

EuroJournal

Linz - Mühlviertel - Böhmerwald



■ Die Geschichte der
Linzer Lokalbahn AG

■ Dr. Joesef Ratzenböck:
Ein Fahrgast der <LILO>
erinnert sich ...

■ Arbeite, als würdest du
ewig leben ...
Biographie eines Mühlviertlers

■ Alles zum Thema Brot

■ Buch.Zeit

ZEITZEUGENBERICHTE GESUCHT

Manchmal sind es die scheinbar unbedeutenden Dinge, die im Gedächtnis bleiben. Wenn Landeshauptmann Dr. Josef Ratzenböck davon berichtet, dass für viele Menschen aus der Umgebung die Linzer Lokalbahn in der Nachkriegszeit die einzige schnelle Verbindung nach Linz war, dann mag das auf den ersten Blick kein großes historisches Ereignis sein. Oder wenn Karl Hinterreiter seine Karriere als Direktor internationaler Hotelketten wahrscheinlich deswegen startete, weil er nicht mehr in seine Heimatstadt Bad Leonfelden zurückkehren konnte, da er Gefahr lief von den Russen verhaftet zu werden, dann sind das im Lebenslauf einzelner Menschen bedeutende Abschnitte.

Der Verein Kultur Plus veröffentlichte im Gedenkjahr 2005 im Buch "So war es. Oberösterreich von 1934 bis 1955. Zeitzeugen erinnern sich" Lebensberichte von Oberösterreichern aus dieser Zeit. Nicht spektakuläre Ereignisse stehen im Vordergrund dieser Erinnerungen, sondern persönliche Schicksale, die sich in diesem Zeitraum ereigneten.

Die Hauptdarsteller und Hauptdarstellerinnen dieser Lebensgeschichten erzählen die Geschehnisse aus ihrer Sicht, fügen ihre Überzeugungen ein und lassen uns an Erkenntnissen teilhaben, die sie oft sehr viel später gewinnen konnten.

Um allen, die Interesse daran haben, die Möglichkeit zu geben ihre Lebenserinnerungen zu veröffentlichen, setzen wir diese Sammlung von Lebenserinnerungen fort. Wer bereits schriftliche Aufzeichnungen besitzt, etwa in dieser Zeit ein Tagebuch geführt hat, kann diese zur Verfügung stellen. Sie werden entweder auf der Internetplattform **www.ooezeitgeschichte.at** veröffentlicht oder in einem Sammelband, der Auszüge enthalten wird.

Weitere Informationen unter:

Kultur Plus

Karl-Wiser-Straße 4 / 4020 Linz

Telefon: 0732/660607 / Fax: 0732/660607-30

E-Mail: eurojournal@utanet.at

Elisabeth Schiffkorn

AutorInnen:

**Univ.-Doz. FH-Prof. Dr. Friedrich Klug,
Gen.-Dir. der <LILO>, Linz**

Konsulent Felix Manzenreiter, Linz

Dr. Elisabeth Schiffkorn, Linz

EuroJournal Linz – Mühlviertel – Böhmerwald
Heft 3/2005

Preis: Euro 4,-

Auflage: 10.000

Nachfolgezeitschrift der
Mühlviertler Heimatblätter

Herausgeber: Kultur Plus,
Interessengemeinschaft für Regional-, Kultur-
und Tourismusentwicklung
Karl-Wiser-Straße 4, A-4020 Linz
Tel. 0732/660607, Fax 0732/660607-30
E-Mail: eurojournal@utanet.at
Homepage: www.eurojournal.at

Medieninhaber: Dr. Elisabeth Schiffkorn M. A.
Redaktionsgemeinschaft:
Arnold Blöchl – Volksmusik
Elisabeth Oberlik – Kultur
Arch. Dipl.-Ing. Günther Kleinhanns –
kulturelle Regionalgeschichte
Dr. Elisabeth Schiffkorn M. A. – Volkskunde
Dr. Christine Schwanzar – Archäologie
Mag. Edda Seidl-Reiter – bildende Kunst
Dr. Herbert Vorbach – Literatur

Jahresabonnement: 4 Hefte, Euro 14,90

Auslandsabonnement: Euro 23,-

inklusive Porto

Bankverbindung: Oö. Landesbank HYPO

BLZ: 54000, Konto-Nr.: 0000243063

Abonnementbestellung und Nachbestellung:

Karl-Wiser-Str. 4, A-4020 Linz,

Tel. 0732/660607, Fax 0732/660607-30

E-Mail: eurojournal@utanet.at

Homepage: www.eurojournal.at

Grafik: Katrin Idemudia

Druck: Druckerei Trauner,

Köglstraße 14, A-4020 Linz

Beiträge und Leserbriefe sind erwünscht.

