

Oberösterreichische Heimatblätter

Herausgegeben vom Institut für Landeskunde von Oberösterreich
Schriftleiter: Dr. Franz Pfeffer

Jahrgang 17 Heft 1/2

Jänner-Juni 1963

Inhalt

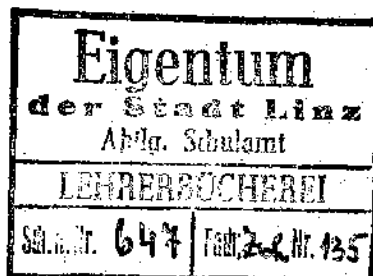
	Seite
Peter Wallner / Georg Dox: Franzosen und Russen im Herbst 1805 in Oberösterreich. Historische Studien zum zweiten Teil von Leo N. Tolstoj's Roman „Krieg und Frieden“	3
Ursula Giese: Oberösterreichische Wasservögel für die Menagerie in Schönbrunn. Aus einer „Tierkaufkorrespondenz“ des 18. Jahrhunderts	17
Friedrich Morton: Die Ledergürtel des Hallstätter Museums	29
Hubert Hauttmann / Friedrich Morton: Metallographische Untersuchungen von Hallstätter Funden	33
Josef Andessner: 50 Jahre Postautobusverkehr im Innviertel	41
Richard Kutschera: Zwei Brüder — so sehr verschieden	49
Rudolf Zinnhöbner: Aufriss einer Geschichte des geistlichen Schauspiels in Wels	54
Herbert Jandaurek: Die „Dorf“-namen des Traunviertels	61

Schrifttum

Eduard Beninger: Die Paura an der Traun (Dr. Josef Reitinger)	74
Anton Mitmannsgruber / Friedrich Hausmann: Liebenau (Dr. Franz Pfeffer)	78
Zur Geschichte der oberösterreichischen Exulanten (J. Obernburger †)	83
Neuerscheinungen zur oberösterreichischen Verkehrsgeschichte (Dritter Band der Schifffahrtsgeschichte von Ernst Neweklowsky; Franz Aschauer: Oberösterreichische Eisenbahngeschichte)	84
Kurt Vancsa: Bibliotheca felix. Ein Dankeswort der Bundesstaatlichen Studienbibliothek Linz an den achtzigjährigen Max Mell	I

Beilage

Josef Lenzenweger: Der Kampf um eine Hochschule für Linz. Schriftenreihe des Institutes für Landeskunde 15. 48 Seiten, 6 Bildtafeln.



50 Jahre Postautobusverkehr im Innviertel

Von Josef Andessner (Oberberg am Inn)

Am 1. März 1913 fuhr der erste fahrplanmäßige Postomnibus auf der Linie Oberberg am Inn—Antiesenhofen und Oberberg am Inn—Bahnhof Oberberg—Altheim. Das war damals ein ziemlich aufsehenerregendes Ereignis, da es zu dieser Zeit in ganz Oberösterreich erst drei Strecken gab, die regelmäßig von Postomnibussen der „k. k. Post- und Telegraphendirektion für Oberösterreich und Salzburg“ befahren wurden: Linz—Eferding (seit 1912 auf Linz—Wilhering verkürzt), die erste Postkraftwagenlinie im heutigen Österreich überhaupt, Linz—Leonfelden und Linz—Gallneukirchen.

1. Die „Automobilunternehmung Oberberg am Inn Ges. m. b. H.“

Halbwegs günstige Verkehrsbedingungen gehören mit zu den Voraussetzungen für eine gedeihliche wirtschaftliche Entwicklung menschlicher Siedlungen. Solange für Oberberg der Inn als Handelsweg genügte, solange über ihn und durch ihn hauptsächlich die Schiffmeister mit ihren Nauflezzern dem Markte den notwendigen materiellen Lebenssaft zuführten, stand es nicht schlecht, wie es u. a. die in diesen wirtschaftlich günstigen Zeiten entstandene und noch heute bewunderte Pracht mancher Bürgerhäuser und schließlich auch die damalige Vielzahl der Oberberger Brauereien beweisen. Verschiedene Umstände, so vor allem der Bau der Eisenbahnlinien, brachten das Ende der Rentabilität der Getreide- und Salzfuhrn auf dem Fluß. Um 1860 setzten deshalb die Bemühungen der Marktverwaltung ein, durch eine feste Straßenbrücke über den Inn einen neuen Verkehrsweg zu schaffen, denen allerdings der Erfolg zunächst versagt blieb; erst im Winter 1962/63 wurde mit dem Brückenbau begonnen. Da die nach 1870 intensiv einsetzenden und bis in die Zeit nach dem ersten Weltkrieg andauernden Bestrebungen der Marktväter, Oberberg auch einen Eisenbahnanschluß zu verschaffen, bald als ziemlich aussichtslos angesehen werden mußten, versuchte man — zunächst als Notlösung — diesen begehrten Anschluß vorläufig in Form einer Automobillinie herzustellen. Daß man freilich noch immer gewisse vorsichtige Hoffnungen auf ein Zustandekommen einer Eisenbahnverbindung hegte, geht aus einem Eintrag in der Pfarrchronik aus dem Jahre 1907 hervor: „Am 8. und 9. Jänner dieses Jahres fand im Schwendmayr'schen Gasthause eine große Versammlung betreffs des Eisenbahnbaues Antiesenhofen—Mattighofen statt. Vom Ministerium, von der oberösterreichischen Statthalterei u. s. w. waren Vertreter erschienen. Ob dieses Bahnprojekt, von dem schon 30 Jahre lang gesprochen wird, zustande kommt, wird sich ja zeigen?“

