegengehalten<sup>30</sup>.

Trotzdem meldete die Steyrer Zeitung im Zusammenhang mit der letzten Einstellung: „Die restliche Strecke... bleibt noch einige Zeit in Betrieb“<sup>31</sup>.

Zu dieser Zeit betrug das jährliche Defizit an die 15 Millionen Schilling, und überhaupt wurde festgestellt, daß seit 1957 die Personenfrequenz um 43 Prozent gesunken sei. Über den Güterverkehr gab es 1960 folgende Diagnose: „Im nördlichen Teil der Steyrtalbahnen... bleibt der Versand unbedeutend (etwa 100 Tonnen je km). Nach dem Eintritt ins Gebirgsland steigt er jedoch auf 1300 Tonnen, gebildet von Holz, Holzwaren und Pappe. Das stärkste Aufkommen hat die Strecke Pergern—Sierning mit rund 3000 Tonnen, worin der Ernteverkehr (Zuckererbsen und Zichorien) eine besondere Rolle spielt“<sup>32</sup>.

Anfang der siebziger Jahre wurde dann begonnen, die Steyrtalbahnen als echte Fremdenverkehrattraktion zu betrachten, sie war ja wirklich die letzte mit Dampf betriebene Eisenbahn in Österreich, und Eisenbahnliebhaber aus dem In- und Ausland reisten an, um das Bahnhäuser zu sehen.

Die bis heute beliebten Sonderfahrten (nur nicht mit diesen kann man als Passagier die volle „Blamase“ erleben).

<sup>26</sup> Freundliche Mitteilung des Zugbegleiters Franz Mödlagl, Steyr.

<sup>27</sup> Steyrer Zeitung vom 5. Mai 1967.

<sup>28</sup> Steyrer Zeitung vom 21. 5. 1966.

<sup>29</sup> Steyrtalbahnen-Chronik, Blatt 37.

<sup>30</sup> In einer Stellungnahme des Labg. Bgm. Wolfsegger, Molln.

<sup>31</sup> Steyrer Zeitung vom 1. 12. 1966.

<sup>32</sup> Franz Lang, Der Güterverkehr der österreichischen Eisenbahnen. In: Wr. Geogr. Schriften, Wien 1960, S. 39.

Strecke von Garsten bis Klaus befahren) wurden eingeführt und erfreuen sich seither einer steigenden Beliebtheit, obwohl natürlich die Einnahmen nur den berühmten Tropfen auf dem heißen Stein darstellen.

1971	6 Sonderzüge	600 Personen	30.880 S Einnahmen
1972	10 Sonderzüge	1190 Personen	55.100 S Einnahmen
1973	29 Sonderzüge	4120 Personen	171.440 S Einnahmen
1974	34 Sonderzüge	4230 Personen	170.364 S Einnahmen
1975	39 Sonderzüge	7110 Personen	232.560 S Einnahmen
1976	47 Sonderzüge	7555 Personen	264.311 S Einnahmen
1977	46 Sonderzüge	7630 Personen	310.000 S Einnahmen
1978	46 Sonderzüge		(nicht bekannt)

Diese Zahlen sprechen für sich! Sehr rühmig sind bei der Werbung für die Sonderfahrten, die in steigendem Maße von Vereinen und Betrieben in Anspruch genommen werden, der Fremdenverkehrsverband Steyr und die Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, die sogar einen Arbeitskreis „Freunde der Steyrtalbahn“ ins Leben gerufen hat.

Im Jahre 1971 propagierte der Fremdenverkehrsverband Steyr Amateurlokfahrten für öS 560.— pro Stunde, vermöge welcher „sich nun jeder-mann im romantischen Steyrtal seine Jugend-träume erfüllen“<sup>33</sup> könne, natürlich unter Aufsicht eines erfahrenen Lokomotivführers. Tatsächlich gab es im Jahre 1971 fünf Amateurlok-fahrten. Die Steyrtalbahn-Chronik (Blatt 47 a) vermerkt allerdings, daß auf Weisung des Ver-kehrsministeriums die Amateurlokfahrten einge-stellt worden seien. Rechtliche Probleme und Fragen der Sicherheit hätten dies erforderlich gemacht. Im gleichen Atemzug wird aber der Verdacht ausgesprochen, daß ein pensionierter Bundesbahnbeamter aus Steyr (auch der Name wird genannt) „angeblich“ hinter dieser Einstel-lung stehe. Der Reisejournalist Curt A. Moser wertete in einem „Reisestenogramm“<sup>34</sup> unter dem Titel „Abgedreht“ diese Einstellung als „Blamage“.

