



**Stifts  
gymnasium**

Kremsmünster

---

**150. Jahresbericht  
2007**

# Die Lokalbahn Wels – Sattledt – Kremsmünster Stift – Rohr

Heinrich Neudhart, Franz Schauer, Helmut Ölsinger, Wolfgang Leberbauer

## Vorbemerkung

Bei der Lektüre der „Kremstaler Rundschau“ vom 10. März 2005 stachen mir die dicken Lettern der Titelgeschichte ins Auge: „Wirtschaft fordert Bahn nach Wels“. Funktionäre der Wirtschaftskammer der Bezirke Steyr und Kirchdorf verlangten neben dem raschen Ausbau der Pyhrnbahn die Errichtung einer neuen Bahnlinie, die bei Seitenstetten von der Westbahnstrecke abzweigen und über Steyr, Sierning, Bad Hall und Kremsmünster nach Wels führen sollte. Als besonders wichtige potentielle Kunden werden im Artikel BMW und Magna genannt, deren Produkte derzeit auf der Straße nach Bayern und England geliefert werden. Man rechnet aber nicht nur im Güterverkehr, sondern auch im Personenverkehr mit bedeutenden Verbesserungen, wenn diese Schienenverbindung Realität wird.

Peter Stögmüller weist anschließend in einer Kolumne auf die falsche Verkehrspolitik vergangener Jahre hin: „Eine Bahnlinie nach Steyr gab es schon, allerdings nur bis 1933, und der Fehler war, dass von Schmalspur auf Normalspur aufwendige Umladearbeiten notwendig waren. Eine weitere Bahn, die eingestellt wurde, war die Linie zwischen Wels und Unterrohr. Sie führte über Sattledt und Kremsmünster. Jetzt, Jahrzehnte später, zeigt sich, dass die Bahneinstellungen ein Fehler waren und durch die Industriebetriebe der LKW-Verkehr auf der Straße immer mehr wird. ...“

Als wir im vergangenen Jahr einen Schul- und Sporttaschentransport für die Schüler/innen aus dem unteren Kremstal vom Marktbahnhof zum Stiftsgymnasium organisierten, kam mir der Gedanke, was für ein Vorteil für den Transport unserer Schüler/innen aus Richtung St. Marien – Neuhofen – Kematen – Rohr bzw. auch aus Richtung Wels – Steinhaus – Sattledt eine reaktivierte Welserbahn wäre. Welch große Zahl von beständigen Fahrgästen unsere Schüler/innen für die Strecke darstellen würden!

Dass die Welserbahn zur Zeit ihres Bestehens ein wichtiges Verkehrsmittel für die Kremsmünsterer Studenten war und dass so mancher Altkremsmünsterer auch liebe Erinnerungen an das „Schnauferl“ hat, unterstreicht die Berechtigung, diesem Thema im Jahresbericht des Stiftsgymnasiums Kremsmünster Raum zu widmen. Die Kremsmünsterer Gymnasiasten waren der Bahn bis zum letzten Tag treu: Sie nahmen ebenso wie der legendäre Prof. Rudolf Wöran an den Abschiedsfeiern teil.

Ich habe in Heinrich Neudhart (MJ 1961) und Franz Schauer (MJ 1981 Wilhering) zwei fachlich exzellente Spezialisten gefunden. Helmut Ölsinger (MJ 1979) zeigt für den geographischen Part hauptverantwortlich, war so wie die beiden vorgenannten Herren wesentlich bei der nicht immer einfachen Beschaffung von Materialien engagiert und hat,



so wie auch ich, als Kremsmünsterer heimatkundliches Interesse an der Geschichte der Welserbahn – zugegebenermaßen durchmischt mit einem gewissen emotionalen Moment. Allen drei Mitautoren sei an dieser Stelle ganz herzlich gedankt!

Weiters gebührt Dank:

Landesarchiv Linz, Landesbibliothek Linz, Marktgemeinde Kremsmünster, Gemeinde Sattledt, Stadtarchiv Wels, Stadtmuseum Wels.

Dr. Leopold Heinrich Ammerer (MJ 1967, Ried/Innkreis), Gustav Auinger (MJ 1941, Wels), Kons. Josef Baurhuber (Kremsmünster), Dr. Günther Benedict (MJ 1964, Wals), Walter Bichlbauer (Ried i. Trkr.) , Dr. Gustav Bihlmayer (MJ 1957, St. Ulrich), Michaela Breitwieser (Kremsmünster), Otmar Bromberger (Kremsmünster), AR Johann Braunsperger (MJ 1954, Rohr), Franz Buschberger (Kremsmünster), Monika Diesenreiter (Kremsmünster), Wolfgang Eglseer (Kremsmünster), Margit Feichtner (Kremsmünster), Bgm. Franz Fellingner (Kremsmünster), Hilde Filzmoser (Hellmonsödt), Franz Fischereder (Kremsmünster), Dipl. Ing. Hilbert Focke (Leonding), Karl Gerstmair (Neuhofen/Krems), Helmut Griebel (Laaben), Josef Gundendorfer (Sattledt), HR Dr. Josef Haager (MJ 1941, Linz), Christian Hager (Linz), Dipl. Ing. Ernst Heinisch (MJ 1964, Kremsmünster), Josef Holzinger (MJ 1954, Kremsmünster), Reinhard Hoscher (Linz), Rupert Hrouda (Kremsmünster), Karl Huber (Kremsmünster), Dr. Otto Kail (Kremsmünster), Günter Kalliauer (Wels), Karl Kamptner (Kremsmünster), Hermann Kastner (Kremsmünster), Bernhard Kautny (Kremsmünster), Theresia Kranzl (geb. Eglseer, Pichl b. Wels), Günter Kronsteiner (Kremsmünster), Sen. Rat Dr. Wolfram Lang (MJ 1953, Salzburg), Josef Langeder (Ried i. Trkr.), Franziska Leberbauer (Kremsmünster), Otto Leitner (Kematen/Krems), Mag. Alfred Luft (Wien), Rudolf Lughofer (MJ 1967, Kremsmünster), Ing. Ernst Macek (Linz), Johanna Manz-Szabo (Malmö), Mag. Ingeborg Micko (Wels), Franz Mörtnerhuber (Kremsmünster), Johann Müllner (Kremsmünster), Wolfgang Radhuber (Kremsmünster), Ing. Franz Reder (Piberbach), Dir. Johanna Rendl (Kremsmünster), Amtsvorstand Ernst Riedl (Rohr), Franz Rührlinger (Kremsmünster), Willi Schersch (Micheldorf), Helmut Schreiner (Kremsmünster), Richard Schwind (MJ 1953, Linz), Karl Sommerhuber (Kremsmünster), Alois Spießberger (Kremsmünster), Manfred Stabentheiner (Kirchdorf/Krems), Josef Stehrer (Rohr), Hans Straßmayr (Kremsmünster), Johannes Strauß (MJ 1992, Kremsmünster), Klaus Sturmbauer (Wels), Sr. Lydia Süß (Kremsmünster), Rosa Wagner (Kremsmünster), Theresia Wimmer (Kremsmünster), Dr. P. Benno Wintersteller (MJ 1960, Kremsmünster).

Wolfgang Leberbauer

## Einleitung

Vor vierzig Jahren wurden die Anlagen der Lokalbahn Wels – Rohr, der hierorts so genannten „Welserbahn“, zwischen Sattledt und Rohr abgetragen. Dieses aus Sicht der Befürworter des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs traurige Jubiläum ist Anlass auf ein abgeschlossenes Kapitel Eisenbahngeschichte zurückzublicken; ein Kapitel, in dem die Marktgemeinde Kremsmünster zwei Bahnhöfe aufzuweisen hatte, nämlich „Kremsmünster Markt“ und „Kremsmünster Stift“. Der Marktbahnhof wurde ursprünglich von der Kremstalbahn, der Stiftsbahnhof von der Welser Lokalbahn-Gesellschaft



bedient, eine Konstellation, deren Ursachen, wie die weitere Geschichte zeigen wird, für die Welserbahn von Anfang an nicht besonders glücklich war.

## Geschichtliches

Anfangen hat es im ersten Eisenbahnland des europäischen Kontinents am 1. August 1832; an diesem Tag fuhr das erste Gespann der Pferdeeisenbahn zwischen Linz und Budweis. Fünf Jahre später, am 23. November 1837, verkehrte die erste Dampfeisenbahn in Österreich von Floridsdorf nach Deutsch-Wagram. Und nur vier Jahrzehnte später waren die Hauptbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie zu einem umfassenden Netz angewachsen, welches den ihm zugedachten Aufgaben grundsätzlich genügte. In Oberösterreich war dies durch die Kaiserin-Elisabeth-<sup>1</sup> und die Kronprinz-Rudolfs-Bahn<sup>2</sup> mit ihren Zweiglinien geschehen.

Die Versorgung in der Fläche durch öffentliche Verkehrsmittel hatte dagegen enormen Nachholbedarf. Man muss sich vor Augen halten, dass die Eisenbahn damals geradezu über ein Transport-Monopol verfügte; die Einstellung der Wirtschaft zum Transportmittel Eisenbahn war somit eine gänzlich andere als heute. Verkehrspolitische Entscheidungen der damaligen Zeit wurden von regionalen wirtschaftlichen Interessen getragen und es gab logischerweise sowohl ehrgeizige Pläne von Lokalpolitikern wie auch Bestrebungen des Staates, die Erschließung des Hinterlandes durch Nebenbahnen voranzutreiben. Lokalbahngesetze, die in einem der folgenden Kapitel erläutert werden und durch die Erleichterungen der Bau- und Betriebsvorschriften sowie Steuer- und Gebührenbefreiung zugebilligt wurden, sollten Anreiz für entsprechende Aktivitäten schaffen. So entstanden zahlreiche Lokalbahnen, welche teils von der öffentlichen Hand, teils durch private Gesellschaften errichtet wurden.

Der Lokalbahnbau war in Oberösterreich - im Gegensatz zu den Nachbarländern Niederösterreich und Steiermark, die eigene „Landesbahnen“ errichteten - auf die Tätigkeiten privater Unternehmungen und Gesellschaften angewiesen.

## Konzession

Die Errichtung einer Bahnlinie oblag demzufolge einer Bahngesellschaft im weitesten Sinne, deren vordringlichste Aufgabe es zunächst war, zwei grundlegende Voraussetzungen zu schaffen: das Erlangen einer Konzession und das Aufbringen des erforderlichen Kapitals. Der Weg über eine Konzession ist eisenbahnspezifisch, weshalb an dieser Stelle eine kurze Zusammenfassung aus Meyers Konversationslexikon<sup>3</sup> angebracht ist:

Grundsätzlich haben sich alle Regierungen, in deren Landen der Privatbahnbau zulässig ist, ohne Rücksicht auf die sonst in ihrer Gesetzgebung über Gewerbefreiheit geltenden Grundsätze vorbehalten, für die Herstellung und den Betrieb einer Eisenbahn

1 Wien – Linz – Salzburg (1860) und Zweiglinie Lambach – Gmunden, Wels – Passau (1861), Neumarkt-Kallham – Braunau – Simbach (1871), St. Valentin – Gaisbach-Wartberg – Budweis (1872), Linz – Gaisbach-Wartberg (1873), Braunau – Steindorf (1873)

2 St. Valentin – Kleinreifling – Hieflau – Selzthal, Amstetten – Kleinreifling (1872), Stainach-Irdning – Attnang-Puchheim – Schärding (1877)

3 Meyers Konversationslexikon, 5. Bd., Leipzig u. Wien: 4. Auflage 1885 – 1892, S. 436



Einfluss auszuüben. Die Konzession ist das Zugeständnis der Staatsregierung für die Herstellung und den Betrieb einer Eisenbahn.

Die Gründung eines Eisenbahnunternehmens bedarf eines gewaltigen Kapitalaufwands und geht naturgemäß meist nur schrittweise vonstatten. Den ersten Schritt bildet die Vorkonzession, welche die Erlaubnis darstellt, die notwendigen Vorarbeiten wie Trassierung und Vermessung vornehmen zu dürfen.

Die Konzession selbst ist an folgende Voraussetzungen geknüpft:

- Nachweis der erlangten Vorkonzession,
- die Darlegung der Vorteile der projektierten Bahn für das öffentliche Interesse,
- der ausgearbeitete Plan des ganzen Unternehmens, das Projekt nebst Kostenanschlag und Zeitangabe für Beginn und Vollendung des Baues,
- die Darlegung der Art und Weise der Beschaffung.

Während die Vorkonzession nicht an die Existenz einer Gesellschaft gebunden ist und somit an eine Einzelperson erteilt werden kann, wie in unserem Fall z. B. an den Bürgermeister von Wels, bedarf es für die Konzessionserteilung eines Unternehmens.

## Organisation der österreichischen Staatsbahnen

Mit dem rasanten Wachsen des Eisenbahnnetzes nahmen natürlich die Verwaltungsaufgaben zu, deren Organisation mehrmals geändert wurde.

Als oberste Eisenbahn-Aufsichtsbehörde wurde am 1. Februar 1856 mit kaiserlicher Ermächtigung die dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten unterstehende „Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen“ in Wien geschaffen, die zur Aufsicht und Kontrolle hinsichtlich Sicherheit und Ordnung im Betrieb bestimmt war.<sup>4</sup>

Als Folge der Wirtschaftskrise von 1873 waren auch die großen Privatbahnen notleidend geworden und gezwungen, die Hilfe des Staates zur Deckung der Betriebsabgänge in einem bald untragbar gewordenen Ausmaß in Anspruch zu nehmen. Das Verstaatlichungsgesetz vom 4. Dezember 1877 ermächtigte daher die Regierung zum Erwerb („Einlösung“) verschuldeter Bahnen und zur Betriebsübernahme.

Die Hauptbahnen waren ab Anfang der achtziger Jahre des 19. Jh. an in den staatlichen Betrieb übergegangen und waren folgendermaßen organisiert:

Der als Sektion des K.K. Handelsministeriums am 1. Jänner 1882 errichteten „K. K. Direktion für Staatseisenbahnbetrieb“ in Wien mit den ihr unterstehenden K. K. Oberbahnbetriebsämtern in den Ländern folgten bei der Umbildung am 1. August 1884 die Generaldirektion der K. K. österreichischen Staatsbahnen in Wien, in den Ländern K. K. Eisenbahnbetriebsdirektionen, darunter eine in Linz mit einem Betriebsnetz von 547 km. (...). Den endgültigen Stand erreichte das österreichische Eisenbahnwesen mit der Errichtung des K. K. Eisenbahnministeriums am 1. August 1896; die Direktion in Linz wurde nun K. K. Staatsbahndirektion mit 859 km Betriebslänge.<sup>5</sup>

4 Aschauer, Franz: Oberösterreichs Eisenbahnen. Geschichte des Schienenverkehrs im ältesten Eisenbahnland Österreichs. (=Schriftenreihe der oö. Landesbaudirektion, Bd. 18), Wels: OÖ. Landesverlag 1964, S. 35

5 Aschauer, Franz: Aus der Geschichte der oberösterreichischen Eisenbahnen. Oberösterreichische Heimatblätter Jg. 14 (1960) S. 43f



## Begriffsbestimmungen

Als die Eisenbahn das Transportsystem revolutionierte, und das Schienennetz rapide anwuchs, wurde noch nicht zwischen wie auch immer gearteten Kategorien der Bahnen unterschieden. Als man aber die Notwendigkeit von untergeordneten Bahnen erkannte, begann man in den Gesetzesblättern diverse Unterscheidungen zu treffen und diese zu definieren.

- Hauptbahnen stellten folgendermaßen die primär entstandenen Verbindungen zwischen den bedeutenden Städten, wirtschaftlichen und kulturellen Zentren dar, darunter natürlich den Metropolen der Monarchie, aber auch zum Seehafen Triest im Süden und zu den Kohlenrevieren im Norden. Wichtige Merkmale waren generell hohe Leistungsfähigkeit, weiters akzeptable Reisegeschwindigkeiten im Personenverkehr sowie Reisekomfort bietende „Tuchklassen“.
- Bahnen niederer Ordnung mussten all diese Kriterien nicht erfüllen; man nannte sie Sekundär- und Tertiärbahnen.
- Lokalbahnen sind im Reichsgesetzblatt 149 (s. u. im Abschnitt „Lokalbahnengesetze“) definiert.
- Schlepfbahnen sind Bergwerks- oder Industriebahnen ohne Personentransport, welche mit gleicher Spurweite in öffentliche Bahnen derart einmünden, dass ein Übergang von Fahrbetriebsmitteln stattfinden kann.
- Kleinbahnen (Tertiärbahnen) sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Lokalbahnen, welche für den allgemeinen Eisenbahnverkehr von geringer Bedeutung (normal- oder schmalspurige Zweigbahnen, Straßenbahnen, Seilbahnen etc) sind. Insbesondere sind Kleinbahnen in der Regel solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr in einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden vermitteln.

Vicinalbahnen: Diese Bezeichnung taucht gelegentlich in den Projekten einer Bahnverbindung zwischen Wels und Steyr auf. Der Begriff war in Bayern gebräuchlich und definierte dort in einem im Jahr 1864 erlassenen Gesetz eine Eisenbahnstrecke in vorwiegend ländlichem Raum, die auf möglichst niedrige Personalkosten ausgerichtet und deshalb möglichst einfach ausgerüstet war. Ein Charakteristikum war es, dass die Finanzierung von Grundstückserwerb und Erdarbeiten von den Anliegergemeinden erbracht werden musste, während die Königlich Bayerische Staatsbahn Schotterbett und Gleise verlegte. Die Betriebsführung oblag der Staatsbahn. In einer Novellierung von 1882 wurde festgelegt, dass nach Fertigstellung der Vicinalbahn die Anliegergemeinden die Hälfte der für die Erdarbeiten angefallenen Kosten zurückbezahlt bekamen. Ganz zurückbezahlt wurde die Summe, wenn sich die Gemeinden bereit erklärten, auf etwaige Gewinne durch den Bahnbetrieb zu verzichten. Nachdem 1884 das Bayerische Lokalbahnengesetz verabschiedet worden war, gingen keine Vicinalbahnen mehr in Betrieb; die Lokalbahnen wurden somit zu den Nachfolgern der Vicinalbahnen.

Die Welserbahn und die unweigerlich des öfteren erwähnte auch kurz zu behandelnde Kremstalbahn waren beide als Sekundärbahnen konzipiert. Dass sie zu allem Überfluss noch linienmäßig verknüpft waren, bot Stoff genug für Verwicklungen im übertragenen Sinn. Das glückliche Ende als Nebenbahn, wie man heute landläufig sagt, hatte die Kremstalbahn, denn sie wurde als Pyhrnbahn zu einer Hauptbahn ausgebaut, während der Welserbahn nur die Fahrt aufs Abstellgleis beschieden war.



## Lokalbahngesetze

Im Reichsgesetzblatt Nr. 19 vom 25. Jänner 1879 „betreffend die Verfassung der auf Eisenbahnen bezüglichen Projecte und die damit zusammenhängenden Amtshandlungen“ werden erstmals Erleichterungen auf Secundärbahnen zugestanden.

Am 25. Mai 1880 wurde ein Gesetz (Reichsgesetzblatt Nr. 56) „betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Lokalbahnen“ erlassen. Die folgenden Gesetzesnovellen trugen den Titel „Gesetz über Bahnen niederer Ordnung“. In der Letztfassung 1910 (Reichsgesetzblatt Nr. 149) findet man folgende Definition:

„Lokalbahnen sind jene Bahnen, welche bezüglich der technischen Anlage und Leistungsfähigkeit hinter den Hauptbahnen zurückstehen, jedoch den Verkehr in weiterem Umkreise, insbesondere die Zufuhr zu den Hauptbahnen vermitteln und in der Konzessionsurkunde als Lokalbahnen bezeichnet sind.“

Das Gesetz ordnete an, dass bei der Konzessionierung von Lokalbahnen alle tunlichen Erleichterungen für Vorarbeiten, Bau und Ausrüstung zu gewähren seien. Unter die Begünstigungen fielen u. a. die Befreiung von Stempeln und Gebühren für abzuschließende Verträge, Eingaben und Urkunden und für die Ausgabe von Aktien und Prioritätsobligationen sowie die Befreiung von Erwerbs- und Einkommenssteuer auf die Dauer von 25 Jahren.

„Betreffs des Betriebes ist von den Sicherheitsvorkehrungen der Eisenbahnbetriebsverordnung abzusehen, als die besonderen Verhältnisse, insbesondere die festgesetzte Fahrgeschwindigkeit dies nach dem Ermessen des Eisenbahnministeriums gestatten.“

Eine „mäßige“ Geschwindigkeit ermöglichte somit z. B. den Verzicht auf Schrankenanlagen für Eisenbahnkreuzungen.

Ebenfalls vereinfacht wurden die Verfahren zur Trassenrevision und zur Feststellung der Stationen, wobei Umfang und Qualität der heute so genannten Einreichunterlagen nach erfolgter Begehung mit den Behördenvertretern reduziert werden konnten.

Diese für heutige Verhältnisse in erstaunlich unbürokratischer Weise gebotenen Zugeständnisse und Begünstigungen hatten selbstverständlich ihren Zweck: Es handelte sich dabei um die Intentionen des Staates, die verkehrsmäßige Erschließung des Hinterlandes voranzutreiben und zu fördern.

### Nebenbahnprojekte im Zentralraum Linz – Wels – Steyr

Schon damals mangelte es dem Land Oberösterreich an verkehrspolitischem Weitblick. Das Fehlen eines übergeordneten Verkehrskonzeptes brachte die Beteiligten von vornherein um die Möglichkeit, die verschiedenen Interessen unter einen Hut zu bringen. Die Anstrengungen der Städte Linz und Wels um die Errichtung von Nebenbahnen waren schon in ausgesprochene Feindseligkeiten ausgeartet: Schon längst gab es einen Schlagabtausch zwischen den beiden Städten, der in der lokalen Presse und in Form von plakatierten Entgegnungen ausgefochten wurde. Als Beispiel für die Gehässigkeiten, mit denen in Linz gegen Welser Bahnprojekte Stimmung zu machen versucht wurde, sei aus einem Bericht Mitte der 1870er Jahre angeführt: Man konstatierte den Welsern auf zynische Weise, dass sie sich auf der Route in den Süden bis Kirchdorf die Anlage von Sta-



tionen sowieso sparen könnten, weil in dieser am wenigsten bewohnten Gegend Oberösterreichs mit Ausnahme des Stiftes Schlierbach sich fast niemand befände, dem solche dienen könnten.<sup>6</sup>

Die von Wels verwirklichten Bahnbauten bildeten letztendlich nur einen Torso ihres ursprünglich vorgesehenen Umfanges. Sie verdienen es, in ihrer geplanten Gesamtheit betrachtet zu werden.

Die 1834 fertig gestellte Pferdeeisenbahn Budweis – Linz – Wels – Gmunden begann 1858 auf Dampfbetrieb umzustellen, verlor aber gleichzeitig ihre Bedeutung durch die Westbahn.

Eines der ältesten Projekte auf Welser Seite war eine Bahn von Böhmischem-Wallern – Oberplan – Glöcklberg – Ulrichsberg – Neuhaus – Landshaag – Aschach – Eferding nach Wallern bei Wels mit einer Abzweigung von Landshaag über Ottensheim nach Linz. Ein weiteres Projekt sah eine Verbindung mit der Rudolfsbahn vor, die von Rottenmann über den Pyhrn nach Wels verlaufen und mit obiger Strecke verknüpft werden sollte, wobei auch an eine Abzweigung von Eferding über Alkoven nach Linz gedacht war. Die guten Aussichten, die man diesem als Nordsüdbahn bezeichneten Vorhaben auf Verwirklichung zugestanden hatte, wurden durch die Weltwirtschaftskrise 1873 arg dezimiert. 1874 rückte der damalige Finanzminister vom Projekt ab, weil nach Eröffnung der Strecke St. Valentin – Budweis (1872) und Gaisbach-Wartberg – Linz (1873) eine Fortsetzung der Linie von Böhmischem-Wallern in Südböhmen keineswegs gesichert war.

Linzer Kreise hingegen hatten einerseits schon bald mit den Planungen einer Kremstalbahn begonnen und forderten andererseits im Jahresbericht 1875 der Linzer Handelskammer energisch eine von Linz ausgehende Bahnverbindung mit dem westlichen Mühlviertel.

Die Vorstellung, keine Bahnverbindung ins Kremstal zu bekommen, falls diese in Linz ihren Ausgang nehmen sollte, stellte sich für Wels als immer bedrohlicher dar; man betrieb 1874 gemeinsam mit den Gemeinden Kirchdorf und Micheldorf eine Petition für einen Bahnbau Micheldorf – Kirchdorf – Wels und 1875 erneut für die Bahn Rottenmann – Wels – Böhmischem-Wallern. Tatsächlich schafften es die Linzer, im Wettlauf in das Kremstal einen Vorsprung zu gewinnen, der nicht mehr einzuholen war: 1881 wurde die Kremstalbahn eröffnet.

Der Bau der Kremstalbahn wurde nicht nur von Wels, sondern auch von Steyr als Gefährdung seiner alten Handelsbeziehungen angesehen. So kam es 1880 zur Bildung eines Zentralausschusses in Steyr, der eine normalspurige Bahn von Steyr über Sierning und Bad Hall nach Rohr und von dort über Kremsmünster nach Wels plante, ein Projekt, das gerne mit dem Namen „Vicinalbahn Wels – Steyr“ bezeichnet wurde. In Wels war man sich über die Notwendigkeit dieser Strecke durchaus einig, nicht jedoch darüber, ob gleich die ganze Strecke gebaut werden sollte oder nur der Teil bis Rohr. Die Frage führte zu Kampf Abstimmungen innerhalb des Gemeindeausschusses und der einberufenen Wählerversammlung; zuletzt siegte 1882 das Projekt Wels – Rohr.

Die Fortsetzung nach Steyr wurde von dort nicht mit dem nötigen Nachdruck betrieben, sodass auch in Wels das Projekt von 1883 bis 1888 im Gemeindeausschuss gegenüber der Aschacher Linie gänzlich zurücktrat. Diese war 1883 von einer Bürgerversammlung gefordert worden, Bürgermeister Dr. Groß erhielt 1885 dazu die

6 Heimatbuch Sattledt, hrsg. vom Kulturring Sattledt, 2000, S. 218ff



Konzession; das Kapital sollte durch die Stadt Wels mit einer Zeichnungssumme von 400 000 fl aufgebracht werden, der Landtag sollte 25 000 fl geben und die Bevölkerung von Wels, Eferding und Aschach sollte 175 000 fl zeichnen. Mit dem Eröffnungstag des 5. Welser Volksfestes am 5. September 1886 hatte man sich gleichzeitig den Eröffnungstermin der Bahn gesetzt; die Arbeiten konnten tatsächlich in der Zeit vom 7. Jänner bis zum 19. August 1886 erledigt werden.

## Die Welser Lokalbahn-Gesellschaft

Die auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens rührige Stadt Wels, der es zuvor gelungen war, die „Flügelbahn“ der Kaiserin-Elisabeth-Bahn zur bayrischen Grenze bei Passau nicht in Linz, sondern in Wels abzweigen zu lassen, bemühte sich nun um den Bau von Lokalbahnen; eingedenk des alten Projektes der Nordsüdbahn nahm man als erstes die Verbindung zur Donau in Angriff, die 1886 eröffnet wurde. In die Bauzeit der Aschacher Linie fiel der Beginn des Aufbaues einer Aktiengesellschaft, deren Statuten am 12. Dezember 1887 genehmigt wurden; mit 1. Jänner 1888 begann die Tätigkeit der „Localbahngesellschaft Wels – Aschach“, deren Hauptaktionär die Stadtgemeinde Wels war. Schon für das Jahr 1888 konnte eine Dividende von zwei Prozent, 1889 eine solche von drei Prozent ausgeschüttet werden.

Der gute Erfolg mit der Linie Wels – Aschach beflügelte bald neue Baupläne, womit die Linie nach Rohr wieder aktuell wurde, deren Verwirklichung die Neuausgaben von Aktien und Ergänzungen der Statuten nach sich zog.

Der Erwerb der Konzessionsurkunde vom 12. Jänner 1892 brachte eine Statutenänderung, in deren Folge die Gesellschaft ihre Firmenbezeichnung in „Welser Localbahn-Gesellschaft“ änderte (Statut vom 28. April 1894). Der Aktienstand wurde durch eine zweite Emission um 11 000 Aktien zu je 100 fl erhöht, von denen die Stadt Wels eine Anzahl von 8 500 erwarb.