Schon im Jahre 1906 hatte aber die Gemeindevorstellung von Oberberg am Inn von der k. k. Bezirkshauptmannschaft Ried im Innkreis verschiedene Auskünfte, die Einrichtung einer Automobillinie betreffend, erbeten. Dieselbe Frage wurde auch anlässlich eines Besuches des Bezirkshauptmannes Planck — er war am 19. August 1906 zu einem Feuerwehrfest gekommen — in Oberberg mit dem Gemeindevorsteher besprochen. Er hielt es „für ganz verfehlt, wenn die Gemeinde etwa mit Rücksicht auf das Eisenbahnprojekt, dessen Durchführung noch keineswegs gesichert ist, der Frage wegen Errichtung der Automobillinie

nicht näher treten würde". Weitere Ratschläge erhielt man brieflich vom Bürgermeister von Eferding, wo ja schon 1907 eine Postautobusverbindung mit Linz geschaffen worden war. In einem Schreiben an die k. k. Post- und Telegraphendirektion vom Jahre 1909 werden sämtliche Annehmlichkeiten einer Automobilfahrt im Vergleich zum damaligen „Poststellwagenverkehr“ geschildert, um ein befürwortendes Gesuch an das k. k. Handelsministerium zu erreichen. Inzwischen hatte die „Spezialfabrik zur Herstellung von Autonutzfahrzeugen für Österreich-Ungarn und für die Balkanstaaten“ Büssing, A. Froß in Wien, von der Absicht der Obernberger erfahren. Herr Froß, der zu dieser Zeit Gast bei den Herbstjagden bei seinem Schwager am Haunsberg war und dafür seinen „Privat-Omnibus für 14 Personen“ zur Verfügung gestellt hatte, erklärte sich bereit, am 7. November 1909 persönlich den Omnibus vorzuführen. Bei dieser Probefahrt zwischen Antiesenhofen und Altheim, an der auch die Spitzen der Bezirksverwaltungsbehörde teilnahmen, dürfte zum ersten Male ein Autobus durch Obernberg gerollt sein.

1910 machte sich die Marktgemeindevorstellung der „k. k. Post- und Telegraphendirektion“ erbötig, die Postbeförderung mit den Automobilen nach Eröffnung der Linie zu übernehmen. Damit sollte ein Teil der Betriebskosten gedeckt werden.

Inzwischen hatte sich eine Gruppe von „Automobil-Interessenten“ gebildet — insgesamt gehörten ihr 38 Mitglieder an, die Leopold Bramberger zu ihrem Obmann gewählt hatten — und beschloß am 2. Oktober 1910, „zwei neue Wagen zum Preise von insgesamt 45.770 Kronen sowie je ein Vorder- und Hinter-Reserverad anzukaufen“. Die Marktgemeinde, die finanziell dazu nicht in der Lage gewesen wäre, übertrug die ihr erteilte Konzession der neugegründeten „Automobilunternehmung Obernberg am Inn Ges. m. b. H.“. Am 13. März 1911 wurde die kommissionelle Verhandlung über die „Errichtung einer Automobilgarage samt Werkstätte in Obernberg am Inn Nr. 50 (heute Sparkasse) und eines Objektes für Aufbewahrung von Benzin im sogenannten ehemaligen Doblhammerschen Lagerkeller im Vormarkt Gurten“ durchgeführt; die Kollaudierung erfolgte am 26. April 1911. Auch mit der k. k. Post- und Telegraphendirektion gelang es kurz vor dem Eröffnungstermin der Linie noch, einen Vertrag „wegen Besorgung der Postbeförderung mittelst Automobilfahrten auf der Strecke Antiesenhofen Bahnhof—Reichersberg—Obernberg am Inn—Obernberg—Altheim Bahnhof und zurück“ am 29. April 1911 abzuschließen.