Es blieben also nur die Sonderfahrten als Attrak-tion, und zwar als eine durchaus erschwingliche. Beispielsweise kostet ein Sonderzug (Stand 1. 1. 1979) mit 9 Waggons bei einer Ausbleibe-dauer von 4 Stunden ganze 11.600 Schilling. In 9 Waggons haben 300 Personen Platz. Daneben wird noch ein Buffetwagen mitgeführt, in dem „Getränke und kleine Imbisse zu Normalpreisen verkauft werden“<sup>35</sup>.

Seit Juli 1976 gibt es einen sogenannten „Faß-barwagen“ (ein riesiges Bierfaß wurde auf einem Fahrgestell montiert), der gegen ein Entgelt von 400 Schilling bei Garnituren ab 7 Waggons mit-geführt wird. Der Fremdenverkehrsverband Steyr sorgt auch dafür, daß die Garnitur ent-sprechend geschmückt wird.

\*

Die Lokomotiven der Steyrtalbahn üben auf die Eisenbahnfreunde selbstredend einen besonderen Reiz aus. Leider ist von den „Urlokomotiven“ keine einzige mehr in Betrieb, aber auch die an-deren erfreuen sich schon eines hohen Alters und sind Kilometermillionäre.

Laut der Konzessionsbedingungen mußte sich die Steyrtalbahn-A. G. auf dem heimischen Markt um Lokomotiven umsehen. Die Linzer Zweig-niederlassung der Lokomotivfabrik Krauss in München baute speziell für die Steyrtalbahn einen Lokomotivtyp, der zur Basis für einige andere Schmalspurtypen wurde.

Die Lokomotiven „erhielten angesichts der Kes-selabmessungen und der etwas schwierigen Un-terbringung des Aschkastens eine Schleppachse. Wesentliches Merkmal dieser mit C 1 bezeich-neten Achsfolge ist ein Lenkgestell, bei dem die Schleppachse und die hintere Kuppelachse durch eine Deichsel verbunden sind“<sup>36</sup>.

Dieses rückwärtige Drehgestell wurde als „Krauss-Helmholtz-Gestell“ bekannt. Es kam einer guten Kurvengängigkeit entgegen, so daß nur ein Krümmungsradius von etwa 50 m benö-tigt wurde.

Nun aber zu den „Urlokomotiven“ und ihrem Schicksal:

	Baujahr	ausgeschieden	
Nr. 1 „Steyr“	1888	1937	
Nr. 2 „Sierning“	1888	1973*)	298.102
Nr. 3 „Grünburg“	1888	1963	298.103
Nr. 4 „Molln“	1890	1972**)	298.104
Nr. 5 „Letten“	1891	1965	298.105
Nr. 6 „Klaus“	1914	1972	298.106

\*) Die „Sierning“ war dem ersten Zug auf der Steyrtalbahn vorgespannt und befindet sich (im Besitz

<sup>33</sup> Informationsblatt des Fremdenverkehrsverbandes Steyr.

<sup>34</sup> Kurier vom 18. 9. 1971.

<sup>35</sup> Informationsblatt des Fremdenverkehrsverbandes Steyr.

<sup>36</sup> Tausche, a. a. O., S. 22.

des Vereines der Kärntner Eisenbahnfreunde) in Treibach in Kärnten.

- \*\*\*) Die „Molln“ zog den letzten Zug von Fergern nach Sierning, angeblich hatte sie auch den ersten gezogen. In den letzten Jahren war sie als Zweitlokomotive längeren Güterzügen vorgespannt. Seit 1972 steht sie vor der Taborschule in Steyr.