Für unangeforderte Manuskripte und Fotos
wird keine Haftung übernommen.

Titelfoto: STERN & HAFFERL Verkehrs-
gesellschaft m.b.H., Gmunden

Inhalt

Die Geschichte der Linzer Lokalbahn AG

Am 23. Oktober 1907 erhielten der Gutsbesitzer Botho Graf Coreth in Waizenkirchen und der Kaufmann sowie Fabriksbesitzer Franz Eybl in Neumarkt die Konzession für den "Bau und Betrieb einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Lokalbahn von der Staatsbahnstation Neumarkt-Kallham nach Waizenkirchen mit einer Abzweigung von Niederspaching nach Peuerbach". S. 4

Dr. Josef Ratzenböck: Ein Fahrgast der Linzer Lokalbahn erinnert sich ...

Der frühere Landeshauptmann Dr. Josef Ratzenböck kennt den Betrieb der Linzer Lokalbahn seit seiner Jugendzeit. Mit Interesse verfolgt er ihre weitere Entwicklung, seine Familiengeschichte ist streckenweise eng mit der Geschichte der Bahn verbunden. Er erinnert sich. S. 7

Alles zum Thema Brot

Im Jahr 2003 gründete die Firma backaldrin das "Haus des Brotes" um "das Interesse an Brot und dem Beruf des Bäckers zu fördern". Neben Schulungsräumen enthält es ein Museum und eine Fachbibliothek alter und neuer Werke zur Geschichte des Brotes und seiner Herstellung. S. 8

Arbeite, als würdest du ewig leben ...

Der heute achtzigjährige Mühlviertler Bauernsohn Karl Hochreiter vom Feichtl-Gut in Böheimschlag bei Bad Leonfelden hat dem von ihm in englischer Sprache geschriebenen Buch "Mein Leben" seinen Leitspruch "Arbeite, als würdest du ewig leben, und bete, als müsstest du morgen sterben", vorangestellt. Die Lebenserinnerungen zeigen, dass sein unermüdlicher Arbeits- und Leistungswille viel mit seiner bemerkenswerten Karriere im Hotelgewerbe zu tun hat. Das Buch erschien in englischer Sprache.

Felix Manzenreiter schildert den Lebensweg von Karl Hochreiter. S. 13

Buch.Zeit

Informationszentrum für Jugendliteratur und Schulbibliotheken

Unter der Internetadresse www.buchzeit.at ist über die umfangreichen Aktivitäten des Medienhauses in Wels nachzulesen. 1996 hatte die erste Lesetopia in zwei Hallen auf dem Welser Messegelände stattgefunden. Seither entwickelte sich aus dieser Idee ein international anerkanntes Lesekompetenzzentrum. Das Medienhaus bietet auch Kurse für die Fortbildung von LehrerInnen an, in Zusammenarbeit mit dem Pädagogischen Institut des Bundes. Aus der Arbeit ist das Projekt Buch.Zeit entstanden. S. 19

www.eurojournal.at

EuroJournal • RegionalEdition • Kultur Plus

EuroJournal Linz–Mühlviertel–Böhmerwald • EuroJournal Pyhrn-Eisenwurzen
A-4020 Linz, Karl-Wiser-Straße 4, Tel. +43 (0) 732-660607, Fax DW 30

www.eurojournal.at

DIE GESCHICHTE DER LINZER LOKALBAHN AG



Am 23. Oktober 1907 erhielten der Gutsbesitzer Botho Graf Coreth in Waizenkirchen und der Kaufmann sowie Fabriksbesitzer Franz Eybl in Neumarkt die Konzession für den "Bau und Betrieb einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Localbahn von der Staatsbahnstation Neumarkt-Kallham nach Waizenkirchen mit einer Abzweigung von Niederspaching nach Peuerbach".