Die Konzessionsurkunde vom 3. Juni 1899 ermöglichte den Bau der Linie Sattledt – Pettenbach – Viechtwang – Grünau und bewirkte 1900 die nächste Statutenänderung. Dafür wurden neue Aktien im Gesamtbetrag von 500 000 Kronen und die Ausgabe von vier Prozent Prioritätsobligationen in der Höhe von 3 400 000 Kronen vorgesehen. Der Bau wurde von der Firma Stern & Hafferl ausgeführt, die Strecke konnte nach kurzer Bauzeit am 23. Mai 1901 dem Verkehr übergeben werden. Zusammen mit dem Teilstück Wels – Sattledt erhielt diese Lokalbahn den Namen „Almtalbahn“. Übrigens hatte sich für die Konzession der Almtalbahn auch der Abgeordnete Abt Leonhard Achleuthner von Kremsmünster besonders eingesetzt.<sup>7</sup>

Unter den weiteren nicht zustande gekommenen Vorhaben der Welser Lokalbahn-Gesellschaft ist in diesem Zusammenhang jenes besonders interessant, von der Haltestelle Moos der Almtalbahn eine Verbindung nach Kirchdorf zu bauen; dazu fand am 19. Dezember 1901 sogar die Trassenrevision statt. Wäre dieses Projekt ausgeführt worden, hätten es die Welser doch noch geschafft, ihre erträumte eigene Verbindung ins obere Kremstal zu verwirklichen.

7 Trathnigg, Gilbert: Welser Bahnbauten und Bahnbauprojekte in Konkurrenz zu Linz. In: Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 1959, S. 244. Nebenbei sei erwähnt, dass das jetzige Gymnasialgebäude unter Abt Leonhard Achleuthner errichtet wurde (1891).



## Exkurs: Die Kremstalbahn

Nachdem sich die Sensengewerke des Kremstales schon 1848 erfolglos um eine Eisenbahn zu ihren Erzeugungsstätten bemüht hatten, wurde in den sechziger Jahren neuerdings der Ruf nach einer Bahnverbindung der Landeshauptstadt mit dem an Natur-schätzen und Industrie reichen Kremstal laut.

Das bereits geschilderte jahrelang ausgefochtene Gerangel zwischen den Städten Linz und Wels um einen entsprechenden Bahnbau war also 1881 mit der Eröffnung der Kremstalbahn zugunsten der Landeshauptstadt entschieden worden.

Die Gesamtkosten des ersten Abschnittes der „Kremstalbahn-Gesellschaft“ von Linz bis Kremsmünster waren auf 950 000 fl veranschlagt worden; ein Betrag, der im Jahre 1875 fast zur Gänze gezeichnet wurde, darunter vom Stift Kremsmünster mit 10 000 fl.

Diese Stammstrecke der Kremstalbahn konnte 1881 feierlich eröffnet werden, der Weiterbau bis Micheldorf 1883, bis zur Endstation Klaus-Steyrling 1888. 1887 konnte der Betrieb auf der Flügelbahn nach Bad Hall aufgenommen werden.

Der weitere Verlauf der Strecke wurde Pyhrnbahn genannt und konnte erst unter Staatsbahnverwaltung mit der Teilstrecke Klaus – Spital 1905, die Gesamtstrecke durch den Bosruck nach Ardning 1906 in Betrieb genommen werden.

## Bahnbau Wels – Rohr

Die Linzer waren also mit der Kremstalbahn der Stadt Wels zuvor gekommen, wodurch man sich dort wie schon erwähnt zum Handeln gezwungen sah.

Am 17. Oktober 1889 erhielt der Bürgermeister der Stadt Wels, Dr. Johann Schauer, Absolvent des Stiftsgymnasiums Kremsmünster (MJ 1860), eine Vorkonzession für eine Lokalbahn von Wels nach Unter-Rohr, wie der heutige Bahnhof Rohr bis 1910 hieß. Allerdings befürchtete die Kremstalbahn darin Konkurrenz in ihrem Einzugsgebiet und versuchte das als „Concurrenzlinie“ bezeichnete Projekt zu verhindern. Schließlich erhielt die Lokalbahngesellschaft am 12. Jänner 1892 die gewünschte Konzession; die Urkunde wurde am 12. März 1892 ausgegeben und versendet.

Konzessionsurkunden wurden in den Rang eines Gesetzblattes erhoben, womit der darin enthaltene Passus besondere Bedeutung erlangte, demzufolge mit dem Bau der genannten Eisenbahn sofort zu beginnen sei, binnen längstens einem und einem halben Jahr zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehr zu übergeben sei (§ 3); dieser Termin wurde mit einer Kautions von 10 000 fl belegt. Die Dauer der Konzession wurde mit 90 Jahren festgesetzt, beginnend mit gleichem Datum wie für die Linie Wels – Haiding (§ 5).

Seitens der Lokalbahngesellschaft war Ing. Ludwig Tiefenbacher für das Projekt federführend, die Vorarbeiten zum Bau liefen bereits seit 1889.

Nach Ausschreibung des Baues waren die auf Pauschalbeträge lautenden Offerte bis 25. April 1892 einzubringen. Wie im „Landboten“<sup>8</sup> zu lesen war, wurden auf Grund dieser Offerte die Aufträge am 2. Mai 1892 in folgender Weise vergeben:

- Unterbau-Beschotterung und Oberbaulegen an das Bauunternehmen Edmund Hoke und Franz Zelenka

8 Der Landbote für das Jahr 1893, Neuester Schreibkalender, Joh. Haas 1893



- Fundierung der Traunbrücke an dieselben
- Schwellenlieferungen leisten sowohl Bertold Karplus wie Jos. Altzinger in Gutau
- Brückenkonstruktionen an die Firma Milde und Comp. in Wien.

Der restliche Bedarf an Schwellen und sonstigen Oberbaumaterialien wurde nach einer neuerlichen Offertverhandlung kurz darauf folgendermaßen beauftragt:<sup>9</sup>

- 100 Stk. Lärchenschwellen an Leopold Salfinger in Hörbach
- 5 000 Stk. Lärchenschwellen an G. Baumgartner in St. Georgen bei Judenburg
- 3 600 Stk. Lärchenschwellen an Josef Felbinger in Reichraming
- Flusstahlschienen und Weichen an die österreichische Alpine Montan-Gesellschaft
- Verbindungslaschen und Unterlagsplatten an die Prager Eisenindustrie-Gesellschaft

An der Traun bei Wels errichtete man eine „Imprägnierungsanstalt für die Schwellen und Extrahölzer“.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Welser Anzeiger Nr. 21 v. 21. 5. 1892

<sup>10</sup> Welser Anzeiger Nr. 37 v. 14. 9. 1892



Abb. 1: Bauarbeiten am Damm der Welserbahn (Foto: Stadtmuseum Wels)





Abb. 2: Die Überquerung des Wolmersgrabens bei Kirchberg war eine der aufwendigsten Baustellen. (Foto: Stadtmuseum Wels)



Abb. 3: Die Brücke über den Wolmersgraben knapp vor der Fertigstellung (Foto: Stadtmuseum Wels)



Mit sämtlichen Hochbauten an der Bahnlinie wurde Baumeister Robert Kunz aus Wels betraut.

Baubeginn war im Juni 1892. Unterbau-Beschotterung und Oberbaulegung sollten am 1. Mai 1893, die Montage der Eisenkonstruktionen am 30. Oktober 1892 vollendet sein.

Einen Eindruck vom Geschehen auf der Baustelle vermitteln einige Zahlen, die der Welser Anzeiger für den Oktober 1892 abdruckte:<sup>11</sup>

|                             |         |                |
|-----------------------------|---------|----------------|
| Tagelöhner:                 | 19 650  | Tagesschichten |
| Professionisten:            | 6 130   | Tagesschichten |
| Pferde:                     | 3 420   | Tagesschichten |
| Karren:                     | 1 100   | Tagesschichten |
| Rollbahnen:                 | 8 250   | Meter Geleise  |
| Fertig gestellt:            |         |                |
| Unterbau:                   | 82      | Percent        |
| Hochbau:                    | 9       | Percent        |
| Erd- und Felsarbeiten:      | 46 600  | Cubikmeter     |
| Maurerarbeiten:             | 1 600   | Cubikmeter     |
| Bisherige Gesamtleistungen: |         |                |
| Erd- und Felsarbeiten:      | 186 690 | Cubikmeter     |
| Maurerarbeiten:             | 4 482   | Cubikmeter     |
| Verbleibende Leistungen:    |         |                |
| Erd- und Felsarbeiten:      | 80 360  | Cubikmeter     |
| Maurerarbeiten:             | 1 012   | Cubikmeter     |

Als die Firma Zelenka und Hoke ihren Zeitplan schon beträchtlich überzogen hatte und den für den 15. September neuerdings versprochenen Fertigstellungstermin wieder nicht eingehalten hatte, ergriff der Bauherr mangels einer einvernehmlichen Lösung drastische Mittel. Bauleiter Oberingenieur Ludwig Tiefenbacher übernahm seitens der Lokalbahngesellschaft im September 1893 kurzerhand den Bau: Unter Gendarmerieschutz schritt er zur Aufnahme von Arbeitern und Werkzeugen und einigte sich mit den Partieführern insofern, dass sie weder von den Herren Zelenka und Hoke noch von deren Angestellten Aufträge entgegenzunehmen und zu vollführen hätten, sondern lediglich an seine und an die Weisungen der von der Lokalbahngesellschaft aufgenommenen Bauleiter gebunden wären. Die Vorgangsweise Tiefenbachers wurde im „Welser Anzeiger“ mit dem Unterton eines Triumphes geschildert, ist aber angesichts jenes Umstandes verständlich, dass der Fertigstellungstermin in der Konzessionsurkunde festgeschrieben war, weshalb man auch den folgenden jahrelangen Rechtsstreit mit dem ausgebooteten Bauunternehmen in Kauf zu nehmen bereit war.<sup>12</sup>

Auf der Strecke zwischen Wels und Sattledt erfolgte die Erprobung der Eisenkonstruktionen der Bahnbrücken am 9. September 1893, die Polizeiprobefahrt zwischen Wels und Kremsmünster Stift am 13. Oktober 1893 und die Inbetriebnahme dieses Abschnittes mit den Stationen Wels Lokalbahnhof, Steinhaus bei Wels und Sattledt am 14. Oktober früh.

Die Erprobung der Eisenkonstruktionen der Bahnbrücken zwischen Kremsmünster Stift und Unter-Rohr fand am 11. November 1893 statt, die Polizeiprobefahrt am 18.

11 Welser Anzeiger Nr. 46 v. 12. 11. 1892

12 Welser Anzeiger Nr. 62 v. 23. 9. 1893



November und die Inbetriebnahme am „allerhöchsten Namenstag ihrer Majestät der Kaiserin“, am Sonntag, den 19. November 1893.

Der o. a. Erprobung der Eisenbahnbrücken durch den „K. K. Commissär der K. K. Generalinspektion der Österreichischen Eisenbahnen“ wurde im Welser Anzeiger breiter Raum gewidmet: Es wurden die im Millimeterbereich angesiedelten gemessenen Daten der Durchbiegung penibel den errechneten gegenübergestellt und voll Stolz bemerkt, dass die gemessene Durchbiegung in den meisten Fällen geringer war als die errechnete. Die kleinen Blechträgerbrücken wurden jeweils mit einer voll ausgerüsteten Lokomotive der Reihe 97 mit einem Gewicht von 29,5 Tonnen, jedes der drei Felder der Traunbrücke, die Brücke über den Wolmersgraben sowie die Kremsbrücke mit drei derartigen Lokomotiven und einer beladenen Lore mit 16 Tonnen, somit mit einem Gesamtbruttogewicht von 104,5 Tonnen belastet.

## Verknüpfung mit der Kremstalbahn

Dass die Einbindung der Welserbahn in den Bahnhof Unter-Rohr der Kremstalbahn nicht ohne Widerstand vonstatten gehen würde, war angesichts der „Feindschaft“ zwischen den beiden Unternehmen abschbar; sie entwickelte sich geradezu zu einem eigenen Kapitel.

Nachdem bereits über ein Jahr ergebnislos verhandelt worden war, traf man sich schließlich am 4. April 1893 bei der K. K. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen in Wien. Der Karren war derart festgefahren, dass die Vertreter beider Bahnen



Abb. 4: Am 18. November 1893 war das Teilstück Kremsmünster Stift – Unter-Rohr fertig. Belastungsprobe der Brücke bei Kirchberg (Foto: Johannes Strauß)



anfangs in kurioser Einigkeit die Herstellung einer eigenen Station für die Welserbahn vorzogen, welche nur über ein Verbindungsgleis mit der Kremstalbahn hätte zusammenhängen sollen. In der Überzeugung, dass diesem absurden Vorschlag das Handelsministerium keineswegs zustimmen würde, gelang es dem als „Commissionsleiter“ agierenden Regierungsrat Heindl „nach zweitägigen, mitunter ziemlich erregten Verhandlungen“ systematisch alle Differenzen sowohl in juristischer wie in eisenbahntechnischer Hinsicht aus dem Weg zu räumen und folgendes unter den gegebenen Umständen durchaus logisches wie auch simples Einverständnis zustande zu bringen: Die Kremstalbahn hat gegen eine bestimmte Pauschalvergütung den Betrieb zu führen, während die erforderlichen Erweiterungsbauten von der Lokalbahngesellschaft Wels – Aschach herzustellen sind.<sup>13</sup>

Übrigens verbesserte sich das Verhältnis zur Kremstalbahn auch in der Folgezeit keineswegs; so gelang es nicht, die Fahrpläne des Personenverkehrs aufeinander abzustimmen. Dieser für den Fahrgast bedauerliche Umstand war noch 1908 in einem Reiseführer dokumentiert,<sup>14</sup> und das, obwohl zu diesem Zeitpunkt die Kremstalbahn bereits verstaatlicht war. Die Möglichkeit, aus Richtung Salzburg den damals stark frequentierten Kurort Bad Hall unter Vermeidung des Umweges über Linz auf kürzerem Weg per Bahn zu erreichen, war nahe liegend und wurde gerne wahrgenommen.

13 Welser Anzeiger Nr. 15 v. 12. 4. 1893

14 Enderes, Bruno: Pyhrnbahn. Linz-Klaus-Selzthal. Wien 1908 (Reiseführer auf den neuen österreichischen Alpenbahnen), vgl. <http://members.a1.net/coob/transalpina/pyhrnbahn.htm>

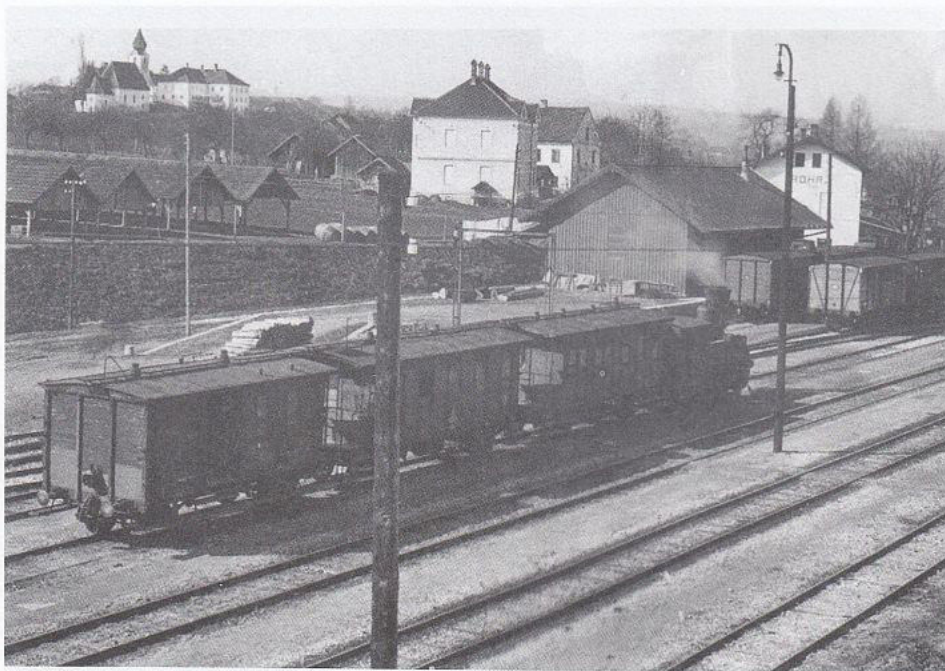


Abb. 5: Ein Lokalbahnzug mit Reihe 97 in Unter-Rohr vor der Abfahrt nach Wels (Foto: Sammlung Helmut Griebel)



## Linienführung und Topographie

Von den ursprünglichen Plänen für eine Nordsüdbahn war man abgerückt, als nach der Eröffnung der Kremstalbahn die Notwendigkeit einer Verbindung von Wels nach Unter-Rohr und weiter nach Steyr im Raum stand.

In der darauf einsetzenden Diskussion über den Trassenverlauf wurde schon am 2. September 1880 im Welser Anzeiger mit offenbar plausiblen Argumenten eine Lanze für eine Strecke nächst Kollendorf gebrochen, wiewohl weder diese noch eine „Abkürzung“ über Heiligenkreuz ausgeführt wurde.

„Die Linie muß unbedingt an Kollendorf herangeführt werden, weil sich nur dort ein schmaler, kurzer Rücken befindet, von dem aus sich sämtliche Thäler in alle Richtungen sehr steil absteigend, entwickeln, und nur so kostspielige Thalübersetzungen vermieden werden können. Von hier aus fällt die Linie an der rechtsseitigen bei Weigersdorf vorbeigeführten Thalwand in das Sipbachthal und kommt nach Uebersetzung des Sipbaches bei Maydorf an die Wels-Kirchdorfer-Reichsstraße und somit in unmittelbare Berührung mit der Hauptverkehrsader des oberen Kremstales. Von Maydorf aus ist die Linie am kürzesten Wege durch das Thal bei Thalheim nach Wels geführt ...“

Die Strecke zweigt im Welser Hauptbahnhof in km 212,815 von der Westbahn ab, verlässt diesen an dessen Westkopf und biegt sofort in Richtung Süden ab. Die Traun wird überquert und die Trasse beginnt anschließend über Schauersberg bis zur Station Steinhaus bei Wels anzusteigen. Zwischen Steinhaus und Sattledt verläuft sie zunächst zwischen Feldern, sodann durch den Harter Wald. Dieser Streckenabschnitt blieb nach dem Ende der Welserbahn bestehen und wurde zu einem Teil der Almtalbahn; als dieser wird er heute noch benutzt, weshalb nicht näher darauf einzugehen ist.

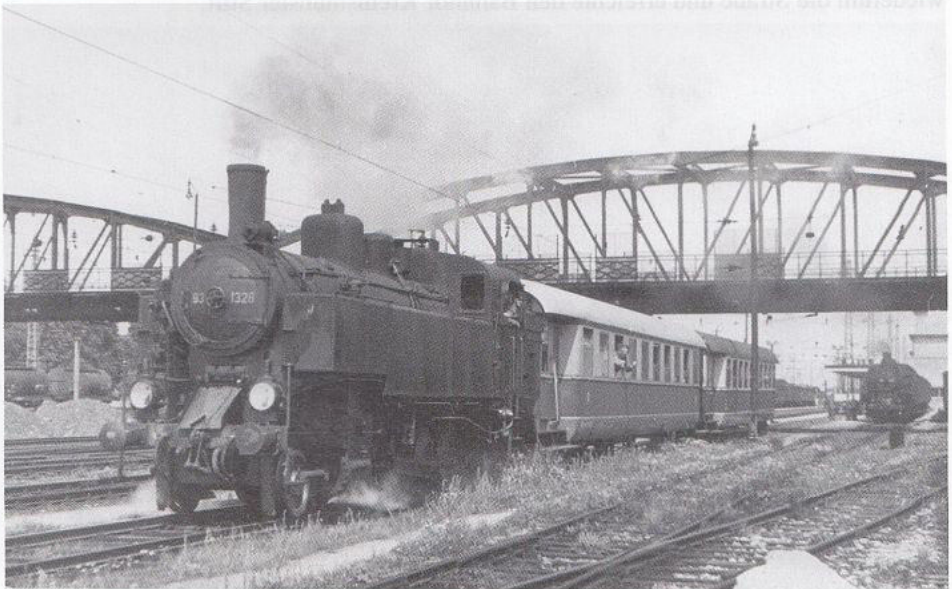


Abb. 6: Die eleganteste Garnitur, die auf der Welserbahn unterwegs war: 93.1328 vor zwei vierachsigen Personenwagen der Baureihe 7059 um 1956 bei der Ausfahrt aus Wels Hbf. (Foto: Helmut Griebel, Sammlung Fröhlich)



An dieser Stelle sei erwähnt, dass die Entstehung des Ortes Sattledt unmittelbar auf den Bahnbau zurückgeht. Sattledt war nämlich damals noch ein Name, mit dem eine Flur und zwei Bauernhöfe benannt waren. Hier wurde ein Bahnhof direkt an der „Steiermärkischen Reichsstraße“ erbaut, um den Umschlag von Holz, Eisenwaren, Vieh und Milchprodukten vor allem aus dem Almtal auf die gegenüber Pferdefuhrwerken viel leistungsfähigere Eisenbahn bewerkstelligen zu können. Der Bahnhof aber wurde zur Keimzelle des Ortes und der Gemeinde Sattledt.

Im Gegensatz zur Almtalbahn verließ die Strecke nach Rohr den Bahnhof Sattledt geradlinig in Richtung OSO, kreuzte bald die Straße und erreichte nach ca. eineinhalb Kilometern in unmittelbarer Nähe der Gehöfte Sieböck die Haltestelle Sipbach. Bezeichnend für das Interesse an der Bahn ist, dass diese Haltestelle auf Betreiben der dortigen Bewohner eingerichtet wurde, die auch die Kosten dafür übernahmen. Der namensgebende Bach wurde auf einem im engen Bogen aufgeschütteten Damm gequert. Ab hier verlief der Schienenstrang zwar durchschnittlich einen halben Kilometer südlicher als die Straße, änderte aber mehrmals die Richtung, er schlängelte sich sozusagen durch Flur und Wald, und das zum Teil auf beachtlichen Dämmen, die mit sichtlich formschönen, größtenteils aus Bruchsteinen gemauerten Wasserdurchlässen versehen waren, wie z. B. der heute noch erhaltene für den Seltenbach zeigt. Die Gehöfte Pochendorf 3 (Felling) und 6 (Klein-Grabmaier) wurden passiert, bevor nach weiteren drei Kilometern die Haltestelle Kollendorf erreicht wurde. Bis hierher hatte die Trasse stetig an Höhe gewonnen, wobei die Steigungen in weiten Streckenbereichen bis zu 26 ‰ betrugen. Kurz nach der Haltestelle wurde die hier im Einschnitt verlaufende Bahn von der Rosenpoint-Gemeindestraße überbrückt, führte in weiterer Folge in der Katastralgemeinde Dirnberg über einen heute noch gut erhaltenen Viadukt, dann beim Aspergmayr vorbei, kreuzte wiederum die Straße und erreichte den Bahnhof Kremsmünster Stift.



Abb. 7: Kreuzung in Sattledt: 93.1353 mit dem Personenzug Bad Hall – Wels und Zug nach Grünau (Foto: Sammlung Helmut Griebel)



Hier waren gewaltige Geländeaufschüttungen nötig, um Platz zu schaffen für die Gleisanlagen, das Bahnhofsgebäude, dessen Nebengebäude, die neu trassierte Straße wie auch für die an der gegenüberliegenden Straßenseite gelegene Bahnhofsrestauration. Die Straße lag ursprünglich im abfallenden Gelände, dort wo später die Gleise zu liegen kamen.

Dem Stiftsbahnhof folgte im Bereich der Wilhelmshöhe ein langer, tiefer, nach Norden schwenkender Einschnitt, beim Sonntagberg wurde die Straße nach Sipbachzell gekreuzt. Die weitere Route verlief nun in nordöstlicher Richtung, führte entlang der heutigen Prandtauerstraße über zwei kleine Blechträgerbrücken und kreuzte bei der



*Abb. 8: Auch heute kann man da und dort noch Reste der Strecke sehen: Durchlass Seltenbach zwischen Sipbach und Kollendorf (Foto: Franz Schauer)*

*Abb. 9: Noch sehr gut erhalten ist der Viadukt nahe Nisting. (Foto: Franz Schauer)*



*Abb. 10: Blick von der Brücke der Rosenpoint-Gemeindestraße auf die Hst. Kollendorf (Foto: Sammlung Helmut Schreiner)*





Abb. 11: Am letzten Betriebstag trifft 93.1361 mit 6207 im Bahnhof Kremsmünster Stift ein. (Foto: Sammlung Franz Mörtnerhuber)



Abb. 12: Eisenbahnkreuzung Kirchberger Gemeindestraße (Foto: Alois Spießberger)





Abb. 13: Tender voraus ist unterhalb des ehemaligen Gasthauses Heidlmayr ein Personenzug Richtung Kremsmünster Stift unterwegs. (Foto: Dipl. Ing. Hilbert Focke)



Abb. 14: Sanft schmiegt sich die Welserbahn um Kirchberg. (Foto: Sammlung Margit Feichtner)



Lettenmairhöhle die Kirchberger Gemeindestraße. Nach einer kurzen eisernen Brücke über den Kirchenweg folgte das spektakulärste Bauwerk der Bahn, die 40 m lange Brücke über den 24 m darunter liegenden Wolmersgraben, die ihrerseits über mächtige Dammaufschüttungen in das Gelände eingebunden war. Von hier ist es nicht mehr weit bis zur Kreuzung mit der Straße Kremsmünster – Schicklberg – Kematen unterhalb der Gehöfte Kreamsner und Bauer zu Straß; unmittelbar nach dem Bahnübergang befand sich die Haltestelle Wolfgangstein.

Vor der ehemaligen Eisenbahnkreuzung findet man heute noch eine ergiebige Quelle, die seinerzeit der Wasserversorgung der Dampflokomotiven im Bahnhof Rohr diente. Die Strecke verlief nun in gleichmäßigem Gefälle dem Gelände des Schwarzholzes folgend (unweit Kanzleithner, Kreamsleithen, Bierleithner) annähernd geradlinig hinunter ins Kremstal, übersetzte schließlich mittels einer Halbparabelbrücke (23 m lang) die Kreams, führte durch die Felder unweit dem Haus Peterleiten, überquerte mittels einer kleinen Blechtägerbrücke den Schlederbach und erreichte durch die Luckerau die Haltestelle Achleithen<sup>15</sup>. Sodann wurde der Steinbach überbrückt, und quer durch die Kreamsau erreichte sie den Westkopf des Bahnhofes Rohr. Dort mündete sie bei km 29,081 in die heutige Pyhrnbahn.

An der Streckenführung fällt der extrem kurvenreiche Verlauf zwischen Sattledt und Kremsmünster auf, der beim Sipbach einen beinahe 180-gradigen Bogen aufwies. In

15 Man beachte die unterschiedlichen Schreibweisen der Ortschaft Achleiten und der Haltestelle Achleithen.

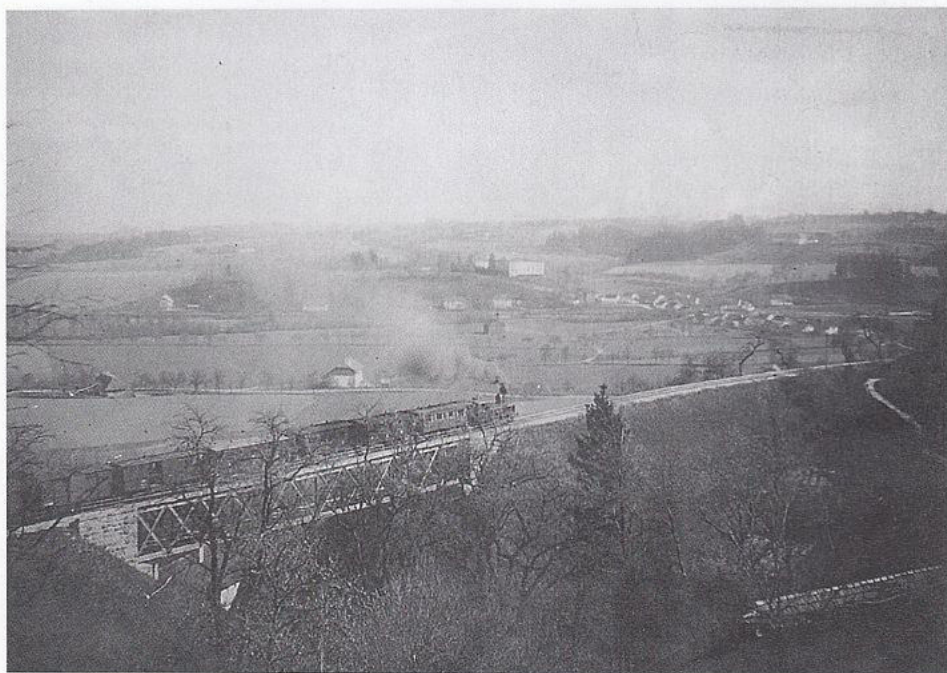


Abb. 15: Blick auf die noch weitgehend unbebaute Au und das Schloss Kremsegg mit einem Lokalbahnzug auf der Kirchberger Brücke (1902) (Foto: Sammlung H. Schreiner)



diesem Abschnitt war neben dem kleinsten Krümmungshalbmesser der Bahn auch deren größte Steigung zu verzeichnen.