Noch immer in Betrieb, allerdings mit neuen Kesseln, sind hingegen die Lokomotiven der Reihe U, die eine Weiterentwicklung des Steyrtalbahn-Lokomotiventyps darstellen (U steht für Unzmarkt; dieser Lokomotiventyp wurde erstmals auf der Linie Unzmarkt—Tamsweg—Mauterndorf eingesetzt) und in den vierziger Jahren zur Steyrtalbahn kamen. Die U-Maschinen (298.25, 298.51—53, 298.56) wurden aber auch schon im Zeitraum von 1898 bis 1903 gebaut.

Seit 1972 fährt auf der Steyrtalbahn auch eine 1944 in Frankreich gebaute Maschine, die 699.103. Vorher dampfte sie auf der Linie Kühnsdorf—Eisenkappel der sogenannten Vellachtalbahn, die 1972 eingestellt wurde.

Aber noch andere Lokomotiven taten auf unserer Linie Dienst.

Drei Lokomotiven der Reihe Uh (Unzmarkt, Heißdampf) sind davon noch als Denkmäler zu bestaunen:

498.07 Obergrafendorf (Niederösterreich)  
fuhr noch 1966

498.04 St. Veit an der Glan (Kärnten)

498.08 Treibach (Kärnten)

Die Yv (Ybbstalbahn, Verbundausführung)

588.01 steht in Waidhofen an der Ybbs.

Der Wagenpark der Steyrtalbahn umfaßt (Stand 1. 1. 1977) 167 Waggons<sup>37</sup>. 1896 waren 27 Personenwagen und 68 Güterwagen im Einsatz<sup>38</sup>, 1938 waren es 25 Personenwagen, 2 Postwagen, 4 Gepäckwagen und 127 Güterwagen.

13 zweiachsige Personenwagen für 28 bzw. 32 Personen

4 vierachsige Personenwagen für 50 Personen

5 zweiachsige Dienstwagen

56 zweiachsige Hochbordwagen

23 vierachsige Hochbordwagen

2 zweiachsige Schemelwagen

3 zweiachsige Niederbordwagen

2 zweiachsige Rungenwagen

6 vierachsige Rungenwagen

25 zweiachsige gedeckte Güterwagen

14 vierachsige gedeckte Güterwagen

10 Bahnhofswagen

2 Gerätewagen (Hilfszugwagen)

1 Buffetwagen

1 Faßbarwagen

1 Klimaschneepflug

Es wurde oben schon erwähnt, daß auf der Steyrtalbahn farbenblinde Lokomotivführer Dienst versehen durften, da es als Signalanlagen drei Flügelsignale sowie Trapeztafeln (in Verbindung mit Pfeifsignalen) gab. Signalmittel und Bremsanlagen auf der Steyrtalbahn sind aber in der Tat bemerkenswert.

Mittels einer Leine konnte der Zugbegleiter von jedem Waggon aus der Pfeife Töne entlocken, wenn beispielsweise dem Lokomotivführer ein Haltesignal gegeben werden mußte; es gab nämlich früher Haltestellen, bei denen nur anzuhalten war, wenn Reisende aus- oder einsteigen wollten. Man hatte auch (wahrscheinlich ohne großen Erfolg) Posaunen versucht.

Bis 1944 hing auch das Bremsvermögen der Steyrtalbahnzüge an einem „Faden“. Die Friktionsbremse, despektierlich „Schnürlbremse“ genannt, funktionierte folgendermaßen: Lokomotive und Waggons waren mit einem Hanfseil verbunden. Lockerte der Lokomotivführer nun das Seil, senkten sich Gewichte herab, die Reibscheiben an die Räder drückten. Leider kam es zuweilen vor, daß ein Seil (witterungsbedingt) riß und die Garnitur auf offener Strecke zum Stehen kam. 1944 war es aber auch mit dieser Art von Romantik vorbei, denn es wurde die Vakuumbremse eingeführt.

Lange Zeit waren die Güterzüge handgebremst. Die Bremser saßen in den „Bremserhäusln“ und betätigten auf Pfeifsignal die Bremse. Besonders im Winter war dies eine denkbar unangenehme Aufgabe.

Ein großes Problem bei der Güterbeförderung war immer das sogenannte „Umladen“ gewesen. In Garsten bzw. in Klaus mußten die Güter zur Weiterbeförderung bzw. bei der Übernahme für die Steyrtalbahn stets vom Schmalspurwaggon in den Normalspurwaggon (oder umgekehrt)

<sup>37</sup> Die Steyrtalbahn, Österreichs älteste Schmalspurbahn. Hg. Ost. Ges. für Eisenbahngesch. (H. Pfeil), Steyr o. J., S. 14.