Noch im selben Jahr wurde die "A.G. Neumarkt – Waizenkirchen – Peuerbach" gegründet (NWP). Dies war der Beginn des Ausbaus einer Lokalbahnverbindung Neumarkt – Peuerbach – Waizenkirchen – Eferding – Linz. Die Projektierung und Bauausführung lag bei Stern & Hafferl.

Ab dem Jahre 1907 kam es zu verstärkten Bemühungen, die Bahn über Eferding nach Linz zu verlängern, nicht zuletzt auf lebhaften Wunsch der Städte Eferding und Linz, um der Verkehrsablenkung nach Wels zu begegnen. Die betriebstechnischen Vorschläge des Baurates Ing. Dr. h. c. Josef Stern und der Finanzierungsplan des Landeshauptmann-Stv. Dr. Ernst Jäger wurden einhellig akzeptiert, denen zufolge die Lokalbahn nach Linz voll-

kommen aus eigener Kraft, ganz ohne staatliche Subvention, nur mit Unterstützung der lokalen Faktoren durch die Ausgabe einer Obligationsanleihe von 1,2 Millionen Kronen und von Prioritätsaktien um 2,1 Millionen Kronen sowie von Stammaktien um 200.000 Kronen erbaut werden sollte. Nun sprang die Landeshauptstadt Linz ein. Am 17. November 1909 beschloss der Gemeinderat 1,5 Millionen Kronen in Prioritätsaktien und somit 65 Prozent des Aktienkapitals zu zeichnen.

Schnelle Verfahrensabwicklung

Nach schwierigen Verhandlungen wurde am 12. Jänner 1911 die Konzession zum Bau und Betrieb "der normalspurigen Lokalbahn von Linz über Eferding nach Waizenkirchen" erteilt und im "Reichsgesetzblatt für die im Reichsrath vertretenen Königreiche und Länder", VI. Stück vom 25. Jänner 1911, verlautbart und damit der Grundstein für die <LILO> gelegt.

Bereits am 21. März 1912 wurde das 1. Teilstück Linz – Eferding dem öffentlichen Verkehr übergeben; die 2. Teilstrecke bis Waizenkirchen und damit die Verbindung mit der NWP wurde am 16. Dezember 1912 trotz verregneten Sommers und schwierigen Baurains noch vor Ablauf des vereinbarten Fertigstellungstermins eröffnet – eine bemerkenswerte Leistung, wenn man die Verfahrensabläufe und Schwierigkeiten in der heutigen Zeit bedenkt!

Erneuerung des Fuhrparks

Vier Personentriebwagen und eine Güterzuglokomotive sowie vier Personenanhängewagen, zwei Gepäckwagen mit Postabteil, fünf gedeckte und neun offene Güterwagen hatte die Grazer Waggonfabrik geliefert.

Erst nach 40 Jahren konnten zwei neue Grazer Triebfahrzeuge samt Beiwagen in Betrieb genommen werden. Ansonsten musste man sich mit Gebrauchtfahrzeugen behelfen.

Nach weiteren 45 Jahren (!) wurde 1997 eine Entscheidung über die längst fällige Erneuerung des Fuhrparks der <LILO> gefällt:

So wurden im Jahr 2000, acht neue Triebfahrzeuge geliefert, im Zuge der Realisierung der PROGNOSE-Studie über die Gestaltung des öffentlichen Verkehrs rund um Linz, weitere 6 Stück angekauft. Nach Ein- und Durchbindung durch den Hauptbahnhof in Linz müssen alle neuen GTW's auf 2-System-Betrieb umgestellt sein.

Sicherstellung der Versorgung

Der Betrieb der Lokalbahnen <LILO> und NWP führte nicht nur zu einer wirtschaftlichen Belebung der gesamten Region, sondern auch, wie sich in den darauf folgenden Kriegs-, Krisen- und Notzeiten sehr schnell zeigte, zu einer Sicherstellung der Versorgung der Linzer Bevölkerung. Auf die strategische Bedeutung der <LILO>, welche gemeinsam mit der NWP eine Verbindung über Neumarkt – Kallham sowie über Eferding und Linz zur ÖBB und damit "zur weiten Welt" herstellt, sei in diesem Zusammenhang hingewiesen.