In diesem Zusammenhang sei eine des öfteren kolportierte irrige Darstellung korrigiert: Es war nicht die kurven- und steigungsreiche Anlage der Strecke, die unter Vermeidung von Kunstbauten (Brücken und Tunnels) sich soweit wie nur irgendwie möglich dem Gelände anpasste, welche keine höheren Geschwindigkeiten zuließ. Vielmehr waren es die Bestimmungen der Lokalbahngesetze, die unter der Voraussetzung einer „mäßigen“ Geschwindigkeit überhaupt erst eine kostengünstige Bauweise ermöglichten, in deren Folge die angesprochene kurven- und steigungsreiche Linienführung keine erhebliche Rolle für den Betrieb der Strecke spielte.

Die Streckenführung wies folgende Bahnhöfe und Haltestellen (Hu = unbesetzte Personenhaltestelle) auf:

|           |                                     |
|-----------|-------------------------------------|
| km -0,047 | Wels (316 m ü. d. M.)               |
| km 1,582  | Wels Lokalbahnhof (318 m ü. d. M.)  |
| km 3,075  | Aschet Hu <sup>16</sup>             |
| km 6,396  | Steinhaus bei Wels (389 m ü. d. M.) |
| km 9,050  | Oberhart Hu                         |
| km 10,731 | Unterhart Hu (398 m ü. d. M.)       |
| km 12,856 | Sattledt                            |

16 km 4,410 Schauersberg wurde erst 1989 eröffnet und ersetzte Aschet



Abb. 16: Vor der Kulisse der Kaplaneikirche Kirchberg erreicht ein Personenzug mit Güterwagen die Brücke über den Wolmersgraben. (Foto: Sammlung Helmut Schreiner)





Abb. 17: Ein letztes Mal wird die 93.1361 auf der handbetriebenen Drehscheibe in Rohr vor der Weiterfahrt nach Wels gewendet. (28. März 1965) (Foto: Sammlung F. Mörtenhuber)



Abb. 18: Reisende erwarten das Eintreffen des Zugs nach Wels in Kremsmünster Stift. (Foto: Marktgemeinde Kremsmünster)





Abb. 19: „Adieu!“ sagen dem „Dschungelexpress“ die Kremsmünsterer Studenten in der Haltestelle Wolfgangstein. (Foto: Dr. Heinrich Leopold Ammerer)

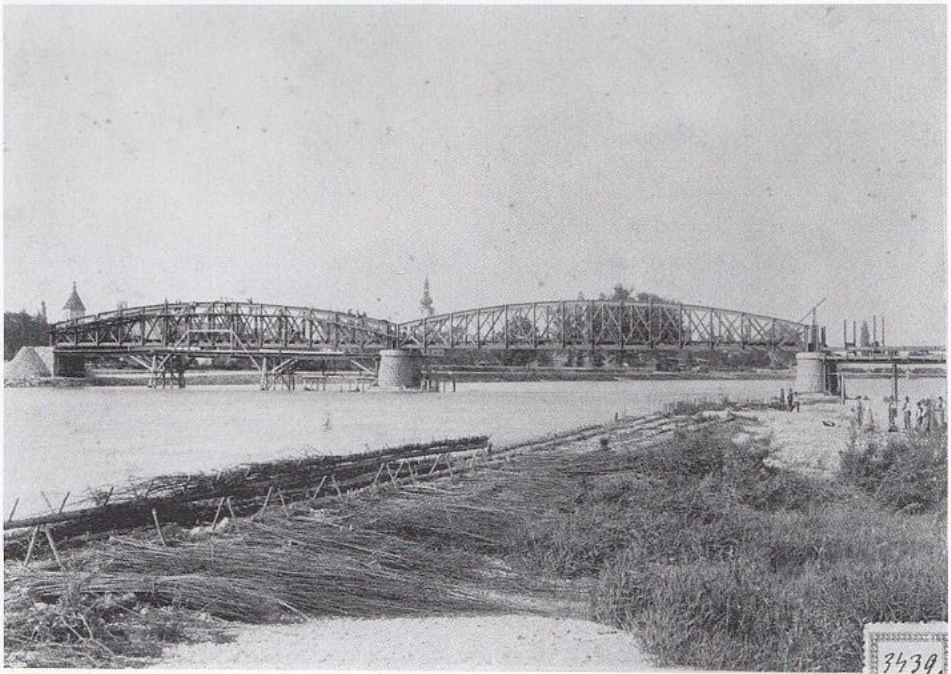


Abb. 20: Die heute noch bestehende Traunbrücke in der Bauphase (Foto: Stadtmuseum Wels)



|           |                                     |
|-----------|-------------------------------------|
| km 14,396 | Sipbach Hu                          |
| km 17,395 | Kollendorf Hu                       |
| km 19,185 | Kremsmünster Stift (419 m ü. d. M.) |
| km 21,451 | Wolfgangstein Hu                    |
| km 23,969 | Achleithen Hu (328 m ü. d. M.)      |
| km 25,314 | Rohr (320 m ü. d. M.)               |

Im Laufe der Zeit wurden für verschiedene Gewerbebetriebe mehrere Anschlussbahnen und eine Steckenverladestelle errichtet:

|          |                                        |
|----------|----------------------------------------|
| km 0,816 | Anschlussbahn Porzellanindustrie       |
| km 0,921 | Anschlussbahn Seifen- und Kerzenfabrik |
| km 1,236 | Anschlussbahn Franzmayer               |

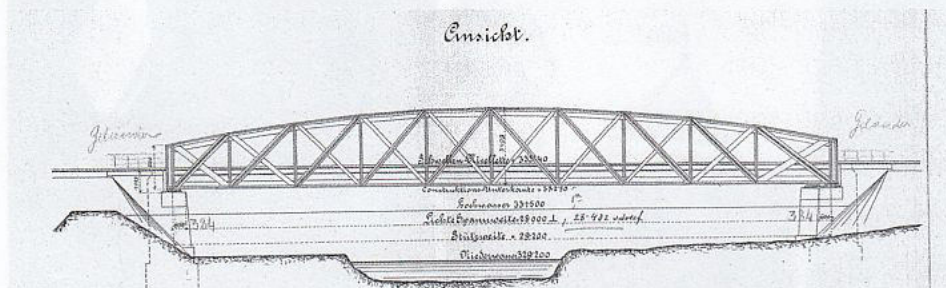


Abb. 21: Plan der Halbparabelbrücke über die Krems (dankenswerter Weise zur Verfügung gestellt vom Staatsarchiv Wien)

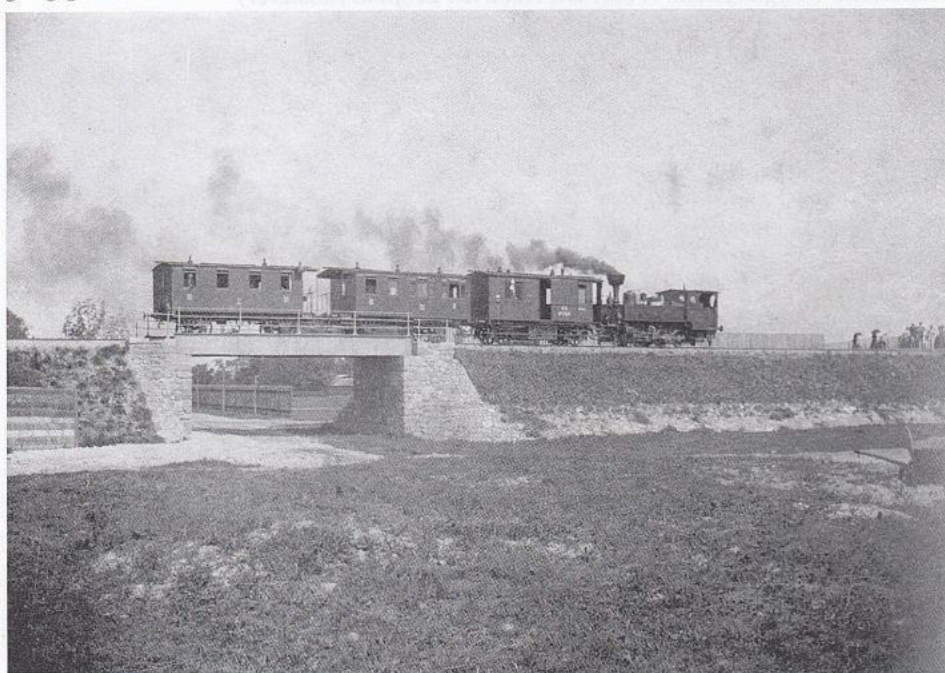


Abb. 22: Reihe 97 mit einem Lokalbahnzug in den ersten Jahren des Bestehens der Strecke im Bereich des Welser Volksgartens (Foto: Stadtmuseum Wels)



|          |                                      |
|----------|--------------------------------------|
| km 1,266 | Anschlussbahn Schlachthof            |
| km 1,788 | Anschlussbahn Weinzierl              |
| km 2,363 | Streckenverladestelle mit Sperrschuh |
| km 3,185 | Anschlussbahn Ziegelei               |

## Exkurs: Bezüge zum Stift und zu den Gemeinden Kremsmünster-Markt und Kremsmünster-Land

An dieser Stelle sei auch festgehalten, dass die Welserbahn (und übrigens auch die in Sattledt abzweigende Nebenstrecke ins Almtal) ab der Traunbrücke ausschließlich durch das Gebiet von Pfarren, die dem Stift Kremsmünster inkorporiert sind, verläuft (Thalheim, Steinhaus, Sattledt, Stiftspfarr Kremsmünster, Kematen, Rohr).

Übrigens verlief der weitaus größte Teil der Strecke Sattledt – Rohr bis 1938 auf dem Gebiet der Gemeinde Kremsmünster-Land: Sattledt war bis 1938 keine eigene Gemeinde, sondern wurde nach dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich aus Teilen der Gemeinden Ried im Traunkreis, Kremsmünster-Land, Sipbachzell, Steinhaus und Eberstallzell (sic!) gebildet. Von 1893 bis 1938 verliefen durch die Gemeinde Kremsmünster-Land zunächst zwei Eisenbahnlinien, die Kremstalbahn (ab 1906 nach der Verlängerung von Klaus bis Selzthal auch als Pyhrnbahn bezeichnet) und die Lokalbahn Wels – Kremsmünster Stift – Unter-Rohr (ab 1910 Rohr), ab 1901 nach der Eröffnung der Zweiglinie Sattledt – Grünau (Almtalbahn) sogar drei. In der Gemeinde Kremsmünster-Markt lag der Bahnhof Kremsmünster (ab 1928 Kremsmünster Markt)



Abb. 23: Familienfototermin bei der Haltestelle Achleithen (Foto: Otto Leitner)



der Kremstalbahn, in der Gemeinde Kremsmünster-Land lagen die Haltestelle Krift (Kremstalbahn), der Bahnhof Sattledt, die Haltestellen Sipbach und Kollendorf, der Bahnhof Kremsmünster Stift und die Haltestellen Wolfgangstein und Achleithen (Lokalbahn Wels – Rohr) sowie die Haltestelle Maidorf (Almtalbahn Sattledt – Grünau). Auch nach Bildung der Gemeinde Sattledt befanden sich in der zum gleichen Zeitpunkt aus Markt und Land zusammengelegten Marktgemeinde Kremsmünster bis 1966 sechs Bahnhaltdepunkte. Vierzig Jahre später gibt es nach Auflösung der Haltestelle Krift (1995) nur mehr den Bahnhof Kremsmünster (bis 1995 Kremsmünster Markt).

## Technische Daten der Strecke Wels – Unter-Rohr

|                                |                                         |
|--------------------------------|-----------------------------------------|
| Betriebslänge:                 | 25,3 km                                 |
| Baulänge:                      | 24,9 km                                 |
| Größte Steigung:               | 26,7 ‰                                  |
| Kleinster Krümmungshalbmesser: | 145 m                                   |
| Achslast                       | 14 t, in weiterer Folge auf 16 t erhöht |
| Meterlast                      | 4 t                                     |
| Streckenhöchstgeschwindigkeit: |                                         |

Die ursprüngliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wurde schon 1903 auf 35 km/h erhöht, 1937 wurde eine weitere Anhebung unter der Auflage genehmigt, dass das Mindestmaß für die Überhöhung in den Bögen auf der ganzen Strecke vor dem Ansuchen um Vornahme der technisch-polizeilichen Prüfung herzustellen ist. Demnach würden in den Teilstrecken folgende Werte gelten:

|                                    |                                          |
|------------------------------------|------------------------------------------|
| Sattledt – Sipbach                 | 55 km/h                                  |
| Sipbach – Kremsmünster Stift       | 50 km/h, 45 km/h im Bogen km 19,0 – 19,1 |
| Kremsmünster Stift – Wolfgangstein | 45 km/h                                  |
| Wolfgangstein – Achleithen         | 55 km/h, 45 km/h im Bogen km 22,1 – 22,2 |
| Achleithen – Rohr                  | 50 km/h, 45 km/h im Bogen km 23,9 – 24,0 |

Abweichend von diesen Maximalwerten galten vom Jahre 1951 bis zur Einstellung folgende Streckenhöchstgeschwindigkeiten:

|                                 |         |
|---------------------------------|---------|
| Wels – Wels Lokalbahn           | 40 km/h |
| Sattledt – Kollendorf           | 45 km/h |
| Kollendorf – Kremsmünster Stift | 40 km/h |
| Kremsmünster Stift – km 22,570  | 35 km/h |
| km 22,570 – Rohr                | 45 km/h |

## Sicherungstechnische Anlagen

Die Sicherungstechnik in der Abwicklung des Eisenbahnverkehrs hatte bereits Ende des 19. Jh. einen beachtlichen Standard erreicht; vorausgesetzt war ein perfektes Zusammenspiel von Mensch und Maschine. Wurden alle Schritte der Vorschriften genau eingehalten, bot ein ausgeklügeltes System ein Höchstmaß an Sicherheit.

Mittels mechanischer Verriegelungen konnte eine Abhängigkeit zwischen Weichen und Signalen bewirkt werden, die nur in jenem Fall eine Freistellung eines Signals zuließen, wenn alle vom Zug zu befahrenen Weichen sich in der richtigen Lage befanden und gegen unbeabsichtigtes Umstellen gesichert waren. Diese Signalabhängigkeit beding-



te nach dem Stellen der Weichen ein Verschließen der so genannten Fahrstraße, was in einem Stellwerk geschah. Um keine falschen Vorstellungen aufkommen zu lassen: Ein derartiges Stellwerk bedurfte keines eigenen zentralen Gebäudes. Von einem so genannten für die Aufstellung im Freien geeigneten Mittelstellwerk aus konnten alle Weichen und Signale eines Bahnhofs gestellt werden; die in der Fachsprache als 12 SA bezeichnete Bauart stellte das erste Regelstellwerk Österreichs dar und wurde von ca. 1870 bis 1936 gebaut. Die Typenbezeichnung 12 SA ist schlicht und einfach die Nummer einer Konstruktionszeichnung.

Entsprechend der in den Lokalbahngesetzen zugestandenen Begünstigungen, von den Sicherheitsvorkehrungen der Eisenbahnbetriebsverordnung abzusehen, wurde aus Kostengründen auf unserer eingleisigen Linie von dieser Möglichkeit natürlich Gebrauch gemacht und eine höchst einfache Betriebsabwicklung gehandhabt.

Im Streckenverlauf gab es drei Unterwegsbahnhöfe, nämlich Steinhaus, Sattledt und Kremsmünster Stift, die naturgemäß über Weichenverbindungen verfügten. Diese Weichen waren vor Ort händisch zu stellen und durch Schlösser gesichert; die Schlüsseln hiezu waren in einem Schlüsselkästchen aufzubewahren.

Im Bahnhof Sattledt waren Signale aufgestellt, es kann aber mit großer Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass dies erst geschehen ist, als nach der Eröffnung der Almtalbahn Sattledt zum Abzweigbahnhof geworden war. Aus den Richtungen Wels, Kremsmünster und Grünau war je ein Einfahrtssignal vorhanden, mit dem in der durch den Bremsweg vorgegebenen Distanz ein Vorsignal gekoppelt war. Diese drei Signalkombinationen waren unabhängig von der Weichenstellung, wurden aber von einem zentralen Stellbock, der sich wettergeschützt unter dem Vordach des Hausbahnsteiges be-



Abb. 24: Die Kreuzung mit der Sipbachzeller Bezirksstraße wurde im Bereich Sonntagberg durch Schranken gesichert. (Foto: Franz Rührlinger)



fand, fernbedient. Als Stellkraft diente natürlich Muskelkraft, die Übertragung von den Stellhebeln zu den Außenanlagen besorgten Drahtzüge, in deren Verlauf als Ausgleich für die schweren Signalflügel Gegengewichte eingebaut waren.

Signal- und Weichenstellung waren auch bei Dunkelheit durch eingebaute Laterne n erkennbar, die mittels Petroleum beleuchtet wurden, welches täglich nachgefüllt werden musste.

In Steinhaus und Kremsmünster Stift gab es keine Signale; zur Regelung der Zugfahrten waren Trapeztafeln aufgestellt. Es waren dies, wie schon der Name sagt, trapezförmige Tafeln mit weißem Grund und schwarzem Rand. Im so genannten Buchfahrplan, den jeder Lokführer mitführte, befand sich ein Vermerk für den Fall, dass der Zug bei dieser Tafel anzuhalten war. Die Ausfahrt der Züge wurde vom Stationsbeamten (je nach Bahnhofsgröße Fahrdienstleiter oder Geschäftsführer) mittels Befehlsstab angeordnet, jene sicher allen bekannte „Kelle“ mit grün umrandeter weißer Scheibe.

Die Weichen der Anschlussgleise, die in der näheren Umgebung von Wels zu diversen Industriebetrieben abzweigten, waren folgendermaßen gesichert:

Im Anschlussgleis war ein Gleissperrschuh installiert, der im versperrten Zustand, welcher den Normalfall darstellte, über eine der beiden Schienen lag und ein darüber fahrendes Fahrzeug unweigerlich zum Entgleisen brachte, um einen Zusammenstoß mit einem das Streckengleis benützenden Zug zu verhindern. Der Schlüssel zu diesem Gleissperrschuh war im zuständigen Bahnhof, was in unserem Fall wohl der Welser Lokbahnhof gewesen sein wird, deponiert. Für eine Fahrt vom und zum Anschlussgleis musste zunächst dieser Schlüssel ausgefasst werden, mit seiner Hilfe der Gleissperrschuh entriegelt und abgeklappt werden. In dieser Stellung wurde der Schlüssel zur dazugehörigen Weiche freigegeben, die jetzt ebenfalls entriegelt und in Abzweigstellung gebracht werden konnte. Nun war die beabsichtigte Verschubfahrt zwischen Streckengleis und Anschlussbahn möglich. Nach deren Beendigung musste natürlich die gesamte Anlage wieder in die Ausgangsstellung gebracht werden. Der bahninterne Ausdruck dieses Systems hieß A/C-Abhängigkeit.

Bahnschranken waren die ältesten Sicherungsvorkehrungen für Weg- und Straßenübergänge.

Da aber nach den Lokbahngesetzen darauf verzichtet werden durfte, ist es zweifelhaft, ob von Anfang an auf unserer Linie Bahnschranken vorhanden waren. Letztendlich montiert war eine derartige Anlage in km 19,084 vor dem Stiftsbahnhof und in km 19,745 und in km 19,765 zwei aufeinander folgende beim Sonntagberg. Die Bauart wurde Zugschranken genannt, sämtliche vom Stiftsbahnhof aus fernbedient, wo das Bewegen der Schrankenbäume mit Handkurbeln und Drahtzügen bewerkstelligt wurde.

Die übrigen Weg- und Straßenübergänge waren mit Warntafeln („Andreaskreuzen“) gesichert, die je nachdem ob die Bahn einsichtbar war, noch mit Hinweistafeln auf im Falle einer Zugfahrt zu erwartende Pfeifsignale des Zuges ausgerüstet waren.

Ein weiteres wichtiges Element zur Sicherung des Zugverkehrs war das Zugmeldeverfahren.

Da ein Zug nicht auf Sicht fährt, muss der Lokführer erwarten können, dass sein Fahrweg und die Strecke frei ist. Die Bahnhöfe auf der Strecke zwischen Wels und Rohr waren mit einer Fernsprechverbindung ausgerüstet, damals noch gut sichtbar als Freileitung neben der Bahn. Über diese Fernsprechverbindung wurde das Zugmeldeverfahren abgewickelt.



Es bestand aus drei Schritten:

- Anbieten und Annehmen: Ein z. B. in Sattledt zur Abfahrt bereiter Zug wurde dem nächsten Bahnhof, im Beispiel Kremsmünster Stift, mit der Frage, ob er angenommen würde, angeboten. Mit der Antwort, der Zug dürfe kommen, war er vor einer Gegenfahrt gesichert.
- Vorausmeldung: Vom Abfahrtsbahnhof Sattledt wird die voraussichtliche Abfahrtszeit bekannt gegeben. Vom Bahnhof Kremsmünster Stift zu bedienende Schranken konnten somit rechtzeitig geschlossen werden.
- Rückmeldung: Der Ankunftsbahnhof Kremsmünster Stift meldet dem Bahnhof Sattledt die Ankunft des betreffenden Zuges.

Erst jetzt dürfte vom ersteren Bahnhof nach dem gleichen Procedere wieder ein Zug zum zweiten in Bewegung gesetzt werden. Mit diesem System wurden die Züge sozusagen von Bahnhof zu Bahnhof weitergereicht.

## Betrieb

Nachdem die Lokalbahngesellschaft schon 1886 auf ihrer Strecke nach Aschach der Konzession entsprechend die Betriebsführung der Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen durch die Eisenbahn-Betriebsdirektion Linz übertragen hatte, lag es nahe, mit der Strecke nach Unter-Rohr in gleicher Weise zu verfahren. Mit der Almtalbahn tat man es dann ebenso. Die Staatsbahn führte den Betrieb auf Rechnung der Lokalbahngesellschaft als Eigentümer.

Nach dem Erwerb der Kremstalbahn, die am 1. Jänner 1906 Staatseigentum geworden war, sicherte sich die Staatsbahnverwaltung einen maßgeblichen Einfluss auf einige andere oberösterreichische Lokalbahnen durch Betriebsübernahme auf Rechnung des Staates gegen Zahlung einer Pachtrente. Ein entsprechender Pacht- und Betriebsvertrag mit der Welser Lokalbahn-Gesellschaft wurde rückwirkend mit 1. Jänner 1906 am 27. Februar 1907 abgeschlossen.

## Fahrpläne und Fahrpreise

Der erste uns vorliegende Fahrplan ist ein öffentlicher Aushangfahrplan aus dem Jahre 1894, der wie ein Juwel im Stadtarchiv Wels gehütet wird. Der Sommerfahrplan wurde im folgenden Winter wegen der damals enormen Druckkosten einfach handschriftlich berichtet. Mit einem derart übersichtlichen Fahrplan hätte jeder Reisende von heute seine helle Freude, sogar die Fahrpreise in Kreuzern sind angeführt. Die Bahnhofsnamen sind im Gegensatz zu den Haltestellen fett gedruckt. Es sind vier Personenzugpaare verzeichnet, über den Güterverkehr lassen sich keine Aussagen treffen. Bemerkenswert ist auch die Anschlussleiste der Strecke Unter-Rohr – Bad Hall und der Schmalspurbahn von Bad Hall über Pergern nach Garsten, die bereits 1933 wieder eingestellt wurde.

Ein weiteres Dokument ist ein so genannter Bildfahrplan vom 1. Mai 1906. Diese für den bahninternen Gebrauch bestimmte graphische Darstellung in Form eines Zeit-Weg-Diagramms weist als Besonderheit den „Bruch“ der Zugnummer in Sattledt auf, z. B. wird aus Zug 3711 in Sattledt der Zug 3811. Es musste jedoch in keinen anderen Zug umgestiegen werden, nur die für den Reisenden meist unbedeutende Zugnummer änderte sich.



Abb. 25: Ausschnitt aus dem Sommerfahrplan 1894 (Stadtarchiv Wels)



In Tabellenform gebracht sieht der Fahrplan 1906 folgendermaßen aus:

| Zugnummer             | 3711/<br>3811 | 3721/<br>3821 | 3719/<br>3819 | 3727/<br>3827 | 3725/<br>3825© |
|-----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| Wels ab               | 04:05         | 07:50         | 11:30         | 16:00         | 19:55          |
| Sattledt an           | 04:44         | 08:30         | 12:13         | 16:43         | 20:34          |
| Sattledt ab           | 04:46         | 08:33         | 12:15         | 16:48         | 20:36          |
| Kremsmünster Stift ab | 05:05         | 08:53         | 12:34         | 17:08         | 20:54          |
| Unter-Rohr an         | 05:20         | 09:10         | 12:50         | 17:25         | 21:08          |

Gegenrichtung:

| Zugnummer             | 3816/<br>3716 | 3814/<br>3714 | 3818/<br>3718 | 3826/<br>3726 | 3828/<br>3728 © |
|-----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-----------------|
| Unter-Rohr ab         | 06:00         | 09:47         | 14:05         | 18:10         | 21:30           |
| Kremsmünster Stift ab | 06:19         | 10:04         | 14:24         | 18:30         | 21:52           |
| Sattledt an           | 06:35         | 10:21         | 14:42         | 18:47         | 22:09           |
| Sattledt ab           | 06:38         | 10:25         | 14:44         | 18:48         | 22:10           |
| Wels an               | 07:18         | 11:00         | 15:20         | 19:30         | 22:43           |

© nur an Sonn – und Feiertagen. Ansonsten gab es keinerlei Verkehrseinschränkungen, an Werktagen verkehrten vier Zugspaare, an Sonn – und Feiertagen sogar fünf!

Man beachte die Frühverbindung Wels – Unter-Rohr. Alle Züge hatten in Unter-Rohr Anschluss von und nach Linz bzw. Spital am Pyhrn.

Der Fahrplan vom Oktober 1915<sup>17</sup> weist folgende Verbindungen zwischen Wels und Rohr auf:

| Zugnummer             | 3729  | 3817/<br>3719 | 3721  | 3713  |
|-----------------------|-------|---------------|-------|-------|
| Wels ab               | 06:50 | 12:36         | 15:17 | 17:40 |
| Sattledt an           | 07:25 | 13:11         | 16:02 | 18:19 |
| Sattledt ab           | 07:30 | 13:20         | 16:07 | 18:26 |
| Kremsmünster Stift ab | 07:49 | 13:37         | 16:31 | 18:45 |
| Rohr an               | 08:04 | 13:50         | 16:49 | 19:01 |

① Dieser Zug fuhr nach Grünau im Almtal, es musste in Sattledt umgestiegen werden.

17 Vgl. Sonderausgabe des Österreichischen Kursbuches (Eisenbahn – und Dampfschiffkurse in Österreich, Ungarn, Bosnien-Herzegowina und im Okkupationsgebiet, herausgegeben vom Postkursbureau des K.K. Handelsministeriums), Fahrplanbild 85h



Gegenrichtung:

| Zugnummer             | 3716  | 3714  | 3722  | 3726/<br>3812 |
|-----------------------|-------|-------|-------|---------------|
| Rohr ab               | 06:30 | 09:50 | 14:42 | 17:38         |
| Kremsmünster Stift ab | 06:57 | 10:14 | 15:04 | 17:57         |
| Sattledt an           | 07:15 | 10:29 | 15:21 | 18:13 ②       |
| Sattledt ab           | 07:26 | 10:34 | 15:25 | 18:27         |
| Wels an               | 08:04 | 11:13 | 16:05 | 19:00         |

② Bei diesem Zug musste in Sattledt auf den von Grünau im Almtal kommenden Zug umgestiegen werden. Alle Züge führten 2. und 3. Klasse.