<sup>38</sup> Aschauer, a. a. O., S. 85.

umgeladen werden. Heute wird nur mehr in Klaus umgeladen. Dies erfordert zusätzliche Zeit und Mehrkosten. Und je stärker der Güterverkehr auf der Straße wurde, desto mehr fiel dieser Umstand ins Gewicht.

Während des Ersten Weltkrieges wurde zwischen Garsten und Letten ein Rollschemelbetrieb eingeführt. Normalspurwaggons konnten gewissermaßen „huckepack“ auf einem Schmalspuruntersatz befördert werden. Die Rollschemel wurden von der Staatsbahndirektion Prag von den Linien Neuhaus–Neubistritz und Neuhaus–Wobratina abgezogen und nach Garsten überstellt.

Daß die gesamte Bahnanlage für das zusätzliche Gewicht von Normalspurwaggons nur bedingt geeignet war, spielte wenig Rolle, es war Krieg, und in Steyr gab es schließlich eine Waffenindustrie. Fast 1000 Normalspurwaggons wurden auf diese Art zwischen Garsten und Steyrdorf (Steyr Lokalbahn) bzw. Steyrdorf und Letten befördert.

Nachdem aber das Umladen auch heute noch das größte Problem beim Güterverkehr darstellt (1978 wurden 15.600 t umgeladen), liegt der Gedanke nahe, doch wieder einen Rollschemelbetrieb einzurichten. Pläne wurden zwar immer wieder gewälzt, aber geschehen ist bisher nichts.

\*

Die *Streckenbeschreibung* beginnt mit Garsten, dem Anfangspunkt der Steyrtalbahn. Hier ist die Verbindung zur Ennstalbahn, der einstigen Kronprinz-Rudolf-Bahn, gegeben. Hinter dem Bahnhof Garsten befinden sich die Zugförderstelle, das rußgeschwärzte Heizhaus (eine Lokomotive muß Stunden vor dem Einsatz befeuert werden) und die Werkstätten. Sie sind unter anderem ein Mekka der Eisenbahnfreunde.

Von Garsten verläuft die Bahntrasse in einem weiten Bogen hinauf nach Sarning, dem ehemaligen „Halbgarsten“. Die Steigung beträgt 25 Promille, und man merkt es den kleinen Lokomotiven förmlich an, wie sie sich hinaufplagen. Das unternehmungslustige Stampfen der Kolben wird mit jedem Meter beschwerlicher, und eine riesige Rauch- und Dampfwolke zeugt von der Anstrengung.

Am reizvollen Wasserfall des Teufelsbaches, der

winters malerisch gefriert, und der bezeichnenderweise in der Nähe des Schlosses Engelsegg liegt, vorbei, erreichen wir den einstigen „Hauptbahnhof“ unserer Bahn, Steyrdorf (Steyr-Lokalbahn), heute — tempora mutantur — nur mehr eine unbesetzte Haltestelle. Von dort geht es abwärts in das Auegebiet des in einige Arme gespaltenen klaren Steyrfusses.