Am 1. Mai 1911 konnte man die „Automobil-Verbindung“ eröffnen. Lassen wir den Pfarrchronisten zu Worte kommen, der so richtig die feierliche und sicherlich auch stolze Stimmung der Obernberger am Eröffnungstage eingefangen hat: „Ein hochwichtiges Ereignis von großer Tragweite war die Eröffnung der Automobillinie Antiesenhofen—Obernberg—Altheim, welches sich am 1. Mai dieses Jahres vollzog. Es war ein großes, unvergeßliches Fest. Die zwei Automobile waren schon acht Tage früher angekommen, herrliche Wagen zu 16 Sitzen. Je ein Omnibus kostete aus der Fabrik Büssing in Wien 22.000 Kronen. Zu dem Feste am 1. Mai waren als Festgäste erschienen: Hofrat von Mathes, Bezirkshauptmann von Kölbl, Baurat Ebersberg, Kommissär Kienmoser, Bürgermeister Winter von Ried, Postkommissär Dr. Rammer, Direktor Ladislaus der österreichischen Büssingwerke und noch andere. Um 8 Uhr wurde von Dechant A. Reidinger unter Assistenz der zwei Benefiziaten ein feierliches Amt gehalten; nach demselben wurde auf dem Kirchenplatze vom Dechant die Weihe der zwei Automobile nach vorausgegangener Ansprache, worin be-

sonders auch die Schnellfahrt der Automobile mit der Schnellfahrt des Lebens und den Haltestellen der Kindheit, der Jugend und des Mannes- und Greisenalters in Vergleich gezogen wurde, vorgenommen. Leider herrschte während dieser Funktion Regenwetter, welches jedoch gegen Mittag aufhörte. Um ein Uhr mittags fand im Schwendmayr-Bramberger'schen Gasthofe ein Festbankett statt, an welchem außer den Festgästen auch die meisten Interessenten des Automobilunternehmens teilnahmen. Während des Diners hielten Ansprachen und Toaste die Herren: Bürgermeister Gaillinger, Notar Buchleitner, Hofrat von Mathes, Bezirkshauptmann Kölbl, Bürgermeister Winter. Viele Telegramme waren eingelaufen, so vom Statthalter Baron Handel, Handelsminister Weißkirchner, Landeshauptmann Hauser u. s. w. Dechant Reidinger trug auf vielseitiges Verlangen das von ihm zu diesem Zwecke verfaßte Dialektgedicht „Da neuchö Stellwag'n“ vor, welches viel Beifall fand. Um vier Uhr nachmittags war Konzert der Regimentskapelle des Infanterieregimentes Rainer im Bramberger'schen Glassalon und abends Konzert derselben Kapelle im Stingl'schen Saale . . .“ Der Vollständigkeit halber sei das oben erwähnte Gedicht angefügt:

Heunt san ma kreuzlustö,
Heunt san ma voll Löb'n,
A greßanö Freud hat's
Ja selt'n nu göb'n.

Jetzt kinnan ma fahr'n
In an herrlinga Wag'n,
Da derf sö g'wiß neamd mehr
Wög'n 's Stess'n beklag'n.

Da geht's in oan Dunna
Schen lustö und schnell,
Ohnö Roß, ohnö Kutscha,
Gemüatlö, fidel.

Da gibt's koa kloans Trapperl,
Da geht's ja ganz g'schwind,
Da rutscht ma dahi iazt
So schnell, wia da Wind.

Da gibt's a koa Hott
Und koa Wistaha nöt,
Da is von a Peitsch'n
Schon ehnda koa Röd'.

Statt 's Kutscha sitzt obmad —
Wia s' sag'n — a Schoffär,
Das is ja koan Roßknecht,
Das is ja a Herr.

Und z'Antiesenhof'n
Da steigt ma hold ein,
Ma kann in a Nu aft'n
Z'Altham drob'n sein.

Zan Nachkirta-Märzenbier
Fahrt ma ganz fesck,
Da sitzt ma auf's Auto, —
Dahi geht's schen resck.

Und wöll'nt zan uns roas'n
Aft lustigö Leut',
So kinnan s' leicht kema
Vo da Nahat und Weit.

Das Fuhrwer' g'freut allö,
An iada wird sag'n:
Iazt derf ma sö denna'
Mit'n Geh'n nimma plag'n.

D'rum lass'n mar's heunt' lustö
Dahi amol geh'n
Weil d' Fahrt mit'n Stöllwag'n
Is g'müatlö und schen.