Interessant ist bei diesem Fahrplan der Vermerk gleich auf der Titelseite: „Bei einem etwaigen Ausfall von Zügen steht den Reisenden kein Anspruch auf Entschädigung zu“.

Eine heutzutage ungewöhnliche Vorbemerkung im so genannten Kursbuchschlüssel ist auch: „Die Nachtzeit von 6:00 abends bis 5:59 früh ist durch Unterstreichung der Minutenziffern kenntlich gemacht“.

Im Kursbuch Jahresfahrplan 1940/41, als die Deutsche Reichsbahn nach dem Anschluss Österreichs auch den Eisenbahnbetrieb übernommen hatte, verkehrten folgende Züge: Fahrplanbild 455e

| Zugnummer             | 3722  | 3744  | 3746  |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Wels ab               | 05:50 | 12:57 | 18:20 |
| Sattledt an           | 06:20 | 13:24 | 18:51 |
| Sattledt ab           | 06:35 | 13:26 | 19:04 |
| Kremsmünster Stift ab | 06:49 | 13:38 | 19:24 |
| Rohr (Oberdonau) an   | 07:01 | 13:50 | 19:38 |

Die Züge 3722 und 3746 warteten in Sattledt den Anschluss aus Grünau im Almtal ab, daher der lange Aufenthalt.

Gegenrichtung:

| Zugnummer             | 3721  | 3743  | 3745  |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| Rohr (Oberdonau) ab   | 06:30 | 15:02 | 19:55 |
| Kremsmünster Stift ab | 06:48 | 15:17 | 20:14 |
| Sattledt an           | 07:01 | 15:29 | 20:26 |
| Sattledt ab           | 07:04 | 15:32 | 20:32 |
| Wels an               | 07:30 | 15:59 | 21:00 |

Die Züge führten nur mehr 3. Wagenklasse.



Dieser Fahrplan blieb bis Kriegsende unverändert, die Fahrzeiten verlängerten sich etwas; so hat im Kursbuch 1944 der erste Zug 3722 in Wels Abfahrt um 05:46 Uhr, erreicht jedoch Rohr erst um 07:10 Uhr, das entspricht einer Fahrzeit von 84 Min., während im Eröffnungsjahr 1894 dieselbe Strecke bereits in 75 Min. gefahren wurde. Eventuell wurde diese verlängerte Fahrzeit durch mitgenommene Güterwagen verursacht.

Gleich nach dem Zweiten Weltkrieg (Übernahme ÖBB am 05.08.1947) wurde das System der Zugnummern geändert, die Züge der Strecke Wels – Rohr erhielten die Nummerngruppe 62..., die Züge der Strecke Wels – Grünau im Almtal die Gruppe 61...

Der Winterfahrplan 1951/1952 sieht folgende Verbindungen vor:

| Zugnummer             | 6211  | 6213+ | 6215  | 6219  |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Wels ab               | 05:17 | 09:15 | 12:28 | 17:56 |
| Sattledt an           | 05:47 | 09:47 | 12:58 | 18:26 |
| Sattledt ab           | 05:49 | 09:53 | 12:59 | 18:27 |
| Kremsmünster Stift ab | 06:05 | 10:12 | 13:16 | 18:44 |
| Rohr an               | 06:20 | 10:30 | 13:31 | 18:59 |

| Zugnummer             | 6211  | 6213+ | 6215  | 6219  |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|
| Rohr ab               | 06:33 | 11:30 | 15:21 | 19:42 |
| Kremsmünster Stift ab | 06:48 | 11:48 | 15:36 | 20:00 |
| Sattledt an           | 07:04 | 12:05 | 15:52 | 20:17 |
| Sattledt ab           | 07:09 | 12:06 | 15:53 | 20:19 |
| Wels an               | 07:39 | 12:38 | 16:23 | 20:50 |

Das „+“ bedeutet: Verkehrstage werden gesondert durch Rundfunk und Presse bekannt gegeben. Dem Reisenden wurde also viel Selbständigkeit zugemutet.

1894 nach der Eröffnung verkehrten vier Zugpaare zwischen Wels und Rohr, 1906 wurde auf fünf erhöht, im Jahre 1915 wieder nur mehr vier, im Zweiten Weltkrieg gab es nur noch drei, nach dem Krieg blieb der Fahrplan bis auf Änderungen im Minutenbereich jahrzehntelang eigentlich gleich. Auch die Zugnummern 6203, 6207, 6209, 6202, 6206, 6210 hielten sich seit den 50er Jahren.

### Gegenüberstellung der Fahrpreise von der Eröffnung bis zu Einstellung

Gewöhnliche Fahrpreise für die einfache Fahrt:

| Verbindung                    | km | 1894  |       | 1915     |      | 1942    | 1951   | 1964   |
|-------------------------------|----|-------|-------|----------|------|---------|--------|--------|
|                               |    | 2.Kl  | 3.Kl  | 2.Kl     | 3.Kl | 3.Kl    | 3.Kl   | 2.Kl   |
| Wels – Kremsmünster Stift     | 20 | 74 Kr | 49 Kr | 1 K 50 h | 1 K  | 0,80 RM | 4 S    | 6,60 S |
| Sattledt – Kremsmünster Stift | 7  | 25 Kr | 17 Kr | 50 h     | 40 h | 0,30 RM | 1,40 S | 2,40 S |
| Kremsmünster Stift - Rohr     | 6  | 15 Kr | 10 Kr | 40 h     | 30 h | 0,25 RM | 1,20 S | 2,20 S |

K = Krone, h = Heller, Kr = Kreuzer

RM = Reichsmark

S = Schilling

Zur Interpretation dieser Tabelle: Bemerkenswert ist, dass die Karten auf der längeren Strecke (Wels-Kremsmünster) 1915 nicht teurer war als 1894, die kürzeren Strecken und die 3. Klasse auf den kurzen Strecken sind aber deutlich teurer geworden!

|                     |
|---------------------|
| 01452               |
| Kremsmünster Stift  |
| Sattledt            |
| 2. Kl. Perszg. 7 km |
| S 2.40 1/2 1.20     |
| Kremsmünster Stift  |
| Sattledt            |
| 2. Kl. Perszg. 7 km |
| S 2.40 1/2 1.20     |
| 01452               |

Abb. 26: Fahrkarte vom letzten Betriebstag (zur Verfügung gestellt von Josef Holzinger)

## Exkurs: Währungsvergleich

Umstellung von Gulden auf Krone:

Die Kronenwährung (eine Goldwährung) wird in Österreich am 11. 8. 1892 eingeführt, setzt sich aber gegen den Gulden nur mühsam durch.

Umrechnung 1 Gulden (zu 100 Kreuzern) = 2 Kronen; 1 Krone hat 100 Heller.

Das Volk blieb dem Gulden treu: Die 2-Heller-Münze wurde ganz einfach Kreuzer genannt, die 10-Heller-Münze „Fünfer!“ (in Wien angeblich bis 1938 üblich!!)

Die Krone wird am 1. 1. 1900 zum ausschließlichen Zahlungsmittel.

Die Kronenwährung wird 1924 durch den Schilling ersetzt. 10 000 Kronen sind 1 Schilling.

Um 1900 dürfte 1 Gulden die Kaufkraft von ca. € 20.- gehabt haben.

Der Bau der Mariazellerbahn (9 Jahre, 92 km, 21 Tunnels) hat 15 Millionen Gulden gekostet (Inbetriebnahme 1907).

Für das Jahr 1910 folgende Angaben:

Ein Arbeiter verdiente etwa 20 – 24 Kronen pro Woche, ein Facharbeiter bekam durch die übliche Akkordarbeit 1910 etwa das Doppelte. Daraus lässt sich einiges errechnen. Eine Schneiderin oder Modistin verdiente bloß 30 – 40 Kronen pro Monat!

Ein Handelsangestellter brachte es auf 150 Kronen pro Monat, ein Staatsbeamter mittlerer Gehaltsstufe auf 125 Kronen.

Für die Zeit des Ersten Weltkriegs:

Insgesamt wurden in der Doppelmonarchie Österreich-Ungarn Kriegsanleihen aufgelegt, die einen Gesamtbetrag von 51 Milliarden Kronen erbringen, 33 Milliarden davon wurden in der österreichischen Reichshälfte aufgebracht.

Für die Zeit der Inflation in den 20er-Jahren ist ohnehin schwer etwas zu sagen. 1921 beispielsweise zahlte man zu Jahresbeginn für 1 US-Dollar 960 Kronen, im Dezember 1921 hingegen schon 6 077 Kronen!

Man unterschied zwischen Goldkronen und Papierkronen. 1924 (bei der Währungsumstellung auf Schilling) entsprachen 10 000 Papierkronen einem neuen Schilling! Eine Goldkrone hingegen hatte den Wert von 1,41 Schilling.

Das 1-Kronenstück wurde in Silber zu 5 g (davon 4,175 g Silber), das 10-Kronenstück in Gold zu 3,388 g (davon 3,049 g Gold) geprägt. Im Vergleich der Kaufkraft ent-



|                     | Rohr | Grünau | Im Almtal |
|---------------------|------|--------|-----------|
| 29c Wels-Sattledt - |      |        |           |

[illegible]

Abb. 27: Der letzte Streckenfahrplan vor der Einstellung des Schienenverkehrs (Franz Schauer)



sprach der Wert einer Krone (1910) etwa 40 österreichischen Schilling (1994). Die Krone wurde durch die Nachkriegsinflation auf den 14 400sten Teil entwertet.

## Elektrifizierungsprojekte

Man muss den Welsern zugestehen, dass sie nichts unversucht ließen, den Betrieb ihrer Bahnen rationeller zu gestalten.

Anfang der dreißiger Jahre des 20. Jahrhunderts begannen die Vorstellungen der Welser Lokalbahn-Gesellschaft zur Elektrifizierung ihrer drei Linien konkrete Formen anzunehmen. Man wollte sich dazu einen kompetenten Partner sichern und deshalb mit Stern & Hafferl ein entsprechendes Konzept ausarbeiten. Bereits am 17. Februar 1933 traf man sich mit Ing. Karl Stern, um darüber zu verhandeln. Merkwürdigerweise konnte Ing. Stern den visionären Plänen anscheinend kein besonderes Interesse entgegen bringen; seine in der ersten Projektphase gestellten übertriebenen Forderungen nach möglichst detaillierten Unterlagen und Informationen über Streckenbeschaffenheit, Beförderungszahlen etc. machten eher den Eindruck einer Verzögerungstaktik. So kam die ganze Angelegenheit nie so richtig in Schwung. Nach einer Vorsprache im Ministerium für Handel und Verkehr stellte Rechtsanwalt Dr. Viktor Straberger in einem Brief vom 19. November 1936 an die Lokalbahnengesellschaft resignierend fest, wie wenig sich die Bundesbahnen um die Förderung dieser Sache annähmen und hörte durch, dass Ing. Stern offenbar andere Sorgen hätte.

Mit der Frage der Elektrifizierung hatte sich der Verwaltungsrat der Welser Lokalbahnen zu beschäftigen. Dieser Maßnahme stand die von der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen geplante Motorisierung gegenüber, der zufolge auf allen drei Linien Triebwagen eingestellt werden sollten. Da letztgenannte Möglichkeit offenbar rascher realisierbar erschien, sprach sich der Verwaltungsrat einstimmig dafür aus.

## Motorisierung

Bereits am 12. August 1933 hatte eine Probefahrt eines Schnelltriebwagens der Austro-Daimler-Werke auf den Gleisen der Welser Lokalbahn stattgefunden, der einen Einsatz von zwei Exemplaren auf der Almtalbahn und der Aschacher Linie zur Folge hatte.

Die Konstruktion dieser Type VT 62 war vom Autobusbau abgeleitet, aus Gewichtsgründen von Benzinmotoren angetrieben und mit Schaltgetrieben ausgestattet; luftgefüllte Gummireifen liefen ihrerseits in Stahltrommeln, die mit Spurkränzen versehen waren und auf diese Weise die Eisenbahnräder bildeten. Um für einen Schnellverkehr adäquate Fahrleistungen zu erzielen, bediente man sich extremen Leichtbaues, der nur 0,8 mm starkes Karosserieblech für den Wagenkasten und ein mit Kunstleder bespanntes Drahtgitter als Dach anwendete.

Die in der Presse von ahnungslosen Journalisten lauthals gepriesenen Fahrzeuge ließen in der Bevölkerung zunächst den Eindruck eines gewaltigen Fortschrittes erwecken, mit dessen Hilfe es möglich wäre, den Schienenverkehr zu revolutionieren; mit viel Propagandaaufwand wurde der Wunsch nach Einsatz auf allen möglichen Linien geschürt. Erhebliche Fahrzeitverkürzungen sollen angeblich viele Leute dazu bewogen haben, statt des Autobusses wieder die Bahn zu benützen.



Die Ernüchterung folgte auf den Fuß. Ein am 15. November 1933 veröffentlichter Leserbrief an die Linzer Tagespost deckte arge Komfortmängel auf: Einerseits gehe es im Innern derart eng zu, dass man sich kaum bewegen könne, sich den Kopf am Gepäcknetz stoße und dass andererseits vor allem weiblichen Fahrgästen vom unangenehmen Benzingeruch häufig schlecht würde. Außerdem setzten der raue Bahnbetrieb und das fortwährende Fahren mit Höchstgeschwindigkeit bei doch eher bescheidener Antriebsleistung der filigranen Bauart heftig zu. Zu allem Überduss verbot die Benzinausrüstung wegen der Brand- und Explosionsgefahr die gemeinsame Verwahrung mit Dampflokomotiven.

Die anfängliche Euphorie währte nicht lange und der Einsatz ging sang- und klanglos zu Ende.

Unter Berücksichtigung aller bis zu diesem Zeitpunkt auf dem Sektor des Motorwagenbaues vorliegenden Erkenntnisse bestellten die BBÖ im Jahr 1933 bei der Simmeringer Waggonfabrik zehn vierachsige Personentriebwagen der Reihe VT 41. In dieser Type kamen erstmals Dieselmotoren bei Triebwagen der BBÖ zur Anwendung, womit der technische und betriebliche Durchbruch zum serienreifen Bau und Einsatz von Schienenmotorfahrzeugen in Österreich erfolgte. Alfred Horn schreibt dazu relativierend:

„Im Zusammenhang mit dem Bau der VT 41 und dem Durchbruch des Dieselmotors im österreichischen Schienenfahrzeugbau sei jedoch im Sinne einer allgemeinen technischen Standortbestimmung darauf verwiesen, dass die DR (Deutsche Reichsbahn) etwa am 15. 5. 1933 bereits den Schnellverkehr mit dem „Fliegenden Hamburger“ aufnahm.“<sup>18</sup> Dieser „Fliegende Hamburger“ war ein Meilenstein in der Entwicklung deutscher Schienenfahrzeuge und erwies sich als ausgereifte Konstruktion mit attraktivem Erscheinungsbild, demgegenüber sich unser VT 41 als ziemlich bieder darstellte. Im Deutschen Reich leitete diese Triebwagengeneration in der Tat eine neue Ära im Städte-schnellverkehr ein, wurde binnen kurzer Zeit konsequent weiterentwickelt und nahm nur notgedrungen mit Kriegeausbruch ein jähes Ende.

Wenn man in der heimischen Presse der Bevölkerung einen „Fliegenden Salzburger“ hiesiger Provenienz schmackhaft machen wollte, war das ein ausgesprochen lächerliches Unterfangen; man war nicht im Geringsten in der Lage, dem deutschen Erfolgsmodell etwas Ebenbürtiges zur Seite zu stellen.

Der Weg zur Motorisierung erwies sich für die Welser als ein sehr mühsamer. Man war sich bewusst, „dass die Bundesbahnen, wenn sie überhaupt die Strecke Sattledt – Bad Hall motorisieren, nicht die besten Typen herausgeben werden“, wie Viktor Straberger am 19. November 1936 schrieb, als er damals in Wien namens der Lokalbahn-gesellschaft sowohl bei der Simmeringer Waggonfabrik als auch bei den Bundesbahnen vorgesprochen hatte; es gelang ihm die Zusage für gerade ein Exemplar, nämlich das Einzelstück VT 43 zu bekommen. Das Maximum im Heizhaus Wels war laut Wilhelm Riehs ein VT 41 plus der eine VT 43. Diese zwei ersetzten die beiden ungeliebten VT 62, wobei mit dem VT 43 ein Zugpaar nach Neumarkt-Kallham und zwei Zugpaare nach Rohr geführt wurden.<sup>19</sup>

18 Horn, Alfred: Motortriebwagen in Österreich. Die Geschichte der Triebwagen mit Verbrennungsmotorantrieb. Wien: Bohmann 1984, S. 54

19 Riehs, Wilhelm: Zur Geschichte der Zugförderungsstelle Wels. Jahrbuch Musealverein Wels 1967/68 (= Riehs), S. 160



Einer Abstellungsverfügung der Deutschen Reichsbahn zufolge mussten 1939 viele ehemalige österreichische Dieseltriebwagen außer Betrieb genommen werden. Die Ursache war in erster Linie kriegsbedingter Treibstoffmangel, andererseits waren speziell die Einzeltriebwagen jüngerer Bauart als Kommandofahrzeuge zur Verwendung durch die Deutsche Wehrmacht bestens geeignet. Dem zivilen Verkehr waren sie allemal entzogen. Die zaghaft einsetzende Dieseltraktion hatte vorerst einmal auch bei uns abrupt ein Ende gefunden. Viele Triebwagen gingen in der Folge naturgemäß im Krieg verloren. Danach setzte man die verbliebenen Exemplare auf den Hauptbahnen ein, auf der Welserbahn fand wieder die Dampftraktion Einzug.

Dreißig Jahre nach den Versuchen mit den Austro-Daimler-Motorwagen gingen von Deutschland neuerlich Impulse aus, den Verkehr auf Nebenbahnen zu rationalisieren, indem man Triebwagen einsetzte, die sowohl Konstruktionsmerkmale von Straßenfahrzeugen aufwiesen und auch von in Großserie gebauten LKW-Motoren angetrieben wurden. Werbewirksam als „Schienenbusse“ bezeichnet, wurden sie in großen Stückzahlen produziert und schließlich auch in Österreich nach deutscher Lizenz mit der Reihenbezeichnung 5081 gefertigt.

Inwieweit sie für die Welserbahn von Nutzen hätten sein können, sei dahingestellt; Der kurze Betrieb mit der wenig ausgereiften Vorgängertypen 5080 des österreichischen Erzeugers SGP darf keinen Maßstab darstellen. Der später stattgefundene Einsatz der vor allem bremstechnisch zwar dafür adaptierten Reihe 5081.5 auf der trassierungsmäßig wesentlich schwieriger gearteten Erzbergbahn (Steigungen bis 71‰) lässt durchaus den Schluss zu, dass sich diese Fahrzeuge auch auf der Welserbahn bewähren hätten können. Auch deren geringeres Gewicht wäre auf der altersschwachen Brücke über den Wolmersgraben ein Vorteil gegenüber den schwereren Dampfzügen gewesen.

## Fahrzeuge

In der Entstehungszeit der Welserbahn war der Begriff Eisenbahn untrennbar mit dem der Dampflokomotive verbunden; es gab keine Alternative zur Dampftraktion, welche letztlich auch bis zur Einstellung der Bahn dort vorherrschend war.

Die den Betrieb führende Staatsbahndirektion Linz stellte auch die Fahrbetriebsmittel, d.h. Lokomotiven und Waggon bei.

Eingesetzt wurden die Lokomotiven von Wels aus, wo nach der Eröffnung der Linien der Welser Lokalbahn und die dadurch zusätzlich zu betreuenden Lokomotiven Erweiterungen im Heizhausbereich notwendig waren. Diesen Anforderungen wurde man mit dem Neubau eines zweigleisigen Rechteckschuppens mit vier Ständen, allerdings ohne Arbeitsgruben, gerecht. Außerhalb der Endbahnhöfe gab es Einrichtungen zum Wasserfassen zusätzlich auch in den Bahnhöfen Steinhaus, Sattledt und Kremsmünster Stift, ein Kohlenlager noch in Sattledt.

Bei den verwendeten Lokomotiven handelte es sich naturgemäß um Lokalbahn-typen, also kurze und leichte Tenderlokomotiven. Die anfangs anzutreffenden Exemplare muten für heutige Begriffe klein und zierlich an; die zwei- oder dreiachsigen Maschinen waren gerade einmal ca. 7 m lang.

Die Aufzählung der bei den Welser Lokalbahn eingesetzten Triebfahrzeuge, die tatsächlich auf der Welserbahn verkehrten, kann keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben. Vor allem lässt sich kaum mehr nachvollziehen, welche Fahrzeuge in den er-



sten Betriebsjahren verkehrten, da in den beiden Weltkriegen wertvolles Dokumentationsmaterial verloren ging.

Folgende Triebfahrzeuge waren nachweisbar auf der Welserbahn eingesetzt:

Dampflok Reihe 97 (spätere ÖBB-Reihe 89)

Dampflok Reihe 178 (spätere ÖBB-Reihe 92)

Dampflok Reihe 99 (spätere ÖBB-Reihe 91)

Komarek-Dampftriebwagen

Dieseltriebwagen VT 41 (spätere ÖBB-Reihe 5041)

Dieseltriebwagen VT 43 (spätere ÖBB-Reihe 5043)

Dampflok Reihe 93 (ursprünglich BBÖ-Reihe 378)

Dieseltriebwagen VT 5080

Die Reichsmarkeröffnungsbilanz von 1940 enthält folgende Aufstellung:

8 Tenderlokomotiven

1 Motorwagen System „Komarek“

18 Personenwagen

6 komb. Post- und Schaffnerwagen

20 offene und

16 gedeckte Lastwagen

1 Draisine

9 Bahnwagen

Regeltriebfahrzeuge für Personenzüge waren zunächst die Reihe 97 (ÖBB-Reihe 89) und für Güterzüge die Reihe 178 (ÖBB-Reihe 92). Im Gegensatz zu diesen weit ver-



Abb. 28: Vor der Reihe 93 dominierten Lokomotiven der Baureihe 99 das Traktionsgeschehen auf der Welserbahn. (Foto: Volksschule Kirchberg)



breiteten Staatsbahntypen gehörte auch ein mit Ölfeuerung ausgestatteter Zweikuppler 185.01 zum Lokomotivpark, speziell für die Welser Lokalbahnen 1903 gebaut von der Lokomotivfabrik Krauss in Linz. Für Einmannbedienung konstruiert, wollte man damit den Heizer entbehrlich machen. Wilhelm Riehs weiß auch von einer 185.02 zu berichten, bei der man es aus demselben Grund mit einer Kohlenschüttelbeschickung versuchte. Da aber die Einmann-Bedienung für den Fall des Untauglichwerdens des Lokführers in Anbetracht der damaligen Verkehrs- und Verständigungsmöglichkeiten anscheinend doch etwas gewagt erschien, fand man folgenden Ausweg: Die Führer dieser Lokomotiven mussten auch über eine Kondukteurprüfung verfügen, und so fuhr abwechselnd immer ein Lokführer auf der Lokomotive, während ein zweiter als Zugführer mitfuhr, die Fahrkarten revidierte und sich um die Zuladung kümmerte.

Als weiteren Versuch zur Betriebskostensenkung bestellte die Welser Lokalbahn-Gesellschaft bei der Maschinenbau-Anstalt und Kesselschmiede F. X. Komarek in Wien am 19. Juni 1903 einen so genannten Motorwagen (würde man heute als „Dampftriebwagen“ bezeichnen) mit einer Leistung von 75 PS, die später auf 130-160 PS geändert wurde. Das Fahrzeug war zweiachsig konzipiert und hätte demnach über eine angetriebene Achse und eine Laufachse verfügen sollen. Allerdings geriet es zu schwer, wofür Franz Xaver Komarek die erhöhte Leistung verantwortlich machte; er baute unmittelbar neben der Treibachse eine weitere Laufachse ein, um den geforderten Achsdruck einhalten zu können. Mit dieser dritten Achse und den damit verbundenen Mehrkosten begann der Ärger schon vor der Lieferung. Die Staatsbahn als Betreiber erwartete Probleme mit der filigranen Konstruktion, die genau genommen einen Personenwagen mit Antrieb darstellte, bezweifelte eine erzielbare Betriebskostensenkung und knüpfte das Einverständnis zum



Abb. 29: 93.1361 vor 6207 im Bereich der heutigen Prandtauerstraße (Foto: Konsulent Josef Baurnhuber)



Probetrieb an eine Reihe von zusätzlichen Auflagen. Auch erteilte sie dem Vorhaben, den Motorwagen im Einmannbetrieb fahren zu wollen, eine glatte Abfuhr. Leider stellten sich alle Befürchtungen als berechtigt heraus. Vermehrt traten Schäden am Kessel auf, zu deren Behebung man weder über das notwendige Material noch die erforderlichen Werkzeuge verfügte. Im Betrieb zeigte sich, dass dem Fahrzeug auf längeren Steigungen buchstäblich der Dampf ausging. Für die Strecke nach Grünau bestimmt, war der Triebwagen trotzdem nachweislich zumindest im Jahr 1905 auch auf der Welserbahn im Einsatz. Während ähnlichen Wagen ein kurzes Leben beschieden war, fand sich erstaunlicherweise der gegenständliche noch in der Reichsmarkeröffnungsbilanz des Jahres 1940 wieder.

In der Zeit nach dem ersten Weltkrieg fielen die Lieferungen aus den Steinkohlerevieren der österreichisch-ungarischen Monarchie aus. Da somit fast ausschließlich Braunkohle verfeuert werden musste, wurde in der ersten Novemberrhälfte des Jahres 1918 die gesamte Tagesförderung der Wolfsegg-Trauntaler Kohlenwerke für die Staatseisenbahndirektion Linz beschlagnahmt.

Gegen Ende der zwanziger Jahre, als die Reihe 97 den gesteigerten Anforderungen nicht mehr entsprach, wurde sie durch die Reihe 99 (ÖBB-Reihe 91) ersetzt.

Von den im Kapitel Motorisierung erwähnten Dieseltriebwagen der Reihe VT 41 war zumindest der VT 41.02 Ende der dreißiger Jahre in Wels stationiert; seinen Einsatz auf der Welserbahn dokumentiert ein Foto, das ihn eindrucksvoll auf der Brücke über den Wolmersgraben zeigt.

1936 lieferte die Simmeringer Waggonfabrik mit dem VT 43 eine dreiachsige Nebenbahnvariante des für den Eilverkehr bestimmten und bewährten vierachsigen Trieb-

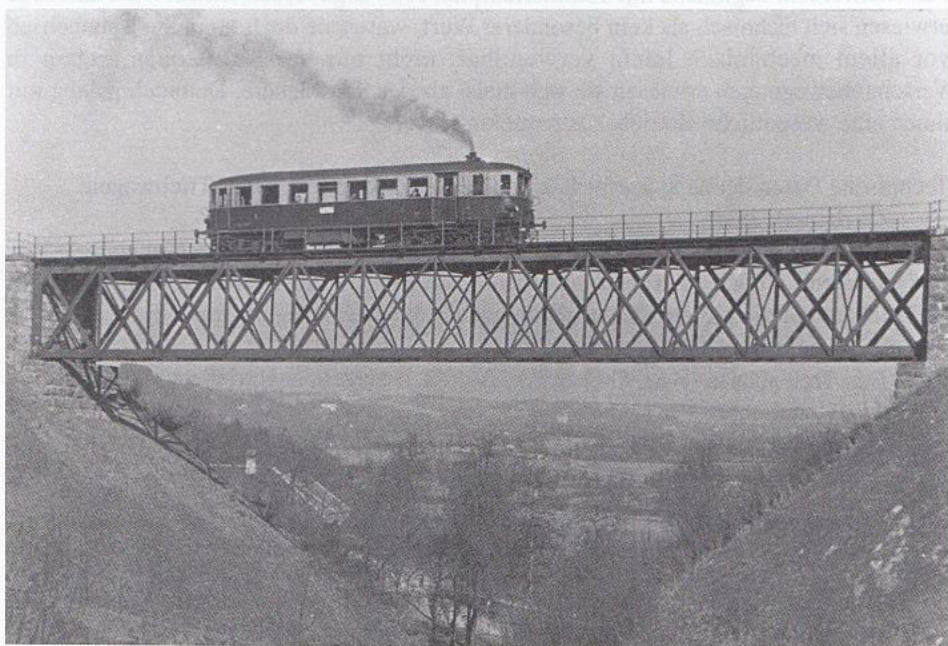


Abb. 30: Majestätisch überquert der VT 41.02 Ende der dreißiger Jahre die Brücke über den Wolmersgraben. (Foto: Stadtmuseum Wels)



wagens der Type VT 42; er blieb ein Einzelstück. In Wels stationiert wurden mit ihm zwei Zugpaare auf der Welserbahn geführt. Nach der Übernahme der BBÖ 1938 durch die Deutsche Reichsbahn wurde der Triebwagen nach Attnang umstationiert.

