

Nach jahrelangen, mühsamen Planungen und Vorbereitungsarbeiten wurde am 6. Juni 1887 mit dem Bau der Mühlkreisbahn begonnen. Schon 1883 wurden vom Aktionskomitee verschiedene Pläne vorbereitet (Urfahr—Leonfelden—Haslach / Freistadt—Summerau—Haslach / Urfahr—Neufelden—Aigen). Weiter war der Anschluß nach Böhmen und Bayern gedacht. Besondere Verdienste am Zustandekommen der Linie Urfahr—Rohrbach—Aigen erwarb sich der Fabrikant Poeschl, Rohrbach.

### FINANZIERUNGSPLAN (1885):

Staatssubvention	900.000 Gulden
Oberösterreich	200.000 Gulden
Stadtgemeinde Urfahr	100.000 Gulden
Stadtgemeinde Linz	60.000 Gulden
Sonstige Interessenten	500.000 Gulden
Bauunternehmen	620.000 Gulden

Die ersten Arbeiten setzten am Saurüssel, bei Neufelden und Rohrbach ein. Im Winter desselben Jahres war der Unterbau für die Gleisanlage fertiggestellt. Fünf Lokomotiven („Linz“, „Urfahr“, „Neufelden“, „Rohrbach“, „Aigen“) und 39 Wagen wurden in den Dienst gestellt. Die erste Probefahrt war im Sommer 1888, die Eröffnung der Mühlkreisbahn am 17. Oktober 1888.

Zwei Zugsgarnituren führen täglich von Urfahr nach Aigen und zurück (Frühzug, Mittagszug), 3 Stunden 30 Minuten brauchte damals die Bahn für die gesamte Strecke (heute 2 Stunden 17 Minuten bzw. 1 Stunde 45 Minuten). 1900 wurde die Eisenbahnbrücke in Linz fertiggestellt und damit eine Verbindung zum Südbahnhof geschaffen.

### TECHNISCHE ANGABEN:

Steigung 46 ‰ am Saurüssel (größtmögliche Steigung).  
Brücken 13, Durchlässe 393, Tunnels 140 m (Langhalsen) und 78 m (Pürnstein).

### LITERATUR:

- Die Geschichte der Mühlkreisbahn (Sames), 1939.
- Führer an der Mühlkreisbahn (Markus), 1888.
- Ein treuer Helfer des Mühlviertels („Der Mühlviertler“, 24. Oktober 1949).
- Geburtstagskind („Mühlviertler Nachrichten“, 7. Okt. 1954).
- Mühlkreisbahn („Jung-Österreich-Hoamatland“, 9. Jahrgang, 1958, Heft 2).
- Mühlkreisbahn (Unterhaltungsbeilage der „Linzer Tagespost“, 1906, Nr. 3).