2. Der Automobilbetrieb von 1911 bis 1913

Ab 1. Mai 1911 fuhren die beiden Autobusse abwechselnd mehr oder weniger genau nach dem Fahrplan um 5.06, 6.45, 9.44, 11.10, 13.40 (an Sonn- und Feiertagen und an Rieder Wochenmarkttagen auch um 14.58), um 17.33 Uhr (an Sonn- und Feiertagen auch noch um 20.23), von Obernberg nach Antiesenhofen ab und kehrten um 6.20, 7.59, 10.58, 12.24, 14.50 (16.02), 19.13 (22.06) Uhr nach Obernberg zurück. Ebenso waren die Abfahrtszeiten in Richtung Obernberg—Altheim mit 6.35, 8.11, 11.23, 13.24, 14.57, 16.15, 19.27 (22.30) Uhr und die entsprechenden Ankunftszeiten mit 7.49, 9.25, 12.37, 14.38, 16.08, 17.28, 20.44, (23.44) Uhr festgelegt. Wie man sieht, war das Fahrtprogramm sehr umfangreich.

Auf den Fahrplänen wurde das „p. t. Publikum ersucht, pünktlichst zu den angegebenen Abfahrtszeiten bei den Haltestellen zu erscheinen, da wegen der knappbemessenen Fahrzeit ein Warten auf einen Passagier beim besten Willen unmöglich ist“. Diese knappbemessene Fahrzeit war wohl die Ursache der ersten Beschwerde von seiten der k. k. Bezirkshauptmannschaft am 8. Mai 1911, worin es heißt, daß nach „hierortigem Vernehmen der Autoomnibus bei den ersten Fahrten zu spät eingetroffen sein soll“. Die Unternehmung rechtfertigte sich mit der Bemerkung, daß der „Autoomnibus nur am 1. Mai bei einem Zuge, der kein Postzug war, zu spät eingetroffen ist“. Um ein Zuspätkommen zu vermeiden, behelfen sich die Chauffeure, indem sie nun schon vielfach vor der fahrplanmäßigen Zeit starteten, womit das „p. t. Publikum“ freilich auch nicht einverstanden war. Manche Zeitgenossen erklärten diese Erscheinung mit der übergroßen Freude der Wagenlenker am Fahren.

In den ersten 140 Betriebstagen beförderten die Omnibusse rund 24.000 Personen und erzielten dadurch Einnahmen in der Höhe von 12.023,20 Kronen beziehungsweise mit den Postpauschalbeträgen für den Posttransport insgesamt 13.963,60 Kronen. Das ergab, verglichen mit der Höhe der reinen Betriebsauslagen von 11.887,65 Kronen (ohne die Beträge für Ersatzteilbeschaffung u. a.), kein sehr rosiges finanzielles Bild, wenn auch die Marktgemeinde mit 20.000 Kronen als Gesellschafter der Automobilunternehmung beitrug. Die erste Erhöhung der Fahrgebühren mußte vorgenommen werden. Andere Schwierigkeiten gesellten sich dazu. Hören wir, was ein Sommergast am 17. August 1911 an die Firma Büssing schreibt: „... All die Schwierigkeiten wegen der verspäteten Lieferung der Doppelräder etc. begreife ich ganz gut, wenn man sie auch nicht gutheißen kann, Worüber ich aber sehr beunruhigt bin, das ist das Brechen der Vorderräder. Wenn dies nur einmal oder zweimal vorgekommen wäre, so könnte man das leicht unglücklichen Zufällen zuschreiben, da aber das Brechen bei fast allen Rädern vorgekommen ist, so muß man dies entweder dem Materiale oder der unrichtigen Konstruktion zuweisen...“ Die Automobilfahrt steckte eben noch in den Kinderschuhen, auch hatte man in der ganzen Aufmachung eines Autobusbetriebes noch keine Erfahrungen.

Mit 1. Oktober 1911 wurden die privaten Automobilfahrten Antiesenhofen—Obernberg am Inn—Obernberg—Altheim Bahnhof über Altheim bis zum Bahnhof Mauerkirchen ausgedehnt. Der Fahrpreis betrug damals von Obernberg nach Antiesenhofen 80 Heller, von Obernberg nach Obernberg-Altheim 1 Krone, von Obernberg nach Mauerkirchen 2.20 Kronen; Kinder unter 10 Jahren zahlten die Hälfte. Für Reisegepäck waren pro angeführte Teilstrecke für je 25 kg 20 Heller und für je 50 kg 60 Heller an Fracht zu bezahlen. Durch

die Verlängerung der Linie — man konnte nun auch noch viermal am Tage bis Altheim und einmal pro Tag in dreistündiger Fahrt bis Mauerkirchen fahren — wurde die Anschaffung eines dritten Automobils notwendig. Die Firma Büssing stellte zunächst ein solches in Form eines Gebrauchtwagens der Unternehmung leihweise zur Verfügung, bis sie im Spätherbst 1911 den bestellten neuen Autobus liefern konnte. Das hieß aber nicht, daß nun alle drei Wagen gleichzeitig in Betrieb stehen konnten, denn der „feine Mechanismus“ dieser Fahrzeuge machte es notwendig, jedes Auto mindestens einmal in der Woche durch einen ganzen Tag einer gründlichen Reinigung und Nachschau zuzuführen.