Nicht unerwähnt soll bleiben, dass im August 1936 die Direktion der Wiener Lokomotiv-Fabriks-Aktien-Gesellschaft Floridsdorf der Lokalbahngesellschaft ihre neue Konstruktion, den Dampftriebwagen DT 1 als für den Betrieb auf deren Strecken als besonders geeignet anpries. Ob diese leichte mit einem Gepäckraum ausgestattete Tenderlokomotive, die bei Versuchsfahrten immerhin 136 km/h erreicht hatte, angesichts der bescheidenen Geschwindigkeiten auf den Strecken der Welser Lokalbahnen dort tatsächlich das Richtige gewesen wäre, kann bezweifelt werden. Man antwortete mit dem Hinweis, dass die Betriebsführung durch die Österreichischen Bundesbahnen erfolge und der Lokalbahngesellschaft kein Entscheidungsrecht über deren Art zustehe.

Akuter Kohlenmangel in den Herbst- und Wintermonaten 1946/47<sup>20</sup> erzwang wohl den Umstand, dass in dieser Zeit Reisezüge zwischen Wels und Bad Hall mit Dieselloks geführt wurden. Dabei handelte es sich um die Wehrmachtstype WR 360 C 14, die seinerzeit in großer Stückzahl beschafft worden war; davon waren nach dem Zweiten Weltkrieg drei Exemplare in Österreich verblieben, welche von den ÖBB später zur Reihe 2065 umgezeichnet wurden.

1949 fanden Probefahrten mit den 1933 erbauten Gepäcktriebwagen der Reihe 5070 statt; auch sie waren für den Nebenbahnverkehr gedacht. Da die Probefahrten ergaben, dass deren Leistung für einen Einsatz auf der Welserbahn nicht ausreichend war, wurden sie auf der Linie nach Aschach eingesetzt.

Besser erging es den beiden Prototypen der Triebwagenreihe 5080, mit denen der Personenverkehr beginnend mit Sommerfahrplan 1964 abgewickelt wurde. Die Fahrzeuge erwiesen sich technisch als kein besonderer Wurf, waren sie doch im rauen Bahnbetrieb vor allem mechanisch leicht verwundbar; nicht nur bei Kollisionen, schon in Verschiebewegungen erwiesen sie sich meist als der Schwächere. Dennoch gelang mit ihnen eine wesentliche Betriebskostensenkung.

Technische Daten der rund um Wels eingesetzten Lokomotiven und Triebwagen:

Zeichenerklärung:

Die Achsen werden bei Dampflokomotiven vom Schornstein beginnend gezählt. Die vorderen Laufachsen werden mit arabischen Ziffern, die Treibradachsen mit Großbuchstaben und die hinteren Laufachsen wieder mit arabischen Ziffern angegeben.

1 ..... Laufachse

B, C, E ... Treibachsen (B=2, C=3 usw.) Bo' ..... einzeln angetriebene Achsen

h ..... Heißdampf

n ..... Nassdampf

20 In einem unter dem Titel „10 Jahre Wiederaufbau der Österreichischen Bundesbahnen“, gezeichnet mit Dr. K. in der vom Bohmann-Verlag Wien herausgegebenen Zeitschrift „Eisenbahn“, Ausgabe Mai 1955 ist dazu wie folgt zu lesen: „Die Kohlen- und Stromkrise im Herbst und Winter 1946/47 war von katastrophaler Auswirkung auf den Eisenbahnverkehr. Nur eine alliierte Kohlenaushilfe ermöglichte die Weiterführung der internationalen Schnell- sowie der wichtigsten Berufsfahrerzüge, während aber der sonstige Reisezugverkehr, vornehmlich auf den Nebenstrecken, fast völlig zum Erliegen gebracht werden mußte, um die Fortführung des für die Versorgung der Bevölkerung unumgänglichen Güterverkehrs zu ermöglichen.“



2v ..... Verbundmaschine mit 2 Zylinder

t ..... Tenderlok

Zfl ..... Zugförderungsleitung

Zfst ..... Zugförderungsstelle

| BBÖ                               | DRB          | ÖBB  | Bauart  | Baujahr | Dienst-<br>gew. t | Leistg.<br>PS | Vmax<br>km/h | Rostflä-<br>che m² |
|-----------------------------------|--------------|------|---------|---------|-------------------|---------------|--------------|--------------------|
| Dampflokomotiven:                 |              |      |         |         |                   |               |              |                    |
| 97                                | 98           | 89   | C n2 t  | 1878    | 30,6              | 254           | 40           | 1,04               |
| 99                                | 98.13        |      | 1C n2vt | 1898    | 39,4              | 404           | 50           | 1,42               |
| 199                               | 98.13        |      | 1C n2vt | 1908    | 43                | 404           | 60           | 1,42               |
| 178                               | 92.22        | 92   | D n2vt  | 1901    | 46                | 471           | 50           | 1,61               |
| 178.900                           | 92.22        | 192  | D n2t   | 1921    | 45,6              | 471           | 50           | 1,6                |
| 378                               | 93.13-14     |      | 1D1 h2t | 1927    | 66,5              | 783           | 60           | 2                  |
| 478                               | 92.25        | 392  | D h2t   | 1927    | 64                | 842           | 40           | 2                  |
|                                   | 54.0         |      | 1C n2v  | 1895    | 53,5              | 712           | 60           | 2,7                |
| 460                               | 54.4         | 454  | 1C h2   | 1906    | 55,1              | 858           | 60           | 2,7                |
| 80.9                              | 57.2         |      | E h2    | 1910    | 69,1              | 1037          | 50           | 3,42               |
|                                   | 94           | 694  | E h2t   | 1913    | 84,9              | 1070          | 50           | 2,25               |
|                                   | 57           | 657  | E h2    | 1910    | 76,6              | 1100          | 60           | 2,58               |
| 429.900                           | 35.2         | 35   | 1C1 h2  | 1913    | 59,7              | 957           | 80           | 3                  |
| 209                               | 38.4         |      | 2C h2   | 1912    | 66,9              | 1320          | 80           | 3,55               |
| Dampftriebwagen:                  |              |      |         |         |                   |               |              |                    |
| DT1                               | 71.5         | 3071 | 1B1 h2t | 1935    | 45                | 343           | 100          | 0,83               |
| Triebwagen mit Verbrennungsmotor: |              |      |         |         |                   |               |              |                    |
| VT70                              | PwivT 823 ff | 5070 | B       | 1933    | 29                | 300           | 65           | 6                  |
| VT 41                             | C4ivT 880 ff | 5041 | 2 Bo    | 1933    | 39,4              | 160           | 80           | 8                  |
| VT 43                             | C3ivT 904    | 5043 | 1 AA    | 1936    | 31,3              | 210           | 85           | 8                  |
|                                   |              | 5080 | A1      | 1954    | 24                | 280           | 90           | 8                  |
|                                   |              | 5081 | Bo      | 1964    | 20,7              | 220           | 90           | 2 x 6              |



# Lokomotivgeschichte

## kkStB Reihe 97

Die Reihe 97 war eine Tenderlokomotivreihe der kaiserlich-königlichen Staatseisenbahnen Österreichs (kkStB) für Nebenbahnen, die auch für diverse selbständige Lokalbahnen (u. a. auch Wels – Unter-Rohr) beschafft wurde. Sie besaß die Achsformel Cn2t und wurde von allen österreichischen Lokomotivfabriken von 1878 bis 1911 in einer Gesamtzahl von 227 Stück gebaut. Aus dieser langen Lieferzeitspanne resultieren auch viele Bauartunterschiede zwischen den einzelnen Lieferserien, wie z. B. Führerhaus, die Ventilbauarten und die Bauform der Sandkästen. Allen gleich waren die langen, bis zur Kesselvorderfront vorgezogenen Wasserkästen, die den Maschinen ihr kantiges Aussehen (Spitzname „Kaffeemühle“) verliehen.

Von der Verstaatlichung an wurde die Reihe 97 für die Personenzüge der Strecke Wels – Bad Hall verwendet.

Nach dem Ersten Weltkrieg kamen nur 31 Stück zur BBÖ. Die Deutsche Reichsbahn übernahm davon noch 19 Stück als 98.7011–7028 nach dem Anschluss Österreichs im Jahre 1938. Im Laufe des Zweiten Weltkrieges kamen noch einige Vertreterinnen dieser Reihe zur DRB, die sie mit 98.7029–7033 bezeichneten. Nach 1945 mussten drei Maschinen an die MÁV (Ungarische Staatsbahnen) und die JDŽ (Jugoslawische Staatsbahnen) abgegeben werden, 16 Stück kamen nach dem Zweiten Weltkrieg als Reihe 89 zur ÖBB. Die 89.240 wurde sogar noch mit einem Giesl-Ejektor ausgestattet, um die Auswirkungen dieser Anlage bei schwächeren Dampflokomotiven zu erproben. Die letzten Vertreterinnen der Reihe 89 wurden 1958 nach Verwendung in untergeordneten Diensten (Verschub, Bauzug) ausgeschieden.

In der Tschechischen Republik sind die 310.001, 006, 037, 072, 076, 093, 0102, 0118 und 0134 museal zum Teil betriebsfähig erhalten. Im Park vor der Bundesbahndirektion Linz war von 21. Dezember 1971 bis zum Bahnhofsneubau die 97.73 als Denkmallokomotive aufgestellt.

## kkStB Reihe 99 und 199

Die 1'Ct-n2v Lokalbahnlokomotiven der ÖBB-Baureihe 91 haben ihren Ursprung in den Baureihen 99 und 199 der kkStB sowie in Lokomotiven der Niederösterreichischen Landesbahnen (NÖLB, Baureihen 2 und 102). Sie waren die Schöpfung einer der herausragendsten Persönlichkeiten der österreichischen Eisenbahngeschichte: Ing. Dr. Carl Gölsdorf.

1897 begann die Lieferung der kkStB - Baureihe 99, die die geforderten Bedingungen (300 PS) erfüllte. Bei guter Kohle erzielte sie sogar 400 PS (siehe Leistungsangaben oben). Bis 1908 wurden 69 Stück gebaut, davon mehr als zwei Drittel bei der Lokomotivfabrik Krauss und Co. in Linz, die übrigen in Floridsdorf und von der Böh-misch-Mährischen Maschinenfabrik.

Zwischen 1908 und 1913 wurden 20 Lokomotiven der Baureihe 199 gebaut, eine Weiterentwicklung, die einen größeren Wasservorrat und mehr Kohle mitnehmen konnte. Diese Maschinen fuhren auf den Strecken Bozen – Meran, Krems – Mauthausen und auf der Wechselstrecke der Aspangbahn.

Nach dem Ersten Weltkrieg erhielt Italien 10 Stück, Jugoslawien 11 und die Tschechoslowakei 34 Stück der genannten Baureihen. Bei den BBÖ verblieben 34 Lokomoti-



ven, die ihre kkStB-Nummern behielten. Im Zuge der Verstaatlichung 1923 kamen die bauartgleichen Lokomotiven der NÖLB zur BBÖ, wo sie die Nummern 99.70–74 (vormals Reihe 2) bzw. 199.21–29 (vormals Reihe 102) erhielten.

Eingesetzt waren diese Lokomotiven in der Zwischenkriegszeit hauptsächlich auf den Nebenbahnen von Wels nach Rohr und nach Aschach an der Donau, auf der Strecke Spielfeld – Radkersburg, aber auch auf vielen anderen Lokalbahnen. Bei Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn 1938 erhielten die Lokomotiven der Baureihe 99 die Nummern 98.1301–1324, die 199er die Nummern 98.1352–1374 zugewiesen.

Die Reihe 99 überdauerte den Krieg und wurde auf der Welserbahn erst 1947 durch die Reihe 93 im Personenzugdienst verdrängt. Arbeitszüge führte sie bis 1953. Von den ÖBB wurden noch 15 Stück 99er als Reihe 91 und 9 Stück 199er als Reihe 91.1 übernommen. Die letzten beiden Stellen der Ordnungsnummern blieben die gleichen wie bei der BBÖ. Wie man aus der Statistik sieht, hatte die Zugförderungsstelle Wels 1952 noch immer eine 99er (DRB-Nr. 98.1323) im Stand. 1960 begann eine Typenkonzentration, sodass die meisten Lokomotiven in Wiener Neustadt und Mürzzuschlag zu finden waren. Bis 1968 waren alle Lokomotiven bis auf drei Exemplare ausgemustert.

Das letzte Einsatzgebiet dieser drei Lokomotiven war die Lokalbahnstrecke Mürzzuschlag – Neuberg. 1972 wurden sie ausgemustert. Die 91.107 ist im Besitz des VEF (Verband der Eisenbahnfreunde).

## **kkStB Reihe 178**

Die kkStB Reihe 178 war eine Tenderlokomotivreihe für den Lokalbahnverkehr, welche auch von verschiedenen privaten Lokalbahnen in Österreich beschafft wurde.

Als Ende des 19. Jahrhunderts der Verkehr auf den Lokalbahnen der kkStB so stark anstieg, dass die vorhandenen zwei- und dreifach gekuppelten Nebenbahnlokomotiven nicht mehr ausreichten, wurde Karl Gölsdorf beauftragt, eine neue Lokomotive zu konstruieren.

Gölsdorf schuf eine kräftige vierfach gekuppelte Tender-Verbundmaschine, die sogar engere Kurvenradien als die alten Dreikuppler problemlos durchlief. Krauss in Linz lieferte zwei Probemaschinen, die die Nummern 21 und 22 sowie die Namen „WILLEN-DORF“ und „KLAUS“ erhielten. Für die Eisenbahn Wien – Aspeng wurden acht Stück dieser Lokomotiven gebaut. Die damit vorhandenen zehn Stück wurden als Reihe IVd mit den Nummern 71 bis 80 eingeordnet.

Die von Gölsdorf bei diesen Maschinen angewendete abgewandelte Heusingersteuerung ist nach ihm benannt.

Die kkStB beschaffte für ihre Nebenbahnen bis 1918 insgesamt 211 Stück dieser als Reihe 178 bezeichneten Maschinen. Sie wurden außer von Krauss auch von der Wiener Neustädter Lokomotivfabrik, von der Lokomotivfabrik Floridsdorf und von der Böhmischemährischen Maschinenfabrik geliefert.

Die Staatsbahnausführung hatte einen Kobelkamin und unterschied sich auch sonst in einigen Details von den privaten Maschinen.

Nach dem Ersten Weltkrieg verblieben 66 Stück bei der BBÖ, 105 Stück erhielt die ČSD (Tschechoslowakische Staatsbahnen) als Reihe 422.0, Jugoslawien reihte sie als SHS/JDŽ 52 ein, Polen als PKP TKp11 und Italien als FS 893. Einige Maschinen kamen auch nach Rumänien, wo sich die Bezeichnung 178 hielt.



Nach Ende des Zweiten Weltkriegs blieben noch 50 Exemplare der Reihe 92 bei der ÖBB. Die Zwillingslok 92.2201 wurde als ÖBB 192.01 eingeordnet, in Linz stationiert und 1965 ausgemustert. Die 92er wurden bis 1970 aus dem Bestand der ÖBB ausgeschieden. Die 92.2256 kam 1950 im Tausch gegen die 1D1-Tenderlokomotive Nr. 74 zur Wiener Lokalbahn WLB.

In Österreich blieben zwei Vertreterinnen dieser Reihe erhalten.

Die 92.2231 kam zur Montafonerbahn, die 92.2271 gehört der Brenner & Brenner Dampflokomotiven-Betriebsgesellschaft.

### **ÖBB-Reihe 93**

Die Dampflokomotivreihe BBÖ 378 (ÖBB-Reihe 93) war eine Tenderlokomotivreihe der Österreichischen Bundesbahn (BBÖ).

In den 20er-Jahren machte sich die Konkurrenz durch den Straßenverkehr bereits bemerkbar. Vor allem der Nebenbahnverkehr bedurfte daher einer Erhöhung seiner Attraktivität. Die BBÖ beauftragte aus diesem Grund die Lokomotivfabrik Floridsdorf mit dem Entwurf einer Nebenbahn-Tenderlokomotive. Oberbaurat Alexander Lehner entwickelte gleichzeitig die Verschublokomotive Reihe 478 (ÖBB 392) sowie die Nebenbahnlokomotive 378 (ÖBB 93). Ohne eine Probelokomotive begann man sofort mit der Serienfertigung. Die 378 verdrängte die verschiedenartigen Lokalbahnlokomotiven und erwies sich auch im Dienst auf Hauptbahnen als zweckentsprechend. Sie gilt als eine der am besten gelungenen Konstruktionen der BBÖ.

Sie bewältigte z. B. im Abschnitt Sattledt – Kremsmünster Stift (27 ‰ Steigung) einen Güterzug mit 220 Tonnen, während die Reihe 91 nur 130 Tonnen schaffte.

Die BBÖ nahm bis 1931 167 Stück dieser Lokomotivreihe in Betrieb. Ab 1938 reichte die Deutsche Reichsbahn die Lokomotiven dieser Reihe als 93.1301–1467 ein.

1941 bestellte die Slowakische Staatsbahn (SŽ) 25 Stück in leicht veränderter Form, die die Bezeichnung 431.0 erhielten. Nach dem Zweiten Weltkrieg kamen sie mit derselben Bezeichnung zur Tschechischen Staatseisenbahn ŽSD.

1944 beschafften auch die Wiener Lokalbahnen ein Exemplar dieser Reihe mit Stahlfeuerbüchse, die aber für die ihr zugedachten Aufgaben zu stark war, sodass sie 1951 gegen die ÖBB 92.2256 getauscht wurde. Die ÖBB bezeichneten die ehemalige WLB-Maschine zunächst als 93.1468, später aber als 93.1500.

Während des Zweiten Weltkrieges gingen elf Stück verloren und insgesamt 28 Stück kamen (zum Teil als Reparation) zur JŽ nach Jugoslawien, sodass der ÖBB 128 Exemplare verblieben. 1958 wurden 72 Exemplare mit Giesl-Ejektor ausgestattet, wodurch sich ihre Leistung um etwa 30% erhöhte.

Die 93er gehörten zu den letzten Dampflokomotiven, die die ÖBB einsetzte. Einige blieben über das offizielle Ende der Dampftraktion in Österreich hinaus als „strategische Reserve“ (Blockierung von Strecken im Kriegsfall) bis 1982 erhalten.

### **Dieseltriebwagen Reihe VT 70 (5070)**

Im Gegensatz zu seinen Vorgängern (VT 62, 63...) langlebig erwies sich der 1933 von der Grazer Waggonfabrik gelieferte VT 70, der eigentlich kein Personentriebwagen, sondern ein Gepäcktriebwagen war (der Führerstand 2 konnte als Gepäckabteil mit 6 m<sup>2</sup> genutzt werden). Der Sechszylinderdieselmotor leistete 221 kW bei 1000 U/min, der



Antrieb war dieselelektrisch mit zwei Tatzlagermotoren parallelgeschaltet. Auf den österreichischen Nebenbahnen war seine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h mehr als zufrieden stellend, nach dem Zweiten Weltkrieg reaktiviert wurde der letzte erst 1960 (VT 70.09) ausgemustert.

### **Dieseltriebwagen Reihe VT 41 (5041)**

Nach zahlreichen mehr oder weniger gelungen Versuchen, Fahrzeuge des Straßenverkehrs (=Autobusse) einfach auf Eisenbahnräder zu stellen, war der VT 41 (ÖBB 5041) der erste nach „Eisenbahngrundsätzen“ gebaute Dieseltriebwagen. Der Siegeszug der Diesel- gegenüber der Dampftraktion wurde jedoch durch den Ausbruch des Zweiten Weltkrieges verhindert. Die Simmeringer Waggonfabrik baute vom VT 41 immerhin 10 Stück.

Der Dieselmotor W8 mit einer Leistung von 118 kW bei 1350 U/min hatte 8 Zylinder mit direkter Einspritzung. Der Antrieb war dieselelektrisch, d.h. der Dieselmotor erzeugt über einen Generator Strom, der den Fahrmotoren zugeführt wird. Der Generator vom Typ GMB 306/18 brachte eine Leistung von 106 kW. Als Fahrmotoren waren wie damals üblich (vgl. VT 70) zwei parallelgeschaltete Tatzlagermotoren der Type USLW 323 mit je 45 kW Dauerleistung im Einsatz.

Der Wagenkasten war aus Stahl, die Fahrgasträume waren mit Sperrholz verkleidet. Die Sitzaufteilung mit 2 + 3 (64 Sitzplätze) und ein WC boten den damals üblichen Komfort in der dritten Klasse. Geheizt wurde mit Warmwasser vom Dieselmotor bzw. im Stillstand mit einer elektrischen Zusatzheizung.

Die Triebwagen der Reihe 5041 waren bis 1977 im Betrieb und wurden nicht wegen technischer Mängel ausgemustert, sondern weil sie dem Komfortanspruch des Reisepublikums nicht mehr entsprachen.

### **Dieseltriebwagen Reihe VT 43 (5043)**

Da man die besten Erfahrungen mit dem VT 41 machte, beschloss man bei der BBÖ, ab 1935 den vierachsigen Triebwagen Reihe VT 42 zu bauen. Als Nebenbahnvariante war eine dreiachsige Variante für Nebenstrecken vorgesehen. Dieser als VT 43 (ÖBB 5043) bezeichnete Triebwagen hat an einem Ende ein zweiachsiges Drehgestell mit Dieselmotor und Generator, am anderen Ende jedoch eine einfache Lenkachse mit dem Fahrmotor. Daher die merkwürdige Achsfolge 1AA. Der 5043 blieb ein Einzelstück und wurde 1962 zum 5042.015 umgebaut. Er war auf der Strecke Wels – Sattledt – Rohr in den späten Dreißigerjahren im Einsatz.

### **Dieseltriebwagen Reihe 5080**

Die Waggonfabrik in Uerdingen entwickelte zweiachsige Schienenbusse der Reihe VT 95 (einmotorig) und VT 98 (zweimotorig, ab 1953). Als bald wurden die VT 98 auf weniger bedeutenden Strecken eingesetzt und erhielten den Beinamen „Retter der Nebenbahnen“.

Die österreichischen SGP wurden dadurch angeregt, ihrerseits einen Schienenbus für Österreich zu entwickeln. 1954 übergaben sie der Graz-Köflacher Bahn zwei Schienenbusse (Motorleistung 280 PS, 62 Sitzplätze) mit zwei Beiwagen. Wegen ungenügender Leistung bei Probееinsätzen übernahm die GKB die beiden Garnituren nicht. 1955 entschlossen sich die ÖBB die abgestellten Fahrzeuge leihweise zu übernehmen. Zuerst



dachte man (überraschenderweise) an einen Einsatz auf der steigungsreichen Mühlkreisbahn, dann bewältigten sie Leistungen im Raum Wien (v. a. Aspangbahn). Im Mai 1964 kamen die beiden Garnituren zur Zfl. Wels. Sie sollten zuerst den Personenverkehr auf der Strecke Lambach – Gmunden Seebf. übernehmen, führten dann aber die Tagesreisezüge Wels – Aschach auf dem Nordast der Welser Lokalbahn und das morgendliche und das abendliche Zugpaar von Wels nach Rohr (6203/6202 bzw. 6209/6208). Lediglich der 6207 Wels – Bad Hall und der 6206 Bad Hall – Wels wurden mit einer Lokomotive der Reihe 93 und einer Garnitur von Spantenwagen geführt, da in Rohr der direkte Kurswagen Wien – Linz – Bad Hall übernommen wurde.<sup>21</sup>

Der schwach motorisierte 5080 dürfte sich auf der steigungsreichen Strecke Sipbach – Kollendorf bzw. in umgekehrter Richtung von der Kremsbrücke in Achleiten bis nach Kollendorf nicht sonderlich bewährt haben, da er mit dem Winterfahrplan 1964/65 wieder von der Strecke Rohr – Wels verschwand.

Grundsätzlich hatte die Umstellung auf Dieselverkehr eine wesentliche Betriebskostensenkung zur Folge. Die ÖBB waren allerdings mit dem 5080 nicht zufrieden (kaum 2000 km Fahrleistung pro Monat).

### **Dieseltriebwagen Reihe 5081**

An dieses Fahrzeug werden sich auch jüngere Semester noch erinnern können. Der zweiachsige „Schienenomnibus“ der Reihe 5081 wurde in den Jahren 1964 – 1967 beschafft. Als Vorbild dienten die deutschen VT 95 und VT 98 und auch die teilweise schlechten Erfahrungen mit der Reihe 5080 flossen in die Konstruktion ein.

Sein Dienstgewicht beträgt 20,7 Tonnen, die Höchstgeschwindigkeit mit einem Bei- und einem Steuerwagen (Baureihen 7081 und 6581) 90 km/h. Die beiden Sechszylinder-Dieselmotoren der Bauart Büssing sind im Fahrgestell untergebracht, die Kraftübertragung erfolgt mechanisch über ein Sechsganggetriebe, eine Scheibenbremse, eine Magnetschienenbremse sowie elektropneumatische Türen trugen trotz spartanischer Innenausstattung der modernen Zeit der 60er Jahre Rechnung.

Das Einsatzgebiet der Reihe 5081 war sehr umfangreich, von den Nebenbahnen im Welser Raum (Rieder Kreuz) bis zu den Kärntner Nebenstrecken, von der Strecke Vöcklabruck – Kammer-Schörfling bis zu einem Triebwagenschnellzug und diversen Personenzügen auf der Pyhrnbahn war alles dabei. 30 Triebwagen wurden beschafft, 5081.01 – 03 von der Waggonfabrik Uerdingen, 5081.11 – 22 von den Jenbacher Werken und 5081.51 – 65 von Simmering Graz Pauker.

1965 erhielt die Zugförderungsstelle Wels 12 Triebwagen der Reihe 5081 und 10 Steuerwagen der Reihe 6581.

Für unsere Nebenbahn Sattledt – Rohr kam die Lieferung dieser Fahrzeuge leider zu spät, ein wirtschaftlicher Lokalbahnbetrieb konnte nicht mehr realisiert werden. Der Personenverkehr der Strecke Wels – Grünau und Wels – Aschach an der Donau konnte zur Gänze auf Dieselbetrieb umgestellt werden.

21 Vgl. Riehs, S. 170. Riehs dürfte irren, wenn er schreibt, der Gesamtverkehr Wels – Rohr sei mit der Reihe 5080 bewältigt worden. Der vierachsige Schnellzugwagen Wien – Bad Hall wird wohl kaum vom schwach motorisierten Triebwagen nach Bad Hall gebracht worden sein.



Für eine Gegenüberstellung der Leistungen der Reihen 91 und 93 untenstehend ein Auszug aus den Belastungstafeln für Güterzüge zu Buchfahrplan Heft 21d und 21e:

| Strecke                       | Steigung | Belastung in Tonnen |        |
|-------------------------------|----------|---------------------|--------|
|                               |          | Lokreihe            |        |
|                               |          | 91/191              | 93     |
| Wels – Wels Lokalbahn         | 6 ‰      | 300                 | 530    |
| Wels Lokalbahn – Steinhaus    | 24 ‰     | 150                 | 250    |
| Steinhaus – Sattledt          | 25 ‰     | 140                 | 300 +) |
| Sattledt – Kremsmünster Stift | 27 ‰     | 130                 | 220    |
| Kremsmünster Stift – Rohr     | 12 ‰     | 260                 | 400    |

+) mit Anfahrschiebe in Steinhaus 400 Tonnen.

| Strecke                       | Steigung | Belastung in Tonnen |     |
|-------------------------------|----------|---------------------|-----|
|                               |          | Lokreihe            |     |
|                               |          | 91/191              | 93  |
| Rohr – Kremsmünster Stift     | 28 ‰     | 130                 | 210 |
| Kremsmünster Stift – Sattledt | 26 ‰     | 140                 | 230 |
| Sattledt – Steinhaus          | 20 ‰     | 190                 | 350 |
| Steinhaus – Wels              | 6 ‰      | 300                 | 600 |

Interessant auch ein Vergleich des Personalstandes der Zugförderungsstelle Wels:

Während im Jahre 1946 110 „Reglerberechtigte“ (= Triebfahrzeugführer), 1965 immerhin 123 Lokführer in der Zfst. Wels Dienst versahen, gibt es 2007 nur mehr 96 Beschäftigte im Lokführerdienst der Traktionsstandortes Wels.