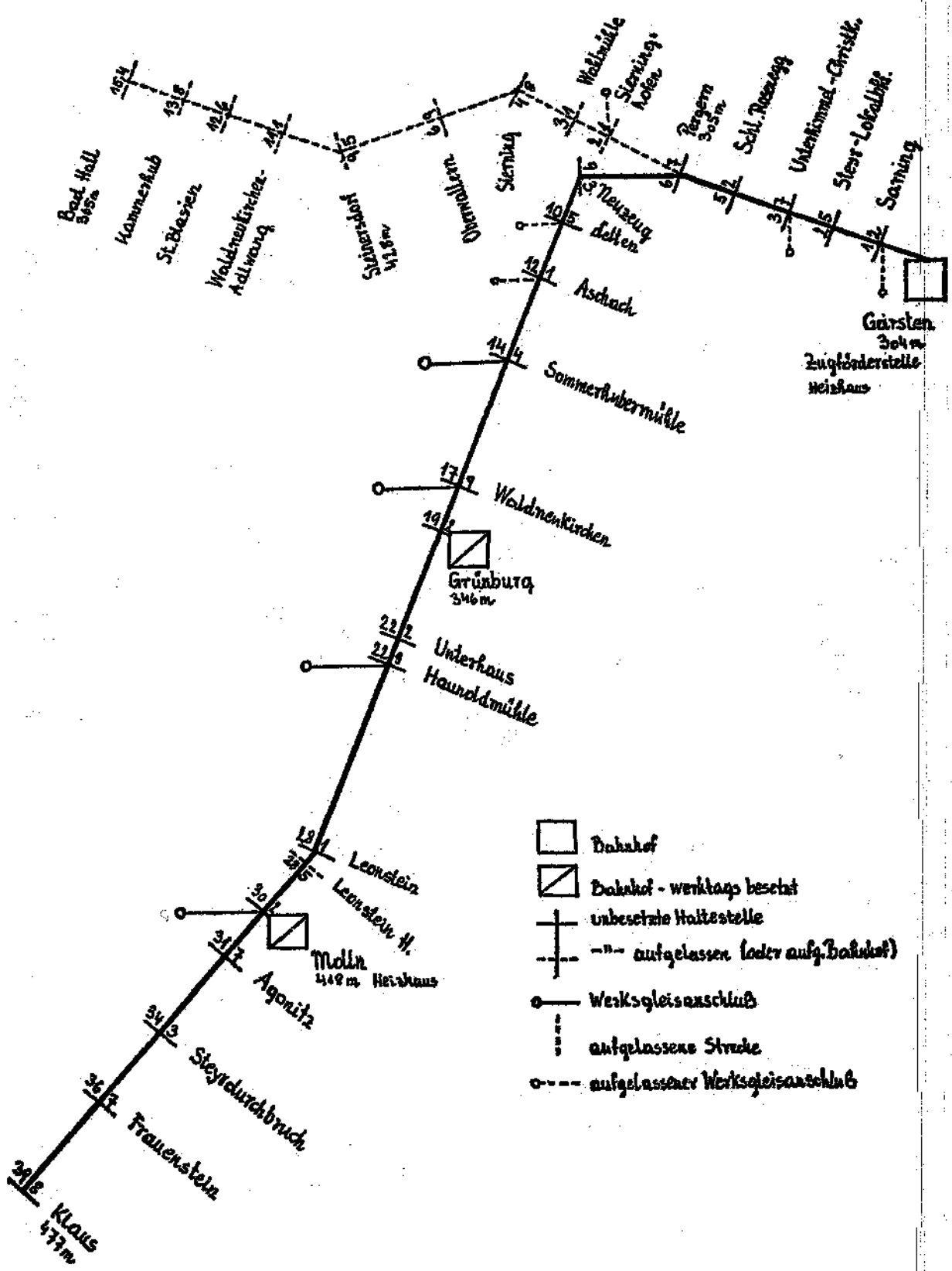
*Unterhimmel* hat früher die nächste Haltestelle geheißen, heute ist ihr der wesentlich zugkräftigere Name *Christkindl* beigelegt. Auch hier, bei dieser kleinen einstigen Industriensiedlung und dem „Christkindl in der Höh“ zeigt sich der schon bei Engelsegg/Teufelsbach bemerkte reizvolle Gegensatz. Die meisten Christkindl-Besucher reisen heute per Auto den Weihnachtort von der Straßenseite her an, nicht wissend, wie romantisch die Fahrt nach Unterhimmel und der Spaziergang hinauf zur Wallfahrtskirche sind. Übrigens benützen die Garstner, die zur Besuchszeit in das Krankenhaus Steyr fahren, noch immer die Steyrtalbahn bis Unterhimmel-Christkindl als die dafür beste Verbindung.

Eineinhalb Kilometer weiter halten wir bei *Schloß Rosenegg*, das hinter hohen Bäumen in Kaisergelb von besseren Zeiten träumt. Einst dem Stifte Garsten zugehörig, ging es 1909 in Werndl'schen Besitz über<sup>89</sup>.