An Betriebskosten wurden damals für zwei Automobile pro Jahr folgende Summen veranschlagt:

Für drei Chauffeure	5.400,— Kronen
Brennstoffverbrauch (Benzin von 0,740 Dichte, Preis Kr. 14,50 per 100 kg, 0,25 kg pro km)	3.260,— Kronen
Schmiermaterial (pro km 3,5 Heller)	1.575,— Kronen
Unterhaltungskosten (pro km 6 Heller)	2.700,— Kronen
Feuer-, Unfall- und Haftpflichtversicherung	1.200,— Kronen
10 % Amortisation von 50.000,— Kronen	5.000,— Kronen
4 % Verzinsung des Anlage-Kapitals	2.000,— Kronen
Gummiverschleiß (bei 2.050,— Kronen per Garnitur, bei 12.500 km Garantie)	7.380,— Kronen
Steuern und sonstige Ausgaben	915,— Kronen
Summe	29.430,— Kronen

An Einnahmen wurden präliminiert:

Postpauschale jährlich	5.000,— Kronen
Einnahmen aus dem Personenverkehr	24.000,— Kronen
Einnahmen aus dem Frachtverkehr	430,— Kronen
Summe	29.430,— Kronen

Dieser Voranschlag für das erste Geschäftsjahr erwies sich aber sehr schnell als unrichtig. Wenn auch die Erwartungen bezüglich der Transport-Einnahmen nicht zu hoch gegriffen waren, so hatte man sich bei der Höhe mancher Ausgaben sehr verrechnet, so kamen zum Beispiel allein die Benzinkosten um 80 % höher, als man vermutet hatte. Durch den schlechten Straßenzustand war auch die Abnutzung der Vollgummireifen viel ärger, als man angenommen hatte. So konnte das Unternehmen selbst bei Unterlassung der Dividenden-Zahlung nie aktiv sein. Sein Ansuchen an das „k. k. Ministerium für öffentliche Arbeiten“ um eine Subvention wurde aber abschlägig beschieden, „da der hiebei in Betracht kommende Fremdenverkehrskredit durch andere und dringende Aktionen vollauf in Anspruch genommen ist“. Ein Hilferuf an den „hohen Landtag“ verhallte ebenfalls ungehört. Mit 6. September 1912 mußten die Fahrten nach Altheim und nach Mauerkirchen wieder eingestellt werden, auch die Kurse nach Antiesenhofen und zum Bahnhof Obernberg-Altheim wurden eingeschränkt.

Nur eine Übernahme des Betriebes durch den Staat konnte nunmehr noch eine Weiterführung der Automobilverbindung gewährleisten. Alle Bemühungen gingen in diese Richtung. Um

der k. k. Post- und Telegraphendirektion die Übernahme etwas schmackhafter zu machen, verpflichtete sich die Marktgemeinde Obernberg am 19. Mai 1912, für den Fall der Ablösung der Auto-Unternehmung durch den Staat für einen jährlichen Betrag von 3.000,— Kronen aufzukommen. Die Marktgemeinde-Vorstehung erklärte sich auch am 15. Oktober bereit, den „für die Reinigung der Wagen bisher der Automobil-Unternehmung zugewiesenen Waschplatz samt dem hiezu notwendigen Wasser der k. k. Postverwaltung kostenlos zur Verfügung zu stellen“.

Nachdem schon mit 21. November 1912 die Privatautomobilfahrten auf den Linien Obernberg am Inn—Antiesenhofen und Obernberg—Bahnhof Obernberg-Altheim ebenfalls eingestellt worden waren, kam es am 17. Jänner 1913, sobald die Marktgemeindevorstehung einen neunjährigen Garantievertrag bezüglich der schon erwähnten 3.000,— Kronen unterzeichnet hatte, zur Übernahme des Unternehmens durch die „k. k. Post- und Telegraphendirektion“. Die Mitglieder der Obernberger Automobil-Verkehrsgesellschaft erlitten hohe finanzielle Verluste, denn die Postverwaltung bezahlte für die drei Kraftwagen bloß 50.000 Kronen, für die Inventargegenstände 1.130,10 Kronen.

Das war das Ende der „Automobilunternehmung Obernberg am Inn Ges. m. b. H.“, deren Firmennamenach Beendigung der Liquidation am 3. Juni 1913 im Register Abteilung C beim „K. k. Kreisgericht als Handelsgericht Ried im Innkreis“ gelöscht wurde.