## Wirtschaftliche Aspekte

Das Anlagekapital der Welser Bahn bestand aus Aktien in der Höhe von 1 050 000 fl; hievon hatte die Stadtgemeinde Wels 1 036 000 fl, Interessenten 14 000 fl. gezeichnet. 50 000 fl wurden vom Land Oberösterreich in Aussicht gestellt. Die Bahn befand sich somit überwiegend im Besitz der Stadt Wels, eine logische Folge der Bemühungen, die sie zu ihrer Errichtung geleistet hat.

Die Kosten für Bau und Einrichtung der Linie Wels – Unter-Rohr betrugen 1 146 502 fl, für die Fahrbetriebsmittel 132 000 fl.



Die Tabelle zeigt für die drei Linien die Baulängen und die Baukosten (incl. zusätzlicher oder nachträglicher Aufwendungen) mit Ende 1905.

| Strecke           | Länge     | Kosten      |
|-------------------|-----------|-------------|
| Wels – Aschach    | 21,108 km | 1 212 852 K |
| Wels – Unter-Rohr | 24,935 km | 2 666 665 K |
| Wels – Grünau     | 30,035 km | 3 194 875 K |

Nachfolgende Tabelle zeigt vergleichsweise die Entwicklung der Aschacher Linie und der Strecke nach Unter-Rohr hinsichtlich der Personenbeförderung und des Gütertransports für jene Jahre, in denen die Erfolge noch getrennt ausgewiesen wurden. Im Jahre 1893 sind für Wels – Unter-Rohr natürlich nur die letzten beiden Monate des Jahres ab Eröffnung ausschlaggebend.

|      | Wels - Aschach |          | Wels – Unter-Rohr |          | Wels - Aschach |          | Wels – Unter-Rohr |          |
|------|----------------|----------|-------------------|----------|----------------|----------|-------------------|----------|
| Jahr | Personen       | Ertrag   | Personen          | Ertrag   | Güter t        | Ertrag   | Güter t           | Ertrag   |
| 1893 | 122 864        | 30 502 K | 18 669            | 4 848 K  | 60 222         | 47 692 K | 1 463             | 1 028 K  |
| 1894 | 136 923        | 33 398 K | 97 511            | 24 111 K | 33 816         | 27 401 K | 9 267             | 12 904 K |
| 1895 | 128 567        | 30 778 K | 85 527            | 24 447 K | 35 880         | 27 682 K | 8 153             | 12 543 K |
| 1896 | 142 771        | 31 393 K | 57 205            | 22 336 K | 41 224         | 35 519 K | 9 837             | 13 195 K |
| 1897 | 110 676        | 30 934 K | 67 282            | 23 122 K | 76 968         | 37 535 K | 10 792            | 14 659 K |

Während die Strecke Wels – Aschach der Gesellschaft von Anfang an einen Betriebsüberschuss brachte, gab es bei der Strecke Wels – Unter-Rohr im ersten Betriebsjahr 1894 einen Abgang, der jedoch durch den Gewinn der anderen Strecke ausgeglichen werden konnte. In den folgenden Jahren erbrachten auch diese Strecke sowie die Abzweigung nach Grünau einen Betriebsüberschuss.<sup>22</sup> Erst ab 1923 gab es einen Abgang in der Bilanz der Bahn.

Die Linie nach Unter-Rohr war in der ersten Zeit ihres Bestehens für den Personenverkehr bedeutend, da damals andere, der breiten Volksmasse zugängliche Beförderungsmittel vollkommen fehlten.<sup>23</sup> Sie litt hauptsächlich jedoch unter der Tatsache, dass die Verbindung von Steyr nach Unter-Rohr nicht wie 1880 ursprünglich vorgesehen normalspurig ausgeführt wurde; der Erfolg blieb somit weit hinter den erwarteten Ergebnissen zurück.<sup>24</sup> Die 1891 eröffnete Schmalspurbahn von Pergern nach Bad Hall, die ihrerseits mit der von Garsten ausgehenden ebenfalls schmalspurigen Steyrtalbahn die

22 Ein interessantes Detail des Gütertransports auf dieser Linie, dessen sich heute kaum jemand bewusst sein wird, zeigte Gilbert Trathnigg auf: Noch 1897 wurden auf der Alm 3 271 Holzflöße mit einer Ladung von knapp 400 000 Meterzentnern zusammengestellt. Davon gingen 498 nach Wels und dessen Umgebung, während 2 273 Flöße auf der Donau weiter verflößt wurden. Die Kosten von Bahntransport und Floß waren praktisch gleich. Nur die Qualitätsverschlechterung, die sich beim Flößen einstellte, fiel beim Bahntransport weg. Man hatte sich jährlich einen Gütertransport von ca. 4 000 Waggons erwartet. Vgl. Trathnigg, Gilbert: Welser Bahnbauten und Bahnbauprojekte in Konkurrenz zu Linz. In: Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 1959 (= Trathnigg), S. 217 - 246

23 Vgl. Riehs, S. 156

24 Vgl. Trathnigg, a. a. O.



Verbindung nach Steyr darstellte, erwies sich in Hinblick auf die Möglichkeit, Transportvolumen zu binden, nicht als ein wahrer Lückenschluss.

Ein 1893 mit der Kremstalbahn abgeschlossener Vertrag hat sich nicht bewährt; schon 1894 setzte sie die Tarife soweit herab, dass ein Güterumschlag in Unter-Rohr für die Welserbahn fast unmöglich wurde. In diesem Zusammenhang wurde auch darüber geklagt, dass die Güterbeförderung nach Kremsmünster oft den Weg zum dortigen Marktbahnhof nahm, auch wenn die Sendung für den Stiftsbahnhof deklariert war. Im Welser Anzeiger empfahl man, die mit der „Localbahn Wels - Unter-Rohr“ gewünschte Beförderung ausdrücklich auf den Frachtbriefen zu vermerken. Erst die 1902 erfolgte Verstaatlichung der Kremstalbahn brachte den hier erwarteten Güterumschlag.

## Die Stadt Wels als Hauptaktionär der Welser Lokalbahnen

Um die Größe der Leistungen der Stadt Wels beim Ausbau der Welser Lokalbahnen aufzuzeigen, müssen einige Vergleichszahlen betrachtet werden. Die Stadt besaß während des Bestandes der Lokalbahngesellschaft an ihr einen Anteil, der sich in etwa zwischen zwei Dritteln und drei Vierteln bewegte.

Diese Tabelle zeigt die Wohnbevölkerung von Wels (ohne die Garnison) und die Anzahl der Häuser.

| Jahr | Einwohner | Häuser |
|------|-----------|--------|
| 1880 | 7809      | 503    |
| 1888 | 8450      | 632    |
| 1910 | 12191     | 818    |

Die in den Erwerb der Aktien der Welser Lokalbahn-Gesellschaft investierten Mittel mussten durch Darlehen aufgebracht werden. Diese Summen betrugen ein Vielfaches der jährlichen Einnahmen aus der Gemeindeumlage auf die Steuern und machten z. B. 1892 etwas mehr als drei Viertel der gesamten Verbindlichkeiten der Stadt aus.

Im Zusammenhang mit den Belastungen, die der Stadt mit dem Betreiben ihrer Bahnlinien erwuchs, beklagte sich der Welser Anzeiger Nr. 46 vom 12. 11. 1892 bitter über die Vorgangsweise des oberösterreichischen Landtages. Die Stadt Wels hatte ein Ansuchen um Subventionierung der Bahnlinie Wels – Unter-Rohr gestellt. Alle Bestimmungen, die in der Sitzung des „hohen Landtages“ vom 14. November 1889 für die Subventionierung von Lokalbahnen aufgestellt worden sind, seien erfüllt worden, und die Localbahn Wels – Unter-Rohr sei in der Reihenfolge jener Bahnen, die vom Lande zu subventionieren sind, in erster Linie aufgeschienen. Mit Beschluss des Landtages vom 16. September 1892 wurde aber dieses Ansuchen der Stadt Wels und der Lokalbahngesellschaft abgewiesen.

Da der Ertrag der Bahnen nicht mit dem Zinsen- und Kapitaldienst Schritt halten konnte, war die Stadt gezwungen, ihre Umlagen zu erhöhen, was für die Bevölkerung natürlich eine wenig populäre Maßnahme darstellte. Schon 1902 hieß es im Jahresbericht der Lokalbahnen, dass die Stadt ein für ihre Verhältnisse kaum erschwingbares Kapital in diese Bahnen investiert habe und bestrebt sein müsse, sich dieser Bürde zu entledigen.



1907 war durch notwendige Bauten der Schuldenstand der Gemeinde auf 6 770 000 Kronen gewachsen; immerhin betrug auch bei dieser großen Belastung das Aktienkapital noch ein Drittel der Gesamtsumme, deren Kapital- und Zinsendienst fast eindreiviertelmal so groß war wie die Einnahmen aus den Umlagen.

Die Tabelle zeigt den Aktienbesitz der Stadt Wels an der Welser Lokalbahn-Gesellschaft, den Prozentsatz der Gemeindeumlage und um wie viel größer als der jährliche Ertrag aus der Gemeindeumlage dieser Aktienbesitz war.

| Jahr | Aktienkapital | Gemeindeumlage | Verhältnis Aktienkapital zu Gemeindeumlage |
|------|---------------|----------------|--------------------------------------------|
| 1892 | 1 250 000 fl  | 35 %           | 60                                         |
| 1902 | 2 786 000 K   | 75 %           | 20                                         |
| 1907 | 2 770 000 K   | 85 %           | 60                                         |

Wenn man diese Zahlen berücksichtigt, ist es verständlich, warum Wels zögern musste, sich neue Schulden aufzuladen, um weitere Teile des alten Nordsüdbahn-Projektes mit eigenen Mitteln zu bauen. Wohl haben, seit der Verpachtung der Lokalbahnen, die Einnahmen aus Dividenden und Aktientilgung ungefähr so viel betragen, wie die Stadtgemeinde für Kapitals- und Zinsendienst der Darlehen, die sie für den Erwerb der Aktien aufgenommen hatte, aufwenden musste. Aber diese günstige Regelung wurde annähernd erst seit 1904 erreicht; von 1893 bis 1903 hat Wels diese Kosten zeitweilig zur Gänze, in den anderen Jahren weitgehend aus eigenen Mitteln decken müssen.<sup>25</sup>

Verkauf oder Verpachtung der Bahnen waren aber nur im Falle eines guten wirtschaftlichen Ertrages möglich. Die Lokalbahn-Gesellschaft musste alle Schwierigkeiten der Anfangszeit allein und ohne Hilfe durchstehen und konnte erst nach deren Überwindung einen Pachtvertrag mit der Staatsbahn abschließen.

Eine außerordentliche Generalversammlung der Welser Lokalbahn-Gesellschaft fand am 29. Dezember 1906 statt, deren einziger Gegenstand der in einer Konferenz am 13. Dezember 1906 verfasste Vertrag „wegen pachtweiser Weiterführung des Betriebes der gesellschaftlichen Bahnen durch den Staat für Rechnung desselben“ war. Die Angelegenheit sei nun spruchreif geworden, das Ergebnis der jüngsten Verhandlungen sei „ein verhältnismäßig günstiges“ und „sowohl das K. K. Eisenbahnministerium als auch das K. K. Finanzministerium sei der Gesellschaft freundlich entgegengekommen“.

Alle in der Präsenzliste angeführten Anteilscheinbesitzer stimmten dem Antrag des Verwaltungsrates zu, den genannten Vertrag abzuschließen.

25 Vgl. Trathnigg, a. a. O.



Die nachfolgende Liste der anwesenden Aktionäre gewährt einen guten Eindruck bezüglich der Kapitalverteilung und der Stimmrechte in der Gesellschaft:

|       |                                                               |             |        |
|-------|---------------------------------------------------------------|-------------|--------|
| 12    | Kamillo Schulz                                                | 2 000 K     | 10     |
| 1     | Firma Gebrüder Adler / Herr Prokurist Fritz Weidinger         | 2 000 K     | 10     |
| 2     | Dr. Franz von Benak                                           | 400 K       | 2      |
| 3     | Franz Deschl                                                  | 400 K       | 2      |
| 4     | Leopold Falkensammer                                          | 2 000 K     | 10     |
| 5     | Leopold Gruber                                                | 22 000 K    | 110    |
| 6     | Franz Holter                                                  | 2 000 K     | 10     |
| 7     | Heinrich Kreuzer                                              | 400 K       | 2      |
| 8     | Oberöstr. Landesauschuß / Herr Ignaz Huber                    | 194 000 K   | 970    |
| 9     | Ignaz Muhr                                                    | 2 000 K     | 10     |
| 10    | Ferdinand Rochhart                                            | 1 000 K     | 5      |
| 11    | Dr. Johann Schauer                                            | 2 000 K     | 10     |
| 12    | Kamillo Schulz                                                | 2 000 K     | 10     |
| 13    | Karl Sonnleitner                                              | 400 K       | 2      |
| 14    | K. k. Staatsverwaltung / Herr Finanzsekretär Karl Schneider   | 300 000 K   | 1500   |
| 15    | Stadtgemeinde Wels / Herr Bürgermeisterstellvertreter Richter | 2 778 000 K | 13 890 |
| 16    | Gustav Straberger                                             | 8 400 K     | 42     |
| 17    | Karl Streiter                                                 | 1 000 K     | 5      |
| Summe |                                                               | 3 318 000 K | 16 590 |

In Folge des Pachtvertrages vom 27. Februar 1907 zahlte die Staatsbahn als Pachtschilling eine jährliche Pauschalsumme von 286 000 Kronen, die eine Dividende von 3,5 bis 3,75 % ermöglichte, bis durch die Geldentwertung nach dem Ersten Weltkrieg der Pachtschilling und damit auch die Aktien und Obligationen entwertet waren.



## Verstaatlichung

Während die Kremstalbahn mit 1. Jänner 1906 eingelöst und verstaatlicht wurde, blieb die Welser Lokalbahn-Gesellschaft weiter bestehen. Allerdings wurde wie bereits erwähnt am 27. Februar 1907 der Betriebsvertrag mit der Staatsbahn rückwirkend mit 1. Jänner 1906 auf einen Pacht- und Betriebsvertrag geändert. Im gleichen Jahr waren auch die Einlösungsbestimmungen der Welser Lokalbahnen abgeändert worden.

Im Eigentumsverhältnis trat erst nach Überführung der Österreichischen Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1938 eine Änderung durch die im Oktober 1941 beendeten Einlösungsverhandlungen ein. Das betreffende Übereinkommen wurde von der Gesellschaft am 12. März 1942 genehmigt und gleichzeitig ihre Auflösung beschlossen.

## Elementarereignisse und Unglücksfälle

Gottlob wird nur von wenigen Zwischenfällen berichtet, die die Bahn betroffen haben. Herausragend sind die Hochwasserjahre 1897 und 1899. Ganz Oberösterreich wurde um die Jahrhundertwende von schweren Hochwasserkatastrophen heimgesucht, die auf vielen Bahnlinien durch Damnbrüche, Zerstörungen an Brücken und Überflutung der Bahnkörper enorme Schäden und längere Verkehrsunterbrechungen verursachten, wovon auch die Welser Lokalbahnen nicht verschont blieben.

Sie erfuhren Verkehrsunterbrechungen am 31. Juli 1897 auf der Strecke Kremsmünster Stift – Unter-Rohr durch das Hochwasser der Krems, am 2. August auch von Wels bis Kremsmünster Stift infolge Gefährdung der Traunbrücke nächst Wels (Aschet); erst am 20. August war die Linie Wels – Unter-Rohr für den Gesamtverkehr wieder offen, nachdem seit 8. August ein beschränkter Personenverkehr bis Kremsmünster Stift zugelassen worden war.

Neuerlich erlitten die Welser Lokalbahnen ab 13. September 1899 Unterbrechungen von Kremsmünster Stift bis Unter-Rohr (Dauer bis 21. September), vom 14. bis 17. September auch von Wels bis Kremsmünster Stift.

Aufsehen erregte ein Unfall, von dem im Welser Anzeiger zu lesen war:

Am 22. August 1921 entgleiste der Personenzug Nr. 3820, der um 7 Uhr abends in Wels eintreffen sollte, in der Nähe der Haltestelle Sipbach in Kilometer 15,8, wo die Bahn die Straße übersetzt. Die unmittelbare Ursache wurde dem Umstand zugeschrieben, dass von der frisch geschotterten Strasse durch den Fuhrwerksverkehr zahlreiche Steine auf den Bahndamm gebracht wurden. Dadurch wurde die Lokomotive aus dem Gleis geworfen, fuhr die Böschung hinunter und blieb nach acht Metern im Feld liegen. Ein Waggon lag quer über das Gleis, die übrigen Wagen wurden zwar aus dem Gleis gehoben, verblieben aber am Bahnkörper. Lokomotivführer und Heizer konnten sich durch rechtzeitiges Abspringen von der Maschine retten, etwa zehn Personen wurden leicht verletzt, eine Frau soll sich den Oberarm gebrochen haben. Der Betrieb reagierte schnell, ließ den Grünerzug bis zur Unglücksstelle fahren und brachte die Fahrgäste nach Wels, wo sie um 8 Uhr 12 ankamen. Um 9 Uhr abends ging noch ein Hilfszug zur Unfallstelle ab, der um halb 11 Uhr des folgenden Tages mit dem Hauptteil der verunglückten Garnitur in Wels ankam. Gleichzeitig fuhr ein zweiter Hilfszug zur Unfallstelle, um die Lokomotive und einen Waggon, den man von der Böschung geworfen hatte, um das Gleis frei zu bekommen, zu bergen.



Der Welser Anzeiger schrieb in weiterer Folge von diversen Gerüchten, die sich gleich darauf um den Eisenbahnunfall rankten: Der Lokomotivführer sei zu schnell gefahren und der Registrierstreifen des Geschwindigkeitsmessers sei verschwunden. Allerdings wurde dem Mann eine untadelige Dienstführung attestiert und in Eisenbahnerkreisen die schlechte Beschaffenheit des Fahrweges kritisiert, wo die Schienennägel keinen ausreichenden Halt in den morschen Schwellen mehr gefunden haben sollen. Schließlich verwies man korrekterweise auf die bevorstehende Untersuchung des Falles.<sup>26</sup>

Die Überschrift zu einem zeitgenössischen Foto von der Unfallstelle nennt einen Schienenbruch als Ursache, wobei auf dem betreffenden Bild tatsächlich eine etwa einen halben Meter messende Lücke in einer der Schienen deutlich erkennbar ist.

Keine nennenswerten Schäden, aber empfindliche Verspätungen gab es zu vermelden, nachdem infolge eines in einer Weiche eingeklemmten Steines am 12. August 1922 in Rohr eine Lokomotive und zwei Wagen aus den Schienen gesprungen waren.<sup>27</sup>

Die Bewohner Kirchbergs erzählen von einem Vorfall, der Mitte der fünfziger Jahre des vorigen Jahrhunderts viel Gesprächsstoff bot. Ein Steinblock, der etwa 50 Meter vor der Brücke über den Wolmersgraben auf das Gleis gelegt worden war, brachte den talwärts fahrenden Zug zum Stehen, glücklicherweise jedoch nicht zum Entgleisen. Nachdem das Hindernis entfernt worden war, konnte die beschädigte Lokomotive die Fahrt bis Rohr fortsetzen. Als Tatverdächtige wurden zwei Männer festgenommen, die sich vor Gericht zu verantworten hatten; einer wurde freigesprochen, der andere musste eine längere Freiheitsstrafe abbüßen. Angesichts des hohen Dammes, auf dem sich das Geschehen abgespielt hatte, hätte eine Entgleisung höchstwahrscheinlich katastrophale Folgen gehabt.

26 Welser Anzeiger v. 24. 8. 1921

27 Welser Anzeiger v. 19. 8. 1922



Abb. 31: Zugsunglück am 22. August 1921 zwischen Kollendorf und Sipbach (Foto: Theresia Wimmer)



## Einstellung

Nach einer überraschenden diesbezüglichen Ankündigung am 24. März wurde bereits am Montag, den 29. März 1965 der Betrieb auf der Strecke Sattledt – Rohr zur Gänze eingestellt. Vom Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen wurde ein Schienenersatzverkehr zum Eisenbahntarif durchgeführt. Der letzte Zug war somit am 28. März 1965 gefahren.

Seitens der Österreichischen Bundesbahnen machte man es sich leicht. Es wurden als Gründe für die Einstellung zunächst wieder einmal Rationalisierungsmaßnahmen kolportiert. Zu einem Zeitpunkt, da in Wels die Stationierung leichter Dieseltriebwagen der Baureihe 5081 bereits beschlossene Sache war, erschien diese Argumentation nicht besonders stichhaltig. Die unter dem Namen „Schienenbusse“ bekannt gewordenen Fahrzeuge waren für die Deutsche Bundesbahn entwickelt worden, hatten dort bald den ehrenvollen Beinamen „Retter der Nebenbahnen“ erhalten und wurden seit 1965 in Österreich in Lizenz gebaut (vgl. dazu S. 120).

So wurde zwischenzeitlich denn auch die ursprüngliche Einstellungsargumentation „Rationalisierungsmaßnahme“ durch eine andere ersetzt: Man sprach nun davon, dass die Garantiezeit der Brücke über den Wolmersgraben abgelaufen sei und die erforderlichen Maßnahmen wirtschaftlich nicht vertretbar gewesen wären.

Nachdem der Gemeinderat von Wels unter dem Vorsitz von Bürgermeister Spitzer gegen die Einstellung in einer Resolution Stellung genommen hatte, richteten am 7. April 1965 die Abgeordneten der Sozialistischen Partei Österreichs Dr. Tull, Mark und Pölz die Anfrage an den damaligen Verkehrsminister Otto Probst, pikanterweise ebenfalls von



Abb. 32: 6207 passiert ein letztes Mal das Einfahrtssignal des Bahnhofs Rohr. (Foto: Ernst Riedl)



der SPÖ, ob er anzuordnen bereit sei, die verfügte Einstellung des Zugverkehrs auf der Strecke Sattledt – Rohr nach Anhören der betroffenen Gemeinden zu überprüfen und nach Möglichkeit zu revidieren. In der Beantwortung vom 6. Mai 1965 wurde mit der ständig schwachen Frequenz der sechs in der Stecke Sattledt – Rohr verkehrenden Züge argumentiert und festgestellt, dass bei einzelnen Zügen in den vier unbesetzten Haltestellen sowie im Bahnhof Kremsmünster Stift überhaupt keine Reisenden aus- und eingestiegen seien. In Übereinstimmung mit einem Hinweis des Rechnungshofes hätten sich die Österreichischen Bundesbahnen wegen des schlechten Betriebsergebnisses wie schon in anderen Fällen entschlossen, die äußerst unwirtschaftlich gewordene Führung von Zügen zwischen Sattledt und Rohr ab dem 29. März 1965 durch einen Omnibusverkehr zu ersetzen. Weiters wird in der Beantwortung behauptet, dass sich keine Erschwernis in der Beförderung der Reisenden ergab, wobei die Omnibusse dieselbe auffallend niedere Frequenz wie früher die Züge aufwiesen. Der in Kremsmünster Stift abgewinkelte Güterverkehr zeige mit durchschnittlichen 76 Tonnen pro Monat ebenfalls stark rückläufige Tendenz und wurde wegen dieser seiner Geringfügigkeit zuletzt mit den Reisezügen besorgt; er könne ohne unzumutbare Belastung der Verfrächter auch im nahe gelegenen Bahnhof Kremsmünster Markt erledigt werden. Über die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der getroffenen Maßnahmen sei kurz nach deren amtlicher Verlautbarung am 24. März 1965 in der Lokalpresse mit den Bürgermeistern der interessierten Gemeinden Fühlung genommen worden. Die Maßnahme sei eine vorläufige, doch nehmen die Österreichischen Bundesbahnen eine dauernde Auflassung der Strecke in Aussicht, da sich dadurch ein Einsparungserfolg von jährlich 1,015 Mio. öS ergeben würde. Außerdem sei der Landeshauptmann von Oberösterreich um eine Stellungnahme gebeten worden.



*Abb. 33: Triebfahrzeugführer Josef Zinhobl und Heizer Josef Hofstetter, das Lokpersonal des letzten Zuges Rohr – Wels Foto: Ernst Riedl)*



Hier handelt es sich um eine zwar nicht erbetene Begründung für die Einstellung der Bahn; aus dem Mund des Verkehrsministers stammend muss man ihr aber wohl oder übel offiziellen Charakter zubilligen. Zum Kern der parlamentarischen Anfrage, ob er bereit sei, eine Überprüfung oder gar eine Revidierung der Entscheidung anzuordnen, gab er keine Aussage. Thema glattweg verfehlt, Herr Minister; und das bei einer Bedenkzeit von einem Monat.

Die lokale Presse recherchierte tiefgründiger und sah die Geschehnisse in einem etwas anderen Licht; demzufolge forderte man vehement die Rücknahme der getroffenen Maßnahme. Man leugnete nicht die schwache Fahrgastfrequenz, zeigte aber auf, dass die für den öffentlichen Verkehr Verantwortlichen ein bewährtes Patentrezept parat hatten, diese Zahlen niedrig zu halten, nämlich die parallele und zeitgleiche Führung von Postbuslinien. Man wusste von Unzulänglichkeiten des Fahrplanes zu berichten, das erwähnte Rezept war z. B. mit folgender Spitzfindigkeit gewürzt: Der Zug nach Graz konnte nur erreicht werden, wenn man den Bus benützte, nicht aber wenn man den kurz darauf fahrenden Zug nahm. Man schrieb von Aktivitäten, die in den zwei Jahren vor der Einstellung erfolgten wie eine teilweise Gleisneulage, die gründliche Renovierung des Bahnhofes Kremsmünster Stift mit neuen Toiletten sowie die Überholung der Brücke über den Wolmersgraben samt neuem Anstrich. Für all diese Arbeiten sei ein Millionenbetrag (öS) investiert worden, was das vom Verkehrsminister argumentierte Einsparungspotential doch erheblich relativiert. Weiters dürfte mit dem Bürgermeister von Wels doch nicht vorher Fühlung aufgenommen worden sein, denn die Welser Zeitung Nr. 16 vom 22. April 1965 berichtet von einem verspätet bei der Stadtgemeinde Wels eingetroffenen Rund-

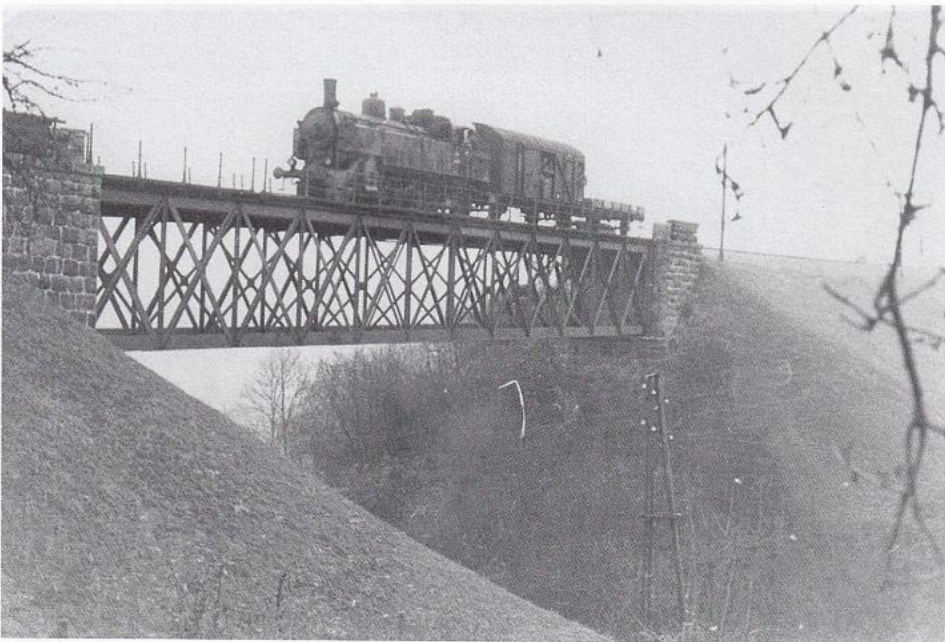


Abb. 34: Bauzug mit Reihe 93 während der Abtragungsarbeiten (Foto: Otmar Bromberger)



schreiben der ÖBB, in dem um eine Stellungnahme zur bereits mit 29. März verfügten Einstellung des Zugverkehrs auf der Lokalbahnstrecke Sattledt – Rohr ersucht wird. Wie ernst in Wien die Proteste der Bevölkerung mit der o. a. Resolution des Welser Gemeinderates und einer ähnlichen aus Kremsmünster genommen wurden, bewies die Bezeichnung „Theater“, mit der sie von zuständigen Beamten der ÖBB und deren Betriebsdirektor Hofrat Viktor Kepnik abgetan wurden. Die Aussage, dass die Umstellung auf den Schienenersatzverkehr keinerlei Erschwernis brächte, wusste man folgendermaßen zu widerlegen: Weder Gütertransport noch Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder im Bahnauto, längere Anmarschstrecken zu den Bushaltestellen, mehr Zeitaufwand für Pendler, Abendverbindung von Bad Hall nach Wels nur mit zweimaligem Umsteigen möglich.