*Pergern* war bis 1966 Schmalspurbahnknotenpunkt. Von hier zweigte die Flügelbahn nach Bad Hall bzw. Sierning ab. Auf einer sehr schmalen Trasse zwischen fast senkrechten Konglomeratwänden und der Steyr fahren wir weiter nach *Neuzeug*. Heute ist es in der früheren Messerindustriesiedlung, die sich an die Felsen des Prallhanges schmiegt, still geworden. Verlassene Fabriksgebäude zeugen noch vom einstigen Gewerbestreben. Eßbestecke gingen vor Jahren von hier aus in alle Welt.

Nur einen Steinwurf weiter (fast könnte man so sagen) befindet sich *Letten* mit einem Zweigbetrieb der Steyr-Werke, bereits unter Josef Werndl ein mächtiger Industriebetrieb. Es ist vielleicht bezeichnend, daß das Anschlußgleis zur Fabrik nicht mehr besteht; man verläßt sich beim Transport der Güter mehr auf die Straße denn auf die Bahn.

<sup>89</sup> Norbert Grabherr, Burgen und Schlösser in Oberösterreich, Linz 1970, S. 297 f.



In *Aschach an der Steyr* kreuzten einander oft die Züge, wobei Pfliffe zur Signalisierung hin- und hergesandt wurden. In der nächsten Station, der *Sommerhubermühle*, dem ehemaligen Mitergg, haben wir den ersten Betriebsanschluß. Über eine mächtige Brücke, einer gewaltigen Eisenkonstruktion von 80 m Länge, überqueren wir die Steyr (zum ersten und einzigen Mal) und erreichen *Waldneukirchen*. Der Ort selbst ist kilometerweit von der Station entfernt, bei der sich ein Sägewerk (mit Gleisanschluß) befindet.

*Grünburg* ist vom Wirtschaftlichen her gesehen (sicher beim Personenverkehr) der wichtigste Bahnhof der Linie. Hier ist für einige Personenzüge bereits Endstation, die weitere Strecke wird per Autobus zurückgelegt. Die Bedeutung wird allein aus dem Umstand ersichtlich, daß im Monatsdurchschnitt an die 600 Fahrkarten verkauft wurden. Auf der gegenüberliegenden Seite sehen wir *Steinbach an der Steyr*. Es war sehr wohl nötig, die Häuser nahe an den Fluß zu bauen, war er doch für die zahlreichen Betriebe Lebensader. So betrieb einst in Steinbach ein einziges Wasserrad die Gewerke. Und von Steinbach aus zogen in der Gegenreformation die evangelischen Messerer nach Solingen.

Früher gab es in Grünburg oft längere Aufenthalte, die Lokomotiven mußten Wasser fassen.

Weiter geht es nach *Unterhaus* und zur *Haunoldmühle* (mit Gleisanschluß zur dortigen Pappfabrik), ehe wir nach *Leonstein* kommen. Im ehemaligen Schloß Feichta ist heute ein Landesjugendheim untergebracht, über dessen Tor wir das oberösterreichische Landeswappen bewundern, das ein ehemaliger Bediensteter der Steyrtalbahn, der Zugbegleiter i. R. Franz Mödlagl, der im Tal als „Herrgottsschnitzer“ bekannt war und ist, geschnitzt hat. Von der früheren Burg Leonstein ist nur mehr der Burgberg übriggeblieben.

Vorbei an der längst aufgelassenen Haltestelle Leonstein (die dem Ort näherlag), nachdem wir auf einer vierzig Meter langen Brücke den Rinnerbergbach überquert haben, erreichen wir unseren gewaltsamen Endpunkt, den Bahnhof *Molln*. Der Ort ist zwar erst in einem längeren Fußmarsch zu erreichen, aber ein Besuch lohnt sich bestimmt, werden doch dort — quasi in

einem Weltmonopol — die Maultrommeln erzeugt. In früheren Jahren, zur Mollner Narzissenzeit, glichen die Sonntagszüge von Molln nach Steyr wahren Blumenschlangen. Heute ist diese Romantik vorbei, die weißen Blumen wandern nur mehr in die Kofferräume der Autos.

Nur noch Güterzüge und Sonderzüge fahren auf der restlichen Strecke.