3. Der erste Postautobusverkehr (1913—1914)

Bis zur Wiederaufnahme des Autobusverkehrs fuhr wieder der „Poststellwagen“. Er brauchte im Vergleich zum Autobus wohl die doppelte Fahrzeit, „denn bei der Post geht's nicht so schnell“. Trotzdem kam er auch täglich zweimal nach Antiesenhofen und dreimal nach Obernberg-Altheim, um die Post abzuholen und Fahrgäste zu und von den Bahnhöfen zu bringen. Die k. k. Post- und Telegraphendirektion hatte zwar am 3. Februar 1913 schriftlich kundgetan, in der Aufnahme des Automobilverkehrs keine Verzögerung eintreten lassen zu wollen, aber es brauchte eben auch damals alles „Behördliche“ seine Zeit. In Obernberg wurde man bald ungeduldig, „da gerade in der schlechten Jahreszeit der Bedarf nach einem besseren und bequemerem Fahrzeug sehr fühlbar ist und weiters von der hiesigen Bevölkerung, welche kaum mehr zu beruhigen ist, auf Wiederaufnahme des Automobilverkehrs gedrängt wird und eventuelle Angriffe des k. k. Postärars in öffentlichen Zeitungen zu befürchten wären“. Um so größer war daher die Freude — die auch in einem postwendenden Dank der Marktverwaltung an die Postdirektion schriftlichen Niederschlag fand —, als mit 20. Februar der Termin für die Eröffnung der staatlichen Automobillinien Obernberg—Antiesenhofen und Obernberg—Obernberg-Altheim verkündet wurde: 1. März 1913. Der Fahrpreis nach Antiesenhofen und nach Obernberg-Altheim betrug ab jetzt einheitlich 90 Heller; es wurden drei Kurse nach Antiesenhofen (Abfahrt 5.06, 11.06 und 16.14, Ankunft 6.25, 12.26 und 18.53 Uhr) und vier nach Obernberg-Altheim (Abfahrt 6.38, 8.10, 14.55 und 19.28 Uhr, Ankunft 7.56, 9.29, 16.12 und 20.47 Uhr) geführt. Ein Erwachsener konnte ein Kind unter 4 Jahren unentgeltlich mitnehmen, wenn er es auf dem Schoß hielt. Das Rauchen in den Automobilwagen war verboten. Auch Fahrräder wurden nach Maßgabe des verfügbaren Laderaumes befördert, an Fracht waren dafür 80 Heller zu entrichten.

Das Personal der „Automobilunternehmung Obernberg am Inn“ wurde von der Post übernommen; die drei Kraftwagenlenker waren ein gewisser Seidl aus Katzenberg, ein Wiener namens Neuhold und Ofner aus Urfahr/Linz. Sie trugen nun stolz die Uniform der k. k. Post. Aufregung und Unzufriedenheit unter der Bevölkerung gab es neuerdings, als am 30. November 1913 der Postautobusverkehr wegen teilweiser Dienstuntauglichkeit der Kraftwagen aus Sicherheitsgründen bis auf weiteres eingestellt werden mußte. Reichsratsabgeordneter Alois Brandl in Linz, an den sich die Marktvorstehung in ihrer Not um Hilfe gewandt hatte, konnte durch Vorsprache im Ministerium erreichen, daß noch vor den Weihnachtsfeiertagen ein Ersatzauto zur Verfügung gestellt wurde. So konnte denn ab 23. Dezember 1913 der Postautomobilverkehr nach Antiesenhofen und nach Obernberg-Altheim mit einem 13sitzigen Kraftwagen vorläufig im beschränkten Umfang wieder aufgenommen werden. Der Wagen fuhr zweimal nach Antiesenhofen und dreimal nach Obernberg-Altheim. Erst mit 1. Mai 1914 herrschte wieder der normale Autobusverkehr.

Verschiedene Fahrplan-Verbesserungsvorschläge der Marktgemeinde an die Postdirektion in den Monaten Mai und Juni 1914 hatten keinen Sinn mehr, da der Ausbruch des ersten Weltkrieges für lange Zeit das Ende des Postautobusverkehrs mit sich brachte.

Mit 2. August 1914 wurde die Einstellung der Kurse auf den Obernberger Postautobuslinien „bis auf weiteres“ verfügt. Die Kriegsmobilisierung erstreckte sich auch auf die Obernberger Automobile; sie mußten einrücken und fielen dem Vernehmen nach in Galizien in die Hände der Russen.