Vollständigkeitshalber seien die Haltestellen des Schienenersatzverkehrs erwähnt:

Kremsmünster Gasthaus Post            statt Wolfgangstein

Kremsmünster Stift Bahnhof

Irndorf Schmiede                        statt Kollendorf

Sattledt Schobermairkreuz            statt Sipbach

Sattledt Bahnhof

Der erwähnte Schienenersatzverkehr wurde schließlich mit 1. Dezember 1966 aufgegeben. Dies wurde dadurch ermöglicht, dass das Verkehrsministerium die Konzession für erloschen erklärt hatte.

Die Einstellungsverfügung betreffend die gänzliche und dauernde Einstellung des Gesamtverkehrs ausgestellt vom Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmen trägt das Datum vom 27. Oktober 1966 und die Zahl R/1908/4-66.



Abb. 35: Auch am Stiftsbahnhof waren die Studenten am letzten Betriebstag zahlreich vertreten. (Foto: Sammlung Franz Mörtenhuber)



## Abtragung

In der „Welser Zeitung“ vom 17. November 1966 stand zu lesen:

„Seit dem 18. Oktober wird nun von einer Linzer Baufirma an der Gleisdemontage der Eisenbahnlinie Sattledt – Rohr gearbeitet. 25 Arbeiter, 2 Lokomotivführer, 2 Heizer, ein Vershubmeister, ein Begleiter und ein Bahnmeister arbeiten unter der Führung von Hauptpolier Wallner derzeit im Bereich des Stiftsbahnhofes Kremsmünster. Etwa 300 m Gleis werden pro Tag abgebaut. Die Rekordleistung betrug einmal 388 Meter. Für die Wegschaffung des Materials stehen zwei Lokomotiven mit 16 Arbeitswagen und rund 20 Schienenwagen im Einsatz. Die Schienen und Schwellen werden, soweit sie noch brauchbar sind, in andere Strecken eingebaut werden. Die schlechten Schwellen werden als Brennmaterial an Eisenbahner verkauft. Auf unsere Frage, ob auch der Bahnkörper abgetragen bzw. ob er geplant werde, sagte uns Hauptpolier Wallner: „Der bleibt liegen, wie er ist. Wir sind nur mir der Gleisdemontage beauftragt.“

Im April 1967 waren die Anlagen abgetragen.

Die Brücke über den Wolmersgraben wurde von einem pensionierten Eisenbahner demontiert, der extra für dieses Vorhaben ein Gewerbe angemeldet hatte. Johann Müllner, dessen Haus sich in unmittelbarer Nähe unterhalb der Brücke befindet, kann sich heute noch gut daran erinnern. Nachdem die Fahrbahnträger und die Diagonalverstreben, die die beiden seitlichen Fachwerksträger miteinander verbanden, herausgeschnitten worden waren, wurden die beiden Langträger als Ganzes mit Hilfe eines Lastwagens mittels Stahlseilen über Umlenkrollen von den Widerlagern gehoben, einer nach dem anderen zur Talsohle abgeseilt und anschließend dort in transportfähige Teile zerkleinert. Die Leistung des Pensionisten ist insofern umso höher zu bewerten, als es sich um einen Invaliden mit einer Unterschenkelprothese handelte. Als Entlohnung hatte er den Erlös aus dem Alteisenverkauf ausgehandelt.

## Ein Versuch zur Objektivität

Es war wohl in erster Linie der Verlust „ihrer“ Bahn, den die Welser als schmerzlich empfanden. Der Bahn war der Todesstoß versetzt worden, als sie anscheinend buchstäblich in den letzten Zügen lag.

Im Welser Gemeinderat brachte der Abgeordnete Holter das Thema ebenso kurz wie prägnant auf den Punkt, indem er daran erinnerte, dass Welser Bürger diese Bahn errichtet hätten, dann sei die Bahn der Stadt entzogen worden. Und nun habe man die Linie einfach eingestellt.<sup>28</sup>

Das für die Einstellung maßgebliche Argument der geringen Fahrgastfrequenz stand im Raum, wiewohl in der Lokalpresse dafür zumindest eine teilweise Erklärung geboten wurde. Die Bahn in ihrer damaligen Erscheinungsform war jedoch nicht dazu geeignet, Fahrgäste auf die Schiene zu locken. Betrachtet man das zuletzt eingesetzte Wagenmaterial, fällt es schwer, der Umstellung auf Autobusbetrieb eine Komfortsteigerung abzustreiten.

Um die Bahn überlebensfähig zu machen, hätte es mehrerer Faktoren bedurft:

– Anhebung des Fahrkomforts

<sup>28</sup> Welser Zeitung v. 8. 4. 1965





Abb. 36: Bautrup während der Streckendemontage (Foto: Franz Fischereder)

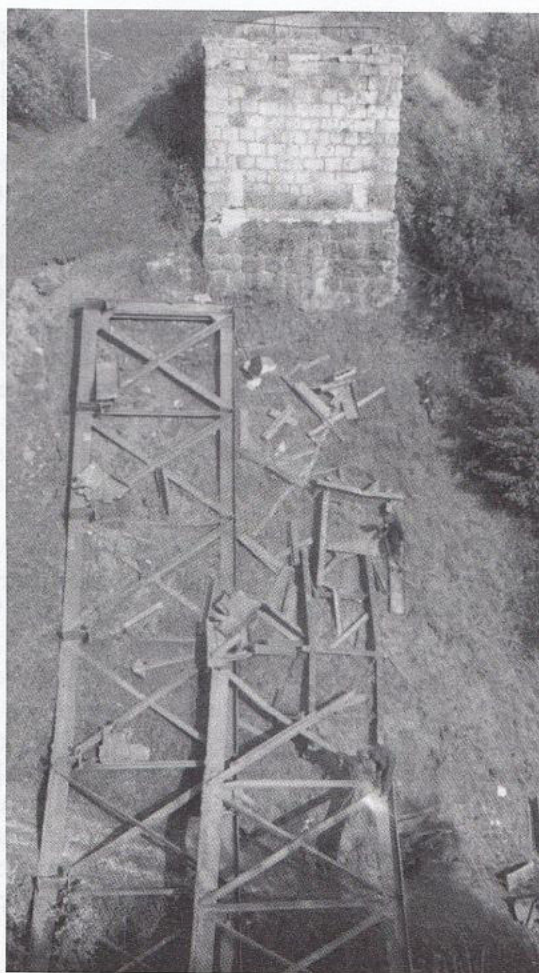


Abb. 37: Die Reste der einst stolzen Kirchberger Brücke liegen im Wolmersgraben.  
(Foto: Johann Müllner)



- Reduzierung der Betriebskosten
- Anpassung bzw. Verdichtung des Fahrplanes

Die ersten beiden Forderungen wären durch den Einsatz der Schienenbusse der Reihe 5081 zumindest in gewissem Maße abgedeckt gewesen. Die Kosten dafür waren zum gegebenen Zeitpunkt mit der Stationierung dieser Fahrzeuge in Wels so gut wie abgehakt. Für die Erledigung des dritten Punktes hätte es somit nur mehr einer Portion guten Willens bedurft. Das Unterbleiben dieses guten Willens hinterlässt jenen unangenehmen Nachgeschmack, der bleibt, wenn offenbar irgendjemand am Betrieb der Strecke einfach kein Interesse hat, und sei es deshalb, weil eine (erfolgreiche?) Weiterführung in Arbeit hätte ausarten können.

## Lokalbahnromantik – persönliche Erinnerungen und Anekdoten

Streckenverlauf mit engen Kurvenradien, mäßige Geschwindigkeit, kleine Lokomotiven, vertrautes Personal, nur wenige Züge pro Tag, einsame Haltestellen mitten im Wald oder zwischen Feldern, Anekdoten, die überliefert werden – all das sind die typischen Ingredienzien von Lokalbahnromantik.

Wer bei Schönwetter aus der Au auf Kirchberg blickt, von Kirchberg aus das Gebirgs Panorama mit der Silhouette des Stiftes im Vordergrund genießt oder vom Stiftsbahnhof das innere Kremstal überschaut, kann auch heute den landschaftlich reizvollen Verlauf der Welserbahn erahnen. Kurz nach der Eröffnung der Bahnlinie besuchte der Gemeinderat von Wels den Kurort Bad Hall und wurde von dessen Gemeindevertretung herzlich empfangen. Darüber berichtet der damalige Welser Anzeiger: „Die Fahrt wird allen Theilnehmern in angenehmster Erinnerung bleiben und können wir schließlich nicht unerwähnt lassen, daß auf der Hinfahrt die Naturschönheiten, welche sich dem Reisenden auf der Localbahn Wels – Unter-Rohr darstellen, namentlich die wechselnden Bilder des Gebirgs Panoramass, die Ausblicke in das Kremsthal, auf Kremsmünster und Achleiten im Sonnenglanze des prachtvollen Wintertages auf's Vortheilhafteste zur Geltung kamen.“<sup>29</sup>

Nicht vielen Menschen dürfte bewusst sein, dass die Bahnstrecke Sattledt – Rohr auch Eingang in die Literatur gefunden hat. In der Weihnachtsbeilage der Oberösterreichischen Nachrichten des Jahres 1948 erschien die Geschichte „Ein Weihnachtsabend“ von Linus Kefer (1909 – 2005), Lehrer und Schriftsteller in Steyr. Der Bahnhof Rohr, das Schloss Achleiten, das Schwarzholz und die Haltestelle Wolfgangstein bilden den Hintergrund für die winterliche Fahrt des Ich-Erzählers zum Bauernhaus seiner Muhme.<sup>30</sup>

Viele Kremsmünsterer und Altkremsmünsterer haben persönliche Erinnerungen an die Welserbahn. Manche muten anno 2007 wie aus einer anderen Welt an.

Als Mutprobe bei den Buben am Sonntagberg galt es, sich zwischen die Schienen zu legen und dort liegen zu bleiben, bis der Zug die Stelle passiert hatte. Daran kann sich Franz Fellingner, Bürgermeister der Marktgemeinde Kremsmünster, ebenso erinnern wie an die Schrecksekunde, wie er als kleiner Bub auf dem Bahnkörper spielte und von grö-

<sup>29</sup> Welser Anzeiger Nr. 48 v. 6. 12. 1893

<sup>30</sup> Oberösterreichische Nachrichten v. 24. 12. 1948. Den Hinweis verdanken wir Franz Buschberger, Kremsmünster, einem Neffen des Schriftstellers.



beren Kindern vor einem herannahenden Zug gerade noch weggerissen werden konnte – die Lokomotive hätte trotz Schnellbremsung nicht rechtzeitig anhalten können. „Ich höre noch heute das Quietschen der Bremsen und sehe noch das rot gestrichene Fahrwerk der Lok vor mir.“ Ebenso denkt er an die Bewunderung zurück, die er für seinen Vater empfunden hat, als er auf der Heimfahrt von der Arbeit – er war selbst Eisenbahner – bei seinem Wohnhaus vom Zug absprang.

„Da unser Haus sehr nahe an der Bahnstrecke stand, fuhr immer wieder einmal eine Lokomotive mit einem Wagen vorbei, von dem aus das Lichttraumprofil gemessen wurde: So konnte man feststellen, ob sich etwas verändert hatte. Das zwischen den Geleisen wachsende Grün wurde mit dem hoch giftigen Anthrazen bekämpft, das von einem Unkrautwagen gesprüht wurde. Wir hatten unseren Hausbrunnen direkt am Bahndamm. Das Wasser schmeckte dann einige Tage lang nicht besonders gut.“

Manche können sich auch noch daran erinnern, wie Frauen in den Vorgärten der Häuser an der Bahnstrecke hektisch die frisch gewaschene Wäsche von der Leine rissen, um sie in Sicherheit zu bringen, wenn sich eine Dampflokomotive näherte.

Hochbetrieb auf der Welserbahn herrschte während des Welser Volksfests. Extrazüge wurden eingeschoben, und die Lokomotive hatte Mühe, die längere Garnitur mit den Volksfestbesuchern aus dem unteren Kremstal und aus Bad Hall von Rohr nach Kremsmünster Stift zu ziehen. Da schob dann manchmal eine weitere Lok nach. Manchmal mussten im Steigungsbereich die Fahrgäste aus den überbesetzten Waggons aussteigen, damit sich der Zug wieder in Bewegung setzen konnte. Der Rhythmus der sich abmühenden Lokomotive wurde in der Nachkriegszeit von den Gymnasiasten mit dem Spruch „Du weißt ja nicht, wie schwer es ist von Rohr herauf bis in das Stift!“ nachgeahmt, wie sich Dr. Gustav Bihlmayer (MJ 1957) erinnert.

Dr. Otto Kail denkt noch wie manch andere Anrainer der Strecke daran, wie der Frühzug nach Wels seiner Familie, die ihr neues Haus an der Bahnstrecke (heute Prandauerstraße) gebaut hatte, verlässlichen Weckdienst leistete.

Für die Studenten des Stiftsgymnasiums war damals auch am Samstagnachmittag Unterricht. Erleichterung machte sich breit, als der Nachmittagszug zu hören war: Der „feurige Elias“, so einer der Spitznamen für den Welserzug unter den Gymnasiasten, kündigte stampfend und fauchend an, dass die Stunde nicht mehr lange dauern konnte! Prof. Dipl.-Ing. Ernst Heinisch (MJ 1964) weiß außerdem zu erzählen, dass einer seiner Klassenkollegen versucht hatte, sich von einem der Bahnschranken an der Sipbachzeller Bezirksstraße am Sonntagberg in die Höhe ziehen zu lassen. Dieser Bahnfrevel hätte beinahe das Ende der schulischen Karriere am Stiftsgymnasium bedeutet.

Nach diesem Bahnübergang verschwand der Zug Richtung Wels hinter der Wilhelmshöhe, um kurz darauf den Stiftsbahnhof zu erreichen. An diesen tiefen Einschnitt haben so manche ehemaligen Studenten des Gymnasiums galante Erinnerungen, trafen sie sich dort gerne zum Rendezvous mit den Kremsmünsterer Mädchen.

AR Johann Braunsperger (MJ 1954) aus Rohr wohnte während seiner Schulzeit am Gymnasium nicht im Konvikt; er fuhr mit dem Frühzug aus Rohr herauf nach Kremsmünster Stift und ging dann zum Frühstudium. Nach dem Abendstudium marschierte er wieder hinauf zum Stiftsbahnhof, um mit dem Rohrerzug wieder nach Hause zu fahren. Er war damals – so wie HR Dr. Josef Haager (MJ 1941) – einer der wenigen Bahnschüler des Stiftsgymnasiums.



Das Fehlen einer Haltestelle in Kirchberg empfanden viele Fahrgäste als Mangel. Beim Bahnübergang der Kirchberger Gemeindestraße sprangen dann im Winter, wenn tiefer Schnee eine weiche Landung garantierte, die in diesem Bereich wohnenden Fahrgäste vom fahrenden Zug ab, wie Josef Leberbauer zu berichten wusste.

Die Streckenführung durch das hügelige Gelände machte einerseits (vereinzelt noch sichtbare) mächtige Dammaufschüttungen notwendig, andererseits gab es immer wieder Einschnitte (Wilhelmshöhe, Aspergmayr, Kollendorf, Sieböck), in denen es im Winter oft Schneeverwehungen gab. Da mussten dann Männer von den anliegenden Bauernhäusern zum Schneeschaukeln ausrücken.

Andererseits stöhnten während des Sommers die Oberbauarbeiter der Bahnmeisterei Sattledt, die sowohl für die Hauptstrecke Wels – Sattledt – Rohr als auch für die Abzweigung Sattledt – Grünau (Almtalbahn) zuständig waren, bei Arbeiten an der Strecke unter der mörderischen Hitze. Der Mostkonsum war, wie Johann Kastner erzählte, infolgedessen enorm und die Arbeiter transportierten die Landessäure in Spritzkrügen von den Bauernhäusern zu den Baustellen. Josef Gundendorfer, Obmann des Elternvereins am Stiftsgymnasium Kremsmünster, der seine Kindheit am Untersieböckgut in Sattledt verbrachte, kann sich außerdem gut erinnern, wie die Arbeiter, die (kurz vor Einstellung des Zugverkehrs) den Oberbau der Bahnstrecke sanierten, in der Stube seines Elternhauses ihre Jause einnahmen.

Viele von den Bewohnern der bäuerlichen Ortschaften wie Pochendorf, Kollendorf, Dirnberg zwischen Sattledt und Kremsmünster bzw. Regau, Wolfgangstein und Achleiten



Abb. 38: Für die ländliche Gegend bedeutete die Welserbahn die Verbindung in die weite Welt. Anna Dutzler brach in den dreißiger Jahren von Kollendorf Richtung London bzw. Berlin auf, wo sie Arbeit gefunden hatte. (Foto: Franziska Leberbauer)



zwischen Kremsmünster und Rohr benützten oft die Lokalbahn und hatten auch ein sehr inniges Verhältnis zu ihr. Franziska Leberbauer, geb. Dutzler, die in Dirnberg ihre Kindheit und Jugend verbrachte, erinnert sich an die Besuche bei der Welser Verwandtschaft und an die ein- oder zweimal im Jahr, wo die Familie festlich angezogen und herausgeputzt mit der Bahn „in die Stadt fuhr“. Außerdem blieb ihr der so genannte „Sängerweg“ in der Nähe der Haltestelle Kollendorf im Gedächtnis, den die Männer und Burschen aus den Bauernhäusern spätabends gingen, wenn sie nach einer hitzigen Kartenpartie und der einen oder anderen Halben Most fröhlich singend auf dem Heimweg waren. Legendar war ein besonders Waghalsiger, der dabei auf dem Geländer der Straßenbrücke, die über den Kollendorfer Einschnitt der Bahn führte, balancierte.

Welch kundennahes Verhältnis die Welserbahn zu ihren Fahrgästen hatte, ist den älteren Kremsmünsterern auch heute noch in guter Erinnerung: Wenn z. B. der Lokführer nach dem Halt in Wolfgangstein sah, dass jemand, der eigentlich noch mitfahren wollte, zu spät kam, brachte er seine Garnitur nochmals zum Stehen. Wenn nicht alle Schüler/innen und Pendler/innen, die täglich mit dem Frühzug von Kremsmünster-Stift nach Wels fuhren, rechtzeitig am Bahnhof versammelt waren, ließ der Bahnhofsvorstand den Zug warten, bis alle vertrauten Fahrgäste da waren. Besonders das im Winter aufgrund von Glatteis nur schwer passierbare alte Welsereck machte den Bahnfahrern auf dem Fußmarsch zur Station zu schaffen.

Die Bahn führte ja über weite Strecken durch landwirtschaftlich genutzte Gebiete, daher passierte es immer wieder, dass Felder durch den Funkenflug in Brand gerieten. Wenn dann die Feuerwehr ausrücken musste, war das natürlich besonders interessant für die Kinder. Otmar Bromberger – in seinem Besitz befindet sich jetzt das Bahnwärterhaus am Stiftsbahnhof (sein Vater war Schienenmeister) – kann sich an eine gemeinsame Übung von Feuerwehr und Rotem Kreuz in den 50er Jahren erinnern. Annahme: Bei Wolfgangstein sei ein Zug entgleist und abgestürzt. Sirenen heulten, schrille Folgetonhörner ließen die Menschen aufhorchen. Als kleiner Bub glaubte Otmar Bromberger, es handle sich um ein tatsächliches Unglück und seinem Vater sei etwas zugestoßen. Deshalb lief er, so schnell er konnte, über die Holzschwellen und Granitsteine bis zur vermeintlichen Unfallstelle nordöstlich von Kirchberg. Dort wurde ihm klar, dass es nur eine Übung war. Allerdings hatte er sich beim Laufen die Füße zerschunden – zum Glück war die Rettung am Ort, die nun tatsächlich jemanden verarzten musste!

1944, so erinnert sich Franz Buschberger, war ein trockener Februar. Durch Funkenflug gab es einen ausgedehnten Brand im Schwarzholz (ein Joch!). Kriegsgefangene und die Buben aus den umliegenden Gehöften mussten mit Schaufeln das Feuer bekämpfen – kein Wasser war vorhanden, keine Feuerwehr rückte aus!

Eine nicht unwichtige Rolle spielten Welserbahn und Stiftsbahnhof für die Versorgung der Studenten des Gymnasiums: An Donnerstagen, so Dr. Günter Benedict (MJ 1964), holten sich nachmittags so manche Konviktszöglinge Wäsche- oder „Fress“packerl, die die Eltern in den Studienort der Sprösslinge geschickt hatten, am Stiftsbahnhof ab. „Der Bahnhofsvorstand war Mädchen für alles: Kartenverkauf, Gepäcksaufgabe, Verwaltungsarbeiten, Schrankenwärter. Er kannte die Gymnasiasten gut. Ich durfte ein paar Mal die Schranken aufkurbeln. Er musste die an der Lambacher Bundesstraße 144 und die an der Siphbachzeller Straße bedienen.“ Es soll laut Berichten alteingesessener Kremsmünsterer schon vorgekommen sein, dass manchmal die Schranken länger ge-



schlossen blieben als nötig. Ganz selten waren sie aus kaum nachzuvollziehenden Gründen offen geblieben, obwohl ein fahrplanmäßiger Zug sich näherte ...

Um 1960 gab es für die Studenten auch Lokalbahnromantik im wörtlichen Sinn: Der Bahnhofsvorstand hatte eine hübsche Tochter, die sich gerne mit den jungen Studiosi unterhielt.

Aus heutiger Sicht kaum vorstellbar ist, was für Rudolf Lughofer (MJ 1967) zum Alltag während seiner Kindheit gehörte: Seine Aufgabe war es, mit einem Handwagen zum Stiftsbahnhof zu fahren, um die Wurst- und Leberkäselieferungen einer Welser Fleischhauerei für die Gemischtwarenhandlung seiner Mutter abzuholen, die regelmäßig mit dem Zug ankamen. Auch Tischlermeister Franz Mörtenhuber, der zu Beginn der 60er Jahre seinen Betrieb in der Nähe des Stiftsbahnhofs errichtet hatte, holte sich häufig Zubehör ab, das per Bahn von Wels nach Kremsmünster geschickt wurde.

Die Maturanten der Jahrgänge bis in die 60er Jahre können sich außerdem gut an die „Reisetag-Sonderzüge“ erinnern, die extra für die Kremsmünsterer Studenten in Verkehr gesetzt wurden, um sie nach Sattledt (Anschluss ins Almtal) und weiter nach Wels zu bringen, wo viele in die Züge der Westbahn und der Linien nach Passau bzw. Simbach umstiegen, um nach Hause zu kommen. Mitautor Heinrich Neudhart kann sich erinnern, dass in den 50er Jahren eine Lokomotive der Baureihe 93 mit einem blau-elfenbein lackierten Triebwagen-Beiwagen diese Sonderzüge führte.

Gustav Auinger (MJ 1941) denkt an seine Kremsmünsterer Schulzeit zurück: „Als alter Welser und seinerzeitiger Konviktszögling erinnere ich mich noch sehr lebendig an die Fahrten mit der Welser Dampfbahn, besonders an jene, wenn es recht vergnüglich in die großen Ferien heimzu ging. In einer Zeit, da es kaum Privatautos gab, pilgerten wir in hellen Scharen zum Stiftsbahnhof hinauf und erfüllten die rumpelnden Holzwaggons mit fröhlichem Lärm. Dazu ist mir auch noch in Erinnerung, dass wir besonders gerne, soweit Platz war, auf den offenen Einstiegsplattformen der nostalgischen Wagen sozusagen im Freien die Reise absolvierten.“



Abb. 39: Ermäßigungsausweis des Studenten Paul Bruckmayr (später: Abt Albert) für das Schuljahr 1931/32 (Foto: Stift Kremsmünster)



Dr. P. Benno Wintersteller (MJ 1960) denkt an die Studienreise nach Italien zurück, die Prof. DDr. P. Albert Bruckmayr (Abt des Stiftes Kremsmünster von 1964 bis 1982) im Jahr 1959 für 62 Kremsmünsterer Obergymnasiasten durchführte: Am Stiftsbahnhof wartete ein Sonderzug, der die Reisegruppe nach Wels brachte, wo es dann mit dem Schnellzug Richtung Innsbruck weiterging.

Nicht uninteressant war auch die wichtige „pastorale Funktion“ der Züge Wels – Sattledt – Rohr – Bad Hall zur Zeit der „goldenen Samstagnächte“ im zum Stift Kremsmünster gehörigen bedeutenden Marienwallfahrtsort Adlwang: Viele Pilger stiegen an den ersten drei Oktoberwochenenden an den Stationen der Welserbahn in den Frühzug ein (gerade auch an den abgelegenen Haltestellen, z. B. Sipbach, wie Anna Mayr vom Strassergut in Sattledt zu berichten weiß), um nach der Bahnfahrt bis Bad Hall zu Fuß nach Adlwang weiterzumarschieren. Nach der hl. Messe sowie dem anschließenden obligaten Besuch im weithin berühmten Adlwanger Kirtag und im Wirtshaus machten sich die Familien wieder zu Fuß nach Bad Hall auf, um von dort mit dem Zug die Heimfahrt anzutreten.

Lausbubenstreiche gab es natürlich zur Genüge. Ein harmloser Spaß war es, ein 2-Groschen-Stück von der Lokomotive plattwalzen zu lassen oder die Stoppel eines Stoppelrevolvers auf die Schienen zu legen, sodass es knallte. Wesentlich schlimmer war es, im Steigungsbereich um Wolfgangstein Seife auf die Schienen zu schmieren. Da passierte es schon manchmal, dass die schwer arbeitende 93er, die aufgrund des geringen Durchmessers der Treibräder ohnehin leicht schleuderte, plötzlich nicht mehr weiter konnte. Auch das Anzünden der Böschung der Bahnstrecke war unter den Kremsmünsterer Buben ein beliebtes Vergnügen, wie Günter Kronsteiner in Erinnerung an die 50er Jahre zu berichten weiß. Wirklich gefährlich war es, auf den Streben der Metallkonstruktion der Wolfgangsteiner Brücke ungesichert gut 20 Meter über dem Talgrund den Wolmersgraben zu überqueren, wie es Karl Kamptner aus Kirchberg zusammen mit seinen Freunden in der Jugend gemacht hat. Er weiß außerdem zu berichten, dass er als Ministrant in Kirchberg vor der Messe schnell aus der Kirche hinausgegangen ist, um den näher kommenden Zug zu sehen. Der Gottesdienst hätte schon beginnen sollen – aber auch P. Petrus Mayrhofer sei mit dem Messbuch in der Hand nachgekommen, um den Welserzug vorbeifahren zu sehen.

Die erwähnte Brücke über den Wolmersgraben, das imposanteste Bauwerk im Streckenabschnitt Sattledt – Rohr, wurde während des Bürgerkriegs im Februar 1934 von der Heimwehr bewacht, um Sabotageakten vorzubeugen, weiß Karl Huber zu berichten. Alois Kastner erhielt für einen Tag Wache an der Brücke 5 Schilling.

Heute soignierte ältere Herren erzählen, dass sie als Halbwüchsige auf der ansteigenden Strecke von Kremsmünster Stift nach Kollendorf auf die Plattform der damaligen Flachdachwagen hinausgegangen sind und die dort leicht zugänglichen Bremsräder gedreht haben, bis der Zug zum Stehen kam. Manchmal allerdings blieb ein Zug auch aus anderen Gründen liegen. Theresia Wimmer, Altbäurin am Aspermayrgut, weiß zu berichten, dass dies dann und wann vor ihrem Anwesen der Fall war.