Nach Molln erreichen wir die Station *Agonitz*, jahrelang Endpunkt der Steyrtalbahn. Über tiefe Gräben, die durch kühn-bescheidene Viadukte überbrückt werden (Finstergraben, Plangraben) geht es zum engen Steyrdurchbruch, dem „Grand Canyon“ Oberösterreichs. Die Sonderzüge sind hier zu einem längeren Fotoaufenthalt gezwungen, denn die romantische Schlucht und der 76 m lange Viadukt wollen auf die Filme gebannt werden.

*Frauenstein* war die letzte Station vor Klaus. Jenseits des Flusses, auf einem Kegel, steht die kleine Wallfahrtskirche zu Unserer Lieben Frau am Stein, die als Kostbarkeit die berühmte Schutzmantelmadonna des Gregor Erhart von 1515 birgt ...

Einige hundert Meter nach Frauenstein überqueren wir den Herndlgraben, durch den einst die Kremstalbahn geführt wurde. Herndl resp. Hörndl sollte nach dem Willen der Gründer Endstation der Steyrtalbahn — und Anschluß an die Kremstalbahn sein. Es kam aber anders — und so benützt noch immer die Steyrtalbahn auf ihrem Weg nach Klaus auf einigen hundert Metern die alte Trasse ihrer großen Schwester.

*Klaus* mit seinem Schloß, der alten Bergkirche und dem neuen Badesee war also die Anschlußstelle an die Pyhrnbahn, wobei man abschließend festzustellen hat, daß unsere Bahn und deren Benutzer mit günstigen Anschlüssen niemals verwöhnt war.

Trotz aller Schwierigkeiten, mit denen die Steyrtalbahn (und ihre Liebhaber) zu kämpfen haben, ist ihr noch ein langes Leben zu wünschen. Wir können dies mit einem Spruch tun, den ein Steyrtalbahn-Freund dem Landwirt Priller, dem Zinganeil in der Mollner Breitenau, versehen mit einer Zeichnung ins Gästebuch geschrieben hat:

„Mit Volldampf fahr' — noch viele Jahr'!“



Abb. 1: Einfahrt eines Sonderzuges der Steyrtalbahn im Bahnhof Klaus.

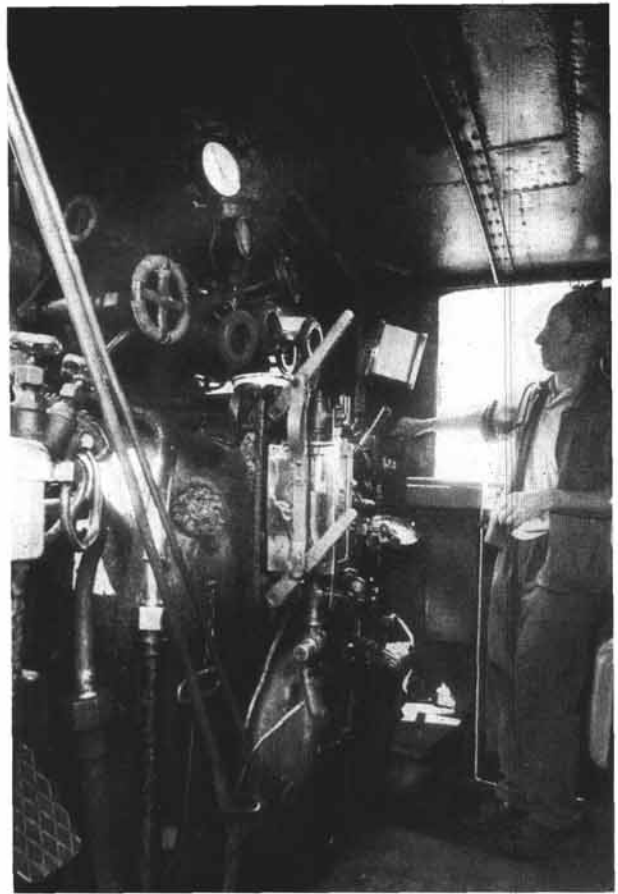


Abb. 2: Auf dem Führerstand der Lok 298.51 der Reihe U.

Zu: H. Grassner, Steyrtalbahn  
Aufn.: Helmut Grassner, Weis

Abb. 3: Ein Sonderzug bei Frauenstein mit dem Buffetwagen.