Sehr wichtig war die Bahnverbindung nach Linz in den beiden Weltkriegen und in der unmittelbaren Nachkriegszeit. Welch großes Verkehrsaufkommen gerade in den Krisenzeiten bewältigt werden musste, zeigt folgende Aufstellung:

PERSONEN		PERSONEN	
1914	221.249	1943	1.677.930
1915	302.490	1944	1.689.846
1916	420.882	1945	1.687.018
1917	602.888	1946	2.672.270
1918	878.901	1947	2.790.593

Der damals geleistete Beitrag zur Versorgung weiter Kreise der Bevölkerung wird damit deutlich zum Ausdruck gebracht. Personenfrequenz und Gütertransport sind seit dieser Zeit zwar wieder zurückgegangen, dennoch hat die <LILO> nichts von ihrer wirtschaftlichen Bedeutung, vor allem für den Pendler- und Schülerverkehr, aber auch für den Freizeitverkehr und Gütertransport, verloren.

Man sollte sich stets der gesamtwirtschaftlichen Funktion dieses umweltschonenden, energiesparenden und verkehrsentslastenden Verkehrsmittels für die gesamte Region voll bewusst sein. Durch aktives Marketing, Einführung des Verkehrsverbundes und durch Forcierung des Sektors "Reisen und Freizeit" konnten mit Unterstützung der politischen Entscheidungsträger, die sich der Problematik des Verkehrs in den Ballungsräumen immer mehr bewusst werden, beachtliche Erfolge erzielt werden. So sind die Frequenzen wieder deutlich gestiegen, wie folgende Aufstellung zeigt:

Frequenzen

	Frequenz <LILO>		Frequenz NWP	
	Frequenz	Index	Frequenz	Index
1987	753.000	100	110.000	100
1988	822.000	109	130.000	118
1989	843.000	112	143.000	130
1990	950.000	126	167.000	152
1991	1.004.000	133	168.000	153
1992	1.078.000	143	170.000	155
1993	1.212.000	161	186.000	169
1994	1.221.000	162	186.000	169
1995	1.260.000	167	182.000	165
1996	1.379.000	183	211.000	192
1997	1.411.000	187	234.000	213
1998	1.467.000 *)		195	o)
1999	1.544.000	205	-	
2000	1.550.000	206	-	
2001	1.586.000	211	-	
2002	1.627.000	216	-	

*) Ab 1998 inkl. NWP (Neumarkt – Waizenkirchen – Peuerbach AG) nach Verschmelzung: Doppelzählung <LILO> und NWP entfällt!

Die Zukunftsaspekte sind durchaus erfreulich und hoffnungsfroh:



<LILO> und NWP wurden per 1.01.1998 aktienrechtlich verschmolzen, so dass durch den wirtschaftlichen Zusammenschluss, durch den Einsatz moderner, komfortabler Triebfahrzeuge und durch die Verlängerung der <LILO> Richtung Steyregg und St. Georgen Frequenzen erreicht werden können, die weit über den Höchst-

werten der Nachkriegszeit zu liegen kommen. Durch den Einsatz von Zweisystemfahrzeugen (750 V Gleichstrom oder 15 kV Wechselstrom) mit modernster Fahrzeugtechnik wird ein hoher Grad an Flexibilität wegen der Möglichkeit der Fahrwegmitbenützung erzielt.

Voraussetzung ist allerdings ein uneingeschränktes Bekenntnis der Bevölkerung und Politik zum umweltfreundlichen öffentlichen Personenverkehr, nicht nur verbal, sondern auch in der Bereitschaft, dafür etwas zu bezahlen:

Die "willingness to pay" für etwas, was einen Wert hat, die Bereitschaft zu zahlen, muss unbedingt vorhanden sein. Auch die Raum- und Flächenwidmungsplanung ist aufgerufen, einen aktiven Beitrag zu Gunsten des ÖV zu leisten.

Letztlich muss sich die innere Einstellung von uns allen in die Richtung des Vorrangs der öffentlichen Interessen vor den egoistischen Privatinteressen ändern!