Dr. Wolfram Lang (MJ 1953) kann sich erinnern, dass er mit einem Klassenkollegen von Sattledt nach Kremsmünster gelangen wollte, ohne einen Groschen in der Tasche zu haben. „Wir haben uns auf die Puffer des letzten Wagen gesetzt und uns am Geländer der Plattform festgehalten – die Welserbahn fährt ja ohnehin gemächlich, dachten wir. Als der Zug dann an Fahrt gewann und durch die hügelige Landschaft rumpelte, mein-



ten wir, der Teufel würde uns holen, als wir ganz schwindlig auf Schwellen und Schotter unter uns schauten. Dann sind wir schließlich glücklich am Stiftsbahnhof angekommen.“ In der letzten Schulwoche der 2. Klasse, so eine seiner weiteren Erinnerungen, waren die Buben mit ihrem Klassenvorstand DDr. P. Albert Bruckmayr mit dem Zug vom Stiftsbahnhof nach Bad Hall gefahren, um eine Fußwallfahrt nach Adlwang zu machen. Am Heimweg warteten sie wieder in Bad Hall auf den Welserzug. Als die Garnitur bereitgestellt wurde, nahmen die Zweitschüler einen Waggon derart rüpelhaft in Beschlag, dass sich P. Albert furchtbar über seine Zöglinge ärgerte. Im Konvikt angekommen verdonnerte er sie am Schulschluss zu drei Tage Vorbereitungsstudium auf das im nächsten Jahr beginnende Griechisch...

Sein Klassenkollege Richard „Dicky“ Schwind (MJ 1953) machte einmal ein Wettrennen gegen die Welserbahn. 1951, zu Pfingsten oder zu Schulschluss, hatte ihn ein Freund gebeten, ihm mit dem Fahrrad, das Dicky verbotenerweise in Kremsmünster hatte, einen großen Koffer zum Welserbahnhof zu bringen. Gesagt, getan. Auf dem Bahnsteig warteten bereits einige andere Schulkollegen auf den Zug. Da schlossen die Gymnasialisten eine Wette ab. Richard meinte, er werde mit seinem Fahrrad schneller in Wels sein als die Kollegen mit der „Pemperlbahn“. „Wir schlugen ein und ich startete gleichzeitig mit dem Pfiff des Bahnhofsvorstands. Ich fuhr wie ein Wahnsinniger. Die Bahn überholte mich, dann war eine Haltestelle und ich war wieder vorn. Streckenweise fuhren wir auch parallel und winkten einander zu. Dann wiederum verlief die Bahn anders als die Straße; der Abstand war nicht mehr berechenbar. Schließlich kam ich am Bahnhof Wels an, warf das Rad zur Seite und stürmte auf den Bahnsteig. Da fuhr auch der Zug aus Rohr gerade ein. Ich konnte die Freunde begrüßen – die Wette hatte ich gewonnen. Worum wir gewettet hatten, weiß ich nicht mehr. Geld kann es nicht gewesen sein, das hatten wir damals nicht.“

Dr. P. Altman Kellner (1902-1981), Regenschori im Stift Kremsmünster und ein bedeutender Komponist von Kirchenmusik, erkundete als Präfekt mit seinen Studenten, wie damals üblich, an Donnerstagen und Sonntagen die Umgebung Kremsmünsters auf ausgedehnten Spaziergängen. Einmal war er, wie er erzählte, mit seinen Buben nach Achleithen marschiert und im damals dort noch existierenden Wirtshaus eingekehrt. Für die bequeme Heimfahrt hätte er den Welserzug von der Haltestelle Achleithen bis zum Stiftsbahnhof eingeplant gehabt. Der Zug blieb stehen, die Buben stürmten in die Wagons. P. Altman fragte den Schaffner: „Wie viel kostet es für uns alle bis Kremsmünster Stift?“ Als er den Fahrpreis hörte, rief er den Buben zu: „Alle wieder aussteigen, das ist mir zu teuer – wir gehen zurück!“ Ebenso erzählte er, er sei in den 20er Jahren zum Theologiestudium nach Rom von Kremsmünster Stift weg gefahren – mit einmal Umsteigen, und zwar in Rohr. Dort hielt der damals auf der Pyhrnbahn verkehrende Schnellzug nach Trient, der auch direkte Wagen nach Rom führte.

Eine Menge sehr persönlicher Erinnerungen an die Welserbahn hat Dr. Leopold Heinrich Ammerer (MJ 1967): „Die Welserbahn, vulgo ‚Dschungel-Express‘, war für mich als Innviertler, dessen Heimatsehnsucht eine ganz bestimmte geographische Richtung, nämlich nach Sattledt und weiter nach Nordwest hatte, ganz besonders wichtig. Es schmerzte mich in der 6. Klasse sehr, als das ‚Schnaufel‘ eingestellt wurde. Ich erinnere mich noch gut, wie ich in der 8. Klasse kurz vor der Matura aus dem Klassenzimmer heraus bemerkte, wie die Bahn wieder reaktiviert wurde, was gleich Hoffnungen weckte. Leider ging es aber nur mehr ums endgültige Abwracken.“



In der 1. Klasse gingen wir mit dem Präfekten oft am Donnerstag oder Sonntag zwischen 14.00 Uhr und 16.00 Uhr in Richtung Kollendorf spazieren. Auf der Brücke über die Bahn bei Kollendorf sagte P. Gregor zu uns, wir müssten fest in den Rauchfang des aus Kremsmünster heraufschneufenden Zuges spucken, dann schaffe er es nicht mehr weiter und bleibe stehen. Der Erfolg stellte sich tatsächlich ein; fast hätten wir es geglaubt, wären da nicht Leute bei der Haltestelle Kollendorf ausgestiegen.

Später in der 4. Klasse bin ich oft am Sonntag oder Donnerstag nachmittags nach Wolfgangstein gelaufen, um den Dschungel-Express, der sich von Rohr heraufquälte, zu erreichen und damit nach Kollendorf zu fahren. Spannend war es am Stiftsbahnhof, denn dort stand entweder ein Präfekt mit seinen Buben herum oder ein Pater stieg in den Zug ein. In diesem Fall war es vorteilhaft, sich im letzten Waggon zu verstecken. Beim Aussteigen in Kollendorf konnte es dann allerdings passieren, dass einen ein anderer Präfekt mit seinen Zöglingen von der Brücke her beobachtete. Da blieb dann nur noch die Möglichkeit, von der Waggonplattform zu springen, wenn der Zug anfuhr und in der Kurve nach Kollendorf verschwand. In der 5. Klasse getraute ich mich schon bis Sattledt mitzufahren. Für den Rückweg nach Kremsmünster hoffte ich auf Erbarmen für einen armen Autostopper.

Zu Weihnachten war es für mich immer ein großer Augenblick, wenn wir gegen 7.00 Uhr in der Früh bei klirrender Kälte am Stiftsbahnhof warteten. Die Dampflokomotive im Einschnitt neben der Pension Wilhelm ihre letzten Schnaufer vor dem Bahnhoftsplateau und es entstand eine wunderschöne weiße Dampfsäule. Dann piffte die Lok schrill

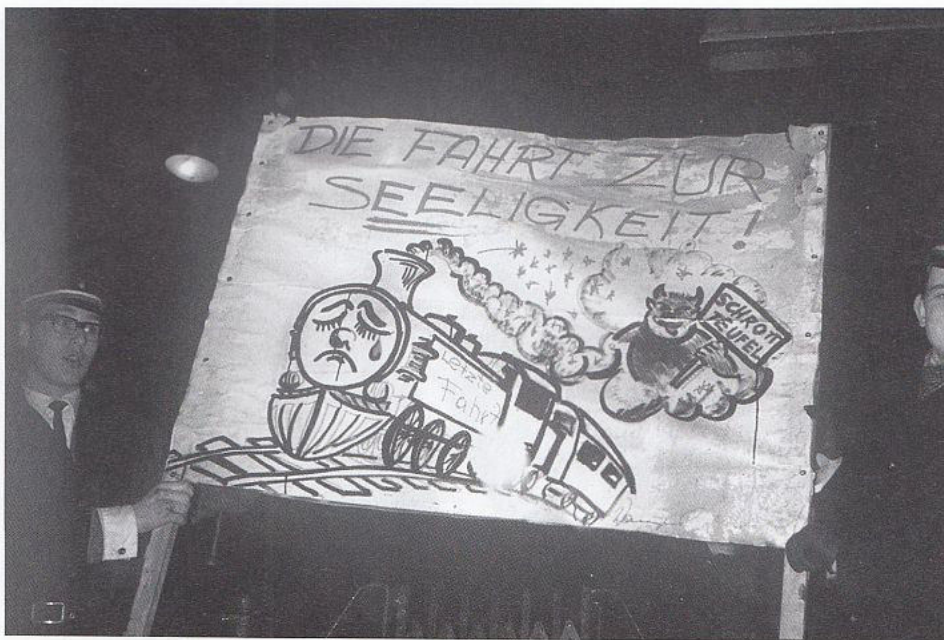


Abb. 40: Karl Wampl (MJ 1967) gestaltete dieses Transparent zum Abschied. (Foto: Ernst Riedl)



wegen des Fußgängerübergangs. Das Kommen des Zuges verbunden mit dem Gefühl nach Hause zu fahren war einfach überwältigend.

Umgekehrt war es eine Qual, mit dem Zug von Wels nach Kremsmünster zu fahren. Jeden Ruck des klapprigen Waggon empfand ich als unangenehm, jeden Halt als verdrießlich. Vor allem die Haltestelle Aschet bei Thalheim war ein untrügliches Zeichen dafür, dass es unerbittlich Richtung Kremsmünster ging.

Bizarr war das letzte Jahr. Wochenlang stand ein Bauzug mit Bauarbeiterunterkünften im Stiftsbahnhof. Die Schienen und die Schwellen wurden von Sattledt her bis zum Stiftsbahnhof, ja bis Kirchberg ausgewechselt. Im Stiftsbahnhof wurden neue Toilettenanlagen eingebaut und alles wurde frisch gestrichen. Auf der Strecke verkehrten dann auch Schienenbusse, die natürlich nicht so anheimelnd waren wie die Dampfzüge. Gerüchteweise erfuhren wir, dass sich zwei hohe Bahnbeamte in Wien uneinig waren: Der eine wollte die Sanierung bis Rohr durchziehen, der andere wollte die Streckeneinstellung. Die Stunde der Wahrheit soll dann bei der Kirchberger Brücke gekommen sein. Diese hätte erneuert oder substanziell überholt werden müssen. Nachdem der eine sehr viel Geld für die Sanierung ausgegeben hatte, setzte sich nun der andere durch.“

Ein paar Tage, bevor die ÖBB überfallsartig die Einstellung der Linie durchzog, kam die Welserbahn nochmals zu Presseehren: Die Welser Zeitung berichtete unter dem Titel „Fata Morgana löste Feueralarm aus“: „Kremsmünster. Am 19. d. um 6.30 Uhr, als der Zug Rohr – Kremsmünster Stift fuhr und eine Rauchfahne hinterließ, spiegelte sich die aufgehende Sonne in einer dahinterliegenden Fensterscheibe eines Hauses in



Abb. 41: Großer Andrang herrschte am Stiftsbahnhof, als der letzte Zug Richtung Wels eintraf. Kostümiert waren u. a. Rudolf Lughofer sen. und Prof. Rudolf Wöran dabei. (Foto: Rudolf Lughofer jun.)



Kirchberg, so dass es den Anschein hatte, es entstehe eine Feuersbrunst. Ein übereifriger Passant gab, ohne vorerst richtig abzuwarten, Feueralarm an die Markt- und Stiftsfeuerwehren, die auch sofort die Sirenen betätigten und ausfuhren. Auf dem Wege stellte sich heraus, dass es gar nicht brenne, sondern Alarmanlass nur ein Naturschauspiel gewesen war.“ Wer in Kremsmünster konnte an diesem Josefitag des Jahres 1965 ahnen, dass gut eine Woche später die Sonne für die romantische Bahnstrecke nicht auf-, sondern leider endgültig unterging ...

Am Nachmittag des 28. März 1965 herrschte reges Treiben am Stiftsbahnhof. Bei regnerischem Wetter waren Scharen von Kremsmünsterern gekommen, um der Welserbahn ihr letztes Geleit zu geben. Viele stiegen in den Zug 6207 ein, der, gezogen von der 93.1361 um 13.10 von Wels kommend am Stiftsbahnhof eingelangt war und weiter nach Bad Hall fuhr. In Rohr hatte der Zug eine Viertelstunde Aufenthalt, um den Kurswagen Wien – Linz – Bad Hall zu übernehmen. Er lief die 4 km bis Bad Hall an der Zugspitze mit. Von Bad Hall nach Rohr retour zog die Lokomotive die jetzt wieder nur aus vier zweiachsigen Spantenwagen bestehende Garnitur des 6206 mit dem Tender voraus. In Rohr wurde dann die Maschine auf der Drehscheibe mit Handbetrieb gewendet. In Wolfgangstein stiegen Studenten des Stiftsgymnasiums mit Trompeten und Transparenten zu, um der Bahn Lebewohl zu sagen. Hochbetrieb herrschte um 14.30 am Stiftsbahnhof und erst nach einer Viertelstunde setzte sich der Zug Richtung Kollendorf – Sipbach – Sattledt in Bewegung.

Die Gemeindechronik der Marktgemeinde Kremsmünster berichtet:<sup>31</sup>

„Eine große unliebsame Überraschung erlebte der Markt Kremsmünster, als allgemein bekannt wurde, dass mit Wirksamkeit von Montag, 29. März 1965 der Zugsverkehr auf der Teilstrecke Sattledt – Rohr eingestellt wird. Die Verfügung des Verkehrsministers Probst tritt mit diesem Tag in Kraft.

Eine unübersehbare Menschenmenge fand sich daher am Sonntag, den 28. März 1965 am Stiftsbahnhof um 19 Uhr mit der Marktmusikkapelle und einer Gruppe von Bauern in der Tracht des Eröffnungsjahres 1893 ein, um das Zügle auf seiner letzten Fahrt zu begleiten. Pünktlich um 19.37 Uhr lief der Zug im Bahnhof ein und wurde unter klingendem Spiel herzlich empfangen. Die Lok erhielt einen großen Kranz, Fähnchen, Blumen und Transparente sowie einen großen Trauerflor. Unermüdlich erklangen die flotten Weisen der beliebten Marktmusikkapelle. Viele Kremsmünsterer und die Marktmusikkapelle fuhren nun mit diesem Zug bis nach Rohr. Auch hier der gleiche Empfang wie am Kremsmünsterer Stiftsbahnhof. Die Lok wurde wieder festlich geschmückt von der Rohrer Bevölkerung.

Zurück ging nun die Fahrt über Achleithen, Wolfgangstein, Kremsmünster Stift, von beiden Musikkapellen und vielen Fahrgästen begleitet, weiter nach Sattledt und Wels. Am Bahnhof Kremsmünster Stift verließ die Kremsmünsterer Bevölkerung und die Marktmusikkapelle den Zug. Der Stabführer, der Bahnbeamte Sepp Huemer, hielt eine markante Ansprache und sagte dem Züglein ‚Lebewohl‘, worauf der Zug unter den Klängen eines Trauermarsches aus der Station fuhr. Die Rohrer Musikkapelle begleitete den letzten Zug bis zur Abzweigung nach Sattledt.

Die Einstellung dieser Bahnlinie war für die Stadtgemeinde Wels sowie für die Gemeinden Kremsmünster und Kematen a. d. Krems sehr überraschend gekommen.

31 Gemeindechronik der Marktgemeinde Kremsmünster 1955 – 1996, S. 99 - 101



Kurios auch die Einführung eines Autobusses als Schienenersatzverkehr Sattledt – Rohr: Die Reisenden Wels – Bad Hall fahren bis Sattledt mit dem Zug, dort müssen sie in den bereitstehenden Autobus umsteigen, den sie dann in Rohr abermals wechseln müssen. Die Zugsgarnitur wartet inzwischen mit dem Personal in Sattledt auf die Rückkehr des Autobusses fast zwei Stunden. Es gibt nun keinen Güterverkehr mehr. Die Bewohner aus der Umgebung der Haltestellen Wolfgangstein und Achleithen, die nun nicht mehr bedient werden (d. h. die Ortschaften Kirchberg, Regau, Wolfgangstein, Achleithen), müssen drei und mehr Kilometer zurücklegen. Die Pendler brauchen noch mehr Zeit, um zu den Arbeitsstätten zu gelangen.

Die eingeleiteten Beschwerden von Seiten der Stadtgemeinde Wels, der Marktgemeinde Kremsmünster und der Gemeinde Kematen wurden von den ÖBB und dem Verkehrsminister gänzlich ignoriert.

Sehr befremdend wirkt auf die Bevölkerung der Umstand, dass in den Jahren 1963 bis 1965 Millionen Schilling aufgewendet wurden, um eine vollkommene Restaurierung dieser Strecke vornehmen zu können. Sie erhielt einen ganz neuen Oberbau, neue Schienen, die Wolfgangsteiner Brücke wurde gründlichst untersucht und für in gutem Zustand befunden. Das Stationsgebäude Kremsmünster Stift wurde neu gefärbelt, Türen und Fenster wurden gestrichen, eine neue WC-Anlage wurde eingebaut.<sup>32</sup>

Auch die Chronik der Volksschule Kirchberg,<sup>33</sup> deren Gebäude ja direkt oberhalb der Bahntrasse liegt, vermerkt mit Wehmut unter der Überschrift „Die Einstellung der so genannten Welser Bahn“: „72 Jahre diente sie treu und verlässlich der Bevölkerung.

32 Laut Auskunft von Otmar Bromberger war es eines der ersten österreichischen Bahnhof-WCs mit Lichtschranken – und wahrscheinlich das kurzlebigste.

33 S. 273



Abb. 42: Eine Ansichtskarte aus dem Jahr 1899 zeigt den Stiftsbahnhof mit Gebirgsschau (Foto: Sammlung Helmut Griebel)



Nun wurde sie am 28. 4. (sic!) 1965 eingestellt. Wenige Meter unterhalb des Schulhauses führte ihr Schienenweg den Kirchberg entlang. In eiliger Fahrt erreichte der Zug, von Kremsmünster Stift kommend, die Wolfgangsteiner Brücke. Auf dem Rückweg freilich war der Weg recht mühsam, denn unter Pusten und Schnauben musste der Kirchberg erklommen werden. Das Schulhaus erzitterte über soviel Mühe der Dampflok und die Sonne verfinsterte sich unter der Rauchentwicklung. Die Kinder sahen von ihrer Arbeit auf und horchten auf Mühe und Plage. Nun ist es still geworden. Die Einstellung der Bahn ist besonders für die Bewohner der abseits der Hauptstraße gelegenen Bauernhäuser eine große Härte. Für die Bevölkerung eine unverständliche Maßnahme!

Die letzte Fahrt gestalteten recht volkstümlich die Kremsmünsterer Studenten mit Professor Wöran, Kaufmann Lughofer u. a..“

Abschließend seien die „Erinnerungen an die Welserbahn“ von Theresia Kranzl, geb. Eglseer, zitiert, die der Chronik der Volksschule Kirchberg beiliegen:

„In meiner schönen Heimat im Traunviertel erlebte ich bei teuren Eltern und lieben Geschwistern im alten Vaterhaus meine Kindheit.

In diesem Heimatdorf wurde gegen Ende des vorigen Jahrhunderts das natürliche Landschaftsbild durch mächtige Umordnung verändert. Damals musste das Kremstal durch eine Eisenbahn an Wels angeschlossen werden, das durch Bahnstrecken schon mit der Ferne verbunden war. Oftmals erzählte mir mein Vater vom Bau dieser Bahn, den er als kleines Bübel, 1887 geboren, miterlebt hatte. Hohe Böschungen wurden aufgetürmt. Dabei waren viele Arbeiter aus der damaligen Monarchie, vor allem Italiener, beschäftigt. Über einen tiefen Graben musste eine große Brücke gebaut werden, die hohe technische Leistungen erforderte. Sie wurde ein Werk, das heute noch hielte, hätte man nicht vor kurzer Zeit dieses massive Stahlgerüst abgetragen. Die Eisenbahnbrücke fügte sich harmonisch in die Landschaft – heute vermutet man in den steinernen Brückenköpfen Ruinen.

Als dann der Zug fahren konnte – die Bahnstrecke wurde 1893 eröffnet –, war mein Vater sechs Jahre alt. Wie oft während seiner Jugendzeit mag er wohl den modernen Zug bestiegen haben?

Jener Zug führte ihn aber auch weit fort ins Ausland, etwa in die Schweiz, wo er als Bäckergehilfe arbeitete, und später in den Ersten Weltkrieg. Als wir noch Kinder waren, sagte er uns öfters: „Mit unserem Zug kann man in die ganze Welt fahren!“ Wir ahnten damals nicht, wie recht er hatte. Zwei Brüder kamen, jeder nach Reisen in das ferne Amerika, glücklich wieder. Die Schwester fuhr mit unserem Zug von dieser Heimat in die erwählte neue – über den Kanal, übers Meer nach England. Doch ein Bruder kam nicht wieder: Er durfte den lieben Zug, der ihn nach Hause hätte bringen sollen, nicht mehr bestiegen. Er hatte als Kind so gerne den Zug von der nahen Haltestelle abfahren sehen. Als jungen arbeitsfrohen Burschen hatte ihn der Zug in den Krieg geführt – und entführt.

Und mich brachte der Welserzug aus dem lieben Kreis der Geborgenheit in das Leben. Von meiner Mutter begleitet, fuhren wir mit ihm, unserem Zug, den ich so lange wie Vater und Mutter kannte, nach Wels, wo ich außerhalb der Stadt im Hausruckviertel mein Berufsleben begann. Durfte ich heimfahren, erwartete er mich treu in Wels und brachte mich nach Hause. Zu jeder Zeit bot mir die Fahrt mit ihm Bequemlichkeit, Wärme oder auch kühle Luft und durch die Fenster den Ausblick auf die schöne Landschaft, auf die Wälder und in die herrliche Gebirgswelt. Sonnige Tage verschönerten mit golde-



nem Glanz und Wolkenbergen am blauen Himmel diese Stunden und ließen mich herrlich träumen.

Zehn Jahre später fuhr ich mit meinem Mann und den damals noch kleinen Kindern im liebgewordenen Zug in das heimatliche Dörfli. Zur Heimfahrt begleiteten uns nun meine Eltern als Großvater und Großmutter. Dann winkten ihre Enkel wie früher wir Kinder aus dem Zug, und wieder fuhr ich im Welserzug im abendlichen Sonnenschein meiner einstigen Träume gedenkend mit meinen Lieben in die Welser Heimat.

Es gab auch freudlose Anlässe, zu denen mich der Welserzug mitnahm, doch in seinem Inneren spürte ich immer eine tröstende Ruhe. Mir war, als müssten auch die Menschen, wie der Zug stets hin- und zurückfahren musste, als Hin die Freude und als Zurück das Leid leben.



Abb. 43: Unterhalb der Volksschule Kirchberg taucht vor der Kulisse der Sternwarte, des Gymnasiums und des Stifts der Mittagszug Wels – Rohr auf. (Foto: Johann Müllner)



Meine Kinder wuchsen heran, sie durften in Vaters Auto mitfahren, was sie gerne taten. Doch mein „Träumer“ Fritz bettelte oft: „Mutti, fahren wir wieder mit dem Rohrerzug, das ist so schön und mir gefällt die Dampflokomotive soooo!“ Wie freuten mich diese Worte! Meine Tochter bekam, als sie auch einmal Reisegast unseres Zügleins war und sich beim Fenster hinauslehnte, feurige Grüße auf ihre Weste. Ich war damals nicht erfreut, doch heute kann ich die gestopften Löcher als Andenken an unseren Zug betrachten.

Nun ist es still geworden den langen Bahnkörper der Welserbahn entlang. Man hat die Bahnverbindung Wels-Rohr 1966 eingestellt und die Schienen schon abmontiert. Diese Stille aber nahm uns ein Stückchen Heimat. Wie gerne möchte ich zurückwandern in die sonnige Kinderzeit, in das traute Dorf am Berg, den die Bahn einst umschlungen hat wie einen treuen Freund, möchte das Züglein pfauchen und zischen hören, seinem Pfiff, dem Schlag und der Zeit der nahen Kirchturmuhren folgen ...“

## Fachausdrücke

- \* Achslast: Gesamtgewicht eines Schienenfahrzeuges dividiert durch die Anzahl der Achsen.
- \* Dreikuppler: Lokomotive mit drei angetriebenen Achsen; davon wird eine Achse von den Dampfzylindern über die Treibstangen angetrieben, die anderen beiden sind mit dieser und miteinander durch die Kuppelstangen verbunden.
- \* Laufachse: Nicht angetriebene Achse eines Triebfahrzeuges; dient entweder der Gewichtsverteilung und/oder der Verbesserung des Laufverhaltens, speziell in Bögen.
- \* Meterlast: Gesamtgewicht eines Schienenfahrzeuges dividiert durch die Länge über Puffer in Metern.
- \* Polizeiprobefahrt: Die technisch-polizeiliche Prüfung durch die oberste Eisenbahn-Aufsichtsbehörde unter Bedingungen, die deutlich über den im Normalbetrieb zugelassenen Grenzwerten liegen, z. B. um 20 % höhere Geschwindigkeit, höhere statische Belastung...etc..
- \* Tenderlokomotive: Tenderlokomotiven führen ihre Betriebsvorräte wie Wasser und Kohlen nicht auf einem separaten Tender mit, sondern befördern diese auf der Lokomotive selbst. Die Reichweite von Tenderlokomotiven ist naturgemäß geringer als die von Lokomotiven mit Schlepptender.
- \* Triebfahrzeug: Sammelbegriff für Fahrzeuge, die sich aus eigener Kraft bewegen können, somit alle Arten von Lokomotiven und Triebwagen.
- \* Triebwagen: Wagen, der für die Beförderung von Personen oder Gepäckstücken vorgesehen ist und über einen eigenen Antrieb verfügt. Dieser Antrieb können sowohl Dampfmaschinen, wie auch Diesel- oder Elektromotoren sein.
- \* Zweikuppler: s. Dreikuppler, nur zwei angetriebene Achsen



## Verwendete Literatur

- \* Aschauer, Franz: Oberösterreichs Eisenbahnen. Geschichte des Schienenverkehrs im ältesten Eisenbahnland Österreichs. (=Schriftenreihe der oö. Landesbaudirektion, Bd. 18), Wels: OÖ. Landesverlag 1964
- \* Aschauer, Franz: Geschichte der Entwicklung des oberösterreichischen Eisenbahnwesens, 1956/58. Manuskript Nr. 375 im OÖ Landesarchiv
- \* Doleschal/Gerl/Petrovitsch/Saliger: Triebfahrzeuge österreichischer Eisenbahnen. Band A 3: Diesel-Lokomotiven und Diesel-Triebwagen. Wien: Alba, <sup>2</sup>1999
- \* Hager, Christian: Eisenbahn-Sicherungsanlagen in Österreich. Bd. 1: Stellwerke. Wien: Pospischil 1984
- \* Heimatbuch Sattledt, hrsg. vom Kulturring Sattledt, 2000
- \* Horn, Alfred: Motortriebwagen in Österreich. Die Geschichte der Triebwagen mit Verbrennungsmotorantrieb. Wien: Bohmann 1984
- \* Horn, Alfred: Dampftriebwagen und Gepäcklokomotiven. Wien: Bohmann 1972
- \* Horn, Alfred: Eisenbahn Bilderalbum 9. Die Zeit von 1955 – 1977. Wien: Bohmann 2005
- \* ÖBB, Bundesbahndirektion Linz: Besonderer Anhang zur Signal- und Verkehrsvorschrift, gültig ab 01. Jänner 1951
- \* ÖBB V 50 Block- und Stellwerksvorschrift. Wien: Selbstverlag der ÖBB 1962
- \* Riehs, Wilhelm: Zur Geschichte der Zugförderungsstelle Wels. Jahrbuch Musealverein Wels 1967/68
- \* Slezak, Josef Otto: Die Lokomotiven der Republik Österreich. Wien: Slezak <sup>2</sup>1973
- \* Trathnigg, Gilbert: Welser Bahnbauten und Bahnbauprojekte in Konkurrenz zu Linz. In: Historisches Jahrbuch der Stadt Linz 1959, S. 217 – 246
- \* Wegenstein, Peter: Die Pyhrnbahnstrecke. Wien: Pospischil 1989 (= Bahn im Bild 71).
- \* Stadtarchiv Wels, Sammlung Welser Localbahngesellschaft, Aktenschuber Nr. 10, 18, 23, 26, 35, 36, 39
- \* Eisenbahn, erscheint monatlich, Wien: Bohmann bzw. Luzern: Minirex
- \* Schienenverkehr aktuell, erscheint monatlich. Wien: Pospischil
- \* Welser Anzeiger, Jahrgänge 1892, 1893, 1899, 1921, 1922
- \* Welser Zeitung, Jahrgänge 1965, 1966