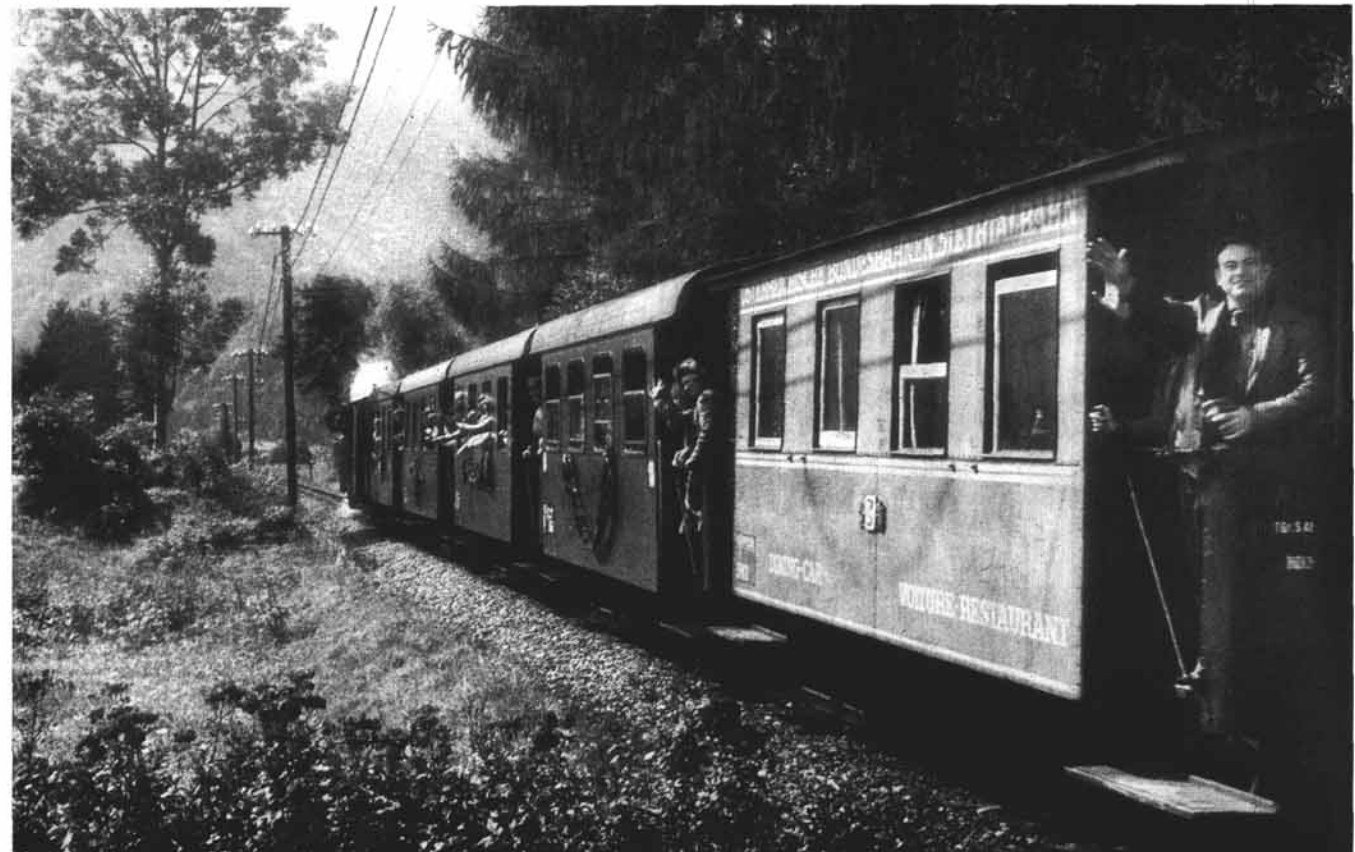


Abb. 4: Eine Maschine der Reihe U vor dem Heizhaus in Garsten.



Abb. 5: Im Bahnhof Klaus — Begegnung mit der Pyhrnbahn.



Abb. 6: Der „Faß-Bar-Wagen“ der Steyrtalbahn.