Technische Daten der <LILO> seit 1907/1912

Zwei Streckenteile seit Fusion:
Seit 1907 Neumarkt–Waizenkirchen–Peuerbach und seit 1912 Linz–Eferding–Waizenkirchen, 60 km Streckenlänge

Verbindung nach Wels und Passau, dann über Eferding nach Linz

Finanzierung über Anleihen und Aktien, Hauptaktionärin Landeshauptstadt Linz

Planung und Betriebsführung durch Stern & Hafferl, Gmunden, seit 1907/12 in Public Private Partnership

Neue Triebfahrzeuge nur am Anfang, 1952 und 2000 mit 8 Gelenktriebwagen, moderne Triebfahrzeuge, 2-System 750 V Gleichstrom und 15 kV Wechselstrom mit Trafo, Netzstrom-

richter, IGBT-Stromrichter, Antriebsstromrichter und 3-Phasen Drehstrommotoren
Komfort mit Niederflureinstieg, Vollklimatisierung, Luftfederung und WC-Ausstattung

120 km/h Höchstgeschwindigkeit, 520 kW Dauerleistung, 4 Motore, 38,2 m lang, 581 t schwer 126 Sitzplätze, 88 Stehplätze = 214 Personen, Mehrfachtraktion bis zu 4 Gelenktriebwagen (GTW)

8 GTWs kosteten € 250 Mill. bzw. € 18,2 Mill., 2/3 Land, 1/3 Stadt Linz

Wahrnehmung der Option: Ausrüstung auf 15 kV ~ und 6 weitere GTW's € 22,5 Mill., 80 % Land OÖ., 20 % Stadt Linz

Wirtschaftliche Bedeutung in Kriegs- und Notzeiten, aber auch in Zeiten der Prosperität Güter- und Personenverkehr – Umweltbahn zur Verkehrsentslastung.

1947 2,8 Mill. Fahrgäste
2004 1,6 Mill. Ziel: 3 Mill.

(zum Vergleich: 1987: 0,75 Mill. Fahrgäste) Zeitenwende für <LILO> mit neuen Triebfahrzeugen, Ein- und Durchbindung durch die Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof Allen Stellungnahmen ist zu entnehmen, dass die <LILO> Zukunft hat, Bekenntnis zur Umweltbahn, Verdoppelung der Frequenz ist zu erwarten

Notwendig sind in naher Zukunft:

< STRECKENSANIERUNG

< AUFRÜSTUNG ALLER GTWs AUF 2-SYSTEM-AUSSTATTUNG

< ANSCHAFFUNG WEITERER GTWs IN OPTION

< WEITERFÜHRUNG ÜBER STEYREGG NACH ST. GEORGEN, MÖGLICHERWEISE AUCH NACH ST. VALENTIN ODER ROTTENEKG (CITY-S-BAHN).

Das vom Land OÖ in Auftrag gegebene Betriebskonzept sieht folgende wichtige Maßnahmen zur Verbesserung der <LILO> mit oberster Priorität in Oberösterreich vor:

STRECKENSANIERUNG ZUR FAHRZEITVERKÜRZUNG um in Konkurrenz zum PKW treten zu können. Durch Sicherung der Eisenbahnkreuzungen (dzt. 183!), Oberbau- und Brückensanierung sowie Trassenkorrektur auf einen Mindestradius von 303 m wird eine Geschwindigkeit von 70 – 80 km/h erreicht und können Regional- und Eilzüge im 30-Minuten-Takt eingesetzt werden.

FAHRZEITVERKÜRZUNGEN:

Linz – Peuerbach (Eilzug) von 88 auf 65 bzw. 55 Minuten

Linz – Eferding (Eilzug) von 46 auf 34 bzw. 23 Minuten

Remisen werden in Peuerbach, Waizenkirchen, Eferding und St. Georgen benötigt.

WEITERE VERBESSERUNGSMASSNAHMEN betreffen Haltestellen und Bahnhöfe, ausreichende Stromversorgung und Zugsicherungstechnik. Die Realisierung soll unter Prioritätensetzung in mehreren Baustufen, vorerst 2005 – 2009 dann 2010 – 2014 erfolgen (Gesamtinvestitionsvolumen € 194 Mill.)

Nach 90 Jahren Betrieb auf der "alten", auf kaiserlicher Konzession beruhenden Trasse lohnt sich sicherlich diese Investition aus gesamt- und verkehrspolitischer Sicht, zumal die <LILO> dann mindestens für weitere 100 Jahre ihren sozial- und umweltpolitischen Nutzen als verkehrsentslastende Umweltbahn wird stiften können!

UNIV.-DOZ. FH-PROF. DR.
FRIEDRICH KLUG
GEN.-DIR. DER <LILO>