4. Die Obernberger Autobuslinien nach dem ersten Weltkrieg

Unmittelbar nach Kriegsende — am 22. November 1918 — stellte die Marktgemeinde-Vorstehung Obernberg am Inn an die Postdirektion das Ersuchen, „daß beim Eintritt halbwegs geordneter Verhältnisse“ der Postautobusverkehr auf den früheren Linien wieder ins Leben gerufen werden möge. Über die Bezirkshauptmannschaft Ried im Innkreis verständigte die „österreichische Generaldirektion für Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen“ im Februar 1920 die Gemeindeverwaltung, daß im Frühjahr etwa 100 Kraftwagen zur Personenbeförderung bereitgestellt sein würden. Als Voraussetzung für eine tatsächliche Eröffnung der Linie von Antiesenhofen über Obernberg nach Altheim, die damals geplant war, wurden verschiedene Erhebungen über die Verkehrs- und Betriebsverhältnisse (Bedürfnis, Straßen- und Brückenbeschaffenheit u. ä.) eingeholt. Trotz der sehr ausführlichen Auskünfte zerschlugen sich diese Pläne. Auch aus den Absichten der „Innviertler-Kraftwagen-Verkehrs-Aktien-Gesellschaft“, die zu Beginn des Jahres 1924 einen Kraftwagenverkehr von Schärding über Obernberg nach Braunau und Mauerkirchen einführen wollte, wurde nichts. Vielleicht war das auch gut so, denn die Autobusse hätten bei ihrer Fahrt durch das Gemeindegebiet von Obernberg beträchtliche Verspätungen erlitten. Nach einem Beschluß des Obernberger Gemeindeausschusses vom 6. Juni 1924 durften nämlich Automobile und Radfahrer nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 6 (!) Kilometern in der Stunde fahren. Zuwiderhandelnden wurden Strafen in der Höhe von 100.000,— Kronen angedroht, was freilich damals kein angsterregender Betrag war. An den Ortseingängen wurden die entsprechenden Warnungstafeln aufgestellt. Um die Jahreswende 1924/25

plante man die Errichtung von Kraftwagenlinien auf den Strecken Ried im Innkreis—Obernberg am Inn und Mauerkirchen—Obernberg am Inn. Beide Projekte zerschlugen sich, obwohl die Sparkasse Obernberg am Inn zur Finanzierung der Kurse je 30 Millionen Kronen angeboten hatte.

Erst im Sommer 1925 kam es zur langersehnten Wiedereröffnung der Autobuslinien von Obernberg am Inn zu den beiden Bahnhöfen Antiesenhofen und Obernberg-Altheim durch die „Oberösterreichische Kraftwagen-Verkehrs-A. G. in Linz“. Die Autobusse der „Oberkraft“ fuhren nun diese Strecken, zeitweilig noch Obernberg am Inn—Hart—Andorf und später auch Obernberg am Inn—Ried im Innkreis. Wiederholt ärgerte sich die Marktverwaltung über die Art der Erstellung der Fahrpläne, besonders hinsichtlich der letzten Linie, da damals noch manche Obernberger Geschäftsleute glaubten, durch dieses öffentliche Verkehrsmittel bei günstigen Fahrplanzeiten die Bewohner der an der Strecke Obernberg am Inn—Ried im Innkreis liegenden Orte (St. Georgen, Weilbach, Senftenbach, Eitzing) dahin bringen zu können, in Richtung Obernberg zu „gravitieren“.

Nach dem Anschluß Österreichs an das Deutsche Reich übernahm bald die „Deutsche Reichspost“ den öffentlichen Autobusbetrieb der „Ostmark“, bis dieser nach 1945 in die Verwaltung der österreichischen Post überging. Seit dieser Zeit ist die Zahl der Innviertler Postautobuslinien auf 34 angestiegen.

*

Quellen:

Archiv der Marktgemeinde Obernberg am Inn. — Chronik der Pfarre Obernberg am Inn. — Heimatgaue, Jg. 1930, Heft 3/4: Regierungsrat Hans Hausleitner: Kurze Geschichte des Postamtes Linz I (VII, 1901—1910). — Oö. Heimatblätter, Jg. 1958, Heft 1/2: Ernst Popp: 50 Jahre Postkraftwagenverkehr Linz—Eferding.

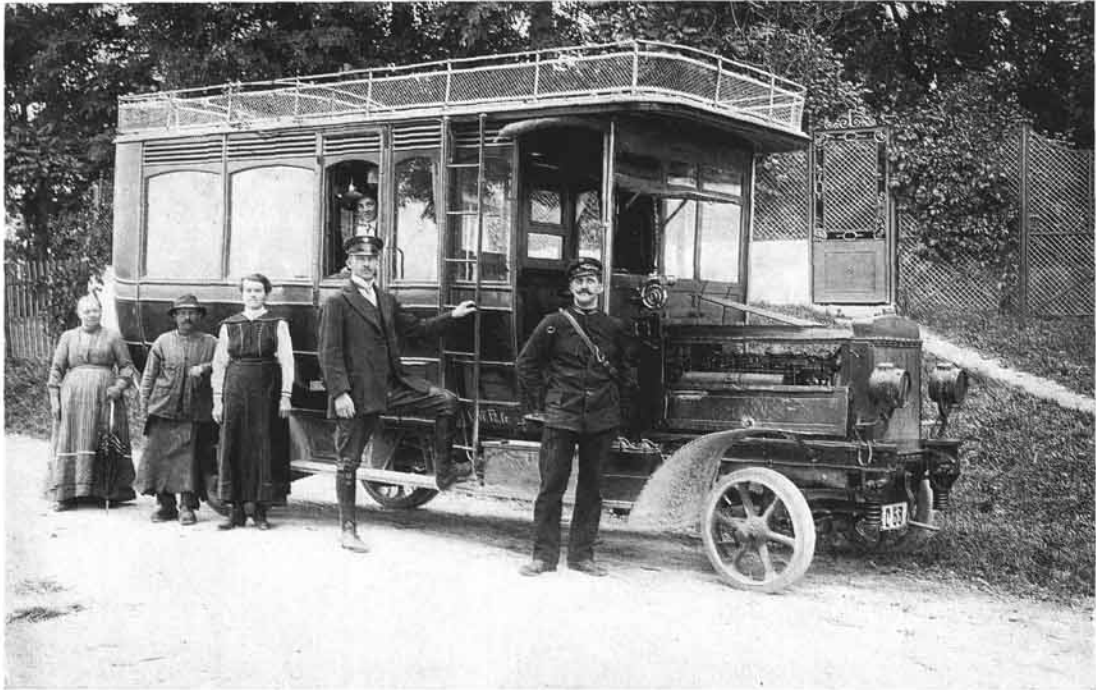
Die Bilder stellten die Herren Anton Pichler und Alois Fritz, beide Obernberg am Inn, und der Heimatverein Obernberg am Inn zur Verfügung.



1 Postamt Obernberg (1912) im Haus des „Postfahrt- und Lohnkutschers“ Franz Genböck (Marktplatz Nr. 15)



2 Obernberger Poststellwagen vor 1911. Aufnahme vor der Scheune an Stelle des heutigen Hauses Th.-Riggle-Str. 18



5 Einer der ersten Postautobusse in Obernberg, aufgenommen in Obernberg vor dem heutigen Hohla- und Wassermannsgarten

K. k. Post- u. Telegraphendirektion  für Oberösterreich und Salzburg.

Staatliche Automobil-Linien.

Fahrordnung, gültig vom 1. März 1913.

Obernberg am Inn Antiesenhofen Bahnhof									
Automobilfahrt									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11:00	11:15	11:30	11:45	12:00	12:15	12:30	12:45	13:00	13:15
1. Obernberg am Inn 2. Reichenberg 3. Antiesenhofen Bahnhof									
Fahrpreise für die einfache Fahrt zwischen: Obernberg, Reichenberg, Antiesenhofen Bf., Obernberg am Inn, Reichenberg, Antiesenhofen Bf., Obernberg am Inn, Reichenberg, Antiesenhofen Bf.									
Obernberg am Inn Obernberg-Altheim Bahnhof									
Automobilfahrt									
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
6:00	6:15	6:30	6:45	7:00	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15
1. Obernberg am Inn 2. Katsberg-Kirchdorf 3. Obernberg-Altheim Bahnhof									
Fahrpreise für die einfache Fahrt zwischen: Obernberg, Katsberg, Obernberg-Altheim Bf., Obernberg am Inn, Katsberg, Obernberg-Altheim Bf., Obernberg am Inn, Katsberg, Obernberg-Altheim Bf.									
Beachten! Die Fahrpreise sind für die einfache Fahrt berechnet. Für die Rückfahrt gelten dieselben Preise. Die Fahrpreise sind in Kronen und Schillingen angegeben.									
Verpflichtende Abfahrt: Die Fahrpreise sind für die einfache Fahrt berechnet. Für die Rückfahrt gelten dieselben Preise. Die Fahrpreise sind in Kronen und Schillingen angegeben.									
Ein Kind: Ein Kind bis zum 12. Lebensjahre bezahlt die Hälfte des vollen Preises. Ein Kind unter 6 Jahren bezahlt die Hälfte des vollen Preises.									
Wagen: Die Wagen sind für die einfache Fahrt berechnet. Für die Rückfahrt gelten dieselben Preise. Die Fahrpreise sind in Kronen und Schillingen angegeben.									

6 Erster Fahrplan der „Staatlichen Automobil-Linien“ Obernberg am Inn—Antiesenhofen Bahnhof und Obernberg am Inn—Obernberg-Altheim Bahnhof (1913)